LE HUBLOT

HIVER 2017

EN VEDETTE

Courants d'ici 2
En perspective 3
Demandez à John 5
Le « Jet Set » 23

Où allons-nous? 8

Les leçons du Costa Concordia 10

Compte rendu du congrès 16-22

Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

À l'automne dernier, Serge et moi avons entrepris un voyage en Écosse et à Londres. Avant notre départ, Dave Durward, l'ex-commandant en chef des CPS-ECP et Écossais de souche, nous avait préparé un itinéraire détaillé, avec cartes à l'appui, afin de nous faire profiter au maximum de notre séjour. C'était du « tout cuit dans le bec », une tournée dans des paysages montagneux et sauvages, où les moutons broutent autour d'antiques châteaux majestueux, érigés à quelques mètres de lochs ténébreux.

Je ne pouvais pas me douter alors qu'en partant visiter ce pays, je vivrais un *iter horribilis**.

Je n'étais pas très en forme, mais je croyais que la vue de tous ces beaux paysages me ragaillardirait. Nous avions des réservations pour nos séjours dans les grandes villes (Glascow, Édimbourg, Londres), mais nous étions sûrs de trouver des gîtes sur notre parcours.

En quittant Glascow, nous avons suivi la route longeant le loch Lomond et nous nous sommes arrêtés à proximité d'une marina pour y prendre une bouchée. J'ai pu constater que cette marina et les bateaux qui y étaient accostés étaient en tout point semblables à ceux que nous avons au Canada. Nous aurions pu louer un bateau au lieu de prendre la route. Car, ce n'est pas facile de conduire une voiture avec le volant à droite tout en roulant sur le côté gauche de la route, mais Serge en avait déjà fait l'expérience.

Il s'en est bien sorti au début, mais les voies se sont rétrécies et avec les nombreux poids lourds et autocars qui ont continué à y circuler, au maximum de la vitesse permise, c'est devenu un cauchemar. Nous nous sommes retrouvés plusieurs fois à rouler sur l'accotement, pour éviter de les frôler de trop près. C'est sur la route de Malaig menant au traversier pour l'île de Skye que le pneu a rendu l'âme, trop malmené sur des accotements de moins en moins entretenus. Heureusement, un automobiliste s'est arrêté et il a appelé un service de dépannage, mais nous avons dû l'attendre 90 minutes au bord d'une route où les véhicules commençaient à se faire rare. On s'en est finalement sorti, mais heureusement qu'en Écosse, il y a aussi du bon Glenfiddich...

Par la suite, sous 100 mm de pluie, nous sommes restés sagement à l'abri d'un *bed and breakfast* durant deux jours, histoire de calmer notre système nerveux. Nous avons ensuite décidé de nous rapprocher des grands centres. Après une nuit à Dundee et à Stirling, nous avons laissé la voiture à Édimbourg où nous sommes restés quatre jours avant de prendre le train pour Londres.

C'est vrai que nous nous aurions pu visiter l'Écosse en bateau. Il s'y trouve plusieurs marinas et les lochs sont de magnifiques endroits pour naviguer et admirer le paysage en toute quiétude. Mais nous aurions pu aussi prendre des cars de touristes et Serge me l'avait proposé. *Mea culpa*, *mea maxima culpa!* Je suis une INtraitable INdépendante INtrovertie.

De retour à la maison, Serge a reçu une contravention de 65 livres sterling (avec les frais d'administration : 109 $ CDN) parce que peu de temps après être sorti en voiture de l'agence de location, il aurait empiété sur la ligne de la voie réservée au autobus…Perfide Albion!

*iter horribilis: affreux voyage (en référence à l'*annus horribilis* qu'avait vécu la reine Elizabeth II en 1992)

Marina près de loch Lomond

Charles Beall, officier juridique national
Escadrille nautique Toronto

Le fléau du changement ou comment apprivoiser la technologie

"The times they are a'changing…" (Les temps changent…) ces mots d'une chanson de Bob Dylan, datant de plus de 50 ans, sont toujours d'actualité. Héraclite d'Éphèse a pour sa part écrit que *rien n'est permanent, sauf le changement.*

Voilà des citations qui soulèvent deux questions: Pourquoi résistons-nous au changement? Qu'arriverait-il si nous ne changions pas?

Nous résistons au changement, car il nous entraîne en terrain inexploré. Il nous éloigne de notre façon habituelle de faire les choses. Il bouscule notre routine confortable et rassurante. Il nous déstabilise. Il nous fait perdre le contrôle. S'installe alors la peur de l'inconnu.

Les technologies électroniques se sont développées à grande vitesse et elles influencent aujourd'hui la vie de chacun d'une manière qu'on ne pouvait entrevoir autrefois que dans les histoires de science-fiction. On peut programmer la cuisinière pour faire à peu près n'importe quoi (pas laver les carreaux, cependant). On a des ordinateurs personnels, des ordinateurs portables, des tablettes, des téléphones cellulaires qui sont tous des variations sur le thème « ordinateur ». Ainsi, on accède à une incroyable somme d'informations qu'on peut aussi diffuser sur un ensemble de plateformes sociales. Quelqu'un possède-t-il encore un bottin téléphonique? Aucun de mes enfants n'a de ligne téléphonique fixe. Ma petite-fille croit que l'acoustique d'un téléphone c'est l'icône qu'il faut toucher pour parler à l'aide d'un ordinateur. Elle ne peut concevoir qu'on puisse tenir cet objet à la main pour s'en servir comme d'une oreille et d'un micro.

Résister au changement, c'est se laisser distancer par le monde. Il y a 14 ans, la vente de pellicules de film a presque complètement disparu en Amérique du Nord avec l'avènement des caméras numériques. Et c'est Kodak qui a inventé la caméra numérique en 1975 et l'a mis aux oubliettes. Où en est Kodak aujourd'hui? Il y a plusieurs années, un fabricant de crayons a fait fi de l'apparition du stylo-bille. Il avait perdu de vue qu'il fabriquait des outils d'écriture, pas des crayons.

Les CPS-ECP forment des plaisanciers à la sécurité sur l'eau. Jusqu'à tout récemment, ses instructeurs donnaient de la formation à des groupes d'élèves réunis en salle de classe. Aujourd'hui, la principale source d'information, c'est l'internet. C'est là où nous devons être. Notre mission n'a pas changé et elle consiste à promouvoir la sécurité nautique par l'éducation. Ce sont nos outils de promotion qui ont changé. Voilà la différence. Il faut adopter les nouvelles technologies pour les utiliser à notre avantage dans ce nouvel environnement.

L'hiver dernier, j'ai suivi le cours *Navigation astronomique* via la plateforme GoToMeeting. Mes camarades de classe venaient de Toronto, Richmond Hill, du nord de l'Ontario, de la péninsule du Niagara et même de l'Arizona. Les rencontres étaient enregistrées de sorte qu'on pouvait y revenir au besoin et réviser tout le matériel. C'est beaucoup mieux que les notes personnelles manuscrites. Il n'est pas vraiment possible d'apprendre à faire des visées par internet, mais chacun peut trouver un conseiller pour cette tâche.

Nous devons nous adapter. Bien que nous n'aimions pas le changement, les êtres humains sont champions de l'adaptation. L'espèce n'aurait pas pu survivre autrement. Nous avons rapidement intégré dans nos habitudes le retour instantané sur image, la télévision par câble, ensuite par satellite et maintenant par internet. Nous sommes passés du téléphone à cadran à celui à clavier sur ligne fixe puis au téléphone cellulaire. Nous faisions affaire avec des succursales bancaires qui produisaient des relevés dans des carnets en papier et maintenant nous déposons des chèques via internet en les photographiant avec notre téléphone. Nous dessinions, en salle de classe, des diagrammes illustrant comment accoster un bateau. Aujourd'hui, les plaisanciers pratiquent cette technique à l'aide d'un simulateur virtuel (assisté d'un instructeur au besoin.)

Avec la technologie, il est possible de renforcer et d'élargir nos activités de formation. De plus en plus de plaisanciers utilisent leurs ordinateurs comme aide à la navigation. Il faut leur offrir des ateliers pour leur enseigner à les utiliser correctement. Certains plaisanciers possèdent des radars, sans savoir s'en servir. Voilà une autre occasion d'offrir un atelier.

Avec le printemps qui s'en vient, on peut mettre en ligne un atelier de préparation du bateau pour la mise à l'eau et ainsi nous assurer d'un été sans problème. Les classes virtuelles sur internet peuvent contrer le problème des distances. L'hiver dernier, les conditions exécrables de la météo n'ont pas causé de retard à mon cours *Navigateur junior.* L'utilisation de l'informatique a permis à chacun de demeurer dans le confort de son foyer et de ne manquer aucune leçon.

Oui, Monsieur Dylan, les temps changent, mais quelle belle occasion pour les CPS-ECP!

ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du Conseil d'administration

Officier national des communications
Shirley Shea, PA

Rédactrice en chef
Jocelyne Guimont

Directrice artistique
Vanessa Schimdt

Photographe
Don Butt, PA

Traduction
Lise Blais, NS
Pierre Giguère, PA
Jocelyne Guimont
Christiane Vachon, P

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Charles Beall
André Dubois, PA
R. John Garside, PA
John Gullick, PA
Shirley Shea, PA
Bradley Schmidt

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

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

Directeur général
Walter Kowalchuk

FUGAWI™

Les membres des CPS-ECP peuvent économiser encore plus avec Fugawi

Fugawi a le plaisir de vous annoncer que, depuis le 20 septembre 2016, tous les membres des CPS-ECP peuvent maintenant profiter d'une remise de 15 % sur tous leurs achats en ligne au magasin Fugawi, à https://www.fugawi.com/store.

Pour bénéficier de cette avantageuse remise, les membres peuvent accéder au site Fugawi et s'y enregistrer en ligne à : www.fugawi.com/CPS-ECP. Tous les membres des CPS-ECP qui veulent profiter de cette remise doivent s'inscrire auprès de Fugawi.

Le congrès de Vancouver 2016 a remporté un franc succès!

Comme j'ai récemment été nommée présidente du comité des communications et que j'ai aussi la tâche de réviser « *The Port Hole* », j'ai réalisé aussi qu'à titre de présidente du comité du congrès de la côte Ouest, je devais absolument souligner l'immense travail accompli par le comité du congrès et le succès qu'il a remporté. Je me suis réjouie du succès de cet événement pour lequel chacun avait donné le meilleur.

Quel comité dynamique! Je n'ai jamais vu un groupe aussi uni. Ce fut un plaisir de collaborer avec le comité du congrès dont le but était de « nous projeter dans l'avenir ». Oui, Chuck! Les temps changent... même si aujourd'hui il n'y a plus autant de personnes qui connaissent Bob Dylan. À la fin du congrès, les accolades se sont multipliées et j'ai entendu plusieurs personnes dire que c'était le meilleur congrès que nous ayons jamais eu! C'était tout à fait inattendu et cela a fait en sorte que le temps et les efforts déployés sont devenus plus légers. Je suis si fière de l'équipe du congrès de Vancouver.

Que ce soit les excellentes excursions organisées par Darren Dyck ou le réaménagement des articles en compétition par Anne MacDonald, laquelle a mis l'accent sur le talent des participants.

Le vendredi soir, la course de bateaux organisée par Dave Mellis et son aide, Bob Okamoto, sous le thème « *Explorateurs de la côte Ouest* » a connu un franc succès. Cette course de bateaux a été très amusante et c'est Cara Duffield de Vancouver qui a remporté la victoire. Il ne faut jamais sous-estimer la force de nos beautés de la côte Ouest.

Je tiens à remercier Byron Buie et Dave Mellis qui ont trouvé un nombre impressionnant de commanditaires et de donateurs. Ensuite, Peter Lefroy et Kathleen Vanderwood qui se sont occupés de l'inscription des participants, Paul Vanderwood, des bénévoles, John Naylor, de la sécurité de l'événement et des bénévoles, Bob Everson pour l'impression rapide et efficace des documents, Donnie Buie pour le divertissement, Jacquie Peebles pour la mise en place des vêtements, Robert Middleton pour son rôle de maître de cérémonie, Jenn et Mike Matich pour la décoration bien réussie, Dave Magnusson à l'hospitalité et Byron Buie et John Hinksman pour la démonstration du simulateur virtuel. Meredith Williamson, notre secrétaire, veillait à ce que nous soyons au bon endroit au bon moment. Nancy Gibson était à notre service en tout temps tout comme nos conseillers, Dave Peebles et Don Griffin. Nos remerciements à Yves Dauphinais qui a traduit nos textes et a agi à titre de maître de cérémonie. Comment ne pas réussir un congrès avec une telle équipe?

Tracie Berekoff s'est surpassée comme présidente de l'assemblée, de même que Nancy Adams pour l'organisation des enregistrements. Je remercie aussi Sadie Brinton, directrice de la restauration et de l'organisation du congrès à l'hôtel Sheraton Wall Centre, de même que tout son personnel compétent et attentionné. J'ai rarement vu un personnel si accueillant et organisé. Grâce à vous, nous avons eu le plaisir de recevoir de nombreuses accolades.

Et vous, commandant en chef Robert Pepin, j'espère que vous gardez un bon souvenir du congrès de Vancouver 2016. Pour notre part, nous avons hâte de rencontrer Yves Dauphinais et son équipe à Charlottetown en 2017.

Shirley Shea, PA
Présidente du congrès de Vancouver 2016
Officier national des communications, directrice du cours Pilotage

DEMANDEZ À JOHN

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

J'aimerais commencer par remercier Dale Holland, PA, escadrille nautique Prince Edward, coordonnateur national du programme *Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance* (VCEP); Mary Ridgewell, PA, escadrille nautique Alderney, coordonnatrice régionale de l'Atlantique pour la VCEP; Gaétan Léveillé, PA, escadrille nautique Trois-Rivières, coordonnateur régional du Québec; Pete Barbour, escadrille nautique Tillsonburg, coordonnateur régional de l'Ontario et Jerry Powers, NS, escadrille nautique Vancouver, coordonnateur régional de l'Ouest pour leurs précieux efforts au cours de la dernière saison. Avec la collaboration de leurs escadrilles respectives, ils ont grandement contribué à l'avancement du programme.

L'année 2016 a été une bien meilleure année pour le programme VCEP des CPS-ECP. Au 3 octobre, qui était la date limite avant l'attribution des prix, nous avions déjà reçu 1684 formulaires dûment remplis, et le 17 octobre, nous en avions 1716, soit 27 % d'augmentation par rapport aux 1354 formulaires reçus en 2015.

En 2016, tous les districts ont participé au programme ainsi que 50 escadrilles. Parmi les escadrilles qui avaient participé en 2015, dix ne se sont pas inscrites en 2016, mais 10 nouvelles escadrilles se sont ajoutées.

Ce programme permet de recueillir de l'information permettant de déterminer s'il manque de l'équipement de sécurité à bord des embarcations, mais aussi d'identifier les besoins de formation en sécurité nautique des plaisanciers. Il donne l'occasion aux bénévoles des escadrilles de rencontrer les plaisanciers pour leur faire valoir les avantages des formations offertes par les CPS-ECP. Ce dernier atout à lui seul milite en faveur de l'engagement des escadrilles.

Cette année, nous avons ajouté à notre vidéo de formation, une courte promotion expliquant le processus de vérification des embarcations de plaisance et montrant des bénévoles en action. Tous nos remerciements à Jim et Gina Lee de l'escadrille nautique Peterborough qui ont participé au tournage de cette vidéo.

Pour 2017, nous travaillons à mettre à jour la vidéo de formation afin d'y inclure la vérification de courtoisie d'un voilier sur l'eau et celle d'un petit bateau de pêche en cale sèche. Cette vidéo de 20 minutes se termine par une invitation à télécharger un formulaire de déclaration signé indiquant qu'on a visionné et compris la vidéo. C'est très simple, pourquoi ne pas l'essayer? Encore merci à Jim et à Gina d'en avoir facilité l'utilisation.

Voici maintenant les prix attribués pour les VCEP et qui ont été remis à l'assemblée générale annuelle, au congrès de Vancouver, en octobre dernier:

- L'escadrille gagnante, ayant effectué 189 vérifications, est l'escadrille nautique Vancouver.
- Le district gagnant, ayant effectué 326 vérifications, est le district Rideau.
- L'escadrille ayant le plus amélioré sa performance en exécutant 161 vérifications de plus par rapport à 2015, est l'escadrille nautique Kingston.
- Le bénévole ayant effectué le plus de vérifications est James C. White, de l'escadrille nautique Port Alberni. Il a fait 117 vérifications de courtoisie.
- La deuxième place revient à Bob McGill, de l'escadrille nautique Kingston.
- La troisième place revient à Bruce Harris, de l'escadrille nautique Britannia.

Félicitations!

Qui sommes nous? Par R. John Garside, PA

Les CPS-ECP sont une organisation composée de 147 escadrilles nautiques, 17 districts et près de 20 000 membres répartis dans tout le Canada. Chaque escadrille a été mise sur pied de façon indépendante, mais fait également partie du réseau national des districts.

Jetez un coup d'œil à votre carte d'adhésion des CPS-ECP et vous y verrez le nom de votre escadrille nautique, laquelle figure sous votre propre nom; je vous invite à explorer la liste alphabétique des escadrilles et des districts ci-dessous pour voir l'étendue de votre famille!

(Notez que les membres à vie ont obtenu au minimum de 20 galons de mérite.)

Nom de l'escadrille (Numéro du district)	Membres	Membres à vie	Total des membres
Abegweit (05)	15	1	16
Ajax (01)	57	3	60
Alderney (05)	99	5	104
Alouette (03)	91	4	95
Ashbridge's Bay (04)	140	6	146
Avalon (05)	105	2	107
Baie des Chaleurs (07)	22	0	22
Ballenas (08)	55	4	59
Barrie (06)	195	4	199
Bay of Quinte (01)	261	12	273
Beloeil (15)	94	2	96
Blue Heron (05)	66	1	67
Blue Mountain (06)	92	5	97
Bluenose (05)	52	3	55
Bracebridge (17)	46	5	51
Brant (02)	91	6	97
Brentwood Bay (18)	101	5	106
Britannia Rideau (12)	157	12	169
Brockville (12)	100	9	109
Burlington (02)	165	1	166
Burnaby (03)	116	20	136
Calgary (11)	193	5	198
Cambridge (02)	74	9	83
Cape Lazo (08)	143	5	148
Capilano (03)	169	3	172
Cariboo (03)	20	0	20
Champlain (15)	19	1	20
Coquitlam (03)	98	12	110
Cornwall (12)	67	10	77
Cowichan (08)	189	11	200
De la Chaudière (07)	71	4	75
De l'Outaouais (16)	76	1	77
Des Écluses (15)	122	10	132
Des Mille-Îles (16)	63	1	64
Des Trois Lacs (16)	64	2	66
Don Valley (04)	81	14	95
Edmonton (11)	146	5	151
Etobicoke (14)	155	16	171
Fort Erie	78	10	88
Fort Saint-Jean (15)	101	7	108

Nom de l'escadrille (Numéro du district)	Membres	Membres à vie	Total des membres
Fraser (03)	129	19	248
Fredericton (05)	100	5	105
Frenchman's Bay (04)	124	10	134
Gabriola Island (08)	61	2	63
Goderich (09)	71	5	76
Guelph (02)	96	7	103
Halifax (05)	225	4	229
Hamilton (02)	192	9	201
Havre-Saint-Pierre (07)	10	0	10
Hochelaga (16)	65	4	69
Huntsville (17)	28	1	29
Jacques-Cartier (07)	9	1	10
Kawartha Lakes (01)	56	3	59
Kennebecasis (05)	88	8	96
Kincardine (06)	45	3	48
Kingston (12)	138	13	251
Kitchener-Waterloo (02)	159	17	276
Kootenay (11)	28	4	32
Lac Saint-François (15)	52	4	56
Saguenay – Lac Saint-Jean (07)	131	0	131
Lachine (16)	115	4	119
Lake of Two Mountains (19)	42	3	45
Lake St. Louis (19)	161	10	171
Lakehead (10)	84	4	88
Lanaudière (15)	121	7	128
Langley (03)	154	7	161
Laval (16)	75	4	79
Le Marinier (15)	95	1	96
London (09)	343	30	373
Manicouagan (07)	20	1	21
Markham Agincourt (04)	117	7	124
Midland (06)	121	13	134
Miramichi (05)	36	5	41
Montreal (19)	89	9	98
Mount Brenton (08)	47	22	69
Nanaimo (08)	266	21	287
Nanoose (08)	136	4	140
National (10)	78	4	82
Newmarket (14)	221	7	228

Nom de l'escadrille (Numéro du district)	Membres	Membres à vie	Total des membres
North Bay (17)	82	5	87
North Channel (17)	22	1	23
North Halton (14)	162	11	173
North York (04)	95	7	102
Norvan (03)	169	7	176
Oak Bay (18)	45	10	55
Oakville (14)	131	8	139
Okanagan (11)	202	15	217
Orangeville (14)	61	0	61
Orillia (06)	173	18	191
Oshawa (01)	175	11	186
Ottawa (12)	269	19	288
Owen Sound (06)	102	5	107
Parry Sound (17)	59	4	63
Pender Harbour (03)	70	5	75
Pender Island (18)	44	6	50
Penetanguishene (06)	78	11	89
Peterborough (01)	164	9	173
Port Alberni (08)	31	6	37
Port Colborne (02)	35	6	41
Port Credit (14)	190	5	195
Port Dalhousie (02)	164	7	171
Port Dover (02)	105	11	116
Port Elgin (06)	56	3	59
Port Moody (03)	284	5	289
Powell River (08)	26	1	27
Prince Edward (01)	65	6	71
Prince George (03)	264	4	268
Québec (07)	157	9	166
Quesnel (03)	51	2	53
Rabaska (15)	59	2	61
RCAF Trenton (01)	71	7	78
Richelieu (15)	74	11	85
Richmond Hill (14)	112	8	120
Ripple Rock (08)	131	6	137
Rivière-du-Loup (07)	36	4	40
Royal City (03)	99	4	103
Saanich Peninsula (18)	117	5	122
Saint-André	30	4	34
Saltspring Island (18)	58	1	59
Sarnia (09)	107	7	114
Saskatchewan (11)	40	0	40
Saugeen (06)	24	2	26
Sault Ste Marie (17)	80	7	87
Sept-Îles (07)	43	6	49
Seymour (03)	171	5	176
Shediac (05)	105	4	109
Stratford (09)	64	2	66
Sudbury (17)	152	5	157

Nom de l'escadrille (Numéro du district)	Membres	Membres à vie	Total des membres
Sunshine Coast (03)	150	4	154
Superior North Shore (10)	43	1	44
Terrace (03)	36	0	36
Tillsonburg (09)	133	13	146
Toronto (14)	211	14	215
Tri-Town (17)	43	2	45
Trois-Rivières (15)	163	12	175
Valley (03)	141	10	151
Vancouver (03)	437	24	461
Victoria (18)	209	24	233
Wallaceburg (09)	65	7	72
West Island (19)	97	5	102
White Rock (03)	367	18	385
Windsor (09)	299	14	313
Winnipeg (10)	70	6	76
Yamaska – Orford (15)	144	4	148

Nom (numéro) du district	Membres	Membres à vie	Total des membres
Amiral (16)	488	20	508
Atlantic (05)	891	38	929
Cartier (15)	1,044	61	1,105
Estuaire Saint-Laurent (07)	500	25	525
Georgian Trent (06)	886	64	950
National (10)	276	15	291
Niagara (02)	1259	83	1,342
Pacific Mainland (03)	3,117	153	3,270
Quinte (01)	849	51	900
Rideau (12)	831	63	894
St. Lawrence (19)	389	27	416
Vancouver Is North (08)	1,085	82	1,167
Vancouver Is South (18)	574	51	625
Voyageur (17)	512	30	542
Western Can Inland (11)	609	29	638
Western Ontario (09)	1,082	78	1,160
York East (04)	558	44	602
York West (14)	1,233	69	1,302
Total des districts	16,183	983	17,166

Où allons-nous?

Par R. John Garside, PA

Au cours de mes entretiens avec des gens des CPS-ECP, j'ai remarqué qu'il y a de plus en plus d'inquiétude reliée au défi de trouver un nombre suffisant de bénévoles pour remplir les postes des comités exécutifs des escadrilles et des districts. Cet automne, un rapport exhaustif a été présenté à ce sujet par le *Comité ad hoc des limites territoriales*.

Le comité est présidé par le C/C/R Mal Blann et il compte douze membres venant de partout au Canada. Le comité a travaillé avec diligence pendant plusieurs mois et il a publié ses conclusions à l'automne 2016. Tous les commandants de district ont reçu une copie du rapport sous deux formes, une présentation PowerPoint et un rapport écrit détaillé qui a été soumis au Comité exécutif, en juin 2016, par le président du comité.

J'ai lu ce rapport et comme de nombreux membres des CPS-ECP ne sont pas au courant de son existence, ni de ses préoccupations, je cite ci-dessous plusieurs de ses principaux points.

Rapport du Comité ad hoc des limites territoriales

Objectifs :

- Déterminer si les escadrilles et les districts peuvent fonctionner selon les structures actuelles.
- Sinon, quels sont les changements structurels requis?

Phase 1 – Constatation (terminée en avril 2016)

Processus – Premières données recueillies :

1. Feuille de calcul détaillée couvrant toutes les escadrilles (147) et tous les districts (18).
   - Postes et noms des officiers.
   - Signataires des comptes de banque.
   - Nombre de membres ayant droit de vote.
   - Nombre de cours donnés récemment.
   - Statut financier.
2. Sondage récent sur les escadrilles.

Analyse basée sur 4 paramètres clés :

1. Taille des escadrilles : minimum 50 membres.
2. Statut des comités exécutifs : minimum 3 personnes / couvrant les 5 postes essentiels.
3. Cours dispensés : minimum de 20 étudiants depuis 2 ans (pas seulement des cours *Radio maritime VHF*).
4. Situation financière : valeur nette minimale pour couvrir 2 années de pertes.

Résultats de la phase 1 – Escadrilles nautiques

1. Nombre de membres : 20 escadrilles comptent moins de 50 membres.
2. Statut des comités exécutifs : 32 escadrilles ont moins que le minimum de 3 personnes ou ne pourvoient pas les 5 postes essentiels.
3. Cours dispensés : 22 escadrilles ont moins de 20 élèves au cours des 2 dernières années.
4. Situation financière : 4 escadrilles dont la valeur nette est insuffisante.

Résultats de la phase 1 – Districts

1. Huit districts ont une valeur nette inférieure à 10 $ par membre.
2. Âge des officiers de district :
   - 14 % ont plus de 75 ans
   - 61 % ont de 60 à 75 ans
   - 25 % ont moins de 60 ans

Phase 2 - Recommandations

1. Déterminer le problème clé spécifique.
2. Objectifs pour résoudre les problèmes.
3. Recommandations pour atteindre les objectifs.

Problème clé - Main-d'œuvre bénévole

- Bassin de bénévoles en diminution, vieillissant et épuisé - beaucoup en *burnout*.

Problème spécifique

- Le bassin existant de bénévoles est inadéquat pour occuper les postes suivants :
  - Adhésions
  - Marketing
  - Formation
  - Administration
  - Etc., etc.

Objectifs pour résoudre les problèmes:

- Maintenir/augmenter le niveau de service dans tous les domaines, y compris les zones éloignées ou isolées.
- Se souvenir pourquoi nous existons.
  - retrouver notre vision, notre mission et nos valeurs de longue date.
- Utiliser les nouvelles technologies.
- Réduire les besoins en bénévoles.
- Supprimer la duplication par consolidation / centralisation de certaines fonctions.
- Réduire les besoins au niveau local.
- Centraliser l'administration au niveau du district ou entre escadrilles (non obligatoire).
  - Les escadrilles viables peuvent conserver leur indépendance / individualité.
  - Éviter les strates de travail inutiles.
- Considérations importantes.
  - Veiller à ne pas surcharger certains volontaires.
  - Une solution standardisée n'est pas requise. Offrir des options.

Recommandations

- Notes importantes :
  - Traiter les recommandations comme des options.
  - Les escadrilles viables peuvent choisir de rester telles quelles.
  - À ce stade (sept. 2016), les recommandations ne sont que des propositions.

Recommandations du Comité

1. Poursuivre les intégrations / fusions / dissolutions, le cas échéant
   - Considérer la possibilité d'aider l'escadrille à survivre à court

terme avec le soutien nécessaire.
- Si l'escadrille n'est pas viable, offrir des options aux membres.
- Rétablir et promouvoir le Programme de soutien aux escadrilles https://www.cps-cp.ca/members_fr/members_fr.asp?WCE=C=47|K=241965|RefreshT=233708|RefreshS=Container|RefreshD=2327083.

2. Considérer des rajustements géographiques
   - Surtout, quand et où les intégrations / fusions et la consolidation / centralisation sont impliquées.

3. Centraliser la formation
- Peut inclure tout ou une partie de :
  - Administration de la formation.
  - Coordination des cours entre les escadrilles.
  - Diffusion centralisée des cours.
- Les escadrilles peuvent y adhérer volontairement *(opt-in)*.
- Considérer le partage des revenus et des dépenses.
- Rattacher à la recommandation n° 4?

4. Centraliser l'administration
- Peut-être au district ou à une escadrille sœur.
- Également sur la base de l'adhésion *(opt-in)*. Par la suite, on peut se séparer *(opt-out)*.
- Considérer le partage des revenus et des dépenses.
- La consolidation des finances doit se faire simplement et être approuvée par les parties concernées.

5. Formaliser un district national pour desservir les escadrilles isolées et une escadrille nationale pour les membres orphelins.

Et maintenant?

1. Le présent rapport et ses recommandations seront examinés au congrès de 2016.
2. Le district St. Lawrence a un programme pilote en cours.
3. Retour de l'information au Comité des limites territoriales, aux membres du Conseil d'administration et à certains administrateurs de district.
4. Examen de nos premiers pas.

Si vous désirez faire part de vos commentaires ou si vous avez d'autres questions au sujet de ce rapport, communiquez avec votre escadrille ou votre commandant de district par l'entremise du site Web national de la CPS-ECP.

J'aurai aussi un article de suivi sur cette question dans le numéro du printemps 2017 du *Hublot;* il explorera la voie que le comité et le CA vont prendre sur cette question très importante.

Mise à jour au Département de la formation
Les cours de navigation des CPS-ECP sont renommés dans un style rationalisé

Si un constructeur automobile veut présenter un modèle plus ancien dans le « monde d'aujourd'hui », il ne faut rien de plus qu'un peu et d'amélioration ici et là pour faire le travail, et rendre cette auto plus belle et plus facile à vendre au public.

Il en va de même pour nos cours CPS-ECP. Le Département national de la formation a bien étudié les besoins et les attentes de ceux qui sont nos clients, c'est-à-dire le public de la navigation de plaisance. Cet automne, nous présentons notre « nouveau modèle 2017 », une série de cours renommés qui reflètent mieux le véritable produit derrière nos offres. Nous espérons que l'étudiant éventuel en navigation qui regardera une annonce qui fait la promotion de nos cours, y verra une progression facile, mais avec un défi progressif, avec des noms donnant une bonne idée du contenu de chaque cours particulier.

Navigation 1 – Carte de conducteur
- Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP)

Navigation nautique – devient en 2017 (à partir de *Navigation nautique* et de l'ancien cours de *Navigation de plaisance*) :
- **Navigation 2 – Au-delà de la carte** (nouveau)
- **Navigation 3 – Introduction à la navigation nautique** (nouveau)

Navigation 4 – Navigation côtière I - Niveau associé : **« P »** (Pilotage)
Navigation 5 – Navigation côtière II - Niveau associé : **« PA »** (Pilotage avancé)
Navigation 6 – Navigation hauturière I - Niveau associé : **« NJ »** (Navigateur junior)
Navigation 7 – Navigation hauturière II - Niveau associé : **« N »** (Navigateur)

Nouveaux cours facultatifs
Introduction à la météo pour les plaisanciers
Navigation électronique marine.

NAVIGUER SANS VEILLE : LES LEÇONS DU COSTA CONCORDIA

André Dubois, PA
Escadrille nautique Kingston

Chaque fois qu'arrive un accident, le besoin de recevoir de l'entraînement et une meilleure formation s'impose. Celle offerte par les CPS-ECP revêt alors toute son importance et sa pertinence.

L'une des premières leçons enseignées par les CPS-ECP, c'est la nécessité d'assurer une veille pour naviguer en sécurité et jouir de son bateau, malgré les rigueurs de la vie sur l'eau. La sécurité des passagers et de l'équipage est liée à la bonne surveillance du capitaine. La sécurité des autres bateaux dépend aussi de cette veille efficace. Bien que dans la majorité des cas la veille soit correctement assurée, des incidents arrivent, impliquant des bateaux de toutes les catégories. Prenons par exemple le cas de l'accident du *Costa Concordia* survenu il y a quelques années.

Le navire de croisière *Costa Concordia* s'est échoué sur des rochers correctement cartographiés au large de l'île italienne de Giglio, le 13 janvier 2012. Le navire a frappé des récifs, s'est échoué et a chaviré dans des eaux dangereuses. Ce désastre a coûté la vie de 32 personnes, en plus d'en blesser plusieurs autres. Avec 4200 passagers et membres d'équipage à bord, le *Costa Concordia* était le plus grand navire de croisière italien de *Carnival*, la plus importante compagnie de croisière maritime au monde. La collision avec les rochers a ouvert une brèche dans la coque, avec pour conséquence l'inondation de cinq compartiments étanches. La déchirure a compromis la sécurité du bateau, sa stabilité et finalement sa survie. Le naufrage du Costa Concordia, navire de 114 000 tonneaux, a été le plus coûteux de l'histoire. On estime la valeur de la perte à environ 530 millions $ US.

Le capitaine a voulu passer près de Giglio pour impressionner les passagers et faire plaisir à un membre de l'équipage. Il s'est donc délibérément approché des côtes. Des témoins ont déclaré qu'il était inattentif à la navigation, étant distrait par des conversations avec sa petite amie et d'autres invités qui se trouvaient sur la passerelle de navigation. De plus, il parlait encore au téléphone à peine une minute avant l'impact. Au procès, le capitaine a été blâmé pour son manque de prudence et pour avoir tardé à entreprendre l'évacuation du navire, dès que celui-ci a commencé à prendre de la gîte. Ce retard a coûté des vies et a rendu l'utilisation du matériel de survie inutile. Une fois le bateau échoué, le maître de bord a abandonné le navire pour se mettre en sécurité, laissant les passagers à eux-mêmes.

Au cours de l'enquête qui a étudié les causes de l'accident, la faute a été attribuée à une veille défaillante, des procédures de commandement inadéquates et une équipe de passerelle dysfonctionnelle. C'est presque inimaginable qu'un navire moderne équipé d'instruments électroniques sophistiqués, commandé par un équipage compétent et naviguant dans

des conditions météo favorables puisse subir un tel sort. Une veille négligente a mené à de mauvaises décisions.

Le travail de vigie varie selon la grosseur du bateau, les conditions météo, le type d'exploitation du navire, même si, à la base, ce travail requiert toujours de la formation, des connaissances, de l'habileté, et de l'attention aux détails. Par contre, il y a toutes sortes de manières de ne pas assurer une veille efficace. Malheureusement, on voit trop souvent des plaisanciers s'atteler à la tâche sans les compétences appropriées aux eaux dans lesquelles ils naviguent.

La nécessité d'assurer une veille efficace est en lien direct avec les principes de sécurité enseignés par les CPS-ECP. Lorsqu'on est sur la passerelle ou en charge d'un bateau, il faut en tout temps être conscient de tout ce qui se passe au moment présent et en même temps pouvoir anticiper ce qui s'en vient. Il faut rassembler les informations provenant de plusieurs sources, comme l'observation visuelle, l'étude des cartes et des textes descriptifs, les données du GPS, les avis aux navigateurs, la liste des aides à la navigation, etc. De plus, il faut être capable d'interpréter correctement les informations et de déterminer ce qui est crucial pour une navigation sécuritaire. Aujourd'hui, le navigateur peut se fier aux fonctions de veille propres aux instruments électroniques. L'affichage instantané de la position GPS, du cap, de la route, des relèvements, de la distance radar, de la vitesse du bateau, soulage la vigie de la tâche d'effectuer les calculs traditionnels et des erreurs possibles lors de calculs manuels, lui laissant ainsi plus de temps pour surveiller et porter attention aux détails.

Dans le cas du navire italien, les erreurs de veille étaient dues à la non-utilisation de la cartographie appropriée, à des manœuvres hasardeuses, à un manque de surveillance de la route, à une barrière linguistique entre les membres d'équipage et au comportement inhabituel du maître de bord. Dans le tableau qui suit, on retrouve la liste de huit des erreurs majeures de cet accident. En conclusion, ces erreurs ne sont pas reliées à la grosseur du navire et elles pourraient se produire sur n'importe quel bateau. Elles ont simplement mis en lumière des lacunes dans la formation des officiers de marine professionnels, mais ces lacunes peuvent aussi se retrouver chez les plaisanciers.

Huit erreurs de veille qui ont conduit le *Costa Concordia* au désastre

1. La décision du maître de bord de passer dangereusement près de l'île de Giglio;
2. Un plan de route négligé et une cartographie inappropriée;
3. Une surveillance de route inadéquate malgré la présence de systèmes de navigation et du radar;
4. Du travail d'équipe non coordonné et au moment critique, aucune réduction de vitesse;
5. Distractions des officiers de la passerelle à l'approche de Giglio à cause de l'utilisation de téléphones cellulaires, ambiguïté des communications verbales et présence d'invités sur la passerelle;
6. Leadership déficient du capitaine, fonctionnement en solo et comportement téméraire;
7. Manque de surveillance des officiers qui avaient abdiqué leurs devoirs et responsabilités;
8. Manœuvre imparfaite au moment d'un virage près des récifs et navigation trop près du rivage.

Le désastre du *Costa Concordia* a sonné l'alarme sur les questions de sécurité dans l'industrie maritime. L'accident est arrivé malgré cent ans de progrès technologiques et de mesures réglementaires. Il laissera des traces dans toute l'industrie des bateaux de croisière. Il souligne le fait qu'une veille négligente, des procédures relâchées sur les passerelles, une formation inadéquate dans l'utilisation des technologies avancées comme le radar, tout cela forme un mélange dangereux.

Il va tellement de soi que les plaisanciers doivent assurer une veille efficace que l'on n'enseigne pas cette notion avec insistance en lui réservant une section définie dans la formation des CPS-ECP. Peut-être devrait-elle faire l'objet d'un enseignement et d'un formation spécifique. Une grande responsabilité incombe à la vigie et les erreurs ne pardonnent pas.

André Dubois est membre de l'escadrille nautique Kingston et il est l'ex-commandant du district Rideau. Il a poursuivi des recherches sur le désastre du *Costa Concordia* dans le but de faire le lien avec l'enseignement des CPS-ECP. Il a donné des conférences sur le sujet dans de nombreuses escadrilles nautiques des CPS-ECP et des USPS. Les escadrilles intéressées à présenter sa conférence peuvent contacter l'escadrille nautique Kingston.

Aux commandants d'escadrilles francophones

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

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef du *Hublot*
lehublot@cps-ecp.ca

Les bateaux de ma vie : Le marais et son mystère

R. John Garside, PA,
Escadrille nautique Prince Edward
(suite du récit paru dans *Le Hublot* de l'automne 2016)

J'étais maintenant assis à la proue, en face de mon grand-père confortablement installé sur le siège central, face à la poupe, et nous avions quitté le quai. Le bruit et les vues de la rivière étaient plus proches que jamais. En fait, nous étions déjà à plusieurs mètres du quai et grand-père qui avait donné une poussée initiale utilisait maintenant les deux rames pour nous déplacer. La magie avait commencé! En déplaçant une rame dans un sens et l'autre, dans le sens opposé, il a pu facilement faire tourner l'embarcation de façon à ce que la proue se retrouve face à la rivière.

Pour stopper l'élan circulaire, il n'a eu qu'à inverser le mouvement puis, après s'être assuré que j'étais bien assis, il a donné plusieurs coups de rames pour nous faire pénétrer dans la rivière. Nous avancions doucement vers le marais au loin, alors que je voyais s'éloigner le rivage et le quai d'où nous étions partis. J'étais fasciné par cette poussée des rames que je voyais pour la première fois. Grand-père m'a dit : « Tu sais, on ne rame pas avec les bras, mais avec le dos et les jambes ». Il me montra alors ses jambes qui étaient arc-boutées sur une planche au fond de l'embarcation. Il m'expliqua qu'en poussant sur celle-ci avec ses jambes et son dos, il faisait avancer le bateau. Il répéta le mouvement plusieurs fois et j'en étais fasciné. Nous étions maintenant au milieu de la rivière, près d'un groupe de mouettes et de canards qui montaient et descendaient au rythme des vagues, tout comme notre embarcation.

Grand-père a continué de m'expliquer l'art de ramer, en ajoutant que la poussée sur chaque rame doit être de la même intensité pour que l'embarcation avance en ligne droite. J'étais un peu hypnotisé par le mouvement régulier de ses jambes et de ses bras et j'aurais bien aimé essayer de « ramer » à mon tour, mais j'ai vite réalisé que j'étais trop petit. J'ai alors demandé dans combien de temps je pourrais ramer, moi aussi.

En souriant, grand-père m'a répondu : « Aujourd'hui! » et il ajouta tout de suite : « dès que nous serons de l'autre côté de la rivière. » Je suis devenu tout excité : non seulement

j'avais été capable d'enlever l'eau du bateau, mais je pourrais aussi ramer!

Grand-père m'a ensuite suggéré de me retourner sur mon siège de façon à voir dans la direction où on allait. Je me suis donc lentement déplacé de 180° de façon à voir la pointe de l'embarcation. Nous étions alors beaucoup plus près du marais et j'ai constaté que cette section de la rive était beaucoup plus sauvage. Il y avait de grandes herbes hautes séparées par des couloirs liquides. J'ai demandé à grand-père de quelle plante il s'agissait. Je n'avais jamais rien vu d'aussi grand, d'aussi vert et...ça flottait.

« Ce sont des roseaux et elles occupent presque tout le marais ». En examinant ces plantes, j'ai remarqué que certaines avaient de très longues tiges au bout desquelles il y avait un petit cylindre brun.

« Qu'est-ce que c'est? » ai-je dit en le pointant du doigt. »

« Ce sont des quenouilles et le bout brun est comme une fleur », a-t-il répondu. Il a ajouté qu'à l'automne les quenouilles se brisent et les graines volent au vent comme celles des pissenlits. J'étais un peu surpris, car ces plantes étaient grandes et rigides et ne ressemblaient pas du tout à des pissenlits.

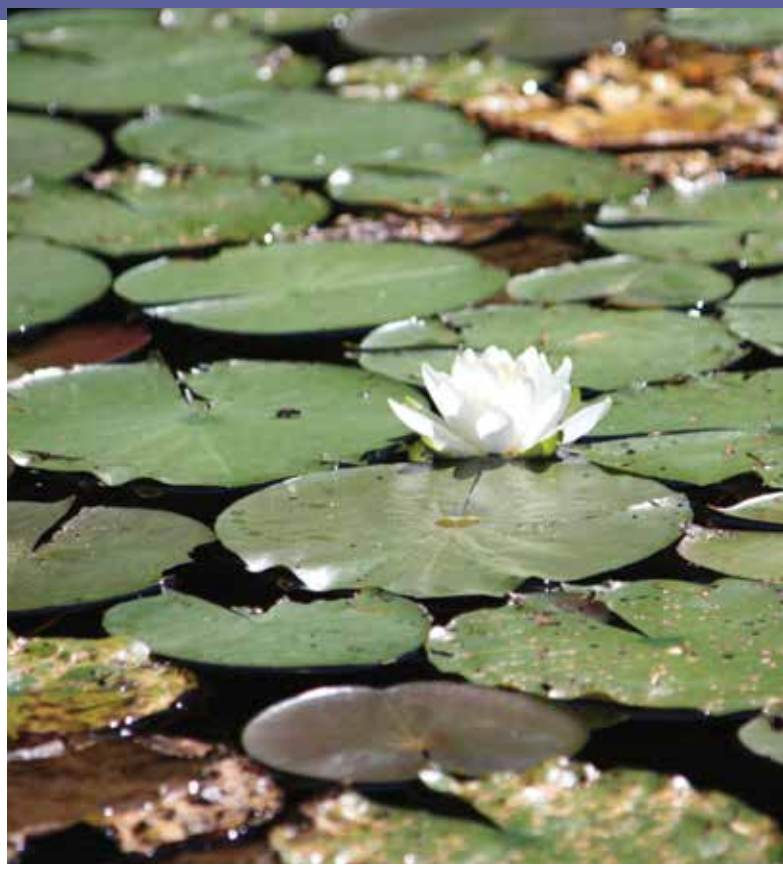
Nous étions maintenant tout près du marais et grand-père a manœuvré le bateau directement sur les roseaux et, à ma grande surprise, elles se sont pliées pour nous laisser passer. En glissant sur le côté du bateau, elles faisaient un son agréable. Puis, grand-père a rangé les rames et il s'est retourné pour me faire face.

À ce moment, je m'étais moi aussi retourné et je le regardais, de même que les plantes environnantes. Il s'est alors penché et il a tiré sur la tige d'une plante. Il m'a dit : « Touche à cette plante! » J'ai placé ma main sur la grande feuille verte et j'ai été surpris de sentir à quel point ce nénuphar était doux et épais à la fois. Nous avons touché à plusieurs autres plantes et elles étaient toutes aussi douces au toucher. Puis, grand-père a tiré une des fleurs dans le bateau et j'ai pu y toucher. C'était dur et en même temps pelucheux. Cette fleur de marais de couleur brune ne ressemblait pas à une rose ou à une marguerite, mais pour moi, elle était fascinante.

Après avoir touché et senti plusieurs spécimens, nous sommes revenus à nos places et grand-père à repris les rames pour sortir du marais et revenir dans la rivière. Il a dit : « Là-bas, où les plantes marécageuses se séparent, il y a un chenal et je sais que la pêche y est bonne ». Il a continué à ramer vers cet endroit.

L'entrée était étroite, mais nous avons pu nous y glisser en ramant sans être stoppés par les plantes. Ici, les roseaux étaient très grands et le chenal s'ouvrait devant nous comme une invitation à y entrer. Je regardais de chaque côté de l'embarcation, fasciné de voir la hauteur de ces herbes et la façon dont la brise les faisait onduler . Le son était doux et apaisant.

Puis, le chenal s'est rétréci et j'ai alors regardé dans l'eau. J'ai été surpris de voir que sous l'eau il y avait une forêt de plantes. Elles ne ressemblaient pas à celles que nous venions



de côtoyer, mais semblaient plus délicates, plus vertes et elles vivaient sous l'eau. C'était fascinant! Grand-père a continué de ramer dans cette avenue magique lorsque tout à coup j'ai aperçu quelque chose d'inattendu.

Ce n'était pas un roseau, ni une plante, ni même un poisson, mais quelque chose qui n'avait rien à faire là. C'était un vieux poêle à bois et il ressemblait à celui qui se trouve dans le chalet que nous avions loué.

« Grand-père, regarde çà! » ai-je crié.

« Qu'est-ce que c'est? » a-t-il demandé.

« Ça ressemble au poêle qui est dans le chalet, mais il est sous l'eau! »

« Merveilleux! » s'est-il exclamé. « Nous l'avons trouvé! »

« Trouvé quoi? » ai-je demandé en regardant sous le bateau.

Prochain épisode : le mystère sera dévoilé

À la recherche d'épaves

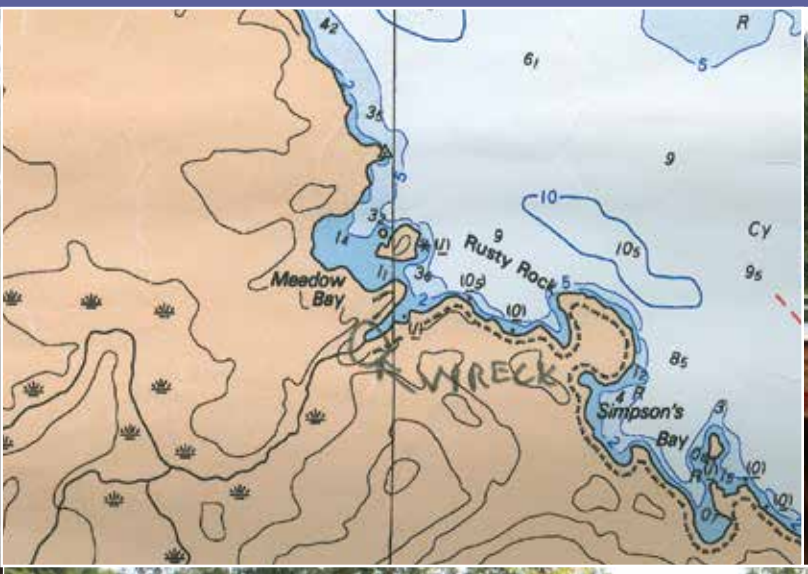
Première partie

R. John Garside, PA, rédacteur en chef, *The Port Hole*
Escadrille nautique Prince Edward

Les épaves ne sont pas toutes dans la mer et il n'est pas toujours facile d'en trouver une. Cela m'est arrivé au cours de mon deuxième séjour annuel dans un camp de pêche éloigné, sur les bords du lac Nipissing, en Ontario. L'année précédente, ma femme Anne et moi étions allés au camp en bateau pour rejoindre la famille de sa sœur et passer une semaine de vacances. La plupart de ceux qui allaient au camp s'y rendaient pour pêcher et passer un bon moment en famille. Le camp avait en effet une superbe plage de sable isolée et se trouvait parmi les meilleures zones de pêche de l'Ontario. J'y ai aussi pêché, mais mon intérêt se portait surtout sur les bateaux dont le camp était équipé. Ils étaient tous fabriqués localement, au *Giesler Boatworks*, avec du bois de la région et ils mesuraient un peu plus de dix-huit pieds. Ces bateaux en languettes de cèdre, auxquels on ajoutait un moteur hors-bord économique d'une puissance de dix ou quinze chevaux vapeur, étaient excellents pour la pêche en raison de leur durabilité et de leur stabilité. Cliff, le propriétaire du camp, en possédait plus d'une douzaine et il en disait le plus grand bien. Un jour, en parlant du lac avec Cliff, il me mentionna que, malgré ses dimensions modestes, ce lac comptait des endroits très intéressants et même quelques épaves.

Il en mentionna une en particulier qui était très connue et peu éloignée. Il ajouta qu'il l'avait vue quelques années auparavant et qu'elle émergeait encore de l'eau. Cela a piqué ma curiosité. Cliff passa l'heure qui suivit à me raconter la riche histoire du lac et de l'épave. Cliff me raconta que vers la fin des années 1940, la famille Labatt avait un chalet d'été du côté sud du lac, mais il était si éloigné qu'il n'était accessible que par bateau. Pour s'assurer que la famille et ses invités peuvent aller et venir à leur gré, la famille avait fait construire une embarcation hors du commun dans les Caraïbes et l'avait expédiée au Canada. Ce bateau était unique à bien des égards, notamment parce qu'il était fait de bois tropical! Il est devenu célèbre et a été utilisé pendant plusieurs années. Finalement, la famille cessa de venir au camp et le bateau fut vendu.

Cliff expliqua ensuite que Nipissing avait toujours été une excellente destination pour les vacanciers et que les meilleurs endroits n'étaient accessibles que par voie d'eau. Cette situation a permis à des entreprises locales de construire ou de louer des bateaux pour répondre à ce besoin saisonnier. L'un de ces entrepreneurs locaux était Cliff Shwackhammer. Il se



porta acquéreur du bateau des Labatt et l'utilisa avec succès au service des vacanciers du lac Nipissing. Le bateau de 47 pieds était très robuste, en bon état de navigabilité et, grâce à son faible tirant d'eau, il pouvait accéder aux endroits les plus isolés du lac. Au milieu des années 1970, le lac Nipissing était renommé non seulement pour la pêche, mais aussi pour la chasse au gros gibier et les Américains affluèrent pour participer aux chasses automnales. Shwackhammer se réjouissait de ces opportunités d'affaires et il offrait le transport aux chasseurs non seulement par voie d'eau, mais aussi par voie terrestre. Grâce au véhicule à roues multiples Canadian Argo, il pouvait maintenant transporter plus de gens et approvisionner les camps de chasse situés loin des rivages. La vie était belle et les affaires étaient florissantes. Malheureusement, à l'automne 1977, en revenant de l'un des camps les plus reculés, Shwackhammer succomba à une crise cardiaque dans un sentier. Son bateau, sans capitaine, ni propriétaire, gela sur place et il coula au fond au printemps qui suivit. Le bateau était resté attaché au rivage dans des eaux peu profondes de sorte que, lorsqu'il toucha le fond, la majeure partie du bateau émergeait. Le vaisseau resta ainsi bien en vue, à la condition de pouvoir le trouver. L'année suivante, carte locale en mains, je partis pour trouver l'épave. Bien que la carte locale soit remplie d'informations, l'infâme symbole d'un bateau naufragé n'y figurait pas!

Armé de la carte et de quelques informations additionnelles obtenues de Cliff, je suis parti à la recherche de ma première véritable épave. Le voyage ne fut pas très long et, environ une heure plus tard, je pénétrai dans l'embouchure de *Meadow Bay* et là, au sud, se trouvait un petit point blanc. L'épave! En naviguant avec prudence dans la baie, je réussis à me rendre au site où je me trouvai face à face avec l'histoire. Le vaisseau penchait sur tribord et il n'avait pas l'air abandonné. Il dégageait plutôt un air satisfait. Je passai près d'une heure à le photographier et je pus même le toucher. Le plus incroyable est que, bien qu'il ait été fabriqué en bois, le vaisseau était en excellent état, probablement en raison de sa structure et des bordages de sa coque faits de bois tropical qui résiste à la pourriture. Depuis ce jour, et à chacun de mes voyages annuels au lac Nipissing, l'une de mes promenades en bateau a toujours pour but de revoir ma toute première épave. Elle y est encore et semble m'attendre.

Congrès annuel et AGA des CPS-ECP
25 au 30 octobre 2016

Chaque automne, j'ai toujours hâte de participer au congrès annuel des CPS-ECP. Cette année, il se tenait dans la superbe ville de Vancouver. Bon nombre de membres des CPS-ECP habitent déjà sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, mais pour bien d'autres qui résident en Ontario, au Québec ou dans les Maritimes, cette destination est plutôt exotique. Tout y est différent : la température, les paysages, les fleurs encore belles à la fin octobre et l'imposante présence des montagnes lorsque le ciel est clair.

Chaque congrès me donne l'occasion de rencontrer de vieux amis et de prendre le pouls de notre organisation. Je trouve que la rencontre des commandants d'escadrille, le vendredi matin, est particulièrement révélatrice. Cette année, elle s'est poursuivie dans l'après-midi, en conjonction avec la rencontre des commandants de district, et nous avons tous pu en tirer des bénéfices. Assister aux différentes présentations ou aux séminaires nous permet de voir quelle direction emprunte notre organisation dans des domaines importants comme le marketing, les adhésions et les cours. Ce congrès nous a démontré, comme la plupart de ceux tenus auparavant, que notre organisation évolue encore et qu'elle demeure la meilleure interlocutrice en sécurité nautique.

Le repas et la soirée thématique du vendredi ont encore été aussi divertissants que par le passé. Au cours des années, différents thèmes ont été mis en scène, que ce soit les pirates, le

Titanic ou autres. Cette année, le thème Explorateurs de la côte Ouest était plutôt amusant et il a certainement démontré que nombreux sont ceux qui aimeraient faire plus d'exploration! Pour ma part, j'ai passé une bonne partie de l'été à explorer la Colombie-Britannique, à visiter plusieurs musées et des sites historiques intéressants. J'ai pu ainsi être plus sensible à l'histoire de cette province et réaliser à quel point ses paysages occupent une place unique en Amérique du Nord.

L'assemblée générale annuelle du samedi matin est plutôt formelle avec la lecture de tous les rapports, mais elle comporte aussi certains moments amusants comme lorsque la secrétaire nationale fait l'appel des 147 escadrilles et qu'elle reçoit une réponse plutôt inusitée des membres présents. Comme chaque année, l'officier juridique nous impressionne avec son humour pince-sans-rire, avant d'ajouter qu'il n'a rien à déclarer. Toutefois, l'un des moments les plus intéressants de cette réunion est la remise des prix spéciaux. C'est le moment où nous pouvons applaudir tous les membres dévoués qui, grâce à leur passion et leur énergie, ont travaillé sans compter pour notre organisation et la maintenir dans la bonne direction. Ainsi, j'ai été très heureux de voir que le prix Joe Gatfield soulignant les qualités de leadership a été remis à la C/C/R Doreen Hinksman. Doreen est demeurée un membre très actif et, malgré un horaire chargé, elle trouve toujours le temps pour faire partie d'un comité ou accepter une tâche spéciale.

Le banquet du samedi soir a mis fin à cette rencontre pour la plupart des membres, mais elle a été aussi le début d'une nouvelle année pour les CPS-ECP, une année prometteuse à plusieurs points de vue.

Par : R. John Garside, PA; photos de : Don Butt, PA

L'administrateur national Patrick Gagné, PA, et le commandant du district Estuaire Saint-Laurent, Marc Lestage, PA.

D'AUTRES PHOTOS À :
www.dbutt.smugmug.com/A-Taste-of-CPS-ECP-in/

Yves Dauphinais, P, et Jacques Hébert, SN.

Roger Middleton, PA, (Capitaine Vancouver) et maître de cérémonie de la soirée Explorateurs de la côte Ouest, et Amanda Young.

Les aides de camp du commandant en chef et les placeurs du souper de gala du C/C

Promenade du commandant en chef, tôt le matin

Conseil d'administration et Comité exécutif 2015-2016

Dernière rangée, Patrick Gagné, PA, Robert Parke, PA, Bryron Buie, David Agnew, Carolyn Reid, NS, Attila Soti, PA et Raymond Zee. Rangée du milieu : Yves Dauphinais, David Burt, P, Michael Smith, P, Shirley, Shea, PA, Linda Hamilton, PA, Sarah-Jane Raine, S, David Peebles, P et Charlie Ellins, NJ. Première rangée : Peter Bolton, NS, officier administratif national; Douglas Stewart, PA, officier national aux finances; Robert Pepin, PA, commandant en chef; Cathie Johnstone, officier exécutif national; Charles Beall, officier juridique national; Nancy Richards, M, secrétaire nationale; C/C/R Joseph Gatfield, NJ, président du Comité des candidatures. Absents : Elizabeth Appleton, PA; Don Griffin, PA, officier national à la formation.

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

Peter Bolton, NS,
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 une citation à Sarah-Jane Raine, M.

Lettres d'éloges du commandant en chef

Une lettre d'éloges est remise à un membre ou à un membre junior, en reconnaissance de ses efforts soutenus en faveur des CPS-ECP. Le commandant en chef a présenté des lettres d'éloge aux personnes suivantes :
Marilyn McBeath, escadrille Capilano, district Pacific Mainland
Carolyn Reid, NS, escadrille Frenchmen's Bay, district York East
Jim Smith, escadrille Saskatchewan, district Western Canada Inland
Kathleen Vanderwood, P, et Paul Vanderwood, P, escadrille Fraser, district Pacific Mainland (photo à droite).

Lettres 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. Le commandant en chef a présenté une lettre de reconnaissance à Jim Harrison and Associates.

Prix Howard G. Peck remis au bénévole de l'année et commandité par Cowan Insurance Group – Barry PA et Judy Smith, escadrille nautique Prince George, district Pacific Mainland.

Voici quelques points tirés de la proposition de candidature que nous avons reçue : tout en travaillant sans relâche pour leur propre escadrille, Barry et Judy fournissent également de l'aide :

Aux escadrilles du nord de la Colombie-Britannique : Barry a consacré de nombreuses heures à aider l'escadrille nautique Quesnel à mettre en place leurs cours et à résoudre leurs problèmes liés à l'ordinateur.

Aux escadrilles de la région des basses-terres de la Colombie-Britannique : Barry a aidé les escadrilles Sur-Del, Sunshine Coast et plusieurs autres de façon continue avec leurs cours et leurs problèmes informatiques.

District Pacific Mainland : Durant les deux dernières années, Barry a aidé de façon continue à résoudre des problèmes d'informatique. Il a maintenant été officiellement nommé la « personne-ressource » dans notre district. Toutes les escadrilles du district envoient à Barry tous leurs problèmes et questions liés à l'informatique.

Barry et Judy sont toujours présents dans leur escadrille en s'assurant que tout fonctionne bien : les cours, les programmes et les transitions des membres du Comité exécutif. Barry et Judy ont fait la promotion des CPS-ECP depuis des années et leurs efforts ne semblent jamais prendre fin.

Judy est pleinement engagée envers les CPS-ECP et son escadrille. Judy est responsable du bulletin d'information primé « *The Icebreaker* », qui est publié cinq fois par an et distribué aux membres. Ce bulletin garde nos membres informés de ce qui se passe dans l'escadrille et dans les CPS-ECP. Il s'agit d'un travail intensif et de qualité. Judy produit également la brochure de notre escadrille qui publicise nos cours de navigation. Elle a offert d'aider d'autres escadrilles à produire leurs propres bulletins.

Judy joue aussi un rôle important dans nos cours de navigation et de VHF. Avant les cours, le matériel est livré chez elle. Judy et son mari Barry trient et organisent le matériel de cours pour le livrer en paquets individuels aux étudiants. Chaque étudiant reçoit son colis avec tout ce dont il avait besoin pour le cours. Judy assiste à tous les cours et elle aide les étudiants. Elle le fait depuis des années et est en mesure de répondre à toutes les questions. La personnalité et les connaissances de Judy permettent aux étudiants de se détendre et de poser des questions sans se sentir intimidés.

Barry et Judy travaillent en concertation. Si notre organisation doit survivre et aller de l'avant, il est important que nous reconnaissions les contributions faites par ces membres remarquables.

La photo ci-dessus à gauche montre Barry et Judy avec Cathy Bisbee, VP Programmes et associations, Cowan Insurance Group et le commandant en chef Robert Pepin, PA.

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

Ce prix est remis aux meilleurs instructeurs bénévoles en électronique dans ces trois régions du Canada :

1. Provinces de l'Atlantique et Québec – Dan White, M.
2. Ontario – Barry Kay, PA (photo ci-dessus à droite avec Eric Meth, P, d'ICOM Canada Inc. et le C/C Robert Pepin, PA.
3. Provinces de l'Ouest – Lynn Meisl

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 – Adriana McCrea, PA.

2. Québec – René Verville (photo en haut, à gauche).
3. Ontario – Kristen Jerry.
4. Provinces de l'Ouest – Byron Buie.

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 – Luke Porter, PA
2. Ontario – Alan Johnson, PA
3. Provinces de l'Ouest – Bruce Stott, PA

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 Simon Dymock, PA, escadrille nautique Burlington.

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 Bay of Quinte, district Quinte et l'escadrille nautique Québec, district Estuaire Saint-Laurent.

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 Pacific Mainland.

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 2015-2016. Le trophée demeure au siège social, mais un trophée souvenir a été présenté à l'escadrille nautique Cape Lazo.

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. L'ex-commandante en chef Doreen Hinksman, PA, a présenté le prix à Bill Corcoran.

Prix de l'adhésion

Il a été remis à l'escadrille nautique Port Moody, district Pacific Mainland, par Cathie Johnstone, officier exécutif national et Linda Hamilton, PA, présidente du Comité des prix et des pavillons.

Prix – Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance

Ces prix récompensent les efforts d'un district, d'une escadrille et de trois 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 1 354 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 : Rideau.
Meilleur rendement d'une escadrille : Vancouver, district Pacific Mainland.
Meilleure amélioration d'une escadrille : Kingston, district Rideau.
Meilleur rendement individuel :

1er : James White, P, escadrille nautique Port Alberni, district Vancouver Island North.
2e : Bob McGill, escadrille nautique Kingston, district Rideau.
3e : Bruce Harris, PA, escadrille nautique Britannia-Rideau, district Rideau.

Membres à vie

Trois personnes ont reçu leur certificat de membre à vie à l'AGA nationale :
Barb Hickson, escadrille nautique North York; Tracie Berekoff, P, escadrille nautique Windsor et Norman Raine, escadrille nautique Halifax (photo en haut, à gauche). 40 membres à vie ont reçu leur certificat à l'AGA de leur escadrille ou de leur district.

Certificats de reconnaissance

Bill Allan, NS, président du Comité des adhésions durant quatre années.
Nick Baets, N, président du Comité de l'environnement durant trois années.
Gary Case, NJ, directeur du cours La Voile durant cinq années.
Susan Cooper, présidente du Comité des communications durant une année.
Jill Dennis-Raycroft, présidente du Comité du marketing et des relations publiques durant quatre années.
Charlie Ellins, NJ, directeur du cours Formation de l'instructeur durant cinq années.
Dale Holland, PA, président du Comité VCEP durant trois années.
C/C/R Doreen Hinksman, PA, présidente du Comité de planification nationale durant huit années.
Simo Korpisto, NJ, officier national adjoint à la formation durant deux années.
Donald Macintosh, P, officier national adjoint à la formation durant cinq années.
Monique Pelland, PA, directrice du cours Pilotage avancé durant trois années.
Keith Roberts, NS, officier national adjoint à la formation durant quatre années.
Don Tanner, N, officier national adjoint aux finances durant quatre années.

Membres sortants du Conseil d'administration

Simo Korpisto, NJ, Jacques Hébert, NS (photo ci-dessus à gauche) et Claude Martin, NJ.

Prix de leadership Joseph Gatfield

Au Congrès national de 2015 à Niagara Falls, le Comité exécutif a présenté un nouveau prix de leadership à Joe Gatfield.

Ce prix a été nommé « Le Prix de leadership Joseph Gatfield » et doit être présenté annuellement par le Comité exécutif pour « Honorer une personne qui démontre un leadership exceptionnel et qui continue de faire des contributions durables aux CPS-ECP. »

Il ne fait aucun doute que la bénéficiaire de cette année a fait exactement cela et encore plus. Pour beaucoup de nous aux CPS-ECP, cette personne a été la personne-ressource qui était là pour vous et vous pouviez toujours être assuré de conseils judicieux et d'orientation claire. Cette personne a été un mentor et a tenu beaucoup, beaucoup de rôles de leadership durant ses nombreuses années aux CPS-ECP. Membre durant 52 années et ayant 48 galons de mérite, l'ex-commandante en chef Doreen Hinksman, PA, est la bénéficiaire pour 2016 (photo ci-dessus à droite).

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 2017. 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 lourde 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 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.
- Preuve de compétence administrative (dans les CPS-ECP ou ailleurs).
- Enthousiasme, disponibilité, nombre de galons de mérite, participation aux réunions nationales ou de district, expérience en comité.
- Engagement auprès des CPS-ECP et passion pour la vision, la mission et les valeurs 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 « Programme de formation d'officier » des CPS-ECP.
- Pas d'antécédents criminels.

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.
- Une courte biographie et une photo qui pourra être utilisée sur le site Web des CPS-ECP, si votre candidature est retenue.

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 2017. 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.

LE « JET SET »

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Nous avons célébré notre anniversaire de mariage, en août 2015, à bord d'un bateau d'excursion dans la région des Mille-Îles. Le bateau partait de Gananoque en direction de Kingston et il retournait à Gananoque. Nous avons été surpris de constater la vitesse à laquelle le paysage pouvait changer, car de larges chenaux donnaient suite à des voies très serrées. Notre capitaine aguerri était très à l'aise, pilotant son bateau tout près d'affleurements de granite, d'îles et de chalets, au point qu'on avait l'impression de pouvoir les toucher en tendant les bras. Ma conjointe et moi, nous nous sommes alors promis d'y revenir sur notre propre bateau.

L'année suivante, en 2016, nous avons voyagé à bord de notre fidèle auto-caravane VW, tout en tractant notre bateau jusqu'au terrain de camping Ivy Lea, situé à courte distance de l'autoroute 401, à l'est de Gananoque, immédiatement sous le pont des Mille-Îles. Ce terrain est bien géré et compte plusieurs sites magnifiques, dont certains sont au bord de l'eau. Nous avons mis le bateau à l'eau et garé notre remorque dans le vaste stationnement réservé. Nous étions installés en peu de temps. Notre site n'était pas directement au bord de l'eau, mais la vue était très belle et jamais on ne s'est lassé d'observer la circulation continue des bateaux sous le pont.

Tout de suite après notre départ en bateau, nous nous sommes rendu compte que les navigateurs débutants pouvaient se perdre facilement. Des paysages époustouflants apparaissaient à chaque virage : rochers, arbres, chalets et bateaux de tout genre. Un simple moment d'inattention aurait pu gâcher notre journée. Heureusement, la carte détaillée des lieux nous a permis de poursuivre aisément notre route. Nous avons quitté Ivy Lea en direction du centre-ville de Gananoque et nous nous sommes arrêtés dans une marina offrant des services complets et quelques espaces à quai pour les visiteurs. Après avoir amarré notre bateau, nous avons entrepris de découvrir les lieux à pied, accompagnés de notre chien. Les gens de la place étaient très sympathiques et avenants. Nous avons été particulièrement bien accueillis à la brasserie artisanale locale; on nous a invités à passer à la terrasse avec notre chien, lequel a reçu un bol d'eau fraîche! Peu de temps après, notre chien s'est jeté à l'eau pour se rafraîchir et nous sommes retournés au camping, direction franc est. Cette fois, nous n'avons pas emprunté le chenal principal, mais nous nous sommes plutôt attardés à contourner quelques îles. Il y a beaucoup de zones de mouillage ici et nous étions heureux de voir quelques drapeaux CPS-ECP.

Le lendemain matin, nous avons pris le déjeuner avec des amis dans un chalet situé sur une île près d'Ivy Lea. Nos amis, des villégiateurs et plaisanciers affectionnant la région depuis longtemps, ont déployé une carte pour nous faire des suggestions de sites à visiter. Après leur avoir dit au revoir, nous nous sommes dirigés avec empressement vers l'International Rift, un passage entre Hill Island et Wellesley Island. Ce passage est particulièrement étroit et peu profond et il n'est navigable qu'en bateau de petite taille, mais la visite en vaut la peine. C'est amusant de naviguer directement sur la frontière. À certains endroits, on se retrouve à peine à 20 pieds du Canada ou des États-Unis. Une fois passé l'International Rift, nous avons mis le cap vers le sud pour rejoindre Alexandria Bay en eaux américaines.

C'est là que l'on a découvert le château Boldt, cet édifice étonnant qu'un millionnaire a construit pour sa femme, au début des années 1900. Elle est morte avant l'achèvement des travaux. Le château est ensuite devenu une attraction touristique et il le demeure aujourd'hui. Puisqu'il se trouve en territoire américain, les visiteurs canadiens doivent passer par les douanes à leur arrivée sur l'île. Nous ne nous sommes pas amarrés devant le château, mais l'endroit dispose de beaucoup d'espaces à quai, tant pour les plaisanciers que pour les bateaux d'excursion.

Que vous recherchiez la beauté des paysages, les parcs nationaux ou les zones de mouillage, ou que vous soyez simplement en route sur le fleuve Saint-Laurent, il y en a pour tous les goûts dans la région des Mille-Îles. Nous y reviendrons dans un avenir rapproché et espérons vous y rencontrer!

Merci à tous nos commanditaires du congrès

Cowan Insurance Group
Canadian Yachting
Fugawi
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 commanditaire du congrès annuel des CPS-ECP, allez sur nao@cps-ecp.org.

CPS • ECP

ecpquebec.ca

Photo : Don Butt