Le Hublot

PRINTEMPS 2014

EN VEDETTE

10 Les Grands Lacs
Il est difficile de prévoir les niveaux d'eau

12 l'Aventure des O'Shea
Une famille passionnée de plongée sous-marine

14 Le Journal de voyage de Carmelle
On fait ce qu'on peut...en Indonésie

20 Rendez-vous à Québec
Québec se fait belle pour vous

CHRONIQUES

2 Courants d'ici
3 Sur la passerelle
4 Courrier des lecteurs
5 Demandez à John
10 Le « Jet Set »
16 Le Villégiateur

Photo : Don Butt, PA

Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

Lorsqu'il faut trouver un sujet de conversation ou de chronique, la météo est toujours une source d'inspiration. Et ces derniers mois, elle a permis à beaucoup de gens de communiquer entre eux et parfois même de se trouver chanceux de ne pas avoir à subir les conditions climatiques extrêmes de leurs voisins.

Joan Eyolfson Cadham, rédactrice en chef de *The Port Hole* (revue trimestrielle des membres anglophones des CPS-ECP qui est insérée dans le magazine *Canadian Yachting*) et auteure de la chronique *Windshift* (Courants), commence sa chronique ainsi : *« Masse d'air arctique, vortex polaire, refroidissement éolien extrême. Mais où est donc le réchauffement planétaire dont on faisait la une en 2013 et 2014? Amincissement de la calotte polaire, inondations à Calgary et à Toronto. L'Australie qui brûle littéralement et sécheresses exceptionnelles en Arizona, au Nevada et en Californie. Selon Dave Phillips, principal météorologiste canadien, il semble que le changement climatique soit dû aux activités humaines qui bouleversent l'environnement. »*

En janvier, certains membres de la passerelle nationale des CPS-ECP ont eu à subir les contrariétés découlant de la météo lorsqu'ils ont voulu se rendre en Floride pour participer aux célébrations du centième anniversaire des USPS (*United States Power Squadrons*), qui se tenaient à Jacksonville, en Floride. Une masse d'air froid est descendue de l'Alaska jusqu'en Floride, couvrant de neige des États habituellement épargnés par le gel, comme la Caroline du Sud et la Géorgie. Certains sont restés bloqués durant de nombreuses heures dans un aéroport, puis dans un autre, avant d'atteindre leur destination.

Serge et moi avions décidé de nous rendre à Jacksonville pour participer à l'événement et pour revoir des amis que nous avions l'habitude de côtoyer lorsque Serge était commandant en chef. Nous avons opté pour le train, un moyen de transport agréable et reposant, mais avec la vague de froid, les arrêts imprévus, les bris, les changements de locomotive, les problèmes de portes gelées, nous sommes arrivés à Washington avec 2 1/2 heures de retard. Quelques jours plus tard, nous remontions à bord du train pour poursuivre notre voyage. Mais en Géorgie, le ciel était aussi gris que les paysages marécageux à travers lesquels la voie ferrée s'étirait sans fin, loin des grands centres, et bien cachée dans la cour arrière des moins nantis. Finalement, nous sommes arrivés à destination avec 8 heures de retard, mais après un voyage confortable puisque nous avions une couchette et un wagon-restaurant.

En février, nous avons été mis en présence d'un autre phénomène météorologique. Après avoir traversé la frontière à Rouses Point, vers minuit, nous revenions à la maison sur la route n° 223 vers Saint-Jean-sur-Richelieu. Devant nous, de brusques bourrasques levaient la neige au sol, laquelle obstruait complètement la route; pourtant, le ciel était étoilé. Nous roulions quelques mètres puis il fallait attendre que le phénomène se calme un peu pour voir notre chemin. Après avoir parcouru un ou deux kilomètres, on se demandait s'il ne valait pas mieux rebrousser chemin plutôt que de continuer. Mais pour aller où? Nous avons décidé de continuer. Serge se concentrait sur la petite portion de la route illuminée par les phares de jour de la voiture et moi, je regardais la lumière blafarde des quelques poteaux électriques d'un côté et de l'autre de la route, pour m'assurer qu'on reste bien au centre. Nous avons croisé quelques téméraires comme nous et dépassé une ou deux remorqueuses venues à l'aide des moins chanceux dont le véhicule semblait embourbé. Les minutes passaient et nous nous demandions si nous allions enfin voir la fin de ce maelstrom. Heureusement, Serge connaissait bien cette route et, à une bifurcation, la seule vue d'un stop, de dos, lui a permis de reconnaître l'endroit où nous étions et d'emprunter la route de droite plutôt que celle de gauche. Une rue avec des maisons, comme en banlieue d'une ville et, miracle, aucun tourbillon de neige en vue, comme si nous sortions d'un sortilège, le calme plat…

J'ai alors pensé aux navigateurs qui se trouvent soudainement dans la brume et qui appréhendent une collision avec un autre bateau, tous les sens en alerte.

En 2012, Transports Canada a cessé de publier le Guide de sécurité nautique. Auparavant, les plaisanciers pouvaient se procurer un exemplaire de ce guide au cours de leur visite à un des salons nautiques du Québec ou les escadrilles s'en procuraient une grande quantité pour en glisser un exemplaire dans la trousse des étudiants qui s'inscrivaient aux cours Sur l'eau ou Navigation nautique*. Cette année, l'Association maritime du Québec (AMQ) a inclus ce guide dans l'édition 2014 du Nautiguide Québec. Vous pouvez vous procurer ce guide au coût de 14,95 $ (frais de poste inclus) auprès de :

L'Association maritime du Québec (AMQ)
À l'attention de Mme Fanny Ouimet
621, rue Stravinski, bureau 200
Brossard, QC J4X 1Y7
Tél. : 1-877-560-1777
Courriel : info@nautismequebec.com

* informez-vous auprès de votre escadrille

Robert Pepin, PA, officier exécutif national
Escadrille nautique Lanaudière

Les CPS-ECP souhaitent la bienvenue à bord au groupe d'environ 700 nouveaux membres-associés qui, au cours de l'année dernière, ont réussi l'examen du cours *Boating Basics* en ligne et ont obtenu leur carte de conducteur d'embarcation de plaisance, pour ensuite joindre les rangs des ECP. Nous souhaitons aussi la bienvenue à notre nouveau directeur général, Walter Kowalchuk, qui a également suivi ce cours et réussi l'examen, en décembre 2012, et est devenu membre-associé des ECP.

Il y a tant de sujets à aborder à propos de ce qui se passe dans notre organisation. Comme c'est le premier article que j'écris, à titre d'officier exécutif national, j'ai choisi de vous parler d'un programme important, celui de la Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance (VCEP). Premièrement, le programme de VCEP a pour but d'offrir un service d'inspection de sécurité, qui est exécuté par des bénévoles expérimentés et qui a reçu l'appui de Transports Canada. Je considère que le programme VCEP n'est pas seulement un service aux plaisanciers, mais c'est également une excellente occasion de promouvoir ce que nous faisons le mieux : enseigner la sécurité nautique.

Lorsque nous avons demandé à Dale Holland, PA, coordonnateur national actuel de ce programme, ce qu'il pensait de ce programme, il a dit : « Lorsque je fais des vérifications de courtoisie dans le cadre de ce programme, je suis étonné du nombre de propriétaires de bateaux expérimentés qui se méprennent sur l'équipement qui est obligatoire à bord. Il suffit de prendre quelques minutes pour leur expliquer l'interprétation des lois qui s'appliquent à eux, selon le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada. Un autre avantage connexe est que le plaisancier peut montrer où se trouve tout son équipement de sécurité. Comme nous le savons tous, l'espace de rangement dans un bateau est restreint et souvent, l'équipement de sécurité est rangé à plus d'un endroit, là où l'espace le permet, mais il doit être facilement accessible en cas d'urgence. Parfois, notre intervention aide vraiment le propriétaire du bateau. » Les bénévoles du VCEP sont formés selon les normes de Transports Canada et ils passent beaucoup de temps à exécuter des vérifications sans frais pour les plaisanciers. Il s'agit d'une autre méthode pour remplir notre mission.

John Gullick, gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux des ECP, est la personne-clé au siège social, car il est responsable de l'application des contrôles appropriés pour ce programme. Après avoir compilé l'information sur ce programme en 2013, John a affirmé que plusieurs des projets de VCEP avaient atteint leurs objectifs, mais que ce n'était pas le cas pour le plus important d'entre eux. En effet, l'objectif en 2013 était d'accomplir un minimum de 3 000 vérifications de courtoisie, mais à la fin de l'année, seulement 1 593 vérifications avaient été exécutées, même si nous avions davantage de bénévoles enregistrés et dûment formés que les années précédentes. En fait, notre objectif pour 2013 était de recruter au moins 150 bénévoles et nous en avons trouvé 183 dans tout le pays. La majorité d'entre eux, soit 135 personnes, habitaient en Ontario, suivis de 24 personnes en Colombie-Britannique et de 17 personnes au Québec.

Il faut noter qu'à la fin de novembre 2013, nous avons reçu au siège social, 1 593 formulaires VCEP dûment remplis, ce qui représente une augmentation de 3,3 % par rapport à l'année dernière. Au total, nous avons effectué 1 054 inspections d'embarcations de moins de 9 m de longueur, soit 66,2 % du total. Pour 902 d'entre elles, il s'agissait d'une première inspection et cela représente 60,6 % du total. Géographiquement, 1 218 de ces inspections étaient concentrées en Ontario, 275 en Colombie-Britannique et 67 au Québec.

À part les résultats obtenus en Ontario, ces chiffres ne répondent pas à nos attentes. Je crois fermement que les escadrilles qui ne participent pas à ce programme passent à côté d'une excellente occasion de promouvoir leurs activités et les cours qu'ils offrent. Le temps alloué à une inspection de courtoisie se situe généralement entre 30 et 45 minutes et ce service gratuit est apprécié par les plaisanciers, puisqu'il ajoute de la valeur à leur expérience de navigation. Après chaque inspection, nos bénévoles ont une occasion en or de faire la promotion des CPS-ECP, de décrire qui nous sommes et de leur parler des autres activités de support et de formation en navigation que nous pouvons leur offrir. Un des bénévoles très actifs en Ontario et que je connais bien ajoute : « ET NOUS AVONS MÊME DU PLAISIR! »

En 2013, le district le plus dynamique a été celui de Western Ontario, avec l'escadrille Tillsonburg en tête de file. Le bénévole le plus actif a été Peter Barbour de l'escadrille Tillsonburg, accompagné de Doug Robinson, de la même escadrille, mais en troisième place, puisque le deuxième bénévole le plus actif dans les VCEP a été James A. White, de l'escadrille Vancouver.

Félicitations à vous tous pour une tâche bien accomplie!

Je souhaite qu'en 2014, le succès du programme de VCEP atteigne encore des sommets. Le président du programme de VCEP, Dale Holland, travaille en collaboration avec la présidente du Marketing, Jill Dennis-Raycroft, pour que ce projet se réalise.

(suite à la page 5)

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
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Charles Beal
Jim Brown, M
Joan Eyolfson Cadham, M
Elizabeth Caron
John Gullick, PA
James R. Hay, NJ
Brian McCulloch, N
Val O'Shea
Robert Pepin, PA
Bradley Schmidt

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

Directeur général
Walter Kowalchuk

Courrier lecteurs

lehublot@cps-ecp.ca

À la rédactrice en chef,

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article de Bill Fehr paru dans Le Hublot de l'hiver 2014. Avant de raconter sa mésaventure et sa chute par-dessus bord, il fait la liste des articles indispensables qui, pour la plupart d'entre eux, sont aussi obligatoires à bord. Je crois que sa liste n'était pas exacte.

Les règlements de Transports Canada spécifient qu'un dispositif de remontée à bord est obligatoire « si la hauteur du franc-bord pour remonter dans le bateau, une fois dans l'eau, est supérieure à 0,5 m (1 pi 8 po) ». Il a dit : « Le franc-bord de mon bateau est d'environ 3 pieds ». Donc, il n'avait pas à bord tout l'équipement nécessaire.

Tous les voiliers et bateaux à moteur que nous avons eus ont toujours été équipés d'une échelle de coque rabattable placée à la poupe. Il est aussi important d'avoir un anneau de sauvetage flottant fixé à un cordage qui permet de facilement descendre l'échelle dans l'eau.

Ian McGibbon

Des fanions d'anniversaire

Votre escadrille nautique célèbre-t-elle un 50e anniversaire? Pourquoi ne pas l'afficher par une édition anniversaire de votre fanion.

Un nouveau fanion d'escadrille ou de district, ou un changement à un modèle existant, doit être approuvé lors d'une assemblée générale des membres de l'escadrille ou du district; vous devez ensuite transmettre le procès-verbal de l'assemblée, avec une version électronique du nouveau fanion, à la présidente du Comité des prix nationaux, des drapeaux et du protocole pour obtenir son approbation. Si tous les critères sont respectés, le comité transmettra ensuite la demande pour approbation finale à la secrétaire nationale.

Pour tout nouveau fanion ou toute modification autre que l'édition anniversaire, vous devez ajouter une description complète de la conception et de son importance historique ou géographique pour l'escadrille ou le district. La taille suggérée est de 10 po x 15 po. Les échantillons seront bientôt offerts en ligne pour faciliter la version électronique du fanion.

Pour plus de détails, veuillez communiquer avec le Comité des prix nationaux, des drapeaux et du protocole via ns@cps-ecp.org, l'adresse courriel de la secrétaire nationale.

Linda Hamilton
Présidente du Comité des prix nationaux, des drapeaux et du protocole

---

NOUS SOMMES DANS LES MÉDIAS SOCIAUX

www.facebook.com/CPSboat www.twitter.com/CPSboat
www.cpsboat.worpress.com www.youtube.com/cpsecp

En 2014, si chaque escadrille exécute un minimum de 25 VCEP dans leur région, nous serons en mesure d'obtenir presque 4 000 inspections, donc de doubler le nombre de vérifications exécutées en 2013 et même un peu plus, ce qui crée beaucoup d'occasions additionnelles pour faire la promotion des ECP de vive voix. Certaines escadrilles ont déjà adopté cette façon simple, mais efficace de promouvoir notre organisation en effectuant plus de 100 inspections. Imaginez ce que nous pourrions accomplir si toutes les escadrilles s'y mettaient et le nombre d'étudiants et de nouveaux membres que nous pourrions obtenir.

John m'a dit que le matériel est déjà disponible pour offrir ce programme cette année, avec de nouveaux autocollants. Plusieurs d'entre vous ont déjà les formulaires 2013, lesquels continueront d'être utilisés cette année. Vous pouvez obtenir une vidéo de formation (en anglais seulement) d'une durée de 15 minutes en allant à www.smartboater.ca/rvcc. Il suffit de cliquer sur *Watch Video* pour la visionner. Vous pouvez télécharger la vidéo et le formulaire de déclaration, ce qui confirmera votre participation.

Cette année, le président du programme, Dave Holland, PA, aura comme assistants les coordonnateurs régionaux suivants :

Jerry Powers, NS, de l'escadrille Vancouver pour la Colombie-Britannique, Jean-Pierre Marcotte, de l'escadrille St-André, pour le Québec, Mary Ridgewell, PA, de l'escadrille Alderney, pour le district de l'Atlantique et Dale, lui-même, de l'escadrille Prince Edward, pour l'Ontario.

N'hésitez pas à communiquer avec eux pour obtenir de l'information.

Les CPS-ECP lancent la carte de membre permanente pour tous les membres

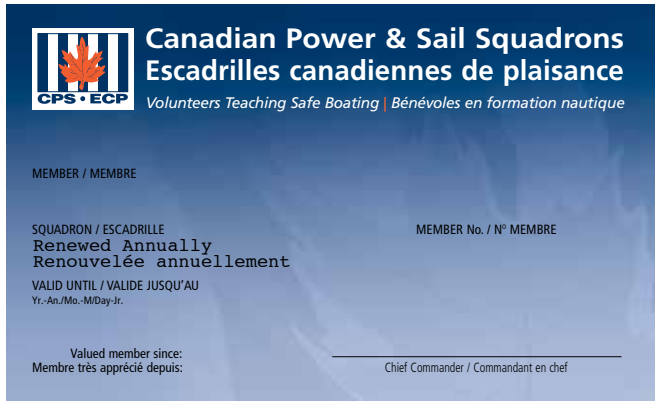
Jim Brown, M, officier administratif national

Au fur et à mesure que nous avançons dans un monde où les outils électroniques se développent de plus en plus rapidement, nous devons suivre la vague et apporter des changements importants aux outils qui servent d'identification personnelle ou qui nous lient à un organisme. L'accès à Internet comme source d'information et d'identification pour le commerce en ligne a modifié ce besoin. Dès maintenant et à l'avenir, il sera de moins en moins nécessaire pour chacun de nous d'avoir une panoplie de cartes dans notre porte-monnaie.

Les membres des Escadrilles canadiennes de plaisance sont déjà conscients de cette tendance. Chaque année, à la date du renouvellement de leur adhésion, ils reçoivent leur nouvelle carte de membre et, pour la majorité d'entre eux, ils n'ont jamais besoin, ni l'occasion de la sortir de leur porte-monnaie. Nous jugeons donc qu'il est inutile de dépenser des ressources déjà limitées à la production de cartes de membres annuelles. Cependant, nous considérons qu'il est important d'avoir une carte de membre permanente comme symbole de notre appartenance aux CPS-ECP, même dans ce monde en mouvement.

À compter de 2014, nous allons envoyer une carte de membre CPS-ECP permanente à tous les membres, mais ce sera la dernière fois.

- Les membres actuels recevront une carte qu'ils conserveront durant toutes les années où ils demeureront membres des CPS-ECP. Dans les années suivantes et à partir de 2015, aucune autre carte ne sera émise à la date de renouvellement.



- Les membres qui atteindront le niveau de membre à vie (20 galons de mérite) recevront une carte spéciale de « membre à vie ».
- En 2014, les nouveaux membres des CPS-ECP recevront une carte qu'ils conserveront pour toute la durée de leur adhésion.
- Si un membre égare sa carte, il pourra en commander une autre du siège social.

En certaines occasions, nous devrons faire des vérifications additionnelles sur l'adhésion d'un membre, pour des raisons précises ou ponctuelles. Si cela se produit, les membres pourront communiquer avec le siège social et notre personnel leur viendra en aide selon leurs besoins. De plus, au cours des prochains mois, nous allons faire des recherches pour mettre au point un certain nombre d'outils dont les membres pourront se servir, par leur profil d'utilisateur, sur le site web des membres des ECP.

Bradley Schmidt
Escadrille nautique Markham-Agincourt

«Turn the radio up for that sweet sound, hold me close, never let me go. Keep this feelin' alive, make me lose control.» C'était durant l'été de 1988. À l'époque, je n'avais pas encore neuf ans, mais je ne sais pas pourquoi, chaque fois que j'entends à nouveau le refrain de la chanson *Make me Lose Control* d'Eric Carmen, je remonte dans le passé, vingt-six ans en arrière et je me revois en bas de la côte de la rue Mississauga, à Orillia, en Ontario. Je suis debout sous un soleil de plomb, entre l'immeuble de la filiale 34 de la Légion royale canadienne et le restaurant de fruits de mer John Dory's, aujourd'hui fermé depuis longtemps, et je regarde les allées et venues des bateaux. À l'époque, c'était le succès de l'été et je suppose qu'il était tout naturel de l'entendre jouer à tue-tête dans les haut-parleurs de la voiture la plus populaire du moment, une Pontiac Fiero blanche. Celle-ci attirait tellement l'attention en ville que ma mère m'avait demandé de mémoriser le numéro de la plaque d'immatriculation, 550 HMX, juste au cas où, à un moment donné, il deviendrait opportun de donner le numéro de la plaque aux policiers.

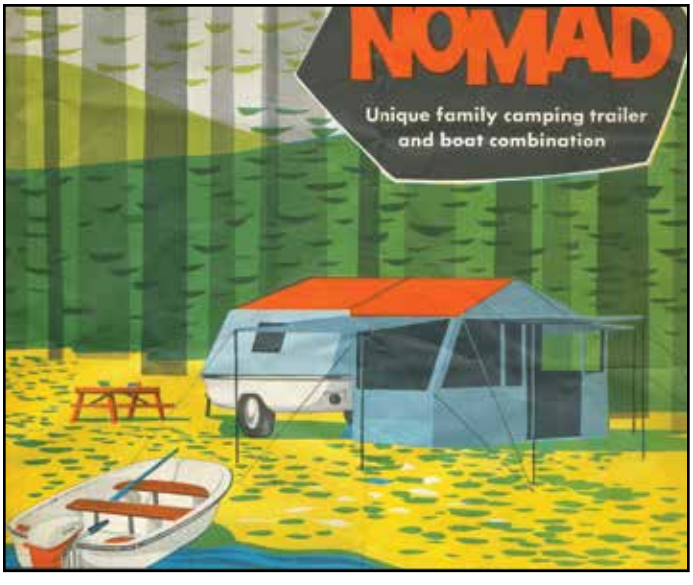
Dernièrement, j'ai acheté un moteur hors-bord Evinrude 3 hp Lightwin, datant des années 1960, et j'ai l'intention de l'utiliser avec ma tente-remorque bateau Nomad que je vais enfin mettre à l'essai cet été. Je me suis souvent imaginé un matin d'été idyllique, sur les eaux calmes d'un lac, en train de respirer l'odeur familière du tuyau d'échappement du moteur à deux temps à la poupe du bateau.

C'est à ce moment que j'ai commencé à réfléchir à l'importance de notre sens de l'odorat et du pouvoir de la musique pour faire revivre les souvenirs. Est-ce que vous ressentez la même chose vous aussi? Est-ce que l'odeur de la fibre de verre combinée à celles des arachides et de la bière éveillent quelques souvenirs en vous? Pour moi, c'est le salon du bateau de Toronto, un rite de passage dans ma famille depuis nombre d'années. L'odeur légèrement piquante du vernis à bateau mêlé à celle plus légère du diluant à peinture? Pour moi, ce sont les longues heures passées à entretenir le bois des vieux bateaux de la famille. Si vous n'êtes pas habitués à ces odeurs, entendez-vous le son rythmé des drisses (tchin, tchin, tchin) qui frappent les mâts dans une marina? Et le son d'un treuil (clic clic clic) qui tire un bateau sur sa remorque. Je sais que c'est cliché, mais la chanson *« Sail Away »* d'Enya, que j'ai fait jouer à répétition après ma première randonnée en voilier sur le lac Ontario, me fait revivre cette expérience chaque fois que je l'entends.

Si vous ne l'avez pas encore réalisé, il s'agit ici des radotages de quelqu'un qui attend désespérément l'arrivée du printemps. Au moment où j'écris ces lignes, l'hiver nous tient si étroitement sous sa poigne que mes rêveries se déroulent à haute définition et sont accompagnées de sons et d'odeurs!!

À chaque numéro du printemps, j'ai pris l'habitude d'établir certains objectifs pour l'année à venir dans ma chronique Le « Jet Set », donc, les voici: à l'été 2014, je vais (enfin) mettre à l'essai le projet Nomad; attendez-vous donc à un article sur ce sujet. En 2013, j'ai eu le plaisir de découvrir des lacs enfermés dans les terres et des sites de camping sur des terres publiques, dont un site en particulier qui a été nommé *« Little Cuba »* à cause de ses plages de sable blanc. En 2014, je vais y retourner et, cette fois-ci, avec un bateau en remorque et je vous promets de vous montrer des images et de vous donner le détail de l'endroit.

En 2013, j'ai échangé la « minoune de la famille », mon canot automobile runabout de 14 pi contre un grand Bow Rider en aluminium, un bateau de marque Spectrum de 16 pi, un moteur hors-bord de 60 hp et un moteur hors-bord auxiliaire 2013 (kicker motor) de 4 hp. J'ai hâte de raconter à tous mes lecteurs mes aventures sur ce bateau.



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

Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance

Chaque année, au début de la saison de navigation, des plaisanciers s'adressent à moi ou à des membres des CPS-ECP, pour savoir ce qu'il faut faire pour être bien préparé avant de quitter le port?

Chaque année, des milliers de plaisanciers font des sorties sur l'eau sans avoir à bord l'équipement de sécurité requis par la loi. Celui-ci peut être d'une grande utilité et assurer votre confort, ce qui fait la différence entre une belle journée sur l'eau et un désastre potentiel.

Comment mon escadrille et moi-même, à titre personnel, pouvons-nous apporter cette aide?

Vous pouvez devenir bénévole pour le programme de VCEP (Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance). Offert uniquement par des bénévoles, ce service gratuit n'expose le plaisancier à aucune sanction s'il n'a pas l'équipement requis. Vous n'avez qu'à remplir le formulaire de vérification avec le plaisancier et noter les articles manquants ou les irrégularités. Vous pouvez offrir au plaisancier de revenir faire une autre inspection lorsqu'il aura fait le nécessaire pour être en règle.

Comment puis-je devenir bénévole pour le programme de VCEP?

Il suffit de visionner une vidéo de formation et de remplir le formulaire requis que vous trouverez en ligne, en français ou en anglais, sur www.smartboater.ca/rvcc , puis en cliquant sur *Watch the Video.* Après le visionnement, remplissez la déclaration stipulant que vous avez vu le vidéo, que vous en avez compris le contenu et que vous n'avez pas d'autres questions. Il suffit ensuite de rejoindre d'autres bénévoles de votre escadrille qui font des VCEP. Vous pouvez commander les formulaires, les autocollants de conformité et autre matériel d'information des ECP par le biais de votre escadrille. Il se peut même que votre escadrille ait déjà ce matériel en stock.

En devenant un bénévole actif ou une escadrille qui fait des VCEP, vous offrez un précieux service à tous les plaisanciers, peu importe leur type d'embarcation. Cela vous donne également une occasion unique de parler des ECP, des cours et des autres activités de votre escadrille.

Vous pouvez faire la vérification de bateaux qui sont dans l'eau ou hors de l'eau. Vous pouvez informer les plaisanciers de l'équipement obligatoire et leur donner de l'information sur chaque article, sur ceux qui sont le mieux adaptés à leur type d'embarcation ou aux conditions de route et même leur montrer comment se servir adéquatement de certains articles ou leur donner de l'information sur la formation additionnelle appropriée.

Vous pouvez aussi aborder le sujet des VFI, des plans de route, de la consommation de boissons alcoolisées à bord et des listes de vérification avant le départ.

Si ce n'est pas encore fait, invitez les membres de votre escadrille à participer. Il s'agit d'une activité amusante qui peut être très gratifiante pour les membres des ECP, les escadrilles et pour tous les plaisanciers qui en bénéficient.

Planches à pagaie

Transports Canada, à l'instar de la Garde côtière des États Unis, classe les planches à pagaie (position debout) comme des embarcations à propulsion humaine lorsqu'elles sont utilisées aux fins de navigation. Lorsqu'elles sont utilisées dans les zones de déferlement pour faire du surf, ces exigences ne sont pas en vigueur. Lors d'un voyage ou d'un parcours, comme une traversée de groupe ou une excursion en solitaire, elles sont considérées comme un moyen de navigation.

En tant qu'embarcations à propulsion humaine, les planches à pagaie (position debout) sont assujetties à toutes les exigences sur l'équipement de bord exigé, y compris les gilets de sauvetage. Il doit y avoir à bord un gilet de sauvetage ou vêtement de flottaison individuel homologué au Canada, et il doit être possible de s'en servir immédiatement. Il existe plusieurs types de vêtements de flottaison individuels faciles à utiliser, comme des dispositifs de flottaison gonflables portés à la ceinture (choix prisé des rameurs de compétition, qui ont peu d'espace et doivent faire un vaste éventail de mouvements) ou des vestes de pagaie discrètes.

Nous avons reçu de nombreuses demandes en vue d'envisager la possibilité d'utiliser une lanière de sécurité au lieu d'un vêtement de flottaison individuel, mais Transports Canada ne reconnaît pas la combinaison d'une lanière de sécurité et d'une planche à pagaie comme un dispositif de flottaison. Le Ministère a reçu bon nombre de demandes d'information provenant d'amateurs de planches à pagaie concernant la section 4 (Équipement de sécurité de substitution) du Règlement sur les petits bâtiments. Cette section vise à prévoir des exemptions pour des articles semblables, par exemple pour permettre aux unités maritimes de la police d'utiliser des vêtements de flottaison individuels tactiques ou pour permettre aux petits bâtiments commerciaux affrétés de transporter à bord des vêtements de flottaison individuels à flottabilité élevée au lieu des gilets de sauvetage pour petites embarcations.

Transports Canada appuie l'utilisation d'une lanière de sécurité, mais estime que cette dernière ne remplace pas le gilet de sauvetage ou le vêtement de flottaison individuel.

Opération dragage, opération réussie

Elizabeth Caron, Escadrille nautique Lac St-François

Les marinas font face aujourd'hui à une réalité bien coûteuse : la sédimentation et la baisse des niveaux d'eau. Si ce dernier inconvénient est hors de notre contrôle – où l'est-il vraiment? - les solutions à la sédimentation existent et, tôt ou tard, il faudra draguer!

Alors, comment planifier un tel projet sans qu'il en coûte une fortune et surtout, comment satisfaire aux exigences des différents ministères, de la municipalité, de la MRC, des navigateurs et des voisins? La chose est belle et bien réalisable. Demandez à Dominique Carrière, Directeur général du Club nautique Deux-Montagnes et à son équipe, pour qui le projet a été un succès.

Q: Que cherchiez-vous à accomplir avec ce projet?
R: Il s'agissait en fait de travaux d'entretien, il fallait retrouver le fond que nous avions au chenal de service et aux abords du quai. Avec la minéralisation des terres voisines de la marina, lors de précipitations, nous recevions énormément d'eau chargée d'une grande quantité de sédiments. Grâce aux travaux de dragage et de démantèlement d'une section du brise-lame, l'eau et les bateaux circulent beaucoup mieux maintenant et les sédiments devraient reprendre leur cours naturel plus au large.

Q: Quel conseil donneriez-vous à d'autres qui désirent entreprendre de tels travaux?
R: Le meilleur conseil est sans doute de faire appel à des firmes de génie-conseil. Ils possèdent l'expertise et le jargon et cela facilite une réalisation harmonieuse. Ils assurent la communication entre le client (la marina) et les nombreux ministères et juridictions, départements et services concernés. Des coûts y sont rattachés certes, mais le prix des nombreuses demandes et permis exigés à tous les niveaux (municipal, provincial et fédéral), est généralement couvert par les firmes, ce qui représente une économie substantielle.

Q: Quelle est alors votre part du travail?
R: J'ai fait de nombreuses soumissions et me suis engagé par contrat à faire réaliser nombre de travaux. Il faut savoir profiter des services professionnels près de chez soi. Du côté des firmes, il faut les assister et leur fournir tous les renseignements dont ils ont besoin, photos, contacts, réponses aux nombreuses questions, afin que les agents soient en mesure de faire tous les rapports, demandes de permis, etc. Le projet est un tout et il est important de pouvoir identifier les conséquences, négatives et positives, comme les désagréments causés par le bruit et la poussière ou la création d'emplois.

Q: Qui a participé à la réalisation du projet?
R: Toute une équipe formée entre autres de plusieurs de nos membres qui possédaient une expertise particulière. Certains ont même réalisé des présentations auprès des firmes et du gouvernement. Je crois également qu'il est important d'avoir une permanence à la marina afin d'assurer le suivi d'un projet qui peut prendre plusieurs années à se réaliser.

Q: Combien le projet a-t-il coûté?
R: Il faut prévoir ce genre de dépenses. Nous avions établi un «fonds de prévoyance» pour le dragage. Dix ans d'économies et des emprunts nous ont permis de régler une facture de 400 000 $.

Q: Et la durée des travaux?
R: En tout, il nous aura fallu quatre ans. Le plan original prévoyait un an de travail, mais pour ne pas incommoder les clients de la marina et, après certains retards dus à la météo et au déménagement d'équipement, nous avons demandé des

2

3

reports. En exécutant la majeure partie des travaux en automne et en hiver, notamment sur la glace, le brassage des sédiments a été pratiquement évité et le bruit et la poussière ont nettement moins incommodé les voisins et l'environnement. Le projet s'est déroulé sans aucune plainte de citoyens.

Q: Avez-vous fait appel également à des firmes spécialisées?

R: Oui. Lors d'une visite à un salon de l'environnement, nous avons découvert deux compagnies. La première, Amphibex du Nouveau-Brunswick, est spécialisée en dragage en milieu aquatique et riverain. Dans le chenal, l'excavatrice amphibie a creusé et remonté le matériel. Notre deuxième trouvaille a été Géotube, notre solution pour la gestion des sédiments. Nous avons récupéré les sédiments dragués sur le terrain à l'aide de ces tubes, le temps que les boues sèchent par percolation.

Q: Les sédiments étaient-ils pollués?

R: Non, des analyses ont révélé un matériel naturel conforme aux normes environnementales.

Q: Avez-vous eu recours à d'autres mesures pour assurer une navigation en toute sécurité?

R: Après les niveaux d'eau très bas de 2012, nous devions trouver une solution. La marina a donc reclassé les bateaux selon leur tirant d'eau. Ainsi, 80 bateaux sur 275 ont été déménagés afin d'assurer une facilité de déplacement à tous. Nous avons également aménagé un deuxième chenal de sortie.

Q: Quelles ont été les mesures compensatoires pour l'environnement?

R: La tortue géographique (Graptemys geographica) fréquente notre lac et des efforts sont déployés afin de limiter les menaces à la survie de l'espèce. Le brise-lame était un endroit où les tortues aimaient se chauffer au soleil. Pour compenser l'espace de repos perdu, nous avons remplacé la section démantelée du brise-lame par l'aménagement d'un radeau, une terrasse de luxe pour nos tortues. Puis, nous avons aménagé cinq sites de fraye pour l'achigan à petite bouche. C'est, je crois, une première pour une entreprise privée d'avoir aménagé de tels sites.

Selon Dominique Carrière, la venue de nouvelles marinas au Québec semble très peu probable. Il est donc essentiel de protéger cette importante industrie par l'aménagement des marinas existantes afin d'assurer leur avenir et la pérennité de la navigation de plaisance.

Photo 1 - (page précédente) : Affectueusement appelée la Grenouille, l'excavatrice amphibie au travail dans la rade du Club nautique Deux-Montagnes. (Photo CNDM)

Photo 2 (en haut, à gauche) : Le plan du projet : Dragage d'entretien de 4 150 mètres carrés du chenal de service le long du quai (en bleu) et démantèlement d'une section du brise-lame (en vert). Les zones hachurées représentent la localisation des géotubes (sédiments dragués).

Photo 3 (en haut, à droite) : Selon Le Zoo Écomuseum – un partenaire d'une importante étude sur la population de la tortue géographique - « la population du lac des Deux-Montagnes a la particularité d'être l'une des deux seules populations encore aujourd'hui de taille importante » au Québec. (Photo Elizabeth Caron)

Les Grands Lacs : il est difficile de prévoir les niveaux d'eau

Joan Eyolfson Cadham, M
Escadrille nautique Saskatchewan

Le vortex polaire, ou tourbillon circumpolaire a été souvent l'expression du jour au cours de l'hiver 2014, particulièrement en Ontario. Ce tourbillon a eu pour effet que la glace s'est formée beaucoup plus tôt qu'à l'habitude sur les Grands Lacs. Ainsi, la couverture de glace a été plus épaisse, ce qui a amené la Garde côtière canadienne à envoyer un avis de danger aux navires de la marine marchande. Les brise-glace des Gardes côtières canadienne et américaine ont été à l'œuvre dès la mi-décembre et, malgré leurs efforts, des embâcles se sont formés, le 6 janvier, emprisonnant trois navires sur la rivière Detroit. Un représentant de La Garde côtière canadienne a expliqué le problème. L'effet combiné du vent et des températures extrêmes a comprimé et solidifié la glace, rendant les efforts des brise-glace encore plus difficiles.

Selon le Laboratoire de recherches environnementales des Grands Lacs, à la mi-janvier, 60 % des Grands Lacs étaient recouverts de glaces. En théorie, cela devrait être une bonne nouvelle, mais pas pour l'industrie du transport maritime. La couverture de glace protège contre l'évaporation de l'eau et assure pour les Grands Lacs une hausse des niveaux d'eau.

Cependant, selon un rapport publié en janvier par le Centre intégré pour les sciences et l'évaluation des Grands Lacs, la situation est beaucoup plus compliquée qu'elle n'en a l'air. Cette étude, la première stratégie binationale coordonnée pour étudier les Grands Lacs, a été menée par John Lenters, un scientifique chevronné qui travaille pour Limnoteck, à Ann Arbor, comme expert-conseil pour cette firme de consultants en environnement. Les chercheurs, des scientifiques américains et canadiens, incluent Christopher Spence, d'Environnement Canada.

Ce rapport démontre que les niveaux d'eau des Grands Lacs sont le résultat d'une combinaison compliquée de conditions incluant la température, les précipitations et l'évaporation ainsi que la couverture de glace. Il est vrai que la présence de glace ralentit l'évaporation. Mais pour obtenir cette couverture de glace, il a fallu qu'à l'automne il y ait eu une évaporation importante au-dessus de tous les lacs. L'évaporation est nécessaire pour refroidir les lacs, à peu près de la même façon que la transpiration aide à refroidir le corps humain. Une évaporation supplémentaire produira une couche de glace plus épaisse et plus précoce.

Selon John Lenters, c'est ce qui est arrivé en 2013-2014. Encore une fois, en théorie, la couverture de glace devrait compenser la perte d'eau due à l'évaporation au cours de l'automne.

Les niveaux d'eau de la plupart des Grands Lacs ont été à la baisse depuis la fin des années 1990, mais ils se sont redressés un peu en 2013, à cause des pluies abondantes. Et c'est pour cette raison qu'il est difficile de prévoir le niveau des lacs seulement en jonglant avec le rapport entre l'évaporation et la couverture des glaces. L'autre facteur, la précipitation, n'est pas non plus très prévisible.

Le réseau de cinq stations du groupe binational est une des sources d'observations directes, à longueur d'année, de l'évaporation des Grands Lacs. Selon John Lenters, l'écart entre la compréhension actuelle des processus environnementaux fondamentaux relevé par l'étude met en lumière le besoin d'un financement soutenu pour le projet de réseau de suivi de l'évaporation des Grands Lacs.

J'ai réussi l'examen

Normand Morand,
membre de l'Escadrille nautique Lac St-François

Samedi dernier, j'ai passé la journée au centre communautaire de la marina de Valleyfield afin de suivre un cours offert par l'Escadrille nautique Lac St-François dans le but d'obtenir la carte de conducteur d'embarcation de plaisance.

Il y a longtemps que je remettais à plus tard ce cours, mais là, je n'avais plus le choix, car conduire une embarcation à moteur sans ce permis est maintenant devenu une pratique illégale qui vaut une juteuse contravention de 250 $. Le permis, lui, commande un déboursé de 60 $ et est valable à vie.

Dommage, étant devenu sexagénaire, je profiterai moins longtemps du permis et, malheureusement, il n'est pas question de le léguer à mes héritiers. Toujours est-il qu'après quelque cinq heures de cours dispensées par deux plaisanciers chevronnés, le moment de l'examen est arrivé. Je n'avais pas passé d'examen depuis le début des années 70, à l'exception des examens médicaux… genre test de la prostate : messieurs, vous savez ce que je veux dire. Il n'y a rien de romantique là-dedans.

Quoiqu'on en dise, un examen, c'est toujours stressant. Quand l'examinateur a distribué le questionnaire, la feuille où il fallait inscrire les réponses et les traditionnels crayons de plomb, j'ai ressenti une certaine nervosité. Ce n'était pas comparable avec ce que j'ai vécu au collège ou à l'université, mais je me disais qu'il me fallait réussir et obtenir une note acceptable. Et bien, j'ai été gratifié d'un beau 82 %. Pas trop mal pour un aîné!

Je dois cependant admettre que certaines notions de base comme bâbord (gauche) et tribord (droite), amont et aval, proue et poupe, me sont familières depuis des lustres. Toutefois, quand vient le temps de conjuguer avec les bouées cardinales, c'est une autre affaire. Du vrai chinois que ces choses-là pour le pêcheur d'eau douce que je suis. Je pense d'ailleurs avoir perdu quelques points à cause de ces fameuses bouées de couleurs jaune et noir, en plus d'être ornées de cônes drôlement bizarres.

Je l'avoue en toute humilité, comme les questions étaient à choix multiples, j'ai eu recours au hasard à quelques reprises. Par contre, que les autres conducteurs d'embarcation dorment en paix, je ne sillonne jamais les endroits où se trouvent des bouées cardinales. Je me contente des secteurs où il y a des bouées latérales, celles qui sont rouges ou vertes.

En revenant à la maison, par cette journée de grisaille, je ressentais une certaine satisfaction. Primo, j'avais appris des choses

intéressantes en matière de sécurité et d'ancrage, notamment, et secundo, j'avais mon permis en poche. Probablement la même fierté, mais à un moindre degré, que tous ces jeunes qui ob-tiennent leur permis de conduire. Pour moi, l'utilisation d'une embarcation est une chose acquise depuis longtemps. Pour les jeunes qui obtiennent enfin le privilège de tenir le volant, c'est une nouvelle étape dans leur vie.

Remarquez que j'ai volontairement utilisé le mot « privilège », car partager la route avec autrui constitue vraiment un privilège. Malheureusement, certains nouveaux conducteurs ne semblent pas comprendre le sens profond de ce mot qu'ils confondent avec « droit ». Oui, ils ont le droit de conduire, mais il existe une différence entre conduire tout court et bien se conduire en conduisant… La prudence est la mère de toutes les vertus…

Merci à l'avance et pas besoin de me féliciter pour la réussite de mon examen.

*M. Morand est maintenant à la retraite du journal Le Soleil de Valleyfield et le St-François, dans lequel cet article a paru en 2010. Nous avons reçu l'autorisation de M. Pitre, directeur de l'information de ce journal, pour la publication de cet article dans Le Hublot.

L'aventure des O'Shea dans l'océan

Toupet décoré (Chirolophis decoratus) sortant de coraux mous.

Val O'Shea,
Escadrille nautique
Burnaby

Qui sont Darcy et Val O'Shea?

Nous, Darcy et Val O'Shea, sommes des amoureux de l'eau. Nous avons grandi à l'époque de la découverte et de l'exploration des fonds marins, avec des émissions de télévision mettant en vedette Jacques Cousteau, Lloyd Bridges, etc. Lorsque l'occasion nous a été offerte d'apprendre la plongée en apnée, chacun de nous a saisi sa chance, mais individuellement. Darcy a suivi le cours avec des amis et il a reçu son certificat en 1975. Val a fait la même chose avec son frère, en 1978. Nous avons fait de la plongée à partir de notre premier bateau, un Owens de 23 pieds ayant une coque en contreplaqué. Plusieurs de nos amis s'adonnaient aussi à la plongée. C'est ce que nous faisions lorsque nous partions en bateau.

L'arrivée de nos deux garçons a mis un frein à nos sorties de plongée, mais nous avons continué à naviguer. Nous avons alors réduit le format de notre embarcation en utilisant un radeau pneumatique de 12 pieds, que nous avions déjà à l'époque où nous avions suivi le cours Navigation nautique, à l'automne 1990. Pendant un certain nombre d'années, nos excursions de plongée se sont raréfiées, car notre temps était consacré à l'éducation de nos enfants. Mais le monde sous-marin nous attirait toujours. Nous avions un bain à remous pour quatre personnes au sous-sol et c'est là que nos fils ont appris à respirer comme des poissons. À côté du bain, nous avions une bouteille de plongée munie d'un boyau à air de 12 pieds branché à un embout buccal. Chacun avec un masque sur le visage, les enfants jouaient avec des pieuvres, des raies et autres habitants des profondeurs marines.

Avec la montée en popularité de la plongée en apnée, celle-ci est devenue plus sécuritaire et, grâce à la mise au point de nouvelles technologies, l'âge limite pour la pratiquer a été abaissé. Nos garçons ont suivi des cours de plongée dès qu'ils ont eu douze ans. Nous gardons plusieurs bons souvenirs de la descente de l'échelle du bateau familial pour plonger dans l'océan glacial. Comme nous habitions dans la région de

Val photographiée par Robert Roy

Anémone et solaster.

La première plongée tropicale de Colin O'Shea.

Vancouver, à peu de distance en bateau d'*Indian Arm* et de *Howe Sound*, et des îles du golfe en été, nous avons transmis à nos garçons notre amour du monde sous-marin.

Actuellement, nos deux garçons habitent dans l'île de Vancouver, ainsi nous ne les voyons pas aussi souvent que nous le voudrions, mais chaque fois que nous les visitons, nous pensons toujours à aller faire de la plongée. Vous comprenez pourquoi nous avons manqué une des croisières de notre escadrille : nous allions faire une plongée fabuleuse avec un de nos garçons.

Nous ne voulions pas manquer les activités planifiées par notre escadrille pour la fin de semaine de la Fête du Canada, mais nous ne pouvions pas non plus rater l'occasion d'aller faire de la plongée dans l'un des plus beaux sites au monde.

Notre aventure a débuté en prenant le premier traversier du matin, le vendredi, et elle s'est terminée en reprenant le dernier traversier de Horseshoe Bay, dans la nuit du lundi. Durant ce week-end de trois jours et demi, nous avons effectué huit plongées dans les eaux claires de Browning Passage, au nord de Port Hardy. La pluie n'a pas réussi à diminuer notre enthousiasme, pas plus que le brouillard n'a mis un frein à notre excitation. Nous nous attendions à la lente balade en bateau jusqu'au centre de plongée (6 nœuds), mais en cours de route, le spectacle d'une baleine à bosse était imprévu. Je n'arrivais pas à détacher mes yeux de l'eau et de la baleine pour saisir mon appareil-photo afin d'immortaliser la scène, mais cette image est gravée à jamais dans ma mémoire.

La baleine à bosse est l'une des plus gracieuses et des plus puissantes créatures, mais aussi une des plus pacifiques. Ce fut un réel bonheur.

Après le spectacle improvisé, nous sommes entrés dans une anse isolée de Nigei Island, du côté nord de Browning Passage, et établi notre campement à *Hideaway Resort*. Ce village de Popeye, composé d'une collection de cabanes et de remises installées sur des barrages flottants, a été notre lieu de séjour durant la fin de semaine. Les tenues colorées des plongeurs contrastaient vivement avec ce lieu de vacances plutôt terne. Partout, il y avait des arcs-en-ciel de couleurs : rouges, verts, orange, violets, bleus et jaunes.

Nous avons vu des formations géologiques variées, des murs, des plaines en pente douce, une épave, mais toutes avaient un point en commun : la grande valeur des biens immobiliers. Chaque centimètre cube d'espace était occupé par une quelconque espèce marine. Des immeubles à condominiums de Dame Nature, une version tempérée des forêts tropicales humides ou des récifs de corail. Des éponges, des coraux délicats, des anémones, des hydraires, des nudibranches, des crabes, des escargots et des quantités de poissons aussi loin que le regard peut porter. Et on voit loin. Un moment important a été une rencontre avec une *très petite* pieuvre géante du Pacifique, pas du tout effrayée et très amicale. Darcy a même pu la caresser. Un couple de loups ocellés ne se sont pas montrés aussi braves et ont disparu après quelques photos au flash. Quelques otaries se sont approchées de nous à plusieurs occasions.

Ce fut un merveilleux week-end et une grande joie de voir qu'il y a encore des régions de nos côtes qui sont encore relativement préservées.

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.

On fait ce qu'on peut, pas ce qu'on veut !

Depuis Kupang au Timor, nous avons visité quelques-unes des nombreuses îles de l'Indonésie. Au total, nous y sommes restés un mois et demi, mais on peut y passer beaucoup plus de temps sans jamais s'ennuyer. À Rinca et à Komodo, nous avons eu l'occasion de voir les dragons de Komodo* dans leur environnement naturel. À Sumbawa, Moyo et Lombok, nous avons apprécié les visites de villages et les rencontres avec des gens accueillants et des enfants curieux et enjoués. Même si nous ne parlons pas le Bahasa et qu'eux ne comprennent pas l'anglais, nous réussissons à communiquer. Dans le parc Tanjung Puting sur l'île de Kalimanta, près de Kumai, nous avons pu observer de près les orangs-outans qui viennent se gaver de bananes fournies par les employés du parc. Toutes ces escales sont exceptionnelles. Mais notre cher moteur, lui, nous en fait voir de toutes les couleurs. Sans vent et avec un moteur en panne, il nous a fallu trois jours avant d'atteindre l'embouchure de la rivière où est située Kumai, 40 MN plus loin. Nous y avons eu recours à un mécanicien et nous avons confiance que la réparation tiendra le coup pour les 600 MN qui nous séparent de la Malaisie. Le mercredi matin 27 novembre 2013, nous levons l'ancre et prenons un cap nord-ouest.

Les conditions de navigation en cette période de l'année sont peu favorables; les guides nautiques conseillent plutôt les mois de juillet et août. Les premiers jours se font à moteur avec quelques essais à voiles, mais à chaque fois le vent s'évanouit. Les calmes et les grains accompagnés de trombes d'eau se suivent; le courant contraire est variable, mais généralement il est de plus d'un nœud. La progression est lente et déprimante. *On fait ce qu'on peut, pas ce qu'on veut.* Le trafic des cargos et des nombreux bateaux de pêche nous tient sur le qui-vive, et par moment, on se croirait sur une autoroute. Le moteur est notre seule ressource pour avancer

Page précédente : Île de Rinca, Indonésie
En haut : Dragons Komodo à Rinca, Indonésie
À gauche : Carmelle et Yvon et des orangs-outans au parc Tanjung Puting, à Kumai, Indonésie
À droite : Jeunes du village Pramira autour d'Yvon, à Lombok, Indonésie

et il tient le coup les premiers jours. Par la suite, ses arrêts sont de plus en plus fréquents et difficiles à contrôler. À ce rythme, les réserves de carburant s'épuisent rapidement même avec nos 100 litres supplémentaires.

La cinquième journée, un vent favorable du SO s'élève. Il atteint plus de 20 nœuds au début et baisse par la suite, mais il dure plus de 36 heures et nous permet de faire bonne route. Le lendemain matin, vers 04h00, un grain de 40 à 50 nœuds nous tombe dessus et nous fait passer l'équateur sous une pluie diluvienne avec Yvon bien rivé à la barre, avec la grand-voile réduite à 3 ris et un génois minuscule. Après 6 heures de ce régime, le vent tombe à nouveau. TAIMA bouchonne et roule en tous sens. Heureusement, le lendemain en début d'après-midi, un vent du NE s'élève et nous permet d'avancer dans la bonne direction. Quel plaisir de voir TAIMA tailler sa route à travers les vagues qui ne réussissent pas à le ralentir.

Après 9 jours dans ces conditions changeantes et les plus stressantes de nos 7 années de navigation, nous voilà à proximité d'une des voies maritimes les plus achalandées au monde, le *« Middle Channel »* de Singapour, avec des cargos géants de tous genres - vraquiers, conteneurs, citernes, etc… On redémarre le moteur qui décide de collaborer, mais on doit attendre le passage de six cargos avant de pouvoir traverser la voie ouest-est. Une fois celle-ci traversée, la voie inverse est moins achalandée. Heureusement, car un nouveau grain réduit la visibilité à moins de 50 mètres. Après 5 heures de moteur/voile, nous longeons la côte sud de la Malaisie. Le vent faiblit, le courant de face augmente et finalement le moteur s'arrête. On mouille l'ancre parmi une multitude de bateaux de tous genres et de toutes tailles. Réparation du moteur oblige, la prochaine escale ne sera pas la Malaisie. Le lendemain, 7 décembre 2013, nous mouillons l'ancre au *Changi Sailing Club* de Singapour. Nous sommes certains de trouver les ressources nécessaires dans cette cité d'abondance.

Cette traversée de Kumai à Singapour d'une distance de seulement 600 MN (1000 km) aura pris plus de 9 jours au lieu des 5 jours prévus. Une période de repos est au programme.

*Pour plus d'info sur ces animaux : http://fr.wikipedia.org/wiki/Dragon_de_Komodo

Le 12 janvier 2014
Changi Sailing Club
Singapour
L : 23° 6,0' N
Lo : 103° 58,8' E

Photo: USCG

Jim Hay, NJ, Escadrille nautique Lake St. Louis

Au moment où j'écris ces lignes, à Pointe-Claire, au Québec, le mercure indique moins huit degrés Celsius et, n'eût été ce petit vent frisquet, cette journée aurait pu être agréable. Enfin, c'est l'hiver et nous sommes au Canada.

Au congrès d'Edmonton, en 2012, le principal climatologiste canadien, David Phillips, a dit que nous devions nous attendre à voir des phénomènes climatiques extrêmes. Lorsqu'en écoutant les nouvelles, un soir, j'ai appris qu'il faisait plus chaud à Nome, en Alaska qu'à La Nouvelle-Orléans, j'ai compris que quelque chose ne tournait pas rond. Des combats de balles de neige à Montréal ou à Moose Jaw, ce n'est pas inhabituel, mais une tempête de neige à Austin, Texas? Durant le jour, la température descend rarement en dessous du point de congélation à Atlanta, en Géorgie, mais on y a enregistré -3 °C avec de la neige...

Qui sait ce que l'été nous réserve. Je ne vais sûrement pas faire de prévisions alors que David Phillips a lui-même dit que les météorologistes ont un défi à relever avec l'exactitude de leurs prévisions. À l'endroit où je suis en ce moment, l'hiver ressemble beaucoup aux hivers de ma jeunesse, mais les temps changent.

Peu importe ce que la météo nous réserve cet été, une chose est certaine : nous voulons tous profiter de nos activités estivales, sans visite à l'hôpital ou sans devoir appeler le service des incendies ou celui de Recherche et Sauvetage.

Au printemps, c'est le moment de se préparer pour que la saison estivale soit sécuritaire, peu importe ce que Dame Nature nous réservera. Même Georges continue à apprendre. Alors qu'il relisait certains textes des cours des ECP qu'il a suivis, il a réalisé que les balises rouges sont des aides à la navigation permanentes et que ce n'est pas parce que votre dos a pris la couleur d'un homard bouilli que vous êtes devenu une balise temporaire. Il aime mieux manger un homard bouilli plutôt que d'en avoir l'apparence.

Georges s'est aussi rendu au Salon du bateau pour voir les accessoires offerts et il a décidé de changer tous les cordages effilochés sur son bateau pour en mettre des neufs. Il a ajouté un câble de remorquage au cas où il aurait besoin d'être remorqué ou pour aider quelqu'un à revenir au port. Il s'est assuré qu'il avait tout l'équipement de sécurité nécessaire et qu'il était en bonnes conditions.

Lorsqu'il aura ouvert le chalet et que l'eau se sera réchauffée, il testera son vêtement de flottaison individuel. Il choisira une journée chaude puisqu'un dispositif servant à garder une personne à flot devrait être testé par une personne tout habillée et non pas vêtue seulement d'un maillot de bain. Georges n'a pas du tout envie de s'extirper de l'eau, vêtu d'un jean saturé d'eau, au cours d'une journée froide et venteuse et il ne veut surtout pas avoir une expérience directe de l'hypothermie.

Georges a dressé une liste des articles dont il aura besoin lorsque le chalet sera ouvert à nouveau : chasse-moustiques, écran solaire, matériel de premiers soins et autres nécessités. Il a pris la décision de garder une trousse de premiers soins dans le bateau. Il va aussi vérifier les extincteurs à incendie et s'assurer de leur bon fonctionnement. Il s'est finalement décidé à remplacer celui dont il s'est servi pour éteindre la lampe Coleman en feu. Il l'a remplacée depuis par une lampe au propane et il a jeté le contenu de l'extincteur derrière le hangar à bateau - il s'est aperçu depuis que le contenu d'un extincteur à poudre chimique n'est pas très efficace comme herbicide, mais n'en dites pas un mot aux gens de l'environnement. Cela ne leur fera pas plaisir.

Cet incendie mineur s'est produit il y a quelques années, à la suite d'une panne d'électricité, et Georges aurait dû vraiment s'occuper plus tôt de cet extincteur.

Donc, cette année Georges essaie de se préparer à toute éventualité et il a hâte de profiter de l'été au chalet, en toute sécurité, avec sa famille et ses amis.

AGA des Escadrilles canadiennes de plaisance, du 22 au 26 octobre 2014

QUEBEC SE FAIT BELLE POUR VOUS !

La Ville de Québec est une des destinations touristiques les plus recherchées en Amérique. C'est ce qu'en disent plusieurs magazines spécialisés comme le *Condé Nast Traveler,* le*TripAdvisor,* le *Travel and Leisure,* et le *National Geographic Traveler.*

L'arrondissement historique du Vieux-Québec, avec ses remparts et ses ouvrages défensifs qui sont typiques d'une ville fortifiée, ont permis à la ville de Québec de figurer sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Depuis plus de 400 ans, elle est le berceau de la présence française en Amérique et elle en témoigne toujours au quotidien.

Les trésors culturels et architecturaux des agglomérations de Québec et de Lévis sont tous situés en bordure du majestueux fleuve Saint-Laurent. Une situation géographique exceptionnelle qui explique que le port de Québec est devenu un lieu d'escale privilégié pour les grandes compagnies de croisières opérant à partir de New-York et de Boston et qui naviguent dans les Maritimes et l'Estuaire du Saint-Laurent.

SITE DU CONGRÈS ET HÉBERGEMENT

L'AGA des ECP-CPS se tiendra du 22 au 26 octobre 2014, à l'Hôtel Château Laurier, situé à proximité du Parlement de Québec.

Cet élégant hôtel situé en plein cœur du Vieux-Québec est à quelques minutes du pittoresque fleuve Saint-Laurent. Il dispose d'une piscine intérieure d'eau salée et d'un bain à remous extérieur, bien à l'abri dans une cour intérieure.

Toutes les chambres climatisées de l'hôtel Château Laurier ont un téléviseur et du matériel de repassage et certaines sont dotées d'un coin salon séparé. Vous pourrez profiter également d'une salle de remise en forme et d'un centre d'affaires sur place. Le service de conciergerie vous permet de planifier des excursions et de vous procurer des billets de spectacles.

L'hôtel Château Laurier est situé juste à côté du lieu historique des plaines d'Abraham, dans le parc des Champs-de-Bataille et à deux pas de la citadelle de Québec. Le musée national des Beaux-Arts est à environ 1 km et plusieurs bons restaurants vous ouvrent leurs portes à moins d'un pâté de maisons.

REVIVEZ L'ÉPOQUE DE LA NOUVELLE-FRANCE

La soirée de vendredi soir vous permettra de retrouver l'atmosphère de la Nouvelle-France avant la conquête. Le Conseil souverain présidera à un vaste banquet au cours duquel la noblesse, mais aussi de nombreux paysans, seront réunis pour fêter et pour faire bonne chère !

LE PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

Cette réunion adoptera le format auquel les membres des ECP-CPS se sont habitués depuis plusieurs années. Les administrateurs seront à Québec dès le mercredi; les réunions du Conseil d'administration

débuteront le jeudi matin et celles du département de la formation débuteront le même jour en soirée.

Les commandants d'escadrille tiendront leur rencontre en avant-midi, le vendredi, tandis que de nombreuses salles seront occupées par des débats portant sur la formation et sur les modalités de mise en place des nouveaux règlements de l'organisation.

L'Assemblée générale annuelle de l'organisation aura lieu le samedi matin. Il s'agit d'une rencontre particulièrement importante puisque, pour la première fois, nos membres auront à élire un nouveau Conseil d'administration, conformément aux dispositions des nouveaux statuts et règlements.

CONCOURS ET COMPÉTITIONS

Les compétitions annuelles visant à récompenser l'élaboration de matériel destiné à la formation ainsi que la traditionnelle compétition réservée aux peintres et photographes amateurs, seront à nouveau proposées cette année.

Les participants doivent soumettre leurs travaux avant le 1er septembre 2014. Chaque candidat doit s'assurer de livrer le matériel à temps. Les catégories retenues cette année sont : matériel didactique, artisanat, bulletins de nouvelles, albums de découpures, peinture et photographie.

Afin de vous permettre de profiter au maximum de votre visite à Québec, nous attribuerons un prix spécial à la personne qui aura présenté la plus belle image à caractère touristique de la Ville de Québec.

Intitulé «JE CLIQUE QUÉBEC ! », ce concours s'adresse à tous les participants au congrès. Cependant, chaque participant ne pourra présenter plus de trois clichés. On se réunira au lendemain du congrès et les photos gagnantes seront publiées dans le numéro d'hiver 2015 de la revue *Le Hublot,* qui suivra la tenue du congrès.

ACTIVITÉS ET VISITES

Comme l'hôtel Le Château Laurier est situé à proximité du Vieux-Québec, cela vous permettra d'avoir accès rapidement à une foule de lieux et d'activités toutes plus intéressantes les unes que les autres.

Mieux encore, toutes ces visites pourront se faire à pied et sans frais, dans la plupart des cas.

Pour ceux qui le préfèrent, nous prévoyons aussi noliser un autobus qui fera un tour de ville et un arrêt pour une visite à l'Aquarium de Québec. Ce parcours vous permettra aussi de profiter de la Promenade Champlain, un parc linéaire de presque dix kilomètres, aménagé en bordure du fleuve.

QUÉBEC À PIED

Il vous sera aussi possible de découvrir le Vieux-Québec, grâce aux circuits pédestres à l'intérieur des murs de la cité, ainsi que la colline parlementaire et les environs. Ces circuits sont d'une durée approximative de deux à trois heures chacun. Partez à la découverte de 400 ans d'histoire, au hasard des rues piétonnières de cette belle ville fortifiée, et classée patrimoine mondial de l'Unesco. Ces visites peuvent se faire en compagnie d'un guide accompagnateur ou d'un audioguide.

En plus de visiter l'édifice du Parlement situé juste en face de notre hôtel, vous aurez facilement accès à la Citadelle de Québec, la plus importante forteresse britannique construite en Amérique du Nord. Située au sein des fortifications du Vieux-Québec, elle fut construite sur le Cap Diamant, le point naturel le plus élevée de Québec. Elle domine ainsi la ville. Sa fonction défensive et sa situation géographique lui valent le surnom de « Gibraltar d'Amérique ». Le spectacle du changement de la garde, tous les jours à midi, vaut vraiment le déplacement.

UN PEU D'HISTOIRE

Construite entre 1820 et 1831, selon le système de défense de l'ingénieur français Vauban, La Citadelle de Québec est une garnison militaire active. D'abord occupée par des troupes britanniques et l'artillerie canadienne, elle est, depuis 1920, la résidence officielle du Royal 22e Régiment, unique régiment d'infanterie francophone au sein de la Force régulière de l'Armée canadienne. Elle a la forme d'un polygone à quatre angles représentant une étoile et s'étale sur une superficie de 37 acres (2,3 km2).

Le Musée naval de Québec (admission gratuite) est situé dans le port de Québec. On y accède facilement à partir de l'hôtel. Il suffit de se rendre au Château Frontenac, d'utiliser le funiculaire qui vous descend jusque dans la rue Champlain - où il fait bon se balader - et de se diriger vers l'est, en direction des quais, qui seront sans doute occupés par d'imposants navires de croisière, à cette période de l'année.

AGA QUEBEC

à l'hôtel Chateau Laurier Québec Du 22 au 26 octobre 2014

Hôtel Chateau Laurier Québec, 11220 Georges-V Ouest, Quebec, QC G1R 5B8 (418) 522-8108
CPS-ECP Conference 2014, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 **hqg@cps-ecp.ca Fax: (416) 293-2445**

INSCRIVEZ-VOUS EN LIGNE À http://agm.ecpquebec.ca/

Vous devez remplir tous les blancs

Prénom _____ Nom de famille _____ Niveau de formation _____

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

Adresse _____ Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. rés. _____ Courriel _____

Escadrille _____ District _____

Nº de membre _____ Poste _____

Est-ce votre première participation à une conférence nationale? ❑ Oui

FORFAIT REPAS POUR TOUT LE CONGRÈS

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

_____ x $230*/$250 $ = $ _____

Pour pourrez réserver vos repas séparément dans le Hublot de l'été

REPAS INDIVIDUELS DE LA CONFÉRENCE

Repas et soirée du vendredi
vendredi 24 octobre 2014

_____ x 98 $ = _____ $

Dîner de l'AGA
samedi 25 octobre 2014

_____ x 65 $ = _____ $

Banquet et soirée du samedi
samedi 25 octobre 2014

_____ x 100 $ = _____ $

Total = _____ $

*Profitez de la réservation à tarif préférentiel en envoyant votre inscription avant le 14 août 2014.

PAIEMENT

❑ Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de CPS/ECP Conférence 2014. Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

❑ Mastercard ❑ VISA Nom sur la carte _____

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

Signature _____

Restrictions physiques, alimentaires ou autres : _____

Le tarif des réservations effectuées après le 1er juillet 2014 sera plus élevé.

Le siège social réservera les chambres pour les officiers nationaux. Ils recevront un avis par courriel à la fin juin. Si vous n'êtes pas certain que votre nom est sur la liste, veuillez contacter le siège social au hqg@cps-ecp.ca.

Nous encourageons tous les officiers et tous les membres à assister, sans frais, aux séminaires, aux présentations et à l'assemblée générale annuelle. Inscrivez-vous pour avoir accès à la conférence.

POLITIQUE D'ANNULATION

Nous accepterons sans aucuns frais les annulations faites au plus tard le 13 septembre 2014. À compter du 14 septembre 2014, les demandes d'annulation seront sujettes à des frais d'administration de 35 $. Après le 11 octobre 2014, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant prend votre place.

AGA FORMULAIRE D'INSCRIPTION AUX COMPÉTITIONS

Nom : _____

❑ le matériel sera posté ❑ le matériel sera apporté à la conférence

Adresse : _____

Escadrille : _____ Courriel : _____

Cochez votre division et fournissez une brève description de votre projet.

❑ Division 1: Matériel pédagogique _____

❑ Division 2 : Aides à la navigation _____

❑ Division 3 : Artisanat

❑ Section A : Artisanat en général ❑ Section B : Présentations

_____

❑ Division 4 : Album de découpures _____

❑ Division 5 : Publications

❑ Section A : Bulletin de nouvelles ❑ Section B : Histoires, poèmes et contes

_____

❑ Division 6 : Arts visuels

❑ Section A : Photographie ❑ Section B : Peinture/Dessin ❑ Section C : Sculpture

_____

❑ Division 7 : Nouveaux médias

❑ Section A : Meilleur segment du web* dans le portail ECP ❑ Section B : Meilleur segment du web* hors du portail ECP
❑ Section C : Art numérique ❑ Section D : Présentation numérique ❑ Section E : Photographie (numérique et pellicule)

_____

❑ Division 8 : Environnement

_____

*Remplissez un formulaire en ligne pour vous inscrire à la compétition des sites web. La date d'échéance pour la réception des sites web est le 31 juillet 2014; toute modification apportée aux sites web après cette date ne sera pas prise en considération.

SVP, n'expédiez aucun article en compétition avant le 7 septembre 2014.
Tous les bulletins d'inscription et les articles en compétition que vous expédiez doivent être reçus au plus tard le 15 octobre 2014.
Expédiez-les à Marc Lestage, 10455 rue Vanier, Quebec, QC. G2B 3N4.

Pour consulter l'ensemble des règlements, allez à **http://agm.ecpquebec.ca/**