Le Hublot

Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

HIVER 2014

EN VEDETTE

6 Une journée en canot
Sur la rivière Mississippi et ses affluents, en Ontario

8 Le Journal de voyage de Carmelle
La vie quotidienne sur les atolls de Makemo, Kauehi et Apataki

10 L'Escadrille nautique Trois-Rivières
Cinquante ans, ça se fête!

20 AGA de Toronto
Compte-rendu des discussions et reconnaissance du travail des bénévoles

CHRONIQUES

2 Courants d'ici
3 Sur la passerelle
6 Demandez à John
11 Le « Jet Set »
12 Environnement

CPS • ECP

Jocelyne Guimont, Rédactrice en chef
Escadrille nautique Beloeil

Dans le dernier numéro du Hublot, j'ai écrit que dans le cadre de mes nouvelles activités au *Comité de révision des cours en français*, j'avais fait la correction d'épreuves du nouveau cours *Navigation nautique*. Actuellement, je fais la révision du cours *Matelotage*, et je pense bien terminer ma tâche au début de la prochaine année, de façon que le manuel puisse être imprimé et offert tout de suite après le Salon du bateau de Montréal, en février 2014. Ce travail dans l'ombre, devant mon ordinateur me convient parfaitement. Mais, lorsque j'ai accepté cette tâche, je n'avais pas réalisé qu'elle comportait aussi un volet public. J'en ai eu un aperçu lorsque j'ai assisté à la réunion de la formation, au congrès annuel des CPS-ECP, qui a eu lieu à Toronto en octobre dernier. Comme je suis nouvelle à ce poste, je n'ai eu qu'à me présenter, mais l'année prochaine, je devrai faire un rapport écrit de mes activités et répondre à d'éventuelles questions.

À cette réunion du vendredi matin, nous étions une cinquantaine de personnes, soit celles qui ont un rôle à jouer en Formation et quelques membres intéressés par le sujet. Il y avait bien sûr l'officier national (Carolyn Reid) avec ses deux adjoints (Don Macintosh et Keith Roberts) et la secrétaire (Tanya Abolins). Aussi présents, des officiers de formation de district, des directeurs de cours et des présidents de comités.

Parmi eux, nous étions une poignée de membres francophones, ceux-là mêmes qui, chaque année, assistent au congrès annuel. On peut les reconnaître par les écouteurs qu'ils portent sur la tête ou autour du cou le samedi matin, au moment de l'assemblée générale annuelle – si vous n'osiez pas assister à l'AGA parce qu'elle se déroule en anglais seulement, sachez que ce service essentiel de traduction existe. Je tiens aussi à souligner le travail des francophones qui traduisent les cours bénévolement et qui font partie du comité de révision (français) : Lise Blais, Paul Chevrette et Nelson Guillemette pour le cours *Navigation électronique*. Ces trois traducteurs ont aussi donné un coup de main à Monique Pelland, pour la traduction du cours *Pilotage avancé*. Nelson, pour sa part, a aussi traduit les cours Navigation nautique, *Navigation junior*, *Navigation mondiale* et *Matelotage*.

Il y a aussi celui qui détient un poste au Bureau de direction, l'ex-trésorier et maintenant nouvel officier exécutif, Robert Pépin, et l'administrateur général, président de Marketing Québec et représentant des CPS-ECP au Conseil consultatif régional (Québec) sur la navigation de plaisance, l'incontournable Jacques Hébert.

En 2014, le congrès aura lieu à Québec, cela ne veut pas dire que tout se fera en français, mais ce serait le bon moment pour tous les membres francophones d'y assister pour mieux connaître notre organisation et pour rencontrer des plaisanciers qui proviennent de partout au Canada. J'invite particulièrement les commandants d'escadrille à assister à la réunion qui leur est dédiée le vendredi matin; ils pourront discuter de leurs problèmes particuliers et obtenir des réponses des membres du Bureau de direction.

En 2009, le congrès de Sherbrooke a connu un succès sans précédent et les attentes pour celui de Québec sont énormes. Il faudrait que tous les membres des escadrilles du Québec donnent un coup de main, soit en offrant leurs services aux organisateurs du congrès, soit en recueillant des articles auprès des commerçants de leur région respective, pour les prix de présence tirés au sort le samedi midi. Envoyez un courriel avec vos questions ou vos suggestions à ecpconference2014@gmail.com

Jean-Robert Lavergne, président du comité de la Conférence* 2014 et déjà directeur des cours électroniques et électriques au National, en a beaucoup sur la planche; mais a-t-il une bonne scie radiale pour séparer les tâches et les distribuer parmi les escadrilles du Québec? Donnons-lui un coup de main en devenant bénévoles!

Le thème de la soirée costumée du vendredi soir est *La Nouvelle-France*. Jean-Guy Giguère, Ghislaine Bureau, Patrick Gagné et Louise Bourdages, habillés en seigneurs et en paysans du temps de la colonie, nous ont donné un aperçu des tenues de l'époque, au cours du banquet du samedi soir, à Toronto. Si le prochain congrès se tenait en été, la rencontre du vendredi soir aurait pu se terminer dans les rues du Vieux-Québec et nous serions remontés dans le temps, le bon temps avant la conquête...

* *Conférence est un calque de l'anglais Conference; on devrait plutôt appeler Congrès le type d'activités que nous tenons annuellement.*

Joe Gatfield, NJ, commandant en chef
Escadrille nautique Windsor

Les ECP se tournent vers l'avenir

Peu d'entre nous ont la chance d'occuper les postes de commandant en chef et de bénévole de haut niveau au sein des Escadrilles canadiennes de plaisance, et ce fut tout un honneur pour moi, lors de notre 75e anniversaire, de faire partie de la première escadrille des ECP, celle de Windsor, et de prendre la barre, comme l'a fait Bill Bowman au moment de la création des ECP.

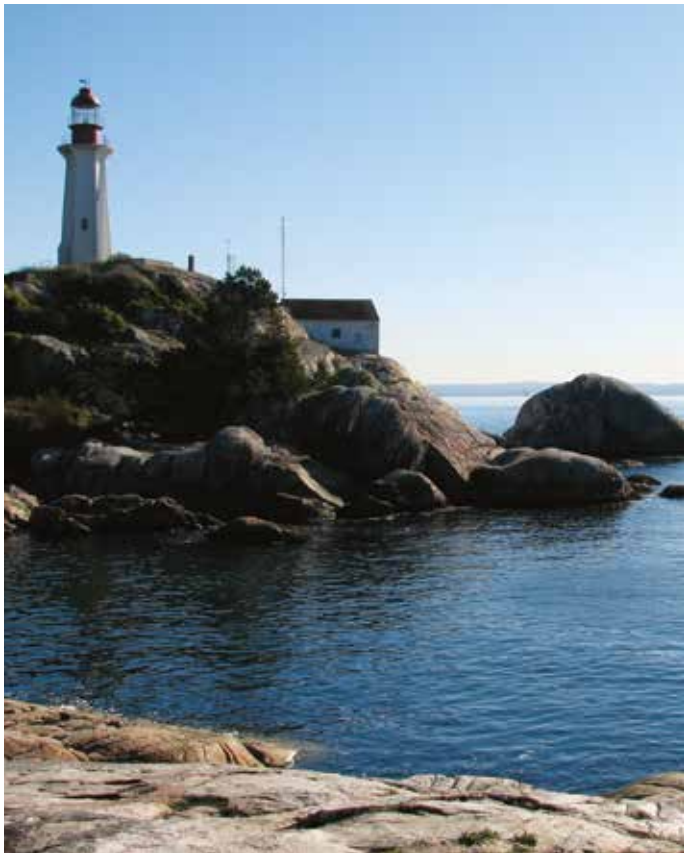
Je suis honoré et reconnaissant de la confiance que vous, les membres, me témoignez. Le 26 octobre 2013 a marqué un tournant dans notre histoire, car nous avons célébré notre 75e anniversaire et amorcé un nouveau départ. Nous avons approuvé la recommandation du Conseil d'administration et adopté les nouveaux statuts de prorogation et les nouveaux règlements administratifs. Par le fait même, nous avons accepté de nous tourner vers l'avenir. Nous nageons dans de nouvelles eaux et nous dirigeons vers de nouveaux horizons. Nous avons choisi une nouvelle direction qui nous permettra de nous consolider et de nous fortifier pendant que nous traversons cette période de transition. Vous, les membres, avez choisi le changement et le changement est bénéfique.

Nous conserverons toutefois notre identité et continuerons de jouer notre rôle. Notre mandat consiste toujours à promouvoir le comportement éthique et la sécurité nautique. Au Comité de l'efficacité organisationnelle, nous avons affirmé que nous désirions « être l'organisation phare » faisant la promotion de la sécurité nautique à l'échelle nationale ». Nous avons une éthique, une mission éducative, des partenariats et des membres à respecter. La mission, la vision et les valeurs que nous avons adoptées par le passé, nous les adoptons toujours aujourd'hui et nous continuerons de les adopter à l'avenir.

Pendant mon mandat de quatre ans à titre d'officier national de la formation, j'ai utilisé l'image d'un phare. Nous sommes un organisme nautique de nombreuses façons. La base du phare représente les ECP, c'est-à-dire la vigueur de notre organisme. La lumière qui brille représente notre mission, c'est-à-dire la promotion de la sécurité nautique, celle qui guide les plaisanciers pour un retour à la maison en toute sécurité. Pensez à certains phares au Canada : le Walker Rock en Colombie-Britannique, celui de la rivière Detroit au lac Érié et celui de Peggys Cove sur l'océan Atlantique. La mission de ces phares est la même que la nôtre : ramener les plaisanciers à la maison en toute sécurité.

Henry Ford a déjà dit : « Se réunir est un début; rester ensemble est un progrès; travailler ensemble est la réussite. » Notre organisme a été créé en 1938, il existe depuis 75 ans et nous continuons de travailler ensemble pour notre réussite future. Vous m'avez demandé d'être votre gardien de phare l'année prochaine. Nous assurerons la garde chacun notre tour et la lumière brillera de tous ses éclats, grâce à nos efforts et à notre énergie.

Nous continuerons de miser sur nos forces et nos traditions et je m'engage à faire en sorte que nous puissions naviguer en toute sécurité, pendant que nous nous dirigeons vers notre nouveau rôle.



Phare Point Atkinson, West Vancouver, C.-B. Photo : Vanessa Schmidt

ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du Conseil d'administration

Officier national des communications
Frederic Carter, P

Officier adjoint des communications
Susan Cooper

Rédactrice en chef
Jocelyne Guimont

Directrice artistique
Vanessa Schmidt

Mise en page
Liz Delaire

Photographe
Don Butt, PA

Traduction
Jocelyne Guimont
Lucie Robert
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Joan Eyolfson Cadham,S
Elizabeth Caron
Bill Fehr
Jo Gatfield, NJ
John Gullick, PA
Josée Montembeault, P
James R. Hay, NJ
Carmelle Rousselle
Bradley Schmidt
Major Marty Zimmer

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

Directeur général
Walter Kowalchuk

Appel de candidatures

Richard Bee AP, Président du Comité des candidatures
Escradrille nautique Newmarket

À l'assemblée générale annuelle (AGA) des Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP) tenue le 26 octobre 2013, les membres présents ont approuvé les nouveaux statuts. Ces statuts apportent des changements importants à la composition du Conseil d'administration (C.A.) des CPS-ECP (connu auparavant sous le nom de *Governing Board*, mais maintenant appelé *Board of Directors*), qui entreront en vigueur à l'AGA, en octobre 2014. Le Conseil d'administration comprendra 23 personnes élues par les membres à l'AGA. Le Comité des candidatures relève du C.A. des ECP à qui il doit remettre ses rapports. Sa responsabilité est de choisir les meilleurs candidats possible pour pourvoir les postes du C.A. des CPS-ECP.

Tenir le rôle d'un administrateur des CPS-ECP (la Société) est une sérieuse responsabilité. Les administrateurs devront gérer les affaires et superviser les activités de la Société (CPS-ECP). Leur rôle consistera à apporter leur aide pour déterminer la direction et les activités des ECP. Plusieurs sujets devront demeurer confidentiels. Nous nous attendons à ce qu'ils agissent dans l'intérêt supérieur des ECP, et il se peut que cet intérêt des ECP ne concorde pas avec celui de leur propre escadrille ou leur district. Voici la liste des qualités, des habiletés et de l'expérience requises pour poser sa candidature, lesquelles nous permettront de choisir les meilleurs candidats possible pour tenir le rôle d'administrateur des ECP. Ce n'est pas une liste exhaustive.

- Facilité d'établir de bonnes relations avec les autres, leadership, expérience et sens de l'initiative.
- Capacité de se faire sa propre opinion, de ne pas « suivre le troupeau ».
- Expérience auprès des ECP.
- Intérêt pour la formation nautique – cours réussis, instructeur d'un ou plusieurs cours.
- Capacités administratives évidentes (auprès des ECP ou autres).
- Enthousiasme, disponibilité, nombreux galons de mérite, assistance aux réunions de district ou nationales, expérience dans un comité national.
- Engagement auprès des ECP et passionné par la mission des ECP.
- États de service supérieurs au niveau d'une escadrille ou d'un district.
- Bonne santé.
- Obligations et considérations familiales.
- Bonne éducation.
- Lieu de résidence.
- Bonne compréhension de la gestion d'une escadrille et d'un district.
- Avoir suivi le séminaire de formation des officiers des ECP.

Tous les candidats qui veulent poser leur candidature à titre d'administrateur des CPS-ECP doivent remplir et soumettre les documents suivants :

- Formulaire de candidature d'administrateur
- *Un curriculum vitae* (c.v.) à jour
- Questionnaire d'auto-évaluation des compétences
- Un« énoncé de vision » de votre avenir à court et à long terme avec les CPS-ECP.

Vous pouvez obtenir les documents ci-dessus sur le site web des CPS-ECP ou une copie papier du siège social.

Veuillez soumettre toutes les candidatures au directeur du Comité des candidatures avant le 28 février 2014. Vous pouvez soumettre votre candidature de façon électronique à nomcom@cps-ecp.org ou en envoyant une copie papier portant la mention « confidentiel » à :

Directeur du Comité des candidatures
Escadrilles canadiennes de plaisance
26 Golden Gate Court
Toronto ON M1P 3A5

Pas question de faire partie des statistiques

Bill Fehr
Escadrille nautique St. Thomas

Une ancre supplémentaire, des pagaies, des lignes flottantes, des fusées, un extincteur, un réservoir à carburant et des câbles de réserve, des piles, des sifflets, des lampes de poche, des vêtements chauds supplémentaires, une couverture, une radio VHF, un GPS, un téléphone cellulaire, de la nourriture, des boissons et des vestes de sauvetage sur le bateau, tous des articles indispensables et la plupart d'entre eux sont obligatoires.

Une veste de sauvetage bien ajustée et bien entretenue, de la taille appropriée et portée par le plaisancier. Est-ce facultatif?

Vendredi 6 juillet 2012 - une belle journée ensoleillée, sans vent, parfaite pour aller pêcher. J'ai emballé de la nourriture, des boissons (non alcoolisées), de l'équipement pour la pêche et je suis parti pour Longpoint Bay.

Je suis arrivé à destination aux environs de 16 h. Comme à l'habitude, j'ai mis tout l'équipement nécessaire dans le bateau, puis ouvert les portes du hangar à bateau. Je suis monté à bord et j'ai enfilé mon gilet de sauvetage, qui était sur le siège du capitaine, et entrepris les procédures normales. Vérification de l'essence, des batteries, des feux et de la sirène. Chargement de tout le matériel laissé sur le quai. J'ai démarré le moteur, mis le GPS en marche, défait toutes les amarres et je suis parti.

Le lac était calme, donc j'ai été pêché près du chenal, mais sans grand succès. J'ai fait tout ce qu'il faut faire, donc je suppose qu'il n'y avait pas de poisson à cet endroit. Ce n'était pas ma faute, bien entendu.

Presque 17 h 30. Allons tenter notre chance sur les fonds herbeux. D'habitude, la pêche y est bonne. Comme prévu, la pêche a été excellente. Les poissons mordaient et je rejetais à l'eau des achigans de bonnes tailles. La vie était belle. J'ai pêché jusqu'à la noirceur, aux environs de 21 h 30. Il était temps de rentrer.

J'ai fait démarrer le moteur pour retourner vers le hangar à bateau. J'avais parcouru environ un demi-mille ou trois quarts de mille lorsque le moteur s'est enrayé, puis arrêté. J'ai essayé de le remettre en route, mais rien n'y faisait. Je me suis dit qu'il devait y avoir des herbes autour de l'hélice. J'ai levé le moteur. J'avais raison, des herbes y étaient fermement entortillées. Comme je l'ai fait plusieurs fois dans le passé, je me suis penché au-dessus de l'hélice et j'ai commencé à retirer les herbes. Alors qu'il n'en restait plus que quelques-unes à arracher, ça m'est arrivé...

Avec plus de 20 années d'expérience en navigation, je suis tombé par-dessus bord.

J'étais tout seul, dans environ cinq à sept pieds d'eau, au-dessus d'un à deux pieds d'herbes et de boue. Moi, un homme obèse, pas du tout en forme et piètre nageur dans le meilleur des cas. Un vrai problème. Oui! Une tragédie! Non! Pourquoi? Je portais un gilet de sauvetage bien ajusté, en bonne condition et de la taille appropriée.

Je n'ai pas eu à m'inquiéter en me demandant si j'allais couler et me noyer. Mon problème était de trouver une façon de remonter dans le bateau. Je suis resté calme et j'ai commencé à suivre la procédure pour tenter d'y arriver. Je me dois de noter que tout l'équipement énuméré précédemment n'est d'aucune utilité si vous êtes seul, dans l'eau. De plus, il n'y avait aucun bateau dans les parages.

J'ai été capable de nager sur une centaine de pieds en tirant mon bateau, un Wilker Galaxie. Dès que j'ai pu toucher le fond, j'ai pu avoir une meilleure adhérence et j'ai pu avancer dans quatre pieds d'eau et de boue, en draguant la poupe dans un lit d'herbes peu profond. C'est alors que le travail a commencé.

Le franc-bord de mon bateau est d'environ trois pieds et je me trouvais dans environ trois pieds d'eau et de boue. J'ai essayé de sauter, mais je n'arrivais pas à agripper le dessus du moteur ou du bateau. Le plus drôle, c'est que j'ai pensé que si j'avais pris le temps de faire des exercices dans le passé, j'aurais probablement été capable d'y arriver, mais à quoi bon, ce n'était pas le moment de me décourager. Il valait mieux garder le moral. À ce moment, cela faisait environ une heure et demie que j'étais dans l'eau.

Je laisse toujours un câble attaché à la poupe, au cas où une situation d'urgence se présenterait. Je pourrais alors y attacher rapidement une ligne d'attrape flottante que je pourrais lancer à quiconque (sauf moi) aurait besoin d'être secouru. Lorsque j'ai pu l'attraper, j'ai tiré sur ce câble et j'y ai noué quelques boucles qui ont servi à me hisser à bord. Très bonne idée, puisque j'utilise ce bateau pour pêcher et que je n'ai pas de plate-forme de bain ni d'échelle.

Une fois que je fus revenu à bord, ma vie n'était plus en danger. Il était 23 h 30. Le moteur du bateau n'a pas encore voulu démarrer. J'avais des lampes de poche supplémentaires, mais j'ai décidé d'attendre la levée du jour. Aux environs de 5 heures du matin, j'ai retiré le couvercle du moteur Mariner 90 Hp et j'ai utilisé une corde pour le faire démarrer, étant donné que les batteries étaient trop faibles. Dieu merci, il était bien réglé et il a démarré au troisième essai. J'ai rejoint le hangar à bateau puis je suis revenu à la maison.

Seule ma conjointe savait que j'étais parti à la pêche et elle se couche toujours aux environs de 22 h. Habituellement, je reviens à 22 h 30 ou 23 h après un trajet en auto d'environ une heure. Je suis arrivé à la maison à 7 h 15 et, comme je l'avais prévu, elle dormait encore, ignorant tout de mon épreuve.

En y repensant, je crois que j'aurais dû appeler la Garde côtière, juste pour avertir quelqu'un que j'étais bloqué, mais pas en danger. Mais je ne pouvais pas téléphoner, car mon cellulaire qui était dans ma poche n'a pas survécu aux deux heures que j'ai passées dans l'eau. Maintenant, j'appelle à la maison un peu plus tôt.

Cette mésaventure s'est bien terminée, car je m'en suis bien sorti, malgré la saleté et l'humidité et je n'ai rien subi de grave. Je crois fermement que si je n'avais pas porté mon gilet de sauvetage, cet article aurait été écrit par quelqu'un d'autre et que la fin aurait été tout autre.

UNE JOURNÉE EN CANOT SUR LA RIVIÈRE MISSISSIPPI

Bradley Schmidt

Les lecteurs du *Hublot* et du magazine *L'Escale nautique* sont habitués de lire sur la navigation. Ils sont nombreux et sont autant des propriétaires de petit voilier que des amateurs de régates et des propriétaires de gros yachts motorisés et de motomarines. Ces plaisanciers n'ont pas tous les mêmes intérêts, mais ils partagent une passion commune : le plaisir d'être sur l'eau. Dans un des derniers articles du *Jet Set*, j'avais mentionné mon intention de voyager dans une partie de la rivière Mississippi en Ontario, avec comme point de départ les eaux en amont du lac Mazinaw, en passant à côté du parc provincial Bon Echo, et comme point d'arrivée notre chalet au lac Georgia. Cette excursion nous prendrait un jour en canot.

La rivière Mississippi est une voie navigable d'une longueur de 200 km, du lac Mazinaw à l'ouest jusqu'à la rivière des Outaouais en passant par Lanark, Carleton Place, Almonte et Pakenham.

Notre projet s'est réalisé le printemps dernier lorsque nous avons convaincu un autre couple de se joindre à nous. Nous avons laissé notre voiture dans une installation publique de mise à l'eau du lac Mazinaw supérieur, puis sous un ciel nuageux, nous avons fait du canot jusqu'au rocher Bon Echo. Nous avons pris une pause pour voir la citation de Walt Whitman gravée sur le flanc du rocher et avons ensuite emprunté les passages vers le lac Mazinaw inférieur. Dès que nous sommes arrivés dans ces canaux, nous avons fait face à de forts vents contraires et à des vagues à crête blanche. Ce fut la partie la plus difficile de notre excursion, car nous avons dû lutter contre les vents et les vagues et surtout contre l'impression que nous ne progressions pas. Comme la plupart des rives appartiennent à l'État, que la forêt de pins s'étend à perte de vue et que les rochers de granit sont omniprésents, il y a très peu de repères visuels. Il nous a été possible de juger des progrès réalisés lorsque nous avons aperçu l'étrange chalet et la haute tour des communications du côté ouest du lac. Nous avons finalement traversé une pointe de sable en eau peu profonde près de l'entrée du lac Shabomeka, nous avons aperçu la marina Smart peu après et avons pu facilement sortir nos canots de l'eau au barrage qui contrôle le niveau de l'eau, dans la partie sud du lac Mazinaw inférieur.

Nous avons fait un court portage au-dessus du barrage et près du petit lac Marble, dont les voies d'eau étroites et protégées nous ont réconfortés. Au tumulte de l'eau provenant du barrage derrière nous, se sont ajoutés les cris des enfants qui jouaient près de ce barrage. Les paysages scéniques du lac Mazinaw, comme ceux peints par le Groupe des sept, ont laissé la place à une région plus densément peuplée lorsque nous avons suivi un léger courant sous un pont et sommes passés devant des parcs pour caravanes et des chalets. Le lac s'est rétréci rapidement et le courant est redevenu plus fort. Le nom

de *Little Marble Lake* a pris tout son sens lorsque le courant nous a gentiment transportés près de blocs de rochers gigantesques qui semblaient être faits de marbre blanc. Nous avons manœuvré difficilement autour de ces rochers et dans les virages serrés, et chaque fois que les choses allaient mieux, les rives s'éloignaient, mais nous avons finalement réussi à entrer dans le lac Marble.

Au nord, le lac Marble est entouré de chalets privés, de belles plages et de parcs pour caravanes, et au sud, de pavillons. Les scènes sont pittoresques et les rives, sablonneuses et magnifiques. De nouveaux chalets voisinent des chalets abandonnés qui ont subi les effets d'années de tourments de la part des éléments. Comme le vent se levait, nous avons décidé de traverser vers l'autre rive. Même si nous avions tout l'équipement de sécurité nécessaire à bord, j'ai vite appris qu'il faut toujours apporter une pagaie de réserve, car la mienne s'est brisée en deux! J'ai été forcé de seulement utiliser la partie lame pendant le reste de l'expédition.

Le lac Marble se déverse dans le lac Georgia par une importante partie de rapides sous la route 506. Selon les niveaux d'eau, ces rapides peuvent être raisonnablement praticables ou extrêmement vigoureux. Il n'était de toute façon pas question de s'y aventurer. Il faut faire un portage au-dessus de la route 506 vers le lac Georgia. Au moment de notre excursion, le niveau de l'eau était élevé et, même au point de départ, nous avons dû traverser des eaux très mouvementées dans le lac Georgia et vers la rive, face à notre modeste chalet. Les canoéistes qui le désirent peuvent continuer leur route vers le lac Kashwakamak et encore plus loin.

Nous avons regagné la rive et ce n'était pas trop tôt. C'était comme si la pluie avait attendu patiemment toute la matinée pour nous permettre de terminer notre périple, puis s'était vengée. Nous nous sommes assis dans la véranda pour regarder la pluie tomber et nous avons passé en revue notre expédition. Nous avions parcouru près de 20 km d'une voie navigable jadis vitale, utilisée des années auparavant pour transporter des billots et du bois d'oeuvre vers Ottawa. Nous avons pu admirer la beauté de cette région, appelée The Land Between, où le Bouclier canadien se transforme en hautes terres. Le granit et les pins rencontrent le calcaire et le sable, les terres accidentées de la Couronne voisinent des régions de chalets, et la différence a été apparente sur la distance parcourue. Lorsque la pluie s'est arrêtée, nous sommes retournés à l'installation publique de mise à l'eau chercher le véhicule que nous y avions laissé. Nous avons été surpris de toute la distance que nous avions parcourue. Plus tard dans l'année, nous avons refait la partie de notre parcours sur l'eau et trouvé un joli endroit où s'arrêter et nager, mais la troisième fois que nous avons essayé, nous avons dû faire du portage à des endroits où nous étions passés en canot seulement quelques semaines auparavant. Cette partie est vraiment touchée par les niveaux de l'eau et le débit sortant du barrage du lac Mazinaw.

Nous avons monté une vidéo en accéléré de notre expédition que vous pouvez visionner : http://youtu.be/x_8Qf_dBF-c.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la région, vous pouvez visiter le site Web : http://www.travellandolakes.com/.

Page de gauche : Grant Salsman et Niamh Conlan en canot près du rocher Mazinaw au parc provincial Bon Echo. Page de droite : en haut, à gauche : premier portage facile du lac Mazinaw au lac Little Marble. En bas, à gauche : canotage sur le lac Marble avec un bon vent. À droite : les blocs de rocher blanc des rapides Marble.

Journal de voyage de Carmelle

Texte et photos de Carmelle Rousselle

Depuis leur départ de Montréal, le 22 septembre 2006, Carmelle, son conjoint et leurs deux chats bourlinguent dans les mers du Sud. Nous avons fait la connaissance de Carmelle à l'automne 2009 et avons suivi ses aventures dans d'autres numéros du Hublot. Dans le dernier article de Carmelle, au printemps 2013, ils étaient au Royaume des Tonga.

Advienne qu'Arafura...

Après cinq mois au Tonga, nous prenons un cap sur Suva, Fidji. Nous visitons quelques îles et nous avons l'heureuse occasion de revoir plusieurs amis. Déjà, huit semaines ont passé et nous voilà en route vers Port Vila, au Vanuatu. Nous rencontrons notre première coéquipière, Élodie, qui veut faire une croisière sur le Pacifique. Avec sa bonne humeur, sa passion pour la voile et ses bons plats, elle apporte de nouvelles saveurs à l'équipage de *Taima*. Ces sept semaines passées en agréable compagnie se termineront, avec regret, à la prochaine escale à Honiara, aux îles Salomon, puisque son travail l'attend à Bruxelles. Nous poursuivons notre route vers la Papouasie-Nouvelle-Guinée (PNG). Le 20 septembre 2013, le jour de notre 7e anniversaire en bateau, nous arrivons à Port Moresby, PNG. Chacune des traversées ci-dessus a été inconfortable, une autant que l'autre, même si nous avancions à une bonne allure. Une houle de travers atteignant parfois plus de quatre mètres, entraînait du roulis et des embruns considérables.

De Port Moresby, nous prenons un cap sur le détroit de Torres qui marque la fin de la traversée du Pacifique, d'est en ouest, et 12 818 milles marins (M) parcourus depuis décembre 2012. Nous passons ce détroit et le passage Prince of Wales à une bonne vitesse, pour joindre la mer Arafura en zone australienne. Leur patrouille est omniprésente (hélicoptères, petits avions, bateaux). À quelques reprises, on nous interpelle à la radio avec gentillesse et on se sent bien accompagnés. De plus, nous avons : une mer calme, une petite houle, une jolie petite brise, un courant favorable, des journées ensoleillées, des nuits étoilées avec une lune en croissance, des visites de dauphins, des hublots ouverts et une bonne pêche.

P-e-i-n-a-r-d !!! Qu'à cela ne tienne, cette traversée nous réserve ses éléments de stress.

Connaissant la réputation de cette mer, nous achetons suffisamment de diesel en prévision des pannes de vent. Mais encore faut-il que *Monsieur le Moteur* coopère. Eh non! Une première nuit de calme, il est atteint d'une crise d'asthme et s'arrête. Nous devons le laisser se reposer avant de pouvoir lui faire un traitement (purger le diesel contaminé). Entre-temps, nous avançons avec le courant de 1,5 nœud et « advienne qu'Arafura ». Et bien! Au matin, 10 M de gagnés. Le vent reprend et nous continuons notre route.

Des oiseaux de mer volent autour et viennent se reposer sur le bateau. Ils sont si peu farouches qu'Yvon réussit à en prendre un dans ses mains. Nos deux félins aimeraient bien, eux aussi, en attraper un. Guidés par leur instinct de chasseur, ils se précipitent vers l'arrière du cockpit. Il faut vite les attraper avant qu'une vague de travers impromptue ne vienne les projeter par-dessus bord. Ce scénario se répète plusieurs fois, autant le jour que la nuit.

Un soir, vers 20 h, un grain nous tombe dessus. Yvon affale le génois et réduit la grand-voile à 2 ris. Le pire étant passé, mais sans savoir si le mauvais temps se poursuit en avant, nous décidons de mettre le bateau à la cape pour la nuit. Lors de mon quart, faisant le point pour nous situer, je constate que selon une info- bulle de la carte électronique d'*Open CPN*, nous sommes à vingt milles d'une zone de « Mise en garde - pirates ». Je me rassure en me disant que les cartes CM93 n'ont pas toutes les informations mises à jour.

Au matin, nous aurons parcouru 8 M de plus. Nous sommes soulagés de pouvoir quitter cette zone fréquentée par de nombreux bateaux de pêche. Nous laissons la grand-voile avec 2 ris puisque trois coulisseaux sont cassés et elle risquerait de se déchirer par vent plus fort. Une voile ainsi réduite à beaucoup moins de portée par vents faibles.

Quand *Monsieur le Vent* tombe en panne, nous comptons sur *Monsieur le Moteur* pour continuer. Mais après plusieurs purges, la quantité de diesel diminue. Pendant qu'Yvon transfère notre dernier bidon de 20 litres de diesel dans le réservoir, je me promets d'en demander au prochain cargo ou bateau que nous croiserons. Par magie, j'aperçois un bateau au loin. Je l'interpelle à la radio. *Captain George* m'accorde la faveur d'un rapport météo et on accepte de nous remettre du diesel. Ce n'est que lorsqu'il s'approche de nous et met son annexe à l'eau que nous constatons que c'est un bateau-patrouille australien. On ne pouvait demander mieux et surtout, on nous remet gratuitement et avec courtoisie, 40 litres de diesel de bonne qualité.

L'esprit tranquille, nous avançons sachant que nous pouvons compter sur *Monsieur le Moteur* si *Monsieur le Vent* prend congé. Le 15e jour, la veille de notre arrivée, Yvon purge le reste du diesel contaminé pour le remplacer par celui du bateau patrouille. *Monsieur le Moteur* aime bien la nouvelle potion fraîche et nette et il prend la relève la nuit durant. Tout va bien! Nous sommes près du but. Eh non ! Au matin, à l'entrée du chenal, à quelques milles de Kupang Timor, *Monsieur le Moteur* fait une autre crise d'asthme. Que se passe-t-il? Yvon s'aperçoit que celui-ci a d'autres malaises. Par vent léger et la grand voile réduite, nous poursuivons notre route tant bien que mal pendant qu'Yvon essaie de remédier à la situation. Heureusement, il n'y a que deux cargos et quelques bateaux de pêche dans le chenal. (Remplaçons donc le moteur par une godille!). Ainsi, *Monsieur Le Moteur* nous tiendra en haleine jusqu'au mouillage de Kupang, où nous sommes accueillis par un orage. À quelle heure la pause?!!

Aussi longtemps que *Messieurs le Vent* et le *Moteur voudront* bien nous accompagner, nous visiterons quelques îles de l'Indonésie, en route vers la Malaisie. Nous prévoyons y mettre le bateau en cale sèche pour effectuer de nombreux travaux.

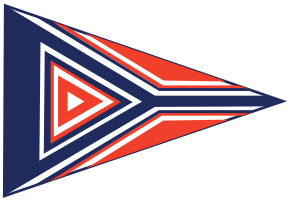
Le 23 octobre 2013
Kupang, Timor, Indonésie
L : 10° 10.051' S
Lo : 123° 22.918' E

Escadrille nautique Trois-Rivières : 50 ans, ça se fête !

Josée Montembeault, P, Escadrille nautique Trois-Rivières

C'est avec fierté que nous célébrerons, en 2014, le 50e anniversaire de l'Escadrille nautique Trois-Rivières. Saviez-vous que notre escadrille a été la première de langue française à être fondée au Canada? Un peu d'histoire s'impose : à cette époque, les autres escadrilles québécoises étaient anglophones, notre organisation a donc été parrainée par la Montreal Power Squadron (MPS). Monsieur Jacques Racine, instructeur délégué par la MPS, accompagné de son épouse, a bravé les rigueurs de l'hiver 1963-1964 pour se rendre à Trois-Rivières et donner le cours « Plaisance » aux membres fondateurs de notre escadrille. Grâce à ce parrainage, le 2 mai 1964, le commandant Roger Audette recevait, au Royal St-Lawrence Yatch Club, la charte confirmant le statut de l'escadrille trifluvienne.

Notre escadrille, au fil des ans, a su laisser sa marque et elle connaît une croissance soutenue dont nous sommes fiers. Nous comptons actuellement près de 250 membres plaisanciers provenant de la grande région de la Mauricie, tant de la rive nord que de la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Notre territoire est reconnu, davantage pour ce majestueux fleuve sur lequel il fait bon naviguer, mais également pour la rivière Saint-Maurice qui charme tout autant et qui, pour une première année, en 2013, a été balisée entre Shawinigan (secteur Grand-Mère) et La Tuque, permettant ainsi l'ouverture d'une nouvelle voie navigable en région.



Cette configuration tout à fait particulière de la rivière Saint-Maurice se jetant dans le fleuve est à l'origine de la création de notre fanion, le DELTA. En effet, ce dernier reflète le dynamisme, la fluidité et le mouvement. Il reprend également les couleurs des CPS-ECP. Le rouge, pour la terre, représente un delta (triangle), soit des alluvions à l'embouchure de la rivière, telles les îles à l'embouchure de la Saint-Maurice ainsi que les deux rives de chaque côté. Le bleu, pour l'eau, désigne la rivière Saint-Maurice qui s'écoule de chaque côté du delta et se jette dans le fleuve, bande plus large. Le blanc, sur l'eau, représente des alignements ou séries de bouées démarquant les limites navigables, et sur terre, les routes, rappelant la sécurité et la vocation didactique des ECP. De plus, le triangle rappelle le parcours olympique des régates de voile. La signification de ce fanion d'allure mitrée correspond bien à notre escadrille, tant du point de vue géographique, didactique que symbolique. Son

Photo : Gaétan Thériault

créateur, monsieur Michel Bigué, NJ, commandant retraité, avait vraiment pensé à tout!

50 ans après sa fondation, nous pouvons affirmer que l'Escadrille nautique Trois-Rivières se porte bien et que nous faisons tout en notre pouvoir pour que ça continue. Nous avons toujours à cœur d'offrir de la formation axée sur la sécurité nautique et répondant à la demande des plaisanciers. Aussi, nous croyons fermement que les échanges et les liens tissés entre les membres ont une influence positive sur le sentiment d'appartenance vécu au sein de notre organisme. Nous avons actuellement huit (8) membres à vie dont quatre (4) d'entre eux sont des instructeurs encore actifs ayant cumulé plus de vingt ans de loyaux services parmi la quinzaine d'instructeurs qui partagent avec plaisir leurs connaissances et expériences. De plus, nous pouvons compter sur un comité exécutif composé de sept (7) membres bénévoles, dont deux (2) qui ont joint l'équipe au cours des derniers mois. Que dire de plus, sinon que nous sommes bien chanceux de constater que notre escadrille réussit à tirer son épingle du jeu : des instructeurs et des bénévoles dévoués et des plaisanciers intéressés, ce sont là des atouts indispensables à notre réussite.

Nous aurions aimé vous indiquer le nombre de plaisanciers qui ont suivi une formation avec notre escadrille au cours de ces 50 années, mais « statistiquement parlant » ce n'est pas possible, et dresser la liste de toutes les activités sociales organisées par celle-ci deviendrait une tâche beaucoup trop longue et ardue! Par contre, nous savons que notre escadrille a toujours fait preuve de dynamisme tant pour ses formations que dans ses activités sociales.

2014 ne fera pas exception, au contraire, nous prévoyons une année bien chargée! Tout au long de l'année 2014, bénévoles, instructeurs et membres de l'Escadrille nautique Trois-Rivières

(suite à la page suivante)

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

Qu'est-ce que le « flyboarding »?

L'année dernière, une personne m'a demandé de l'information sur le flyboarding et l'équipement de sécurité et les certificats exigés, le cas échéant.

J'ai été étonné parce que je connaissais ce terme, mais absolument rien de ce nouveau sport nautique. Comme tout le monde, j'ai fait des recherches dans Google et j'ai été vraiment impressionné.

Dans le flyboarding, une personne est propulsée dans les airs par un dispositif de jets d'eau fixé directement à une motomarine. La propulsion par réaction provient de la motomarine et un tuyau très large est connecté à l'avant de la motomarine puis à la pompe à jet du flyboard qui est attachée aux pieds de l'utilisateur du flyboard.

Essentiellement, la motomarine joue le rôle d'une turbine. Elle ne peut pas être manœuvrée et est remorquée par l'utilisateur du flyboard qui devient l'opérateur.

La motomarine, le tuyau de raccordement et la pompe à jet d'eau du flyboard constituent la machine, les trois composantes étant toujours reliées. Dans certains cas, la personne qui conduit la motomarine agit comme un observateur ou un instructeur et dans d'autres, elle a la responsabilité d'actionner la manette de commande selon les instructions de l'utilisateur du flyboard. Dans d'autres encore, l'utilisateur du flyboard a sa propre manette de commande.

J'ai également vu une machine où la motomarine était remplacée par un simple drone fixé au tuyau. Dans ce cas, il n'y a pas de siège pour un observateur ou l'utilisateur du flyboard en cas de besoin.

Pour comprendre ce dont je parle, allez à http://flyboardquebec.com et http://www.radio-canada.ca/regions/quebec/2013/07/05/013-flyboard-demonstration-sport-nautique.shtml.

Jusqu'à ce jour, il n'y a pas de réglementation liée directement au flyboarding. Cependant, lorsque Flyboard Canada a fait une démonstration en septembre dernier pendant le Symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique à Whistler, en Colombie-Britannique, des autorités de réglementation, des agents responsables de l'application des règlements et des instructeurs de sécurité nautique ont fait les observations suivantes :

Comme la machine a un moteur, l'opérateur doit avoir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP). Flyboard Canada affirme également qu'elle ne vendra pas de machine si l'opérateur n'a pas suivi un cours d'accréditation pour les opérateurs de flyboard. La société est également en train de préparer un contrat de revente aux termes duquel un nouveau propriétaire doit suivre le même cours d'accréditation, même si cette accréditation n'est pas actuellement exigée par la loi.

Étant donné que le flyboard est actionné par une motomarine, les mêmes exigences que pour les motomarines devraient s'appliquer, dont une réduction dans l'équipement exigé si l'opérateur et l'observateur ou l'instructeur portent tous les deux un vêtement de flottaison. De plus, comme il s'agit d'une situation de remorquage, même à l'inverse, les exigences pour un observateur et le siège vacant pour l'utilisateur du flyboard s'appliqueraient.

Enfin, la question de l'assurance responsabilité a été soulevée, mais personne n'avait de réponse. Pour l'instant, jugez-en par vous-même.

(suite de l'article Escadrille nautique Trois-Rivières)

ainsi que des autres escadrilles sont invités à participer à nos activités organisées pour souligner notre 50e anniversaire. Au programme, des soupers-conférences et des déjeuners-causeries, etc. Pour plus de détails, vous pouvez consulter notre site Internet www.ecptr.org, sous l'onglet « Activités ». Venez célébrer avec nous! **50 ans de formation et de camaraderie, ça se fête!**

Le 2 mai 1964, le V/C Headie remit la charte au commandant Audette.

Le nouveau moteur Yamaha 60 forces quatre-temps de l'école : que des éloges de la part des coachs qui passent des heures sur l'eau chaque jour. En 2012, la saison s'est étalée du 27 avril au 27 octobre; un record au Québec, nous dit Carmen Denis. (Elizabeth Caron)

Une école nautique verte

Elizabeth Caron, Escadrille nautique Lac St-François

L'École de voile Deux-Montagnes se démarque par son innovation et ses techniques d'enseignement originales, le tout, sans oublier l'environnement.

« Depuis les changements, je me baigne au bout du quai tout juste à l'extérieur de la rade, l'eau est super belle », fait remarquer Carmen Denis, directrice de l'École de voile Deux-Montagnes du Club Nautique Deux-Montagnes. En effet, des travaux de réaménagement dans la rade, des équipements plus performants et de nouvelles habitudes ont porté leurs fruits. Résultat : un environnement plus sain pour les enfants comme pour les poissons et les tortues!

Pour le lac des Deux-Montagnes, c'est une très bonne nouvelle. La proximité du Grand Montréal et les activités humaines soutenues tout autour l'étouffent depuis bien des années. Mais c'est justement cette proximité qui en fait un trésor à protéger, où de nombreux enfants peuvent revivre le bonheur d'apprendre sur l'eau.

Une école bien spéciale

Avec une riche histoire, l'École de voile Deux-Montagnes ne cesse de se démarquer. Les quatre dernières années ne font pas exception avec à la barre Carmen Denis; le bilan est impressionnant. En 2013, près de 400 enfants ont découvert les techniques qui conduisent à l'amour du sport ou encore aux trophées et aux médailles.

Avec dix moniteurs/coachs, l'école de voile offre plusieurs façons de découvrir le sport. Le programme La voile à l'école initie les moussaillons de la région. Dans sa troisième année, le programme a reçu 176 enfants du primaire avec leurs professeurs. Les stages Jeunesse se divisent en quatre catégories selon les âges et ils sont compatibles avec les programmes Can Sail et Voile Canada (CYA). Pour les ados, le stage spécialisé de planche à voile leur est tout dédié. Quant aux adultes, ils ont le choix entre les stages de Voile blanche (Can Sail 1 et 2) ou des leçons privées. Il y a également un projet de Sport-études qui se développe avec un protocole d'entente entre la Fédération de Voile du Québec (FVQ) et des écoles secondaires de la région.

Côté compétition, deux programmes de courses s'adressent aux jeunes mordus de régate, dont les Craks du Tack et l'équipe POFF qui encadrent les jeunes sur le circuit des régates provinciales et nationales en Optimist, Laser et planche. Cette année, l'école brille à nouveau avec la nomination de quatre coureurs au Congrès annuel de la Fédération de la FVQ et deux nominations Coureurs de l'année dans la classe Optimist. Deux coureurs planches RSX, Fannie de Alcala (fille de Carmen) et Gabriel Verrier-Paquette ont été sélectionnés pour faire partie de l'équipe canadienne et ils ont représenté le pays à la Fédération internationale de Voile (ISAF) Jeunesse Monde à Chypre. Tous deux ont également remporté la Canadian Olympic-Training Regatta, Kingston (CORK) ainsi que le Championnat canadien

◂ Les tout-petits (4 à 7 ans) du Jardin nautique peuvent dorénavant naviguer en eau moins trouble, grâce aux travaux effectués dans la rade du Club Nautique Deux-Montagnes. (Mélanie Marcoux)

◂ Un jeune de l'École de voile Deux-Montagnes nommé Coureur de l'année : Maxime Amyot (voile 1407) sur la ligne de départ de la course classe Optimist CORK 2013, à Kingston. (Cork 2013)

junior. En fait, la liste des honneurs est bien plus longue… mais revenons au vert!

Opérer sur quatre fronts

Le dragage, quel mot laid et troublant. Pourtant, dans certains cas – comme ici- lorsque les choses sont faites selon les normes, se réapproprier un peu de profondeur a permis de régler le problème de sédiments et de rétablir une bonne circulation de l'eau. Du coup, la température et l'oxygénation retournent à des niveaux plus naturels pour une qualité d'eau nettement améliorée. La preuve qu'avec un peu de bonne volonté, la nature répond toujours vite et bien. (Tous les détails de cette opération dans la prochaine chronique Environnement du Hublot).

En parallèle à ces travaux, un règlement tout simple évite bien des dégâts si communs dans les marinas. Le plein de carburant des bateaux de l'école de voile doit maintenant être fait à partir du bord et non plus sur les quais. Le transfert de carburant réalisé dans des conditions plus stables a contribué à réduire de façon marquée les fuites accidentelles de carburant dans l'eau.

Question équipement, l'école a aussi fait un choix plus vert en optant pour un moteur à quatre temps. Lors du suivi de l'équipe de compétition, le pneumatique semi-rigide affectueusement nommé Pepito est équipé d'un moteur Yamaha 60 forces quatre temps. « Le moteur de Pepito consomme beaucoup moins et demande moins d'huile. En plus, il est beaucoup plus silencieux, ce qui est très bon pendant la course pour mieux coacher nos coureurs », précise Carmen Denis. Pour cette dernière, l'expérience quatre-temps est plus que positive : l'économie d'essence, la réduction du bruit, la stabilité et la diminution de la pollution compensent nettement pour les quelques désavantages de cette technologie.

Comparaison des moteurs 4 temps vs moteurs 2 temps

Moteur 4 temps		**Moteur 2 temps**	
Avantages	**Désavantages**	**Avantages**	**Désavantages**
Plus économique en carburant	Plus lourd	Mécanique simple	Mélange carburant-huile, donc émissions
Plus silencieux	Plus volumineux	Plus léger et moins encom-brant	Combustion incomplète (gaspillage de carburant et émissions)
Stabilité au ré-gime au ralenti		Plus puissant à cylindrée égale	Puissance limitée à bas régime
Moins polluant	Manipulation plus fragile (pas d'inclinaison au-dessus de 45 degrés)		De 10 à 30 fois plus polluant

Enfin, l'augmentation de bacs de recyclage permet de récolter beaucoup plus de matières qui auraient pris le chemin des sites d'enfouissement. Dans des endroits fréquentés par des centaines de personnes, il est surprenant d'observer la quantité de matière que l'on peut récupérer, à condition bien sûr d'avoir bon nombre de bacs toujours à portée de main.

Dans la prochaine chronique Environnement du Hublot : *Comment et pourquoi le Club Nautique Deux-Montagnes a-t-il modifié son environnement?*

Jim Hay, NJ Escadrille nautique Lake St. Louis

Que fait-on lorsque le chalet est fermé pour l'hiver? Il y a, bien entendu, beaucoup de choses à faire. Nos activités hivernales nous occupent un certain temps et une fois que la neige s'installe dans le paysage, nous attendons avec impatience que l'été revienne ou nous nous rappelons les bons souvenirs de la saison précédente.

Si vous avez hâte que la belle saison revienne, trouvez-vous des activités hivernales qui vont dans ce sens. Par exemple, offrez vos services à l'escadrille de votre région. Ce serait aussi une bonne idée d'assister au congrès annuel des CPS-ECP. C'est ce que Georges a fait.

Le trajet jusqu'à Toronto s'est bien passé. C'est rendu à l'hôtel que les problèmes ont commencé, même s'il a réussi à stationner son auto dans l'espace étroit du garage sous-terrain et à se rendre à l'ascenseur du hall d'entrée. Il a même pu se rendre jusqu'à sa chambre.

Déjà, ce n'était pas si mal. Il a même eu du plaisir à regarder l'exposition d'articles nautiques et à échanger quelques mots avec les bénévoles qui faisaient la mise en place. Toutefois, il espère que les responsables de l'équipe Recherche et Sauvetage n'auront jamais à partir à sa recherche.

Georges a rencontré un problème lorsqu'il a décidé d'assister à la cérémonie d'ouverture. Elle avait lieu dans une salle appelée Deck 27, au 27e étage. Il n'y a rien de sorcier là-dedans, direz-vous, il suffit de prendre l'ascenseur jusqu'au 27e étage, n'est-ce pas? Pas tout à fait. Il paraît qu'il fallait prendre l'ascenseur bleu jusqu'au 26e étage, puis prendre un autre ascenseur, ou les escaliers, jusqu'au 27e étage. Pour se rendre à sa chambre, Georges devait utiliser l'ascenseur vert. De plus, juste pour corser un peu les choses, il y avait aussi un ascenseur rouge, mais il ne permettait pas de vous amener à l'étage 27.

Georges réfléchissait au problème alors qu'il était dans l'ascenseur, le vert, lorsqu'il a aperçu, tout étonné : un bouton avec le chiffre 26. Le voilà! Il avait enfin découvert comment se rendre à la cérémonie. Il est monté jusqu'au 26e étage et y a trouvé des escaliers et un autre ascenseur, comme il se devait. Finalement, tout ce qu'il a eu à faire c'est d'ouvrir la porte, sur laquelle se trouvaient les chiffres 2 et 7 en laiton, d'un pied de hauteur. Il y était.

Il y avait foule et tous écoutaient la lecture de lettres et surtout les propos de l'aide du député fédéral de Scarborough Centre. Georges a alors réalisé qu'il voulait vraiment donner un coup de main à l'escadrille.

Par contre, lorsqu'il a voulu visiter un ami, il est devenu perplexe. Il semblait n'y avoir aucun moyen pour Georges d'aller à l'étage où se trouvait son ami, à partir de sa chambre. Il est devenu encore plus inquiet lorsqu'il a rencontré quelqu'un qui était aussi perdu que lui, même s'il avait déjà suivi le cours Navigation nautique. Georges était prêt à abandonner la partie lorsqu'il a rencontré quelqu'un qui se disait prêt à tracer une carte juste pour être en mesure de trouver les ascenseurs.

Maintenant qu'il est revenu sain et sauf à la maison, Georges est heureux de dire qu'il a eu une bonne idée d'aller au congrès et qu'il s'y est bien amusé, particulièrement le vendredi soir. Il n'est pas certain, mais il croit que les « Ghost Busters » ont dû intercéder auprès de la « Wicked Witch of the West » pour éviter qu'elle ne lui jette un sort.

Le congrès et l'AGA des CPS-ECP

Du 22 au 26 octobre 2013, Toronto, Ontario

Cette année, au cours du congrès annuel 2013, les CPS-ECP ont célébré 75 années de promotion de la sécurité nautique, grâce aux efforts de milliers de bénévoles partout au Canada. Leurs efforts ont été mis en valeur par des partenariats avec d'autres organisations et sociétés qui partagent les mêmes objectifs et idéaux. La plupart des discussions ont porté sur les changements au moment où les CPS-ECP envisagent l'avenir, mais nos traditions les plus chères ont aussi capté l'attention.

Le congrès annuel s'est tenu au Chelsea Eaton Hotel, au centre-ville de Toronto et le thème de la soirée du vendredi, *« Hollywood North »*, avec son concours de costumes « De quel film s'agit-il? » où les participants ont revêtu des tenues ressemblant à celles des acteurs des films les plus célèbres. Le comédien et chanteur impressionniste Houston Macpherson a régalé les convives avec ses imitations de célèbres chanteurs et fantaisistes d'Hollywood. Un des moments amusants a été celui où les gagnants d'un des prix pour le meilleur costume ont dû quitter la salle pour revêtir leur costume à nouveau, celui des *Ghostbuster* (S.O.S. fantômes). « Ce costume était vraiment trop chaud », a expliqué Serge St-Martin.

Certains participants ont dû faire appel à toutes leurs habiletés de navigateur pour trouver leur chemin en toute sécurité dans les méandres de l'hôtel. Les navigateurs savent que le rouge est pour bâbord et le vert pour tribord, mais les ascenseurs avec une bande bleue en ont déstabilisé plusieurs. Ce code de trois couleurs pour les ascenseurs correspondait à différents étages.

Un des arrêts les plus populaires à ce congrès a été la salle Turner où la Boutique nautique des CPS-ECP a tenu un mégasolde d'articles, dont certains avec de bas prix spéciaux occasionnels.

La salle Deck 27 était remplie de délégués pour la cérémonie d'ouverture où des représentants gouvernementaux de divers niveaux ont transmis leurs bons souhaits. Ensuite, une cérémonie avec les drapeaux de la *Course à relais* qui s'est déroulée d'un océan à l'autre au cours de la dernière année.

Félicitations aux organisateurs du congrès! Tout s'est déroulé selon l'horaire prévu et il y avait toujours quelqu'un à la table d'inscription, prêt à répondre aux questions les plus saugrenues et cela, toujours avec le sourire.

Textes : Joan Eyolfson Cadham, M
Photos : Don Butt, PA

Bureau de direction 2013-2014 : De gauche à droite, première rangée, : Joseph Gatfield, NJ, commandant en chef, Robert Pepin, PA, officier exécutif national. Seconde rangée : Douglas Stewart, PA, trésorier national, Carolyn Reid, NS, officier de formation national, Cathie Johnstone, secrétaire nationale, Jim Brown, M, officier administratif national. Absents de la photo : Charles Beall, officier juridique national, David Peebles, P, président, Comité de la réglementation, commandant retraité, Richard Bee, PA.

PRIX REMIS AUX BÉNÉVOLES DES CPS-ECP

Prix Fortress Anchor/Natural Marine remis à l'officier de l'environnement de l'année
La présentation a été faite par le C/C Richard Bee et Bill Milne, président de Alex Milne Associates Ltd.
Trois prix sont remis : un pour les provinces de l'Atlantique et le Québec, un pour l'Ontario et un pour les provinces de l'Ouest.
Provinces de l'Atlantique et Québec : Sarah-Jane Raine, M, escadrille Halifax.
Ontario : Gina Lee, escadrille Peterborough.
Provinces de l'Ouest : Susan Loveless, PA, escadrille Mount Brenton.

Prix G. William Bowman remis à l'instructeur de l'année, commandité par Weems & Plath
G. William Bowman a mis en place les premiers cours nautiques des ECP au Canada, en 1938
La présentation a été faite par le C/C Richard Bee et l'officier national de la Formation, Carolyn Reid.
Provinces de l'Atlantique et Québec :
Alan Uren, NS, escadrille Halifax.
Ontario : Richard Boldt, escadrille Oakville.
Provinces de l'Ouest : Alan Nourse, M, escadrille Kelowna.

Prix ICOM Canada remis à l'instructeur de cours électronique de l'année, présenté par Eric Meth
Provinces de l'Atlantique et Québec,
Andre J. Roy, PA, escadrille nautique Québec
Ontario, Michael Hill, PA, escadrille Kingston
Provinces de l'Ouest, Alexa Stockmal, PA, escadrille Nanaimo

Prix Mary Pritchard
Décerné à un membre des ECP qui a excellé dans les cours à distance : Serge St-Martin, NJ

Prix Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance, présentés par le C/C/R Anthony Gardiner
Le programme de VCEP a permis de faire l'inspection de plus de 1 500 embarcations, avec l'accord de leurs propriétaires, à des rampes d'accès à l'eau, des clubs nautiques, des marinas et d'autres lieux en bordure de cours d'eau au Canada.
Meilleur effort d'un district : Western Ontario
Meilleur effort individuel : 1re place : Peter Barbour, escadrille Tillsonburg, district Western Ontario; 2e place : James White, escadrille Vancouver, district Pacific Mainland; 3e place : Doug Robinson, escadrille Tillsonburg, district Western Ontario

Citations du commandant en chef
Ces membres ont formé le Comité de l'efficacité organisationnelle qui a eu comme mandat de reformuler les statuts actuels : Dave Corke, PA; Sara-Jane Raine, M; Pierre Tanguay, N; Dave Peebles, P; Karen Connor, PA; Charles Beall; Joe Gatfield, NJ. Voir la photo no 1. (page suivante)

1.

2.

3.

4.

MEMBRES À VIE
Les CPS-ECP ont remis 2 312 galons de mérite en 2013. Trente-cinq membres sont devenus membres à vie. Deux de ceux-ci étaient présents au congrès 2013 et ils ont reçu leur carte de membre à vie ainsi qu'un drapeau et une épinglette. Il s'agit de Clifford Rayment, N, et R. John Garside, PA, tous les deux de l'escadrille Don Valley. Les autres ont reçu leur 20e galon de mérite au cours d'une cérémonie à leur escadrille ou à leur district. Voir la photo nº 2.

Membres qui prennent leur retraite du Conseil d'administration
Le C/C/R Malcolm Blann, PA, après 11 années de service.
L'officier administratif national, Catherine McLeod, PA, après 11 années de service au Bureau de direction.
L'administrateur général Andy Myers, P.
Annie Cook, secrétaire de réunion du CA, après 8 années de service.

Prix de l'environnement, commandité par Natural Marine
Escadrille Juan de Fucca

Prix de l'adhésion : Escadrille Ottawa

Prix du marketing : Escadrilles Oakville et Peterborough

Prix RAMAR
Meilleur effort individuel - Peter Carlisle
Meilleur rendement d'un district – district Atlantique
Meilleur rendement d'une escadrille– Fredericton
Meilleure amélioration d'un district – Atlantique

Prix Ref Reid
Le prix est décerné à l'instructeur du cours Entretien marin d'une escadrille ayant cumulé le plus de réussites en 2012-2013. 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 ECP. Brian Lumley, de l'escadrille Ashbridges Bay du district York East. Voir la photo nº 3.

Prix Beldon W. Fox
Ce prix récompense l'escadrille qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs au cours de 2012-2013, par rapport au nombre total de ses membres. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté à l'escadrille Brentwood Bay du district Vancouver Island South.

Prix S. Gordon McCandlish
Ce prix récompense le district qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs au cours de 2012-2013, par rapport au nombre total de ses membres. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté au district Vancouver Island South.

Membres qui prennent leur retraite du Département de la formation
Après avoir servi comme commandants en chef au cours des dernières années, ils sont tous les deux retournés au Département de la formation : Tony Gardiner, NS, direction du cours Pilotage avancé durant 5 ans et Serge St-Martin, NJ, président du Comité français de révision durant 6 ans.

Vera Booth
Durant le dîner de la Formation 2013, Vera a été félicité pour l'obtention de son 54e galon de mérite. Vera était l'épouse du commandant en chef retraité Bill Booth, N, mais elle a également été une dévouée membre des ECP. Ensemble, Bill et Vera totalisent 107 galons de mérite. Vera Booth est décédée peu après, le 16 novembre 2013.

Tracie Berekoff reçoit le prix de bénévole de l'année

C/C Richard Bee, Tracie Berekfoff, Joan Feltham

Le prix Howard G. Peck pour le bénévole de l'année a été remis à Tracie Berekoff, P, de l'escadrille nautique Windsor. Tracy est décrite comme une bénévole exceptionnelle qui a apporté une contribution durable à son escadrille, à son district et au national.

Tracie est aussi la directrice du comité de la Formation des jeunes des CPS-ECP et celle du comité de la conférence nationale.

Elle a aussi aidé l'escadrille Windsor à organiser des évènements comme des graduations, des séminaires et des visites de vignobles. À titre de membre de l'équipe de vérification de courtoisie de l'escadrille Windsor, Tracie est celle qui a en a fait le plus, ce qui a aidé son escadrille à recevoir le prix en 2012 de meilleur résultat d'une escadrille en vérification de courtoisie.

En plus de son travail bénévole auprès des CPS-ECP, Tracie donne une formation nautique en trois soirées à des femmes de Windsor, laquelle est suivie d'une régate à la fin de la session.

Elle a aussi participé à la collecte de fonds et à la commercialisation de la course des bateaux-dragons Dragon Boat Race for the cure.

Gagnants de la compétition au congrès annuel 2013

Division 1 Matériel didactique

1er prix Démonstration d'une ancre, Dave Corke, London
2e prix Modèles d'aides à la navigation/feux, Bill Weller/ Barry Ensign, Nanaimo
3e prix Study for Boating Basics, Byron Buie, Fraser

Division 2 Aides à la navigation

1er prix Outil pour convertir un relèvement vrai en relèvement magnétique, Barb Hoffstrom, Nanaimo

Division 3 Artisanat

1er prix Sac pour le 75e anniversaire, Margarite Berry, Kelowna
2e prix Sac de rangement tricoté pour toilette, Doreen Hinksman, North Halton
3e prix Haut tricoté, Margarite Berry, Kelowna

Division 5 Publications

1er prix The Quarterdeck, Julie Ryder/Yvonne McCoach, Port Moody
2e prix The Skipper, Brian MCulloch/Scott Homan, Goderich

Division 6A Photographies

1er prix Morning Mist, Giny Etzel, Barrie
2e prix Rigging, Burt Worth, Orillia
3e prix Winter Repair, Doreen Hinksman, North Halton

Division 6B Peintures et dessins

1er prix Dulcer Rock, Tony Cook, Toronto
2e prix Province Bay Trawlers, Susan Mellow, Peterborough
3e prix Seagull's Nest PEI, Susan Mellow, Peterborough

Meilleurs sites Web - CPS

1er prix Port Moody

Meilleurs sites Web - Autres

1er prix Fraser
2e prix Midland et White Rock

« Pour assurer la survie des autres »

Le programme national de recherche et sauvetage et vous

Major Marty Zimmer, officier responsable, Centre conjoint de coordination et sauvetage de Trenton

Le major Zimmer a présenté un séminaire sur le sauvetage air-mer au congrès des CPS-ECP

Selon les statistiques, il est inévitable qu'au Canada les activités aériennes et nautiques augmentent au fur et à mesure que l'hiver fait place au printemps. Comme ces types d'activités entraînent toujours certains risques, il peut être intéressant pour vous, plaisanciers, d'avoir un aperçu du Programme national de recherche et sauvetage du Canada.

Le travail effectué par les Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCCs = *Joint Rescue Coordination Centres*) fait partie intégrante du système. Cet article parle du rôle des JRCC et de leur mandat de recherche et sauvetage (SAR = *Search and Rescue*).

En 1986, le gouvernement du Canada a géré la mise en place d'un programme national de recherche et sauvetage (NSP = *National Search and Rescue Program*). C'est par l'effort conjoint des gouvernements fédéral, provincial et municipal, en collaboration avec d'autres organismes de recherche et sauvetage que ce programme a vu le jour. Ainsi, l'Aviation royale canadienne (ARC) (RCAF= *Royal Canadian Air Force*) et la Garde côtière canadienne (CCG) (GCC) ont reçu par mandat fédéral d'intervenir en matière de recherche et de sauvetage dans tous les incidents aéronautiques et maritimes (Grands Lacs, fleuve Saint-Laurent et eaux côtières) dans les secteurs sous leurs responsabilités. L'intervention dans les incidents sur l'eau qui surviennent sur les lacs intérieurs demeure la responsabilité des autorités provinciales ou territoriales.

Pour résoudre le problème de l'étendue géographique du Canada, le pays a été divisé en trois régions de recherche et sauvetage (SRRs = *Search and Rescue Regions*), chacune ayant son propre Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC), responsable de la coordination de toutes les réponses aux incidents de recherche et sauvetage dans leur région respective. Chaque JRCC dispose d'un personnel expérimenté venant de l'ARC et de la GCC. Ce personnel, qui est présent 24 heures par jour et 7 jours par semaine, a une bonne expérience en recherche et sauvetage et toutes ces personnes travaillent en collaboration pour répondre aux appels de recherche et sauvetage. Les JRCC sont directement reliés aux équipes de recherche et sauvetage des principales régions du pays qui utilisent des avions, des bateaux et tout autre équipement nécessaire pour exécuter une mission de sauvetage visant à sauver des vies.

À titre d'exemple de l'ampleur des opérations à exécuter au Canada, dans les trois régions ou zones de responsabilité (AOR =

Area of Responsibility), où se trouve un JRCC, on y traite en moyenne 10 000 incidents par année. Le centre Trenton a enquêté sur 4 110 incidents en 2012, et, dans certains cas, plus de 100 incidents pouvaient survenir au cours d'une seule fin de semaine.

L'ARC a deux principales escadrilles de recherche et sauvetage dans la région de recherche et de sauvetage de Trenton. L'escadrille 424 possède des avions Hercules CC-130 à Trenton et l'escadrille 435, des hélicoptères Griffon CH-146 à Winnipeg. Le personnel de réserve de ces deux escadrilles est parfaitement entraîné en recherche et sauvetage et ils sont en attente 24 heures par jour et 7 jours par semaine.

Le délai d'intervention du SAR est immédiat en tout temps, dès la réception d'un appel, et l'équipe de réserve doit tout faire pour être en vol le plus rapidement possible. Durant toute la semaine, les équipes gardent un délai d'intervention variant de 30 minutes à deux heures durant toute la semaine. Le délai restreint de 30 minutes se déplace durant la saison pour correspondre aux périodes où il y a plus d'incidents.

Des techniciens SAR qui font partie de l'équipe des principales escadrilles de l'ARC, sont envoyés comme premiers intervenants de recherche et sauvetage et sont parachutés d'un avion ou déposés par un hélicoptère, pour être en mesure d'investir les lieux d'un incident. Ces techniciens SAR, très voyants dans leur combinaison de vol orange, sont entraînés pour agir comme premiers intervenants et pour immédiatement porter secours aux personnes en danger et offrir des soins avancés. Les Hercules CC-130 peuvent larguer des fournitures, des vêtements, de la nourriture, de l'équipement radio, des radeaux de survie, des pompes et des trousses de survie. Ils peuvent aussi lancer des fusées éclairantes pour illuminer la scène. Comme ils ont d'importantes réserves de carburant, ces avions peuvent rester en vol durant plus de 14 heures, ce qui leur permet d'atteindre tous les recoins de la région de recherche et sauvetage de Trenton.

Bien qu'il n'y ait que deux principales escadrilles SAR dans la région de recherche et de sauvetage de Trenton, il est possible d'obtenir des avions additionnels de l'ARC. D'autres ministères fédéraux peuvent être assignés pour appuyer un événement de recherche et sauvetage en cours. De plus, des organismes de bénévoles en sauvetage aérien ou maritime, comme l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (CASARA = *Civil Air Search and Rescue Association*) et la Garde côtière auxiliaire (GCA), contribuent grandement à fournir des équipes de recherche qualifiées, pour les cas de recherche et sauvetage dans des régions vraiment étendues.

Grâce à une coordination rapprochée, les JRCC au Canada vont souvent mettre leurs principales ressources de recherche et sauvetage au service d'un autre Centre (SRR) qui répond à un appel. Les compagnies commerciales affrétées sont aussi prêtes à porter secours dans des régions reculées au pays. Donc, malgré l'immensité du territoire, nous pouvons faire appel à des ressources multiples dans tous les recoins du pays.

Les alertes aéronautiques sont habituellement déclenchées lorsqu'un avion est en retard, qu'il y a une urgence en vol, un rapport d'atterrissage forcé et l'activation d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT). Les SAR règlent le problème de la plupart des fausses alarmes en furetant et en faisant des appels téléphoniques, mais souvent ils doivent avoir recours aux atouts précieux et coûteux que sont les avions de recherche et sauvetage pour examiner la source de l'émetteur de localisation d'urgence (ELT= *Emergency Locator Transmitter*).

Les alertes maritimes proviennent habituellement du *Service de communications et du trafic maritime* (STCM) à la suite d'un appel de détresse (Mayday), d'un appel d'urgence envoyé par un bateau, d'un rapport d'un citoyen inquiet à un centre d'appels 9-1-1 ou par la mise en service d'une radiobalise de localisation d'urgence (EPIRB = *Emergency Position-Indicating Radio Beacon*). Pour les incidents qui ne sont pas résolus aux premiers stades de l'enquête, les JRCC demandent l'aide de leurs ressources de sécurité maritime pour une action immédiate. La GCC fournit les principales ressources maritimes pour répondre à ces appels de recherche et sauvetage (SAR). Ces ressources sont les garde-côte SAR et les embarcations de sauvetage côtier. De plus, les JRCC peuvent faire appel à d'autres bateaux de la garde-côtière, à des bateaux du gouvernement fédéral, de la police, des pompiers et/ou à des organisations bénévoles pour prêter main-forte dans certaines situations.

Le personnel du programme SAR national est composé d'un bon nombre d'hommes et de femmes dévoués, qui possèdent une expérience approfondie en recherche et sauvetage, et qui sont prêts à travailler sans relâche dans les JRCC et les unités d'intervention au pays.

À bien y penser, chacun a un rôle à jouer lorsqu'il s'agit de prévenir les missions de recherche et de sauvetage (SAR) ou de s'assurer qu'ils peuvent être sauvés. Lorsque les avions ou les embarcations de plaisance sont bien entretenus, les interventions des équipes de sauvetage ont plus de chances de succès et, plus l'intervention est rapide, plus grandes sont les chances de survie. Dans la plupart des cas, les voyageurs munis d'un équipement d'urgence approprié et ayant suffisamment de matériel de survie ont de meilleures chances d'être sauvés.

Le système de recherche et sauvetage (SAR) canadien est parmi les meilleurs au monde et, avec l'aide de l'ARC, de la GCC et d'autres partenaires, leurs intervenants s'entraînent continuellement dans tous les éléments et tous les types d'environnement pour sauver des vies. Ce n'est pas une bagatelle que de donner un tel service sur une superficie de 18 millions de kilomètres carrés, mais les professionnels et les bénévoles dévoués du Canada demeurent engagés et prêts à répondre à l'appel, peu importe où, et à quel moment ils l'entendront.

Où va l'eau des Grands Lacs?

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

Nous avons longtemps pensé que les niveaux d'eau des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent étaient proportionnels; si l'eau d'une zone était haute ou basse, l'autre zone l'était aussi. Cependant, à cause du changement des conditions météorologiques et d'une préoccupation croissante au sujet de l'équilibre entre l'alimentation en eau des municipalités, la profondeur d'eau nécessaire pour la navigation commerciale et l'écologie en général; nous sommes devenus de plus en plus conscients de la diversité des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent et de la façon dont leurs différentes parties sont reliées entre elles.

Une chose semble certaine, il y a moins d'eau qu'il y en avait. Les niveaux d'eau des Grands Lacs sont archivés depuis 1918, mais ceux du port de Montréal le sont seulement depuis 1967. En juin 2013, le niveau des lacs Supérieur et Ontario et celui du port de Montréal étaient à des niveaux supérieurs à la moyenne des dix dernières années. Le niveau des autres lacs était au-dessous. Selon les rapports des niveaux d'eau des Grands Lacs, la moyenne de la décennie en juin 2013 est inférieure dans tous les cas à la moyenne de la décennie, en juin 2003, le lac Huron ayant chuté de 0,4 mètre, ce qui est une baisse plus forte que celle des autres lacs. Seuls les lacs Ontario et Érié ont le même niveau d'eau moyen que celui de 2003. Tous les autres lacs ont des niveaux moyens inférieurs.

Que se passe-t-il donc avec les niveaux d'eau? À la fin de septembre 2012, le lac Supérieur a plongé au-dessous du zéro des cartes et il n'est retourné au-dessus de ce niveau qu'au début de juin 2013. Les lacs Michigan et Huron ont été au-dessous du zéro des cartes plus longtemps, soit d'août 2012 à juin 2013, avec des niveaux d'eau proches des niveaux records, et parfois à des niveaux records.

Le niveau du lac St. Clair a été plus bas que la moyenne, mais toujours au-dessus du zéro des cartes, tandis que celui du lac Érié a réussi à demeurer plus haut que le point de référence. Le niveau du lac Ontario a en fait augmenté au-dessus de la moyenne, en juin 2013, alors que le port de Montréal est retourné au-dessus de zéro des cartes, en janvier 2013. Le port de Montréal verra ses niveaux d'eau influencés par les courants de la rivière des Outaouais ainsi que ceux du Saint-Laurent; il est aussi influencé par les efforts de la Commission mixte internationale pour contrôler les niveaux d'eau du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent.

Où va l'eau? Un certain nombre d'explications apparaissent, et chacune d'elles contribue à former une image complète.

Le *U.S. Army Corps of Engineers* étudie des moyens pour restreindre le débit d'eau dans la rivière St. Clair, car le dragage de la rivière a entraîné une augmentation des débits d'eau du lac Huron vers le lac St. Clair et le lac Érié. Alors qu'aucun effet ne semble avoir été noté sur le lac Huron, lequel est assez grand, les plus petits lacs St. Clair et Érié verront une augmentation de la quantité d'eau qu'ils reçoivent et, par conséquent, auront des niveaux d'eau plus élevés. Au Wisconsin, la ville de Waukesha veut détourner 19,5 millions gallons d'eau du lac Michigan, car la qualité de l'eau de la nappe phréatique d'où ils pompent leur eau potable se détériore depuis que son niveau baisse. Quel effet le détournement des eaux usées dans le système du fleuve Mississippi aura-t-il sur le lac Michigan?

Il y a une explication au fait que les niveaux d'eau de la partie supérieure des Grands Lacs peuvent différer de ceux des lacs inférieurs : toute l'eau ne coule pas vers le Saint-Laurent.

Peut-être que nos hivers chauds contribuent grandement à nos malheurs : une couverture de glace plus mince qui ne peut empêcher l'évaporation de l'eau et moins de neige pour aider à remplacer les quantités perdues au printemps.

ENVOYEZ DES PHOTOS À HAUTE RÉSOLUTION

Nous ne pouvons publier aucune photo de moins de 1 Mo. Si la photo doit être agrandie, elle doit être d'au moins 3 Mo.
Jocelyne Guimont, rédactrice en chef

HOLLYWOOD NORTH

Rendez-vous à Québec en octobre 2014

Merci aux commanditaires du congrès 2013!

Platine :
CPS-ECP Foundation
Cowan Insurance Group
ICom Canada
Fortress Marine Anchors
Natural Marine
Travelers
Sacha Warunkiw

Or :
Port Credit Power and Sail Squadron
Salus Marine Wear
Weems and Plath
York West District

Argent :
Bombardier Recreational Products
Etobicoke Power and Sail Squadron
Frenchman's Bay Power and Sail Squadron
Halifax Power and Sail Squadron
Newmarket Power and Sail Squadron
North York Power and Sail Squadron
Oakville Power and Sail Squadron
Rideau District
Smart Plug
Western Marine Company
Transat Marine

Les commanditaires de notre congrès nous apportent leur soutien. Appuyons-les à notre tour. Si vous désirez devenir un commanditaire des CPS-ECP, communiquez avec nous au : nao@cps-ecp.org

CPS • ECP