

LE HUBLOT

HIVER 2016

Courants d'ici 2
En perspective 3
Demandez à John 5
Le « Jet Set » 6
Le Villégiateur 15

Une goélette au large du Maine **8**

Compte rendu du congrès **16-24**



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

COURANTS D'ICI



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille navale Belœil

C'est avec beaucoup de tristesse que j'ai appris la mort de Joan Eyolfson Cadham, rédactrice en chef de *The Port Hole*¹, peu de temps après notre retour du congrès de Niagara Falls. Avant notre départ, elle avait envoyé un courriel pour nous informer que de nouveaux problèmes de santé l'empêchaient de se rendre au congrès. Depuis plusieurs années, elle devait utiliser un concentrateur d'oxygène portatif en tout temps. Elle est morte à sa table de travail, probablement d'un arrêt du cœur après une insuffisance respiratoire.

J'avais écrit un article sur elle dans *Le Hublot* de l'hiver 2010. En voici le contenu :

Joan Eyolfson Cadham, une vraie Viking

Depuis toujours, l'homme a navigué sur l'eau. Après tout, cette masse liquide ne couvre-t-elle pas les deux tiers du globe? Mais les hommes se sont aventurés sur la mer plus par nécessité que par goût de l'aventure. La famine, les pénuries ou les catastrophes naturelles les ont poussés à la découverte de nouvelles terres pour s'y établir, pour en exploiter les ressources ou tout simplement pour en rapporter les richesses dans leur coin de pays. C'est ainsi que les Vikings, ces audacieux et intrépides navigateurs ont sillonné les mers, même avant le premier millénaire, et qu'ils ont laissé leurs traces à Terre-Neuve (L'Anse-au-Meadow), plus de quatre cents ans avant la « découverte » de l'Amérique par Christophe Colomb.

Les Vikings croyaient en la destinée et que l'heure de leur mort était déjà déterminée; donc, ils ne la craignaient pas et affrontaient les dangers avec courage et détermination. C'était des guerriers redoutables.

Joan Eyolfson Cadham, rédactrice en chef du Port Hole depuis 1998, est d'origine islandaise. Son arrière-grand-mère, Gudrun, devenue veuve après la disparition de son mari en mer, a immigré au Canada avec ses six enfants, en 1880. Sa grand-mère, Maria Oddny et sa mère, Olof Augusta Johanna, sont demeurées dans la région de Foam Lake, en Saskatchewan, avec leur famille. Joan a fait ses études à Toronto. Après un bref mariage, elle s'est retrouvée seule avec trois enfants qu'elle a élevés à Sainte-Anne-de-Bellevue, au Québec, de 1971 à 1992. C'est là en 1980, qu'elle a rencontré Jack Cadham. Il faisait partie des CPS-ECP et elle aussi est devenue membre, d'abord à l'escadrille Lake St. Louis, puis à celle de West Island (district St. Lawrence).

Ils naviguaient sur l'Hirondelle, un sloop en bois de 48 pi qu'ils ont vendu en 1992 lorsque Jack a été diagnostiqué d'un cancer.

Après avoir acheté une maison par téléphone, sans l'avoir vue - les Vikings n'ont pas peur de prendre des risques - ils ont quitté l'île de Montréal pour Foam Lake. Par un curieux hasard, l'homme qui avait construit cette maison en 1910 était aussi propriétaire de la ferme où elle avait passé son enfance. Revenue dans sa province natale, Joan s'est consacrée à l'écriture à plein temps. Après la mort de son mari, en 1995, les CPS-ECP lui ont demandé de se joindre au comité de rédaction du Port Hole. Elle a accepté à la condition de pouvoir troquer l'uniforme pour la lance et le casque de Viking, ce qui lui fut accordé (photo).

En août 2008, elle a entrepris un autre voyage, un retour aux sources qu'elle remettait depuis très longtemps. Elle s'est rendue en Islande, terre d'origine de son arrière-grand-mère, à l'invitation d'un de ses nombreux cousins. Elle y a appris qu'elle est une descendante directe de Gudridur Thorbjarnarsdottir, la plus grande voyageuse du Moyen-âge et celle qui a donné le jour au premier Européen né en Amérique.

Joan est retournée en Islande en juin 2009, mais à son retour, elle a dû être hospitalisée d'urgence, car le taux d'oxygène dans son sang était dangereusement bas. Personne n'a pu expliquer la raison de l'apparition soudaine de cette maladie au nom imprononçable. Est-ce un elfe ou un troll, si nombreux en Islande, qui s'est glissé dans ses bagages pour lui jouer un tour maléfique?

Aujourd'hui, elle va bien, mais un petit concentrateur d'oxygène l'accompagne maintenant partout où elle va. Avec l'ADN de Gudridur dans ses cellules, il est certain qu'elle ira jusqu'au bout.

Joan dans son « uniforme officiel » des CPS-ECP et portant au cou la médaille Snorri que lui avait décerné le consul général islandais, Svaar Gestsson, en 2000, dans le cadre des cérémonies soulignant le millième anniversaire de la découverte du Vinland. À ce moment, elle ignorait qu'elle était une des descendantes de Gudridur et que c'était l'image de son ancêtre qu'elle avait au cou. Cet honneur lui avait été décerné pour souligner ses efforts de rapprochement entre la communauté islandaise du Canada et celle de son pays d'origine.



¹The Port Hole est la version anglaise de la revue trimestrielle des CPS-ECP. R. John Garside en sera le prochain rédacteur en chef.



Robert Pepin, PA, commandant en chef
Escadrille nautique Lanaudière

Atous les membres des Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP).

Comme vous le savez probablement, le 24 octobre dernier, au cours du congrès annuel de Niagara Falls, j'ai été élu commandant en chef des CPS-ECP. Mon parcours est semblable à celui de bien des bénévoles, dû au fait qu'il a pris, dans une certaine mesure, l'apparence d'une aventure. Voici comment le bénévole des CPS-ECP que je suis a pu en arriver là.

J'étais très heureux du travail que j'accomplissais avec mes amis de l'escadrille. Donner le cours *Navigation de plaisance* m'apportait un sentiment de plénitude. Que pouvez-vous demander de plus? Des gens apprenaient, me souriaient et me disaient MERCI, sans exception. Il arrivait parfois que le cours de trois heures se prolonge d'une heure et personne n'en faisait de cas ni ne s'en plaignait. Nous avions du PLAISIR! J'ai aussi été instructeur dans d'autres cours, j'étais à mon mieux en donnant le cours *Navigation de plaisance* parce que j'avais un contact direct avec les étudiants sur une plus longue période. L'escadrille organisait plusieurs activités et nous avions du PLAISIR à nous retrouver. J'ai suivi le parcours habituel des officiers d'escadrille pour finalement occuper le poste de commandant. Ensuite, j'ai répondu à l'appel du district, où le poste d'officier de formation était vacant. J'y ai passé cinq années avant d'être nommé commandant du district Cartier et membre du Conseil d'administration. Wow! J'étais devenu administrateur.

Un jour, alors que je discutais avec le commandant en chef de l'époque, Serge St-Martin, il m'a posé des questions sur ma carrière professionnelle et m'a ensuite demandé de devenir l'adjoint du trésorier national. L'année suivante, j'ai accédé au poste de trésorier national et j'ai occupé ce poste pendant quatre années consécutives.

Je n'ai jamais pensé qu'un jour j'occuperais le poste de commandant en chef. Cela ne faisait pas partie de mon plan de carrière dans les CPS-ECP. D'ailleurs, pourquoi aurais-je eu un plan de carrière? Plusieurs années auparavant, j'avais pris ma retraite à deux reprises. Comme plusieurs d'entre nous, je n'ai pas pu dire NON parce que j'aime relever des défis! Malgré les temps difficiles que nous avons dû vivre, j'ai tout de même eu l'impression du devoir accompli. Lorsque

Joe Gatfield m'a téléphoné pour me suggérer de devenir officier exécutif national, j'ai éprouvé un choc. Nul besoin de vous raconter la suite de l'histoire; je suis maintenant le commandant en chef des CPS-ECP. Depuis 1946, c'est un privilège que bien peu de bénévoles se sont vus accorder.

J'aimerais penser que le commandant en chef est non seulement un guide, mais un rassembleur et le meneur d'une grande équipe, à l'opposé d'un dictateur. Lorsque j'ai prononcé mon engagement solennel, le soir du samedi 24 octobre 2015, j'ai insisté pour que mon prédécesseur soit à mes côtés pour le remercier et souligner son appui!

J'ai ensuite présenté chacun des officiers que j'ai choisis pour siéger au Comité exécutif et ils ont aussi prêté serment. Il s'agit de : officier exécutif national, Cathie Johnstone (Rideau), officier de formation national, Don Griffon (Pacific Mainland), officier administratif national, Sarah-Jane Raine (Atlantic), officier national aux finances Doug Stewart (Western Canada Inland), secrétaire nationale Nancy Richards (Rideau), officier juridique national Charles Beall (York West) et ex-commandant en chef Joe Gatfield (Western Ontario).

Les membres de cette équipe proviennent de toutes les régions du Canada. Ils ont des expériences de vie variées et trois d'entre eux sont des femmes : une première dans notre organisation. La plupart d'entre nous sont toujours actifs au niveau de notre escadrille ou de notre district.

Le Conseil d'administration est aussi composé de membres qui proviennent de partout au pays; chaque administrateur s'est engagé à exercer ses fonctions, au meilleur de ses capacités, en appui aux CPS-ECP.

Quatre nouveaux administrateurs ont été élus, Peter Bolton (Vancouver Island North), Byron Buie (Pacific Mainland), David Burt (York East) et Bob Parke (Western Ontario).

Notre organisation doit faire face à des défis importants : renouveler notre offre de cours aux membres et à la communauté des plaisanciers, maintenir un nombre suffisant de membres et améliorer la liste des avantages qui leur sont offerts, attirer des membres plus jeunes et des bénévoles, faire face à l'évolution des technologies au moment opportun.

Dans mon discours de remerciement, j'ai fait allusion aux changements dans notre environnement et aux besoins

Suite à la page suivante



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
Jocelyne Guimont
Odille Potvin-Proulx

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction

Ghislain Arsenault
Robert Dandurand, P
R. John Garside, PA
Joseph Gatfield, NJ
John Gullick, PA
James R. Hay, NJ
Walter Kowalchuk
Bill Milne, NJ
Robert Pepin, PA
Michel Petit
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
lehublot@cps-ecp.ca
www.cps-ecp.ca

Directeur général
Walter Kowalchuk

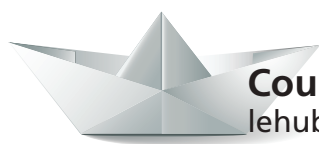
LE HUBLLOT

Suite de la page précédente

différents de la nouvelle génération de plaisanciers. Les CPS-ECP doivent s'adapter et apprendre à réagir au quart de tour. Je sais que cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais les changements nous feront progresser.

Le dimanche 25 octobre, j'ai fait part au Conseil d'administration de mon intention de consacrer nos pensées et nos actions aux membres et aux escadrilles. C'est ce que je demande à vous tous. Rien ne devrait être accompli en vase clos et, comme je l'ai déjà dit, les membres, à tous les niveaux de l'organisation, doivent travailler ensemble dans le même but. Nous devons non seulement consulter les escadrilles, mais je compte sur elles pour envoyer des représentants qui participeront à des initiatives organisées au niveau national au besoin, car nous ne pouvons pas agir seuls.

Nous y arriverons, un pas après l'autre, en demeurant concentrés sur l'objectif.



Courrier lecteurs lehublot@cps-ecp.ca

Je n'ai reçu aucun courrier des lecteurs francophones du Hublot, mais voici la traduction d'un courriel envoyé au nouveau rédacteur en chef du *Port Hole*, R. John Garside, PA.

Vous trouverez ci-dessous une partie du texte qu'une étudiante du cours *Navigation nautique* m'a remis à la fin du cours.

Peter Bey, commandant de l'escadrille nautique Saanich Peninsula

Bonjour,

Je profite de l'invitation que vous nous avez lancée pour dire quelques mots au nom des étudiants du cours *Navigation nautique*.

Mon conjoint Geoff et moi représentons bien les plaisanciers que vous pouvez trouver à Saanich Peninsula. Nous sommes tous les deux de nouveaux retraités qui se sont installés l'automne dernier dans la région Lower Mainland [NDLR : de la Colombie-Britannique] pour naviguer sur *Salish Sea* et profiter au maximum des charmes bucoliques de cette région. Le jour suivant notre installation, alors que Geoff regardait par la fenêtre, il s'est écrié : « Nous devons nous acheter un bateau! »

J'ai répondu : « Une minute! »

« Toi, tu sais conduire un bateau, tu en as déjà eu un et tu as même déjà loué de gros bateaux à moteur. Tu as même fait plusieurs traversées à la voile dans les environs et même plus loin. »

« Moi, par contre, je n'ai jamais rien fait d'autre sur un bateau que m'occuper de la bouffe, m'asseoir au soleil et lire un livre. Si nous nous achetons un bateau, je dois d'abord suivre un cours! »

C'est ainsi que par une froide soirée du mois de janvier - disons qu'à Sidney [près de Victoria], c'est moins froid que partout ailleurs au Canada - je me suis retrouvée dans la salle de cours d'une école secondaire pour suivre un cours de navigation qui a duré quatre mois.

Comme je suis enfin revenue à bon port après cette expérience - avez-vous remarqué comme j'ai maintenant de la facilité avec les termes nautiques? - j'ai pensé exprimer dans un poème à quel point on peut être déconcertée par ce sujet lorsque l'on est néophyte¹.

En conclusion et au nom de tous les étudiants, j'aimerais remercier tous les bénévoles qui donnent temps et énergie pour enseigner la navigation. Un merci particulier aux membres de notre escadrille qui, par un beau dimanche, nous ont amenés sur leur bateau pour nous faire vivre une expérience nautique inoubliable.

1 Allez sur le site web des CPS-ECP pour consulter *The Port Hole* de l'hiver 2016, à la rubrique *Mail Call*, si vous voulez lire le poème - plutôt long et écrit en anglais - par Ardella Thompson de l'escadrille nautique Saanich Peninsula. <https://www.cps-ecp.ca/members/?WCE=C=47|K=235669>



John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

Q – J’ai lu que, pour pouvoir utiliser une radio VHF (*Very High Frequency*) dans les eaux canadiennes, il fallait être titulaire d’un certificat d’opérateur. Quelles sont les sanctions si on est pris à utiliser une radio VHF sans posséder le certificat en question?

R – Je crois que l’amende potentielle pour être en train d’utiliser ou en mesure d’utiliser une radio VHF sans détenir de certificat restreint d’opérateur radio (maritime) (CRO(M)), est de 250 \$. Toutefois, que la personne possède un CRO(M) ou non, l’amende pour avoir lancé de faux appels de détresse peut atteindre 5 000 \$.

Q – Faut-il détenir une carte de conducteur d’embarcation de plaisance (CCEP) pour conduire une caravane flottante (*houseboat*) sur le fleuve Saint-Laurent? L’entreprise de Ganoquoque auprès de laquelle nous prévoyons louer notre caravane flottante, affiche sur son site Web que la CCEP n’est pas requise. J’ai des doutes. Je possède ma CCEP, mais ce n’est pas le cas de tous les membres de notre groupe.

R – La réglementation canadienne exige que tout conducteur fournisse une preuve de compétence de conducteur. La CCEP en est la principale forme, mais une liste de vérification de sécurité pour bateaux de location, signée et provenant de l’agence de location, peut aussi être considérée comme une preuve de compétence de conducteur. Une telle liste serait alors valable uniquement pour la durée de la location et devrait couvrir tout conducteur potentiel.

Q – Petite question de la part d’un plaisancier américain qui se prépare à entrer en eaux canadiennes. Une bouée *Lifesling* est-elle approuvée au Canada en tant que pièce d’équipement de sécurité?

R – Les systèmes de sauvetage et de récupération d’une personne à la mer *Lifesling* ne sont pas approuvés au Canada. Toutefois, si vous entrez en eaux canadiennes à bord d’un bateau immatriculé aux États-Unis, après 45 jours consécutifs, vous devez vous conformer à la réglementation canadienne. Au cours de ce délai, vous n’êtes tenu de vous conformer qu’à la réglementation américaine et à celle de votre état.

Q – Pourriez-vous me dire si, en tant que conducteur d’embarcation de plaisance, j’ai l’obligation d’avoir à bord des documents autres que ma carte de conducteur d’embarcation de plaisance (CCEP)?

R – Si votre embarcation a un moteur de 7,5 kW (10 hp) et plus, vous devez également avoir à bord la copie papier de votre permis d’embarcation de plaisance. Attention de ne pas confondre ce permis et la CCEP. Il s’agit du permis du bateau, et non celui du conducteur, et correspond aux lettres et aux numéros apparaissant de part et d’autre de la proue.

Q – Les pontons doivent-ils être équipés d’une écope?

R – Non, ce n’est pas obligatoire. Voir la Remarque (3) du *Guide de sécurité nautique* - Écope et pompe de cale manuelle - Une écope ou une pompe de cale manuelle n’est pas requise sur une embarcation qui ne peut pas contenir suffisamment d’eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches hermétiques et difficilement accessibles.

Q – Mon mari et moi avons suivi le cours des Escadrilles de plaisance dans les années 80 alors que nous étions propriétaires d’une embarcation motorisée de 32 pieds. Nous possédons aujourd’hui un Zodiac de 10 pieds propulsé par un moteur de 20 hp. Faut-il passer l’examen pour la carte de conducteur d’embarcation de plaisance (CCEP) ou notre certificat obtenu à la fin du cours des Escadrilles de plaisance nous donne-t-il un droit acquis et nous évite-t-il une amende si la police maritime nous arrête?

En d’autres mots, le certificat du cours dispensé par les Escadrilles canadiennes de plaisance est-il une preuve de compétence?

R – Selon la loi, toute preuve d’avoir suivi une formation en sécurité nautique au Canada avant le 1^{er} avril 1999 est suffisante en tant que preuve de compétence de conducteur. Ainsi, votre certificat des CPS-ECP prouve votre compétence, mais il vous faudra en conserver une copie avec vous. Vous pouvez aussi obtenir une CCEP sur la base du cours que vous avez suivi dans le passé. Pour ce faire, veuillez nous contacter au 1 888 277-2628.

LE « JET SET »



Photo : WikiMedia Commons Attribution: J. Dontworry

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Lorsque j'étais enfant, nous faisons souvent des tournées de magasinage en famille. Notre maison se trouvait à Orillia, Ontario, ville sans doute connue par certains d'entre vous puisqu'on y trouve un port bien connu sur la voie navigable Trent-Severn. Dans les années 80, il y avait peu de magasins à grande surface et je devais subir de longs trajets en voiture, assis sur la banquette arrière, pour aller à un magasin, puis à un autre. Il arrivait parfois que nous nous rendions à Oshawa, Ontario. Ces excursions étaient spéciales parce qu'après avoir déposé ma mère au centre commercial, mon père nous emmenait, mon frère et moi, au *Musée canadien de l'automobile*.

Ce musée présentait une grande variété de véhicules historiques en tous genres, mais un modèle en particulier a captivé mon attention dès que j'y ai posé un regard.

En prenant l'escalier qui monte au deuxième étage - le musée a été aménagé dans les locaux d'un ancien concessionnaire automobile dotés d'un élévateur spécialement créé pour monter les véhicules au deuxième étage -, regardez vers le HAUT! Vous y verrez quelque chose de totalement saugrenu dans un musée de l'automobile - deux hélices polies. D'aussi loin que je me souviens, ce musée a toujours eu en montre un Amphicar 1965. C'est un modèle d'origine qui ne compte que quelques kilomètres au compteur. Conçu et monté en Allemagne de l'Ouest, l'Amphicar combinait réellement les caractéristiques d'une automobile et d'un bateau. On pouvait conduire ces véhicules directement dans l'eau, puis tirer un levier pour actionner les hélices et le véhicule avançait dans l'eau à petite vitesse. J'ai déjà eu la chance d'en voir un en action et laissez-moi vous dire que cela vaut la peine d'attendre cette occasion ou au moins de visionner quelques vidéos. La valeur de ces véhicules a récemment atteint des sommets et leur coût est prohibitif pour la plupart des amateurs.

L'idée de combiner les passe-temps continue de m'interpeller. Nous savons tous que le rêve canadien est de posséder TOUS les jouets, mais l'ingénierie de qualité et la commercialisation éclairée, dans le monde maritime, nous propose des compromis que nous connaissons tous - par exemple, des bateaux conçus à la fois pour

la pêche et le ski nautique ou des pontons qui peuvent planer sont maintenant très populaires. Comme villégiateur qui apprécie les randonnées en bateau ou en VTT, j'ai été particulièrement intéressé par une vidéo qui a circulé il y a une année ou deux. C'était trop beau pour être vrai : une compagnie avait mis au point un véhicule combinant un VTT et une motomarine. J'y ai plus ou moins cru, imaginant que c'était de la propagande sur internet, mais j'ai changé d'idée lorsque je l'ai vu au Salon du bateau de Toronto en 2015.

Le Quadski, de Gibbs Sports Amphibians Inc., est vraiment une motomarine de haute performance combinée à un VTT. Ce véhicule est doté d'un moteur de motocyclette BMW de 140HP 1300CC, avec roues arrière motrices et un entraînement à propulsion à utiliser dans l'eau. Les roues se relèvent pour permettre au bateau de planer. Selon leur site Web, l'engin peut atteindre 45 MPH sur terre ou sur l'eau! Mes rêves d'enfant ont repris vie. Un seul jouet peut en remplacer deux. J'ai déchanté en voyant le prix demandé, bien au-delà de mes limites - il semblerait que je puisse acheter un VTT bâti sur mesures et une motomarine, pour un moindre coût. Qui sait? Peut-être que l'idée plaira et qu'avec l'augmentation de la production, le prix chutera.

Récemment, j'ai lu un article au sujet d'un véhicule unique, le *Surface Orbiter*, construit par Rick Dobbertin. Il a d'abord été utilisé comme remorque en acier inoxydable pour le transport du lait avant d'être transformé en véhicule récréatif complètement amphibie et pouvant aller dans l'océan. Rick a parcouru une grande partie de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, à la fois sur l'eau et sur terre, incluant la traversée du canal de Panama.

Les véhicules tout-terrain amphibies ne sont pas vraiment une invention récente. Pendant plusieurs années, ils ont été utilisés dans le cadre d'exercices militaires, de travail industriel et même de tourisme. Ces véhicules, neufs ou vieux, ne perceront pas le marché grand public. Cependant, si un jour vous êtes sur l'eau et que le conducteur d'un Amphicar vous rejoint, descend sa vitre et vous demande de l'information sur sa direction, dites-lui la phrase classique : « *Red, Right, Returning* ».

Remise en état des batteries pendant l'entreposage hivernal

Bill Milne NJ

Des batteries au plomb bien entretenues peuvent durer, jusqu'à deux fois plus longtemps que prévu et demeurer en excellente condition. Imaginez, amis plaisanciers, plus jamais de ventilateur qui s'essouffle au milieu de la nuit lorsqu'on est au mouillage!

Voici, pour les néophytes, comment s'y prendre.

Les fabricants recommandent de mettre à niveau l'électrolyte à l'intérieur des batteries aux trois à six mois en y ajoutant au besoin de l'eau distillée, mais jamais d'acide sulfurique. Avec le temps et l'inactivité ou la décharge prolongée, des cristaux de sulfate de plomb se forment sur les plaques de plomb, ce qui empêche le courant de passer; on l'appelle sulfatation. La batterie ne prend plus la charge et l'autodécharge est importante. Les cristaux ne sont pas éliminés durant le cycle normal de la batterie.

Pour déloger les cristaux de sulfate, on recommande de procéder à une charge d'égalisation afin d'éviter des déséquilibres entre les différentes plaques d'accumulation qui composent la batterie. Certains procèdent en chargeant les batteries, pendant quelques heures, avec un faible courant (15 ampères), mais sous une tension supérieure à celle généralement appliquée en fin de charge. Malheureusement, ce processus fait en quelque sorte bouillir la batterie. Ce n'est pas très bon! Car, même si des cristaux de sulfate sont décollés des plaques, il y a aussi des parcelles de plomb qui tombent au fond du boîtier et qui court-circuitent les cellules individuelles.

Les nouveaux chargeurs possèdent un système d'égalisation qui déloge les cristaux de sulfate, mais il ne faut pas oublier de mettre ce système en



marche à intervalles réguliers.

Une autre méthode consiste à remettre à niveau chaque cellule avec quelques millilitres d'un additif appelé *Battery Equalizer* (égalisateur de batterie) à base d'eau, au lieu d'utiliser simplement de l'eau distillée. Comme l'additif est en solution dans l'électrolyte acide sulfurique/eau, il se promène partout sur les plaques et agit à chaque fois que la batterie est utilisée ou en charge (chaque fois que les électrons circulent).

Ce processus, qui n'annule pas la garantie, dissout automatiquement la sulfatation, gardant ainsi les batteries de démarrage et celles à charge profonde (*deep cycle*) en parfait état de fonctionnement.

Environ 70 % des batteries au plomb ne sont pas scellées. Même celles qu'on dit scellées, possèdent des ouvertures sous les décalques de surface. On ne peut pas utiliser ce produit pour les batteries AGM (*Absorbent Glass Mat*) ou des batteries de type gel.

Après seulement 5 cycles normaux de la batterie, on peut constater un ac-

croissement de la tension (voltage) et une diminution de la résistance due à la sulfatation. Les batteries durent plus longtemps et se rechargent plus rapidement. Il y a aussi une augmentation de l'intensité de démarrage à froid (CCA pour *Cold Cranking Amps*) et une diminution jusqu'à 50 % de besoin en eau.

Pour les utilisateurs de panneaux solaires ou d'éoliennes sur le bateau, au chalet ou à la maison, le traitement par remplissage avec un additif exige jusqu'à 80 % de moins de charge d'entretien pour les batteries d'emmagasinage.

Ce type d'additif, mis au point il y a 25 ans par *University of Edinburgh Electrical Chemical Engineer*, est utilisé par les militaires et il a traité des millions de batteries dans le monde entier. Il est maintenant offert au Canada.

Pour plus d'information, consultez : www.batteryequaliser.com

Pour un article français, cliquez sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Batterie_au_plomb et allez à « **La sulfatation** ».



UNE GOÉLETTE AU LARGE DU MAINE

Robert Dandurand, P
Escadrille nautique Britannia-Rideau

Au mois de mai dernier, je me suis embarqué à bord de la goélette *SV J&E Riggin* pour sa croisière de rodage au large des côtes du Maine. Ce fut une croisière inoubliable, bien différente de mes quelque six croisières précédentes. Premièrement, mon neveu Daniel m'accompagnait, ensuite il a plu tout au long de la croisière, excepté pendant quelques brèves minutes. Il faisait froid (4°C) et le vent s'est maintenu dans les 40 nœuds, créant ainsi des conditions de navigation spéciales, limitées, mais tellement exaltantes!

Nous sommes montés à bord le dimanche soir pour faire la connaissance des treize autres passagers payants, ainsi que des matelots permanents. On nous a assigné nos cabines. J'ai eu la chance de bénéficier d'une couchette à deux places tandis que Daniel avait sa propre cabine. Les autres « paires » de passagers (pères/fils ou couples) se sont retrouvés deux par cabine. Il arrive que des passagers doivent partager leur cabine avec des étrangers, mais seulement lorsque le manifeste est complet avec vingt-quatre passagers. Comme nous n'étions que quinze, il restait des places libres. Les cabines

sont petites, une personne à la fois peut s'y tenir debout et s'y déplacer. Le capitaine nous a ensuite appelés sur le pont pour nous souhaiter la bienvenue, nous présenter l'équipage, nous donner les consignes de sécurité et les instructions d'utilisation des toilettes.

Le premier soir, nous avons soupé à terre. Nous sommes sortis en compagnie d'un ami de mon copain de navigation, Burt, de mon collègue d'escadrille, John, et son fils Éric. J'avais cassé les oreilles de John sur les plaisirs de la navigation dans le Maine et lui, il avait un peu tordu le bras de son fils pour qu'il l'accompagne. Nous avons fait connaissance autour d'un excellent repas de poisson pêché sur place. À 21 h, nous étions de retour dans nos cabines pour nous installer pour la nuit.

Le matin du lundi m'est apparu lugubre et humide. Dès 4 h, j'ai entendu les matelots de la coquerie allumer le poêle à bois et ceux du pont, éponger le dessus des cabines. À 7 h, des pots de café, thé et chocolat chaud nous attendaient sous un abri de toile avec un gâteau frais sorti du four, accompagné de

Suite à la page suivante



Page précédente : le capitaine Jon Finger a pris un ris dans la grand-voile. À gauche : Stonington, Deer Isle, Maine. À droite : Robert Dandurand à la barre.

tranches de cantaloup. Le vent était tombé, mais nous savions qu'il allait reprendre de la vigueur. Nous en avons profité pour faire connaissance avec nos compagnons de croisière.

Tandis que l'équipage était occupé à embarquer les provisions, huit sons de cloche nous ont appelés à la table du petit déjeuner, lequel était composé de crêpes aux bleuets, de saucisses, de céréales, de jus et de fruits variés.

Il a fallu ensuite attendre la fin des préparatifs et l'arrivée d'une dernière personne. Habituellement, le départ se fait vers 10 h, mais il était déjà midi lorsque nous sommes sortis du chenal pour enfin hisser la voile d'artimon, suivie de la grand-voile, puis la voile de misaine, et finalement le foc et la trinquette. Les commandes étaient assez simples à exécuter. Les volontaires étaient placés en ligne de chaque bord du bateau pour agripper les drisses de grand-voile. Depuis la roue, le capitaine a demandé :

« Paré à la drisse de pic? »

« Paré au pic » le matelot a répondu

« Paré à la drisse de mâchoire? »

« Paré à la mâchoire » ont répondu plusieurs.

« Hissez! » a ordonné le capitaine. Et nous avons halé une main sur l'autre pendant quelques instants.

« Attendez au pic! » a ordonné le capitaine pour que les équipiers à la gorge puissent engager et lever la bôme.

« Hissez au pic! » Avec la bôme, c'était plus difficile de hisser et le mouvement s'est fait plus lentement. Alors, quelqu'un a entonné à répétition :

« Ho! Hisse! Ho! Hisse ». Nous avons synchronisé nos muscles du dos et des épaules pour suivre ce rythme jusqu'à ce que le capitaine crie : « Frappez les drisses! » Alors, les gabiers de pic et de mâchoire ont commandé : « amenez les cordages vers nous et déposez-les! » Enfin, nous étions sous voile!

Le vent a forcé à 30 nœuds avec des rafales à 35-40 nœuds, soulevant une mer de 1 à 2 mètres parsemée de moutons blancs. La pluie nous arrosait abondamment, mais qu'importe, nous étions à voile!

Le repas du midi étant prêt, nous nous sommes servis

comme à la cafétéria. Il se composait de bisque de palourde, salade d'épinards, petits pains, biscuits aux brisures de chocolat et limonade. Mon expérience me dictait de ne prendre que deux petits pains beurrés et deux biscuits aux brisures de chocolat. Quelques passagers allaient bientôt être « indisposés » par les mouvements du bateau. Avec d'autres passagers, je suis demeuré sur le pont, correctement vêtu pour endurer la pluie et le vent, jusqu'à ce que, vers 15 h, le capitaine décide d'amener les voiles. Le bateau s'était fait suffisamment secouer pour sa première sortie de la saison. Le capitaine a expliqué que le vent était trop fort pour nous permettre d'atteindre notre destination, que 50 nœuds étaient la limite qu'il pouvait supporter et que les assurances ne le couvraient pas au-delà de 50 nœuds.

La plupart des passagers se sont ensuite réunis dans le carré afin de profiter de la chaleur du poêle, étant donné que les cabines de ce bateau n'étaient pas chauffées. Le cuisinier s'affairait alors à préparer le souper composé de poulet pané, riz, carottes, salade et fraises enrobées de chocolat.

Nous avons mouillé juste à temps à North Haven et bien qu'à l'abri de l'île, nous pouvions sentir le vent augmenter encore en vitesse. Le bateau pivotait sur son ancre et le capitaine a préféré organiser des quarts de veille toute la nuit. En soirée sont apparus les journaux et les jeux de cartes, mais plusieurs passagers se sont retirés dès 21 h, épuisés par l'effort et le grand air.

Le lendemain, le capitaine a ordonné de prendre deux ris dans la grand-voile avant de partir pour Castine, après le petit déjeuner. Les plus costauds ont levé l'ancre. La mer ne s'était pas calmée et les forts vents embarquaient des embruns qui s'évacuaient par les sabords. Plus tard, une petite bruine m'a incité à échanger mes gants de voile pour des mitaines en laine.

À midi, on nous a servi un repas composé de chili, pain de maïs, nachos de légumes, salade et gâteau aux carottes. Cette croisière avait son petit côté gastronomique avec sa nourriture abondante et savoureuse.

Suite à la page suivante

Suite de la page précédente

Le capitaine nous a alors avisés que nous allions retourner à North Haven, car un fort mauvais temps se préparait. Nous avons affalé toutes les voiles, excepté la voile de misaine, pour retourner au mouillage que nous avons quitté moins de quatre heures plus tôt. Quelle aventure! Une demi-douzaine de passagers sont allés faire une virée en ville, histoire de se dégourdir les jambes.

J'ai profité de cette opportunité pour apprendre à mieux connaître les équipiers et les passagers restés à bord. Je suis toujours fasciné par les histoires de chacun. On aurait pu imaginer que Bill, 74 ans et Dot, 78 ans, étaient des matelots de longue date. Mais non, il s'avère que trois mois plus tôt, ils se sont rencontrés grâce à un ami commun et ils ont voulu relever un défi! Norah, 56 ans, retraitée de la fonction publique de Chicago, a toujours souhaité vivre ce genre d'aventure et elle réalisait son rêve, grâce à un cadeau de fête des Mères de la part de sa fille.

Le mercredi, il pleuvait abondamment, mais le vent était quelque peu tombé, passant de 45 à 30 nœuds. Le capitaine a décidé de retourner au port pendant cette accalmie, soit une journée plus tôt que prévu. Si nous n'en profitions pas à ce moment, nous pourrions rester coincés pendant quelques jours, bien que peu d'entre nous s'en soient souciés.

Le bateau roulait moins que les jours précédents, le vent se contentant de souffler à 30 nœuds, non plus à 45. Après quelque quatre heures de navigation, Rockland nous est appa-



Coucher de soleil à Brooklyn Bay, Maine.

ru comme une ville fantôme à travers le brouillard. Une fois à quai, nous avons décidé de prendre notre repas de homard à bord plutôt que sur la plage, la camaraderie des derniers jours servant de levain pour les festivités.

Au dernier matin, il pleuvait et ventait si fort que la pluie s'enrouffrait horizontalement sous le taud. Après un dernier repas, des échanges de poignées de mains, d'étreintes et de listes d'adresses, nous avons quitté le bateau. J'ai énormément apprécié cette croisière et je planifie de retourner sur la goélette *J&E Rigg* en août. Je vous recommande de l'essayer!

Robert navigue tout au long du Saint-Laurent sur son Tanzer 22. Il est responsable de la formation pour le district Rideau et commandant de l'escadrille Britannia-Rideau.
<http://mainewindjammer.com/>

Du nouveau pour les appareils radio VHF portatifs

Michel Petit, escadrille nautique Yamaska-Orford

Industrie Canada (IC)⁽¹⁾, responsable de la réglementation et des procédures déterminées par l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), a récemment modifié la procédure pour les émetteurs-récepteurs VHF portatifs.

Autrefois, il fallait obtenir pour tout émetteur-récepteur VHF un numéro d'identité du service mobile maritime et le programmer dans l'appareil, afin que la fonction d'appel sélectif numérique (ASN) soit opérationnelle. Lors de l'obtention du numéro, il fallait décrire notre bateau. Ainsi, le numéro (et l'appareil) était lié à un seul bateau. Ce lien à un bateau en particulier était problématique pour les VHF portatives, car plusieurs font du kayak et d'autres apportent leurs appareils lorsqu'ils louent un bateau.

Avec les changements annoncés,⁽²⁾ il y a maintenant deux principaux types d'identités qui sont : l'identité dans le service mobile maritime (ISMM) et l'identité maritime (IM). Ces

deux appellations sont aussi connues d'après leurs sigles anglais MMSI (Maritime Mobile Service Identity) et MID (Maritime Identification Digits) employés sur la scène internationale.

L'ISMM peut être assignée aux stations de navire, y compris les émetteurs-récepteurs très hautes fréquences (very high frequency/VHF) portatifs dotés d'un ASN et d'un système mondial de positionnement par satellites (Global Navigation Satellite System/GNSS – communément appelé GPS) utilisés à bord d'un navire. Elle peut aussi être assignée à des stations côtières, à des aéronefs prenant part à des opérations de recherche et de sauvetage, à des auxiliaires de la navigation du système d'identification automatique (AIS) et aux embarcations associées à un navire de base.

L'IM est utilisée pour identifier d'autres dispositifs maritimes, comme des émetteurs-récepteurs VHF portatifs avec ASN et GNSS non associés à une station de navire en particulier, des émetteurs de recherche et de sauvetage de l'AIS (AIS-SART), des dispositifs signalant la présence de personnes à la mer et des radiobalises de localisation des sinistres

(RLS) qui utilisent la technologie AIS (RLS-AIS).

Finalement, un petit rappel. Si vous n'avez pas sur votre certificat restreint d'opérateur (Maritime) la mention « DSC endorsement – endossement ASN », il vous est fortement suggéré de contacter votre escadrille et de suivre le cours sur le module complémentaire où on vous expliquera les nouvelles fonctionnalités des émetteurs-récepteurs VHF maritimes.

Il est donc maintenant possible d'avoir une IM non associée à un bateau pour les VHF portatifs. Cependant, il ne faut surtout pas oublier qu'un certificat restreint d'opérateur (maritime) est obligatoire pour l'utilisation de tout émetteur-récepteur VHF, incluant ces mêmes appareils portatifs.

- (1) Au moment d'écrire ces lignes, ce ministère est en réorganisation, suite aux dernières élections fédérales.
- (2) Obtention des identités dans le service mobile maritime : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01032.html>; on retrouve à l'Annexe J le formulaire pour les appareils portatifs.

Le succès de notre Fondation dépend de chacun d'entre nous

Ghislain Arsenault, NS
Administrateur de la Fondation des CPS-ECP
Escadrille nautique Trois-Rivières

Lorsqu'on demande à un nouveau commandant de déboursier 1 \$ par membre pour inscrire son escadrille au Tableau d'honneur de la Fondation des ECP, on reçoit souvent une série de questions au lieu d'une réponse :

Pourquoi devrais-je envoyer un chèque de 200 \$ à la Fondation alors que le National reçoit déjà un montant substantiel pour chaque carte de membre? Et que fait la Fondation avec cet argent? Pouvez-vous nous donner des exemples de projets subventionnés par la Fondation des ECP au fil des années? Chaque escadrille doit souvent lutter pour sa survie au jour le jour! Nous n'avons pas d'argent en surplus à remettre à la Fondation! Et la question classique : Pouvez-vous prouver que ces montants seront dépensés plus judicieusement que nous le ferions nous-mêmes?

Pour répondre à ces différentes questions, il faut d'abord revenir au document de base signé le 29 octobre 1975 et qui fixe les objectifs de la nouvelle Société. On peut y lire : « Fournir la formation, le développement des cours et les ressources dans le domaine de la navigation de plaisance, du matelotage et de la manœuvre sécuritaire des bateaux de toutes sortes; continuer d'appuyer les activités des Escadrilles canadiennes de plaisance et faire tout en notre pouvoir pour atteindre ces objectifs. »

Voici quelques points tirés du premier document de la Fondation des ECP :

1. La Fondation des CPS-ECP est indépendante des CPS-ECP et son objectif est d'appuyer les CPS-ECP.
2. Un des plus importants objectifs de la Fondation est de sécuriser l'avenir des CPS-ECP. Pour ce faire, elle doit réunir et faire fructifier les sommes d'argent qu'elle reçoit pour constituer un capital. À partir de pratiquement rien en 1975, la Fondation a amassé un capital de 1 000 000 \$, investi en 2015 pour assurer l'avenir des CPS-ECP.

3. Chaque année, la Fondation des CPS-ECP doit remettre au moins 80 % des dons nécessitant un reçu, directement aux ECP ou dans des projets clairement reliés aux CPS-ECP. Plusieurs projets comme les fusées de détresse, le rapporteur des ECP et maintenant le simulateur sont bien perçus comme étant reliés à la Fondation et aux CPS-ECP. Cependant, il y a plusieurs autres projets qui ont été réalisés grâce au soutien de la Fondation. Ainsi, à l'AGA 2015 des CPS-ECP, notre président a présenté un chèque de 40 000 \$. Un calcul sommaire nous permet d'avancer que près de 300 000 \$ ont été investis dans différents projets des CPS-ECP, au cours des 40 années depuis sa fondation en 1975. Une règle d'or guide les administrateurs au moment de l'acceptation d'un projet : **Toutes les escadrilles au Canada doivent en bénéficier.**

4. Les sommes reçues des escadrilles ne sont pas dépensées. Elles sont capitalisées et réinvesties pour le développement futur des CPS-ECP. En investissant dans nos programmes, une escadrille nous dit simplement qu'elle veut participer au développement et au rayonnement de son organisation nationale et sécuriser l'avenir des ECP.

5. Plusieurs programmes permettent aux escadrilles d'investir dans leur Fondation. Par ordre d'importance, signalons le Tableau d'honneur qui demande chaque année à une escadrille d'investir 1 \$ par membre. Depuis la mise en place de ce programme au début des années 90, plus d'un millier de dons ont été reçus par la Fondation. Un registre commémoratif permet aussi d'immortaliser la mémoire de membres décédés et l'achat d'une épinglette « Affinité » permet de nous aider, tout en vous permettant de souligner le départ d'un officier ou une occasion spéciale. Chaque escadrille pourra trouver une mise à jour de ces investissements dans le site Web bilingue de notre Fondation : www.cpsfoundation.ca. C'est une invitation à tous de visiter notre site.

En conclusion, lorsque vous investissez dans la Fondation des ECP, vous livrez le message suivant : L'avenir des ECP me concerne et il dépend aussi de moi! Serez-vous de la partie?

TABLEAU D'HONNEUR DE LA FONDATION DES ECP

Dons reçus du 1^{er} juillet 2014 au 30 juin 2015.

La Fondation des ECP est heureuse d'honorer les escadrilles et les districts qui ont contribué au financement à long terme des Escadrilles canadiennes de plaisance.

Escadrille	Nombre total d'an-nées	Escadrille	Nombre total d'an-nées	Escadrille	Nombre total d'an-nées	Escadrille	Nombre total d'an-nées
Avalon	21 et 22	Barrie	22	Beloeil	1	Edmonton	22
Etobicoke	21	Fort Erie	21	Fraser	18	Fredericton	19
Halifax	21	Hochelaga	11 et 12	Kelowna	21 et 22	Kennebecasis	21 et 22
Kitchener-Waterloo	22	Lakehead	7 et 8	Lake St Louis	19	London	22
Midland	19	Montreal	8 à 15	Newmarket	21	Oakville	24 à 26
Orillia	21	Pender Island	21	Penetanguishene	1 to 10	Peterborough	11
Port Alberni	17	Port Credit	20 et 21	Port Dalhousie	3	Royal City	12
Saanich	13 à 17	Sarnia	19	Stratford	13 à 23	Sudbury	20
Tillsonburg	22	Toronto	22 et 23	Vernon	23 et OR	Windsor	22

Un plaisancier canadien, fervent défenseur de la sécurité nautique, reçoit un prix important au congrès NASBLA à Wichita, au Kansas, le 16 septembre 2015

Au cours de son 56^e congrès annuel tenu à Wichita, au Kansas, du 13 au 16 septembre 2015, l'organisme NASBLA (*National Association of State Boating Law Administrators*) a remis le prestigieux prix NASBLA à Joseph Gatfield, des Escadrilles canadiennes de plaisance.

Le prix NASBLA est le plus ancien prix remis à un organisme à but non lucratif. Il est remis à une personne en remerciement du temps et des efforts exceptionnels qu'elle a fournis pour que l'association atteigne ses objectifs ou dont à celui les contributions exceptionnelles visant l'amélioration du nautisme sont reconnues dans le milieu du nautisme, celui de l'état ou à l'échelle nationale.

Après avoir obtenu un baccalauréat en commerce avec distinction de l'Université de Windsor, Joe Gatfield a poursuivi sa carrière dans le domaine de la finance. Il a mis son expertise à profit auprès de nombreux organismes de bénévolat. Depuis déjà 45 ans, il a apporté son appui à de nombreuses organisations nationales

et internationales d'importance, notamment les Escadrilles canadiennes de plaisance, auprès desquelles il occupait tout récemment le poste de commandant en chef retraité.

Joe est un membre à vie des CPS-ECP, organisme dans lequel il est actif depuis plus de 25 ans. Il y a d'abord été officier de formation national pendant quatre ans, période durant laquelle l'organisation a mis à jour tout son matériel didactique, avant de faire la transition vers le nouveau programme de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance au Canada. Au cours des années, Joe a donné la plupart des cours que les CPS-ECP offraient. Il est aussi un instructeur reconnu des cours gérés par le gouvernement canadien. Joe s'est aussi intéressé au *National Boating Education Standards Panel* (Comité national des normes d'éducation nautique) de NASBLA, depuis sa mise sur pied en 2011, et il en est présentement le président. Au cours des années de formation de ce groupe, il a présidé le



Policy and Planning Workgroup (Groupe de travail sur les politiques et la planification), permettant que celui-ci obtienne une accréditation d'*American National Standard Institute* (ANSI) en 2014. Grâce à son appui, le Panel devrait obtenir avant la fin de l'année, sa première accréditation d'ANSI.

Cours de Matelotage

Dans notre cours précédent, *Navigation nautique*, vous avez appris à quoi vous attendre et comment planifier vos sorties. Maintenant, il est temps de vous préparer à la navigation côtière et aux urgences. Ce cours traitera du mauvais temps, des urgences en mer, des urgences médicales, des gisements, des nœuds et des épissures, et bien davantage. Vous devrez aussi tracer trois croisières en eaux côtières.

En pilotage, qui est de la navigation à vue, on se fie aux amers, aux aides à la navigation et aux sondages pour déterminer précisément la position du bateau. Les eaux peuvent receler des dangers ou des obstacles immergés, des hauts-fonds et des bancs de sable mobiles, être soumises à des variations météorologiques locales et subir le mouvement des marées et des courants.

Un navigateur doit être toujours vigilant et s'attendre à des changements imprévus. Il doit faire preuve de bon jugement. Pour réagir judicieusement quand les conditions changent, il doit

connaître les capacités de son bateau et comprendre la façon dont celui-ci se comportera dans toutes les situations. Ces compétences font partie de l'art du matelotage.



Prérequis : cours *Navigation nautique*
12 semaines, un soir par semaine

Pour connaître les endroits où le cours sera donné cet hiver, consultez <http://www.ecpquebec.ca/fr/node/49>.

Nouveaux avantages pour les membres des CPS-ECP

Obtenez un rabais sur l'assurance habitation et l'assurance automobile et courez la chance de gagner un véhicule - du Groupe Assurance Cowan



Le Groupe Assurance Cowan, un partenaire de longue date offrant de l'assurance bateau à prix réduit pour les membres CPS-ECP, a ajouté un nouvel avantage et offre désormais l'assurance habitation et l'assurance automobile. Les membres peuvent maintenant profiter de ces économies :

- 10 % de rabais sur l'assurance habitation.
- 10 % de rabais sur l'assurance automobile.
- Prime additionnelle de 5 % à l'achat des deux types d'assurances.
- Tous les rabais ci-dessus, en plus d'un rabais jusqu'à 25 % sur l'assurance bateau.

Pour obtenir un devis sur l'assurance habitation et l'assurance automobile et économiser sur vos primes, composez le 1-866-912-6926. De plus, si vous demandez un devis pour l'assurance habitation et automobile avant le 1^{er} avril 2016, vous serez inscrit au tirage d'une carte de 100 \$ d'essence ou de l'un de ces trois véhicules neufs :

- Tirage de décembre 2015 : Jeep Cherokee.
- Tirage de février 2016 : Chevrolet Equinox.
- Tirage d'avril 2016 : BMW Série 4.

FUGAWI™

Logiciel de navigation et plus - de Northport Systems Inc., une société basée à Toronto, mieux connue sous le nom FUGAWI

En 2015, Fugawi s'est jointe à nos partenaires qui offrent des avantages aux membres. Depuis 1995, Fugawi offre des produits innovateurs dans les applications GPS et les cartes numériques pour les appareils mobiles, l'électronique embarquée, les ordinateurs de bureau et les services Web. Il s'agit d'un programme important d'avantages offerts aux membres des CPS-ECP. Il comprend :

- Logiciel de démonstration Fugawi Marine 5 (FM5) GRATUIT à tous les étudiants des CPS-ECP. Téléchargeable à partir de : https://www.fugawi.com/fugawimarine5_demo
- 50 % de réduction sur le prix de détail du logiciel FM5, complet et téléchargeable, pour la durée du cours ou de l'adhésion. Une économie immédiate de 150 \$.
- De plus, si vous possédez une version précédente du logiciel Fugawi, transmettez un courriel à sales@fugawi.com pour recevoir un rabais de 50 % sur les mises à niveau du logiciel FM5 à partir des versions précédentes. Une économie de 75 \$.
- Pour les instructeurs seulement. Un rabais de 67 % sur le logiciel FM5 pour les instructeurs attestés du cours Navigation électronique des CPS-ECP. Une économie de 200 \$.
- 10 % de réduction sur tous les produits maritimes que Fugawi distribue dans le magasin fugawi.com.

Pour accéder à ces grands avantages, utilisez votre numéro de membre de 6 chiffres sur la page exclusive CPS-ECP : <https://fugawi.com/CPS-ECP>

CANADIAN Yachting

Le bulletin électronique CPS-ECP On Board - de Canadian Yachting

À compter de décembre 2015 et grâce au soutien de notre partenaire, le magazine *Canadian Yachting*, tous les membres anglophones des CPS-ECP qui ont une adresse courriel recevront un nouveau bulletin électronique bimensuel, intitulé CPS-ECP On Board. Chaque parution du bulletin électronique inclura des articles intéressants des CPS-ECP et provenant aussi de partout dans le monde. Il sera envoyé par les CPS-ECP à ses membres, sans frais supplémentaires, comme un avantage de l'adhésion.

Pour garantir que vous recevez votre exemplaire toutes les deux semaines, veuillez SVP vous assurer que vous avez actuellement une adresse courriel dans nos registres au bureau national. Pour ce faire, vous pouvez mettre à jour votre profil de membre en ligne à : <https://www.cps-ecp.ca/online/online.asp?WCE=C=Wizard|K=130~0> ou transmettre un courriel au bureau national à hqg@cps-ecp.ca.

Veuillez noter qu'un bulletin électronique similaire sera produit pour tous nos membres francophones au cours de la nouvelle année, avec l'appui des éditeurs de L'Escale nautique.

Appel de candidatures - Postulez maintenant

Le Comité des mises en candidature des Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP) accepte les demandes de candidature comme administrateur, afin de pourvoir aux postes du Conseil d'administration, qui seront vacants à l'assemblée générale annuelle de 2016. Le Comité des mises en candidature, qui relève directement du Conseil d'administration des CPS-ECP, a la responsabilité de sélectionner les meilleurs candidats possible pour occuper ces postes.

Accepter d'être administrateur des CPS-ECP (la Société) est une grave responsabilité. Les administrateurs doivent gérer ou superviser la gestion des activités et des affaires de la Société (CPS-ECP). Nous attendons d'un administrateur qu'il participe à la direction et aux activités des CPS-ECP. Beaucoup de sujets devront rester confidentiels. Nous nous attendons à ce que vous agissiez dans l'intérêt supérieur des CPS-ECP, même s'il y a un conflit entre ces intérêts et les intérêts de votre propre escadrille ou district.

Voici une liste des expériences, compétences et qualités requises pour devenir administrateur ou dirigeant des CPS-ECP. Ce n'est pas une liste exhaustive! Vous devriez les prendre en considération avant de soumettre votre candidature à un poste d'administrateur.

- Avoir de l'entregent, des qualités de leadership, de l'expérience et de l'initiative.
- Capacité de faire son propre jugement et ne pas « suivre la foule ».
- Avoir une vaste expérience des CPS-ECP.
- Avoir de l'intérêt pour la formation nautique - niveaux atteints, a enseigné un ou plusieurs cours.
- Preuve de compétence administrative (dans les CPS-ECP ou ailleurs).
- Enthousiasme, disponibilité, nombre de galons de mérite, participation aux congrès nationaux ou aux réunions de district, expérience dans un comité national.

- Engagement auprès des CPS-ECP et passion pour la mission des CPS-ECP.
- Dossier de leadership au niveau d'une escadrille et d'un district.
- Santé.
- Considérations et obligations familiales.
- Études.
- Situation géographique.
- Une compréhension approfondie du fonctionnement des escadrilles et des districts.
- Réussite du séminaire « Formation d'officier » des CPS-ECP.

Nous demandons à toutes les personnes qui veulent poser leur candidature à un poste d'administrateur des CPS-ECP, de remplir et de soumettre les documents suivants :

- Formulaire de candidature au poste d'administrateur.
- Un curriculum vitae (CV) à jour.
- Un questionnaire d'auto-évaluation des compétences.
- Un « énoncé de vision » de votre carrière personnelle auprès des CPS-ECP, à court et à long terme.

Vous pouvez trouver les documents ci-dessus sur le site Web des CPS-ECP; ils sont aussi offerts en version papier à notre siège social. Toutes les demandes doivent être soumises au président du Comité des mises en candidature, d'ici le 28 février 2016. Soumettez électroniquement les candidatures à nomcom@cps-ecp.org ou postez une version papier, avec la mention « confidentiel », au

Président du Comité des mises en candidature,
Escadrilles canadiennes de plaisance
26 Golden Gate Court
Toronto, ON M1P 3A5

Cours de voile

Désirez-vous acquérir plus de connaissances sur la voile? Désirez-vous améliorer vos compétences pour manœuvrer un voilier et mieux comprendre son fonctionnement?

Que vous soyez un novice ou un marin expérimenté, notre cours *La Voile* a quelque chose à vous offrir. L'éventail des sujets est vaste : une description des différents types de voiliers, les plans de voilure, les types de coques, le gréement et la stabilité, l'équilibre du bateau, la physique de la navigation à voile. Comment naviguer à différentes allures, manœuvrer par mauvais temps; prendre des ris, manipuler le spi, quitter le

quai, s'amarrer et s'ancrer. Ce cours traite également la sécurité de la navigation, des règles de navigation et des tactiques de régates.

Prérequis suggéré : cours *Navigation nautique*
10 semaines, un soir par semaine

Pour connaître les endroits où le cours sera donné cet hiver, consultez <http://www.ecpquebec.ca/fr/courses/la-voile>





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

*Le Morse dit : « C'est le moment
De parler de diverses choses ;
Du froid.. du chaud.. du mal aux dents...
De choux-fleurs... de rois... et de roses...¹*

J'ai pensé aux gens que je connais et sur lesquels je veux écrire.

Dans la vie de tout chalet, il arrive un moment où c'est une autre famille qui s'approprie les lieux. Pour ces nouveaux venus débute alors une période remplie de plaisirs à partir desquels ils bâtiront leurs propres souvenirs. Georges en est rendu là et, comme ma famille l'a fait il y a cinq ans, il a accepté l'offre d'achat de son chalet. Au cours des dix à quinze dernières années, j'ai eu beaucoup de plaisir à parler de Georges. Pour ceux et celles qui se demandent qui est Georges, et bien il n'existe pas, mais il y a un peu de Georges en chacun d'entre nous. C'est tout simplement un personnage que j'ai créé pour raconter des anecdotes et éviter d'embarrasser ceux qui auraient pu se reconnaître en lui.

Depuis la mort récente et inattendue de mon père, j'ai pris le temps de réfléchir sur sa vie. C'est lui qui m'a encouragé lorsque je lui ai fait part de mon intérêt dans la navigation. Il était lui-même un passionné de navigation, tant à moteur qu'à voile, et il a toujours voulu devenir membre des CPS-ECP, bien avant que cela puisse être possible, puisque cela aurait été en conflit avec ces autres activités. Finalement, c'est en 1979 qu'il a pu suivre le cours *Navigation de plaisance*, en compagnie de ma mère et de moi. Il est demeuré membre durant plus de trente années et a occupé les postes d'officier de formation et de commandant d'escadrille, puis de commandant de district et tout récemment, d'officier de formation de district. Son appui et ses encouragements m'ont aidé à surmonter les difficultés que j'ai rencontrées dans ma carrière au sein des CPS-ECP.

Le décès récent et soudain de Joan Cadham m'a remis en mémoire des souvenirs heureux du temps passé sur *l'île des*

Hays. Comme les innombrables litres de thé que nous avons bu pour accompagner des douzaines de muffins aux bleuets. Les visites occasionnelles de Joan sur l'*Hirondelle*, le voilier de 24 pieds de son mari, Jack, me faisaient toujours plaisir, car j'ai hérité de mon père son amour de la voile.

Lorsque Joan est devenue rédactrice en chef du *Port Hole*, elle m'a demandé d'écrire une série de quatre articles du point de vue d'un propriétaire de chalet. Pour une raison ou une autre, je me suis retrouvé ensuite à écrire une chronique régulière. Joan m'a toujours donné un coup de main en me suggérant des sujets, en appuyant sur la notion de sécurité, sur la pertinence de suivre des cours des CPS-ECP, et tout cela dans un texte amusant à lire. Cela a toujours été un défi intéressant et la correction d'épreuves avec Joan a toujours été agréable, même plaisante.

J'ai des souvenirs heureux de ma vie au chalet. Parmi eux, je pense aux escapades en bateau pour aller voir et photographier les navires dans la voie navigable. J'ai manqué le passage de la *Calypso*, mais j'ai photographié le *HMS Britannia*. J'ai passé des centaines d'heures agréables à explorer le lac Saint-François, à profiter des plaisirs de la vie au chalet et en bateau. Parmi ces bons souvenirs, je revois tous les gens qui nous ont visités au cours des années.

Il arrive un moment où les choses aboutissent et, pour de nombreuses raisons, j'ai décidé que cette chronique serait ma dernière. J'espère que vous avez eu autant de plaisir à lire les histoires du *Villégiateur* que j'en ai eu à les écrire. Je souhaite à tous ceux qui ont un chalet d'en profiter autant que j'ai pu profiter du nôtre sur « *l'île des Hay* ».

¹Traduction libre de cet extrait d'*Alice au pays des merveilles*, de Lewis Carroll : *The Walrus and the Carpenter*.

Congrès annuel et AGA des CPS-ECP 20 au 25 octobre 2015

R. John Garside, PA

Encore une fois cette année et, comme ils le font chaque automne, des membres des CPS-ECP se sont retrouvés pour participer à des réunions, échanger des idées, trouver des solutions à des problèmes et s'amuser. Cette année, le congrès s'est tenu en Ontario, près du site pittoresque de Niagara Falls. Nous étions heureux que l'hôtel soit situé à quelques minutes de marche des chutes et que la météo ait été plutôt clémente.

Selon les commentaires de tous ceux à qui j'ai parlé, les organisateurs ont fait un bon choix pour la tenue de ce congrès, lequel s'est d'ailleurs bien déroulé. Pour ma part, ce que j'ai le plus aimé, c'est l'horaire des séminaires offerts le vendredi après-midi. Auparavant, je devais toujours faire un choix parmi les sujets abordés, car certains séminaires se donnaient simultanément. Pas cette année! Sur place, je me suis aperçu que je pouvais assister à tous les séminaires, car ils se donnaient les uns après les autres. Ainsi, je n'ai rien manqué! Je remercie les organisateurs, car j'ai passé un après-midi très agréable et récolté beaucoup d'informations.

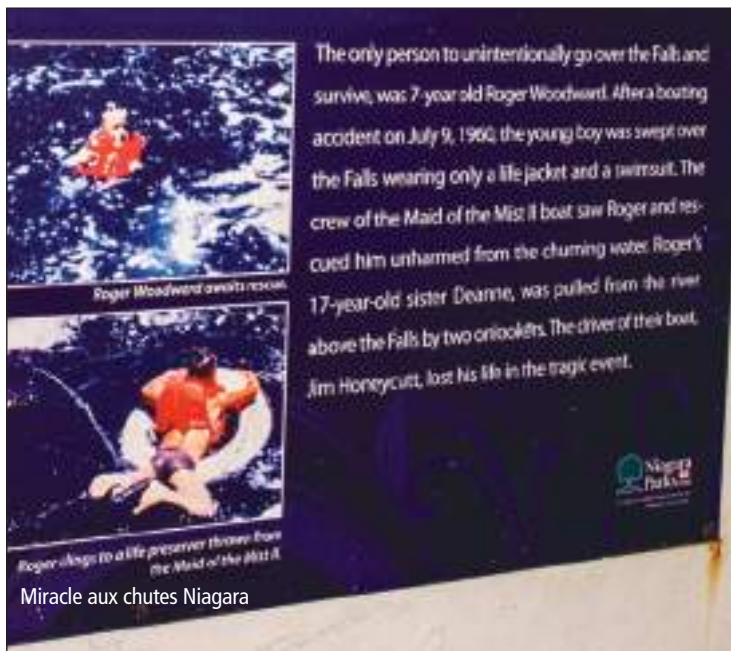
À chaque congrès, le repas du vendredi soir avec sa soirée thématique attire beaucoup de monde. Cette année, le thème était « La croisière s'amuse ». Inutile de vous dire qu'il y avait beaucoup de capitaines dans la salle. Bien sûr, la soirée a pris une tournure spéciale avec cette enquête de meurtre qui se déroulait sous nos yeux, entre l'entrée, le plat principal et le dessert. Pour ma part, lorsque le café a été servi, la seule chose dont j'étais certain c'est que je n'étais pas le coupable. Félicitations à ceux qui ont participé à cette mise en scène et à ceux qui ont joué le jeu avec attention et découvert qui était le coupable.

Le samedi matin, plus de 219 membres ayant tous en leur possession le bulletin de vote jaune, ont assisté à l'assemblée générale annuelle.

Ils ont assisté à un important changement de quart à la passerelle nationale puisque le commandant en chef, Joe Gatfield, cédait sa place à son successeur, Robert Pepin. Celui-ci a promis que nous pourrions continuer à fièrement faire partie des CPS-ECP.

Lorsque vous vous promenez à Niagara Falls, le site des chutes n'est jamais loin, de même que l'histoire qui les entoure... Notre photographe Don Butt a pu capter l'image ci-contre. Cet événement a causé toute une commotion! Et je porte toujours mon VFI.

En 2015, les CPS-ECP ont attribué 2 000 gallons de mérite et accueilli 53 membres à vie.



D'AUTRES PHOTOS À :
[www.dbutt.smugmug.com/
CPS-ECP-Niagara-Falls-2015/](http://www.dbutt.smugmug.com/CPS-ECP-Niagara-Falls-2015/)



Thème « La croisière s'amuse » au souper meurtre-mystère



L'ingénieur en chef Jim MacLeod



Susan Mellow à bord du Love Boat



Les membres du Comité du congrès au travail



Conseil d'administration et Comité exécutif 2014-2015

Dernière rangée, de gauche à droite : Bryron Buie, Simo Korpisto, NJ, Robert Parke, PA, Charles Beall, officier juridique national, Nancy Richards, M, secrétaire nationale, Douglas Stewart, PA, officier national aux finances, P/C/C Joseph Gatfield, NJ, président du Comité des candidatures, David Burt, P, David Agnew. Rangée du milieu, de gauche à droite : Yves Dauphinais, Jacques Hébert, NS, Sarah-Jane Raine, M, officier administratif national, Linda Hamilton, PA, Elizabeth Appleton, PA, David Peebles, P. Première rangée, de gauche à droite : Peter Bolton, NS, Carolyn Reid, SN, Don Griffin, PA, officier national à la formation, Robert Pepin, PA, commandant en chef, Cathie Johnstone, officier exécutif national, Charlie Ellins, JN, Michael Smith, P. Attila Soti, PA. Absent : Claude Martin, NJ.

ADRESSES COURRIEL DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF :

Robert Pepin, PA
commandant en chef
cc@cps-ecp.org

Don Griffin, PA
off. national à la formation
neo@cps-ecp.org

Douglas Stewart, PA
off. national aux finances
nfo@cps-ecp.org

Charles Beall
off. juridique national
nlo@cps-ecp.org

Cathie Johnstone
officier exécutif national
nxo@cps-ecp.org

Sarah-Jane Raine, M
off. administratif national
neo@cps-ecp.org

Cathie Johnstone
secrétaire nationale
ns@cps-ecp.org

Joseph Gatfield, NJ
ex-commandant en chef
pcc@cps-ecp.org

Présentations et prix nationaux

Citations du commandant en chef

Une citation est remise à un membre ou à un membre junior, en reconnaissance de ses vaillants services et de sa contribution exceptionnelle aux CPS-ECP. Le commandant en chef a présenté des citations aux personnes suivantes :

Peter Girling, NS, escadrille nautique Vancouver, district Pacific Mainland;
Annie, N, et Tony Cook, M, escadrille nautique Toronto, district York West;
Joan Eyolfson Cadham, M, escadrille nautique Saskatchewan, district Western Canadian Inland;
C/C/R Malcolm Blann, PA, escadrille nautique Sur-Del, district Pacific Mainland.

Lettres d'éloges du commandant en chef

Une lettre d'éloges est remise à un membre ou à un membre associé, en reconnaissance de ses efforts soutenus en faveur des CPS-ECP. Le commandant en chef a présenté des lettres d'éloge aux personnes suivantes :

Emer (Red) Bowes, PA, escadrille nautique Kingston, district Rideau
William (Bill) Corcoran, escadrille nautique Kingston, district Rideau
Frank Haley, NS, escadrille nautique Edmonton, district Western



Le C/C Joe Gatfield, NJ, remet sa citation à l'ex-commandant en chef Mal Blann, PA



Jean-Robert Lavergne reçoit le Prix Howard G. Peck, en compagnie de Cathy Bisbee de Cowan Insurance Group et du C/C Joseph Gatfield, NJ.



John Kabel reçoit le Prix ICOM Canada, en compagnie d'Eric Meth, de ICOM Canada.

Canada Inland

Ernie Hultay, escadrille nautique Frenchman's Bay, York East
Herb Rufft, NS, escadrille nautique Newmarket, York West
André Traversy, PA, escadrille nautique Richelieu, district Cartier

Lettre de reconnaissance du commandant en chef

Une lettre de reconnaissance est remise à une personne, une corporation ou une organisation qui a apporté une importante contribution aux CPS-ECP.

Lettre de reconnaissance à :

William (Bill) Spicer et Detroit Power Squadron (USPS).

Prix Howard G. Peck remis au bénévole de l'année et commandité par Cowan Insurance Group – Jean-Robert Lavergne, PA

À l'escadrille nautique Saguenay - Lac-Saint-Jean, Jean-Robert a été commandant, trésorier et officier des relations publiques. Présentement, il occupe les postes d'officier exécutif et d'officier de formation. À ce dernier poste, il est responsable de la supervision de tous les instructeurs et des cours qui sont donnés. De plus, il est présent à presque toutes les sessions de formation que l'escadrille offre. Il donne aussi plusieurs cours avancés, en plus d'offrir chaque année une multitude de sessions d'information sur la sécurité nautique à d'autres organisations, telles que le service des incendies de la localité, la Sûreté du Québec, Parcs Canada et autres.

Jean-Robert est aussi très actif auprès d'autres organisations locales qui ont des projets touchant la sécurité nautique. En collaboration avec l'Association maritime du Québec, il a joué un rôle actif dans la mise sur pied de stations nautiques à Roberval et à la ville de Saguenay. Chaque année, il effectue des vérifications de courtoisie d'embarcations de plaisance et, au cours d'événements et d'exposition nautiques, il ne cesse de faire la promotion des efforts fournis par son escadrille pour promouvoir la sécurité nautique.

Tout récemment, Jean-Robert a occupé le poste de commandant du district Estuaire Saint-Laurent des CPS-ECP. Il a travaillé sans relâche pour appuyer les officiers des escadrilles de ce district. Une de ses importantes réalisations est d'avoir réussi à amener toutes les escadrilles du district à coopérer, tâche qui lui a demandé beaucoup de travail et de détermination. Sans son dynamisme et son leadership exceptionnel, le district serait certainement en difficulté aujourd'hui.

À titre de directeur des cours en électronique au niveau national, Jean-Robert avait aussi la tâche de faire en sorte que ce cours soit offert en français. Il a aussi fait partie du Comité de révision linguistique des cours français du Département national de la formation et il a aussi passé un nombre incalculable d'heures à la traduction de divers manuels de cours et de textes variés sur la sécurité nautique.

Comme il n'avait pas encore suffisamment de pain sur la planche, il a accepté de devenir président du Comité d'organisation du congrès annuel de Québec, en octobre 2014. Jean-Robert, en collaboration avec le comité local, a travaillé des centaines d'heures pour s'assurer que les 250 délégués au congrès tireraient profit des séances auxquelles ils ont assisté.

Il a aussi appuyé les CPS-ECP à titre de membre du Conseil national de direction pour une durée de deux ans, se terminant en 2015.

Prix ICOM Canada - Instructeur de cours électronique de l'année

Ce prix a été présenté par Eric Meth de ICOM Canada Inc., distributeur d'une grande variété d'équipement radio de qualité. Il est remis aux meilleurs instructeurs bénévoles en électronique dans ces trois régions du Canada :

1. Provinces de l'Atlantique et Québec – Jean-Robert Lavergne, PA.
2. Ontario – John Kabel, NS.
3. Provinces de l'Ouest – Mike Paterson, P.



Prix Fortress Anchor/Natural Marine remis à l'officier de l'année

Un prix a été remis dans chacune des régions suivantes :

1. Provinces de l'Atlantique – Yves Dauphinais, P (photo en haut, à gauche).
2. Québec – Yves Lavallière, [PA](#).
3. Ontario – Robert Dandurand, P (photo en haut, à droite).
4. Provinces de l'Ouest – Clark Berry, NS.

Prix G. William Bowman - Instructeur de l'année

Commandité par Weems & Plath et nommé en l'honneur de G. William Bowman qui a mis en place les premiers cours nautiques au Canada en 1938.

1. Provinces de l'Atlantique et Québec – Norman Raine, [PA](#).
2. Ontario – Michael Hill, [PA](#).
3. Provinces de l'Ouest – Antony Merry, NJ.

Prix Ref Reid – Le prix est décerné à l'instructeur du cours *Entretien marin* d'une escadrille ayant cumulé le plus de réussites en 2014-2015. Ce prix a été donné par les membres de la famille en l'honneur de feu Ref Reid, membre éminent et de longue date des CPS-ECP. Il a été remis à Donny Maracle, escadrille nautique Bay of Quinte.

Prix Beldon W. Fox

Ce prix récompense l'escadrille qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs en 2014-2015, par rapport à ses effectifs. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté à l'escadrille nautique Avalon, district Atlantic.

Prix S. Gordon McCandish

Ce prix récompense le district qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs en 2014-2015, par rapport à ses effectifs. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté au district Vancouver.



Prix Natural Marine pour la formation

Ce prix est remis par Alex Milne Associates Ltd., fournisseur de produits marins sans danger pour l'environnement, qui appuie les objectifs des CPS-ECP. Ce prix récompense l'officier de formation d'une escadrille, ses instructeurs et ses aides qui ont réussi à obtenir le meilleur pourcentage de réussite dans le cours *Navigation nautique*, en 2014-2015. Le trophée demeure au siège social, mais un trophée souvenir a été présenté à l'escadrille nautique Victoria.

Prix Mary Pritchard pour la formation virtuelle – Le prix Mary Pritchard est décerné à un membre des CPS-ECP qui a mis au point le contenu d'un cours présenté sur le Web ou qui a fait la promotion de la formation à distance, ou qui a mis au point de nouvelles techniques, ou créé de l'infographie exceptionnelle à utiliser dans les cours en ligne. Le prix a été remis à Dave Corke, [PA](#).

Lettres de reconnaissance du Département de la formation

En tant qu'organisme bénévole et de bienfaisance voué à la sécurité et la formation en nautisme, nous comptons beaucoup sur nos membres, nos escadrilles, nos districts et nos partenaires. Ces lettres de reconnaissance ont été décernées à : Bill Corcoran, Mike Hill, Robert Dandurand et Tom Beaver.

Prix de l'adhésion : Il a été remis à l'escadrille nautique Royal City, district Pacific Mainland, par Cathie Johnstone, secrétaire nationale. Mention honorable à l'escadrille nautique Ottawa, district Rideau.

Prix - Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance

Ces prix récompensent les efforts d'un district, d'une escadrille et de quatre membres qui ont grandement contribué aux efforts des CPS-ECP et de Transports Canada pour assurer la sécurité sur l'eau. Ces membres ont vérifié plus de 1 500 embarcations, avec le consentement des propriétaires, à des rampes de mise à l'eau, des clubs nautiques, des marinas et d'autres endroits sur l'eau, au Canada. Meilleur rendement d'un district : Pacific Mainland.



D'AUTRES PHOTOS À :
[www.dbutt.smugmug.com/
 CPS-ECP-Niagara-Falls-2015/](http://www.dbutt.smugmug.com/CPS-ECP-Niagara-Falls-2015/)

Meilleur rendement d'une escadrille : Vancouver, district Pacific Mainland.
 Meilleur rendement individuel :
 1^{re} place : Peter C. Barbour, escadrille nautique Tillsonburg, district Western Ontario
 2^e place : James (Jim) A. White, escadrille nautique Vancouver, district Pacific Mainland
 3^e place: Joseph Bognar, escadrille nautique Port Dalhousie, district Niagara
 4^e place : David Gay, escadrille nautique Victoria, district Vancouver Island South

Prix du Marketing – Le prix du Marketing récompense l'excellence dans les projets mis en place localement et en région, afin de promouvoir notre organisation et répondre aux besoins du marché des plaisanciers canadiens. Les gagnants sont ceux qui ont mis en place les « meilleures solutions » pouvant être adoptées par les autres escadrilles et districts. Des affiches enroulables « pull-up » ont été remises aux escadrilles nautiques Port Moody et Cowichan.

Prix de l'environnement commandité par Natural Marine
 Ce prix a été présenté à l'escadrille nautique Brentwood Bay.

Membres à vie – trois personnes ont reçu leur certificat de membre à vie au congrès :
 Christopher Thatcher, M, escadrille nautique Goderich, Hans Mets, escadrille nautique Richmond Hill et Gary Vanzandt, PA, escadrille nautique Fort Erie (photo en haut, à gauche). D'autres membres à vie ont reçu leur certificat à l'AGA de leur escadrille ou de leur district.

Administrateurs sortants :
 Bill Allan, NS, Jean-Robert Lavergne, PA, Nancy Gibson, P, Richard Bee, PA. (photo en haut à droite)

Présidents de comité sortants :
 Sandy Carter, président du Comité des communications;
 Joan Eyolfson Cadham, rédactrice en chef du *Port Hole* (malheureuse-

ment décédée après le congrès);
 Wanita Meed, P, directrice du cours *Croisière au long cours*;
 Steve Reading, P, directeur du cours *Entretien marin*;
 Tracy Reading, P, présidente du Comité du graphisme.

NOUVEAU prix Joe Gatfield pour souligner les qualités de « leadership »

Que signifie le mot « leadership » pour vous et pour les CPS-ECP? Les membres du Comité exécutif des CPS-ECP se sont posé cette question et ils en ont discuté au cours des derniers mois, de même que de l'importance qu'ils accordent aux qualités auxquelles ce terme fait référence. Le leadership est la qualité qui permet de rassembler les membres et de les rendre solidaires.

Au cours des dernières années, les CPS-ECP ont entrepris d'importants changements qui ont propulsé notre organisation dans une nouvelle ère. Le changement n'est pas toujours facile à réaliser et pour l'implanter, il faut avoir des leaders à tous les niveaux de l'organisation. La personne qui se trouve à sa tête a un rôle unique à jouer pour qu'il se fasse.

Les membres des CPS-ECP ont eu la chance d'avoir un leader exceptionnel durant cette période d'évolution de notre organisation. Celui-ci a tenu les guides jusqu'à ce que nous soyons de nouveau sur un terrain solide et que notre structure soit bien en place. Ce leader, c'est le commandant en chef sortant Joe Gatfield, qui a accompli cette tâche de façon amicale et pour le bien de nous tous.

En reconnaissance des qualités de leadership dont il a fait preuve, de tout ce qu'il a accompli et continue encore d'entreprendre, le comité exécutif a créé le « **Prix du leadership Joe Gatfield** ». Ce nouveau prix annuel sera remis chaque année par le Comité exécutif à une personne qui aura fait preuve de leadership.

Nous sommes fiers que le premier récipiendaire de ce prix soit le C/C/R Joseph Gatfield, NJ.

Discours d'acceptation du commandant en chef, Robert Pepin

24 octobre 2015 — Il y a quelques minutes, j'ai soudain senti sur mes épaules le poids des responsabilités accompagnant l'engagement que je viens de prendre.

Je demande aux membres du Comité des candidatures de se lever.

Mes amis, je ne sais pas si je fais bien de vous remercier et je prends à témoin toutes les personnes présentes que vous êtes responsables de ce qui m'arrive et de ce qui attend aussi les membres du comité exécutif que je vais vous présenter sous peu. Je vous remercie de votre confiance.

À vous, membres des CPS-ECP, je vous garantis que je vais faire tout mon possible pour que les CPS-ECP demeurent une organisation qui mérite le respect qu'elle a eu depuis sa création, il y a 76 ans. Une organisation dont vous êtes fiers de dire que vous en faites partie.

Je vois mon rôle comme celui d'un rassembleur, d'un animateur. Je crois que mon attention doit se fixer sur les membres et sur les escadrilles. C'est ce que je vais faire.

Hier, nous avons discuté et nous nous sommes mis d'accord sur le rôle important et essentiel qu'ont les districts. C'est ensemble que nous allons y arriver.

Nous avons beaucoup de pain sur la planche. Restons positifs. Je crois que nous avons d'innombrables ressources au sein des CPS-ECP. Utilisons-les et restons convaincus que nous pourrions suivre le courant et nous adapter à notre environnement.

La demande en formation nautique a énormément changé. La majorité des jeunes plaisanciers ne veulent pas s'asseoir dans une salle de cours pendant 25, 15, ni même 7 semaines de cours.

Mon épouse et moi avons quatre enfants âgés de 35 à 43 ans. Il y a deux ans, mon fils m'a demandé s'il pouvait suivre le cours *Sur l'eau* en ligne. Ce n'était pas encore possible. Il avait besoin d'obtenir la carte donc, il est allé ailleurs.

Les jeunes de cette nouvelle génération ont, dans leur vie, une multitude de choses à faire. Ils ne veulent pas attendre. Ils veulent tout, maintenant. Ils vont sur l'Internet à toute heure du jour pour y trouver ce qu'ils jugent être bon pour eux. Ils sont influencés par tout ce qui se trouve sur YouTube, Twitter, Facebook et les autres médias sociaux. Ils croient ce qu'ils voient et veulent savoir ce que les autres pensent. Nous ne changerons pas leur façon de vivre, il faut nous adapter.

Nous devons faire tout ce qui est possible pour que les jeunes plaisanciers choisissent les CPS-ECP. Soyons-là pour leur offrir ce qu'ils cherchent : des délais courts, des résultats rapides, un produit en ligne et facilement accessible.

À l'AGA, ce matin, j'ai parlé d'un environnement en plein changement.

La pensée magique ne mène nulle part. Nous devons apprendre à réagir rapidement, à joindre nos efforts et à fonctionner d'une façon organisée. Si nous commettons des erreurs, nous devons apprendre d'elles.

Je crois que nous avons déjà dans notre organisation les compétences et les ressources pour offrir le meilleur choix aux plaisanciers. Nos actions pourraient différer de ce que nous avons toujours fait, mais ce sont les forces vives des CPS-ECP qui nous donneront le succès.

Mesdames et Messieurs, si ce sont aussi vos convictions, je vous invite à vous joindre à nous et à trouver les meilleures façons de soutenir nos escadrilles et de servir nos membres.

Je suis convaincu que nous pouvons réussir, si nous joignons tous nos efforts pour le succès des CPS-ECP.

Oui, nous avons beaucoup de pain sur la planche!

Déclaration finale de Joe Gatfield

24 octobre 2015 — Comme il s'agit de la dernière occasion qui m'est offerte de m'adresser à vous, membres des CPS-ECP, à titre de commandant en chef, je veux prendre quelques instants pour vous remercier.

Dans une récente édition du *Hublot*, j'ai parlé d'une de mes expériences. Il ne s'agissait que d'une petite partie de mon parcours de 30 ans dans cette organisation. Lorsque je suis devenu commandant en chef en 2013, nous venions tout juste d'accepter les nouveaux statuts qui devaient désormais régir les CPS-ECP. Dans une de mes remarques initiales, j'ai dit :

« Ce faisant (approuver les statuts), nous avons accepté de nous tourner vers l'avenir au nom des Canadian Power and Sail Squadrons/Escadrilles canadiennes de plaisance. Nous naviguons dans de nouvelles eaux et nous nous dirigeons vers de nouveaux horizons. Nous avons choisi cette voie pour permettre aux CPS-ECP de se consolider et de se forti-

fier pendant cette période de transition. Vous, les membres, avez opté pour le changement et celui-ci est bénéfique. J'ai souvent répété que j'étais le chef de la transition, car j'ai présidé le comité qui a rédigé les statuts et celui qui les a mis en vigueur. Comme mon rapport précédent l'indique, j'ai accompli ma tâche et le moment est venu de laisser la place de commandant en chef à quelqu'un d'autre». C'est à vous maintenant de poursuivre le travail là où je l'ai terminé.

Durant mon parcours avec les CPS-ECP, j'ai souvent comparé notre organisation à un phare qui permet aux plaisanciers de revenir au port en toute sécurité. Aujourd'hui, j'aimerais remercier tous ceux qui m'ont permis d'accomplir cette traversée avec eux.

Tous les bénévoles ont pu, tout comme moi, compter sur l'appui des employés du bureau national. Sous la direction de Walter Kowalchuck, tous les employés ont répondu à mes besoins et aussi ceux de tous les membres. Un grand merci à ceux qui sont présents : Walter Kowalchuk, John Gullick, Vanessa Schmidt, Liudmila Nikolaeva et Bill Spicer.

Ce sont ceux qui travaillent dans l'ombre et que vous ne voyez jamais, et qui ont contribué à faciliter ma vie, surtout au moment du congrès national. Merci à mes aides Jim et Nancee Adams, Dick et Pat Jarmon et tous leurs adjoints. La vie est belle en votre compagnie.

Chacun parmi vous a des racines dans cette organisation et je sais que l'escadrille nautique Windsor et le district Western Ontario sont bien représentés aujourd'hui. Vous vivez à l'endroit où j'ai débuté et où je demeure. Vous êtes devenus mes amis, l'avantage ultime d'être membre. Je ne peux que vous remercier pour ce que vous m'avez permis d'accomplir.

À ceux qui sont assis à ma droite, vous avez ouvert le chemin; votre leadership et vos conseils m'ont servi de phare. J'ai fait partie de l'équipe de presque tous les ex-commandants en chef et ce fut un honneur.

Lorsqu'on s'entoure des bonnes personnes, les tâches deviennent beaucoup plus faciles. Au cours des deux dernières

années, j'ai eu un comité exécutif qui a fait de son mieux pour exceller. À ceux qui vont de l'avant, j'offre mes meilleurs vœux de succès et tout mon soutien.

Ma famille... tous ceux qui étaient ici en 2013... continuent de me soutenir et espèrent effectivement que j'aurai plus de temps à leur consacrer. La famille fait de grands sacrifices pendant que vous occupiez un tel poste, mais ils restent fidèlement derrière vous.

Et enfin, vous, les membres des CPS-ECP... Je ne suis rien sans vous et, comme je l'ai mentionné dans mon rapport plus tôt, vous avez fait de moi un commandant en chef. À vous tous, et surtout à Tracie Berekoff qui a été un soutien particulier et une amie depuis de nombreuses années, tout ce que je peux dire est MERCI.

Vous tous avez été mon phare et vous m'avez ramené à la maison en toute sécurité... je vous remercie.

Des vœux de « Bon vent et bonne mer! » à Bill Spicer

Walter Kowalchuk
Directeur général national

À l'assemblée générale annuelle de 2015, les participants ont félicité et fait honneur à William (Bill) Spicer, qui prenait sa retraite après 23 années de service aux CPS-ECP. Tous se sont levés et l'ont applaudi à plusieurs reprises pour le remercier et lui souhaiter une bonne retraite.

Au bureau national, Bill était « Monsieur digne de confiance ». Il était toujours occupé à une tâche et il arrivait au travail bien avant tous les autres. On pouvait compter sur lui, non seulement pour effectuer ses tâches avec diligence, mais pour aider les autres lorsqu'ils étaient débordés.

Pour de nombreux bénévoles, Bill était celui sur qui on pouvait toujours compter pour « livrer la marchandise ». Ainsi, nos escadrilles et nos districts pouvaient à leur tour répondre aux besoins des élèves, des membres et des plaisanciers partout au Canada. Chaque jour, Bill faisait des pieds et des mains pour nous aider, peu importe les problèmes. Que ce soit pour une commande normale ou express à la suite d'un oubli ou d'un surcroît inattendu d'inscriptions aux cours, Bill a toujours pris soin d'expédier le matériel à ceux qui en avaient besoin, quand ils en avaient besoin.

Mais pour la plupart d'entre nous, Bill était beaucoup plus que le gars responsable de l'expédition aux CPS-ECP. Pour les nouveaux bénévoles qui souvent n'avaient pas reçu de formation, en particulier sur la façon de commander en ligne, il était le formateur du WBAS. Il prenait le temps nécessaire pour expliquer la marche à suivre à chacune et à chacun d'eux.

Cependant, pour ceux qui malgré tout étaient incapables d'utiliser le WBAS, Bill est devenu et est resté leur commis préposé à la saisie. Il ne s'en est jamais plaint ni fait du souci, il a juste accompli ce qu'il devait faire, pour aider ceux qui avaient besoin d'aide.

Pour ceux qui téléphonaient ou venaient au bureau national, Bill était



toujours là pour les accueillir et il passait du temps pour simplement bavarder. Il aimait ces discussions et le temps et l'attention qu'il accordait aux membres rendait le processus plus chaleureux.

À la suite de l'annonce que Bill prenait sa retraite, beaucoup de mercis et de pensées à son sujet ont été envoyés au bureau national. Parmi ceux qui ont assisté à l'assemblée générale annuelle, plusieurs ont pris le temps et l'occasion de lui transmettre personnellement leurs remerciements et leurs félicitations. Ce fut en effet un moment fort du week-end pour tous, en particulier pour Bill.

Bill a reçu une plaque spéciale commémorant sa retraite et une lettre de reconnaissance du commandant en chef, au nom de tous les membres des CPS-ECP.

Pour notre ami et équipier Bill Spicer : « Bon vent et bonne mer pour toujours! ».

Merci à tous nos commanditaires du congrès

Cowan Insurance Group
Canadian Yachting
Fugawi
Fox 40 International
Fortress Anchors
Natural Marine
ICOM Canada
SALUS Marine Wear
C-Tow / Boater Assist
L'Escale nautique
Weems & Plath

Les commanditaires du congrès annuel
nous ont appuyés, veuillez les appuyer
à votre tour!

Si vous désirez devenir un comman-
ditaire du congrès annuel des CPS-ECP,
allez sur nao@cps-ecp.org.



ecpquebec.ca

Photo : Don Butt