

LE HUBLLOT

AUTOMNE 2015

Élimination des
fusées de détresse
périmées 46

Le Journal de
voyage de Carmelle
Petit trou deviendra
grand 36

CHRONIQUES

- Courants d'ici 28
- En perspective 29
- Le « Jet-Set » 32
- Demandez à John 33
- Le Villégiateur 41

Photo : Vanessa Schmidt



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

Je ne croyais pas la chose possible, mais il semble que la rivière Richelieu soit devenue propice à la baignade. Le Grand Splash hilairémontais a eu lieu le dimanche 9 août 2015. Après une course à pied de 5 km, organisée par la Course Mont-St-Hilaire 2015, les participants se sont jetés à l'eau pour en apprécier la fraîcheur. À mon avis, ils ont bien fait de sauter au bout du quai et de ne pas mettre le pied sur le fond vaseux.

Cette rivière est pourtant bien belle et je ne me lasse jamais de regarder son eau défilier. Cet été, Serge et moi avons fait une croisière de quelques heures sur le Richelieu, à bord de l'Aventure 1. Parti du quai de Belœil, face au Mont-St-Hilaire, le bateau de croisière à deux étages nous a emmenés en aval, jusqu'à Saint-Denis-sur-Richelieu, avant de nous ramener à notre point de départ, en fin d'après-midi.

J'ai eu beaucoup de plaisir à découvrir le côté cour des maisons dont je n'avais vu que la façade, sur le chemin des Patriotes, et d'observer l'aménagement du terrain de chaque propriété. Parfois, les berges sont laissées à leur état naturel ou consolidées avec des murets de pierre, des palissades de bois. Les grands arbres contribuent malgré tout à préserver leur charme bucolique.

Certains propriétaires y ont ajouté un quai où est amarré un petit bateau. Les plus gros bateaux sont plutôt amarrés dans l'une des sept marinas situées entre le canal de Chambly et Saint-Ours.

Dans Le Hublot du printemps 2015, j'ai parlé du Faubourg du Richelieu, projet immobilier et récréotouristique ayant une marina de 99 places qui devait ouvrir sous peu. Le ministère de l'Environnement n'ayant pas encore terminé ses études écologiques, les quais sont malheureusement restés empilés sur la rive.

Sur le Richelieu, à part les bateaux qui y transitent pour aller sur le fleuve, en aval, ou sur le lac Champlain, en amont, il y a surtout des amateurs de plaisirs nautiques. Certains chevauchent des motomarines et s'amuse à sauter sur les vagues des plus gros bateaux. On y voit de jeunes couples en balade ou des groupes de jeunes mâles filant à toute vitesse, à la recherche de sensations fortes. Comme l'a aussi noté Dennis Dwyer de Perth, en Ontario (voir Courrier des lecteurs, p. 3), il y a une abondance d'un type d'embarcation qui gagne en popularité, le ponton. J'en ai vu aussi sur le Richelieu et j'ai été surprise de les voir défilier beaucoup plus vite qu'auparavant. Ce n'est plus seulement l'embarcation du troisième âge, mais celle de la famille élargie.

Il y a 400 ans, seuls les Iroquois, les Hurons et les Algonquins naviguaient sur cette rivière. Les premiers colons l'appelaient la rivière aux Iroquois. Puis, Champlain a remonté son parcours en 1609 et l'a renommée Richelieu (d'après le nom du célèbre cardinal français).

Au dix-neuvième siècle, le Richelieu sert de voie commerciale et le canal de Chambly est érigé pour faciliter le transport de la pâte à papier, du foin et du charbon. Puis, avec le temps et les nouveaux moyens de transport, les rives du Richelieu ont cédé la place à la villégiature plutôt qu'aux activités commerciales.

En remontant la rivière, j'ai tenté d'imaginer ce qu'ont pu ressentir les gens qui y naviguaient pour la première fois. Tout d'abord, la montagne se profile à l'horizon sur la rive droite puis, une fois passée une légère courbe du lit de la rivière, on s'aperçoit qu'elle se trouve en fait sur la rive gauche et qu'elle occupe de plus en plus l'horizon, jusqu'à ce qu'on se retrouve à ses pieds, éblouis par son imposante beauté.





Joe Gatfield, NJ, commandant en chef
Escadrille nautique Windsor

Tous les membres du Comité exécutif ont contribué à cet article, comme ils l'ont fait dans le numéro du printemps 2015.

Durant mon mandat à titre d'officier exécutif national, j'ai eu la chance de présider le Comité de l'efficacité organisationnelle (EO). Vous, en tant que membres, avez accepté les nouveaux règlements qui ont amené les CPS-ECP à se conformer à la nouvelle Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. Pendant que nous étions engagés dans le processus, nous l'avons comparé à la construction d'une nouvelle maison. Cette maison est maintenant construite et, en tant que commandant en chef, je me trouvais dans la position privilégiée de mettre en œuvre les changements que nous avons tous décidé d'adopter. Nous avons réussi le « déménagement » et nous sommes bien installés. Maintenant, nous progressons et nous continuerons à nous concentrer sur les véritables activités des CPS-ECP et à renforcer notre organisation en nous basant sur la mission, la vision et les valeurs que nous défendons. Le premier objectif du Comité EO, au moment où il a entamé les discussions, était que les CPS-ECP continuent à être la « Première organisation nationale en nautisme ». Je crois que c'est vrai; les CPS-ECP d'aujourd'hui continuent à bâtir sur les forces et les traditions du passé. Vous, les membres, faites tous partie de la nouvelle maison des CPS-ECP.

Comme je termine mon mandat à titre de commandant en chef, j'ai pu réfléchir, non seulement à mes deux dernières années, mais à toutes les années où je vous ai représentés au niveau national. J'ai eu la chance de rencontrer plusieurs d'entre vous et de vous remercier pour le temps, l'effort, l'énergie et l'engagement que vous donnez aux CPS-ECP, le tout dans l'espoir de rendre nos eaux plus sûres et « *le fun* » pour tous les plaisanciers. Ce parcours a été incroyable. **Merci à tous!** Quand on s'entoure des bonnes personnes, on réussit.

Comme je l'ai souvent dit, nous sommes tous ce phare sur la rive et nous allons continuer de ramener les plaisanciers à bon port et en toute sécurité.

Robert Pepin, PA, officier exécutif national

Dans la chronique *En perspective* du numéro du printemps, on mentionnait le remplacement du système de gestion en ligne WBAS par l'*Association Server Version 3*. Alors que la

conversion progresse, les analyses montrent que le nouveau système fonctionnera avec les différents types d'ordinateurs, les téléphones intelligents et les tablettes. Il fonctionnera également avec différents navigateurs. La conversion prend plus de temps que ce que l'on avait prévu initialement et nous devons remercier ceux qui font des tests. Cette phase critique ne sera pas précipitée, afin d'assurer la qualité du résultat final. L'étape suivante verra à faciliter un accès plus rapide à l'information pour les membres et les dirigeants. Une firme externe nous aide à y parvenir. Au congrès national, l'équipe de technologie informatique fera une démonstration à la réunion des commandants d'escadrilles et de districts.

Comme la saison de l'application du Programme de vérification de courtoisie des embarcations de plaisance se terminera bientôt, nous devons remercier les nombreux bénévoles des CPS-ECP qui ont fourni temps et efforts pour promouvoir la sécurité nautique avec ce programme. Ces bénévoles démontrent bien ce que les CPS-ECP peuvent offrir aux plaisanciers, en plus de fournir des informations spécifiques sur les exigences juridiques s'appliquant à leurs embarcations. Le programme de cette année innove; en effet, le district Western Ontario a mis de l'avant un projet pilote *RVCC Youth Project* et il est en train d'évaluer son succès. Vous aurez plus de détails au congrès national. Nous avons créé des drapeaux de plage pour souligner la présence des CPS-ECP quand une équipe fait des vérifications. Au congrès national, nous remettrons encore des prix aux trois membres qui ont soumis le plus grand nombre de formulaires au bureau national.

Don Griffin, PA, officier national à la formation

Le Département de la formation a eu beaucoup d'activités tout l'été. Malgré tout, nos bénévoles ont eu le temps de profiter de leurs bateaux et tout le monde est de retour, revigoré et prêt à commencer une nouvelle année de formation. Le Comité de formation virtuelle travaille avec un certain nombre d'escadrilles et de districts partout au pays, pour former leurs membres à utiliser le programme *GoToTraining*, de sorte qu'ils seront en mesure de donner des cours à l'aide de ce progiciel. Au congrès national, certains directeurs de cours donneront des présentations le jeudi soir. Vous pouvez consulter la liste sur le site Web. Les autres directeurs de cours seront présents au



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

Photographe
Don Butt, [PA](#)

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

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction

Charles Beal
Daryl Collard, N
Robin Craig, N
Joseph Gatfield, NJ
Don Griffin, [PA](#)
John Gullick, [PA](#)
James R. Hay, NJ
Cathie Johnstone
Yves Lavallière, [PA](#)
Yvon Legault
Robert Pepin, [PA](#)
Sarah-Jane Raine, M
Carmelle Rousselle
Bradley Schmidt
Douglas 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 en-
voyés 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

congrès. Si vous avez des questions, venez discuter de vos suggestions ou de vos préoccupations avec ces bénévoles qui travaillent avec ardeur pour mettre ces cours sur pied.

À tout moment, n'hésitez pas à contacter par courriel les directeurs de cours, les adjoints nationaux à la formation ou moi-même.

Sarah-Jane Raine, M, officier administratif national

En avril, tous les commandants d'escadrille ont reçu une lettre de Bill Allan, président du Comité des adhésions, fournissant une liste des non-renouvellements à ce jour et leur demandant de contacter personnellement ceux qui ont cessé d'être membres. Nous espérons que toutes les escadrilles ont fait ce travail et ont eu du succès. Il est prouvé que le contact personnel a plus d'impact qu'un courriel ou une lettre. Nous espérons que toutes les escadrilles seront proactives à l'avenir, afin que nous ne perdions pas de membres.

Nous espérons que toutes les escadrilles envisagent l'envoi d'un membre au congrès national. Si votre commandant d'escadrille est présent, il obtiendra beaucoup d'information à la réunion des commandants d'escadrille du vendredi et également à l'AGA le samedi. Il bénéficiera des divers séminaires, autant que des réunions et des échanges avec les autres membres de partout au pays. Vous trouverez le formulaire d'inscription et le calendrier sur le site www.cps-ecp.ca. Rappelez-vous que ceci est votre congrès; votre présence en assurera le succès.

Cathie Johnstone, secrétaire nationale

Je tiens à remercier tous ceux qui ont pris le temps de proposer un membre pour un prix national. Le comité d'évaluation m'a fait savoir que nous avons eu d'excellentes propositions. Quelle merveilleuse façon de montrer votre appréciation à nos bénévoles dévoués. Nous avons informé les gagnants de chaque catégorie et nous espérons qu'ils seront en mesure d'assister au congrès annuel en octobre, pour accepter les prix en personne.

Venez célébrer avec eux à Niagara Falls. Le prix de la chambre est de 149 \$ la nuitée pour la durée du congrès. Lorsque vous appelez, dites simplement que vous réservez pour le congrès Niagara 2015.

Je sais qu'un certain nombre de nos membres ont fait de belles croisières cet été. S'il vous plaît, partagez vos aventures avec les membres des CPS-ECP en envoyant un article ou une série d'articles à l'éditrice du Hublot. Nous pouvons tous bénéficier de vos expériences.

Doug Stewart, [PA](#), officier national aux finances

Nous terminons la vérification annuelle des états financiers CPS-ECP. Au début septembre, vous pourrez voir en ligne ces états financiers vérifiés; à l'assemblée générale annuelle, ils seront présentés pour être approuvés par les membres des CPS-ECP.

La plupart des escadrilles et des districts ont maintenant déposé leurs états financiers annuels et le rapport de vérification interne. Merci de nous envoyer ces documents en temps opportun. Les états financiers et le rapport de vérification interne doivent être reçus au Bureau national au plus tard le 31 août, sinon le compte de l'escadrille ou du district sera bloqué. Dès que les documents financiers seront reçus, le compte de l'escadrille ou du district sera rétabli.

Charles Beall, officier juridique national

Chaque année, notre compagnie d'assurance passe en revue les activités des CPS-ECP, dans le cadre d'une évaluation des risques. Cette année, nos assureurs ont noté que notre organisation a changé au cours de la dernière décennie; ils ne nous caractérisent plus comme offrant simplement de la formation nautique en classe. Ils voient maintenant les CPS-ECP comme un organisme ayant une variété d'autres activités, telles que : le programme de collecte de fusées de détresse, le programme des vérifications de courtoisie, l'enseignement à distance en utilisant des simulateurs et envisageant même la formation sur l'eau. Ces commentaires positifs d'une source inattendue sont un compliment à notre organisation.

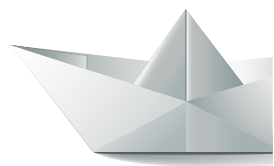
Certaines escadrilles cherchent des façons de s'impliquer activement dans leur communauté en

contactant les associations de villégiateurs pour promouvoir des cours de sécurité nautique, en contactant des concessionnaires de bateaux, ou en participant à des spectacles et des régates locales sur l'eau. Comme Bob Dylan l'a écrit il y a plusieurs années, "...the times they are a changin..." (les temps changent). Les escadrilles et les districts trouvent des façons nouvelles et novatrices pour promouvoir la sécurité et la formation nautiques, en utilisant *GoToMeeting* pour offrir des cours avancés ou en combinant les ressources pour offrir des cours coopératifs à un grand groupe plutôt qu'à trois ou quatre petits.

Notre défi consiste à rechercher des moyens pour que nos escadrilles et nos districts participent à leurs collectivités et utilisent nos ressources de différentes façons pour

promouvoir la sécurité et la formation nautiques. Les escadrilles et les districts qui ont plus d'argent peuvent soutenir les événements locaux, promouvoir la sécurité nautique ou acheter un simulateur. Si vous n'en avez pas, empruntez-en un et utilisez-le à un événement local, un salon nautique ou chez un concessionnaire pour promouvoir la sécurité nautique et les CPS-ECP.

Notre message est toujours d'actualité. Nous devons nous assurer que nos activités pour transmettre ce message sont pertinentes et mobilisent les membres.



Courrier des lecteurs

lehublot@cps-ecp.ca

À la rédactrice en chef,

Dans la chronique « Demandez à John » du numéro de juin 2015 du *Hublot*, la question n° 4 se lisait comme suit : « Comment trouver les canaux VHF de communication vocale pour l'endroit où l'on navigue ? » La réponse à cette question renvoyait aux canaux 01 à 88. De même, la question n° 1 faisait référence au canal 16 sur une fréquence moyenne (MF) de 2182 kHz. Or, le canal 16 se trouve en très haute fréquence (VHF), et les numéros de canaux ne sont pas utilisés pour les fréquences moyennes (MF).

Peter Bennett

Bonjour John,

Malgré la mise à jour des exigences techniques (RBR-2), ce document ne tient pas compte des derniers accords internationaux qui autorisent désormais les communications vocales sur les canaux 75 et 76. Ces derniers sont maintenant attribués aux AIS (*Automatic Identification System*) longue portée.

Au fait, je m'appête à publier un livre traitant en détail de AIS et ASN (Appel sélectif numérique) dont le titre sera *Marine AIS and DSC (Digital Selective Calling) Handbook – a Comprehensive Guide*

Erik Slovgaad

À la rédactrice en chef,

L'été s'est finalement installé sur Big Rideau

Lake qui fait partie du système du canal Rideau. Dès la fermeture des classes, mon épouse et moi-même étions au chalet et nous avons pu constater le bourdonnement d'activités nautiques sur le canal en cette première fin de semaine de temps chaud.

Ce qui nous a frappés cette année, c'est l'abondance d'un type d'embarcation qui gagne en popularité, le ponton. En naviguant d'un bout à l'autre du lac, nous en avons croisé un grand nombre. Certains étaient entièrement couverts comme des tentes et d'autres remorquaient à grande vitesse des enfants sur des anneaux gonflables. Nous y avons immédiatement vu une occasion d'intervention pour les CPS-ECP. Le concessionnaire local nous a confirmé que les acheteurs de ces pontons sont des néophytes en navigation. De plus, les pontons sont souvent équipés de moteurs de plus en plus puissants afin de naviguer à grande vitesse.

Tout comme il y a quelques années, les CPS-ECP se sont investies pour couvrir le marché des motomarines, comme en fait foi la chronique *Le Jet Set* de Bradley Schmidt, Markham Agincourt Power and Sail Squadron. Ne serait-il pas temps de faire de même auprès des propriétaires de pontons? Ce sont des embarcations qui présentent un nouveau défi et les plaisanciers qui les utilisent doivent eux aussi se conformer aux règles de route et aux principes de sécurité.

Dennis Dwyer, Perth, Ontario

Bon 20^e anniversaire au GPS!

Les CPS-ECP tiennent à célébrer la 20^e année de mise en service du GPS. La constellation de satellites GPS (Navstar) a permis au GPS d'atteindre sa pleine capacité le 27 avril 1995. Le GPS a évolué, depuis les volumineux appareils des militaires, jusqu'à l'espace minuscule qu'il occupe dans nos téléphones intelligents et nos lecteurs de carte.

Il est devenu un outil indispensable pour la sécurité du plaisancier, en lui permettant de connaître sa position en tout temps et de prévenir tout ce qui bouge aux alentours.

Il représente le plus grand avancement en navigation maritime depuis l'invention du compas magnétique. Il joue un rôle primordial dans le monde d'aujourd'hui, que ce soit en prévention des catastrophes marines, en recherche et sauvetage, en communications cellulaires, en contrôle du trafic aérien. Le GPS fait maintenant partie intégrante de la vie d'un milliard de personnes sur la terre!

André Dubois

Président, Comité de navigation électronique
Département de la formation

NDLR : Vous trouverez le commentaire d'un lecteur, David Longpré, et la réponse de Bradley Schmidt, dans l'article « *Le Jet Set* » à la page 32 de ce numéro du *Hublot*



Photo: Vanessa Schmidt

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Dans ma chronique « Le Jet Set » du printemps, j'avais élaboré des plans pour cet été, saison déjà terminée au moment où vous lisez ces lignes. L'un des plans consistait à installer un stabilisateur StingRay sur mon vieux moteur hors-bord Mercury 60HP qui peine à faire planer mon embarcation de 16 pi. Les stabilisateurs sont offerts sur le marché depuis quelques années et j'ai pensé que 75 \$ n'était pas une dépense extravagante, surtout si ça devait fonctionner. Nous avons pleinement profité de l'été et j'ai même appris une leçon que chacun devrait connaître concernant les moteurs hors-bords deux temps.

StingRay vend une variété de stabilisateurs pour tous les formats de moteurs. Ils fonctionnent tous sur le même principe, soit celui de l'aile d'avion qui soulève le moteur et par conséquent l'arrière de l'embarcation, augmentant ainsi la vitesse du bateau. Le modèle le moins dispendieux est le « Classic », mais il faut percer quatre trous au pied du moteur afin de le fixer à l'aide de quatre boulons en inox. D'autres modèles s'installent sans boulons, mais j'ai estimé que le « Classic » convenait mieux à mon bon vieux Mercury 1990. Ça ne m'a pris que 15 minutes pour installer le stabilisateur, sans aucune difficulté. Une fois sur l'eau, j'ai tout de suite perçu la différence. Sans stabilisateur, mon bateau combattait longuement une vague d'étrave avant de réussir à planer. Avec le stabilisateur, il plane sans effort. Je n'ai pas constaté de changement dans les performances générales puisque j'arrive à atteindre la vitesse maximale avec ou sans stabilisateur. D'un autre côté, le bateau continue à planer même lorsqu'on diminue la vitesse et il répond plus promptement aux ajustements du moteur, même les plus subtils. Les virages à haute vitesse exigent moins de compensation. Il faut tout de même prendre quelques précautions, comme l'explique un lecteur de « Le Jet Set », David Longpré : *Selon mon expérience, il est vrai que cet accessoire permet au bateau de planer beaucoup plus rapidement. Il réduit cependant la vitesse de croisière, donc il faut plus d'essence pour aller à la vitesse désirée. Mais surtout, en cas de collision avec un objet, ce ne sera probablement pas que l'hélice qui écopera, mais*

aussi le pied du moteur. Lors d'une sortie sur l'eau, nous avons accroché un billot de bois qui flottait légèrement sous la surface de l'eau. L'hélice a eu un petit dommage, mais surtout le billot est resté coincé entre l'hélice et le stabilisateur, ce qui a cassé du même coup sur une grande superficie, la plaque anti-cavitation du pied (sur laquelle doit être fixé le stabilisateur)... qui justement aide le bateau à planer, en empêchant l'hélice d'aspirer de l'air...

Résultat: une réparation beaucoup plus dispendieuse que les économies d'essence promises par les manufacturiers de stabilisateurs, même en calculant ces économies sur plusieurs années.

Je suppose que toute modification comporte des risques. Il serait sage d'analyser le pour et le contre avant d'ajouter un stabilisateur et peut-être opter pour un modèle qui s'agrafe, évitant ainsi de percer des trous, surtout si on envisage de faire une période d'essai avant une installation permanente.

Nous passons presque toutes nos fins de semaine dans la région des lacs en Ontario (Land'O'Lakes). Avec un nom pareil, il est évident que s'offrent à nous d'innombrables possibilités de navigation. Dans un rayon de 10 km de notre stationnement se trouvent 10 rampes de mise à l'eau sur 8 lacs différents. Ces lacs présentent une incroyable variété de sites de navigation depuis les hautes collines et les profondeurs vertigineuses de Mazinaw jusqu'aux plages sablonneuses du lac Marble; des baies sombres de Kashwakamak jusqu'à la limpidité de Mississagagon; ou encore de la densité des chalets sur les rives de Skootamatta au surprenant isolement du lac Crotch. Chaque coin possède son attrait. Souvent, le sujet de conversation sur toutes les langues autour d'un feu de camp, c'est le choix du lac à explorer le lendemain. En plus du plaisir que nous avons eu à explorer chacun de ces lacs, nous avons souvent réussi à attraper le mets qui allait composer notre souper.

Je me glorifie de garder mes moteurs, mes embarcations et tout mon équipement de navigation en parfait état de marche. Mais une expérience récente m'a ouvert les yeux sur

Suite à la page 34



Il y a des changements au programme de délivrance du permis d'embarcation de plaisance

John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

On me pose souvent des questions au sujet du permis d'embarcation de plaisance. Voici les dernières informations qui me sont parvenues par courriel, le vendredi 17 juillet 2015.

Ce qui suit provient directement du site Web de sécurité nautique de Transports Canada et contient toutes les informations nécessaires à l'obtention ou à la modification d'un permis d'embarcation de plaisance, à ne pas confondre avec la *carte de conducteur d'embarcation de plaisance* (CCEP).

Saviez-vous que toute embarcation de plaisance munie d'un moteur de plus de 10 hp (7,5 kW) doit posséder un permis valide? Le permis permet au personnel de recherche et sauvetage ou d'autres agences d'identifier rapidement l'embarcation en cas d'urgence.

Deux options s'offrent à qui veut se procurer un permis pour embarcation de plaisance :

En ligne (option préférée) ou par la poste.

En ligne : le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada offre le *Système électronique de délivrance de permis d'embarcation de plaisance* (SEDPEP). En plus de la demande de permis, vous pouvez faire les transactions suivantes et éviter les délais de la poste :

1. le transfert d'un permis à votre nom;
2. la mise à jour des informations personnelles (changement d'adresse, de numéro de téléphone, de nom de la personne à contacter et modifications faites au bateau);
3. la requête d'un duplicata du permis d'embarcation;
4. la demande de renouvellement du permis d'embarcation.

Il faut cependant téléverser tout document justifiant la requête. Il est important que les documents soient dans le **format approprié** et prêts à être téléversés, avant de commencer le processus. Les documents requis sont :

1. la preuve de propriété ou la facture d'achat de l'embarcation;

2. une copie signée d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement;
3. une photo récente de vue latérale de l'embarcation de plaisance;
4. une lettre d'autorisation pour une tierce partie (si la personne qui présente la demande n'est pas le propriétaire).

Lorsqu'on fait une demande en ligne pour une nouvelle embarcation ou pour un transfert de permis, on reçoit immédiatement un numéro d'accusé réception. Ce numéro (identique au numéro de permis qui sera émis) est valide pour 90 jours et doit être apposé sur le côté de l'embarcation, permettant d'utiliser celle-ci immédiatement

Une fois que la demande et les documents qui l'accompagnent ont été vérifiés, le permis permanent est envoyé par le moyen utilisé pour faire la demande (en ligne ou par la poste).

ON NE PEUT PAS ANNULER UNE DEMANDE DE PERMIS D'EMBARCATION EN LIGNE.

Pour annuler, il faut remplir un formulaire de demande de permis d'embarcation de plaisance par la poste, en y indiquant **Annuler**, et fournir les mêmes documents qui ont justifié la demande originale, tout en expliquant les raisons de l'annulation.

Par la poste : on peut se procurer les instructions et les formulaires appropriés sur le site Web de Transports Canada ou au numéro 1-800-267-6687.

Pour une demande par la poste, il faut faire parvenir le formulaire « Application pour un permis d'embarcation de plaisance » et les documents justificatifs au **Centre de traitement des demandes de permis d'embarcation de plaisance, C.P. 2006, Fredericton, N.B., E3B5G4**. Les documents requis sont les suivants :

1. un formulaire de demande dûment rempli;

Suite à la page 34

Le travail d'équipe a ses avantages

Robin Craig, N
Escadrille nautique Ottawa

Vingt-sept membres des deux escadrilles nautiques de la région, soit Ottawa et Britannia-Rideau, ont fait équipe pour tenir le kiosque des CPS-ECP durant les quatre jours du Boat and Sportsman Show d'Ottawa.

C'était une opportunité pour informer les centaines de personnes qui se sont arrêtées au kiosque sur le but de notre organisation. Cela a eu un effet sur le nombre d'inscriptions aux cours Sur l'eau et Radio maritime VHF que nous offrons et sur l'adhésion aux CPS-ECP. L'Ottawa Show est un événement annuel auquel participent ces deux escadrilles; elles ont, chacune à leur tour, l'occasion de s'occuper de la mise en place et de la tenue du kiosque.



Bruce Harris de l'escadrille nautique Ottawa et Bernd Zechel de l'escadrille nautique Britannia-Rideau font équipe au Boat and Sportsman Show d'Ottawa.

Suite à la page 32

Le « Jet Set »

un entretien que presque tout le monde néglige trop souvent. Avec un moteur 2 temps, que le réservoir d'huile se trouve à même ou séparé, IL FAUT VÉRIFIER LES CONDUITES D'HUILE. Depuis 1980, on ne mélange plus l'huile dans le carburant pour les moteurs hors-bords à 2 temps de moyenne ou de grande puissance. L'huile se trouve dans un réservoir séparé et elle se mélange au carburant dans les proportions requises, en cours d'utilisation. Les moteurs sont dotés d'alarmes qui indiquent un niveau d'huile trop bas ou un défaut de rotation de la pompe. Si la conduite d'huile, qui va de la pompe de dosage au bloc de mélange, craque ou pourrit, l'huile n'arrive plus au moteur et on s'en aperçoit trop tard. Lors d'une randonnée récente avec les membres de ma famille, le moteur a perdu sa puissance et n'a pas pu nous ramener au rivage. Heureusement nous avons un petit moteur de rechange de 4 hp qui nous a permis de regagner la rampe de mise à l'eau. En examinant sous le capot, j'ai découvert que

le conduit vieux de 20 ans, entre la pompe à l'huile et le bloc de mélange, était craqué et fendu dans un coude. Je ne sais pas depuis combien de temps il était devenu friable, ni même quelle quantité d'huile se rendait effectivement au moteur. Il y avait, sous le capot, une quantité d'huile qui n'a, de toute évidence, jamais atteint le moteur. J'ai remplacé le tuyau friable avec un tuyau en vinyle à 39 ¢, puis j'ai versé un peu de mélange dans la sortie, jusqu'à ce que la pompe remplisse le tuyau. Le moteur fonctionne toujours, mais des bruits inhabituels m'indiquent qu'il a subi des dommages qui auraient été évités par une réparation tellement simple. Je recommande à tous ceux qui ont un moteur vieux de 10 ans ou plus, de changer les tuyaux d'amenée d'huile et, par la suite, de les inspecter régulièrement. Si j'avais dépensé 39 ¢ au début de la saison, je ne serais pas à la marina en ce moment à attendre le verdict d'un mécanicien de marine. Je me croise les doigts.

Suite à la page 33

Demandez à John

2. une photocopie de la preuve de propriété de l'embarcation;
3. une photocopie signée d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement. Sur le formulaire, on trouve des explications supplémentaires et une section Q et R;
4. une photo récente d'une vue latérale de l'embarcation de plaisance;
5. une lettre d'autorisation pour une tierce partie (si la personne qui présente la demande n'est pas le propriétaire).

Prévoir un délai de cinq (5) jours ouvrables pour le traitement de la demande. Afin d'éviter des délais supplémentaires, il est important de lire et suivre les instructions. **Si le formulaire est incomplet ou s'il manque des documents, on retourne la demande au requérant.**



M. Pierre Wibaut de l'escadrille nautique Trois-Rivières, au kiosque du Club nautique de la Batture de Nicolet, le 4 juillet 2015.

LE PROGRAMME DE FORMATION SUR L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET L'ÉLIMINATION DES FUSÉES DE DÉTRESSE PÉRIMÉES

Cmd Yves Lavallière, PA
Escadrille nautique Trois-Rivières

Dans le cadre d'un programme national de trois ans, les CPS-ECP, en collaboration avec Transports Canada et CIL-Orion, offriront des activités de formation et d'information sur les feux et les fusées de détresse. On y traitera des exigences réglementaires, de l'usage des fusées, de leur entretien et de l'obligation de disposer des feux périmés de façon sécuritaire.

Au cours de l'été 2015, Mike Smith a mis sur pied 28 sites d'information où ont pu être récupérés plus de 20 000 feux périmés. Au Québec, trois escadrilles nautiques (Montreal, Rabaska et Trois-Rivières) ont participé au programme, soit à Vaudreuil-Dorion, Drummondville et à cinq endroits dans la région de Trois-Rivières, en collaboration avec des détaillants des produits CIL-Orion.

Les bénévoles des escadrilles devaient regrouper les feux selon les types A, B, C et D. CIL-Orion fournissait les boîtes pour la récupération, préparait le connaissance pour l'expédition des feux périmés en vue de s'occuper de leur destruction.

Le 4 juillet 2015, l'escadrille nautique Trois-Rivières a profité de la Journée du nautisme au Québec pour tenir une activité de promotion dans les cinq marinas de son territoire. La collaboration de 13 bénévoles a permis la tenue de cette

journée exceptionnelle. Nous en avons profité pour promouvoir les activités offertes à l'automne 2015 à notre escadrille. Nous avons distribué de la documentation ainsi que l'horaire des cours à venir. Des vérifications de courtoisie d'embarcations de plaisance (VCEP) étaient offertes et 24 plaisanciers s'en sont prévalus.

Récupération des feux périmés

La majorité des feux périmés récupérés étaient de type B, pour un total de 561 fusées. Près de 50 % des gens qui ont remis des feux étaient membres des CPS-ECP, 80 % d'entre eux, des saisonniers ou des visiteurs présents sur place le jour de l'activité. Seulement quelques personnes se sont déplacées spécifiquement pour nous rapporter des feux périmés. La majorité des feux périmés étaient en bonne condition et entreposés de manière sécuritaire. Nous avons été surpris de récupérer des fusées datant des années 1980. Malheureusement, certains feux étaient détériorés et dans un état dangereux... il y a encore de l'éducation à faire.

Dès cet automne, nous devons planifier pour le printemps 2016 la tenue d'une activité de sécurité, de formation et de récupération des feux de détresse dans chacune de nos escadrilles.

C'est un moyen simple et efficace de promouvoir notre organisation.

Le Journal de voyage de Carmelle

Petit trou deviendra grand...



Dans la baie de Phang Nga

Texte et photos de
Carmelle Rousselle
et Yvon Legault

Depuis leur départ de Montréal, le 22 septembre 2006, Carmelle, son conjoint Yvon et leurs deux chats ont bourlingué dans les mers du Sud. À l'été 2014, ils sont revenus au Québec pour trouver un foyer temporaire pour leurs chats, Snoro et Noïrot. Ils sont maintenant de retour sur leur bateau, dans le Sud-Est asiatique.

À notre retour sur Taima en octobre 2014, nous aurions aimé pouvoir caréner immédiatement, mais il n'y avait pas de place disponible au chantier maritime Phithak Shipyard and Services (PSS) avant le début décembre. Cela mettait en jeu notre prochaine traversée vers l'Afrique du Sud, prévue pour janvier 2015.

C'est donc le 8 décembre 2014 que nous mettons le cap sur PSS, situé dans le petit village de Chebilang, à l'extrême sud de la Thaïlande. C'est d'abord un chantier pour bateaux de pêche, mais qui a élargi ses horizons en acceptant les bateaux de plaisance. Ce n'est pas un endroit reposant, mais plutôt bruyant et très poussiéreux. Le chantier est très actif avec plus d'une cinquantaine de personnes qui y travaillent. Le niveau de compétence des employés est acceptable, mais le plus gros problème est celui de la langue. La Thaïlande n'ayant jamais été colonisée, la majorité des gens parlent exclusivement le thaï. Son alphabet, composé de 44 consonnes et 32 voyelles, plus 4 accents toniques, est joli et artistique, mais il n'a rien en commun avec notre alphabet. Par exemple, *oui/non* qui se disent *châi/mâi* (ใช่ / ไม่ใช่) n'ont pas du



Petit trou deviendra grand

Taima flotte enfin!

tout la même sonorité et même ces mots élémentaires ne sont pas compris. Il faut trouver d'autres façons de communiquer.

Nous espérons pouvoir terminer les travaux en trois semaines : peinture du pont et du cockpit, imperméabilisation des hublots, peinture antisalissure, révision du moteur, réparation du frigo. Ainsi, à la sortie de l'eau, la coque est nettoyée et les préparatifs commencent.

Une fois le sablage entamé, Yvon aperçoit un petit trou d'environ 1 cm de diamètre sur la quille au niveau de la cale. C'est un endroit toujours humide qui est propice au développement de la rouille. Il est très sage de faire un examen minutieux de l'ensemble de la coque et d'enlever planchers, partitions, matériel, provisions, enfin tout, y compris le réservoir diesel. Dans la section en dessous du réservoir, on découvre quelques points de rouille, qui, après avoir été grattés et poncés vigoureusement, s'avèrent des points de faiblesse majeurs à traiter absolument. Petit trou deviendra grand... Il faut découper une grande surface et poser une nouvelle plaque d'acier (environ 45 cm x 150 cm). Cela signifie qu'il faut perforer, découper, sabler, souder à l'extérieur et à l'intérieur. Heureusement, nous avons pu louer un petit appartement tout près du chantier, car il est rapidement devenu impossible de vivre sur le bateau.

C'est un des grands avantages de l'acier pour un bateau de grande croisière, car ce genre de réparation est à peu près possible partout dans le monde, où l'on peut toujours trouver le matériel et des soudeurs compétents. Un autre avantage de l'acier est qu'il donne le temps de réagir, car la zone de faiblesse commence très petite pour s'agrandir graduellement. Avant l'arrivée au chantier, la coque de Taima était hermétique et pas une goutte d'eau n'y entrait.

Puisque les partitions sont enlevées, pourquoi ne pas

en profiter pour les repeindre, appliquer du vernis sur les bordures, repeindre les plafonds, etc. La liste s'allonge, tout comme le séjour de 3 semaines prévu au départ. Nous restons au chantier 11 semaines. La prochaine longue traversée est reportée en 2016. Ainsi va la vie de bateau, il faut constamment s'adapter.

Nous profitons de cette période d'attente pour naviguer dans les îles de la côte ouest de la Thaïlande jusqu'à Phuket. Cette grande île touristique habitée par plus de 400 000 habitants s'étend sur 49 km du nord au sud et 22 km d'est en ouest. Sur la côte ouest, les vagues de la mer Andaman valent sur de belles plages tapissées de sable blanc. D'impressionnantes collines, des vallons et la jungle enveloppent le centre de l'île alors que des plantations d'hévéas, de cocotiers, d'ananas ornent la côte nord-est. Le *Big Buddha* qui domine la baie de Chalong au sud, offre une vue superbe sur la baie. Plusieurs bateaux touristiques de tous genres et voiliers se bercent sur leur ancre ou corps-mort, boudant les marinas situées sur la côte est. La capitale, Phuket Town, est moderne et très achalandée. Dans les rues de la vieille ville, on peut admirer d'anciennes maisons de style colonial sino-portugais. L'exploitation de mines d'étain était la principale source de revenus jusqu'à son déclin dans les années 1980; aujourd'hui, l'économie de l'île repose surtout sur le tourisme et l'immobilier.

Après ces premières explorations, nous mettons le cap au nord-est de l'île de Phuket, vers la baie de Phang Nga, renommée pour ses gigantesques formations calcaires et falaises qui cachent de belles grottes. Ce site unique attire énormément de visiteurs. En voilier, nous pouvons librement choisir des endroits tranquilles et éviter la cohue touristique. Nous nous baladons parmi ces promontoires rocheux pendant

quelques semaines. Mais comme toute bonne chose a une fin, il faut déjà retourner au monde urbain de Phuket pour faire l'approvisionnement, prendre rendez-vous chez le dentiste, entre autres, et s'occuper des formalités d'extension du visa. Après 3 mois dans le pays, nous revenons en Malaisie. La bonne bouffe thaïlandaise va nous manquer même si, avant de quitter le territoire, nous avons garni le garde-manger de quelques-unes de nos sauces préférées après avoir appris quelques trucs culinaires.

Carmelle Rousselle

Yvon Legault

Le 5 août 2015

Langkawi, Malaisie

N.B. Deux erreurs se sont glissées dans *Le Journal de voyage de Carmelle* paru dans *Le Hublot* de l'été 2015. Le conjoint de Carmelle s'appelle Yvon (non pas Yvan) et la photo à la page 36 est celle de la baie Telaga Harbour (et non la marina)



Une rue du vieux Phuket

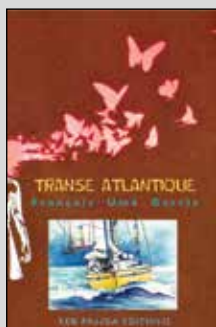
Carmelle et Yvon nous proposent la lecture de ces livres sur le voyage écrits par François Garcia

On a transpiré, longtemps composé, troqué le pinceau et la plume pour le bouton, maintenant envoyez-le, c'est imprimé! Nous l'avons fait tel que nous l'avons décidé il y a cinq ans, lors de notre départ de Camaret. Ce n'est pas la fin qui édifie les moyens, mais les moyens qui édifient la fin, le but est atteint, le résultat est inscrit ci-dessous.

J'avais le choix. M'allonger sur le pont pour regarder voler les nuages blancs jusqu'à l'oubli ou, par atavisme, trouver un boulot rentable - mais à mon âge, on n'a pas besoin de beaucoup et on ne vise que la sagesse à atteindre - ou bien se délivrer de tout préjugé crédule et écrire. Durant des années, je me suis donné au voyage, le traduisant, me délivrant de moi-même, et puis nous en avons fait des livres. Nous, ce sont les personnes qui participèrent, ou participent au voyage.

Les Éditions du Red Panda ont été créées à la table à cartes de Oumâ, ainsi que les maquettes de ces livres. L'énergie originelle utilisée, alliée à la nôtre, est celle du soleil grâce aux panneaux photovoltaïques du bord. Un mouillage tranquille en bordure de la forêt primaire, le sable, les biches se désaltérant à la fraîcheur du soir, les macaques ramassant des coquillages, les varans craintifs, c'est l'île Singa Besar en Malaisie, les aigles, les calaos, une source d'eau douce, et ce que nous avons à disposition, crayons, peintures, le talent artistique de Véro, dessins, photos de voyages, à cœur. Pas d'artifice ni échappatoire, des moyens simples, mais suffisants.

Je prends le nom d'auteur de François Umâ Garcia pour la raison qu'un autre François Garcia m'a précédé dans la publication; dans le monde de l'édition, les homonymes ne sont pas admis. L'application trouve là sa nécessité, l'orientation de nos thèmes différant fondamentalement.



Voici donc les livres :

Rouge couchant soleil le vent, une édition illustrée en couleurs et une édition en noir et blanc

Transe Atlantique, une édition illustrée en couleurs et une édition en noir et blanc. Toutes les infos pour se procurer les livres sont sur notre site web : oumaginaire.org

Une édition « Amazon » (en noir et blanc) est également offerte directement.

Libérez-nous du calcul!

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

Dernièrement, j'ai lu dans la revue l'Actualité de mai 2015, un article d'Isabelle Grégoire, intitulé « Libérez-nous du calcul! » dans lequel elle rapporte les propos d'un mathématicien anglais, Conrad Wolfran, qui affirme : « l'enseignement des maths n'est plus adapté au monde actuel. Alors que les ordinateurs nous ont libérés de la nécessité de tout compter nous-mêmes, on enseigne toujours les maths comme autrefois. Suer sur d'interminables équations n'est pas nécessaire pour comprendre les maths, pas plus qu'il ne faut comprendre les moindres détails de la mécanique automobile pour conduire en 2015 ».

Dans l'article suivant, écrit par Joan Eyolfson Cadham pour Le Hublot de l'été 1999 - dans lequel d'ailleurs on nous invite aussi à assister au congrès de Niagara Falls - j'ai trouvé une autre opinion.

« Il y a de nombreuses années, un auteur de science-fiction a décrit une société où les enfants apprenaient à utiliser les calculatrices dès l'âge préscolaire. Dans cette société, on avait choisi de libérer leur esprit de choses soi-disant futiles dont des machines pouvaient s'acquitter, de manière que l'humanité puisse atteindre les limites ultimes de la créativité. Bien sûr, comme dans la vraie vie, un problème étrange surgit toujours au pire moment... Dans cette histoire, si je me rappelle bien, les calculatrices ont été affligées d'une espèce

de bogue qui les a rendues inutilisables. La civilisation telle qu'on la connaissait s'est arrêtée. Personne ne comprenait les mathématiques. Toute notion de calcul, même la plus simple, avait été oubliée. Pire encore, en tant que société, on ignorait que le calcul mathématique avait été une notion créée et développée par des humains. Dans cette société, on croyait sincèrement que seules les machines pouvaient calculer.

Où veux-je en venir? le GPS est présenté comme étant le système d'aide à la navigation le plus sensationnel de tous les temps.

Apprendre les notions traditionnelles de navigation, comme savoir lire une carte et tracer sa route, n'est pas une perte de temps. Parfois, l'apprentissage de ces notions peut être aussi stimulant que de trouver le mouillage idéal dans une petite baie protégée, ignorée des moustiques, avec une vue superbe du coucher de soleil pendant que s'échappent de la cabine les effluves d'un bon repas mêlé aux odeurs naturelles qui imprègnent l'air ».

C'est une invitation à suivre nos autres cours, soit Matelotage, la Voile, Météo, etc.

NOUVEL AVANTAGE POUR LES MEMBRES : L'ASSURANCE GROUPE CPS-ECP

Les CPS-ECP ont conclu une entente avec le Groupe Assurance Cowan pour offrir à leurs membres une protection d'assurance. Cette offre exclusive de Cowan comprend une couverture complète et des remises exclusives aux membres des CPS-ECP.

Assurance maritime

- Économisez jusqu'à 25 % sur les primes d'assurance
- Franchises régressives si aucune réclamation n'est faite
- Couverture équivalant à la valeur agréée de votre bateau
- Navigation toute l'année sans période de sortie de l'eau
- Navigation prolongée pour les croisières dans le Sud

Communiquez avec Cowan pour en connaître davantage sur les autres options de couverture offertes pour votre bateau :

cps-ecp@cowangroup.ca ou

1-800-268-2628.

NOUVELLE assurance groupe pour la maison et l'auto :

- Économisez jusqu'à **20 % de rabais** sur la prime d'assurance de votre maison et de votre auto.
- Aucuns frais supplémentaires pour les paiements préautorisés.
- Solutions d'assurance sur mesure
- Offerte partout au Canada.

Lorsque vous appelez pour faire une soumission, vous courez la chance de gagner un des **six véhicules neufs offerts ou une carte d'essence de 100 \$**.

Pour obtenir une soumission, téléphonez au : 1-866-912-6926.



Oliver Summers,

né il y a cent ans, ingénieur, grand voyageur et ex-commandant en chef des CPS-ECP

Daryl Collard, N, escadrilles nautiques Oak Bay et Oiseau Rock

Le 1^{er} juillet 1972, Oliver et Gladys Summers ont quitté le port de Victoria à bord de leur bateau à moteur de 40 pieds, *Summer Star*, et passé tout près du phare Brotchie Ledge. Leur destination? Hawaii. Ils allaient suivre la course de bateaux de Victoria à Maui, soit une distance de 2 400 milles nautiques (4 450 km). Le *Summer Star* a été construit par Phil Barron, à Sooke, selon le style de coque d'un bateau de pêche de la côte ouest, avec quille en cèdre jaune, étrave et étambot en gommier, membrures en chêne incurvé, bordés en pin et en cèdre, ponts et mains courantes en teck, murs de cabine en acajou et stabilisateurs de type paravane pour amenuiser le roulis du bateau et rendre la traversée plus confortable. Le moteur principal était de type diesel Volvo Penta, lui donnant une vitesse de croisière de 6 à 8 nœuds (11,1 à 14,8 km/h). Trois amis les ont accompagnés, dont un avec des connaissances médicales, pour partager les tâches et les périodes de veille.



Tout comme les capitaines de bateaux de la marine marchande ou militaire, Oliver a planifié sa navigation en utilisant le compas magnétique, le traçage sur la carte, le sextant pour prendre des relevés et le radar lorsqu'il s'approchait des côtes. Le 16 juillet, ils ont atteint Lahaina, sur l'île de Maui, sans avoir vu aucun bateau, même s'ils ont gardé un contact radio durant tout le trajet. L'aller, comme le retour quelques semaines plus tard, s'est effectué à une vitesse régulière de 7 nœuds, sans aucun incident. Oliver n'a pas agi de façon téméraire en s'embarquant ainsi sur un bateau à moteur de 40 pieds. Au contraire, il a planifié sa traversée avec minutie en portant attention aux détails. Bien que la distance entre Victoria et Hawaii s'élève à 2 400 milles nautiques, la capacité des réservoirs d'essence du *Summer Star*, lorsqu'ils étaient remplis, était de 4 000 milles nautiques.

Oliver Rendel Summers est né à Stamford Hill, au nord de Londres (Angleterre), le 12 mars 1915. Il n'a jamais connu son père, Robert Rendel Summers, qui s'était enrôlé dans l'armée britannique à la fin de 1914 et a été tué en 1917 dans le nord de la France, dans la deuxième bataille d'Arras.

À l'Université de Londres, il se concentra sur la physique et les mathématiques pour se préparer à une carrière en génie métallurgique, spécialisé dans les processus de chauffage par induction, pour la fabrication de composants métalliques utilisés dans la fabrication.

Après la guerre, Oliver et Gladys ont joint la vague des Britanniques qui émigraient pour chercher de nouvelles opportunités et ils sont arrivés à Toronto en 1949. Ils ont ensuite déménagé à Victoria en 1965. En 1966, après avoir terminé le cours *Piloting* de l'escadrille Victoria, Oliver est devenu membre de ce qu'on appelait alors les *Canadian Power Squadrons*. Il fut bientôt invité à devenir officier de la formation et ensuite, il a été élu commandant de l'escadrille Victoria, de 1968 à 1969. Il s'est engagé davantage auprès des CPS-ECP et il a servi comme commandant du district Vancouver Island de 1970 à 1972; officier national à la formation de 1973 à 1975; officier administratif national de 1975 à 1977; officier exécutif national de 1977 à 1979 et commandant en chef de 1979 à 1981. En incluant des postes de président de divers comités nationaux, il a siégé durant 15 ans au Conseil d'administration des CPS-ECP.

Oliver est décédé à Victoria le 31 décembre 2013, à l'âge de 98 ans. Sa conjointe, Gladys, l'avait précédé, le 14 novembre 2009, à l'âge de 96 ans.

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

Au moment où j'ai écrit ces lignes, dans les premiers jours du mois d'août, l'été était bien installé, mais cette saison ne ressemble pas aux étés dont j'ai gardé le souvenir. Lorsque vous lirez ceci, l'automne sera déjà à nos portes et le temps pourrait déjà avoir changé. Certains ne croient pas au changement climatique, mais il suffit de penser à l'été qui vient de passer et à ceux qui l'ont précédé pour constater que les étés ne sont plus comme ceux d'avant. Nous pouvons discuter des causes de ce changement climatique, mais cela ne change rien à la réalité.

Les régions situées à l'ouest se réchauffent, jusqu'au point de s'enflammer, dans certains cas, alors qu'à l'est, la pluie cause des inondations. Le Québec et l'Ontario semblent avoir eu un été relativement normal, mais tous ne sont pas de cet avis.

À Kincardine, en Ontario, un adolescent qui a plongé à partir d'un quai est disparu dans les hautes vagues. Les recherches pour le retrouver ont été suspendues avec l'arrivée d'une forte tempête. Celle-ci a été spectaculaire et son passage a laissé des traces à l'intérieur des terres, où le petit village de Teviotdale a presque littéralement été rayé de la carte. À Palmerston, tout près, il n'y a pas eu de dommages importants, mais la rumeur du passage d'une tornade pourrait s'avérer exacte.

Cet été, le nombre alarmant de noyades devrait nous faire réfléchir. Nous devons trouver des moyens pour améliorer la sécurité. L'automne est peut-être une bonne période pour y penser, pour mettre au point des stratégies et pour faire la liste des achats requis pour la prochaine saison de navigation.

Dans ma jeunesse, mon oncle insistait toujours pour que je porte un gilet de sauvetage chaque fois que je m'approchais de l'eau. Pas seulement lorsque j'allais sur le quai, mais dès que je me trouvais à 15 mètres de la rive. À cette époque, il n'y avait pas de vêtements de flottaison (VFI) et les gilets de sauvetage remplis de kapok étaient lourds et encombrants. Ils étaient très inconfortables pour moi, jeune garçon ayant une vision déficiente et qui devait marcher sur le sol inégal du

district Muskoka. Comme nous étions en visite au chalet de mon oncle, nous devions suivre les règles qu'il avait établies.

J'avoue que je ne porte pas un VFI aussi souvent que je le devrais, mais je le fais dès qu'il y a un risque possible. Les nouveaux VFI sont plus confortables et cela m'incite à les porter plus souvent. Nous ne pensons jamais aux accidents, pas plus qu'aux risques d'attraper un coup de soleil, – mais nous mettons toujours de la crème solaire. Dans quelles circonstances est-ce que j'endosse un VFI? Eh bien, je le ferais sûrement avant d'aller dans une petite embarcation ou si l'eau était agitée. Plus le bateau est gros, moins il y a de risques de rencontrer certains problèmes. Cependant, je me souviens de la fois où je me suis battu avec un câblot d'ancre sur un chalutier de 35 pieds, debout dans l'écouille avant, avec un cordage autour de la taille et un membre de l'équipage qui tenait mes chevilles – ah oui, nous étions de travers dans des vagues de six pieds. Il n'y avait pas assez d'espace pour porter un VFI, mais j'ai tout fait pour ne pas passer par-dessus bord. Nul besoin de parler de ce que j'ai ressenti envers l'équipier qui avait mal fixé l'ancre.

Si vous êtes sur le pont avant d'un voilier en train de ferler ou de plier une voile, c'est une bonne idée de mettre un VFI. Si les vagues sont fortes ou s'il y a des bourrasques de vent, le comportement du bateau est donc imprévisible. De plus, si le bateau est de petites dimensions, c'est une bonne idée de mettre un VFI. Si on pense qu'il peut y avoir un problème, il est sage d'endosser un VFI et ensuite de s'occuper de le régler.

C'est peut-être une bonne idée de suivre le cours *Météo*, cet hiver. Ça vous permettra peut-être de comprendre ce qui se passera dans votre cour arrière. Les niveaux d'eau feront encore partie de nos préoccupations si les régions de l'Ouest et du Nord-ouest ontarien ne reçoivent pas assez de précipitations. Ce serait une bonne idée aussi d'avoir des cartes à jour. Vous ne voulez surtout pas, comme Georges, accrocher le moteur dans le tas de pierres pas loin du chalet.



Faites flotter
le drapeau des
CPS-ECP!