LE HUBLOT

HIVER 2015

Un défi qui fait des vagues

Une jeune fille traverse le lac Érié à la nage

Compte-rendu de la conférence

EN VEDETTE

CPS-ECP, une nouvelle ère en formation nautique

Une expérience inoubliable pour de jeunes plaisanciers

Courants
En perspective
Demandez à John
Le Villégiateur

Photo : Thomas Quine
Green Lake près de Whistler, BC

CPS • ECP

Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

Joan Eyolson Cadham, M, rédactrice en chef du Port Hole
Escadrille nautique Saskatchewan

Je ne me souviens pas à quelle date mon défunt mari, Jack Cadham, a suivi son premier cours avec les CPS-ECP. Toutefois, je sais qu'au moment où nous nous sommes rencontrés, en 1980, il était déjà membre convaincu des CPS-ECP. Cet organisme faisait déjà partie de la vie de Jack et, la question ne se posait même pas, ce serait aussi le cas pour moi.

Comme mon premier partenaire de navigation m'a démontré que d'avoir des connaissances en navigation était une nécessité - il a cru pendant des années que d'apprendre sur le tas était la façon de faire - et comme j'étais sur le point de devenir un membre de l'équipage de l'Hirondelle, j'ai compris que j'avais besoin d'apprendre.

Ce ne fut pas facile. J'avais alors une bande d'ados à la maison et je travaillais, par quart de travail, à une résidence pour préadolescents souffrant de troubles affectifs. Je jonglais continuellement avec mes horaires pour réussir à suivre des cours et à participer aux événements de l'escadrille : échanger des quarts de travail, gagner du temps, prendre une journée de vacances. J'ai tout fait.

Malgré tout, c'est ce que nous avons fait durant plusieurs années. Jack a suivi des cours ésotériques en vue d'obtenir son diplôme de Navigateur junior. J'ai plutôt suivi les cours pratiques, soit *Météo*, *Entretien marin* et *Radio maritime*. Nous avons aussi travaillé comme bénévoles. Nous avons participé aux activités de notre escadrille nautique et assisté aux congrès nationaux. Nous avons fréquenté d'autres membres des CPS-ECP.

Je me rappelle qu'un matin, en me réveillant, j'ai pensé : « N'avons-nous pas autre chose à faire ? » Je voulais essayer autre chose, faire du ski, devenir rédactrice pigiste, agrandir mon cercle d'amis. Nous sommes restés membres des CPS-ECP, mais nous avons pris du recul et chacun de nous a choisi une ou deux activités bénévoles qui répondaient à nos aspirations particulières.

Je parle de ça, car les sujets importants abordés au dernier congrès touchaient les façons de trouver de nouveaux étudiants et de fidéliser nos membres.

Jack a beaucoup étudié pour réussir le cours NJ, mais moi, j'ai arrêté de suivre des cours. Je travaillais encore par quart de travail et j'essayais de trouver du temps pour écrire. Je devais constamment me battre pour me libérer et assister à ce cours en soirée. Cela me demandait trop d'efforts.

C'est la raison pour laquelle je pense beaucoup et souvent à nos étudiants potentiels. J'ai aussi une raison bien personnelle pour le faire. Il s'agit de mes enfants. Ce sont des adultes maintenant et ils ont déjà fait un peu de navigation. Inga m'a dit que lorsque son ami Michael et elle ont décidé d'obtenir leur CCEP, ils ont d'abord pensé aux CPS-ECP. Mais, cela n'a pas fonctionné. Ils travaillaient tous les deux à des heures irrégulières et même leurs jours de congé différaient. Ils ne pouvaient en aucune façon adapter leur horaire en fonction de l'horaire des cours offerts par les escadrilles de la région. Tous les deux travaillent durant les fins de semaine, donc même un séminaire en fin de semaine ne leur convenait pas. Ils ont alors choisi la seule voie possible : obtenir leur CCEP auprès d'un groupe commercial. Ils ont réussi l'examen, bien entendu, et obtenu leur carte de façon tout à fait légale. Cependant, Inga est parfaitement consciente qu'elle a encore beaucoup à apprendre. (Lisez l'article qu'elle a écrit et intitulé *Trois jours inoubliables* dans lequel elle raconte les situations auxquelles elle a dû faire face.)

Les cours en ligne et les classes virtuelles sont faits pour les plaisanciers comme Inga et Michael, et pour les milliers d'autres plaisanciers qui savent qu'ils ont besoin d'en apprendre davantage et que cette information doit être sûre et fiable. Cependant, ils ont aussi un emploi, dont l'horaire les empêche d'aller en classe. Ces cours s'adressent également aux jeunes parents dont les soirées sont accaparées par des tâches incontournables, comme le transport des enfants à leur pratique sportive, leçon de musique, cours de danse ou de théâtre.

Il y a aussi un troisième groupe de personnes qui pourraient être ravies de suivre un cours en ligne ou dans une classe virtuelle.

Il est impossible que je sois la seule membre des CPS-ECP qui se demande si ses connaissances en navigation sont à jour.

J'adorerais suivre un cours en ligne et, non, je ne passerais pas l'examen. Ce serait, comme l'a dit Carolyn Reid dans son rapport annuel au congrès des CPS-ECP, pour acquérir des connaissances.

« Nous devons aller là où se trouve le plaisancier ». C'est ce qu'a dit Robert Baldridge, NS, commandant en chef des USPS, au cours de son allocution à l'AGA. Je suis d'accord avec lui.

Joe Gatfield, NJ, commandant en chef
Escadrille nautique Windsor

Il y a un an, c'est avec une très grande majorité que les membres des CPS-ECP ont décidé d'aller de l'avant et d'accepter les nouveaux *statuts de prorogation* et les *règlements administratifs*. Je me suis alors engagé à continuer de miser sur nos points forts et sur les traditions du passé pour naviguer en toute sécurité dans ce passage vers une organisation renouvelée. Nous avons fait tout cela et le 15 juillet, les Canadian Power and Sail Squadrons / Escadrilles canadiennes de plaisance ont reçu leur avis officiel de prorogation. FÉLICITATIONS!

L'an dernier, nous avons célébré 75 années d'histoire, marquées par notre contribution remarquable à l'enseignement de la sécurité nautique au public canadien, ainsi qu'aux membres de notre organisation de bénévoles, chef de file de la formation nautique au Canada. Cette année, nous allons encore de l'avant. Si vous vous souvenez, nous avons parcouru le pays pour expliquer le processus que nous allions entreprendre afin de satisfaire aux exigences de la nouvelle *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. Cela se compare à la construction d'une nouvelle maison. La maison est maintenant construite et nous y avons emménagé. Comme dans toute nouvelle maison, il y a une période d'adaptation avant de nous ajuster à notre nouveau mode de vie ... Le temps nous dira si nous devrons changer la couleur des murs ou le tapis sur le plancher, mais notre maison est la vôtre aussi, car c'est vous qui l'avez construite. Merci de votre confiance et de votre soutien, car sans vous, nous n'aurions pas pu accomplir tout cela.

L'élément le plus important que nous avons sauvegardé en déposant nos statuts de prorogation est la mission de la Société... Elle est restée inchangée depuis le dépôt initial en 1947. Comme je l'ai souvent dit, nous sommes le phare sur la rive... Grâce à vos efforts soutenus, vous continuez à ramener les plaisanciers à la maison, en toute sécurité.

Les CPS-ECP ont maintenant élu un nouveau Conseil d'administration, réduit à 24 membres, et un premier Comité exécutif. Ce changement progressif est signe de bonne santé et la nouvelle structure de gouvernance s'accompagne de responsabilités nouvelles et révisées. L'organisation nationale des CPS-ECP n'est pas seulement composée d'un Conseil d'administration et d'un Comité exécutif, mais aussi de membres, d'escadrilles nautiques, de districts, de partenaires et de commanditaires qui sont tous essentiels au maintien de la mission et des valeurs des CPS-ECP, et redevables de notre succès actuel.

Au cours du dernier congrès national, plusieurs questions ont été posées sur *la maison* dans laquelle nous avons déménagé et sur son aménagement intérieur.

Je suis heureux de dire que ces questions portaient toutes sur des problèmes d'aménagement plutôt que sur des problèmes structurels. Le changement n'est pas facile pour personne après 75 années, mais notre héritage, notre expérience et nos traditions demeurent...même s'ils sont parfois modifiés pour s'adapter au nouvel environnement. Je suis heureux de pouvoir continuer à diriger les CPS-ECP durant cette période d'adaptation et d'être en mesure de voir ce phare lumineux qui nous amènera à bon port, après cette étape du voyage.

Le changement n'est pas facile pour personne après 75 années, mais notre héritage, notre expérience et nos traditions demeurent

Nous continuerons tous, vous et moi à faire ce que nous avons toujours fait... nous sommes ce phare sur la rive et nous allons continuer à ramener les plaisanciers à la maison en toute sécurité.

ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du Conseil d'administration

Officier national des communications
Frederic Carter, P

Officier adjoint des communications
Susan Cooper

Rédactrice en chef
Jocelyne Guimont

Directrice artistique
Vanessa Schimdt

Mise en page
Liz Laverty

Photographe
Don Butt, PA

Traduction
Lise Blais
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Jim Brown, S
Joan Eyolfson Cadham,S
Inga Chisholm
Joseph Gatfield, NJ
John Gullick, PA
Catherine Haslam
James R. Hay, NJ
John Hinksman, NS
Jim McLarty
Pam Miller
T Milne Dick, N
Carolyn Reid NS

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

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

Directeur général
Walter Kowalchuk

Répondre aux besoins changeants des étudiants

Carolyn Reid, NS, officier national à la formation

Il y a 76 ans, les CPS-ECP ont relevé le défi d'enseigner aux plaisanciers comment s'amuser sur l'eau en toute sécurité, en comprenant mieux ce qui les entoure. Au cours de ces dernières années, les cours et les présentations ont beaucoup changé. Examinons quelques-unes des initiatives actuelles prises par les CPS-ECP pour répondre aux besoins changeants de nos étudiants, de nos membres et du grand public en général. Celles-ci concernent le contenu des cours, le calendrier, la façon d'enseigner et le style d'élocution et d'évaluation.

La plupart de nos cours sont offerts dans les deux langues officielles. Le cours qui mène à l'obtention de la CCEP (*carte de conducteur d'embarcation de plaisance*) est maintenant offert en chinois simplifié et traditionnel.

Nos trois premiers cours d'introduction, *Sur l'eau* (CCEP), *Navigation nautique* et *Radio maritime VHF*, sont maintenant offerts en livre numérique pour les étudiants qui souhaitent télécharger le matériel sur une liseuse ou sur une tablette.

Le cours *Navigation électronique* est présentement offert sous la forme d'un cours pilote en ligne, d'une durée de 10 semaines, au St. Lawrence College, sur OntarioLearn.ca. Il s'agit d'un cours d'autoétude, guidé par l'instructeur Craig Stewart et destiné aux étudiants qui ne peuvent s'engager à suivre un cours à un soir précis chaque semaine. L'étudiant peut étudier à son rythme.

Les cours *Sur l'eau* et *Boating Basics* sont également offerts en ligne. Ces cours, qui sont approuvés par Transports Canada, permettent l'obtention de la « carte » obligatoire pour conduire une embarcation munie d'un moteur.

Bon nombre de nos excellents instructeurs donnent leurs cours par le biais de l'*apprentissage hybride*. Ce procédé combine l'apprentissage en ligne et l'apprentissage en face à face (présentiel) ou l'apprentissage hors ligne. Un de nos instructeurs d'Halifax, Scotty Hayward, a enseigné à des étudiants partout au Canada, grâce à une approche de classe virtuelle. Il est heureux que l'Université Dalhousie lui ait permis d'utiliser les installations dans ses laboratoires informatiques pour ce faire. Nous avons acheté le programme *GoToTraining* pour vous encourager à saisir les offres de ce genre, qui seront plus répandues à l'avenir.

D'autres instructeurs utilisent le programme *GoToWebinar* pour enseigner aux étudiants qui sont situés loin des grandes villes. Un instructeur peut enseigner à d'autres étudiants dans son district, par Internet, en utilisant une caméra vidéo et des diapos PowerPoint à partir de son propre ordinateur.

Nous avons appris qu'il y a beaucoup de clients qui souhaitent suivre un cours sur la navigation et la sécurité nautique seulement pour leur connaissance personnelle. Ils ne veulent pas passer un examen. Donc, les examens peuvent maintenant être considérés comme facultatifs. Un étudiant peut maintenant s'inscrire en qualité d'auditeur libre.

Nous mettons à l'essai des approches différentes d'évaluation, en utilisant les concepts de discussions en classe, d'examens à livres ouverts et d'exercices de simulation.

Gary Clow, responsable de la formation au district Pacific Mainland, développe présentement un cours sur l'eau, court et pratique, destiné aux nouveaux plaisanciers. L'été prochain, ce cours sera soumis à un test bêta.

En agissant sur les initiatives énoncées dans le Plan stratégique pour la période 2011-2015, nous avons fait en sorte que notre bibliothèque CPS-ECP contienne du matériel pédagogique pertinent et à jour.

Certains des éléments qui précèdent sont en place, d'autres sont testés sur le terrain pour juger de leur efficacité, d'autres encore sont au stade de la planification et quelques-uns ont tout juste commencé à être considérés. Ce qui est important pour l'avenir est que les suggestions qui ont conduit à ces initiatives dynamiques sont venues, non seulement de la direction du Département de la formation, mais de notre réseau d'étudiants, de formateurs, d'administrateurs, d'évaluateurs d'examen, de directeurs de cours et de présidents de comité. C'est par une communication ouverte et dans les deux sens avec ces gens que nous avons été en mesure d'accéder à l'expérience, aux connaissances et aux ressources dont nous avons besoin pour suivre l'évolution constante.

--extraits du rapport de l'officier national de la formation, Carolyn Reid, à l'AGA 2014

John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

Produits nettoyants écologiques

Au moment des mises à l'eau du printemps ou des remisages de l'automne, on me demande parfois comment se débarrasser des résidus d'huile et de graisse qui s'accumulent près du moteur, dans la cale ou autour des lignes de flottaison. On trouve sur le marché plusieurs produits pour dégraisser et nettoyer les cales et les coques, mais ils ont presque tous la propriété d'émulsifier l'huile et la graisse pour ensuite les laisser imprégner le sol et polluer l'environnement.

En tant que plaisanciers, nous nous devons de laisser la plus petite trace possible dans l'environnement marin. Pour y arriver, il faut utiliser des produits certifiés sécuritaires pour l'environnement. Chez les fournisseurs de matériel pour bateaux, il faut rechercher les produits qui portent le sceau ÉcoLogo.

J'ai récemment trouvé un produit vraiment remarquable. Le samedi 10 mai, l'Association des propriétaires de bateaux antiques et classiques de Trent Severn tenait son BBQ et sa rencontre annuels. Par cette belle journée ensoleillée, j'ai retrouvé environ 45 membres et amis pour raconter des anecdotes, partager une bonne bouffe, poser un tas de questions, trouver de bonnes réponses et surtout assister à une présentation par Brian Blondin et Bob Gossling, au sujet des produits Golden Enviro. Ils nous ont fait une démonstration pratique de leur principal produit de nettoyage écologique, le BIM 200™.

Ils ont d'abord essayé le produit dans la cale remise à neuf d'un bateau Chris Craft appartenant à l'un des membres de l'association. Ils ont vaporisé un peu de BIM 200 puis, au bout de vingt minutes, ils ont rincé le tout à grande eau. Le résultat était étonnant. Le produit n'a pas pénétré le bois qui était bien scellé avec du vernis ou de la cire, mais il a continué d'agir sur le sol en dégraissant les taches laissées par les véhicules automobiles.

Voici des informations provenant de la notice du produit : *Le nettoyant et dégraissant BIM 200 est un moyen rapide, efficace et écologique pour nettoyer l'huile, la graisse et les déversements d'essence. Ses applications polyvalentes aident à nettoyer les taches les plus rebelles sur de nombreuses surfaces, tout en digérant les hydrocarbures. Le BIM 200 établit une nouvelle norme pour les produits de nettoyage et de désodorisation des hydrocarbures, en combinant la puissance des microbes avec un système tensioactif unique et approuvé à titre de produit biodégradable et écologique.*

BIM 200™ est le bon produit pour nettoyer les déversements de pétrole et de gaz, les taches de graisse, l'huile à moteur, l'essence, le carburant diesel et les hydrocarbures. Utilisez-le sur les camions, les voitures, l'équipement lourd et les machines agricoles. Utilisez-le pour les fuites et les déversements de mazout de chauffage dans la maison, dans l'atelier, sur les planchers de garage et les allées. Il pénètre les taches tenaces sur les surfaces poreuses comme le béton et la brique.

De plus, *BIM 200* satisfait aux normes de plusieurs certifications, soit : ÉcoLogo, UL Environment, et LEED du Green Building Council aux États-Unis. En 2012, BIM 200 a reçu le prix CASBA pour la protection de l'environnement.

Pour démontrer son efficacité, le produit a été vaporisé sur le plancher de l'atelier, de façon à couvrir une large tache d'huile qui s'était formée sous un tracteur de jardin entreposé durant l'hiver. En quelques instants, la tache s'est estompée sans qu'on ait besoin de frotter. Après un délai de vingt minutes, on a ensuite rincé. L'huile en surface était partie. On a de nouveau vaporisé afin de laisser les microbes accomplir leur travail sous la surface. Dix jours plus tard, la tache avait presque disparue.

Des milliers de bactéries naturelles vivent dans chaque litre d'eau des lacs et elles contribuent à la fertilité des sols, en transformant les minéraux et les nutriments présents dans l'eau et les sédiments. Elles dégradent les feuilles mortes et les déchets organiques provenant des plants pour en fabriquer du matériel utile aux autres organismes vivants. De même, les microbes actifs dans le BIM 200 métabolisent les produits pétroliers et gaziers pour les convertir en eau et en gaz inoffensifs.

Des billes de plastique dans les sédiments des eaux canadiennes

Joan Eyolfson Cadham, S
Escadrille nautique Saskatchewan

Il existe des microbilles de toutes les couleurs, faites de la substance plastique la plus commune, le polystyrène. On les trouve en grande quantité dans les produits cosmétiques les plus courants, comme les démaquillants, les gels de douche, les dentifrices. Elles servent à exfolier, à nettoyer, à blanchir. Elles polluent depuis longtemps les océans du monde, mais tout récemment, des scientifiques de l'université McGill et du gouvernement du Québec en ont découvert dans les eaux douces et dans les sédiments du Saint-Laurent et du lac Saint-François, dans des proportions de 1 000 microbilles par litre de sédiment. Cette découverte pourrait être encore plus alarmante, car les scientifiques sont tombés sur les billes de plastique par hasard. En fait, ils échantillonnaient les sédiments sur 320 km des rives du Saint-Laurent afin de répertorier une espèce invasive, la *corbicula fluminea*, connue sous le nom de « palourde asiatique ». Ils se sont vite aperçus que tous les sédiments contenaient des billes de plastique, ce qui a remis en question la théorie disant que les plastiques ne coulent pas, mais qu'ils sont évacués à la surface de l'eau vers les océans.

Les microbilles ont la propriété de concentrer les éléments toxiques et elles sont dangereuses pour les poissons qui les avalent. L'équipe de McGill va maintenant tenter de déterminer la quantité de toxines qui gravissent la chaine alimentaire. Entre-temps, l'État de l'Illinois a été le premier à bannir les produits cosmétiques contenant des microbilles et le Parti vert du Québec milite en ce sens, en espérant qu'une interdiction dans quelques états et provinces du Canada déboucherait sur une interdiction à la grandeur de l'Amérique du Nord.

DANGERS SUR LA GLACE

T. Milne Dick, N, escadrille nautique Midland

Tout le monde sait que la plupart de nos cours d'eau sont gelés en hiver. Cependant, nous n'insisterons jamais assez sur le fait que la couverture glacée n'est jamais sécuritaire à cent pour cent. En voici les raisons :

–La glace se forme à la surface de l'eau lorsque celle-ci atteint 0°C.
–Sur les lacs, la surface supérieure qui est gelée à 0°C, se superpose à une couche d'eau à 4°C, température où l'eau atteint sa densité maximale. La différence de densité entre les couches est très petite, mais aussi très facilement perturbée, mettant en contact l'eau à 4°C avec la glace.
–Sur les rivières, le mouvement constant du courant fait en sorte qu'il ne se forme pas de stratification et s'il y a de la glace, toute l'eau se retrouve à 0°C.

En tout temps, il y a un risque que la glace cède. Sur les lacs de notre secteur, les variations de la pression atmosphérique peuvent forcer l'eau à se déplacer dans des directions opposées vers les différents affluents. L'eau plus chaude, à 4°C, peut remonter à la surface et amincir le couvert glacé et même le faire fondre. C'est le principe qui explique l'action des bulles d'air qui servent à garder les installations portuaires à l'eau libre. Une polynie, ou zone libre de glace ou encore couverte de glace très mince peut exister au milieu de vastes plans profondément glacés, ajoutant aux dangers de la glace, particulièrement pour ceux qui s'y déplacent la nuit. Finalement les cascades et les sorties d'eau usée peuvent briser la glace ou l'amincir.

La thermodynamique du couvert glacé démontre clairement les dangers inhérents à la glace et les avertissements ne doivent pas être pris à la légère.

De plus, il faut tenir compte qu'un poids sur la glace la courbera légèrement et l'enfoncera, perturbant l'équilibre entre la glace et l'eau à 4°C, que cette charge soit une personne, une motoneige ou une automobile.

Au regard de ces dangers, il faut adopter des stratégies protectrices pour circuler sur la glace.

–Vérifier si la glace est assez épaisse.
–Porter des vêtements de survie en cas d'immersion en eaux froides.
–Éviter de voyager la nuit à moins que le sentier ne soit bien balisé et bien fréquenté.
–Superviser les enfants en tout temps et s'assurer qu'ils portent des VFI.

Il faut aussi savoir lire la glace pour en interpréter l'épaisseur. La glace d'un blanc opaque contient de l'air et elle n'est pas aussi solide que la glace bleue, dans une proportion approximative de deux pour un. La glace grise indique un contenu d'eau dont il faut se méfier. Il faut rechercher de la glace bleue et dure dont l'épaisseur sera d'au moins 10 cm ou 4 pouces si on doit y marcher. Pour circuler en motoneige, il faut qu'elle ait au moins 12 cm ou 5 pouces et en automobile, de 20 à 30 cm ou de 8 à 12 pouces.

Données extraites d' une fiche explicative du *Ontario Snowmobile Safety Committee* pour un article publié dans la revue *True Course* de l'escadrille nautique Midland. Reproduit avec permission.

Le simulateur de conduite d'embarcation à moteur est financé par une généreuse subvention de la Fondation des CPS-ECP

Les CPS-ECP entrent dans une nouvelle ère en formation nautique

John Hinksman, NS, président de la Fondation des CPS-ECP
Escadrille nautique Oakville

Les CPS-ECP ont maintenant acquis un *simulateur de conduite d'embarcation à moteur* (SCEM) Il s'agit d'un modèle de simulateur de conduite mis au point par les United States Power Squadrons et la compagnie Virtual Driver Interactive. Cet appareil permet aux plaisanciers de mettre en pratique les rudiments de la conduite d'une petite embarcation à moteur. Le modèle actuel reproduit la console centrale d'un petit bateau à un moteur, de type *runabout*.

Le programme comprend neuf leçons préétablies couvrant les manœuvres de base et les notions de sécurité nautique suivantes : l'accostage, la route en slalom, le croisement et le dépassement des autres embarcations, le départ du quai, la manœuvre dans un chenal, le virage en « U », l'amarrage, l'arrêt d'urgence, le contrôle de l'assiette, les manœuvres nocturnes de croisement et de dépassement et les contrôles de la direction et de la force des vents et des courants.

Vous pouvez conduire le bateau sur toute la surface du lac virtuel qui a une superficie de trois milles par quatre milles. Les exercices commencent à certains points et sont conçus pour être dispensés par un instructeur. Le développement se continue afin d'ajouter d'autres fonctionnalités dans un avenir pas trop lointain.

Le SCEM incarne une technologie haut de gamme qui utilise trois écrans d'ordinateur pour offrir un champ tournant sélectif de vision approchant 360 degrés. Il a un volant très sensible, une console avec des commutateurs pour la sirène et les feux de navigation et une manette des gaz Mercury Marine. Il réagit aux réglages d'assiette, de courant et de vent. Sur le tableau de bord, on voit un compas, un compte-tours et un indicateur de vitesse. Les étudiants peuvent manœuvrer au moyen d'exercices de simulation dans un environnement virtuel, sans les risques d'être dans un bateau sur l'eau. Le poste de pilotage peut être mis en place sur un bureau ou sur une table de conférence.

Cet appareil est maintenant offert pour être utilisé dans les salons nautiques ou à tous les endroits où vous pouvez inciter des gens à suivre les cours des CPS-ECP. Contactez le siège social des CPS-ECP pour en connaître la disponibilité ou pour le réserver.

À UN SALON NAUTIQUE PRÈS DE CHEZ VOUS

Le simulateur de conduite d'embarcation à moteur fera le tour des salons nautiques cet hiver. Les visiteurs pourront acquérir une expérience pratique et apprendre de nouvelles manœuvres, sans le risque encouru sur l'eau. Prenez la barre au kiosque des CPS-ECP pendant les salons suivants :

Toronto International Boat Show, du 10 au 18 janvier
Vancouver International Boat Show, du 21 au 25 janvier
Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal, du 5 au 8 février
Halifax International Boat Show, du 19 au 22 février

UN DÉFI QUI FAIT DES VAGUES

une jeune fille traverse le lac Érié à la nage

Kristen Jerry, escadrille nautique Port Dover

Détermination, courage, persévérance et motivation sont des qualités qui s'appliquent bien à cette jeune fille qui fait à peine 1 m 50 (4 pi 11 po). Âgée de quatorze ans, Annaleise Carr a mis sur pied un projet visant à améliorer la vie des enfants atteints du cancer. Après avoir participé à une épreuve de natation pour une collecte de fonds au Camp Trillium - camp financé par le secteur privé et situé à Waterford en Ontario - pour venir en aide aux enfants atteints du cancer et à leur famille, Annaleise voulait continuer à faire du bénévolat, mais on lui a répondu qu'elle ne pouvait pas le faire avant d'avoir atteint l'âge de 18 ans. Cela ne l'a pas découragée, puisqu'elle a trouvé un moyen bien personnel d'apporter son appui. Qu'a-t-elle fait? Comme elle est passionnée par les marathons de natation, en août 2012, elle s'est lancé le défi de traverser le lac Ontario à la nage, soit 52 kilomètres. Elle a amassé plus de 250 000 $ pour le camp. Une année plus tard, le 1er mai 2013, Annaleise s'est adressée aux membres de l'escadrille nautique Port Dover, au cours de leur assemblée générale annuelle, pour leur raconter sa traversée du lac Ontario au profit du camp Trillium. En voyant les photos et la vidéo, les membres de l'escadrille, qui sont des plaisanciers passionnés, ont pu réaliser, comme s'ils avaient fait partie de la course, à quel point les eaux du lac Ontario peuvent être froides et inhospitalières. Annaleise était surprise de voir autant de navigateurs aguerris parmi les membres de l'escadrille Port Dover et cela, si près de

Vue aérienne de l'arrivée d'Annaleise à Port Dover, le 1er septembre 2014. Photo : Tim Warris

chez elle. Il est devenu évident pour elle que les personnes présentes dans cette pièce avaient les connaissances requises pour l'appuyer et lui venir en aide, en toute sécurité, si elle tentait une autre traversée du lac. Par contre, peu d'entre elles se doutaient que la « New Lady of the Lake », comme l'a surnommée Marilyn Bell, première personne à traverser le lac Ontario à la nage, en 1954, était pour relever un défi, encore plus près de la maison.

La Traversée d'Annaleise Carr 2.0 –« Un défi...qui fait des vagues » Lac Érié (25 et 26 juillet)

Quelques mois plus tard, Annaleise m'a contactée sur Twitter pour m'informer que son prochain défi était la traversée du lac Érié. Elle avait besoin d'embarcations de secours pour l'escorter tout le long de son parcours, afin d'être conforme aux règlements sur la natation en eau libre. Elle avait l'intention de nager sur une distance de 75 kilomètres, soit d'Erie, en Pennsylvanie, USA, à Port Dover, Ontario. Cette traversée serait la plus longue jamais effectuée sur ce Grand Lac. Après quelques semaines, l'escadrille a été en mesure de lui fournir trois embarcations - deux voiliers et un bateau à moteur - et plus d'une douzaine de membres étaient prêts à faire partie des équipages pour la traversée. L'organisation de cette traversée a été faite au moins un an avant la date choisie par Annaleise et donc, un laps de temps assez long pour créer des liens entre Annaleise, sa famille et le groupe accompagnateur.

L'équipage, au nombre de 34 personnes, comprenait des membres de l'escadrille nautique Port Dover, des kayakistes, l'équipage du bateau, des médecins, des maîtres-nageurs et des *pace swimmers* (nageurs qui imposent le rythme). Cette équipe a passé de longues heures à se préparer. D'abord, il y a eu des réunions, de la planification, l'organisation de la flottille et le traçage de la route. Dès que la météo s'est améliorée et que les bateaux ont été mis à l'eau, les essais sur l'eau ont débuté. Grâce aux connaissances acquises durant les cours des CPS-ECP, les membres d'escadrille, qui faisaient partie de l'équipage, ont été en mesure de tracer une route sécuritaire entre Erie et Port Dover. Ils ont aussi apporté l'équipement de sécurité requis pour tous les membres et surveillé le ciel pour interpréter les conditions climatiques. L'équipage a participé à deux entraînements de natation de jour et un de nuit, pour tester l'équipement, définir les rôles et ainsi assurer la sécurité de la nageuse.

Ces sessions préparatoires et les événements auxquels a participé l'équipage, ont permis de créer rapidement un lien de confiance avec Annaleise, et celle-ci a réalisé, avant même de faire la traversée, qu'elle pouvait compter sur nous. L'engagement considérable de l'escadrille nautique Port Dover dans cet événement a fait en sorte que nous sommes devenus plus que des commanditaires, mais des partenaires dans cet événement incroyable. Nous avions l'impression, en aidant Annaleise à réaliser son marathon, qu'elle nous aidait en retour, car en diffusant le message de la sécurité sur l'eau, elle devenait alors une incroyable ambassadrice pour nous.

À l'occasion d'une rencontre sociale de l'escadrille, le 8 juin, j'ai été fier de présenter à Annaleise un certificat de

Annaleise qui nage avec détermination durant sa traversée d'Erie, PA à Long Point, ON.

membre honoraire et un drapeau de l'escadrille Port Dover. Après plusieurs mois de préparations, l'équipage s'est dirigé vers Erie, le 24 juillet, en vue de réaliser, le lendemain, cette traversée digne d'un record.

Nous avons dû faire quelques changements mineurs en raison d'une tempête qui approchait, mais Annaleise et son équipe ont quitté Budney Beach, dans la presqu'île du parc national Erie, PA, à 05 h 21, le 25 juillet, pour entreprendre la longue randonnée vers la maison. Plusieurs règlements régissent un marathon de natation. Annaleise ne devait en aucun cas toucher un des bateaux, ou un membre d'équipage ni porter une combinaison de plongée. L'équipage ne pouvait pas non plus la toucher ni lui offrir une aide physique quelconque. Une infraction à l'une de ces règles entraînait la disqualification de la nageuse.

Pour être en mesure de conserver son énergie, elle buvait de l'eau à partir d'une bouteille d'eau fixée sur elle et mangeait des aliments solides, comme des sandwiches, fixés à un bâton de lacrosse que son entraîneur lui tendait. Celui-ci, installé dans un zodiac, suivait la nageuse en tout temps. Annaleise devait nager les cinq premières heures de la traversée en solitaire. Ensuite, après cette étape, d'autres nageurs (*pacers*) pouvaient se joindre à elle et nager à ses côtés pour l'encourager et lui tenir compagnie. Le lac Érié est le moins profond des Grands Lacs et la météo peut changer très rapidement. Tout le long de sa traversée, Annaleise a dû affronter des vagues de un à trois pieds de hauteur, mais elle a réussi à garder un taux moyen de 2,5 km/heure. Elle visualisait clairement la traversée de 75 km et l'arrivée à la plage de Port Dover. À l'aube, Annaleise nageait déjà depuis 22 heures et elle venait de passer devant l'extrémité de Long Point. Après avoir combattu de forts courants durant plusieurs heures, sa progression avait ralenti et elle commençait à montrer des signes de fatigue. Annaleise, son entraîneur et ses maîtres-nageurs ont alors décidé, dans son intérêt, de terminer sa traversée du lac à l'extrémité de Long Point, soit après avoir nagé 44 kilomètres. Elle et son équipe ont accosté à Port Dover, un peu avant 7 heures, pour être accueillies sur la jetée par une foule enthousiaste qui a applaudi son héroïne. L'exploit d'Annaleise lui a permis d'amasser plus de 150 000 $ pour les enfants du Camp Trillium.

Le lendemain, Annaleise a tenu une conférence de presse au camp Trillium à l'intention des médias. À peine 24 heures

À gauche, en haut : Des membres de l'escadrille nautique Port Dover escortent Annaleise durant ses traversées. **À droite, en bas :** Le commandant en chef des CPS-ECP, Joe Gatfield, félicite Annaleise et l'escadrille nautique Port Dover au cours d'une conférence de presse au camp Trillium.

après son arrivée à Long Point, soit à 31 kilomètres de moins que son objectif, elle a promis qu'avant la fin de l'été, elle retournerait à Long Point pour terminer sa traversée jusqu'à Port Dover afin de montrer aux enfants du Camp Trillium qu'il ne faut jamais abandonner. Les membres de l'escadrille Port Dover qui avaient accompagné la jeune femme, en offrant leur temps et leurs bateaux, ont été très touchés.

La passerelle de l'escadrille Port Dover qui avait invité le commandant en chef, Joe Gatfield, pour le week-end, lui a demandé de parler en leur nom au cours de la conférence de presse. Le commandant en chef a fait l'éloge d'Annaleise en disant : « Ton défi, Annaleise, était titanesque, et ses répercussions seront sans fin. Si un seul enfant à ce camp réussit à oublier sa maladie et sa douleur, tu auras atteint ton objectif. » Et, au nom de l'escadrille nautique Port Dover, Joe a ajouté : « Annaleise, en t'accompagnant, notre rôle a été d'offrir un environnement sécuritaire sur l'eau, durant ta traversée, afin que tu puisses atteindre ton objectif et ultimement, réussir à amasser de l'argent pour le Camp Trillium ».

La traversée ultime d'Annaleise 2.5 – « Ne JAMAIS abandonner! »

De Long Point à Port Dover (du 31 août au 1er septembre)

En retournant à Long Point, un mois plus tard, Annaleise n'avait pas perdu sa détermination d'aider les enfants du Camp Trillium et c'est avec les yeux encore une fois fixés sur le lac Érié, qu'elle a entrepris de nager les 31 kilomètres restants jusqu'à Long Point. Davantage de membres de l'escadrille ont participé à cette dernière étape du défi d'Annaleise, car un bateau additionnel s'est joint à la flotte. La plupart des membres qui l'avaient déjà suivie l'accompagnaient encore pour l'appuyer et l'aider à atteindre son objectif. D'une certaine façon, nous partagions son engagement et nous avions l'impression que nous avions une lutte sans merci avec le lac Érié. Annaleise n'a jamais eu de chance avec les conditions météorologiques sur les Grands Lacs. Le jour prévu du départ, de forts vents et des tempêtes l'ont obligée à remettre son départ de 19 heures. Cela ne l'a pas découragée du tout. C'est sous un ciel étoilé que les équipes à bord des bateaux ont finalement quitté Port Dover à 21 h 45, le 31 août, en direction de l'extrémité de Long Point. Finalement, Annaleise a eu de la chance, car les conditions sur le lac étaient meilleures que celles de ses deux autres traversées. Elle a glissé dans le lac, à 23 h 37, sous un manteau d'obscurité. Elle a nagé fermement vers la maison et, tout juste douze heures plus tard, elle a été accueillie sur la plage par une foule de plus de 1 000 partisans. Le montant total qu'elle a recueilli à la fin de cette dernière étape pour les enfants du Camp Trillium s'élevait à 207 000,00 $.

Par ses marathons de natation sur le lac Érié, en 2014, et sur le lac Ontario, en 2012, Annaleise a amassé une somme de 457 000,00 $, permettant ainsi à 400 enfants et leur famille d'aller au Camp Trillium. Ses exploits ont inspiré jeunes et vieux et elle a prouvé que la taille et l'âge d'une personne ne sont pas des empêchements à faire une différence.

Pour l'escadrille Port Dover, cette campagne a été un succès de relations publiques. Il faut avoir de la compétence en navigation et en météo pour aider quelqu'un qui entreprend un marathon de natation sur un lac. C'est tout à fait le type de formation que notre organisme offre : faire la promotion de la sécurité nautique par la formation de nos membres et du grand public, en créant des liens d'amitié entre ceux-ci et en établissant des partenariats et des liens avec des organisations ou des agences intéressées par la navigation. Il y a de nombreux nageurs en eau libre dans les Grands Lacs qui ont de la difficulté à trouver des bateaux-escortes et des plaisanciers aguerris. Ce partenariat entre Annaleise Carr et l'escadrille Port Dover nous a mis sur la sellette auprès des plaisanciers et cela a démontré à tous ceux qui s'occupent de marathons de natation que nous avions la compétence requise pour assurer le succès d'une telle aventure.

Pour obtenir de l'information au sujet d'Annaleise Carr, allez à : www.annaleisecarr.com

Bluenoser, 3 mois plus tard : une histoire à retenir

Jim McLarty,
Escadrille nautique Midland

Cela fait déjà trois mois que je suis revenu de mon aventure dans la Grande Boucle et aux Bahamas. L'amarrage au port de Penetanguishene, le 2 juin dernier, a mis fin à ce périple. Après avoir navigué pendant plus de neuf mois et parcouru plus de 8 000 milles nautiques, je peux vous affirmer que la vie n'est pas aussi exaltante depuis mon retour à la maison.

J'avais pris beaucoup de temps et fourni bien des efforts pour planifier cette croisière. J'ai acheté des cartes, de même que des puces électroniques pour mon lecteur de carte, lesquelles couvraient les endroits que je visiterais. J'ai dû prendre une assurance-maladie, une assurance en cas de remorquage d'urgence, acheter des pièces de rechange, etc.

Ce que je n'avais pas prévu, par contre, c'est ce que je ferais à mon retour à la maison. Je n'y ai jamais pensé. Je croyais qu'une fois *Bluenoser* revenu à quai, la vie allait reprendre son cours normalement, mais j'avais tort.

Pensez-y un peu! Pendant neuf mois, je me suis réveillé chaque matin avec un sentiment de liberté mêlé d'anticipation, face à cette nouvelle journée qui commençait. Je vérifiais la météo et décidais de ma prochaine activité. Je pouvais aussi bien aller explorer les environs à vélo ou aller nager avec un masque et un tuba sur la barrière de corail.

Mais, quoi faire de retour au pays? Durant le jour, Wendy allait travailler et je restais seul à la maison. Je vérifiais si la pelouse avait besoin d'être coupée ou s'il fallait désherber le jardin. J'avais laissé *Bluenoser* à côté de la maison en attendant de décider ce qui viendrait ensuite.

Je n'avais jamais imaginé qu'une telle chose puisse m'arriver, mais je suis devenu dépressif. J'ai commencé à ressentir de la colère, moi qui venais tout juste de faire un magnifique voyage. Je l'avais fait sans ma compagne, la plupart du temps, alors que 95 % des plaisanciers que j'avais rencontrés en cours de route étaient des couples heureux qui voyageaient ensemble.

J'ai essayé de me tenir occupé en donnant les cours *Navigation électronique* et *Radar pour plaisanciers*. J'ai aussi donné un coup de main dans la construction d'un *dinghy de course* pour participer aux « courses de petits remorqueurs faits maison » dans le cadre du festival des remorqueurs (*Tugfest*).

Je crois que mon plus gros problème est de toujours me poser la question « Quoi faire maintenant? ». Depuis que cette aventure a pris fin, je me demande : « Est-ce tout? » Je continue à vieillir et comme je suis atteint de CMT*, je perds de la motricité.

Heureusement, ma conjointe est formidable, car elle m'a annoncé qu'elle prendrait sa retraite en décembre 2015.

Je lui ai suggéré qu'avec quelques améliorations, Bluenoser serait un bien meilleur yacht et que je pourrais repartir l'automne prochain jusqu'en Floride. Nous pourrions alors passer l'hiver en Floride et aux Bahamas, et naviguer dans les eaux turquoise.

Vous voyez, mes amis, la morale de cette histoire est : « *Rien n'est fini avant que ce soit fini.* » Ne perdez pas espoir et continuez de rêver. Et ce n'est pas parce qu'on vieillit qu'il faut s'arrêter!

*CMT : Charcot-Marie-Tooth, ensemble de maladies neurologiques génétiques qui n'affectent pas l'espérance de vie et n'entraînent pas de retard mental. Les principaux symptômes sont : une faiblesse musculaire progressive touchant en priorité les extrémités des membres; une atrophie musculaire pouvant entraîner une déformation des pieds et des mains; une perte de la sensibilité.

Publié dans la revue *True Course*, escadrille nautique Midland (utilisé avec permission).

DU CHILI POUR PIMENTER LES SOIRÉES

Katherine Haslam, escadrille nautique Montreal

INGRÉDIENTS :

1 1/2 lb de poulet ou de bœuf
huile d'olive
1 poivron vert haché
champignons hachés
1 gousse d'ail haché
1 piment jalapeño haché
poudre de chili
flocons de chili séchés
cumin
poivre noir et sel au goût
sauce Tabasco ou Frank's Red Hot
1 sachet de soupe à l'oignon
1 boîte d'haricots rouges
1 boîte de pâte de tomates
1 boîte de tomates broyées ou en sauce

PRÉPARATION :

Sauter les légumes à feu moyen/haut dans une casserole jusqu'à ce qu'ils soient tendres. Ajouter un sachet de soupe à l'oignon et des assaisonnements. Ajouter les haricots, la pâte de tomates et la sauce et bien mélanger. Réduire à basse température et laisser mijoter 20 minutes ou jusqu'à ce que les saveurs se mélangent. Ajouter du sel et du poivre, de la poudre de chili ou du Tabasco au goût. Si la consistance est trop épaisse, j'ajoute souvent un peu de vin rouge.

Comme la réfrigération à bord peut être difficile, j'ai essayé un succédané de la viande hachée, les PVT (protéines végétales texturées) - en gros morceaux. Elles n'on pas besoin d'être réfrigérées et ont une longue durée de conservation.

Illustration de Sacha Warunkiw

TROIS JOURS INOUBLIABLES

Une expérience intensive pour de jeunes plaisanciers

Inga Chisholm, Chute-à-Blondeau, ON

C'est fou tout ce qui peut se passer en trois jours de vacances. Finalement, le meilleur et le pire nous ont tous donné une bonne leçon de sécurité sur l'eau.

Par une magnifique matinée à Chute-à-Blondeau, ma sœur Ruth et moi promenions le chien dans notre quartier près de la rivière des Outaouais. Ruth avait suggéré à son mari, Jim, de faire une sortie en kayak, histoire de faire un peu d'exercice avant de reprendre la route pour Shelburne, Ontario. Jim a donc pris un kayak sur la plage pour pagayer jusqu'à la descente publique. Sur le chemin du retour, il s'est fait intercepter par une embarcation de la police.

J'étais descendue au bord de l'eau pour l'accueillir et, depuis le quai, j'ai pu l'observer aux jumelles alors qu'il se tenait au plat-bord d'un assez grand bateau de la police. En baissant les yeux sur notre bateau à moteur, j'ai aperçu tous nos VFI que nous avions laissés là, à la fin de notre sortie de la veille. J'ai compris pourquoi il avait été arrêté et lui aussi, sans doute.

L'agent de police lui a demandé s'il avait à bord tout l'équipement de sécurité requis : une écope, une lampe de poche, cinq pieds de ligne d'attrape, un sifflet, un vêtement de flottaison. Jim savait pour le VFI, mais il n'avait aucune idée des autres pièces d'équipement requises pour une sortie légale sur l'eau. L'amende habituelle est de 110 $ par article manquant. Le policier s'est montré indulgent en n'exigeant que 220 $, plus le 20 $ de compensation aux victimes, pour un total de 240 $. La facture aurait pu être de 710 $. Jim a aussi appris que naviguer sans VFI (vêtement de flottaison individuel) équivaut à conduire sans ceinture de sécurité et il lui en a donc coûté trois points d'inaptitude sur son permis de conduire.

Lorsque Ruth et Jim nous ont quittés, nous nous sommes empressés d'acheter un ensemble d'écopes pour chaque kayak et les embarcations que nous possédons, soit trois kayaks, un canot et un petit bateau à moteur en aluminium. De plus, nous nous sommes assurés que les piles fonctionnaient dans toutes les lampes de poche et nous avons rangé les VFI dans les kayaks ou sur l'étagère devant eux. Même une courte sortie en kayak peut tourner au désastre; on ne sait jamais.

Le jour suivant, nous étions invités à faire de la voile avec notre ami Danny, qui vient de s'acheter un *Tanzer 22* et qui en est encore à apprendre l'usage de tous les cordages, un bonheur pour lui.

En embarquant, nous avons observé le ciel. La météo prévoyait un ciel partiellement couvert pour l'après-midi et un dégagement pour le lendemain. Il y avait des nuages foncés à l'est, mais du soleil et quelques nuages à l'ouest. Nous avons donc opté pour l'ouest. Le vent était idéal. J'étais à la barre pendant que Danny et Michael s'occupaient des voiles. Nous avons tiré des bords parfaits en remontant la rivière jusqu'au

phare. Il y avait un nuage sombre annonçant la pluie plus loin à tribord et nous avons estimé pouvoir éviter l'averse en nous dirigeant à bâbord. Il pleuvait sous ce petit nuage isolé qui nous paraissait tout à fait inoffensif.

Puis, le vent a fraîchi et Danny a suggéré de prendre un ris. J'ai dit : « Pas nécessaire, on n'a qu'à contourner la zone de pluie et nous diriger à bâbord. »

Lorsque les premières gouttes nous ont atteints, Michael est descendu dans la cabine pour aller chercher les ponchos imperméables qu'il nous a lancés à l'extérieur. Je n'ai pas eu le temps d'enfiler le mien, mais je l'ai mis sur ma poitrine où le vent le retenait bien plaqué.

Danny a attrapé l'écoute du génois pour le relâcher pendant que j'essayais de remonter au vent. Le bateau s'est soudainement couché et les voiles se sont retrouvées à l'eau. Nous nous sommes dirigés à tribord pour évaluer la situation. Les sièges du cockpit, côté bâbord, étaient submergés et les voiles frappaient violemment la surface de l'eau.

Il a fallu que je lâche la barre pour me pencher à tribord avec Danny, qui lui, a laissé tomber l'écoute du génois pour se tenir à la coque. Nous étions incapables de relâcher la grand-voile, retenue à la surface de l'eau par le vent.

Michael était coincé dans la cabine. Il se tenait le plus possible du côté tribord tout en regardant les VFI laissés sur la couchette bâbord, ne pouvant les atteindre. S'il s'était déplacé vers eux, il aurait contribué à enfoncer encore plus les voiles sous l'eau.

Tous trois, nous regardions les vagues remplir le cockpit côté bâbord et je continuais à psalmodier : « Nous n'allons pas chavirer! Nous n'allons pas chavirer! », alors que nous étions déjà couchés sur le côté. Puis, le vent ayant un peu diminué, je me suis emparée de la barre pour reprendre le contrôle du bateau, mais le vent nous a à nouveau couchés.

À travers les hublots, Michael ne voyait que de l'eau. Il aurait désespérément voulu sortir pour nous aider, mais le moindre mouvement vers bâbord aurait enfoncé les voiles. À ce moment, tout ce qui s'était préalablement trouvé sur les banquettes bâbord était parti à la dérive sur la rivière des Outaouais. Les écoutes battaient au vent et les voiles, pleines d'eau, cherchaient à entraîner le mât vers le fond.

Le vent a de nouveau faibli et j'ai réussi à abattre. Danny a rapidement relâché l'écoute du génois, dégagé puis établi la grand-voile. Ce qui nous a permis de résister durant le grain jusqu'à ce qu'il s'éloigne vers l'est. Lorsque le soleil est réapparu, nous claquions des dents de peur et de froid, mais nous nous sommes regardés en souriant. Nous avions réussi. Le vent gonflait encore les voiles, mais le plus important, c'est que nous avions surmonté un coup de vent et le bateau aussi. Hourra pour la quille de 1 500 livres qui nous a empêchés de chavirer et pour les drains de cockpit qui nous ont empêchés de couler.

Après coup, on peut dire qu'il y a des actions que nous avons accomplies correctement et d'autres pas. La sagesse aurait voulu que nous arisions au premier signe de coup de vent, comme l'avait suggéré Danny lorsqu'il a vu le nuage noir de pluie. Michael aurait mieux fait de nous lancer les VFI plutôt que les ponchos, mais à ce moment il y avait de la pluie, mais pas du vent.

Quand j'imagine ce qui aurait pu se passer si Michael avait pu sortir de la cabine, je réalise qu'il aurait probablement glissé dans les voiles et aurait été emporté sous le bateau. Nous n'avions alors aucun contrôle du bateau. Si l'un d'entre nous était tombé à l'eau, nous serions partis à la dérive et le bateau aurait continué seul, parce qu'il était bien équipé avec sa lourde quille et ses drains efficaces.

Une ligne d'attrape flottante attachée à un bateau peut rapidement sauver un nageur. Les VFI sont indispensables, mais ils sont trop souvent laissés dans la cabine durant une journée ensoleillée. Pour nous, ils n'auraient été d'aucune utilité si on les avait déposés en attente sur les sièges du cockpit, car ils auraient été emportés par les vagues.

Nous avons fait ce que nous avons pu et nous n'avons pas paniqué. Rester calme est une clé maîtresse en situation d'urgence. Il est de première importance que chacun connaisse l'emplacement de l'équipement de sécurité. Une belle journée peut si rapidement se gâter.

Le lendemain, sous un soleil radieux, nous sommes sortis en bateau à moteur avec Dillon, le fils de Michael et les chiens, pour rallier les rives du parc provincial Voyageur.

Ayant bien appris notre leçon avec la mésaventure de Jim, nous avions embarqué tout l'équipement de sécurité requis. Michael s'est d'abord dirigé vers le large réservoir créé par le barrage Carillon afin d'éviter les hauts fonds des zones inondées du parc. Il a aperçu, au milieu du lac, un petit bateau de pêche dont les occupants nous faisaient signe. Il s'est donc dirigé vers eux. L'homme et son fils pêchaient près de la marina de l'autre côté du lac lorsque leur moteur a lâché. Ils ont essayé de ramer, mais le vent qui était calme sur les rives était nettement plus violent au milieu du lac. Michael leur a demandé leur destination et nous les avons remorqués lentement, contre le vent et les vagues, vers leur marina sur l'autre rive du lac, au Québec. Une fois arrivé au quai, l'homme a voulu nous payer, mais Michael a refusé en disant que si un jour nous avions besoin d'aide sur l'eau, il pourrait venir à notre secours. Nous n'avons pas su son nom, mais il a eu le temps de nous dire qu'il a souvent remorqué d'autres embarcations, mais que c'était la première fois qu'il recevait l'aide de quelqu'un pour le dépanner. Ce troisième jour d'aventures sur l'eau nous a enseigné une autre grande leçon de sécurité : toujours aider quiconque se trouve en difficulté sur l'eau.

C'est bizarre d'avoir eu trois leçons de sécurité nautique en trois jours consécutifs. C'est un rappel que la prudence exige d'être conscient des dangers et d'agir de façon sécuritaire. Grâce à ces leçons, nous resterons peut-être en vie dans le futur.

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

Il y a un problème avec l'automne : c'est que cette saison s'est glissée entre l'été et l'hiver. Si vous n'aimez pas les activités extérieures en hiver, cela signifie que les jours heureux à s'activer à l'extérieur ou à tout simplement profiter d'une température agréable, et bien, ils sont finis! Sous peu, les journées glaciales et neigeuses seront bientôt notre lot. Même si les activités automnales, puis hivernales s'installent, nous sommes toujours tentés de prolonger nos activités estivales, surtout si la météo est clémente en septembre et au début d'octobre.

Il y a certains inconvénients à garder le chalet ouvert, tard en automne. Georges s'est rendu compte qu'une ampoule incandescente de 60 W diffuse suffisamment de chaleur pour empêcher la pompe à eau de geler, mais lorsque vous ouvrez le robinet de l'évier et que rien ne sort, ce n'est pas bon signe. La situation est encore pire lorsque vous tapez sur le réservoir d'eau et constatez qu'il est devenu un gros glaçon. Heureusement pour Georges, le système d'alimentation en eau n'a pas été endommagé après cet épisode. Cependant, il s'est dit que ce n'était pas une bonne idée de garder le chalet ouvert, si tard dans la saison.

Ma famille peut comprendre Georges. En allant au chalet tard en automne, il arrive parfois qu'on se retrouve dans une situation inattendue. Dans les premières années de nos séjours à Hay Island, nous gardions le chalet ouvert même jusqu'en novembre. À une occasion, cette décision a fait lever plus d'un sourcil interrogateur à l'école lorsque j'ai dû remettre une note de mes parents pour justifier mon absence. Ils avaient écrit que j'avais été bloqué sur une île. Ce motif d'absence n'avait jamais été utilisé auparavant, pourtant c'était la vérité : avec des vents soutenus de 25 nœuds, faire une traversée sur un petit bateau représentait un danger et un risque important.

C'était aussi un défi que de faire fonctionner le système d'alimentation en eau, mais le plus excitant, c'était de faire une sortie en bateau et, au retour, au moment d'emprunter le chenal menant au quai, d'entendre le son particulier de la glace qui se brise sous la coque du bateau. Heureusement, cette glace n'était pas très épaisse et notre embarcation, *Island Runner*, n'avait rien à voir avec le brise-glace *Norman McLeod Rogers*.

Lorsque vous décidez de garder le chalet ouvert tard dans la saison, vous devez remettre à plus tard certaines activités automnales prévues à la maison. Si vous allez au chalet, c'est soit pour tout fermer avant que la neige tombe, soit pour passer des journées tranquilles à la campagne.

Puis, avec le temps, vous réalisez qu'aller au chalet est vraiment une activité saisonnière et qu'il vaut mieux le fermer au plus tard à l'*Action de grâces*. Vous pouvez ainsi avoir d'autres activités comme assister au congrès des CPS-ECP. Cette année, Georges est allé au congrès de Québec, bien que cela lui a surtout servi de prétexte pour aller explorer la ville de Québec pendant quelques jours. Il a bien aimé visiter l'exposition d'articles nautiques et aussi jaser avec les gens présents.

La bonne nouvelle, c'est qu'il a facilement trouvé dans quelles chambres se trouvaient ses amis. Il n'y avait pas d'ascenseurs de couleurs différentes et un membre du personnel lui a même remis un plan de l'hôtel. Georges a bien trouvé l'emplacement des quatre ascenseurs et il a pu visiter ses amis sans avoir recours au service *Recherche et Sauvetage*.

Et vous, propriétaires de chalet, si les activités hivernales ne vous tentent pas, profitez de l'automne pour faire provision de lectures d'hiver et pour noter ce que vous devrez remplacer au moment d'ouvrir le chalet à la prochaine belle saison.

AGA et congrès des CPS-ECP

Le signe de changement le plus visible survenu au sein des CPS-ECP nous a sauté aux yeux lorsque la mer de petits papiers de couleur lilas est apparue à chaque moment de voter, à l'assemblée générale annuelle. Cela signifiait que le nouveau règlement avait été pris au sérieux : un vote pour chacun des 223 membres qui ont assisté aux congrès de Québec.

À la fin du banquet du samedi, nous avons eu la preuve que le choix de l'hôtel Château Laurier était gagnant lorsque les participants ont spontanément applaudi les chefs et les serveurs dans une ovation debout si longue, que certains d'entre eux ont été un peu embarrassés. Malgré un horaire aussi chargé et serré, le personnel de l'hôtel a réorganisé les salles en fonction de nos besoins, avec célérité et apparemment sans effort. Comme si ce n'était pas assez, la nourriture était absolument délicieuse.

Il faut reconnaître le beau travail accompli par les membres du district Estuaire St-Laurent et remercier particulièrement les dix escadrilles suivantes : Baie des Chaleurs, de la Chaudière, Havre St-Pierre, Jacques Cartier, Québec, Rivière-du-Loup, Saguenay, Lac St-Jean et Sept Iles, qui ont collaboré étroitement avec Tracie Berekoff, présidente du Comité des congrès nationaux.

La plupart des discussions ont porté sur les changements. Le Conseil d'administration a gardé le même nom, mais le Bureau de direction est devenu le Comité exécutif. Cent pages ont été retirées de la réglementation. La version finale du manuel de procédures sera approuvée lors de la réunion du Conseil d'administration, en avril prochain. On a longuement discuté de la valeur de la formation donnée par les CPS-ECP pour l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation, versus l'approche facile et rapide offerte sur le marché commercial. On veut renouveler l'offre de service en mettant en place des cours en ligne et des classes virtuelles et on envisage d'accueillir des élèves qui veulent acquérir des connaissances sans passer les examens. Cette année sera la dernière où la carte de membre ne sera valide que pour un an. Une carte valide pour plusieurs années nous fera réaliser de substantielles économies.

Pour faire foi des changements qui se mettent en place, il y avait un très grand nombre de prêtres à la fête du vendredi soir dont le thème était *La Nouvelle-France*.

Une tradition qui ne change pas, c'est le dévouement des membres qui, bénévolement, œuvrent à aider, par la formation, d'autres plaisanciers à profiter de l'eau en toute sécurité. En 2014, nous avons accordé 2 073 galons de mérite et 54 personnes sont devenues membres à vie.

Joan Eyolfson Cadham, M
Photos : Don Butt, PA

Dernière rangée, de gauche à droite : Claude Martin, NJ, Yves Dauphinais, Jean-Robert Lavergne, PA, David Agnew, Attila Soti, PA, Bill Allan, NS, Elizabeth Appleton, PA, Simo Korpisto. NJ. Rangée du milieu, de gauche à droite : Linda Hamilton, PA, Carolyn Reid, NS, Jacques Hébert, NS, Nancy Gibson, P, Charlie Ellins, NJ, Sarah-Janes Raine, M, David Peebles, P, Michael Smith, P. Première rangée, de gauche à droite : Douglas Stewart, PA, officier national aux finances, Charles Beall, officier juridique national, Jim Brown, M, officier administratif national, Don Griffin, PA officier national à la formation, Joseph Gatfield, NJ, commandant en chef, Robert Pepin, PA, officier exécutif national, Cathie Johnstone, secrétaire nationale, Richard Bee, PA, président du Comité des candidatures

COURRIEL DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF :

Joseph Gatfield, NJ
commandant en chef
cc@cps-ecp.org

Don Griffin, PA
off. national à la formation
neo@cps-ecp.org

Douglas Stewart, PA
off. national aux finances
nfo@cps-ecp.org

Charles Beall
off. juridique national
nlo@cps-ecp.org

Robert Pepin, PA,
officier exécutif national
nxo@cps-ecp.org

Jim Brown, M
off. administratif national
neo@cps-ecp.org

Cathie Johnstone
secrétaire nationale
ns@cps-ecp.org

Richard Bee, PA
ex-commandant en chef
pcc@cps-ecp.org

Présentations du commandant en chef

Citations du commandant en chef
Le commandant en chef peut décerner certains prix. Une citation du commandant en chef est remise à un membre, un membre junior ou un associé, en reconnaissance de ses vaillants services et de sa contribution exceptionnelle aux CPS-ECP. Le commandant en chef a présenté des citations aux personnes suivantes :

Raymond Zee, escadrille nautique North York
Michael Hill, PA, escadrille nautique Kingston
Elizebeth Mets, NS, escadrille nautique Richmond Hill
Camille Quesnel PA, escadrille nautique Sudbury
Clark Berry, NS, et Marguerite Berry, escadrille nautique Kelowna
Carlos Fuenzalida, PA, escadrille nautique White Rock

Lettre d'éloges du commandant en chef
Le commandant en chef peut décerner certains prix. Une lettre d'éloges du commandant en chef est remise à un membre, un membre junior ou un associé, en reconnaissance des efforts soutenus en faveur des CPS-ECP. Le commandant en chef a présenté des lettres d'éloge aux personnes suivantes :

Cecil L. Ashley, escadrille nautique Nanaimo
Louis Dorais, NJ, escadrille nautique Québec
André Huot, PA, Escadrille nautique Québec
Craig Stewart, escadrille nautique Ashbridges Bay
Mike Smith, P, escadrille nautique Windsor (photo 3)

Prix Howard G. Peck remis au Bénévole de l'année et commandité par Cowan Insurance Group
Ray Kirkham, NS, escadrille nautique Burlington, district Niagara, a reçu le prix *Howard G. Peck* remis au bénévole de l'année. Sa candidature a été soumise par Chris Van Noort, commandant de l'escadrille nautique Burlington, et appuyée par Ian Munro, officier exécutif du district Niagara et ex-commandant de l'escadrille Burlington et par Larry Kretz, aussi ex-commandant de la même escadrille.

Voici le texte de sa mise en candidature : À Burlington, nous avons de nombreux officiers dévoués qui travaillent bien en équipe, mais depuis le premier jour où je suis devenu bénévole aux CPS-ECP, il y a toujours eu une personne vers qui tout le monde se tournait. Ray donne des cours, s'occupe du site Web de l'escadrille, est présent à chaque réunion et occupe le poste d'officier aux adhésions depuis

1 Cathy Bisbee, de Cowan Insurance Group, et C/C Joseph Gatfield, JN 2 Prix ICOM remis à l'instructeur de cours électronique de l'année, Daniel Pomerleau, PA, provinces de l'Atlantique et du Québec 3 Mike Smith, P, escadrille nautique Windsor reçoit une lettre d'éloges du commandant en chef

quelques années. L'année dernière, Ray a enseigné durant tout l'hiver, souvent trois soirs par semaine, et il a même réussi à suivre le cours *Entretien marin*. Ray est aussi notre technicien de service lorsque nous avons des difficultés avec le WBAS, il peut aller chercher des réponses au sujet du protocole des CPS-ECP et, si vous avez une question sur la navigation, il trouve toujours la réponse. Il est surtout devenu un véritable ami pour tous ceux qui ont le plaisir de travailler avec lui.

Ray a accompli toutes ces tâches sereinement, souvent dans l'ombre, et sans se plaindre. Il est un exemple pour nous tous de ce qu'est un bénévole des CPS-ECP, et rien ne serait pareil sans lui. (Photo 1 avec Cathy Bisbee, de Cowan Insurance Group, et C/C Joseph Gatfield, JN).

Propos entendus au congrès de Québec

« Notre mission consiste à former une confrérie de plaisanciers compétents. Il faut rejoindre le plaisancier où il se trouve. » – Commandant en chef Robert Baldridge, NS, USPS

« Aux États-Unis, le plus grand nombre de décès sur l'eau se compte parmi les plaisanciers. Pour en arriver à cette conclusion, nous avons spécifiquement demandé à la Garde côtière américaine de séparer les accidents survenus sur les navires commerciaux de ceux survenus sur les embarcations de plaisance. Nous sommes particulièrement préoccupés par le port du VFI. Ce problème ne concerne pas uniquement les plaisanciers mais aussi les manufacturiers – il faut que les VFI soient confortables. Je dois admettre que le Canada est un leader à cet égard. » Capitaine Jon Burton, directeur des inspections et de la conformité, Garde côtière américaine.

« Le cours des Escadrilles canadiennes de plaisance a été approuvé dans trois États américains. » Tom Hayward, directeur des finances et de l'administration, NASBLA

« L'affiche sur les VFI illustre bien qu'il y a plusieurs types de vêtements de flottaison sur le marché. » Ex-commandant en chef Anthony Gardiner, NS, *United States Boating Institute*.

« L'avenir et la prospérité de notre activité repose sur la protection de l'environnement. L'eau fait partie de notre patrimoine. Si nous ne protégeons pas cette ressource, nous allons vers notre perte. Elle doit devenir notre première préoccupation. » Yves Paquette, directeur général de l'Association maritime du Québec.

« Sans une intervention énergique, les revenus provenant de l'adhésion et de la vente des cours vont décliner. » Paroles prononcées lors de la dernière réunion du Conseil d'administration, jeudi matin.

Prix ICOM remis à l'instructeur de cours électronique de l'année

Ce prix a été présenté par Miguel Wilches de ICOM Canada, distributeur d'une grande variété d'équipement radio de qualité.
Il est remis aux meilleurs instructeurs bénévoles en électronique dans ces trois régions du Canada :

1. Provinces de l'Atlantique et du Québec – Daniel Pomerleau, PA (photo 2)
2. Ontario – Harry Ditmar, P
3. Provinces de l'Ouest – Brian Cromp, P

Prix G. William Bowman - Instructeur de l'année
Commandité par Weems & Plath et nommé en l'honneur de G. William Bowman qui a mis en place les premiers cours nautiques des CPS-ECP au Canada, en 1938.
1. Provinces de l'Atlantique et du Québec – Terry Carter, PA
2. Ontario – Carlyle Crothers, N
3. Provinces de l'Ouest – Andrew Pothier, NS

Prix Ref Reid
Le prix est décerné à l'instructeur du cours *Entretien marin* d'une escadrille ayant cumulé le plus de réussites en 2013-2014. Ce prix a été donné par les membres de la famille en l'honneur de feu Ref Reid, membre éminent et de longue date des CPS-ECP. Il a été remis à Dan Lines, de l'escadrille nautique Nanaimo.

Prix Beldon Fox
Ce prix récompense l'escadrille qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs au cours de 2013-2014. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté à l'escadrille nautique Avalon.

Prix S. Gordon McCandlish
Ce prix récompense le district qui a le mieux réussi à améliorer ses résultats dans les cours avancés et facultatifs au cours de 2013-2014, par rapport au nombre total de ses membres. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté au district Pacific Mainland.

Prix Natural Marine pour la formation
Ce prix est remis par Alex Milne Associates Ltd., fournisseur de produits marins sans danger pour l'environnement, qui appuie les objectifs des CPS-ECP. Ce prix récompense l'officier de formation d'une escadrille, ses instructeurs et ses aides qui ont réussi à obtenir de leurs étudiants, le meilleur pourcentage de réussite dans le cours Navigation nautique, en 2013-2014. Le trophée demeure au siège social, mais un petit trophée-souvenir a été présenté à l'escadrille nautique Victoria.

Prix Mary Pritchard pour la formation à distance
Le prix Mary Pritchard est décerné à un membre des CPS-ECP qui a mis au point le contenu d'un cours présenté sur le Web ou qui a fait la promotion de la formation à distance ou qui a mis au point de nouvelles techniques ou créé des tableaux exceptionnels à utiliser dans les cours en ligne. Le prix a été remis à Dave Corke, PA.

Prix Fortress Anchor/Natural Marine à l'officier de l'année
Un prix a été remis dans chacune des trois régions suivantes :
Provinces de l'Atlantique, Québec, Ontario et provinces de l'Ouest
1. Provinces de l'Atlantique – Ron Hoffman, NS
2. Québec – Yvon Dubé, M
2. Ontario – May Corcoran (photo 4 avec le C/C Joseph Gatfield)
3. Provinces de l'Ouest – Nancy Gibson, P

Prix - Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance
Ces prix récompensent les efforts d'un district, d'une escadrille et de trois membres qui ont grandement contribué aux efforts des CPS-ECP et de Transports Canada pour assurer la sécurité sur l'eau. Ces membres ont vérifié plus de 1 500 embarcations, avec le consentement des propriétaires, à des rampes de mise à l'eau, des clubs nautiques, des marinas et d'autres endroits sur l'eau, au Canada.

4 Fortress Anchor/Natural Marine à l'officier de l'année, May Corcoran, Ontario avec le C/C Joseph Gatfield 5 Un des gagnants du prix du Marketing, Jeff Booth, commandant de l'escadrille nautique Vancouver avec Jim Brown, officier administratif national 6 Membres à vie : Elizabeth Appleton, PA; Claude Martin, NJ; Norman Mills, PA; Peter Simpson; Harry Ditmar,P; Martin Hederich, PA; Robert Pepin, PA. 7 Le prix de l'adhésion a été remis à l'escadrille nautique Ottawa, présenté par Bill Allan, NS, président du Comité national des adhésions à Guy Ladouceur, officier aux adhésions et à Terry Hamilton, PA, commandant de l'escadrille.

Meilleur rendement d'un district : Pacific Mainland
Meilleur rendement d'une escadrille : Vancouver
Meilleur rendement individuel :

3e place : Douglas E. Smith, escadrille Fort Erie, district Niagara
2e place : Peter C. Barbour, escadrille Tillsonburg, district Western Ontario
1re place : James A White, escadrille Vancouver, district Pacific Mainland

Prix du Marketing
Le prix du Marketing récompense l'excellence dans les projets mis en place localement et en région, afin de promouvoir notre organisation et répondre aux besoins du marché des plaisanciers canadiens. Les gagnants sont ceux qui ont mis en place les « meilleures solutions » pouvant être adoptées par les autres escadrilles et districts. Des affiches enroulables « pull-up » ont été remises aux escadrilles Port Credit, Port Dover et Vancouver. (Photo 5 : Jeff Booth, commandant de l'escadrille nautique Vancouver avec Jim Brown, officier administratif national.)

Prix de l'adhésion
Ce prix a été remis à l'escadrille nautique Ottawa qui, par ses initiatives, a favorisé la fidélisation des membres. Il a été présenté par Bill Allan, NS, président du Comité national des adhésions à Guy Ladouceur, officier aux adhésions et à Terry Hamilton, PA, commandant de l'escadrille. (Photo 7)

Prix de l'environnement, commandité par Natural Marine
Ce prix a été présenté à l'escadrille nautique Pender Island.
Clark Berry, NS, et Marguerite Berry, escadrille nautique Kelowna
Carlos Fuenzalida, PA, escadrille nautique White Rock

Prix RAMAR
Meilleur effort individuel : Patrick Gagné, Escadrille nautique Québec. Meilleur effort d'une escadrille : Québec. Meilleur effort d'un district : Estuaire Saint-Laurent. Meilleure amélioration d'un district : Estuaire Saint-Laurent

Membres à vie
Sept personnes ont reçu leur certificat de membre à vie : Elizabeth Appleton, PA; Claude Martin, NJ; Norman Mills, PA; Peter Simpson; Harry Ditmar,P; Martin Hederich, PA; Robert Pepin, PA. D'autres membres à vie ont reçu leur certificat à l'AGA de leur escadrille ou de leur district (photo 6).

Administrateurs sortants
Karen Connor, PA
Art Rendell, PA

Présidents de comités sortants
Dave Bieman, PA, Formation à distance
Sheila Boutcher, NS, Curriculum et Matelotage
Nancy Gibson, P, Administratrice, présidente du Comité des audits
Jocelyne Guimont, Comité français de révision
John Gullick, PA, Carte de conducteur (*Sur l'eau*)
Jean-Robert Lavergne, PA, Électricité et Navigation électronique
Shirley Shea PA, Comité RAMAR

Appel de candidatures - Postulez maintenant

Le Comité des mises en candidature des Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP) accepte les demandes de candidature comme administrateur, afin de pourvoir aux postes du Conseil d'administration, qui seront vacants à l'assemblée générale annuelle de 2015. Le Comité des mises en candidature, qui relève directement du Conseil d'administration des CPS-ECP, a la responsabilité de sélectionner les meilleurs candidats possible pour occuper ces postes.

Accepter d'être administrateur des CPS-ECP (la Société) est une grave responsabilité. Les administrateurs doivent gérer ou superviser la gestion des activités et des affaires de la Société (CPS-ECP). Nous attendons d'un administrateur qu'il participe à la direction et aux activités des CPS-ECP. Beaucoup de sujets devront rester confidentiels. Nous nous attendons à ce que vous agissiez dans l'intérêt supérieur des CPS-ECP, même s'il y a conflit entre ces intérêts et les intérêts de votre propre escadrille ou district.

Voici une liste des expériences, compétences et qualités requises pour devenir administrateur ou dirigeant des CPS-ECP. Ce n'est pas une liste exhaustive! Vous devriez les prendre en considération avant de soumettre votre candidature à un poste d'administrateur.

- Avoir de l'entregent, des qualités de leadership, de l'expérience et de l'initiative.
- Capacité de faire son propre jugement et ne pas « suivre la foule ».
- Avoir une vaste expérience des CPS-ECP.
- Avoir de l'intérêt pour la formation nautique - niveaux atteints, a enseigné un ou plusieurs cours.
- Preuve de compétence administrative (dans les CPS-ECP ou ailleurs).
- Enthousiasme, disponibilité, nombre de galons de mérite, participation aux congrès nationaux ou aux réunions de district, expérience dans un Comité national.
- Engagement auprès des CPS-ECP et passion pour la mission des CPS-ECP.
- Dossier de leadership au niveau d'une escadrille et d'un district.
- Santé.
- Considérations et obligations familiales.
- Études.
- Situation géographique.
- Une compréhension approfondie du fonctionnement des escadrilles et des districts.
- Réussite du séminaire « Formation d'officier » des CPS-ECP.

Nous demandons à toutes les personnes qui veulent poser leur candidature à un poste d'administrateur des CPS-ECP de remplir et de soumettre les documents suivants :

- Formulaire de candidature au poste d'administrateur.
- Un curriculum vitae (CV) à jour.
- Un questionnaire d'auto-évaluation des compétences.
- Un « énoncé de vision » de votre carrière personnelle auprès des CPS-ECP, à court et à long terme.

Vous pouvez trouver les documents ci-dessus sur le site Web des CPS-ECP; ils sont aussi offerts en version papier à notre siège social. Toutes les demandes doivent être soumi-ses au président du Comité des mises en candidature, d'ici le 28 février 2015. Soumettez électroniquement les candidatures à nomcom@cps-ecp.org ou postez une version papier, avec la mention « confidentiel », au

Président du Comité des mises en candidature,
Escadrilles canadiennes de plaisance
26 Golden Gate Court
Toronto, ON M1P 3A5

Articles en compétition 2014

AIDES À LA FORMATION ET PRODUIT ÉLECTRONIQUE
1er prix : Harry Ditmar, Woodstock, appareil-radio AIS et GPS
2e prix : Lynne Lockurst, Oakville
Cours de radio VHF-ASN

ARTISANAT
1er prix : Norman Raine, Halifax
Modèle réduit de bateau à partir de rien
2e prix : Doreen Hinksman, North Halton
Ens. en tricot pour jeune mousse

PHOTOS
1er prix : Ginny Etzel, Barrie
« Home Sweet Home »
2e prix : Robert Dandurand, Ottawa
« Coucher de soleil »

Harry Ditmar et Lise Deschamps, présidente des articles en compétition

La coopération plutôt que la concurrence

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

Auparavant, il y avait beaucoup de concurrence entre les escadrilles du district St. Lawrence. Il est déjà arrivé qu'un membre d'une escadrille enlève les brochures d'une autre escadrille du même district pour les remplacer par celles de sa propre escadrille. Il y a eu aussi des tentatives pour persuader des instructeurs d'une escadrille d'aller enseigner dans une autre escadrille. Nous avons réussi à garder un certain contrôle, mais tôt ou tard, il fallait faire quelque chose.

Les officiers du district essayaient de promouvoir la coopération entre les escadrilles, mais les officiers des escadrilles préféraient garder un étudiant dans leur classe plutôt que de lui suggérer d'aller dans une autre escadrille, même si cela était plus avantageux pour lui.

À l'occasion d'un barbecue organisé par le district, les commandants d'escadrille ont commencé à discuter de la diminution des effectifs dans toutes les escadrilles. Ils en sont venus à la conclusion que toutes les escadrilles du district, soit Montreal, Lake St. Louis, West Island et Lake of Two Mountains s'en tireraient mieux si elles collaboraient. Maintenant, les escadrilles offrent tous les cours et, une fois les étudiants inscrits, elles font une vérification. Si les inscriptions dans une escadrille ne sont pas suffisantes pour donner le cours, les étudiants inscrits sont transférés à une autre escadrille. Il est entendu que l'escadrille qui donne le cours encaisse tous les revenus du cours. Les escadrilles s'efforcent de faire un partage équitable.

Cette approche semble bien fonctionner. L'année dernière, nous avons enseigné à plus d'étudiants, collectivement, que lorsque chaque escadrille le faisait de façon indépendante.

Les escadrilles organisent aussi des rencontres sociales auxquelles sont invités tous les membres du district. Cette initiative permet à toutes ces personnes de mieux se connaître. Les commandants ont eu l'idée d'organiser une grande rencontre de fin d'année qui remplacerait les graduations d'escadrille actuelles qui ont perdu beaucoup de participants et parfois même ne se font plus, faute de diplômés.

En recherchant des solutions pour intéresser davantage d'étudiants, les escadrilles ont constaté que la collaboration rapportait plus que la concurrence. Les CPS-ECP s'en portent mieux, tout comme les escadrilles.

Ce n'est peut-être pas possible à réaliser avec toutes les escadrilles, mais c'est une solution qu'on peut envisager s'il y a des personnes réceptives dans une escadrille voisine.

Un autre exemple de coopération dans le district Pacific Mainland. L'escadrille Vancouver a créé des affiches à installer le long des rues, qui ressemblent à celles utilisées durant les élections. Elles profitent à toutes les escadrilles, puisque le message invite tous les gens qui souhaitent suivre un cours à aller sur le site BoatingCourses.ca (NDT : au Québec, www.ecpquebec.ca). L'escadrille Vancouver a d'abord fait imprimer 50 affiches et elle les a mises en place au printemps 2014. Considérant que c'était une idée géniale, le district a offert dix affiches à chaque escadrille. Les 20 escadrilles ont accepté l'offre. À ce jour, plus de 250 affiches ont été imprimées et installées sur les terrains de membres de l'escadrille. Une affiche en couleurs, imprimée des deux côtés et munie d'un support métallique à enfoncer dans la pelouse coûte 9,63 $, plus taxes. L'escadrille Vancouver a reçu un Prix marketing en 2014.

Merci à tous nos commanditaires du congrès 2014

Cowan Insurance Group
Canadian Yachting
Sacha Warunkiw
Fox 40 International
C-Tow / Boater Assist
Fortress Anchors
Natural Marine
ICOM Canada
SALUS Marine Wear
Weems & Plath
Ville de Québec
Princecraft
Canadian Marine Pilots' Association
Port of Quebec
Niagara Conference 2015
Great Lakes Districts
The St. Lawrence Seaway Managment Corporation
District Amiral
District Cartier
District Estuaire St-Laurent
Escadrille Baie des Chaleurs
Escadrille Beloeil
Escadrille de la Chaudière
Escadrille des Écluses
Escadrille Hâvre St-Pierre
Escadrille Manicouagan
Escadrille Matane
Escadrille nautique Jacques Cartier
Escadrille nautique Saguenay - Lac St-Jean
Escadrille Québec
Escadrille Rivière-du-Loup
Escadrille Sept-Iles
Agence Y. A. F, Inc
Armor Lux
Cabano Marine
Centre Nautique St-Martin Saguenay
Citadelle - Coopérative de producteurs de sirop d'érable
Costco
Desjardins Assurances
Global Marine
La Vie Sportive
Le Capitaine D'a Bord
Musée La Citadelle de Québec
OCEAN
Parc Nautique Lévis
Pomerleau les bateaux
Quartier le Petit Champlain
SAIL
Société Hydrographique du Canada
André M. Benoit
Guy Robitaille
Jean-Luc Lemieux
Marc Lestage
Patrick Gagné
Robert Pépin

Les commanditaires du congrès annuel nous ont appuyés, s'il vous plaît, appuyez-les à votre tour!
Si vous désirez devenir un commanditaire du congrès annuel des CPS-ECP, joignez-nous au nao@cps-ecp.org

CPS • ECP

ecpquebec.ca

Photo : Don Butt
Terrasse Dufferin, Ville de Québec