LE HUBLOT

RINTEMPS 2015

CHRONIQUES

Courants d'ici 38
En perspective 39
Le « Jet-Set » 42
Demandez à John 43
Le Villégiateur 49

Les ailes sur le lac

Aux abords du lac Ontario 46

Hommage à John Daniel Richards 45

Photo: Vanessa Schmidt



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

COURANTS D'ICI



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef Escadrille nautique Belœil

n matin de février, j'effectuais une de mes tâches quotidiennes, soit pelleter la neige tombée au cours de la nuit et enlever le tas de boulets durcis laissés dans l'entrée par le chasse-neige, lorsque j'ai entendu un oiseau chanter. Il n'a poussé que trois petites notes, les seules qu'il pouvait se permettre dans ce froid intense. Cela a suffi pourtant à me réconforter et à me laisser une promesse de douceur printanière après cet hiver sibérien. Vivement qu'arrive le printemps et que je sorte enfin mon vélo! La plupart d'entre vous auraient sans doute dit : vivement le printemps que j'aille enfin nettoyer mon bateau! Cela m'a fait penser que cette année, il y aura du nouveau sur le Richelieu.

En effet, un projet immobilier et récréotouristique sera réalisé à Belœil, à l'angle de la rue Richelieu (route 223) et de l'autoroute 20. Il s'agit du *Faubourg du Richelieu*. En plus de la construction d'unités d'habitation et d'un centre de congrès avec hôtel, on prévoit y ajouter un complexe sportif comprenant un terrain de soccer intérieur et une piscine, mais surtout, une marina de 99 places et un terrain pour l'entreposage des bateaux. La marina pourrait même être prête dès ce printemps.¹

En été, lorsque la météo est favorable, le Richelieu est très achalandé, même si bon nombre de plaisanciers n'ont pas de place à quai dans l'une des sept marinas actuellement en service entre le bassin de Chambly et les écluses de St-Ours. Ils doivent donc utiliser une des descentes de bateaux qui se trouvent le long de ce cours d'eau, mais elles offrent peu d'espaces de stationnement. Espérons que ce nouveau projet permettra à certains d'entre eux d'avoir une place à quai, de pouvoir y bricoler, jaser avec leurs voisins puis de partir sur l'eau à leur gré, pour profiter du soleil et du grand air.

Comme j'ai passé les étés de mon enfance au bord de la rivière des Mille-Îles, j'ai de bons souvenirs de la vie au bord de l'eau. Ainsi, les aventures de Georges, le villégiateur, ne me sont pas trop étrangères.

Des années plus tard, mes parents ont déménagé à Oka et mon père a fait de la voile sur le lac des Deux-Montagnes. Il est devenu membre des CPS-ECP au début des années 1980 et il a obtenu son certificat de Navigateur junior. Il a même occupé un poste à la passerelle de l'escadrille Laval, au moment où Jeanne Drolet en était la commandante.

À l'époque, mes deux frères ayant de jeunes enfants et ma mère n'ayant pas le pied marin, j'allais parfois faire de la voile avec lui. Mon père nous a quittés la semaine dernière, à l'âge de 93 ans, sans doute heureux d'aller retrouver ma mère, décédée en mai dernier. Elle n'avait pas le pied marin, mais à 91 ans, elle nageait encore trente longueurs de piscine quatre fois par semaine.

Disons que la dernière année n'a pas été facile pour moi!

Cette année, le congrès annuel des CPS-ECP se tiendra à Niagara Falls. Je vais donc boucler la boucle, car j'ai assisté à mon premier congrès à cet endroit, en 1999. La péninsule du Niagara bénéficie d'un climat plus tempéré que le reste de l'Ontario et, en octobre, la température peut y être encore très agréable. L'endroit est très touristique, mais la magie des chutes opère toujours. D'ailleurs, à une époque, c'était une destination prisée par tous les nouveaux mariés.

Les parents de Serge y sont allés en voyage de noces et lorsqu'il en parle, il dit toujours qu'il s'est rendu là-bas avec son père, mais qu'il est revenu avec sa mère...

Cette année, le thème de la soirée costumée du vendredi soir est « *La croisière s'amuse* ». C'est facile, il suffit de porter une chemise hawaïenne, des shorts et des sandales. Vous trouverez sûrement tout ça au fond de votre garde-robe!

Nouvelle de dernière heure : Aujourd'hui même, M^{me} Krista Kendall, chef, Compétence nationale des conducteurs d'embarcation de plaisance, Sécurité maritime, Transports Canada a approuvé le cours en ligne de sécurité nautique « Cours des CPS-ECP – Carte de conducteur ».

Il en a fallu du temps, mais vaut mieux tard que jamais!

¹ tiré de l'hebdomadaire *Laurier Le Journal*, vendredi 13 février 2015

EN PERSPECTIVE



Joe Gatfield, NJ, commandant en chef Escadrille nautique Windsor

ans ce numéro, chacun des membres du Comité exécutif a été mis à contribution.... pour donner des nouvelles de leur département ou pour nous faire part d'une expérience personnelle dont tous les membres pourraient bénéficier.

En janvier, j'ai eu quelques occasions uniques. La première consistait à visiter le Salon nautique international de Toronto où j'ai pu constater de visu l'accueil réservé par le public au Simulateur de conduite d'embarcation à moteur (SCEM). Ce fut une expérience très enrichissante de voir l'expression des jeunes participants à la barre de cet appareil et celle des nombreux spectateurs. Le simulateur a d'ailleurs remporté l'un des Prix du Conseil canadien de la sécurité nautique, à titre d'initiative visant la sécurité nautique au Canada.

J'ai aussi assisté à la réunion annuelle des *United States Power Squadrons* et j'ai noté quelques nouvelles qui pourraient vous intéresser. Premièrement, Brunswick Corporation signale que les ventes de bateaux sont à la hausse, ce qui a été confirmé par les statistiques actuelles des salons nautiques au Canada. Deuxièmement, mais plus important, les statistiques de décès enregistrées par La Garde côtière des États-Unis sont les plus faibles de tous les temps. Vous pouvez en être fiers, car vous avez contribué à atteindre ce record, grâce à votre travail en classe, au Programme de courtoisie des embarcations de plaisance et à tous les autres événements de sécurité nautique que vous avez coordonnés. C'est notre mission! Merci à tous!

Robert Pepin, <u>PA</u>, officier exécutif national Congrès annuel de Québec

Encore une fois cette année, nous avons assisté à un excellent congrès annuel, sous l'excellente direction de Tracie Berekoff, P, présidente des congrès nationaux. Merci à Jean-Robert Lavergne, PA, et à son équipe; ils ont fait de ce congrès un événement mémorable. Le choix des plats était surprenant et leur qualité, excellente; les participants ont apprécié les activités sociales et particulièrement les excursions. Si vous y étiez, vous avez probablement remarqué le changement de cap du congrès, car une journée entière a été consacrée aux réunions portant sur l'administration des escadrilles et des districts. L'an prochain, ne manquez pas notre rendez-vous, au congrès de Niagara Falls.

Don Griffin, PA, officier national à la formation

Comme je l'ai indiqué dans le dernier numéro de ce magazine, le Département de la formation continue à mettre en service des livres électroniques pour tous nos cours. Cependant, nous continuerons à offrir des livres imprimés aux étudiants qui les préfèrent. Le 19 février dernier, Transports Canada a approuvé le cours en ligne « Cours des CPS-ECP - Carte de conducteur ». Depuis janvier dernier, cinq escadrilles donnent le nouveau cours Matelotage. En février dernier, la nouvelle version bêta en deux parties de Boating Essentials (version anglaise de Navigation nautique) a été testée. Ces deux parties sont Navigation nautique à vue et Navigation sur la carte nautique, auxquelles des sujets de Navigation de plaisance ont été ajoutés. En septembre 2015, la version finale anglaise devrait être prête pour les classes. Nous poursuivons l'utilisation de webinaires de communication en 2015 pour nous assurer que les membres du département ont la plus récente information à leur disposition. Les commandants de district sont également invités à assister aux webinaires. Nous prévoyons actuellement offrir quatre à cinq webinaires par année, en plus des deux réunions nationales de la formation, au printemps et à l'automne.

Jim Brown, M, officier administratif national

Au moment où vous lirez cet article, l'hiver sera presque terminé et les préparatifs pour remettre le bateau à l'eau seront, une fois de plus, au centre de vos activités.

Pendant que vous vous préparez à une autre saison sur l'eau, n'oubliez pas de renouveler votre adhésion aux CPS-ECP et, pendant que vous le faites, profitez-en aussi pour remplacer ce drapeau aux couleurs délavées par un drapeau neuf.

En arborant le drapeau des CPS-ECP sur l'étrave de votre bateau, vous montrez non seulement votre adhésion à la plus importante organisation nautique au Canada, mais les autres plaisanciers verront que vous avez pris des mesures pour être un plaisancier bien informé, et que votre adhésion contribue à soutenir les efforts des bénévoles en matière de sécurité nautique. En 2015, soyez fier d'être membre, hissez notre drapeau et naviguez en toute sécurité.



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 Schimdt

Mise en page Liz Laverty

Photographe Don Butt, PA

Traduction Lise Blais Jocelyne Guimont Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique Jocelyne Guimont Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction

Charles Beals
Richard Bee, <u>PA</u>
Jim Brown, M
Joan Eyolfson Cadham, M
Elizabeth Caron
Joseph Gatfield, NJ
Don Griffith, <u>PA</u>
John Gullick, <u>PA</u>
John Hinksman, NS
Cathie Johnstone
Robert Pepin, <u>PA</u>
James R. Hay, NJ
Doug Stewart, PA

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 Courriel: lehublot@cps-ecp.ca Internet: www.cps-ecp.ca

Directeur général Walter Kowalchuk

Cathie Johnstone, secrétaire nationale

C'est de nouveau la période où nous commençons à penser aux Prix nationaux de bénévolat. Voici l'occasion de donner à quelqu'un la reconnaissance qu'il mérite, en présentant sa candidature pour un prix national. Allez sur le site **www.cps-ecp.ca** des membres et cliquez sur Mouillage des membres/Bénévolat. Nous avons apporté quelques modifications au processus de mise en candidature, ce qui vous permet de proposer plus facilement un bénévole dévoué. En 2014, le Comité des prix nationaux a mis en place un nouveau processus; les lauréats seront avisés avant le congrès, ce qui leur donnera l'occasion d'assister à l'assemblée générale annuelle et de recevoir le prix en personne.

Nous avons eu la chance d'obtenir de Cowan Insurance Group qu'il commandite le prix prestigieux de Bénévole national de l'année. Cette commandite comprend le transport et l'hébergement et permet au récipient d'assister à l'AGA nationale.

J'espère que vous prendrez le temps de proposer un de vos bénévoles, pour qu'il reçoive ce prix.

Doug Stewart, PA, officier national aux finances

Le 31 mars est la date de fin d'exercice financier pour toutes les escadrilles et tous les districts des CPS-ECP. Des ressources permettent aux trésoriers des escadrilles et des districts de s'acquitter de leurs tâches. Le Système de gestion en ligne des CPS-ECP Web (affectueusement surnommé WBAS) contient tous les formulaires et les renseignements appropriés pour compléter les états financiers annuels des escadrilles et des districts. Les comités d'examen des finances des escadrilles et des districts trouveront tout ce qui leur est nécessaire sur le WBAS.

Si les trésoriers ont besoin d'aide ou s'ils ont des questions ou des préoccupations, demandez-leur de contacter l'officier national aux finances, Doug Stewart, à **nfo@cps-ecp.org**.

Richard Bee, PA, ex-commandant en chef

Voici les nouveaux renseignements des comités TI (Technologie informatique) : Le projet de remplacement de notre Système de gestion en ligne (WBAS) par l'Association Server Version 3 est en bonne voie. Le fournisseur convertit présentement notre ancien processus WBAS au nouveau logiciel Association Server et crée un environnement de tests qui permettra de commencer un programme d'essai et des tests préliminaires au début de mars. Une fois ces tests terminés, nous ferons l'essai officiel du serveur. Yves Dauphinais, P, président du Comité national de la technologie informatique, du soutien et des communications, est à la recherche de bénévoles pour aider aux tests. Le nouveau serveur fournira de nouvelles fonctions, comme le soutien pour tous les navigateurs Web, et bâtira une base solide pour de futures améliorations.

COURIER DES LECTEURS

Dans son article intitulé Trois jours inoubliables qui a paru dans le numéro d'hiver 2015 du Hublot (page 49), Inga Chisholm affirme : « Jim a aussi appris que naviguer sans VFI (vêtement de flottaison individuel) équivaut à conduire sans ceinture de sécurité et il lui en a donc coûté trois points d'inaptitude sur son permis de conduire. » Après vérification auprès de l'OPP et de la Sureté du Québec, je peux vous affirmer que cette information est inexacte. Les deux infractions n'ont aucun lien entre elles. Cependant, ne pas avoir de VFI ni de gilet de sauvetage à bord peut entraîner une amende de 250 \$ en Ontario, en plus de frais régionaux, mais aucun point d'inaptitude n'y est rattaché dans aucune province.

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



Charles Beall, officier juridique national

es vêtements de flottaison individuels (VFI) sur notre voilier Tartan de 45 pieds, *Chequers II*, se gonflent automatiquement si la personne qui les porte se retrouve à l'eau. Je me suis toujours interrogé sur leur efficacité et sur le temps qu'ils prennent pour se gonfler. Je voulais les tester, mais j'avais décidé d'attendre l'été qui vient pour le faire, soit le moment où les cartouches arriveraient à leur date d'expiration. La cartouche de remplacement coûte 90 \$ (taxes incluses). Cependant, j'ai pu en faire l'expérience beaucoup plus tôt que je ne l'avais prévu.

Nous étions amarrés à notre ponton au centre nautique Bayport, à Midland, dans la baie Georgienne en Ontario. Les amarres étaient frappées mollement et le câble électrique était branché à l'alimentation du quai. Le vent a fraîchi, j'ai donc décidé de resserrer les amarres. J'étais entièrement absorbé à ajuster la garde montante avant en fonction du vent et je ne prêtais aucune attention à ce qu'il y avait sur le quai. Lorsque j'ai resserré l'amarre, elle s'est désengagée du chaumard et a glissé vers l'arrière. Dans l'espoir de la rattraper, j'ai pris fermement appui sur le quai, mais j'ai marché sur le câble électrique. Ce dernier a roulé sous mon pied et je suis tombé à l'eau.

Comme je portais mon VFI, quelque chose de jaune a explosé autour de moi. Lorsque j'ai recouvré mes esprits, j'ai réalisé que j'étais à l'eau, le cou enserré jusqu'aux oreilles par un tube jaune. Mon corps était suspendu à cette chose et je ne pouvais pas bouger beaucoup, mais je flottais et ma tête était hors de l'eau.

Ce jour-là, j'en ai appris beaucoup sur mon VFI. Il se gonfle très rapidement. Le VFI était déjà déployé et mes cheveux n'étaient même pas complètement mouillés. Cependant, ce n'est pas une très bonne idée de le porter sans l'ajuster correctement. Les différentes courroies sont très difficiles à resserrer une fois à l'eau. C'est avant de tomber à l'eau qu'il faut faire corps avec son VFI, car les mouvements sont grandement restreints, une fois que le col jaune s'est gonflé. J'ai aussi appris qu'il est très facile de vérifier si la cartouche est correctement installée. Il suffit de gonfler légèrement le gilet à la main avec l'embout puis de le laisser reposer toute la nuit. S'il est toujours gonflé au matin, la cartouche est correctement placée.

Lorsqu'il y a du mauvais temps, il faut être prêt à affronter les problèmes et porter son gilet de sauvetage ou son vêtement de flottaison pour circuler sur le pont. Même par beau temps, un événement soudain peut requérir notre présence à la proue et détourner notre attention de la vague d' une autre embarcation. Les navigateurs de 20, 30, peut-être 40 ans se déplacent peut-être avec agilité d'un bout à l'autre du bateau, mais les plus âgés ont moins d'équilibre.

Lorsque Karon et moi naviguons, nous portons toujours nos VFI. D'ailleurs, les modèles autogonflables sont confortables, même par temps chaud. Si par malheur l'un de nous tombe à l'eau, la personne restée à bord doit se concentrer sur la manœuvre soit, tourner le bateau, retrouver la personne à la mer et la remonter rapidement. Savoir que la personne à la mer porte son VFI réduit beaucoup le stress.

Ça fait 60 ans que je navigue et je ne suis jamais tombé à l'eau, sauf cette fois-ci, à quai.

Nous mettons toutes les chances de notre côté. Nous avons choisi de porter nos VFI lorsque nous naviguons sur notre voilier.



Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Entretien de la remorque

Avec l'arrivée prochaine de la saison estivale, qui commence de façon non officielle la fin de semaine du 2 au 4 mai, c'est-à-dire bientôt, les autoroutes et les descentes de bateaux risquent d'être fort achalandées. Même si les policiers organisent chaque année des *opérations éclair de sécurité*, il arrive encore trop souvent que des familles voient leur planification aller de travers : leur minifourgonnette surchargée, tirant derrière la remorque du bateau en équilibre instable, à laquelle il manque une roue, ou pire, et le flot des voitures qui les dépassent...En prenant soin d'effectuer un peu d'entretien préventif, vous vous assurez de vous rendre à destination sans problème.

Avant d'entreprendre votre première sortie de l'année, passez en revue cette liste de vérification pour vous assurer que votre remorque est en bon état de marche.

- 1. Pneus: Gonflez les pneus de la remorque à la pression d'air maximum, selon le taux indiqué sur le flanc du pneu. Assurez-vous qu'ils sont gonflés à bloc. Comme les pneus ont tendance à se craqueler, vérifiez bien l'état des flancs du pneu, puis assurez-vous que l'usure de la bande de roulement est uniforme. N'oubliez pas de vérifier aussi le pneu de rechange il ne sera d'aucune utilité s'il est dégonflé. Si vous devez remplacer les pneus de votre remorque, vous pouvez en trouver à bon prix, et qui sont déjà munis d'une jante, ce qui vous évitera d'aller au garage pour faire le remplacement.
- 2. Paliers: Les défaillances de palier (ou roulement) sont la principale cause pour laquelle on voit des remorques en panne sur le côté de la route. Bon nombre de remorques de bateau ont un raccord de graissage sous le bouchon de protection; vous pouvez donc appliquer régulièrement un peu de graisse avec un pistolet. Sinon, assurez-vous que les roulements sont suffisamment graissés avant de partir.

- **3. Feux :** Allumez les phares de votre véhicule et assurezvous de leur bon fonctionnement. Si ce n'est pas le cas, vérifiez s'il y a un bon contact à la prise et si le fil de mise à la masse touche bien le cadre de la remorque. Remplacez les ampoules au besoin.
- **4. Chaînes :** Les chaînes de sécurité doivent être solidement attachées à la remorque sans traîner sur le sol. Des chaînes usées seront refusées au test d'inspection de sécurité, car elles seront jugées inadéquates. Remplacez-les! Vous devriez toujours les croiser sous la flèche d'attelage de la remorque.
- **5. Dispositif d'attelage :** La boule de votre voiture doit avoir les dimensions appropriées au dispositif d'attelage de la remorque. La plupart des remorques de bateau requièrent une boule de 1 % ou 2 po (4,8 ou 5 cm), mais celle-ci peut atteindre 2 ⁵/₁₆ po (5,8 po). Le dispositif d'attelage doit s'emboîter de façon sécuritaire sur la boule, puis être verrouillé au moyen d'un cadenas ou d'une goupille, pour être conforme à la loi.
- **6. Treuil :** Le câble ou la courroie du treuil ne doit pas être usé ni effiloché. Le treuil doit tourner librement et ses pièces mobiles doivent être bien huilées.
- **7. Courroies :** Vous pouvez avoir une remorque en parfaite condition, mais si les courroies sont usées, effilochées ou séchées, votre bateau ne sera pas en sécurité et c'est illégal. Le bateau doit être attaché de façon sécuritaire. Si vous doutez de la qualité des courroies, remplacez-les.

Une fois par année, si vous mettez un peu d'argent et de temps à l'entretien de votre remorque, vous éviterez de vous retrouver sur le bas-côté de la route. N'oubliez pas que les remorques de bateau sont conçues pour supporter le poids d'un bateau, pas d'un bateau chargé de toutes les provisions de la fin de semaine. Je sais que l'idée est tentante, mais aucune bonne mesure d'entretien ne peut empêcher une remorque trop chargée d'aller à la catastrophe.



John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

On me pose souvent des questions sur les coups de chaleur et le mal de mer. Je réponds toujours en référant la personne au chapitre 4 (page 45) du manuel (rév. 2014) du cours *Sur l'eau*, intitulé *La sécurité avant tout*. Voici ce qu'on y trouve :

Le mouvement du bateau et des vagues conjugués à l'exposition au soleil, au vent, au bruit et à la consommation d'alcool peuvent provoquer le mal de mer. Celui-ci va se manifester par la perte d'équilibre, le manque de coordination, le jugement altéré, la lenteur à réagir. Même la vue et l'ouïe peuvent être affectées.

Peu de passagers s'en soucient, car ils se fient au chef de bord pour faire ce qu'il faut. Mais qu'arrive-t-il si le chef de bord est sérieusement malade? Si les passagers ou équipiers avaient reçu la formation appropriée, ils pourraient prendre le bateau en charge en toute sécurité.

Épuisement dû à la chaleur

La personne affectée par un épuisement dû à la chaleur éprouve une fatigue extrême à la suite d'une baisse significative de sa pression artérielle, donc de la diminution du volume de sang circulant dans son corps. Cela est causé par une perte de liquides organiques et de sels minéraux après une longue exposition à la chaleur.

Coup de chaleur

Le coup de chaleur est beaucoup plus sérieux que l'épuisement dû à la chaleur. Il se produit lorsque la température corporelle d'une personne exposée à une chaleur excessive devient dangereusement élevée. À ce stade, le corps n'est plus capable de se refroidir et il continue à surchauffer.

Mal de mer

Le mal de mer est une forme de mal des transports caractérisé

par un état nauséeux, accompagné de vertige dans les cas extrêmes. Il apparaît chez les sujets sensibles après qu'ils aient passé quelques temps sur une embarcation en mouvement.

La cause réelle, ce sont les signaux contradictoires que reçoit le cerveau. Les yeux voient un environnement stable, comme les parois du bateau, alors que les senseurs de l'équilibre dans l'oreille interne perçoivent un environnement en mouvement. À la réception de ces signaux contradictoires, le corps se met en alerte et donne le signal de cesser toutes activités, entre autres la plus complexe, soit la digestion.

Reconnaître les symptômes Symptômes de l'épuisement dû à la chaleur :

- peau très chaude et rouge;
- transpiration abondante;
- étourdissements;
- fatigue extrême;
- nausée (ou sensation de malaise);
- vomissement
- pouls rapide (tachycardie);
- confusion;
- urine moins abondante et de couleur plus foncée que la normale.

Symptômes du coup de chaleur :

- température élevée: 40°C (104°F) ou plus;
- transpiration abondante mais qui arrête soudainement;
- accélération du rythme cardiaque;
- respiration haletante (hyperventilation);
- crampes musculaires.

Symptômes du mal de mer (en ordre d'apparition) :

- pâleur maladive;
- bâillement, apathie,

- sensation de froid (frissons) ou de chaleur;
- sueur froide sur la lèvre supérieure ou sur le front;
- salivation excessive;
- maux de tête, vertiges;
- bourdonnement dans les oreilles;
- estomac chamboulé, fatigue, ou somnolence;
- nausée et vomissement;
- évanouissement.

Traitement

Traitement de l'épuisement dû à la chaleur :

- transférer rapidement la victime dans un endroit frais;
- faire boire des liquides, de préférence de l'eau;
- éviter l'alcool et la caféine;
- appliquer sur la peau, des compresses d'eau fraîche, pas froide;
- desserrer les vêtements et ventiler l'emplacement.
- La victime devrait se sentir mieux au bout d'une demiheure.

Traitement du coup de chaleur :

Toujours appeler une ambulance si on soupçonne une personne d'être victime d'un coup de chaleur. En attendant l'ambulance, il faut :

- placer rapidement la personne dans un endroit frais;
- augmenter la ventilation en ouvrant une fenêtre ou en utilisant un ventilateur;
- si la personne est consciente, lui faire boire de l'eau, mais n'administrer aucun médicament comme de l'aspirine ou de l'acétaminophène;
- asperger la peau d'eau fraîche, mais pas froide (15-18°C); on peut couvrir la victime de serviettes ou draps humides;
- ne pas immerger la victime dans l'eau, laisser ce soin au personnel médical;
- masser délicatement la peau pour favoriser la circulation sanguine;

- si la victime fait des convulsions, sécuriser l'environnement en déplaçant les objets qui pourraient la blesser, (ne pas l'entraver de force et ne rien mettre dans sa bouche);
- si la victime est inconsciente et qu'elle vomit, la placer dans la position latérale de sécurité et s'assurer que rien ne bloque ses voies respiratoires.

Traitement du mal de mer :

Il est facile de se procurer des médicaments efficaces contre le mal de mer. Certains sont en vente libre comme la Cinnarizine/ Stugeron et d'autres s'obtiennent sous ordonnance comme le dimenhydrinate, la scopolamine et la prométhazine (sous forme de timbres transdermiques ou de comprimés). La prométhazine est reconnue pour causer de la somnolence, mais cet effet est contrecarré par l'éphédrine. Cette combinaison est familièrement appelée le « cocktail de la Garde côtière ».

On peut aussi contrôler le mal de mer par des moyens nonmédicamenteux :

- confier la barre à la personne souffrante en lui demandant de surveiller l'horizon;
- lui faire mâcher de la racine de gingembre;
- rechercher et appliquer une pression légère sur le point de pression à l'intérieur du poignet de la victime, environ à l'endroit où on sent son pouls.

Le chapitre 4 du manuel *Sur l'eau* couvre toutes sortes d'éléments de sécurité concernant autant le bateau, que l'équipage et les passagers. Bien que ce cours s'adresse surtout aux personnes qui veulent obtenir leur carte de conducteur d'embarcation de plaisance, il contient énormément d'information et il devrait être lu et relu par tous ceux qui naviguent. C'est un excellent outil de référence et on peut se procurer une copie papier au coût de 20 \$ en allant sur le site : www.ecpquebec.ca

Les prix CASBA 2014 décernés à des membres des CPS-ECP

Les Prix canadiens de sécurité nautique rendent hommage à ceux qui travaillent à une navigation de plaisance plus sûre. Chaque année, environ 15 millions de Canadiens sur nos voies navigables bénéficient des efforts de personnes et d'organismes semblables. Les reconnaître est important et raconter leurs récits servira à en inspirer d'autres.

De gauche à droite : Mike Smith, Bob Brandenstein, John Hinksman, Gavin England et Joseph Gatfield



Hommage à l'ex-commandant en chef, John Daniel Richards, 24 août 1922 — 19 janvier 2015

V/C/R W. F. Taylor, PA

Don nombre de membres actuels des CPS-ECP ne connaissent le commandant en chef retraité John Richards, NS, que par son nom qu'ils ont lu sur la liste des ex-commandants en chef.

Mais, qui était John? Il a adhéré aux CPS-ECP en 1963 et il s'est investi immédiatement dans la vie de son escadrille. Il a été commandant de l'escadrille Ottawa. puis commandant du Rideau.. Au national, il a été officier de liaison, officier administratif et exécutif, et finalement commandant en chef. de 1985 à 1987. Durant toutes ces années de service, il a suivi tous les cours jusqu'à compléter son certificat avant de prendre la tête de l'organisation.



Après son terme de commandant en chef, il a été le secrétaire-trésorier de la Fondation des CPS-ECP. Il a représenté notre organisation auprès des *United States Power Squadrons*, de la *United States Coast Guard* et de ses auxiliaires, du service météorologique américain (NOAA) et des autres instances américaines de sécurité nautique. John a aussi été l'un des fondateurs du Conseil canadien de la sécurité nautique. Il a été membre des comités consultatifs canadiens sur les normes de construction des petites embarcations de plaisance, des gilets de sauvetage et des VFI. Il a aussi participé à l'élaboration de la Loi canadienne sur la marine marchande de 2001.

John a été très actif au Comité exécutif national. De 1985 à 1987, il a rédigé ou contribué à la rédaction de nombreux documents, dont ceux du Comité de planification. Il considérait comme son plus grand succès ses relations avec les gestionnaires de Parcs Canada dans la gestion du canal Rideau. Il les a convaincus d'opérer le canal non seulement pour contrôler le niveau de l'eau, mais surtout pour servir aux principaux utilisateurs, les plaisanciers. En 2007, il a même œuvré à faire classer le canal Rideau au patrimoine mondial de l'UNESCO.

À titre d'ingénieur en structure, John a occupé des postesclés dans les industries reliées aux infrastructures et aux pâtes et papiers. Il était membre à vie de l'Institut canadien des ingénieurs.

John est toujours demeuré actif auprès de son escadrille et de son district. Il était spirituel, il aimait les gens et possédait un merveilleux sens de l'humour. Il préférait le téléphone aux moyens de communication impersonnels. John a aimé les bateaux dès son jeune âge. Son yacht Chris-Craft Sedan de 34 pieds, *Lynda IV*, un vieux bateau en bois datant de 1939 faisait sa joie et sa fierté. Il l'a toujours entretenu avec amour. John et sa famille ont largement bourlingué sur ce bateau. Leur plaisir de naviguer était contagieux.

J'ai connu John en 1973 alors qu'il donnait le cours *Navigation de plaisance*. Aidé par Bob Wandless et Evelyn Clue, il donnait des cours ponctués d'anecdotes, d'histoires et de traits humoristiques et il répondait à toutes les questions. Dans la vie comme sur l'eau, John avait à ses côtés un merveilleux co-capitaine, Wilma, dont le support à permis au capitaine de réussir ce qu'il entreprenait. Elle aussi était membre de l'escadrille où elle a amassé 29 galons de mérite.

John a été un mentor pour plusieurs et ses habiletés de meneur ont bénéficié à plusieurs organisations. Il ne se tenait pas dans la marge, ni ne restait assis au bord de la clôture. Il prenait ses responsabilités très au sérieux, pour le plus grand bonheur de tous.



Elizabeth Caron Escadrille nautique Lac St-François

u printemps 2014, la nature a pris tout son temps avant de revêtir ses couleurs de saison. Les plaisanciers ont donc pris leur mal en patience et ont dû composer avec un retard forcé d'environ trois semaines. Au convoyage de *Rhéa*, de ses quartiers d'hiver à Morrisburgh en Ontario, vers son port d'attache de Kingston, nous sommes témoins, chaque printemps, de la nouvelle génération d'oiseaux qui vivent le long du fleuve.

Ainsi, les plateformes mises à la disposition des balbuzards pêcheurs sont normalement déjà toutes occupées par des couples nicheurs, les berges sont parcourues par des canards de toutes espèces, à la recherche de nourriture pour leur progéniture et le ciel est rempli de voiliers d'oies et de bernaches. Ce spectacle, nous l'observons avec un espoir renouvelé, une confirmation que la nature persévère, même dans un monde qui lui est parfois si hostile.

L'année dernière, c'est donc avec une grande inquiétude que nous avons constaté l'absence de signes de vie, des plateformes encore inhabitées et des berges trop tranquilles. Heureusement, avec le temps qui a passé, les oiseaux sont enfin revenus et une nouvelle génération a bel et bien pris sa place au sein du fleuve.

Nous vous proposons donc une visite des berges d'un lac, le premier des Grands Lacs, le lac Ontario. Un reportage photographique sur ces animaux qui ont le don de voler.



L 44°17'57"N; Lo 76°16'52" W

Avant de rejoindre cette petite mer, *Rhéa* remonte le chenal canadien pour petites embarcations. Nous empruntons moins souvent cette voie d'eau plus étroite, car Rhéa a du mal à garder ses voiles gonflées. Quand le temps calme règne un peu partout, il nous arrive de vouloir changer de paysage. Bonne décision, car le seigneur des lieux revient de la pêche. Un couple de balbuzards pêcheur (photo 1) partagera une belle prise.

L 43°55'36"N; Lo 76°36'53"W

Puis, le large nous appelle. *Rhéa* fait route vers le sud, cap sur l'île Main Duck du Parc national du Canada des Mille-Îles. La côte d'une des anses s'anime. Des canards au profil plus élancé qu'un malard se dorent au soleil. Notre excursion en annexe s'annonce pleine de découvertes. Quelques coups de rames et nous pouvons identifier l'espèce. De grands harles,

sans doute une femelle et ses trois jeunes, profitent du soleil. Leurs couleurs dorées contrastent avec les galets gris de la berge. Ils décident de rejoindre l'eau et gardent une distance jugée sécuritaire de notre embarcation. C'est la première fois que nous avons la chance d'admirer ces visiteurs à l'île Main Duck.

L 43°55'29"N; Lo 76°36'53"W

Un peu plus loin, à l'entrée de la petite baie bien protégée *School House*, un faucon pèlerin (photo 2) scrute son terrain de chasse du haut de son perchoir. Déjà observé à plusieurs reprises sur l'île, nous n'avions qu'aperçu le prédateur, bien haut dans les airs. Cette fois, il est là, un représentant d'une espèce en péril au Canada. Celui-ci est en bonne forme et trouve son compte parmi les petites espèces d'oiseaux qui peuplent l'île.



3 : Petit chevalier, 4 : Sternes pierregarins, 5 : Cygnes siffleurs, 6 : Cygnes tuberculés

L 44°01'38"N; Lo 77° 41'09"W et L 44°00'20"N; Lo 77°42'56"W

À partir de l'île Main Duck, des vents favorables nous conduisent à Brighton, une grande baie bien protégée bordée par le parc provincial de Presqu'île. Le lac Ontario abrite deux espèces de cygnes, siffleurs (bec noir) et tuberculés (photos 5 et 6), qui fréquentent souvent cette baie. Pour ceux qui désirent une navigation plus tranquille, le canal Murray permet de rejoindre la baie de Quinte et ses méandres et ainsi éviter de contourner la pointe Petre.

L 44°03'49"N; Lo 76°13'46"W

Des vacances et la chance de naviguer plus loin nous emmènent en terre étrangère, en eaux américaines dans la baie de Chaumont. Les guides d'observation mentionnent la présence de guifettes noires au nord de la baie. Un groupe de sternes pierregarins (photo 4) et caspiennes nous accueillent. Les juvéniles pierregarins sont très semblables aux juvéniles de la guifette noire, mais aucun adulte n'est en vue, ce sera pour une prochaine fois.

L 44°03'57"N; Lo 76°13'33"W

Tout près, dans le fond d'une anse, un petit chevalier (photo 3) est à la pêche. Une longue approche me permet d'observer cet échassier de près sans l'effrayer. Avec élégance, il parcourt la zone marécageuse à la recherche de petits poissons ou de crustacés.

Le lac Ontario offre de nombreux habitats fréquentés par des dizaines d'espèces d'oiseaux. Pas toujours visibles, ces oiseaux sont pourtant là, à se nourrir et à se reproduire d'où l'importance de protéger tous ces milieux.



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

'ai un souvenir que je chéris tout particulièrement, c'est celui des étés de ma jeunesse que je passais au chalet familial. Le chalet était situé sur la rive du fleuve Saint-Laurent à un endroit où il s'élargit et sert de réservoir au barrage hydro-électrique Beauharnois. Ainsi, le niveau de l'eau y variait très peu, soit à peine quelques centimètres, quinze au maximum.

L'étendue du plan d'eau près duquel est situé un chalet peut faire une différence, car la météo locale a un impact immédiat sur les petits lacs et rivières. Cependant, les plus grands lacs et les fleuves sont aussi affectés par les conditions météorologiques locales, mais ils le sont aussi par ce qui se passe en amont. Les navigateurs du Saint-Laurent sont toujours un peu inquiets de l'effet de l'hiver précédent. Pour le villégiateur, il est important de ne pas avoir à se soucier de la montée ou de la baisse des eaux, parce que cela peut avoir un effet sur la valeur de sa propriété. Désormais, on peut s'attendre à un réchauffement climatique et s'y préparer, mais serons-nous submergés?

Qu'arrivera-t-il cet été?

Dernièrement, Georges a appris, en écoutant les nouvelles que les neuf années les plus chaudes jamais enregistrées se sont produites au cours des dix à vingt dernières années. Il s'est alors vraiment inquiété pour le prochain été. Curieux, Georges s'est assis à son ordinateur pour consulter internet, sa source favorite pour obtenir de l'information. Certains sites stipulaient qu'il n'y avait rien à craindre, d'autres niaient les changements climatiques, d'autres encore affirmaient que seuls ceux qui profitent de l'industrie pétrolière nient ces changements. Il est tombé sur des prédictions de chaleur extrême, de sécheresse, d'incendies majeurs, de famines, sans oublier toute la série des

tempêtes et catastrophes, soit ouragans, typhons, moussons, pluies torrentielles, coups de vent, inondations, froid glacial, chutes de neige surabondantes, verglas, blizzards.

Georges a même trouvé un site où on mentionne un incident considéré comme la première marée noire de l'histoire. En 1907, la goélette à sept-mâts *Thomas W. Lawson* s'est brisée près des îles Scilly (au sud-ouest de la Grande-Bretagne) et a perdu sa cargaison de 58 000 barils d'huile de paraffine légère. Les curieux peuvent lire l'article à ce sujet au lien suivant : http://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_W._Lawson_%28ship%29.

Peu rassuré par tant d'idées contradictoires, Georges se demande toujours comment préparer son été de villégiature. Il ne veut surtout pas revivre la fois où il ressemblait plus à un homard bouilli qu'à un être humain, ni garder dans sa voiture ses palmes et son tuba en cas de tempête.

Georges a donc décidé de consulter le responsable de l'environnement à son escadrille nautique. Celui-ci pourrait organiser une présentation sur les changements climatiques et donner des conseils pour se préparer à une catastrophe possible. Après tout, il y a eu d'excellents ateliers sur le sujet au congrès annuel.

Georges a même eu la bonne idée de recruter ses voisins pour nettoyer les rives du lac. Ils pourraient imaginer ensemble des mesures à prendre pour faire face aux problèmes climatiques de leur coin de pays.

Puis, Georges a commencé à s'inquiéter au sujet de sa fosse septique. Il s'est dit qu'il y avait peut-être une meilleure façon de gérer ce genre de déchet. Il a pensé à installer une toilette à compostage, mais sa femme a mis un holà! Pas question d'installer une « bécosse » dans la cour arrière. De toute façon, le catalogue Eaton n'existe plus...



Bienvenue à Niagara Falls!

Les membres du district Niagara vous invitent à assister au 77° congrès annuel des CPS-ECP, qui se tiendra à l'hôtel Hilton Niagara Falls/Fallsview Hotel & Suites Host Hotel, du 21 au 24 octobre 2015. Haut de 53 étages, cet impressionnant édifice offre une vue imprenable sur les chutes du Niagara, soit le « fer à cheval » et les « chutes américaines », et vous serez aux premières loges pour admirer cette merveille de la nature. L'hôtel est situé à 90 minutes du centre-ville de Toronto et de l'aéroport international Pearson (YYZ).

Avec des chambres pouvant accueillir jusqu'à six adultes, le Hilton Niagara Falls est aussi en mesure de recevoir des familles. La tour nord de l'hôtel comprend des suites décorées de boiseries donnant une touche chaleureuse et d'une salle de bain spacieuse agrémentée d'un bain-tourbillon pour deux.

Situé au 33° étage, le restaurant *The Watermark* vous permet de savourer des mets variés, tout en ayant une vue spectaculaire sur les chutes. Terminez votre soirée dans une atmosphère romantique en écoutant de la musique en direct, un verre de champagne à la main, au *Myst Lounge*. Optez pour des viandes grillées sur le feu au *Brasa Brazilian Steakhouse* ou dégustez votre plat italien favori au *Romano's Macaroni Grill*.

D'un accès facile à partir de Toronto, Hamilton et Buffalo, NY, cet hôtel de la péninsule du Niagara est un point de rencontre idéal pour tenir le congrès annuel. Retrouvez vos collègues dans une salle de réunion accueillante ou assistez à une soirée mémorable dans la grande salle de bal. Continuez à garder la forme en utilisant les appareils de musculation et cardio du centre de conditionnement physique de l'hôtel. Amusez-vous avec les enfants dans la piscine ou sur les glissades d'eau *Falls Adventure*, longues de 30 pi.

Le thème de la soirée costumée du vendredi soir est « *The Love Boat* », en français, « *La croisière s'amuse* ». Donc, remettez vos tenues de croisière des années 1980 et venez

vous amuser. Si vous êtes trop jeunes pour avoir vu cette émission ou trop vieux pour vous en rappeler, allez consulter Google. Une fois sur le site, vous verrez plusieurs photos et vidéos qui vous donneront une idée de l'atmosphère, ce qui vous aidera à « préparer votre soirée-croisière » à Niagara.

EXCURSIONS

Nous avons planifié une visite de vignobles qui vous fera découvrir cette richesse de notre région, avant de faire un arrêt dans la région historique de Niagara-on-the Lake, où vous pourrez faire quelques achats.

Nous vous offrons un tour de ville comprenant un arrêt à proximité des chutes, pour ensuite suivre la rivière jusqu'à la gorge, où l'eau tombe dans un bassin après une courbe serrée. Le Whirlpool Aero Car est une cabine de funiculaire qui survole les rapides et permet d'avoir une vue spectaculaire des remous en dessous, ainsi que des passagers des embarcations Whirlpool Jet Boats, qui se font copieusement arroser dans les remous.

Nous avons organisé une excursion qui plaira surtout aux couples. Elle comprend une visite au centre commercial *Niagara Outlet Collection Mall*, qui abrite une centaine de magasins offrant des marques connues, comme vous en trouvez seulement dans la ville de New York. Pendant ce temps, le conjoint pourra aller visiter l'écluse n°3 du canal Welland situé tout près, lequel fait partie de la voie maritime du Saint-Laurent. La vue est superbe et on y trouve des expositions expliquant le fonctionnement de l'écluse. S'il est chanceux, il pourra assister au passage d'un gros navire dans l'écluse et observer les manœuvres pour l'élever ou l'abaisser.

L'excursion à ne pas manquer est certainement celle qui vous permet d'aller au pied des chutes, à bord d'un des tout nouveaux bateaux construits par Hornblower Niagara Cruises – c'est fabuleux!





Si vous avez le goût de vous amuser, allez visiter Clifton Hill qui offre plusieurs attractions, dont la visite de musées non traditionnels et un tour à bord du Niagara Skywheel, où vous aurez une vue spectaculaire des chutes. Faites-le surtout au moment des feux d'artifice qui sont lancés à 22 h. Une simple promenade sur la colline au milieu des touristes vous donnera l'impression d'un jour de fête. Le cadre naturel autour des chutes est idéal pour y faire une promenade et les arbres, dont certains sont parfois de rares spécimens, portent tous une plaque descriptive. Tout près de la chute du Fer à Cheval, vous pourrez voir dans les serres de la Commission des parcs tous les arrangements floraux de la prochaine saison. Si les autobus WeGo sont encore en service - le service devrait s'arrêter le 24 octobre -, vous pouvez aller visiter les serres de l'école d'horticulture du parc Niagara qui ont des jardins classiques exceptionnels.

Si vous avez une voiture, nous vous suggérons d'emprunter le *Niagara River Parkway* qui longe la rivière jusqu'à *Fort Érié*, en amont. Plusieurs aires de stationnement jalonnent ce parcours pour vous permettre d'aller observer les oiseaux, les cygnes et plusieurs espèces de canards. Rendus à *Fort Érié*, vous verrez le pont *Peace* qui enjambe la rivière à l'endroit où elle se jette dans le lac *Érié*. C'est à cet endroit que le courant est le plus puissant et cela nous fait réaliser que tout le système des *Grands Lacs* se déverse ici, dans ce goulot, frontière étroite entre les États-Unis et le Canada. Un peu plus loin se trouve la ville de *Fort Érié*, laquelle possède d'intéressants artefacts du passé. Si vous décidez de rouler vers l'aval en direction de *Niagara-on-the-Lake*, où la rivière



se jette dans le lac Ontario, vous n'aurez pas une aussi belle vue sur la rivière, car la route est plus élevée. Cependant, à *Niagara-on-the-Lake* vous trouverez davantage de restaurants et de magasins.

Nous tous du district Niagara, espérons que vous apprécierez votre séjour dans notre région et nous nous engageons à faire tout notre possible pour vous satisfaire. Au besoin, présentez-vous au comptoir des réservations pour avoir des renseignements et nous vous dirigerons au bon endroit.





AGA NIAGARA

au Hilton Hotel and Suites Niagara Falls/Fallsview • Du 21 au 24 octobre 2015

Hilton Hotel and Suites Niagara Falls/Fallsview, 6361 Fallsview Blvd, Niagara Falls, ON L2G 3V9 1-800-339-5023 Congrès 2015 des CPS-ECP, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 hqg@cps-ecp.ca Fax: (416) 293-2445

NSCRIVEZ-VOUS E ous devez remplir tous les l	N LIGNE À www.cps-ecp.ca	
•		Niveau de formation
		Niveau de formation
resse	Ville	Province
de postal	Tél. rés.	Courriel
cadrille		District
de membre	Poste	
t-ce votre première participation	n à un congrès national? 🗖 Oui	
Comprend souper da	POUR TOUT LE CONGRÈS unsant et soirée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, nsante du commandant en chef, le samedi.	x \$230*/\$250 \$ =\$
REPAS INDIVIDU	IELS DU CONGRÈS	
Repas et soirée d	u vendredi	x 85 \$ = \$
Dîner de l'AGA	o vondiodi	x 85 \$ =
Banquet et soirée d	du samedi	x 115 \$ = \$
EXCURSIONS		
	credi heures), y compris le Butterfly Conservatory agara Bird Kingdom (oiseaux).	x 89 \$ = \$
Excursions du jeu	di	x 40 \$ = \$
Croisière sous les d	chutes sur le nouveau bateau Hornblower.	
Visite d'un vignoble	e et visite historique de Niagara-on-the-Lake.	x 65 \$ = \$
	ans l'écluse nº 3 du canal Welland et visite du	x 45 \$ = \$
nouveau Collection	n Outlet Mall à Niagara Falls.	
		Total =\$
*Profitez de la rése	rvation à tarif préférentiel en envoyant votre inscriptio	n avant le 19 août 2015.
AIEMENT		
•	re chèque à l'ordre de CPS-ECP, pour Congrès 2015. Les chèques postdatés ne s	eront pas acceptés.
	r la carte	
de carte	Date d'éch	éance (m/a)

Le tarif des réservations effectuées après le 19 août 2015 sera plus élevé.

Restrictions physiques, alimentaires ou autres :

Les officiers nationaux dont la chambre d'hôtel est payée par les CPS-ECP doivent la réserver directement au bureau national des CPS-ECP. Nous encourageons tous les officiers et tous les membres à assister, sans frais, aux séminaires, aux présentations et à l'assemblée générale annuelle.

POLITIQUE D'ANNULATION

Nous accepterons sans aucuns frais les annulations faites au plus tard le 12 septembre 2015. À compter du 13 septembre 2015, les demandes d'annulation seront sujettes à des frais d'administration de 35 \$. Après le 10 octobre 2015, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant prend votre place.