LE HUBLOT

PRINTEMPS 2017

CHRONIQUES

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

Je ne peux pas croire que je vais traverser! 8

Le Journal de voyage de Carmelle 10

Inspectez les amarres! 16

CPS • ECP Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

Pour ceux et celles qui ont lu ma chronique précédente, je tiens à leur dire que je ne suis pas encore tout à fait remise de mes aventures écossaises, mais que le soleil printanier devrait me revigorer. Ce numéro du Hublot du printemps 2017 aborde plusieurs sujets relatifs aux tâches qui attendent les navigateurs, soit pour bien préparer leur saison de navigation, soit pour que celle-ci se déroule selon leurs attentes.

Dans la chronique « Demandez à John », John Gullick nous informe des règles à connaître pour passer une écluse en toute sécurité. Dans « Jet Set », Bradley Schmidt aborde le sujet des quais et des abris à bateaux. Les différents modèles offerts selon la profondeur de l'eau, la nature du fond, s'il y a du courant, des vagues, si le quai est permanent ou amovible, etc., sans oublier les permis et les restrictions.

Bonnes nouvelles! Au moins 30 escadrilles nautiques au pays ont commandé le simulateur VHF-ASN. Lisez le texte d'Eric Meth si vous voulez aussi vous en procurer un pour votre escadrille.

Vous allez aussi retrouver Carmelle et Yvon sur leur voilier *Taima*, toujours dans les eaux de l'Afrique du Sud, et qui préparent leur nouvelle odyssée. À vous de la découvrir! J'ai aussi reçu le texte « Femme de marin » écrit par une autre aventurière, Mado Hamel, de l'escadrille nautique des Écluses. Je me suis reconnue dans ce texte et ce sera peut-être le cas de plusieurs autres lectrices du Hublot. En parlant de femmes, ne manquez pas de lire l'article sur Doreen Hinksman, seule femme à avoir occupé le poste de commandante en chef et qui compte à ce jour 48 galons de mérite.

Et pour bien se préparer à la prochaine saison de navigation, lisez « Inspectez les amarres » de John Bullas de l'escadrille nautique Gabriola Island. Avec des photos éloquentes à l'appui, il décrit ce qu'il a vu sur les quais et explique les propriétés différentes des types d'amarres en polyester, en polypropylène ou en nylon. Il y a aussi la conclusion de la saga « Les bateaux de ma vie » écrite par le rédacteur en chef du *Port Hole*, R. John Garside.

Encore une fois, j'invite les lecteurs à m'envoyer un texte sur leurs aventures de navigation, sur des anecdotes reliées à leur marina ou à leur embarcation et qui pourraient intéresser les plaisanciers.

Enfin, vous aurez aussi un aperçu de ce qui nous attend au prochain congrès annuel qui aura lieu du 25 au 28 octobre 2017, à l'hôtel Delta Prince Edward Island Convention Center à Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard. Bonne lecture!

NOUVELLE application de sécurité nautique

« Découvrez le nautisme » a lancé dernièrement une nouvelle application sur la sécurité nautique. Nous sommes heureux d'informer nos membres que les CPS-ECP ont participé à l'élaboration de cette nouvelle application en plus d'y apporter du contenu.

Les fonctions clés de l'application sont les suivantes :

- Des listes de vérification pour la sécurité nautique
- Des ressources météorologiques pour aider à la planification de voyages
- L'équipement de sécurité nautique minimum requis et les exigences concernant les feux de navigation selon le type d'embarcation
- Les contacts visuels des bouées et des balises
- Un plan de navigation interactif dans lequel le navigateur peut enregistrer plusieurs plans pour un accès rapide et facile
- Les informations sur les procédures d'urgence comme récupérer une personne qui est passée par-dessus bord
- Les informations sur la façon de conduire correctement une embarcation comme l'accostage, l'amarrage et l'ancrage
- Et encore plus!

L'application est maintenant offerte pour un téléchargement gratuit. Pour obtenir l'application de sécurité nautique, allez à l'adresse : **http://fr.discoverboating.ca/tools/discover-boating-safety.aspx**

Peter Bolton, NS, officier administratif national
Escadrille nautique Cape Lazo

Le printemps est arrivé! Le soleil brille et les jonquilles sont en fleurs - enfin, pas tout à fait. De l'endroit où je suis assis, je vois 45 cm de neige dans l'entrée, car il neige depuis dix jours et même la route est encore enneigée.

Si vous êtes en Ontario ou au Québec, cette image est très éloignée des journées ensoleillées à venir et du projet de mettre le bateau à l'eau. Si vous êtes en Colombie-Britannique, le bateau est déjà à l'eau, prêt pour l'entretien printanier ou pour recevoir une couche de fond.

Cela m'a fait penser à vérifier le bateau et à m'assurer que tout l'équipement de sécurité obligatoire fonctionne bien et que l'équipement de signalisation est à jour. Ces articles doivent être en bonnes conditions, toujours faciles d'accès (en cas d'urgence), bien entretenus et remplacés selon les instructions et les recommandations du manufacturier.

Que dois-je faire pour me procurer la liste de l'équipement de sécurité obligatoire? Il y a deux façons de l'obtenir. Allez sur les sites web de Transports Canada (voir la liste ci-dessous) et téléchargez le *Guide de sécurité nautique*, puis vérifiez la section *Exigences relatives a l'équipement de sécurité*, qui débute à la page 15. Cependant, la meilleure façon d'obtenir ces renseignements est d'appeler l'escadrille nautique de votre région (j'espère que vous savez avec qui communiquer) et demandez à la personne responsable des VCEP *(Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance)* à quelle date est prévue leur prochaine activité de vérification. Si vous êtes chanceux, vous pourrez peut-être obtenir une vérification individuelle. Appelez-les et donnez-leur du travail à faire! N'oubliez pas que la vérification est gratuite et que si votre bateau est conforme aux exigences, vous recevrez un autocollant que vous pourrez placer bien en vue sur votre bateau. Toutefois, si ce n'est pas le cas, les bénévoles ne vous donneront aucune sanction, car il s'agit d'un programme préventif et informatif. Cela signifie que si vous agissez selon les règles, vous aurez le bon équipement de sauvetage à bord en cas de problème. De plus, si les autorités en place demandent de vérifier votre équipement de sécurité, sachez que les amendes sont lourdes. En Colombie-Britannique, le montant de toute amende maritime non payée s'ajoute au prix de votre assurance automobile. Le programme est informatif, car les bénévoles qui effectuent la vérification peuvent vous dire où trouver l'équipement dont vous avez besoin et vous parler des cours prochainement offerts à leur escadrille ou à leur district. L'équipe nationale de *Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance* est dirigée par Sarah-Jane Raine et vous trouverez les noms des personnes-ressources de votre région à la fin de cet article.

Que dois-je faire de mes fusées de détresse périmées et à quelles exigences doit-on répondre?

Et bien, d'après TP511, je sais deux choses : comme mon bateau mesure plus de 9 mètres, je dois avoir à bord une lampe de poche et 12 fusées de type A, B, C ou D, et pas plus de six de celles de type D. Toutefois, il y a un problème technique mineur auquel on ne peut échapper - il y en a toujours un - les fusées ne sont pas éternelles donc, le sac de plastique rempli de vieilles fusées que vous gardez depuis 1984 ne fera pas l'affaire. (*Le Hublot automne 2015*, *C/C/R Doreen Hinksman*, *PA*). Transports Canada affirme qu'il faut remplacer les fusées de détresse dont la date de fabrication remonte à plus de quatre années. La date de fabrication est imprimée sur le côté de chaque fusée. Donc, comment faut-il se débarrasser des fusées de détresse dont la date est périmée?

Depuis trois ans, Mike Smith est responsable du programme d'équipement de sécurité et de la cueillette des fusées de détresse périmées. Ce projet a pour but d'informer les plaisanciers sur l'équipement de sécurité requis à bord, les soins et l'entretien qu'il requiert et la façon d'utiliser les fusées de détresse de façon efficace et sécuritaire lorsque l'on en a besoin. L'année dernière, 36 escadrilles nautiques situées dans l'ouest, à Victoria et à Vancouver, de même que celles à l'extrémité est du pays, soit Charlottetown, Halifax et Saint John ont tenu des événements à cet effet. L'escadrille nautique Le Marinier a tenu cette activité à Victoriaville, le 30 avril 2016. Cette année, nous espérons instaurer ce programme dans 30 localités dans tout le pays.

Si votre escadrille locale n'organise pas une *Journée d'information sur l'équipement de sécurité et la cueillette de fusées périmées*, communiquez avec Mike Smith, l'officier national John Gullick ou avec le commandant de votre escadrille ou de votre district pour obtenir de l'information sur les événements tenus dans votre district.

ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du Conseil d'administration

Officier national des communications
Shirley Shea, PA

Rédactrice en chef
Jocelyne Guimont

Directrice artistique
Vanessa Schimdt

Photographe
Don Butt, PA

Traduction
Lise Blais, NS
Pierre Giguère, PA
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Peter Bolton, NS
John Bullas
R. John Garside, PA
John Gullick, PA
Mado Hamel
Eric Meth, P
Carmelle Rousselle
Bradley Schmidt
Kathleen Vanderwood
Paul Vanderwood

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

Lorsque vous apportez vos fusées périmées à l'événement de cueillette organisé par les escadrilles (et leurs détaillants partenaires), ces fusées sont expédiées à CIL Orion afin d'être neutralisées. L'année dernière, nous avons recueilli un total de 36 450 fusées grâce à ce programme, ce qui me semble un chiffre impressionnant. Rappelez-vous qu'il s'agit de recevoir de l'information et pas seulement de déposer les fusées et de partir. Prenez le temps de discuter avec les bénévoles pour connaître les cours qui seront offerts à l'été ou à l'automne 2017. Vous pouvez aussi poser des questions sur la navigation et ainsi rafraîchir ou mettre à jour vos connaissances.

Bureau de la sécurité nautique - Guide de sécurité nautique (TP511f)
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bsn-menu-1362.htm
Office of Boating Safety website - Safe Boating Guide (TP511e) http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-obs-menu-1362.htm

Programme de vérification de courtoisie des embarcations de plaisance des CPS-ECP

Présidente
SARAH-JANE RAINE, P
Membres
Coordonnateur en Ontario
CLINT SCOTT
Coordonnateur au Québec
GAETAN LÉVEILLÉ
Coordonnateur de l'ouest du Canada
JERRY POWERS, NS
Coordonnateur de l'est du Canada
MARY RIDGEWELL, PA

Programme de formation sur les équipements de sécurité et d'élimination des fusées pyrotechniques

Président
MICHAEL SMITH, P

Types de fusées de détresse : Type A : fusée à parachute, Type B : fusée à étoiles multiples Type C : feu à main, Type D : signal fumigène (flottant ou à main).

Numéro d'identité du service mobile maritime (Numéro ISMM)

Un numéro d'identité exclusif connu sous le nom de numéro d'identité du service mobile maritime **(numéro ISMM)** sera assigné à chaque bateau et à chaque station terrestre côtière munis de l'ASN (Appel sélectif numérique). Le numéro ISMM, étant exclusif à un bateau ou à une station, n'est pas transférable. Ce numéro ISMM comporte 9 chiffres dont les trois premiers autres que le zéro sont ceux du pays d'origine. Le Canada porte le numéro 316, et les États-Unis continentaux ont les numéros 303, 338, 366, 367, 368 ou 369.

Il est absolument essentiel que tout bateau muni d'un appareil radio VHF fixe avec l'ASN obtienne un numéro ISMM et fasse programmer ce numéro dans l'appareil radio. Il est primordial de détenir un tel numéro, sans quoi le système serait non opérationnel. Le même numéro doit se retrouver dans tous les appareils radio que l'on retrouve à bord d'un même bateau. On peut obtenir, sans frais, un numéro ISMM auprès l'ISDE (Innovation, Sciences et Développement économique Canada, anciennement Industrie Canada). Bon nombre des nouveaux appareils radios VHF portatifs sont aussi dotés de l'ASN et, dans certains cas, d'un GPS. Allez à **http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01032.html.**

LE « JET SET »

Quais et hangars à bateau

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Dernièrement, j'ai beaucoup appris sur un sujet que la plupart d'entre nous tiennent pour acquis, mais qui ne peut être ignoré pour s'adonner à la navigation de plaisance : les quais et les hangars à bateau. J'ai appris des choses surprenantes que j'aimerais partager avec vous, entre autres, les autorisations et les aspects juridiques, les modèles disponibles et le choix de la meilleure solution adaptée à votre projet.

Dans la région de Muskoka où j'ai grandi, les quais et les hangars à bateau étaient monnaie courante. J'ai souvent entendu parler de l'ajout de nouvelles structures sur des fondations d'origine ou encore des droits acquis d'une structure existante, lesquels avaient donné suite à l'existence de lois interdisant la construction de nouveaux hangars à bateau. Après des recherches approfondies sur le sujet, je me suis rendu compte qu'il s'agissait de demi-vérités. Il faudrait plutôt dire qu'il serait difficile, sinon impossible, de nos jours, d'obtenir un permis pour ériger un hangar à bateau abritant un logement. Cependant, il serait fort possible de décrocher un permis pour construire un hangar à bateau destiné à entreposer ou amarrer un bateau. Il faut obtenir l'autorisation à plusieurs niveaux. En Ontario, « une personne souhaitant construire ou installer un quai ou une remise à bateau d'un étage occupant plus de 15 mètres carrés de terres riveraines, que cette construction soit au-dessus ou sur ces terres, ou qu'elle y soit fixée directement, ou de tout autre façon, devra posséder un permis en vertu de la Loi sur les terres publiques ». C'est le ministre du Revenu national qui délivre ce permis. La prochaine étape consiste à consulter l'office de la protection de la l'environnement de votre localité qui se préoccupe de l'impact de votre structure sur la berge. L'Office vous délivrera un permis, mais seulement après s'être assuré que le ministre du Revenu national vous a aussi remis un permis. En dernier lieu, vous devrez obtenir un permis pour la construction de votre structure auprès de votre municipalité, qui exigera de voir les permis délivrés par le ministère du Revenu national et l'Office de la protection de l'environnement, de même que les dessins techniques et le plan du site démontrant que les retraits sont conformes aux exigences en matière de zonage. Dans la plupart des régions, vous pourrez construire un quai ordinaire de moins de 15 mètres carrés, sans permis ni autorisations, mais vous devrez cependant vous préoccuper de la façon dont il est soutenu.

Il existe plusieurs modèles de quais : flottant, à caissons, sur poteaux. Les quais flottants sont fabriqués en bois, en aluminium ou en matériau composite. Leur flottaison est assurée par des barils, des blocs de mousse ou des flotteurs faits sur mesure. Ce type de quai permet de conserver un franc-bord constant, peu importe le niveau de l'eau. Par contre, un quai flottant mal conçu peut souvent être instable. Le quai flottant, de par sa nature, ne vous exempte pas de l'obligation d'obtenir un permis dont il est fait mention ci-dessus, puisqu'une autorisation sera toujours exigée si le quai occupe plus de 15 mètres carrés. Le quai à caissons offre plus de durabilité, mais il est le plus envahissant sur les cours d'eau. Un caisson est une structure de bois permanente qui s'appuie sur le fond du lac et que l'on remplit de pierres. Il dépasse habituellement le niveau de l'eau et la structure du quai s'appuie dessus. Ce type de quai reste en place toute l'année et il est le mieux adapté aux rigueurs de la glace. La plupart des hangars à bateau sont construits sur des caissons. La construction de quais sur poteaux peut être la moins coûteuse et ce type de quai peut être moins envahissant pour le milieu aquatique. Les quais sur poteaux sont fabriqués de bois ou d'aluminium. Les poteaux soutiennent le quai en s'appuyant sur le fond du lac . On le retire de l'eau à l'automne et on le remet à l'eau le printemps suivant.

Chaque berge a ses exigences particulières. Les quais à poteaux conviennent bien si la profondeur est de 6 pieds ou moins, mais il pourrait être difficile de les stabiliser lorsque l'eau est plus profonde. Les quais flottants sont mieux adaptés aux eaux plus profondes. Par contre, les quais à caissons représentent un meilleur choix lorsqu'il s'agit de résister à l'action des vagues, à la force du courant ou pour amarrer des embarcations lourdes ou de grande taille.

L'homme à tout faire que je suis était convaincu que j'en viendrais à construire un quai à poteaux en bois, mais j'étais aussi préoccupé par le déplacement éventuel du quai au fil des saisons, en raison de son poids et de la profondeur de l'eau. Lors de mon passage au Salon nautique de Toronto, j'ai évalué les différentes propositions et j'ai eu un tel coup de cœur pour une solution de quai d'aluminium et de matériau composite que j'ai versé un acompte. La suite de cette aventure paraîtra dans un prochain numéro.

DEMANDEZ À JOHN

John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

Voici quelques conseils sur la façon de passer une écluse pour tous les plaisanciers qui prévoient profiter de l'éclusage sans frais, offert par Parcs Canada cet été, pour souligner le 150e anniversaire du Canada. Ces conseils sont tirés du manuel du cours *Sur l'eau* des CPS-ECP.

Lorsqu'il y a une différence considérable de niveau d'eau entre des sections adjacentes d'une rivière ou d'un canal, les écluses servent à faire passer les bateaux d'un niveau à l'autre.

Écluse traditionnelle

Une écluse traditionnelle est un compartiment étanche muni d'une porte étanche à chaque bout. Si l'on ouvre les vannes de la porte en aval et qu'on laisse fermées celles en amont, l'eau se draine et les bateaux dans l'écluse descendent. Quand on ferme les vannes de la porte en aval et qu'on ouvre celles en amont, l'écluse se remplit d'eau et les bateaux montent.

Écluse hydraulique

Voici un type différent d'écluse. Les bateaux entrent dans un compartiment semblable à une grande baignoire, qui est ensuite élevée ou abaissée pour porter le bateau à un niveau plus haut ou plus bas. Bien que l'écluse hydraulique soit mécaniquement différente d'une écluse conventionnelle, la procédure à suivre par les plaisanciers demeure la même. L'écluse de la Voie navigable Trent-Severn à Peterborough, Ontario, est hydraulique.

Rôle du maître-éclusier

Le maître-éclusier et ses adjoints sont responsables du passage sécuritaire des bateaux dans l'écluse. On doit obéir à ses instructions qui peuvent être transmises verbalement, par des signes de la main, des feux de circulation ou la radio VHF.

Signaux lumineux

- Un feu rouge signifie que l'écluse n'est pas libre; les bateaux qui désirent y entrer doivent attendre à l'endroit désigné. Dans plusieurs cas, cet endroit est indiqué par une ligne bleue bien en vue sur le mur près de l'écluse.
- Un feu rouge clignotant signifie que l'écluse est en marche. Les bateaux doivent s'écarter de l'écluse, mais se tenir prêts à y entrer.
- Un feu vert signifie que le bateau peut entrer dans l'écluse lentement et avec précaution.

Rôle du plaisancier

Pour écluser rapidement et en sécurité, le conducteur de l'embarcation doit savoir quoi faire et être prêt à suivre les instructions du maître-éclusier. Pour cette raison, le plaisancier devrait garder à bord le Règlement sur les canaux. C'est particulièrement important durant une fin de semaine achalandée, quand une douzaine de bateaux ou plus pénètrent en même temps dans l'écluse.

Entrée dans l'écluse

Vous devez suspendre des défenses de chaque côté du bateau. Frappez des amarres sur la proue et sur les deux côtés de la poupe. Le maître-éclusier donne généralement des instructions précises; il fait entrer les navires en premier. Vous devez entrer lentement dans l'écluse pour ne pas y faire entrer votre houache.

Dans l'écluse

Le sommet des murs de l'écluse est équipé de bittes, de poteaux ou d'anneaux pour amarrer temporairement le bateau. Aux murs de certaines écluses, on a accroché des chaînes ou des câbles autour desquels le plaisancier fait passer les amarres qui glissent vers le haut ou vers le bas lorsque le bateau monte ou descend.

Dans certaines écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent et de Sault Ste-Marie, les éclusiers prêtent une paire d'amarres aux plaisanciers. À d'autres écluses (écluses américaines de la Voie maritime), les petites embarcations s'amarrent à un bollard flottant qui se déplace vers le haut ou vers le bas selon que le bateau monte ou descend.

Pour éviter un feu ou une explosion, arrêtez tous les moteurs et éteignez toutes les flammes; il est interdit de fumer une fois que le bateau est amarré dans l'écluse.

Sortie de l'écluse

Avant de démarrer le moteur, vous devez mettre votre ventilateur en marche pendant 4 minutes. Dans plusieurs écluses, on vous demandera de laisser le ventilateur en marche tout le temps. Le maître éclusier indiquera dans quel ordre les bateaux doivent quitter l'écluse, à vitesse réduite.

Lorsqu'il n'y a qu'une courte distance entre deux écluses, les bateaux sont éclusés en groupe; le maître éclusier de la première écluse informe celui de la deuxième écluse. Il ne sert à rien de faire de la vitesse entre les écluses, car l'attente sera plus longue à la prochaine écluse.

Ne laissez jamais un bateau attaché solidement à une bitte ou à un anneau dans l'écluse, parce qu'il y a danger de chavirement lorsque le niveau de l'eau change.

Le simulateur VHF-ASN – Un énorme succès!

Eric Meth, escadrille nautique Port Dalhousie

La première période de commandes pour obtenir le simulateur VHF-ASN (Appel sélectif numérique) de la compagnie ICOM a été un énorme succès. Plus de 30 unités ont été commandées au pays et nous avons reçu plusieurs demandes de renseignements après la fermeture de la période de commandes. Ceux qui ont raté la première échéance ont maintenant une autre chance de passer une commande pour cet excellent outil d'enseignement à valeur ajoutée.

En collaboration avec les CPS-ECP, ICOM Canada a créé un nouveau simulateur VHF-ASN qui peut avoir un grand intérêt pour toutes les escadrilles qui donnent le cours Radio maritime VHF. Les districts et les escadrilles peuvent maintenant acheter ce simulateur par le biais d'un simple programme de production à la demande. La prochaine période de commande se terminera le 31 mars 2017; alors, commandez dès aujourd'hui pour éviter toute déception.

Caractéristiques du simulateur VHF-ASN d'ICOM Canada

- Créé avec des appareils radio VHF ICOM modifiés qui ne déclencheront pas une intervention du Centre de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne.
- Exploitation réelle des radios utilisées sur les embarcations de plaisance, entre unités fixes et portables.
- Peut être utilisé comme complément au manuel du cours Radio maritime VHF des CPS-ECP.
- On peut faire plusieurs appels : appel de détresse ASN, appel courant, appel individuel, appel de groupe, appel de demande de position, appel de rapport de position, appel de demande d'invitation à émettre, appel d'essai, réponse de position.
- On peut recevoir plusieurs appels : appel de détresse, relais de détresse, appel de groupe / appel de zone géographique / appel général à toutes les stations.
- Réception du journal des appels.
- Test de boucle ASN pour vérifier les signaux TX (transmission) et RX (réception) internes au niveau de la fréquence audio sans transmettre sur les ondes.
- Les numéros ISMM préprogrammés fixes, portables et de groupe qui seront publiés par l'ISDE (Innovation, Sciences et Développement économique Canada, anciennement Industrie Canada) sont connus comme étant ceux d'une unité de test et ne déclencheront pas une réponse à tout appel de ces ISMM.
- Les radios ont des unités GPS installées de sorte que leur position s'affiche automatiquement sur l'écran. Si les radios sont utilisées dans une zone GPS « morte », les informations peuvent être saisies manuellement.
- La radio est contenue dans une caisse de transport Pelican très résistante avec alimentation enfichable *(plug-in)* et disjoncteur de 12 volts.

Eric Meth d'ICOM Canada fait la démonstration du simulateur VHF-ASN pendant le congrès de Vancouver.

- Le couvercle se replie comme un support pour l'unité.
- Effectuez et recevez des appels vocaux standards sur toutes les voies simplex actives entre les radios.
- Professionnalisez votre cours avec de « vraies radios » que les étudiants utiliseront.

Prix du simulateur

Simulateur VHF-ASN Prix :1 500 $ plus taxes.
Dépôt requis au moment de la commande : 500 $.
Paiement du solde (chèque postdaté) à remettre au moment de la commande.
Frais d'expédition : facturés au moment de la livraison et basés sur le lieu de livraison.

Programme de production du simulateur

Les dates de la prochaine période de commandes vous seront transmises par courriel.

Comment commander votre simulateur

Veuillez contacter Lynda Green au bureau national :
lgreen@cpsecp.ca ou en composant le
1-888-277-2628, poste 0156.

Femme de marin

Je ne peux pas croire que je vais traverser!!!

Mado Hamel, escadrille nautique des Écluses

C'est venu comme ça, d'un coup! Comme une voix qui contrôle votre cerveau : j'allais traverser. Enfin, probablement…

En fait, l'aventure a commencé en 2008 lorsque le Capitaine avait décidé de faire le *Retour aux sources :* une traversée de l'Atlantique en flottille entre Québec et La Rochelle, une activité de portée internationale, présentée par la Fédération de voile du Québec (FVQ) dans le cadre des célébrations du 400e anniversaire de la ville de Québec, et qui a eu lieu du 6 juillet au 24 août 2008.

Il s'agissait d'un véritable retour aux sources puisque trois siècles et demi auparavant, en mai 1665, c'est de La Rochelle que partit Pierre de Saurel avec ses hommes, appelés à devenir les premiers Sorelois, pour aller rebâtir le fort de 1642 et donner une seconde naissance à notre région.

Quarante-quatre jours en mer et 3557 milles nautiques… une expérience maritime fantastique et un événement historique unique dont un bilan technique a été publié : http://www.escale-nautique.qc.ca/pdf/archives/bilan%20tech.pdf. Moi, j'étais restée sur le quai à regarder mon Capitaine partir, braillant comme une grosse baleine échouée. J'avais l'impression que je ne le reverrais plus. Une vraie honte!

Un an auparavant, le Nomade II, notre voilier, s'inscrivait à la course avec à son bord, le capitaine Serge Paul, Chantal Massicotte, Germain Gobeil et moi pour se tester lors d'une traversée aux Îles-de-la-Madeleine. C'est là que j'ai su que je n'étais pas faite pour une traversée. Moi qui m'étais contentée toute ma vie de patauger sur les bords d'un lac, de prendre la traverse de Lévis ou d'embarquer dans une chaloupe (méchantes expériences!), je n'avais aucune espèce d'idée de ce que représentait une traversée en mer. Pour un complément d'information, vous devez savoir que j'ai appris à nager à l'âge de 18 ans, forcée par l'obligation de suivre ce cours pour avoir mon DEC, et que c'est de peur bleue foncée que j'ai passé la session à en faire des cauchemars. C'est avec l'aide de ma belle-sœur de l'époque, Linda Liboiron, que j'ai fini par apprendre à nager, mais je ne me suis jamais sentie en sécurité de nager en eaux profondes puisque je ne sais pas nager sur place. Plusieurs personnes ont essayé de me l'apprendre, mais sans succès. C'est comme si mon corps se transformait en bloc de béton! Revenons aux Îles-de-la-Madeleine…

Je n'ai jamais pu dormir en mer, trop stressée par ce que mon imagination s'amusait à inscrire dans ma tête sur le pire qui allait arriver. En débarquant à L'Étang-du-Nord, je me rappelle très bien avoir pris une décision : il n'était pas question pour moi de revenir en voilier, encore moins de traverser l'Atlantique. J'allais prendre le traversier, quitte à les attendre toute la journée à Souris (Île-du-Prince-Edouard). C'est ce que je fis. Je gardais frais en mémoire un mauvais temps qui nous avait obligés à réunir toutes nos compétences, telle une équipe. Je me rappelle entre autres que le Capitaine et Germain tentaient, à la proue du navire, de poser le foc tempête, tandis que Chantal barrait. Où étais-je durant tout ce temps? Simplement assise sur un banc du cockpit, tétanisée par les rafales qui s'abattaient sur nous. Un moment donné, les deux gars à la pointe du bateau nous ont crié qu'il fallait border une drisse et comme Chantal était à la barre du bateau et la drisse à distance respectable, elle n'arrivait pas à coordonner les deux. C'est là que la colère s'est emparée de moi, colère d'être là plutôt que dans un ailleurs douillet, me demandant si c'était vraiment nécessaire ce que je vivais présentement dans ma vie. Je me suis alors levée d'un bond et j'ai saisi la drisse que Chantal n'arrivait pas à contrôler. Tout ce dont je me rappelle, c'est d'avoir bordé la drisse, tel que demandé et d'avoir tiré tout le long sans cesser de descendre tous les saints du ciel! *C… d'h… de tab… !*

La grande question existentielle était de me demander pourquoi je m'infligeais tout ce stress, inutile à mon avis. C'était une bonne question qui valait la peine de s'y arrêter. J'ai lâché prise et j'ai décidé que je resterais au quai. Ça m'a pris quelques années avant d'accepter cette défaite, d'être à l'aise avec cette décision.

Mais ce n'est qu'en 2012 que j'ai formulé une décision définitive. C'était l'été où j'allais rejoindre mon Capitaine en Italie. J'arrivais à Rome, nous avions loué une voiture et longions la côte amalfitaine. De là, nous récupérions le bateau et traversions le détroit de Messine pour aller en Sicile. Il faut savoir que le détroit de Messine a un trafic maritime continu. Ce jour-là, il y avait une mer croisée importante, ce qui me rendait particulièrement anxieuse tout au long du voyage. Ce ne fut pas de tout repos ni pour moi ni pour le Capitaine, malheureux de me voir si inconfortable. Lorsque nous avons enfin réussi à arriver à bon port, c'est là que j'ai pris une décision importante : consciente que je n'étais pas faite pour de longues traversées, j'offrais à mon chum de naviguer seul, *pu* capable de naviguer! Ce n'était pas des vacances pour moi, mais une torture! Le Capitaine me proposa alors de visiter les villes et l'intérieur de certains pays sans naviguer, ce que nous fîmes à mon grand soulagement. Les voyages qui suivirent furent des plus agréables, car je n'avais plus à me soucier de prendre la mer, tout en vivant sur le bateau.

Le dernier voyage du Capitaine cette année fut écourté par un problème de transmission sur Magibourg II, voilier de nos amis Marcel et Ghyslaine Bourgeault (https://maler999.wordpress.com/2016/12/28/2016-2-chronique-dun-matelot-2/). La suite du voyage a donc été remise à la fin de 2017. Samedi dernier, nous les invitons à souper chez nous. Nous parlons du prochain voyage et, l'alcool me rendant guillerette, v'là ti pas que je dis que « peut-être » je pourrais faire la traversée Îles Canaries-Martinique avec eux. OMG!!!! Je peux pas croire que j'ai dit ça!!!

Je vais débuter ma retraite progressive le 1er avril prochain. Je voyais l'année se dérouler comme à l'habitude : le Capitaine part (habituellement) en avril. J'allais passer l'été seule à travailler et entreprendre le début de mon congé de 6 mois, l'automne prochain, d'une façon « pépère », pour ne pas dire « mémère », en me levant tard, en peignant et me prélassant dans la maison. Ben non! Moi, j'aime ça la misère!!! Tant qu'à rusher, rushons!!! Vais faire l'édition 2017 d'Artistes de Cœur et, après hop!, embarquons sur Magigourg II pour une traversée à se faire brasser le popotin pendant 3 semaines sans arrêt. Vive les sacres, les faces de bœuuuu et le manque de sommeil!!! Je vais avoir 61 ans et je peux pas croire que j'ai dit oui à ça!!!! Attachez-moé kékun!!! Crissss de folle qui aime se donner de la misère!!!

Nomade II à Cassis, en France.

Bon, j'ai pas dit un oui définitif, mais ça s'enligne pour ça. Gigi est heureuse d'avoir une compagne de voyage, Marcel (le capitaine du Magibourg) est soulagé de ne pas être le seul souffre-douleur des humeurs de mon Capitaine et ce dernier voit son rêve réalisé! Je ne le fais pas pour les autres, mais pour relever un défi. Moi qui m'emmerde royalement dans ma job, je me dis qu'on a juste une vie à vivre et vaut mieux avoir des remords que des regrets. Bon, j'exagère un peu et personne ne m'y force, mais je dois être un peu folle ou inconsciente, faut croire. Y a des tas de gens qui l'ont fait sans expérience et qui ont réussi. J'entends d'ici ma chum Alice qui s'exclame : « Hey, t'es malade? ». Ben oui, je pense… Le truc de Gigi : ne pas y penser d'ici là.

Donc, samedi dernier, entre le mets principal et le dessert, on va fumer sur la galerie. Gigi, qui est d'un naturel désarmant et insouciant (elle *s'énarve* jamais avec rien), me dit : « On a tout fait pour essayer de renverser le bateau et ça a jamais marché. De toute façon, faut ben mourir de quelque chose. Si t'es pour mourir noyée, ce sera ça ». Batinsse!!,dis-moé pas ça!!! Bon, je sais qu'elle veut m'encourager, minimiser les dégâts, mais je suis pas rendue là. Le temps va faire son œuvre…

Je m'en suis voulue de ne pas traverser malgré ma peur en 2008. Je l'ai jamais dit à personne, mais je me suis trouvée « *chicken* ». Là, j'ai une seconde chance. Ce sera pas 6 semaines de traversée, mais la moitié. Bon, je leur ai dit : « Si vous êtes prêts à m'entendre sacrer et tempêter pendant 3 semaines, l'affaire est ketchup! ».

Sylvie (Santerre), faut que je te parle quand tu seras de retour de Thaïlande!!!! Je peux pas abandonner *Artistes de Cœur*. C'est trop important pour moi. Je veux faire les deux!!! Du moment que j'ai le temps d'exposer une dernière fois, après on verra. Pour l'instant, je suis plus préoccupée par les œuvres que je vais réaliser pour l'édition *Artistes de Cœur 2017*… Égocentrique de même…

Morale de l'histoire : faut jamais dire jamais!

Le Journal de voyage de Carmelle

Maki, Maki

Baie des Russes, Madagascar

Depuis leur départ de Montréal, le 20 septembre 2006, Carmelle et son conjoint Yvon ont navigué dans les Antilles, traversé le canal de Panama et poursuivi leur route dans l'océan Pacifique jusqu'au Sud-est asiatique où ils y ont passé plusieurs mois. Puis, ils ont repris la mer vers de nouveaux horizons, soit les Maldives, les Seychelles et Madagascar.

Le 8 octobre 2016, nous quittons les eaux malgaches après un séjour de 4 mois dans cette belle grande île de l'océan Indien où l'eau est très belle, la pêche est bonne, le paysage magnifique et les gens accueillants.

Oui, à Nosy Be, Madagascar, il faut être vigilant et, comme dans d'autres endroits, il ne faut rien laisser à la vue sur le pont, monter l'annexe sur le côté du bateau et mettre une chaîne cadenassée sur le moteur. Ces derniers sont très enviés par ces nombreux navigateurs de pirogue ou de boutre pour qui le vent est leur seul moyen de locomotion. Nous les admirons avec leur voile de fortune avançant sur les eaux parfois calmes, parfois mouvementées. Quand le vent tombe, la patience est leur seul atout et les rames, leur seul moyen d'avancer. Ces Malgaches sont de fiers et habiles navigateurs et c'est un plaisir de les voir nous dépasser.

Nosy Be signifie la *Grande île* en malgache et elle a pour voisines des îles satellites, plus petites et très charmantes. Nous passons beaucoup de temps dans la baie Ambavatoby, surnommée par les *vasas* (les étrangers), *la baie des Russes.* Ce mouillage est très bien abrité des vents et de la houle et il sert de refuge aux bateaux par mauvais temps ou par cyclone. En 1905, pendant la guerre russo-japonaise, le navire russe, *Vlotny*, y fit une escale. Plusieurs membres de l'équipage ont même décidé d'y rester. Des vestiges d'un ancien dortoir y sont encore. Cette baie a quelque chose de magnétique et il y a toujours une bonne raison pour y prolonger son séjour : le calme et la tranquillité, les villageois sympathiques, les belles plages, Andrea, cet Autrichien installé ici depuis quelques années, qui nous cuisine des repas succulents accompagnés de rhum arrangé saveur vanille comme digestif. Son fils, Peter, est très sociable pour ses 10 mois. Ses deux makis (lémuriens) aiment beaucoup les bananes. Il suffit de les appeler *Maki*, *Maki*, et ils accourent pour tout doucement recueillir leur collation de nos mains. Paul, un Malgache et sa femme, Zaramina, nous préparent des mets locaux délicieux. Pour brûler toutes ces calories, nous faisons de nombreuses promenades dans la brousse ou des marches en forêt sur des sentiers menant à des plages magnifiques.

Nous faisons plusieurs escales dans d'autres îles charmantes et nous poursuivons notre exploration vers le sud jusqu'à Moramba. L'endroit est magnifique avec ses petits îlots de calcaire en forme de pot de fleurs surmonté d'une végétation luxuriante et ces majestueux baobabs qui dominent le paysage. Le baobab, cet arbre géant qui pousse surtout dans les régions sèches du pays compte parmi plusieurs des espèces endémiques de Madagascar. À maturité, certains font plus de 12 m de circonférence avec un tronc lisse de couleur marron. Ses branches se retrouvent au sommet. Celles-ci s'étirent comme de grands bras qui chatouillent le ciel.

Nous pouvons admirer plusieurs familles de lémuriens de l'espèce Sifaka, dotée de taches brunes, et une autre espèce, de couleur brun-gris, aperçue au sommet des arbres. Ils se nourrissent de bourgeons, de fleurs et de fruits. L'ambiance est agrémentée par le chant d'une multitude d'oiseaux.

Nous nous lions d'amitié avec Brigitte, qui a décidé de vivre seule dans cette brousse d'une grande beauté, mais aussi fort exigeante. Très loin de tous les services auxquels les Occidentaux

Femmes malgaches

Premier regard sur Madagascar

sont habitués : électricité, routes, hôpitaux, écoles, familles, elle vit avec ses chiens, ses animaux de ferme, entourée de lémuriens, de perroquets, de papillons, d'oiseaux. Elle mène le mode de vie dont elle a toujours rêvé.

Mais il faut quitter ce petit paradis et poursuivre notre route vers l'Afrique du Sud. Il faut bien choisir sa fenêtre météo. Les vents et les courants du détroit de Mozambique sont assez capricieux. Plusieurs bons abris le long du parcours nous faciliteront la tâche.

Nous nous arrêtons dans la baie de Mokambo, au Mozambique. Cette grande baie fourmille de pêcheurs habitant sur ses rives. Ces derniers prennent *Taima* pour un magasin ambulant et nous demandent de tout. Nous avons réussi à troquer différents objets (t-shirts, hameçons, ligne à pêche, etc.) contre des bananes, du poisson et des fruits. Ayant consommé beaucoup de carburant à cause du manque de vent et des courants contraires pendant notre traversée, nous arrêtons à la ville voisine, Ilha, au Mozambique pour nous réapprovisionner. Cette île historique fondée et occupée depuis la fin du quinzième siècle par les Portugais fut un poste de traite important au temps de l'esclavage. La ville est intéressante à visiter, les habitants sont en général accueillants, mais très quémandeurs. L'atmosphère est morose à la suite d'une longue guerre civile qui a duré jusqu'au milieu des années 1990, et dont elle ne s'est pas encore remise.

Le 21 octobre, nous partons en direction de l'Afrique du Sud. Les vents soufflent du nord-est et les courants sont favorables. Nous devons nous arrêter à Ilha Inhaca, à 200 MN de Richard's Bay, à cause d'un vent du sud-ouest menaçant. Durant la nuit, une mer folle et des rafales jusqu'à 65 nœuds nous gardent sur le qui-vive. Heureusement que l'ancre principale tient bien et que la deuxième est prête à prendre la relève.

Après le quatrième jour dans ce mouillage, un vent du secteur nord est au rendez-vous. Nous prenons un cap vers l'Afrique du Sud et c'est la course contre la montre. La fenêtre météo est courte et nous voulons arriver à destination avant que le vent du sud ne se pointe. Nous avançons à voile et à moteur pour accélérer l'allure. Le lendemain matin, les vents légers du nord-est se renforcissent considérablement, avec des rafales de plus de 40 nœuds et une houle arrière impressionnante. Après ces 32 heures de navigation mouvementée, nous sommes soulagés d'atteindre l'entrée du port de Richard's Bay. Une fois à l'intérieur de la baie, nous sommes ravis de démarrer le moteur et de baisser la grande voile réduite à 3 ris. Et vlan! Une surprise nous prend au dépourvu. Le levier de vitesse du moteur est complètement bloqué, impossible d'avancer ou de reculer. En toute urgence, nous mouillons l'ancre à proximité du chenal majeur où des cargos circulent dans les deux sens. Nous appelons le capitaine de port pour obtenir de l'aide. Rapidement, *Taima* est pris en charge par un bateau du « Sea Recue » et est remorqué jusqu'au quai des douanes quelques milles plus loin.

Maintenant que *Taima* est bien amarré dans une marina, nous devons voir aux réparations diverses et la liste est longue. Nous serons ici quelque temps et ferons un carénage avant de nous diriger vers Cape Town et l'Atlantique, en janvier 2017.

Carmelle Rousselle
Yvon Legault
Le 29 novembre 2016
Richard's Bay, Afrique du Sud

Ilha au Mozambique

Le CCSN remet un prix spécial de reconnaissance à Doreen Hinksman

Le dimanche janvier 2017, l'ex-commandante en chef, Doreen Hinksman, PA, a reçu un « prix spécial de reconnaissance » du CCSN (Conseil canadien de la sécurité nautique) au cours de la réunion annuelle de cet organisme à Toronto et durant laquelle ont été remis les prix CASBA. Des représentants de plusieurs organismes y étaient présents, de même que des équipes marines, des partenaires d'affaires et des membres des CPS-ECP.

Voici quelques propos entendus au cours de cette présentation : Ce prix spécial de reconnaissance a été remis à Doreen Hinksman pour souligner les 52 années de bénévolat qu'elle a exercé auprès des Escadrilles canadiennes de plaisance en faisant la promotion de la sécurité nautique.

Doreen a occupé le poste de commandante en chef des CPS-ECP de 1997 à 1999. Elle est la première femme à avoir occupé ce poste au Canada et son cas est unique à ce jour.

Doreen a accumulé 48 galons de mérite auprès des CPS-ECP. C'est un nombre impressionnant.

Doreen est née dans la banlieue de Londres, en Angleterre, et sa première expérience en navigation a été de traverser l'Atlantique sur l'*Empress of Canada* pour visiter sa sœur au Canada. Elle a tellement aimé le pays et aussi la navigation, qu'elle a décidé de s'établir ici.

Elle a d'abord suivi des cours au club nautique Royal Hamilton. Puis, elle est devenue membre de l'escadrille nautique Weston, laquelle s'est jointe à l'escadrille nautique Brampton.

C'était il y a 52 ans!

Doreen et son conjoint, John, sont de fervents plaisanciers et ils consacrent beaucoup de temps à leur escadrille.

Doreen est devenue membre de l'escadrille en 1963 et elle a voulu monter en grade et assumer un rôle de direction. Doreen est une femme active. Elle aime entreprendre des choses et elle est très organisée. Elle est d'abord devenue une associée – mais elle ne pouvait pas monter en grade puisque les femmes n'y étaient pas autorisées à l'époque chez les CPS-ECP.

Elle a toujours pensé que c'était injuste et elle s'est employée avec diligence à faire changer les règles. En 1973, il a suffi d'une majorité de 3 votes au Conseil d'administration pour que les femmes aient enfin l'opportunité de devenir membres à part entière.

Doreen est une pionnière et elle s'est engagée gravir les échelons des CPS-ECP.

En 1991, elle est devenue la première femme à faire partie du Comité exécutif des CPS-ECP en acceptant le poste de secrétaire nationale. Puis, en 1995, elle a accepté le poste d'officier exécutif national et finalement, en 1997, elle est devenue la première femme à être élue commandante en chef. C'est la seule femme à avoir occupé ce poste à ce jour au sein des CPS-ECP et aucune femme des USPS *(United States Power Squadrons)* n'a encore pu accéder à ce poste.

Photo : Andy Adams

De gauche à droite : C/C/R Doreen Hinksman, PA, et Barbara Byers, administratrice du Conseil canadien de la sécurité nautique.

D'autres femmes ont commencé à occuper des postes de direction aux CPS-ECP et Doreen sert de modèle pour plusieurs d'entre elles.

Doreen a été présidente du Comité des congrès nationaux durant sept ans et elle a mené le processus de développement stratégique et les sessions d'orientation pour tous les nouveaux commandants de district et les conseils d'administration.

Elle a occupé différents postes auprès des CPS-ECP et elle a dit que ses réalisations les plus satisfaisantes ont été de mettre sur pied, à la fin des années 1980, un nouveau programme destiné aux jeunes. Il s'agit de *Mousse futé*.

Doreen est perçue comme une « personne-ressource », quelqu'un qui peut donner de bons conseils et une orientation.

Doreen a aussi œuvré auprès des *United States Power Squadrons* durant presque 20 ans et elle a représenté le Canada en occupant le poste d'administratrice du *United Safe Boating Institute*.

Doreen a déjà reçu plusieurs prix dont le *Joseph Gatfield Leadership Award*, en 2016. Ce prix est remis à une personne afin de souligner ses qualités de leadership et sa contribution exceptionnelle aux CPS-ECP.

Doreen a passé plus de 50 années de sa vie à faire la promotion de la sécurité nautique et de l'éducation nautique. Elle est un modèle à suivre, un phare pour tous. Veuillez vous joindre à nous et féliciter Doreen Hinksman en lui remettant ce prix spécial de reconnaissance.

-Courtoisie du Conseil canadien de la sécurité nautique

Mes pieds sont dans l'eau... le bateau est-il en train de couler?

Kathleen et Paul Vanderwood (« K » et « P »)
Escadrille nautique Fraser

Lorsque nous avons acheté notre voilier, *« The Golden Mean »*, le tuyau de la pompe de cale était connecté au tuyau du drain de la cabine dont la sortie se trouve juste au-dessus de la ligne de flottaison. Cela laissait une trace de saleté disgracieuse sur le revêtement blanc.

Sur Internet, nous avons lu que si la pompe de cale n'a pas d'alarme - ce qui est notre cas - il faut avoir un indicateur visuel montrant que la pompe fonctionne, car nous ne l'entendrons pas si le moteur est en marche. Donc, cet indicateur visuel de pompe en marche sur les voiliers peut aussi éviter d'avoir de l'eau dans le poste de pilotage.

Il y a plusieurs années, nous avons installé le tuyau de la pompe de façon que l'eau se déverse au niveau des sièges dans le cockpit. *Hum, voyez-vous où je veux en venir?*

Alors que nous naviguions dans *Maple Bay*, « P », le capitaine, a décidé de nettoyer les dépôts de sel dans les conduits ventilés et aussi, de resserrer le presse-étoupe.

Le matin de la fête du Travail, nous avons fait le plein d'eau, démarré le moteur et jasé tranquillement avec des amis sur le quai avant de leur dire au revoir. Ensuite, nous avons lentement quitté le quai (les voiliers n'avancent-ils pas toujours lentement?) pour traverser *Maple Bay* et descendre avec la marée vers Sansum Narrows.

Au moment d'entrer dans le canal *Satellite*, nous étions tous les deux assis dans la cabine de pilotage, profitant de cette belle matinée lorsque soudain « K », mon amirale, s'est retrouvée les pieds dans l'eau. Au même moment, la pompe de cale a démarré et elle s'est mise à pomper à toute vitesse.

Nous avons eu un moment de frayeur!

OK, après un moment de panique, nous avons :

- mis le moteur au régime de ralenti
- enlevé les tapis et ouvert la cale
- vérifié la hauteur d'eau au-dessus du plancher
- vérifié le moteur alors que l'eau s'accumulait à l'arrière du bateau.
- et nous nous sommes demandé : « Est-ce qu'il s'agit du presse-étoupe? »

Nous avons ouvert la serrure du cockpit puis sorti tout le matériel qui s'y trouvait afin d'avoir accès au presse-étoupe.

Dans ce casier, la boucle ventilée montée à la paroi et servant à l'injection de l'eau brute laisse échapper un jet d'eau par l'orifice de ventilation fixé au-dessus.

Grrr, imaginez le problème: « P » a installé le petit capuchon à évent du mauvais côté. Son but est de laisser ENTRER l'air et non de faire SORTIR l'eau!

La pièce a facilement été remise à la bonne position et, après avoir pompé toute l'eau, nous avons continué notre route.

Une autre anecdote à noter dans le journal de bord!

Les bateaux de ma vie : Le mystère est dévoilé

R. John Garside, PA
Escadrille nautique Prince Edward
(suite du récit paru dans *Le Hublot* de l'hiver 2017)

En me penchant au-dessus du côté du bateau, j'ai examiné ce poêle à bois que nous venions tout juste de découvrir, bien visible sous la surface, juste au cas où il bougerait ou que, soudainement, quelque chose sortirait de la portière du four. Cependant, je me suis vite aperçu qu'il ne bougeait pas et qu'il semblait être là depuis un bon bout de temps.

Grand-père m'a alors donné cette explication :

« Il y a plusieurs années, bien avant que tu ne viennes au monde, je suis venu pêcher à cet endroit pour mettre à l'essai mon nouveau leurre et ma ligne est restée coincée dans ce que je croyais être un gros poisson. Il tirait si fort sur ma ligne qu'il faisait tourner le bateau! »

« Ce poisson devait être énorme! » ai-je dit.

« En fait, il ne s'agissait pas d'un poisson, mais plutôt d'une énorme tortue », a expliqué grand-père. « De plus, cette tortue était tellement grosse que je ne pouvais même pas remonter ma ligne. Comme je voulais éviter qu'elle se casse et que je perde mon nouveau leurre, j'ai laissé ce monstre me tirer jusque dans le marais. »

« Est-ce qu'il vivait dans le poêle? » ai-je demandé.

« Pas vraiment, mais je me trouvais dans sa cour, si je puis dire. En fait, il m'a entraîné juste à côté de ce poêle! », a-t-il dit, tout en regardant dans l'eau à côté du bateau.

Pensant que cette même tortue pourrait peut-être nager tout près, je me suis mis à regarder au fond de l'eau, en gardant un œil attentif sur le poêle en dessous. Malgré mon attention soutenue, je ne l'ai pas aperçue et j'ai alors demandé à grand-père ce qui était arrivé ensuite.

« C'est drôle que tu me demandes ça! », a-t-il dit. « La tortue devait très bien connaître le secteur et savoir que le poêle pourrait être une bonne cachette, car elle a nagé autour, bouffé ma ligne et même craché mon leurre. »

« Donc, tu ne l'as pas attrapée? », ai-je demandé.

« Non, mais elle m'a vraiment créé un problème, car mon nouveau leurre s'est coincé dans le poêle sous l'eau et j'étais seul dans le bateau. »

« Alors, qu'est-ce que tu as fait? » ai-je demandé.

« En ramant, j'ai déplacé le bateau de l'autre côté du poêle, espérant qu'en regardant sous un autre angle, je pourrais peut-être réussir à libérer ma ligne et à récupérer mon leurre. »

« Est-ce que tu as réussi? »

« Presque! » a répondu grand-père.

Il m'a ensuite raconté que même en déplaçant le bateau de l'autre côté du poêle, sa ligne était restée coincée. Sachant qu'à cette heure de l'après-midi le soleil allait bientôt se coucher, il s'est senti un peu mal à l'aise d'être si loin du chalet, alors qu'il allait devoir ramer durant un bon moment pour revenir à bon port. Donc, avec cette idée en tête, il a regardé autour de lui et il a aperçu un très gros érable sur la rive. Il m'a ensuite expliqué qu'il avait décidé d'utiliser cet arbre comme un amer ou un point de repère. Il allait ramer jusqu'à

cet arbre et appuyer sa canne à pêche sur le tronc, bien en vue, pour revenir le lendemain avec des outils adéquats qui lui permettraient de récupérer sa ligne et son précieux leurre tout neuf.

Donc, grand-père a ramé jusqu'à la rive, est sorti du bateau et a appuyé sa canne à pêche sur le gros érable. Son retour au chalet s'est effectué assez rapidement, même s'il faisait presque nuit à son arrivée. Après avoir rapidement avalé un souper composé de fèves au lard et de pommes de terre, au coin du feu, il s'est endormi sous les étoiles, bien enveloppé dans sa couverture de l'armée.

Le lendemain, grand-père s'est levé tôt et, peu de temps après le lever du soleil, il était déjà sur la rivière en direction du marais. Le soleil brillait et la brise légère qui soufflait a agrémenté sa longue randonnée jusqu'à ce bel érable où la veille, il avait laissé sa canne à pêche.

Ensuite, grand-père s'est approché du poêle où il pouvait voir sa ligne et son appât. En utilisant un grand filet qu'il avait apporté, il a été en mesure de dégager son leurre coincé sous le pied du poêle. Ensuite, il a ramé jusqu'à la rive pour récupérer sa canne à pêche. Cependant, son aventure ne s'est pas terminée là! Assis au centre du bateau, il a commencé à enrouler sa ligne et soudainement, la canne à pêche a quasiment été arrachée de ses mains! Quelque chose avait agrippé son nouveau leurre et tentait de nager au loin!

À ce moment, je lui ai demandé : « Est-ce que c'était encore la tortue? »

« Pas cette fois-ci, mais j'ai été si surpris que j'ai presque lâché la ligne à pêche dans le marais! » s'est-il exclamé.

Grand-père m'a alors expliqué qu'avec quelques manœuvres, il a réussi à remonter la ligne pour voir ce qu'il y avait au bout de son nouvel appât. C'était un énorme poisson! Très long et très gros. Évidemment, le poisson n'était pas du tout content et il a réussi à cracher le leurre et à prendre la fuite.

« Donc, tu n'as pas attrapé le poisson? » ai-je demandé.

« Non!», a dit grand-père, « Mais chaque année, j'aime revenir au même endroit et essayer de l'attraper à nouveau, si c'est possible! En fait, l'année dernière un poisson a mordu de la même façon et peut-être que c'était lui. »

Je suis resté assis à regarder dans l'eau, espérant que peut-être la tortue ou même le gros poisson mystérieux vienne se montrer pour me dire allô. Mais, ce n'est pas arrivé. Grand-père s'est alors assis sur le siège arrière du bateau en annonçant que c'était à mon tour de ramer. J'étais très content!

Après l'avoir vu ramer à grands mouvements faciles de nombreuses fois, j'ai cru que l'exercice était facile, mais je me suis vite rendu compte du contraire. Je me suis déplacé avec précaution du siège avant à celui du milieu pour faire face à mon grand-père assis à la poupe.

« Maintenant, tu prends une des rames et tu la bouges dans l'eau de l'arrière vers l'avant pour voir comment elle fait bouger le bateau », a-t-il dit.

Donc, j'ai saisi la rame de gauche avec mes deux mains et je l'ai déplacée dans l'eau. À ma grande surprise, je pouvais manier la rame facilement et le bateau s'est mis à bouger. Mais pas en ligne droite : il tournait sur lui-même! Grand-père a ri et il a ajouté que si je bougeais les deux rames en même temps et dans la même direction, le bateau cesserait de tourner et nous irions vers l'avant.

Il m'a fallu beaucoup d'efforts pour exécuter cette manœuvre délicate, mais j'ai fini par comprendre le principe de « ramer » et le bateau s'est mis à avancer lentement.

Grand-père m'a félicité de mes efforts et j'ai continué à ramer. Voyant que j'étais à l'aise, grand-père a lancé sa ligne dans la rivière pour commencer à pêcher. Avec quelques nouvelles instructions, j'ai découvert qu'en utilisant une seule rame, on pouvait faire bouger le bateau vers la gauche ou vers la droite. Cela voulait dire que notre balade pouvait se prolonger, car même si on était au bout du marais, il me suffisait d'exécuter quelques virages pour revenir vers le poêle sous l'eau et le chenal qui mène à la rivière.

Grand-père n'était pas importuné par la lenteur de notre parcours, car il voyait bien que j'avais beaucoup de plaisir à m'exercer à ramer et, de son côté, il pouvait pêcher tant qu'il voulait en toute quiétude; donc, cela nous convenait tous les deux. Dans les années qui ont suivi, cette façon de faire est devenue la norme : je ramais tout le temps et grand-père pêchait. Ce partage des tâches est demeuré le même au-delà de ses quatre-vingts ans. Il s'asseyait à la proue du bateau, sa canne à pêche dans la main et moi, toujours avec mon cœur d'enfant, je ramais sur le siège central, toujours fasciné par le mouvement des rames dans l'eau.

Après cette première visite, nous ne sommes jamais retournés aux chalets près de la rivière Trent. Peut-être que la tortue y est encore de même que les restants du vieux poêle, mais grand-père et moi n'y avons plus jamais pêché. Quarante ans ont passé et j'ai maintenant mon propre bateau, un yacht de cinquante pieds avec un moteur Trojan et qui s'appelle Stella Maris VII. Lorsque je remonte la rivière Trent à moteur au-delà de Campbellford vers Healey Falls, j'examine toujours le rivage pour y voir, non seulement le chalet de mon enfance, mais aussi l'arbre de mon grand-père. Malheureusement, les chalets n'y sont plus, mais l'érable de mon grand-père a toujours fière allure!

Prochain épisode : « L'Île mystérieuse – Une parmi les 30 000 »

Inspectez les amarres!

Par : John Bullas, escadrille nautique Gabriola Island
Photos : Don Butt, PA escadrille nautique Gabriola Island

Dans son article, John Bullas insiste sur la nécessité d'inspecter les amarres du bateau, non seulement durant la saison de navigation, mais aussi au cours des rigoureux hivers de ce pays. John en connaît un bout sur les vents et les tempêtes, puisqu'il est météorologue.

Comment sécuriser un bateau :
En 1882, Priscilla Jane Owens, une enseignante à l'école biblique de l'église épiscopale méthodiste Union Square à Baltimore, Maryland a écrit une chanson intitulée : "*Will Your Anchor Hold in the Storms of Life*" (Votre ancre tiendra-t-elle dans les tempêtes de la vie.) Cette chanson hante mon esprit en plein cœur de l'hiver. Pourquoi devrais-je m'inquiéter de mes amarres en cette saison? Le météorologue que je suis sait qu'en automne, le vent sur le détroit de Géorgie vire du nord-ouest au sud-ouest. Une installation à quai ou au mouillage qui était adéquate en été, devient tout à coup problématique. C'est aussi la période où le contraste de la température entre le pôle et l'équateur augmente, fournissant l'énergie nécessaire au développement de tempêtes. Cette énergie potentielle se manifeste dans une plus grande cyclogenèse et des vents plus violents tout au cours de l'hiver. La pression augmente sur le bateau et une houle importante se développe. Cette houle, avec une vaste longueur d'onde, s'enroule autour des îles et s'introduit dans les ports les mieux protégés. La houle brasse les bateaux de haut en bas et d'un côté à l'autre, causant de grandes tensions sur les amarres de mouillage ou de quai.

Quand je vais vérifier mon bateau, j'ai l'habitude de faire le tour des quais et je suis renversé par ce que je constate. De gros bateaux, de plus de 2000 kg (6000 livres), sont retenus au quai avec des amarres de polyester de 8 mm (5/16" de pouces), souvent usées, et protégés de la friction au quai avec seulement deux défenses d'un petit diamètre (3 pouces). Plusieurs n'ont même pas de gardes. Souvent, j'ai dû rattraper des bateaux dont les amarres s'étaient rompues ou détachées, ou dont les défenses s'étaient dégonflées, écrasées contre le quai. Il faut se rappeler que la charge utile d'un câble de 8 mm en bonne condition n'est que de 95 kg (210 livres) et que le polyester (ainsi que le polypropylène) a peu d'élasticité, ce qui le rend vulnérable aux augmentations de charges soudaines comme celles provoquées par la houle. D'un autre côté, un câble de nylon possède une bonne élasticité; celui de 1,3 cm (½ pouce) a une charge utile de 238 kg (525 livres) alors que la charge d'un câble de nylon de 2 cm (¾ de pouce) est de 680 kg (1500 livres). La force de traction d'un câble de polypropylène est dégradée par l'action des rayons UV et par la friction. De plus, un nœud, tout comme des tours sur un taquet, réduit encore de 50 % la capacité d'un câble. Si on additionne tous ces facteurs, il n'est pas surprenant que des bateaux brisent leurs amarres et s'en aillent à la dérive. Un récent épisode de grand vent à Kelowna a permis de souligner l'importance d'utiliser des gardes pour empêcher les bateaux de monter sur le quai ou sur le bateau voisin ou de se retrouver sous ceux-ci en se déplaçant d'avant à l'arrière.

Amarre effilochée

Protection contre le ragage

À éviter

Amarre bien protégée

Il faut aussi éviter de frapper des traversières trop courtes afin de laisser un peu de jeu pour la houle.

J'ai entendu récemment un instructeur de navigation dire : « Dans l'impossibilité de faire un seul nœud, faites-en plusieurs. » J'appliquerais ce conseil pour les amarres, car celles-ci sont bon marché, comparées au prix du bateau. On commence par évaluer le nombre d'amarres dont on a besoin, puis on double ce nombre. Un de mes voisins de quai, qui doublait ses amarres en prévision d'une tempête, me faisait remarquer que les amarres sont inutiles dans un placard. La friction va rapidement rompre des amarres si les conditions deviennent difficiles. On recommande de protéger les amarres avec des manchons, préférablement en cuir, et de placer sur chaque amarre un amortisseur qui prendra le gros des chocs.

Finalement, pour terminer comme j'ai commencé, sur une note musicale, je paraphrase avec humilité les paroles de la chanson des années 70 « Silence in Golden » : "*Rope and Bumpers are cheap, but people often are sheep*" (« Les amarres et les défenses sont bon marché *(cheap)*, mais les gens sont des moutons *(sheep)* ». Ou je cite un chant choral « *There's a Southeaster Coming* » extrait d'un récent concert des Island Singers : "*If your boat's in the harbour then you'd better go check that the ropes are right or you'll own a wreck*". (Lorsque le bateau est au port, vérifie tes amarres si tu ne veux pas te retrouver avec une épave.)

NDLR : Au Québec, nous avons aussi de fortes tempêtes durant l'été; c'est pourquoi cet article nous concerne tous.

RENDEZ-VOUS À CHARLOTTETOWN

25 au 28 OCTOBRE 2017

www.charlottetown2017.com

Pour réserver votre chambre, appelez au numéro ci-dessous :

Delta Prince Edward
18, rue Queen, Charlottetown, PE, C1A 4A1
Téléphone: (902) 566-2222
Réservations: 1-888-263-2427
Réservations pour les membres des CPS-ECP :

Nous sommes heureux d'annoncer un tarif spécial garanti de 169 $ par nuit pour les membres des CPS-ECP qui assistent au congrès de 2017 et à l'AGA. Ce taux sera disponible jusqu'au 25 septembre 2017, selon la disponibilité.

Visitez l'Île-du-Prince-Édouard et venez célébrer l'endroit où le pays est né

Ne manquez pas d'assister au congrès 2017 qui se tiendra à l'Île-du-Prince-Édouard. Les plaisanciers et les bénévoles qui occupent des postes au sein des CPS-ECP et qui proviennent de toutes les régions du Canada s'y rassembleront pour assister à des ateliers et donner leur opinion, échanger avec d'autres membres et en connaître de nouveaux, célébrer nos succès et, bien entendu, s'amuser. Nous avons hâte de vous accueillir et de vous faire goûter à l'hospitalité proverbiale des gens d'ici envers les plaisanciers de partout au Canada.

Cette année, le congrès annuel se tiendra sur le bord de mer de Charlottetown, à l'hôtel Delta Prince Edward, lequel offre un service agréable alliant confort et commodité. Situé à un emplacement unique au centre-ville, au cœur du « Berceau de la Confédération », l'hôtel offre un vaste assortiment d'infrastructures de qualité. Les 201 chambres ont soit une vue sur la ville, soit une vue à couper le souffle du port de Charlottetown. Au-delà du bras de mer, de nombreux phares s'élèvent sur les falaises rouges. De la terrasse de l'hôtel, vous pouvez voir trois phares distincts et d'autres juste à côté. Pour réserver une chambre au Delta Prince Edward à 169 $ par nuit, appelez au 1-888-263-2427.

L'Île-du-Prince-Édouard est un joyau lumineux composé de riches pâturages verts et de falaises rouge vif; une province insulaire entourée par les eaux salées de l'océan et aux dimensions idéales pour le tourisme. Le paysage tout en douceur vous rappelle de ralentir et de profiter de la paix et la beauté du moment. En parcourant les routes de campagne, vous découvrirez des fermes bien entretenues, des phares historiques perchés sur des falaises, des villages pittoresques de pêcheurs et des dunes ondulantes qui se déplacent dans la brise.

Reprenez votre souffle après un été trépidant et essayez de ne pas penser aux impératifs de l'hiver. Sur l'Île-du-Prince-Édouard, vous trouverez le calme parfait entre les tempêtes. L'air et le soleil sont encore chauds, les plages sont sereines et inoccupées. Les arbres se transforment en une magnifique courtepointe de couleurs et, dans toute la province la récolte abondante de l'été vous attend sur les tables, les vérandas et les couvertures de pique-nique.

Regardez dans les deux sens avant de traverser le détroit

L'hôtel se trouve à 10 minutes en voiture de l'aéroport de Charlottetown, qui offre des vols directs depuis Toronto, Ottawa et Montréal et pour ceux qui proviennent de l'Ouest canadien. Vous pouvez également choisir d'emprunter le pont de la Confédération, une merveille d'ingénierie de 13 kilomètres; c'est un moyen rapide, pratique et fascinant d'arriver sur l'île. Si vous venez de la Nouvelle-Écosse, vous pouvez faire l'expérience du traversier du détroit de Northumberland. Le voyage de 75 minutes, passées simplement à jaser, à savourer une collation et à se promener sur le pont en profitant du soleil et de l'air de la mer, est souvent considéré comme le point culminant des vacances.

Le thème de notre congrès est le « Berceau du Canada »

Il y a 150 ans, un petit groupe d'élus est arrivé en bateau à Charlottetown. Ils se sont réunis pour discuter de la possibilité d'unir trois colonies maritimes, mais des représentants se sont également présentés à la conférence pour soulever une question plus large et semer les germes d'un concept visant à établir une union plus large et à créer un pays. Cet événement historique de 1864 a mené à la fondation du Canada. L'île est aussi connue sous le nom « Abegweit », le mot mi'kmaq souvent interprété comme « terre bercée sur les vagues ».

Nous vous invitons à devenir un voyageur qui remonte dans le temps jusqu'en 1864 et qui revit les événements passionnants qui ont conduit à la création de ce grand pays. Vous découvrirez l'histoire de l'île et l'histoire du Canada.

À quoi ressemble le goût de l'automne?

Prenez les ingrédients les plus frais, cueillis sur notre terre fertile ou pêchés en nos mers agitées. Apportez-les aux restaurants, aux marchés et aux vendeurs locaux. Mettez-les entre les mains d'artistes qualifiés de la restauration, dont beaucoup sont formés à l'Institut culinaire du Canada ici même, à Charlottetown. Préparez-les parfaitement et servez-les avec style et un sourire. L'Île-du-Prince-Édouard est la plus petite province du Canada, mais le sol riche et les eaux pures produisent une abondance de trésors culinaires. En fait, la taille modeste de l'île aide à récolter les ingrédients locaux des fermes familiales traditionnelles, des pêcheurs et des producteurs artisanaux, et permet de les livrer rapidement à une grande variété de marchés et de restaurants. Le résultat, c'est un paradis pour les gourmets. Et c'est approprié, parce que comme nos premiers colons, les insulaires se sont toujours réunis dans la cuisine pour partager des histoires et des chansons en dégustant un copieux repas fait maison. Donc, en vous appuyant sur les talents de nos chefs primés, arrivez affamés et vous êtes sûrs de quitter l'île heureux.

Visitez les phares

Il y a plus de 50 phares répartis sur les 1 760 kilomètres de la côte accidentée de l'Île-du-Prince-Édouard. Plus de 40 fonctionnent encore comme aides à la navigation. Beaucoup ont été déplacés, certains plus d'une fois, loin de la rive qui recule. À West Point, un phare n'est pas seulement ouvert au public, mais comprend également neuf chambres, un restaurant et un musée. Les phares de l'Île-du-Prince-Édouard ont différentes hauteurs et silhouettes, des couleurs et dessins variés. Chacun est unique et a une histoire fascinante à raconter. Suivez les lumières!

La maison aux pignons verts

L'orpheline ornée de cheveux roux la plus aimée du monde, **Anne... la maison aux pignons verts** est née ici même dans l'imagination de l'auteure de l'île, Lucy Maud Montgomery. Depuis sa publication en 1908, le roman *Anne of Green Gables,* s'est vendu plus de 50 millions d'exemplaires et a été traduit en 18 langues. Les passionnés du monde entier viennent voir Green Gables, le site qui a inspiré l'histoire.

Vous pouvez penser à l'IPÉ comme une destination estivale

L'automne est une période chargée, avec des concerts, des ceilidhs, des fêtes de cuisine et des *jam-sessions* de musique country partout dans l'île. Nous avons aussi du théâtre communautaire, des dîners-théâtre, des violonneux et des gigueux.

Vivez votre automne en plein air

Restez à l'intérieur et vous pouvez certainement passer un temps merveilleux, mais l'automne sur l'Île-du-Prince-Édouard semble nous appeler à l'extérieur. L'île est magnifique à l'automne. Le doux ciel bleu, l'océan bleu profond, les collines verdoyantes parsemées des couleurs d'automne. Faites une promenade sur l'une de nos nombreuses plages peu fréquentées. Faites du vélo sur les routes ou explorez nos sentiers. Vous avez déjà essayé de faire du kayak ou du canot-kayak? Que diriez-vous de Géocaching? Escaladez un phare. Explorez les falaises de grès, où la terre rencontre la mer. Allez observer les oiseaux et voir combien parmi nos plus de 330 espèces, vous pouvez repérer. Explorez les bois magiques de Green Gables. Jouez au golf sur l'un des 30 parcours, allant des golfs familiaux aux légendaires. Ce ne sont là que quelques-unes des raisons pour lesquelles vous devriez passer l'automne à l'extérieur, à l'Île-du-Prince-Édouard. Consultez **www.charlottetown2017.com**

AGA CHARLOTTETOWN

au Delta Prince Edward Island • 25 au 28 octobre 2017

18 Queen St., Charlottetown, PE, C1A 4A1 - Téléphone (902) 566-2222
Congrès 2017 des CPS-ECP, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 **hqg@cps-ecp.ca Fax: (416) 293-2445**

INSCRIVEZ-VOUS EN LIGNE À www.cps-ecp.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 un congrès national? ❑ Oui ❑ Non

FORFAIT REPAS POUR TOUT LE CONGRÈS

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

_____ x 230 $*/$260 $ = _____ $

Si vous ou votre conjoint(e) ne désirez pas assister à tous les repas du congrès, veuillez réserver les repas séparés ci-dessous.

REPAS INDIVIDUELS DU CONGRÈS

Vendredi : Souper et soirée thématique - « Berceau du Canada »	_____ x 85 $ =	_____ $
Samedi : Dîner de l'AGA	_____ x 60 $ =	_____ $
Samedi : Banquet et soirée de gala du commandant en chef	_____ x 115 $ =	_____ $

EXCURSIONS

Mercredi – Excursion de la ville en autobus à deux étages	_____ x 32 $ =	_____ $
Jeudi – Excursion dans l'île (dîner inclus)	_____ x 92 $ =	_____ $
Vendredi – Excursion sur la rive sud et vue du pont de la Confédération	_____ x 58 $ =	_____ $
Samedi – Visite d'un phare et d'un vignoble	_____ x 70 $ =	_____ $
	Total =	_____ $

Pour la description des excursions, allez à http://www.charlottetown2017.com/francais.html

*Profitez de la réservation à tarif préférentiel en envoyant votre inscription avant le 11 septembre 2017.

PAIEMENT

❑ Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de « CPS-ECP », pour « Congrès 2017 ». Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

❑ Mastercard ❑ VISA Nom sur la carte _____

Nº de carte _____ Date d'échéance (mois/année) _____

Signature _____

Restrictions physiques, alimentaires ou autres : _____

Le tarif des réservations effectuées après le 11 septembre 2017 sera plus élevé.

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 2017. À compter du 13 septembre 2017, les annulations seront sujettes à des frais de 35 $ par personne. Après le 9 octobre 2017, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant s'inscrit pour prendre votre place.