
COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club Newsletter/Infolettre



NEWSLETTER

ENG

CLICK HERE

CLICK HERE

INFOLETTRE

FR

CLIQUEZ ICI

CLIQUEZ ICI

252

COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Newsletter

Save the date

March 10-13

MISS CALEDONIA

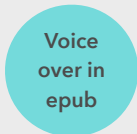
The 1000 Islands Playhouse
Replay

Table of Content

You will find the TOC in
your reader app
(Apple Books or
Adobe ADE) now.

It is automatically
generated.

Or listen to it here:



We are constantly
improving MIXER.



Commodore's corner

As I compose this article for the Mixer, I am aware that the weather forecast is calling for an additional 20 centimetres of snow during the next 24 hours. Technically, according to the calendar, we are at the midpoint of winter. This is encouraging news as spring is getting closer and closer.

Many of us will begin thinking about our spring launch and all the activities that must be accomplished before our vessels can be considered as launch ready. Removal of the winter cover and frames is the first step. Checking the various systems to ensure correct functioning is next. Installing and charging the batteries is an important task. Checking and/or replacing filters, cracked hoses and tired belts is a must. Preparing the mast for stepping demands our attention. And, of course, a good cleaning and polishing off the boat's surfaces is recommended.

Survey on Mixer

Thanks for answering here.

Gilles Brunet

New contributors

Do you have an article, a regular column, a picture, a video or a comment to share? Your contributions are really welcome at: mixer@collinsbayyachtclub.ca

Coffee news

This boating season, Lori and Gerry have decided it's time to pass the 'perk' and will no longer be hosting the coffee mornings. As such, we are putting out a call for volunteers to ensure this popular morning event continues as it is a big part of the social life at the Marina. We're still working out the details however, if you're a fan of coffee mornings or an avid coffee/tea drinker and would like to see the coffee mornings continue please reach out to **volunteer** by sending an email with your name and contact info to:

social@collinsbayyachtclub.ca

Subject: Volunteer



With all of this attention to our equipment, it's little wonder that we have a tendency to overlook one critical element in our spring preparation: our physical readiness to carry out these tasks.

Sailing is a sport. Sailing requires physical strength and both mental and physical agility. It's easy to become a little less active during the winter months when a good book and a glass of wine in front of the fire are much more appealing than a brisk walk when the wind chill is in the minus thirties. However, if one is not physically prepared for the season, the initial couple of weeks can be very painful. And, remember, this is supposed to be a fun sport.

Physical preparation doesn't need to involve running a marathon or bench pressing a lot of weight. A simple exercise routine that involves some stretching, along with some strengthening exercises, and a brisk 30-minute walk will do wonders for one's readiness to tackle the spring launch tasks. If you are in any doubt regarding your abilities to safely undertake such a program, don't hesitate to consult a sports-oriented specialist. These folks can provide excellent advice and can tailor a program to your individual circumstances during a single appointment.

There are roughly ten weeks to go before the spring launch begins. This is almost the ideal timeframe in which to establish new habits and in which to make a significant improvement in one's overall physical abilities. I encourage everyone to invest in themselves, as well as their vessels, as they prepare for a successful spring launch.

Billie Amirault

CBYC Commodore

From the Helm

All are invited to:

CBM/CBYC

WELCOME TO THE START OF THE SEASON!

(PREVIOUSLY THE WINE AND CHEESE)

Spring is a time to renew old friendships and make new ones

Join us on the lawns and in the clubhouse for the start of the 2022
season BBQ!

BYOB!

Where: CBM lawns/CBYC clubhouse

When: Sunday May 1st

Time: 12-2pm





About CBYC membership

If you just received this newsletter and desire more information on membership:

<http://collinsbaymarina.com/cbyc/about/membership/>

Subscribe to MIXER:

<http://eepurl.com/dmDzKf>



8 More Weeks Until Launch Begins!!

All of us at CBM are looking forward to the upcoming season and welcoming you all back!

Here is an article from Discover Boating that may help with your pre-launch preparations!

<https://www.discoverboating.com>

Don't forget, if you are looking for assistance with detailing your boat this spring, schedule this with the office as soon as possible to make sure you will get a spot on this very busy schedule!

Gerry and Lori

Know Your Knots - The Modern Way

Those experienced sailors who have memorized Ashley's Book of Knots (ABOK) need read no further - this is for the others, like me, who sometimes have trouble telling their clove hitch from their sheet bend and need a bit of help.

Of course "there's an app for that" and the one I use is called Knots 3D. It contains everything you need to know about every knot you can imagine and quite a few you didn't know exist. If that sounds like a lot it is, but be reassured that they are presented in a friendly format - as well as being grouped by category (boating, camping, climbing, etc.) and type (bends, hitches, loops, and so on). You can even tag your own favourites for quick reference.

For each knot there is a description of its characteristics, applications, and peculiarities. Often quoting ABOK it describes the history of the knot, and provides important information such as whether it may slip when not under load, is easy to untie or likely to jam, and so on.

And, of course, it shows you how to tie them. An animated display shows the procedure; you can speed it up or slow it down, or flip it to see the knot from the other side. It's like having your own private instructor. Useful and entertaining.

There are no doubt other apps that offer similar functions; this is the one I happened to find when I was looking and, some years later, still find extremely useful. The price the last time I checked was \$8.49 - in my opinion it's well worth that. George Dew

From the editor

I hope you enjoyed the edition 251 in its multimedia version (EPUB format).

Did you watch the RYA online training on racing rules that our colleague Bruce shared with us? It was a good refresh for me. I'm really glad that this video runs inside MIXER instead of being redirected to a browser or a new tab. Thanks to the EPUB format and a good digital content reader app that you hopefully use.

Did you ask yourself why I wrote the number 251 in a large font on the cover page last month? The reason is to make it easier to browse the recent Mixer in your Books or ADE reader app. Compare the left edition to the right one on this snapshot of my iPad.

Don't miss the new chronicle suggested by Peter Felth; [The Tech Corner](#) which will allow us to share technical projects we do on our

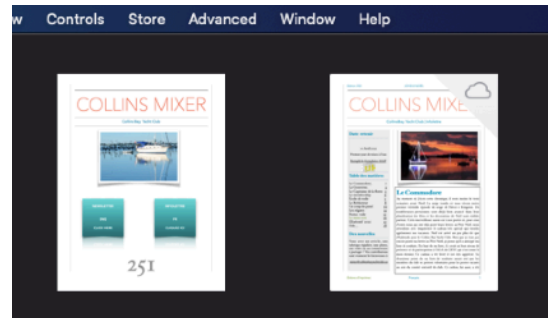
boats. I shared one of my projects this month. We have a surprise for you next month.

You really have to read [The Blast from the Past](#) this month. It was quite of an expedition.

Finally I have included a video showing how to place files in the Apple Books app. We tested MIXER with [Adobe Digital Edition](#) (ADE) and it works very well with EPUB.

Finally did you find our email more readable this month? We're always trying to do better and we improved the contrast.

Gilles Brunet [Mixer Editor](#)



Learn - Apple Books

Import eBooks & PDFs

www.TheMacU.com

From the Fleet Captain

Seminar Series 2022

DATE: 26 FEB 2022 at 19:00
(Zoom details sent to members by email)

Cruising the Canals in the UK

By Ruth and Maurice Smith

An illustrated tour of some of the canals of England and Wales - from Godalming, Coventry, Alvechurch, Wrenbury and Gayton.

Maurice and Ruth are enthusiastic UK narrow boaters sharing voyages with like-minded friends. Ruth an experienced sailor worked for the design firm, C&C Yachts.

Maurice was a professional sailor, in sail for thirteen years. He has a British Marine 'ticket'. His sailing experience includes the Great Lakes and at Sea. In 1977 he was recruited to assist the Marine Museum Board of Directors to develop their site on the Kingston waterfront and help 'build' the collections". Twenty-three years later he retired as the Executive Director of the Marine Museum of the Great Lakes.

Phil Morris

Fleet Captain



From the Sailing School

SAILING SCHOOL CAN/BOTTLE CHALLENGE UPDATE

The Sailing School can/bottle collection challenge continues. We have had 4 families participate for a total collection to date of \$51.20. The highest total by an individual family stands at \$29.00 (the current total to beat). However, even if you can't challenge the current total, all your contributions are valued and the sailing school is the winner.

Let's increase the numbers of participants. Drink lots (responsibly of course) and gather cans/bottles from your family, friends and neighbours. The family that has gathered the most cans/bottles will be announced at the end of April. Let me know your contribution by email, text or phone.

Jean White - Vice Commodore

If you are interested in joining the Sailing School Committee, or in assisting the school in any other way, please contact me.

Richard Dickson, Sailing School Director

H₂Out[®] Canada SYSTEMS

DRY YOUR WORLD
AND PREVENT MOULD, MILDEW
AND FUEL CONTAMINATION
INFINITELY RENEWABLE

Dealer Inquiries Welcome

H2OUT SYSTEMS CANADA
Division of Quinte Canvas
Kingston, Ontario
H2OutCanada.com
Email: info@h2outcanada.com
1-800-268-4168


Boating Comfort

Get Ready For Summer Fun

- * Add that addition to your boat without the foot-itis
- * Hot summer sails are cooler under good shade
- * Stay outdoors longer while mosquitoes try to get in.

TOP SHOP

Quinte Canvas Manufacturing (Top Shop) Inc.
2053 Hwy 38, Kingston, Ontario
613 384-6316 1-800-268-4186
topshop@kos.net www.topshop.on.ca



Harris & Ellis Yachts Ltd., established in 1976, has remained one of Canada's most recognized and respected brokerage firms. Our reputation for quality listings, product knowledge and integrity is unmatched in the industry.

Harris & Ellis Yachts Ltd.

Power and Sail



Grant and Pat Bowlby

Certified Professional Yacht Brokers

With 50 plus years of boating experience each, we have brokered for and sold hundreds of vessels to customers locally, across Canada, the United States and Europe. Boaters, life partners and 'cruisers at heart', we bring knowledge, experience and professionalism with us, whether you are buying or selling.

Strategically located in the heart of the 1000 Islands

Office: 613-659-3344 Cell: 613-331-5944

email: grantandpat@harrisellis.com

Blast from the Past

Article from the February 1984 Mixer by Ron Mackenzie on his boat the Carol M, a 30 ft wooden sloop. (Editor's note: This was the first cruise around the county organized by the club.) See colored route [map](#) / sailing day.



THE BEST DARN SAIL OF THE YEAR!

During the early spring of 1983 a few members of CBYC decided it was time to try something new, a one week club cruise instead of our usual two or three day weekend cruises. This was our third season of cruising and we were gaining more experience each time and were now looking for new challenges. It was decided to circumnavigate Prince Edward County in a counterclockwise direction and there was an excellent turn out with eight boats participating.

The boats were *Roundel*, *Trinco III*, *Aslan*, *Spellbound*, *Moondancer*, *Que Sera*, *Gold Dust* and my boat *Carol M*.

The cruise started after dark on **Friday**, August 5th, with a night sail from Collins Bay to Prinyer's Cove. This turned out to be a drifter and most boats arrived at Prinyer's at 2 or 3 on Saturday morning. During Saturday afternoon all boats rafted together for a swim and happy hour or two. We were joined by other members of CBYC and for a while there were nineteen or more boats joined in one big raft. **Sunday** we had light winds from Prinyer's to the Deseronto Marina. **Monday** was different, very strong winds out of the west as the boats proceeded by power under the Quinte Skyway and up the Telegraph Narrows with the wind right on the nose. By the time we reached Telegraph Island and the Big Bay area my motor was revving up each time the stern lifted. The next thing I knew, the bow was pushed off course and I lost steerageway so I was forced to turn back. Just east of Telegraph Island I noticed a Tahiti Ketch anchored so I swung



Kingston Sailing Charters
 Discover Carefree Sailing
kingstonsailingcharters.com
sailing@kingston.net
 Marc and Carrie Myers
Phone : 613-507-5043



Marine Outfitters.ca
 YACHT EQUIPMENT, SWAGING & RIGGING
 DAVID WILBY
wilby@marineoutfitters.ca
 (613) 634-1900
Best Tested, Best Approved
 BLUE SEA • CETOL • COLLINITE'S • GARNIR • GILL • GUL • HARKEN
 INTERLUX • LASER • LEWMAR • MUSTANG • PROMARINER • RAYMARINE
 RONSTAN • SIERRA • STANDARD HORIZON • VETUS • WEST SYSTEM • 3M



Canadian Power and Sail Boating Courses
 Click [here](#) to register

upwind into the bay and let the Danforth cut. The Danforth did not hold and as the boat dragged along the shoreline I brought up the 75 lb. Fisherman with heavy chain rode from the forepeak. With the Fisherman down, the boat held fast just outside a pair of channel markers of the Telegraph Narrows. After 2 or 3 hours at anchor I decided to try again, this time with the storm Jib and a reef in the main. The Danforth came in easily and then I had to sail up on the Fisherman by taking in slack then snubbing the line on the samson post until the boat came about and I could take in more slack on the other tack. Finally I got the anchor on board and folded the stock down.

Before I could secure the anchor on deck I had to get aft to the tiller. This time I got past Telegraph Island and well out into Big Bay with a series of short tacks. By now the boat was in quite large waves and was heeled well over when I heard a splash and the noise of chain clanking over the toe rail. I luffed the storm jib and went forward to haul in the anchor. It took three trips from tiller to bow and back gain trying to haul in line then having to sail off a lee shore. Finally the anchor was aboard and I decided to return to Deseronto.

By now I was quite exhausted and it was becoming late in the afternoon and the sky was darkening. As the boat raced downwind between the channel markers I could see lightning astern and off the port quarter.

The boat raced under the Quinte Skyway and when I looked back at the bridge I saw a whiteout and then the bridge disappeared. That's when I put the tiller over and let fly the storm jib. On the cabin top I let go the jib and main

halyards and while furling the main sail the squall hit, there was a shrieking wind with pounding, driving rain and hail stones that nearly knocked the boat down. I powered into the Deseronto marina and moored with the help of Doug and Madeline Gostlin, who were forced back earlier that day. We were later hit by another squall but this time I was on the Gostlin's Hullmaster 31 *Gold Dust* tied up alongside while five of us went below to continue our afternoon tot time or Happy Hour. On Tuesday, we sailed both boats to Belleville in light to moderate winds and tied up at the Four Seasons Hotel and Marina. The other six boats had arrived in Belleville on Monday afternoon in the midst of one of the squalls. On Wednesday morning all eight boats left Belleville and sailed in very poor winds to the vicinity of Baker's Island at Trenton where all sails were dropped and we proceeded under power in line astern to the Murray Canal where we had to close ranks to hurry past each open bridge. Each time a bridge opened our eight boats plus three or four others would convoy in a westerly direction passing half a dozen or so boats travelling in an easterly direction.

We finally arrived at Presquile Point late on Wednesday afternoon and anchored separately. The weather looked unsettled so I used the big Fisherman anchor to be on the safe side. That evening we collected on Bill Worthy's Grampian 26 *Roundel* for a snack and Pina Colada drinks. Tomorrow's sail would be unique because it would be a forty-five mile sail in open lake near a well-respected rocky lee shore. We used charts and went over courses and distances and decided to leave at 7 a.m. for an estimated ten hour sail. We also discussed the possibility of running into heavy weather and running off-shore or heaving-to.

I was up before six a.m. on **Thursday**. The sky was very colourful with beautiful red and orange hues. But it was quickly being covered by low gray clouds scudding along in a stiff east wind.

I rowed across to *Roundel* to check the MAFOR weather. It did not sound good. The morning forecast was for east winds at 15 knots, cloudy, rain 50%, temperature a cool 61 Fahrenheit. The afternoon called north east at 25 knots, cloudy and 50% rain. As I rowed back to *Carol M* against small waves which tossed a little spray into the boat I was wondering about conditions while tacking into a 25 knot easterly wind in the open lake and then there was the “red sky in the morning“ to also consider. I almost decided to remain at anchor that day. It’s one thing to reach in 25 knot winds on the open lake but to plow close hauled into that kind of weather is another thing. After some cereal for breakfast I took a look at the other boats making ready to sail. At that moment I decided to go, so I double reefed the mainsail and hanked on the storm jib, hauled up the anchor and stored it below in the bow where it belonged and sailed out of the anchorage to Lake Ontario.

I was trying to conserve gasoline; one tank was empty and the other had about two gallons which would take me about ten miles in good conditions. Six boats left and two remained at anchor. Once in open water it became apparent that the boat was under canvassed so I went forward and changed from the storm jib to the working jib. Now I was keeping up with the others. The waves were just cresting and the wind must have been a good 15 knots. It was just beginning to rain. At first it was a cold misty drizzle but it soon blocked the Prince Edward shoreline from view on the port side. We were close reaching and really making good time. After

an hour or two we could begin to see Nicholson Island and Scotch Bonnet Island dead ahead. Once past these islands we went close hauled into the wind steering 120. The weather closed in more and the waves would be about 4 or 5 feet high. We were plowing into the weather and throwing occasional spray over the weather bow. The spray on the lee bow would be thrown up into the jib and then pour off the sail. We continued this way until about 11:30 a.m. steering by compass.

Roundel and *Trinco III* had taken an early lead and stayed about a mile ahead. My boat *Carol M* stayed with the other three boats *Aslan*, *Spellbound* and *Moondancer*. All boats used shortened sail. *Asian* a 32’ Bayfield cutter sailed with forestay sail, reefed main and no jib. *Spellbound* had a reefed main and roller furling Jib which was getting smaller every time I looked astern. *Moondancer* a 26’ Nonsuch cat boat had a double reef in the main and was plowing along very easily. About 11:30 a.m. we came about and steered on course 030. Later I saw a red freighter, westbound off my starboard bow. This would give a line of position when I crossed her wake. When the freighter was dead ahead about half a mile away I could also see Point Petre Lighthouse in the mist dead ahead. I tied the tiller to a cleat and while self-steering went below to plot the fix on the chart. It was getting close to noon so I decided to have lunch up on deck, which consisted of some corned beef and a small can of beans.

When I next looked at Point Petre, it was not dead ahead but off to starboard. The boat was still steering 030 so therefore the wave action was causing a lot of drifting to lee ward.

The dinghy which tows about thirty feet astern was becoming very lively. It would tow up and over a wave crest then the bow would drop down throwing the stern up and any rain or spray accumulation would be thrown out of the boat and the wind would drift the spray away. The bronze row locks which were held in the sockets by brass chains would be tossed outboard then inboard again. The oars looked as if they would bounce out of the dinghy so I pulled the dinghy along the lee side and removed the oars. When the dinghy painter was cast off to let it tow astern again the painter caught on the stern light and tore the light from the deck.

After three tacks out into the lake of 2 or 3 miles each time I finally worked east of Point Petre. That left 14 or 15 nautical miles to travel into the weather to get to Long Point and the False Ducks island's.

It continued to rain all day and the wind and wave action continued to increase. My boat was falling back. By mid-afternoon thunder and lightning storms would follow along the south shore of Prince Edward County.

Whenever I saw darker clouds, accompanied with lightning approaching, I would simply continue to sail on course 120 which caused the boat to track in a south easterly direction out of the path of the storms.

The boat had been taking water since early morning so I rigged the Gusher 10 bilge pump to pump from the starboard bilge. Each time the boat was on port tack I would leave the tiller and pump for about ten minutes then get back to steering over each wave.

By about 5 p.m. I could see the other boats advancing along the shoreline, probably under power and sail.

On looking around I was alarmed to see the wave crests being driven into spume and spray by the wind. This indicated that the wind velocity was now over forty knots. I estimated that the waves were between eight and ten feet high and over two boat lengths between crests, maybe seventy feet apart. At times the boat would bury its bow into a wave crest while going too close to the wind and solid water and white spray would come over the windward side, some of which would end up in the dinghy 30 feet astern. The dinghy would hump over a wave, toss its bilge water into the air and the wind would drive the water away. Towing the dinghy was really slowing down the speed but it was comforting to know it was still there.

About 6 p.m. while steering 030 toward shore I sighted a sailboat ahead. It was Bill Worthy's *Roundel* with a deep reef in the main that at first looked like a storm tri sail. Bill was on the forward deck changing from jib to storm jib. *Roundel* and *Trinco III* had returned to check on stragglers.

It was now becoming apparent that I would have to spend the night offshore and it was becoming too late to turn and run back to Presquile. There was little time left before dark, maybe 2 or 3 hours and still 5 or 6 miles to Long Point. It was frustrating tacking out into the lake and being able to see the Long Point entrance and Timber and Swetman Islands in relief against the dark sky only to come about and return to approximately the same place 5 or 6 miles short of Long Point. Now the boat was occasionally being thrown over onto her beam ends. It was

time to make ready for night sailing. The mainsail and halyard had stretched so much that the boom was almost hitting the cabin top each time the boat came about. Before dark the working jib would have to be changed to the storm jib and the main sail should be topped up. The first job was to luff the jib then walk forward along the weather side then release the jib halyard on the mast. The jib was loose to fall down but in this weather the wind kept the jib in position on the forestay for the full length of the luff. I then crawled across the forward deck and sat on the bow sprit with one foot hooked under the bobstay. The jib would have to be pulled down and as each piston hank was released from the forestay I would have to hang on to the loose sail to prevent it from filling and blowing overboard. The first thing I did was release the tack corner close to the end of the bowsprit. When the jib would not come down I looked aft and saw that the jib halyard and both jib sheets had flailed around and had tied into a knot about half a foot in diameter. The only thing to do was to return to the foot of the mast and untie the knot. I let the jib go, forgetting that the tack corner was loose and started to crawl aft. The jib partly fell into the water on the lee side then the whole sail blasted up the forestay to the top of the mast. What a revolting development!

The jib just flapped and snapped about and didn't fill with wind so I decided to ignore it and crawled aft to sit on the cabin hatch, and pick apart the tangle of sheets and halyard while the boat sailed on mainsail only.

After that I went forward with the jib sheets and hauled down the sail, crawled aft and packed the jib through the cabin hatch way, went forward and secured the storm jib to the forestay after topping up the main halyard I raised the storm jib. The boat probably sailed faster in these conditions

under reduced sail and it was certainly less strain on hull, rigging, sails and skipper.

By now it was almost dark and *Roundel* could barely be seen a few miles ahead. During the day five or six ships passed in a westbound direction. Now as darkness settled a Canadian "Hall Corporation" ship was passing and it brought back memories when I worked on a "Hall" boat one summer. Here I was, wet, cold and hungry and I wished to be on board that ship in dry clothes, with a warm bunk but most of all I wanted to go aft to the galley for a roast beef sandwich. The ship steamed into the night and I returned to reality.

After dark the Point Petre light could be seen until I was finally offshore from Long Point, when it disappeared over the horizon. I had to use the chart in the cockpit and with a flash light checked the characteristics of the buoys and the False Ducks lighthouse while the chart was soaked by rain and spray.

Three times I think I saw *Roundel's* lights, sometimes I would see a white stern light bobbing and down, and other times I would see a red light and a white light. The green light did not show as well as the red and white lights. *Roundel* was tacking close to shore so I decided to stay out of the way and tacked well offshore. Since early afternoon the jib had to be backed every time the boat came about. This meant that the jib sheet was held until the bow swung through the wind and there was no chance of getting "in stays" or "irons".

Sometime after dark the wind backed to the northeast and began to howl louder than in the afternoon. It was probably blowing at 50 knots and the waves had to be close to twelve feet high. Occasionally while in a trough I would look up to see a wave cresting in the dark that appeared to

be 2 or 3 feet higher than the others. It would gust roar by into the night. Now the compass was showing 000 on one tack and 090 on the other. I took no bearings that night. There was no time to do everything so pilotage was visual, by sighting navigation aids. Main Duck light, ten miles to windward was very bright, flashing every six seconds.

During the night about twelve to fifteen ships passed west bound and two or three were eastbound. One time I had worked north to the quick flashing red light just south of Swetman Is., before coming about and was steering 090 (due east) when I saw a ship approaching. I forgot that my boat was drifting south as fast as it was easting and the ship passed north of my position. I was convinced that the ship was heading for the rocks, and I was becoming confused and quite tired. Another ship passed so close that I could smell diesel fumes as it approached just upwind from my position and as it passed I tried to look into the wheelhouse windows. Another ship altered course around Main Duck light and I could see both mast lights and the red port light. The next time I looked at the ship I saw port and starboard lights heading my way. Before I could decide which way to go, the ship returned to its previous course. I decided that the wheelsman had let the ship wander off course for a while.

By about 1 a.m. or 2 a.m. on Friday morning, I had gained a lot of confidence in the boat but I started to worry about the mast and rigging which was under a terrific strain. Then I began to worry if all the cotter pins were in place in the turnbuckles. I tried checking the turnbuckles with the flashlights from the cockpit but the light beams were not strong enough. All I saw was a lot of water and foam in the loom of the lights.

After a few minutes I decided on a plan to go forward in the cabin and climb through the hatch on the cabin top forward of the mast. So that is exactly what I did. It was quite an experience climbing through the hatchway then crawling over the cabin top to the shrouds to check the threads in the turnbuckles while the boat self-steered into 12 foot waves in the dark. The turnbuckles were all right, but they have been known to twist loose in past years.

About 2 a.m. or 3 a.m. the Gusher 10 would not work. Something had jammed. I later found out that a piece of cardboard about 1/2 an inch in diameter had clogged a valve. During the night I decided that I needed food for strength, so every time I went below I would return with two cans of coke. I figured that the sugar was for energy and the caffeine would keep me awake. I drank a lot of coke that night. After three o'clock I really wanted to see sunlight any minute. By now, I was tacking over to the eastbound shipping lane in the vicinity of Main Duck Island. By six a.m. it was still dark but, as I was miles away from the False Ducks, I decided to close reach back. Daylight came and I could not see the False Ducks.

Later while standing up and the boat was on a wave crest, there ahead was Swetman Island and I was heading for the western end of the island. I brought the boat close hauled and headed toward the navigation markers, steering 000. After coming about on a heading of 090 I decided to use the remaining fuel to get to windward of Swetman Is. When I opened the after hatch I saw that the gas tanks had been bounced around and one was upside down. Soon the boat was under power and sail and making good headway but still drifting off course.

The sky turned a beautiful pale blue with fluffy white clouds flying along. It was quite a contrast from the gray day before. I turned off the motor and came about heading 000 to sail north past Swetman Island. When it appeared that the boat couldn't pinch past the Swetman Island lighthouse. I was forced one more time to come about and steer easterly into those twelve foot waves.

It was an absolutely beautiful sail and I wished that the camera was on board. Finally I brought the boat about for the last time and slowly worked around Swetman Island. It was a relief to ease out the main and jib and begin reaching between Timber and Swetman while heading for the old white wooden lighthouse at Long Point, only two miles away and all downwind. This was the first time that the boat was in a relatively upright position in over 24 hours and I was surprised on looking into the cabin to see bilge water as high as both bunks in the main cabin. After a rough calculation I estimated about three tons of extra ballast in the form of water sloshing around. I considered heaving-to in the lee of Timber Island and bailing with a two gallon pail, but refuge was so close. Upon checking the gas tanks I found that one was upside down and wedged solidly on top of the other tank.

My next decision was to sail in to Long Point harbour under storm jib and double reefed main. At first everything went well. I sailed past the cottages on the north shore, then past the old lighthouse on the south shore. It was only another hundred feet to the harbour, but the boat was pointing upwind to the north shore. The sails were too close to the wind and I was trying to ease out the main and steer a straight course to the harbour. Each time the boat pointed up I had to struggle, standing up with both hands on the tiller to try and bring a four ton boat which now weighed seven tons back on course. The third time

it pointed upwind the boat finally struck bottom. The wind spilled from the sails as the boat turned around into the wind and the hull was driven closer to shore by two foot waves. I was completely helpless as the keel bumped closer to shore and the hull took on a list to port.

The old boat finally came to rest on the north shore pointing easterly with the mast and rigging tangled in some shore line beech trees. I jumped overboard into two or three feet of water and waded ashore near some cottages. Someone ran over and said that the fishermen were being called. Within a few minutes four or five commercial fishermen appeared headed by Mister Bill Amon, the harbour master. He asked where I came from and I told him I was with the four boats at the dock in the harbour. We had left Presquile yesterday morning, at 7 a.m. He then asked where my crew was and I had to convince him that I was alone. He assured me that the boat could be floated but he needed the help of the other boaters.

I walked over to the dock. It was now 7.45 a.m. and the dock was deserted. I went to Bill and Judy Adams boat *Trinco III* and tapped on the cabin top. The curtain opened and Judy looked up. Bill and Judy came out of the cabin asking, 'Where did you come from? Where is your boat? We thought you headed for Main Duck'. When they found out what happened they called the others.

Back at *Carol M* the fishermen had brought a long tow line which was secured to the samson post. Mr. Amon, in his fishing boat, took the line across to the south shore where a truck took a strain on the line. The fishermen then gave me a gasoline driven pump and with the help of Don McLean from *Spellbound* we had the bilge dry very quickly.

Bruce and Alda Fairbairn of *Moondancer* sent over a thermos flask of hot coffee. As Don and I sat in

the cabin drinking coffee, the fishermen started to heave on the line with three trucks and a tractor. The bow swung away from shore and the mast and rigging caught in some tree branches and snapped the spar just below the spreaders. Luckily nothing came through the cabin top. The boat was floating but taking water so it was towed into the harbour and beached on some hard mud.

When I asked Mr. Amon, how much he and the fishermen wanted for saving the boat he said “Just bring a case of beer for the boys.” Later, on *Trinco III*, as I helped Bill Adams splice the main brace with coffee and vodka, I learned how Mr. Amon and the fishermen guided the four boats in with flashlights, the night before just after dark.

On Thursday night the other five boats were nearing Long Point. *Roundel* and *Trinco III* turned back to check on stragglers. I was farthest back and *Roundel* returned to my position and was also forced to remain offshore all night.

The storm jib that I saw hoisted on *Roundel* was really a light sail for a small boat and it had plastic hanks. During the night one hank broke and the others broke away from the forestay in “zipper” fashion. *Roundel* was towing a dinghy which was lost. It probably accumulated rain and spray and finally snapped its tow line. An outboard motor which was carried on *Roundel* transom broke one of its mounts and the motor had to be put below. *Roundel* finally tacked around the east end of Swetman and Timber Islands, about 3 a.m. and with no dinghy, no motor, deep roller reefed main,

loose luffed jib and a crew member down below with a migraine headache, *Roundel* finally headed north to Prinyer’s Cove and safety.

Before dark *Trinco III*, *Aslan* and *Spellbound* were proceeding under power and sail, *Moondancer* was sailing single handed as its’ crew member was below suffering from Mal de Mer. *Spellbound* arrived at the harbour first and with the help of Mr. Amon and some fishermen the other boats were guided in.

Fishermen stood on the rocks at the point with flashlights and Mr. Amon was on *Spellbound* talking to the others in by radio. *Moondancer* came in next, then *Trinco III* and *Aslan* arrived.

I spent the next two days bailing water and packing caulking cotton into an open seam in a garboard strake. The other boats left for Collins Bay on Saturday about noon and I left under power on Sunday and managed to keep the bilge water below the floor boards. The boat was finally hauled out for the season on Monday morning.

I am sure we all gained a lot of experience and maybe in the summer of 1984, we could round up a few boats to try this trip again, providing conditions are more favourable.

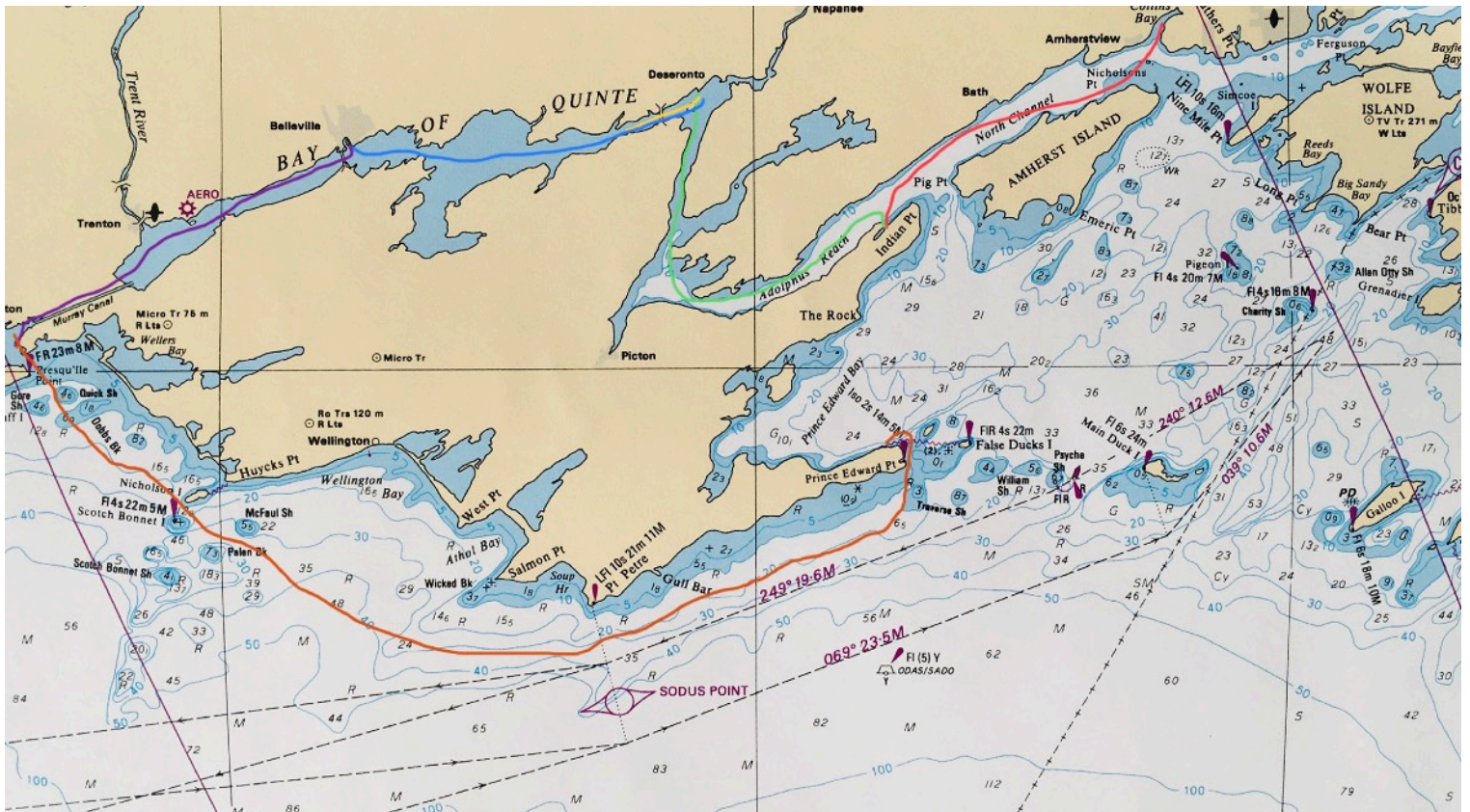
Ron Mackenzie.

Carol M

Submitted by Robert van Dyk

CBYC Historian

The Itinerary



Itinerary / Itinéraire Carol M 30' sloop (wood/bois)

Photo Gallery per sailing day. Browse the different maps of the EPUB file above.

Galerie photo par jour de voile. Consultez les différentes cartes du fichier EPUB ci-haut.

Deseronto is another of the harbours that fell into disrepair years ago and is no longer available.

Deseronto est un autre des ports qui est tombé en désuétude il y a des années et n'est plus disponible.

From Social Events

CBYC MARCH SOCIAL EVENT

The 2022 Social Calendar planning is well underway with the intention to post the calendar of events in the next Mixer.

As our first event of 2022 for our CBYC members, I'm please to announce that from 10-13 March, we'll be offering The 1000 Islands Playhouse Replay of 'Miss Caledonia'. This event is one you can enjoy from the comfort and warmth of your own home with your favourite snack, beverage and winter sailing project to hand. This is a no cost event for members, a donation has been made on behalf of CBYC to the 1000 Islands Playhouse to cover this event. A link will be shared nearer the event date with CBYC members.

Not a CBYC member?

There's still time to join for the 2022 season and take part in all the upcoming 2022 social events.

Contact: membership@collinsbayyachtclub.ca

April Skaling, [Social Chair](#)

MISS CALEDONIA

It's 1955, and Peggy Ann Douglas is hitching her wagon to the pageant circuit in the hope it'll steer her from her farm to the bright lights of a Hollywood movie set. A play packed with baton twirling, big laughs, and some fantastic fiddle playing. This is a play for anyone who knows what it's like to dream big and hustle to make it happen.

From the Race Captain

Reintroduction to Racing

This month we continue with the basics of the Racing Rules of Sailing.

It's important that all sailors, not just those racing, be familiar with the basic rules in order to ensure our enjoyment and safety on the water.

I hope you can take the time to watch. Even if you don't plan on racing, this is a great resource for all sailors, racing or not.

Hope to see you on the start line!

Bruce Anderson

Race Captain



1) **RACING RULES**
2) **INTRODUCTION TO RACING RULES**

10 12
11 13

15 16
17

14 Av C

Right-of-way Rules

Rules that limit the right-of-way boat

#SAILFROMHOME

RYA Racing

From cruise chair

This year, we hope for three cruises:

- 1) July holiday — east, three nights, 1st to 3rd July, (return 4th July), all at anchor: Brakey Bay; island anchorage TBA; Cassidy Bay.
- 2) August Civic Holiday — west, 29th to 31st July, (return 1st August), partly at anchor, partly shore-based: Kerr Bay; TBA; TBA.
- 3) Labour Day holiday — Prince Edward Bay, three nights, 2nd to 4th September, (return 5th September, partly at anchor, partly shore-based: including Wemps Bay, Little Bluff, Waupoos (order depends on weather).

Hope these are of interest to you. Each cruise should have a co-ordinator and a helper. Applications are being accepted! Good sailing to you, in 2022!

Peter MacKinnon
Cruise Chair



Boat Porn

"emphasizing the sensuous or sensational aspects of a nonsexual subject and stimulating a compulsive interest in their audience"



Nikon D7000 - 18/200 mm - Catalina 36 at Kerr Bay.

By Peter Felth

Green Mix

A network of charging stations for electric boats

I read with interest this article by Marc Tison in La Presse+ on January 17.

‘A news that will not make any noise.

BCI Marine has just concluded a partnership with the British company Aqua superPower for the installation of a network of fast charging stations for electric boats (therefore silent) throughout Canada.

BCI Marine will be the Canadian representative of the British company.

Its president, Patrick Hardy, is already planning to install two networks of three charging stations each 75 nautical miles apart in Ontario and Quebec this year. ’

Very good news for the environment. There will be more and more electric boats in the next 10 years.

[Read la Presse+ article here](#)

Gilles Brunet [Mixer editor](#)



774 Baker Crescent, Kingston, ON

The Tech Corner

Welcome to this new section suggested by Peter Felth.

‘ Would it perhaps be an idea to solicit the membership (at large) to submit a write-up on successful projects that they have done to improve their boats and/or systems?’

There are some pretty smart folks out there who’ve done some interesting things who I’m certain would be interesting in sharing. We could call it something like “ The Tech Corner”.

It could be an electronics project, a modification to a mast or the rigging or a galley, in short, anything that other boat owners might be interested in.’

So here we are with this new section. Looking forward to receive your projects that we will share here.

We start with my project.

Gilles Brunet [Mixer editor](#)

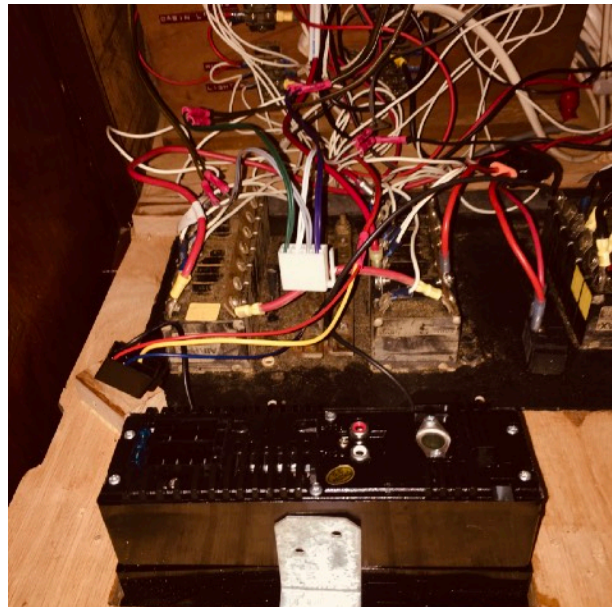
Renovating my interior control panel.

When we bought our sailboat, a Hunter 34, it had been renovated by the previous owners but I was not satisfied with the panel where the VHF, the stereo and the circuit breaker panel are located.

Here is what the front panel looked like:



And this is what the inside of the panel looked like:



It certainly reminds you of some boats you have owned or visited.

We were fortunate to have a panel surface twice as high as what normally comes in a Hunter of the same 1985 generation like this:



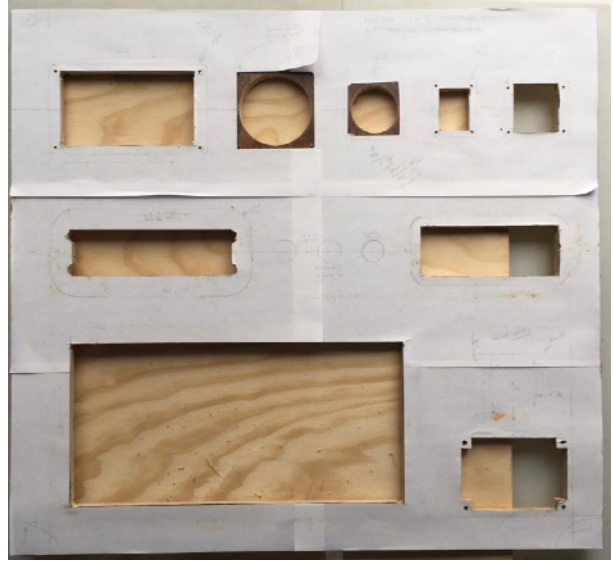
So I started by making an inventory of the desired equipment:

- VHF-DSC (from our previous sailboat)
- SHUNT VICTRON BVM-712 SMART
- Bilge pump switch
- Transfer SW for 110vAC
- Tank level indicator
- Inverter On/Off switch
- Stereo (same)
- AC/DC breaker panel (same)
- Solar MPPT control panel (same)
- 110Vac analog meter
- 2 DVM 12vdc: Battery/service and starter
- 12 dvc socket (same)

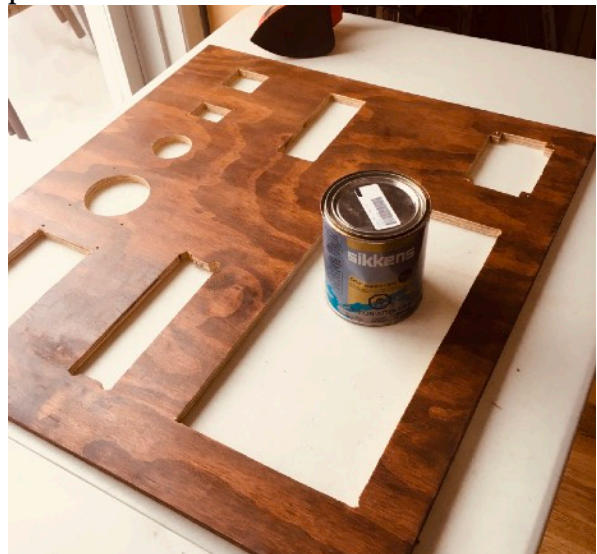
I bought a 5/8" plywood panel that I cut to the same dimensions and had to adjust because the old one was not totally rectangular.

I made a sketch on LibreCAD and finally on paper at 1:1 scale.

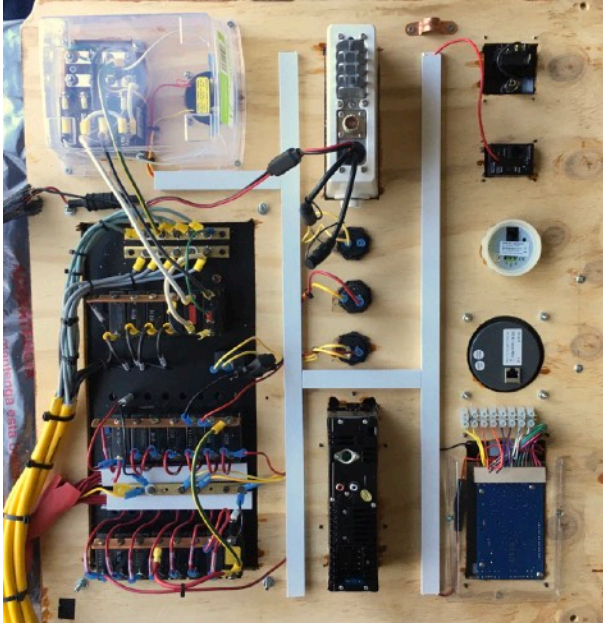
I fixed this plan on my panel and drilled the many holes with a jigsaw and a circular saw.



I applied a stain and several coats of varnish and I think the color is close to that of the sailboat. You can see how it looks in the next pictures.

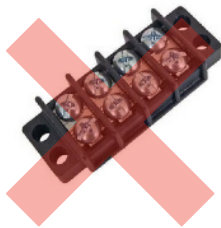


Once the different equipments were in place, I started the pre-wiring at the back of the panel. I used small white PVC conduit to run the wiring, trying to separate the DC from the AC



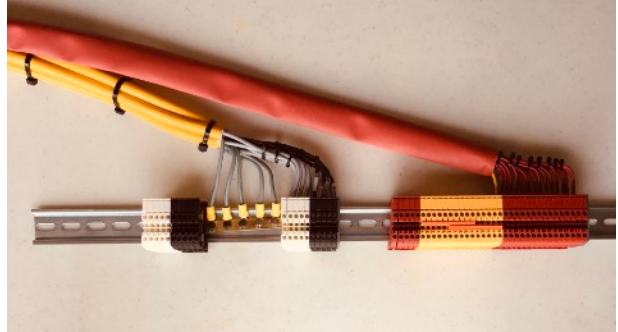
I used plastic boxes to cover the AC and DC terminals according to the new standards.

The only thing left to do was to connect the panel to the sailboat and I didn't want to use the old terminal blocks that I worked with for years at CBC/Radio-Canada in our old installations.



So I looked for modern rail-mounted terminal blocks that meet the UL1059 nautical standards. I bought some ZS4 from TE Connectivity.

Here is the result on the back side for connecting the DC wiring from the sailboat to the new control panel:



So I used red terminals for the DC + and yellow for the -. The white and black for the lighting. This rail is hidden on the left at the back of the wall.

I used white and black ZS4 terminals for the AC, hidden on the right side of the wall.

Here is the final result on the front:



Here are the references of the equipment I bought:

- [Victron BMV-712 smart shunt](#)
- [Tank System Monitor I Series](#)
- [Xantrex ProWatt Inverter 2000W](#)
- [DVM 12 vdc SeaDog 421615](#)
- [SW bilge pump MM 22-428](#)
- [Voltmètre AC analogue BlueSea 9353](#)
- [Transfer Switch BlueSea 8032](#)
- [Borniers ZS4](#)

Conclusions:

I had a lot of fun remaking this panel which now reflects my needs. I am thinking of eventually replacing my [MPPT](#) so its beige remote controller in the top center would disappear and I would put a black ventilation grill in its place. I would also like to change my VHF to the [ICOM M506](#) which includes an AIS receiver.

If I ever grow my Raymarine AxIOM 7 MFD outside, I might put it on my panel, which would then have to be redone. However I can access my AXIOM via my [RayControl](#) app on my Ipad and control it remotely.

Then I discovered BlueSea's Panel Wizard. It's probably more expensive but it seems very interesting. See the [video here](#).

If you have any questions, I will be happy to answer them. You can visit my [blog](#) where I have more details on the equipment I prefer.

Have fun!

Gilles Brunet - Garuda



The 2021/2022 Executive Committee

Board Position	Name	Boat	Email*
Commodore	Bill Amirault	Aslan	commodore@
Vice Commodore	Jean White	Moon Shadow	vicecommodore@
Past Commodore			pastcommodore@
Secretary	Claudia Stevenson	Tamara C	secretary@
Treasurer	Jacque MacKinnon	Bittern	treasurer@
Fleet Captain	Phil Morris - Peter DesRoches	Wavelength Long Gone	fleet@
Cruise Chair	Peter MacKinnon	Bittern	cruise@
Membership Chair	George Dew	Melba J	membership@
Social Chair	April Skaling	Long Gone	social@
Clubhouse Chair	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	house@
Race Chair	Bruce Anderson	Sielu Lintu & Investors Group	race@
Sailing School Dir.	Richard Dickson	Windsome	schooldirector@
Newsletter Editor	Gilles Brunet	Garuda	mixer@
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	helm@collinsbaymarina.com

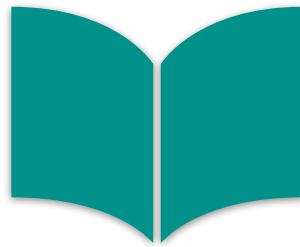
Also our subcommittees

Sailing School Admin.	Darlene Amirault	Aslan	school@
Sailing School OPS mgr.	Mark Sansom	Dream Haze	schoolops@
Club Historian	Robert van Dyk		history@
Webmaster	Mark Sansom	Dream Haze	cbyc@
Women's Sailing Chair	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	Womens.sailing@
Sailing School Keelboat Manager	Richard Dickson	Windsome	keelboat@

* The CBYC email addresses all end by @collinsbayyachtclub.ca

Lexique French / English

It is nice to know both expressions...



C'est pratique de connaître les deux expressions...

COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Infolettre

Date retenir

10-13 mars

MISS CADELONIA

Rediffusion par le
1000 Islands Playhouse

Table des matières

Vous trouverez maintenant
la table des matières dans
votre application de lecture
(Apple Books ou
Adobe ADE).

Elle est générée
automatiquement.

Ou écoutez la ici:

Voix Hors-
champ dans
epub

Nous améliorons
constamment MIXER.



Le Commodore

Au moment où je rédige cet article pour le Mixer, je suis conscient que les prévisions météorologiques annoncent 20 centimètres de neige supplémentaires au cours des prochaines 24 heures. Techniquement, selon le calendrier, nous sommes à la moitié de l'hiver. C'est une nouvelle encourageante car le printemps se rapproche de plus en plus.

Beaucoup d'entre nous vont commencer à penser à leur mise à l'eau au printemps et à toutes les activités qui doivent être accomplies avant que nos bateaux puissent être considérés comme prêts à être mis à l'eau. La première étape consiste à enlever la bâche et les cadres de l'hiver. Ensuite, il faut vérifier le bon fonctionnement des différents systèmes. Installer et charger les batteries est

Sondage sur Mixer

Remplir le sondage ici.

Merci. Gilles Brunet

Participez

Vous avez un article, une rubrique régulière, une photo, une vidéo ou un commentaire à partager ? Vos contributions sont vraiment les bienvenues à

mixer@collinsbayyachtclub.ca

Pause café

Cette saison de navigation, Lori et Gerry ont décidé qu'il était temps de passer le relais et qu'ils n'organiseraient plus les cafés matinaux. Nous lançons donc un appel aux bénévoles pour assurer la continuité de cet événement matinal populaire, qui constitue une part importante de la vie sociale à la Marina. Nous sommes encore en train de régler les détails, mais si vous êtes un fan des matinées café ou un grand buveur de café/thé et que vous souhaitez que les matinées café se poursuivent, veuillez vous porter volontaire en envoyant un courriel avec votre nom et vos coordonnées à l'adresse suivante:

social@collinsbayyachtclub.ca

Sujet : Bénévole

une tâche importante. Vérifier et/ou remplacer les filtres, les tuyaux fissurés et les courroies fatiguées est un must.

La préparation du mât requiert notre attention. Et, bien sûr, un bon nettoyage et polissage des surfaces du bateau est recommandé. Avec toute cette attention portée à notre équipement, il n'est pas étonnant que nous ayons tendance à négliger un élément essentiel de notre préparation de printemps : notre préparation physique pour effectuer ces tâches.

La voile est un sport. La voile exige de la force physique et une agilité à la fois mentale et physique. Il est facile de devenir un peu moins actif pendant les mois d'hiver, lorsqu'un bon livre et un verre de vin au coin du feu sont beaucoup plus attrayants qu'une marche rapide quand le refroidissement éolien est de moins 30 degrés. Cependant, si l'on n'est pas physiquement préparé à la saison, les deux premières semaines peuvent être très pénibles. Et n'oubliez pas que ce sport est censé être amusant.

La préparation physique n'implique pas nécessairement de courir un marathon ou de faire de la musculation. Un simple programme d'exercices comprenant des étirements, des exercices de renforcement et une marche rapide de 30 minutes fera des merveilles pour vous préparer à affronter les tâches du lancement de printemps. Si vous avez des doutes sur votre capacité à entreprendre un tel programme en toute sécurité, n'hésitez pas à consulter un spécialiste du sport. Ces personnes peuvent vous donner d'excellents conseils et adapter un programme à votre situation personnelle lors d'un seul rendez-vous.

Il reste environ dix semaines avant le début du lancement du printemps. C'est presque le délai idéal pour prendre de nouvelles habitudes et améliorer sensiblement ses capacités physiques globales. J'encourage tout le monde à investir sur soi, ainsi que dans ses bateaux, pour préparer un lancement de printemps réussi.

Billie Amirault

[CBYC Commodore](#)

De notre Gouverne

Vous êtes tous conviés:

CBM/CBYC

**BIENVENUE AU
LANCEMENT DE LA SAISON!**

(PRÉCÉDEMMENT LE VIN ET LE FROMAGE)

Le printemps est l'occasion de renouer de vieilles amitiés et d'en créer de nouvelles. Rejoignez-nous sur les pelouses et dans le clubhouse pour le BBQ du début de la saison 2022 !

BYOB!

Lieu: Pelouse CBM /Clubhouse CBYC

Jour: Dimanche 1er mai

Heure: Midi à 14h00





Devenir membre de CBYC

Vous venez de recevoir cette infolettre et désirez plus d'information sur le membership:

<http://collinsbaymarina.com/cbyc/about/membership/>

Vous voulez recevoir MIXER:

<http://eepurl.com/dmDzKf>



8 Semaines Avant Les Mises À l'Eau !

Toute l'équipe de CBM se réjouit de la saison à venir et vous souhaite la bienvenue !

Voici un article de Discover Boating qui peut vous aider dans vos préparatifs de mise à l'eau ! <https://www.discoverboating.com>

N'oubliez pas que si vous souhaitez obtenir de l'aide pour l'entretien de votre bateau au printemps, prenez rendez-vous avec le bureau le plus tôt possible pour être sûr d'avoir une place dans ce programme très chargé !

Gerry and Lori

Connaître ses nœuds - La méthode moderne

Les marins expérimentés qui ont appris par cœur le Ashley's Book of Knots (ABOK) n'ont pas besoin de lire plus loin - ceci s'adresse aux autres, comme moi, qui ont parfois du mal à distinguer leur nœud de cloche de leur nœud d'écoute et ont besoin d'un peu d'aide.

Bien sûr, "il y a une application pour ça" et celle que j'utilise s'appelle Knots 3D. Elle contient tout ce que vous devez savoir sur tous les nœuds que vous pouvez imaginer et un certain nombre dont vous ne soupçonnez pas l'existence. Si cela vous semble beaucoup, c'est le cas, mais rassurez-vous, les nœuds sont présentés dans un format convivial et sont regroupés par catégorie (bateau, camping, escalade, etc.) et par type (coudes, attaches, boucles, etc.). Vous pouvez même marquer vos propres favoris pour une référence rapide.

Chaque nœud est accompagné d'une description de ses caractéristiques, de ses applications et de ses particularités. Citant souvent les ABOK, il décrit l'histoire du nœud et fournit des informations importantes, telles que le risque de glissement en l'absence de charge, la facilité de défaire le nœud ou le risque de blocage, etc.

Et, bien sûr, il vous montre comment les faire. Un écran animé montre la procédure ; vous pouvez l'accélérer ou la ralentir, ou la retourner pour voir le nœud de l'autre côté. C'est comme si vous aviez votre propre instructeur privé. Utile et divertissant.

Il existe sans doute d'autres applications qui offrent des fonctions similaires ; c'est celle que j'ai trouvée par hasard lorsque je cherchais et que, quelques années plus tard, je trouve toujours extrêmement utile. La dernière fois que j'ai vérifié, le prix était de 8,49 \$ - à mon avis, il en vaut largement la peine. George Dew

Le mot du rédacteur

J'espère que vous avez profité de l'édition 251 en version multimédia (du format EPUB pour iPad).

Avez-vous apprécié la formation en ligne du RYA sur les règles des courses que mon collègue Bruce nous a partagé? Moi ça m'a fait un bon 'refresh'. Je suis vraiment content que la vidéo joue dans MIXER au lieu d'être redirigée vers Chrome ou Safari. Grâce au format EPUB et une bonne app de lecture de contenu numérique que vous utilisez j'espère.

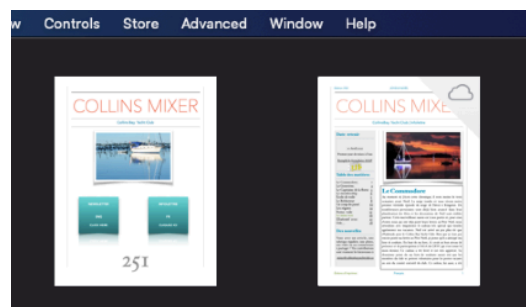
Vous êtes-vous demandé pourquoi j'ai écrit le numéro 251 en gros caractères sur la page de couverture le mois dernier? La raison en est qu'il est plus facile de les parcourir dans votre application BOOKS ou ADE. Comparez l'édition de gauche à celle de droite sur cet instantané de mon iPad.

Ne manquez pas la nouvelle rubrique suggérée par Peter Felth; [Le Coin Techno](#) qui nous permettra de partager les projets techniques faits sur nos bateaux. Je partage un de mes projets ce mois-ci. Nous avons une surprise pour vous le mois prochain.

Finalement j'ai inclus une vidéo montrant comment placer des PDF et EPUB dans l'app Books de Apple. J'ai testé MIXER avec [Adobe Digital Edition \(ADE\)](#) et ça fonctionne bien pour le format EPUB.

Finalement, est-ce que notre courriel via Mailchimp est plus lisible ce mois-ci? On essaie toujours de faire mieux et nous avons amélioré le contraste.

Gilles Brunet [Rédacteur du Mixer](#)



Learn - Apple Books

Import eBooks & PDFs

www.TheMacU.com

Le Capitaine de la Flotte

Série de séminaires 2022

DATE : 26 FÉV 2022 à 19:00
(Détails Zoom envoyés aux membres par courriel)

Croisière sur les canaux au Royaume-Uni Par Ruth et Maurice Smith

Une visite illustrée de quelques-uns des canaux d'Angleterre et du Pays de Galles - de Godalming, Coventry, Alvechurch, Wrenbury et Gayton.

Maurice et Ruth sont des plaisanciers britanniques enthousiastes qui font des voyages avec des amis partageant les mêmes idées. Ruth, une navigatrice expérimentée, a

travaillé pour le bureau d'études C&C Yachts. Maurice était un marin professionnel, dans la voile pendant treize ans. Il est titulaire d'un billet de la British Marine. Son expérience de la voile comprend les Grands Lacs et la mer. En 1977, il a été recruté pour aider le conseil d'administration du Musée de la marine à aménager son site sur le front de mer de Kingston et à constituer ses collections. Vingt-trois ans plus tard, il a pris sa retraite en tant que directeur exécutif du Marine Museum of the Great Lakes.

Phil Morris [Capitaine de flotte](#)



L'École de Voile

MISE À JOUR DU DÉFI CAN/BOTTLE DE L'ÉCOLE DE VOILE

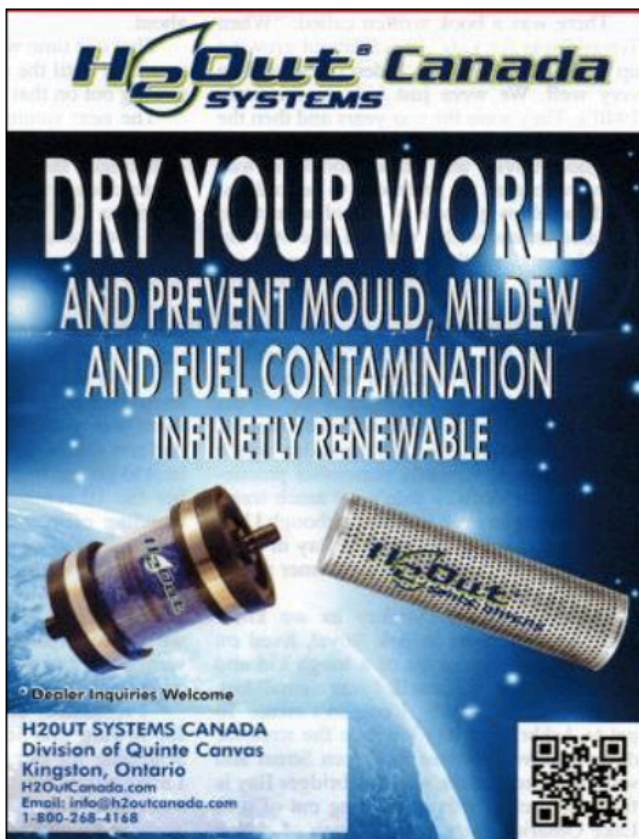
Le défi de la collecte de canettes/bouteilles de l'école de voile continue. Quatre familles ont participé à la collecte, pour un total de 51,20 \$ à ce jour. Le total le plus élevé par une famille individuelle est de 29,00 \$ (le total actuel à battre). Cependant, même si vous ne parvenez pas à battre le total actuel, toutes vos contributions sont appréciées et l'école de voile est gagnante.

Augmentons le nombre de participants. Buvez beaucoup (de manière responsable bien sûr) et rassemblez les canettes/bouteilles de votre famille, de vos amis et de vos voisins. La famille qui aura rassemblé le plus de canettes/bouteilles sera annoncée à la fin du mois d'avril. Faites-moi part de votre contribution par e-mail, SMS ou téléphone.

Jean White - Vice Commodore

Si vous souhaitez rejoindre le comité de l'école de voile, ou aider l'école de toute autre manière, veuillez me contacter.

Richard Dickson,
Directeur École de Voile



H₂Out[®] Canada
SYSTEMS

DRY YOUR WORLD
AND PREVENT MOULD, MILDEW
AND FUEL CONTAMINATION
INFINITELY RENEWABLE

Dealer Inquiries Welcome

H2OUT SYSTEMS CANADA
Division of Quinte Canvas
Kingston, Ontario
H2OutCanada.com
Email: info@h2outcanada.com
1-800-268-4186




Boating Comfort

Get Ready For Summer Fun

- * Add that addition to your boat without the foot-itis
- * Hot summer sails are cooler under good shade
- * Stay outdoors longer while mosquitoes try to get in.

TOP SHOP

Quinte Canvas Manufacturing (Top Shop) Inc.
2053 Hwy 38, Kingston, Ontario
613 384-6316 1-800-268-4186
topshop@kos.net www.topshop.on.ca



Harris & Ellis Yachts Ltd., established in 1976, has remained one of Canada's most recognized and respected brokerage firms. Our reputation for quality listings, product knowledge and integrity is unmatched in the industry.

Harris & Ellis Yachts Ltd.

Power and Sail



Grant and Pat Bowlby

Certified Professional Yacht Brokers

With 50 plus years of boating experience each, we have brokered for and sold hundreds of vessels to customers locally, across Canada, the United States and Europe. Boaters, life partners and 'cruisers at heart', we bring knowledge, experience and professionalism with us, whether you are buying or selling.

Strategically located in the heart of the 1000 Islands

Office: 613-659-3344 Cell: 613-331-5944

email: grantandpat@harrisellis.com

Un coup du passé

Article tiré du Mixer de février 1984 par Ron Mackenzie sur son bateau le *Carol M*, un sloop en bois de 30 pieds. (NDRL: Il s'agissait de la première croisière autour du comté organisée par le club.) Voir [carte itinéraire](#) en couleur / jour de voile.

Voix Hors-champ dans epub

LA MEILLEURE VOILE DE L'ANNÉE !

Au début du printemps 1983, quelques membres du CBYC ont décidé qu'il était temps d'essayer quelque chose de nouveau, une croisière d'une semaine pour le club au lieu de nos habituelles croisières de deux ou trois jours le week-end. C'était notre troisième saison de croisière et nous acquérions de plus en plus d'expérience à chaque fois et étions maintenant à la recherche de nouveaux défis. Il a été décidé de faire le tour du comté de Prince Edward dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et la participation a été excellente avec huit bateaux.

Les bateaux étaient les suivants : *Roundel*, *Trinco III*, *Aslan*, *Spellbound*, *Moondancer*, *Que Sera*, *Gold Dust* et mon bateau *Carol M*.

La croisière a commencé à la nuit tombée, le **vendredi** 5 août, par une navigation de nuit de Collins Bay à Prinyer's Cove. Il s'est avéré qu'il s'agissait d'une dérive et la plupart des bateaux sont arrivés à Prinyer's à 2 ou 3 heures du matin le samedi. Le samedi après-midi, tous les bateaux se sont regroupés pour se baigner et prendre un verre ou deux. Nous avons été rejoints par d'autres membres du CBYC et pendant un moment il y avait dix-neuf bateaux ou plus réunis dans un grand raft. **Dimanche**, nous avons eu des vents légers de Prinyer's à la marina de Deseronto. Le **lundi** a été différent, avec des vents très forts venant de l'ouest, alors que les bateaux passaient sous le Quinte Skyway et remontaient le Telegraph Narrows avec un vent de face. Lorsque nous sommes arrivés à l'île Telegraph et dans la région de Big Bay, mon moteur montait en régime chaque fois que la poupe se soulevait. L'instant d'après, la proue était poussée hors de sa trajectoire et j'ai perdu le cap, ce qui m'a obligé à faire demi-tour. Juste à l'est de l'île Telegraph, j'ai remarqué qu'un ketch de Tahiti était ancré, alors j'ai remonté le vent dans la baie et laissé le Danforth tomber. Le Danforth n'a pas tenu et comme le bateau chassait le long du rivage, j'ai sorti le Fisherman de 75 livres avec une chaîne lourde depuis l'avant-poste. Avec le Fisherman en place, le bateau a tenu bon juste à l'extérieur d'une paire de balises de chenal du Telegraph Narrows. Après 2 ou



Kingston Sailing Charters

Discover Carefree Sailing
kingstonsailingcharters.com
sailing@kingston.net
 Marc and Carrie Myers
 Phone : 613-507-5043



DAVID WILBY
dwilby@marineoutfitters.ca
 (613) 634-1900

Best Tested, Best Apparel

4033 BATH RD, KINGSTON ONTARIO K7N 4Y5

BLUE SEA • CETOL • COLLINTE'S • GARRIN • GILL • GUL • HARKEN
 INTERLUX • LASER • LEWMAH • MUSTANG • PROMARKER • RAYMARINE
 ROSTAN • SIERRA • STANDARD HORIZON • VETUS • WEST SYSTEM • 3M



Canadian Power and Sail
 Boating Courses

[Click here to register](#)

3 heures au mouillage, j'ai décidé de réessayer, cette fois avec le foc de tempête et un ris dans la grand-voile. Le Danforth s'est mis en place facilement, puis j'ai dû remonter sur le Fisherman en prenant du mou puis en snobant la ligne sur le poteau de samson jusqu'à ce que le bateau vire de bord et que je puisse prendre plus de mou sur l'autre bord. Finalement, j'ai remonté l'ancre à bord et j'ai rabattu la crosse.

Avant de pouvoir fixer l'ancre sur le pont, j'ai dû me rendre à l'arrière pour prendre la barre. Cette fois, j'ai dépassé l'île Telegraph et je suis entré dans Big Bay en tirant une série de petits bords. À ce moment-là, le bateau était dans de grosses vagues et il était bien gîté quand j'ai entendu un plouf et le bruit d'une chaîne qui cliquetait sur la rambarde. J'ai levé le foc de tempête et je suis allé à l'avant pour remonter l'ancre. Il m'a fallu trois allers-retours entre la barre et la proue pour essayer de monter l'ancre, puis de naviguer au large d'une côte sous le vent. Finalement, l'ancre est à bord et je décide de retourner à Deseronto.

J'étais maintenant épuisé, la fin de l'après-midi approchait et le ciel s'assombrissait. Alors que le bateau naviguait sous le vent entre les balises du chenal, je pouvais voir des éclairs à l'arrière et sur la hanche bâbord.

Le bateau est passé sous le Quinte Skyway et lorsque je me suis retourné vers le pont, j'ai vu une voile blanc, puis le pont a disparu. C'est à ce moment-là que j'ai mis la barre et laissé filer le foc de tempête. Sur le toit de la cabine, j'ai largué les drisses du foc et de la grand-voile et, alors que j'enroulais la grand-voile, le grain a éclaté, le vent était violent, la pluie battante et les grêlons ont failli faire chavirer le bateau. Je suis entré dans la marina de Deseronto et me suis amarré avec l'aide de Doug et Madeline Gostlin, qui avaient été contraints de rentrer plus tôt dans la journée. Une autre bourrasque s'est abattue sur nous, mais cette fois, j'étais sur le Hullmaster 31 *Gold Dust* des Gostlin, amarré le long du bateau, tandis que cinq d'entre nous sont descendus pour poursuivre leur après-midi de bricolage ou de " Happy Hour ".

Mardi, nous avons navigué sur les deux bateaux jusqu'à Belleville par des vents légers à modérés et nous nous sommes amarrés au Four Seasons Hotel and Marina. Les six autres bateaux étaient arrivés à Belleville le lundi après-midi au milieu d'un des grains. Le mercredi matin, les huit bateaux ont quitté Belleville et ont navigué dans des vents très faibles jusqu'aux environs de Baker's Island à Trenton, où toutes les voiles ont été affalées et nous nous sommes dirigés au moteur en ligne vers le canal Murray, où nous avons dû resserrer les rangs pour passer rapidement chaque pont ouvert. Chaque fois qu'un pont s'ouvrait, nos huit bateaux plus trois ou quatre autres faisaient un convoi en direction de l'ouest en passant devant une demi-douzaine de bateaux voyageant en direction de l'est.

Nous sommes finalement arrivés à Presquile Point en fin d'après-midi le mercredi et avons jeté l'ancre séparément. Le temps semblait instable, j'ai donc utilisé la grosse ancre Fisherman pour être plus sûr. Ce soir-là, nous nous sommes retrouvés sur le Grampian 26 *Roundel* de Bill Worthy pour une collation et des boissons Pina Colada. La navigation de demain serait unique car il s'agirait d'une navigation de quarante-cinq milles dans un lac ouvert près d'un rivage rocheux sous le vent bien respecté. Nous avons utilisé des cartes, revu les parcours et les distances et décidé de partir à 7 heures du matin pour une navigation d'environ dix heures. Nous avons également discuté de la possibilité de rencontrer du gros temps et de faire du off-shore ou du heaving-to.

Je me suis levé avant six heures du matin le jeudi. Le ciel était très coloré avec de belles teintes rouges et orange. Mais il s'est rapidement recouvert de nuages gris et bas, poussés par un fort vent d'est.

J'ai ramé jusqu'à *Roundel* pour vérifier la météo de la MAFOR. Ce n'est pas bon. Les prévisions du matin annonçaient un vent d'est à 15 noeuds,

des nuages, 50% de pluie, une température fraîche de 61 Fahrenheit. L'après-midi, on annonçait des vents de nord-est à 25 nœuds, des nuages et 50 % de pluie. Alors que je ramais vers *Carol M* contre de petites vagues qui projetaient un peu d'embruns dans le bateau, je m'interrogeais sur les conditions pour virer de bord dans un vent d'est de 25 nœuds sur un lac ouvert. J'ai presque décidé de rester à l'ancre ce jour-là. C'est une chose d'atteindre le lac au large par un vent de 25 nœuds, mais c'en est une autre d'avancer au près par ce genre de temps. Après avoir mangé des céréales pour le petit-déjeuner, j'ai jeté un coup d'œil aux autres bateaux qui se préparaient à partir. À ce moment-là, j'ai décidé de partir, j'ai donc pris un double ris sur la grand-voile et j'ai hissé le foc de tempête, j'ai remonté l'ancre et je l'ai rangée à l'avant, là où elle devait être, et j'ai quitté le mouillage en direction du lac Ontario.

J'essayais d'économiser de l'essence ; un réservoir était vide et l'autre avait environ deux gallons, ce qui me permettait de parcourir environ dix milles dans de bonnes conditions. Six bateaux sont partis et deux sont restés à l'ancre. Une fois en eau libre, il est devenu évident que le bateau était sous-voilé, alors je suis allé à l'avant et j'ai changé le foc de tempête pour le foc de travail. Maintenant, je suivais les autres. Les vagues étaient en train de monter et le vent devait souffler à 15 nœuds. Il commençait tout juste à pleuvoir. Au début, ce n'était qu'une bruine froide et brumeuse, mais elle a rapidement bloqué la vue sur le rivage du Prince Edward à bâbord. Nous étions au près et nous avions vraiment bonne allure. Après une heure ou deux, nous avons commencé à voir l'île Nicholson et l'île Scotch Bonnet droit devant. Une fois ces îles passées, nous sommes allés au près, face au vent, un cap de 120'. Le mauvais temps s'est rapproché et les vagues ont atteint 4 ou 5 pieds de haut. Nous nous enfonçons dans le mauvais temps et nous projetons occasionnellement des embruns sur l'avant du bateau. Les embruns sur l'avant sous

le vent étaient projetés dans le foc et se déversaient ensuite sur la voile. Nous avons continué de la sorte jusqu'à 11h30 environ, en gouvernant au compas.

Roundel et *Trinco III* avaient pris de l'avance et sont restés à environ un mile devant. Mon bateau *Carol M* est resté avec les trois autres bateaux *Aslan*, *Spellbound* et *Moondancer*. Tous les bateaux ont utilisé des voiles raccourcies. *Aslan*, un cotre Bayfield de 32 pieds, a navigué avec une voile d'étais, une grand-voile réduite et pas de foc. *Spellbound* avait une grande voile réduite et un foc à enrouleur qui devenait de plus en plus petit chaque fois que je regardais à l'arrière. *Moondancer*, un cat boat Nonsuch de 26 pieds, avait un double ris dans la grand-voile et avançait très facilement. Vers 11 h 30, nous avons viré de bord et suivi le cap de 030'. Plus tard, j'ai vu un cargo rouge qui se dirigeait vers l'ouest, à ma proue tribord. Cela me donnerait une ligne de position lorsque je croiserais son sillage. Lorsque le cargo était droit devant, à environ un demi-mille, je pouvais également voir le phare de Point Petre dans la brume, droit devant. J'ai attaché la barre à un taquet et, tout en pilotant moi-même, je suis descendu pour reporter le point sur la carte. Comme il était presque midi, j'ai décidé de déjeuner sur le pont, avec du corned-beef et une petite boîte de haricots.

Quand j'ai ensuite regardé Point Petre, il n'était pas droit devant mais à tribord. Le bateau était toujours au cap de 030', donc l'action des vagues provoquait une grande dérive vers les côtés sous le vent.

Le dinghy, qui est attaché une trentaine de pieds à l'arrière, devient très animé. Il remonte et passe au-dessus de la crête d'une vague, puis la proue s'abaisse et la poupe se soulève, et toute accumulation de pluie ou d'embruns est projetée à l'extérieur du bateau et le vent fait dériver les embruns. Les verrous de bronze retenus par des

chaînes en laiton sont jetés à l'extérieur puis à l'intérieur. Les avirons semblaient vouloir rebondir hors du dinghy, j'ai donc tiré le dinghy le long du côté sous le vent et j'ai enlevé les avirons. Lorsque j'ai largué l'amarre du dinghy pour le laisser remorquer vers l'arrière, l'amarre s'est accrochée au feu de poupe et l'a arraché du pont.

Après trois virements de bord dans le lac de 2 ou 3 milles chaque fois, j'ai finalement travaillé à l'est de Point Petre. Il restait 14 ou 15 milles nautiques à parcourir dans le mauvais temps pour atteindre Long Point et les îles False Ducks.

Il a continué à pleuvoir toute la journée et le vent et les vagues ont continué à augmenter. Mon bateau était en train de reculer. En milieu d'après-midi, des orages avec tonnerre et éclairs se succédaient le long de la côte sud du comté de Prince Edward.

Chaque fois que je voyais des nuages plus sombres, accompagnés d'éclairs qui approchaient, je continuais simplement à naviguer sur le cap de 120°, ce qui faisait que le bateau se dirigeait vers le sud-est, hors de la trajectoire des orages.

Le bateau prenait l'eau depuis tôt le matin, j'ai donc installé la pompe de cale Gusher 10 pour pomper dans la cale tribord. Chaque fois que le bateau était sur bâbord, je laissais la barre et la pompais pendant une dizaine de minutes, puis je me remettais à gouverner par-dessus chaque vague.

Vers 17 heures, je pouvais voir les autres bateaux avancer le long du rivage, probablement au moteur et à la voile.

En regardant autour de moi, j'ai été alarmé de voir que les crêtes des vagues étaient transformées en panache et en embruns par le vent. Cela indiquait que la vitesse du vent était maintenant de plus de quarante nœuds. J'ai estimé que les vagues faisaient entre huit et dix pieds de haut et qu'il y

avait plus de deux longueurs de bateau entre les crêtes, peut-être soixante-dix pieds de distance. Parfois, le bateau enfonçait sa proue dans la crête d'une vague alors qu'il était trop près du vent, et de l'eau solide et des embruns blancs arrivaient du côté du vent, dont une partie finissait dans le dinghy 30 pieds derrière. Le dinghy passe par-dessus une vague, projette l'eau de sa cale dans l'air et le vent chasse l'eau. Le remorquage du dinghy ralentit vraiment la vitesse, mais il est réconfortant de savoir qu'il est toujours là.

Vers 18 heures, alors que je suivais le cap de 030° vers la côte, j'ai aperçu un voilier devant moi. C'était le *Roundel* de Bill Worthy avec un ris profond dans la grande voile qui, au début, ressemblait à une voile de trimaran. Bill était sur le pont avant en train de passer du foc au foc de tempête. *Roundel* et *Trinco III* étaient revenus pour vérifier les traînards.

Il devenait maintenant évident que j'allais devoir passer la nuit au large et il était trop tard pour faire demi-tour et retourner à Presquile. Il restait peu de temps avant la nuit, peut-être 2 ou 3 heures et encore 5 ou 6 milles jusqu'à Long Point. C'était frustrant de virer de bord dans le lac et de pouvoir voir l'entrée de Long Point et les îles Timber et Swetman en relief dans le ciel sombre, pour ensuite faire demi-tour et revenir à peu près au même endroit 5 ou 6 milles avant Long Point. De temps en temps, le bateau est projeté sur ses extrémités de travers. Il est temps de se préparer à la navigation de nuit. La grand-voile et la drisse se sont tellement étirées que la bôme heurte presque le toit de la cabine chaque fois que le bateau se retourne. Avant la nuit, le foc de travail doit être remplacé par le foc de tempête et la grand-voile doit être étoffée. La première chose à faire est de lofer le foc, puis de marcher vers l'avant le long du bord et de libérer la drisse de foc sur le mât. Le foc était prêt à affaler, mais par ce temps, le vent a maintenu le foc en position sur

l'étais sur toute la longueur du guindant. J'ai ensuite rampé sur le pont avant et me suis assis sur le bout-dehors, un pied accroché à la sous-barbe. Le foc devait être descendu et, au fur et à mesure que chaque tige de piston était libérée de l'étais, je devais m'accrocher à la voile libre pour l'empêcher de se remplir et de passer par-dessus bord. La première chose que j'ai faite a été de libérer le coin d'amure près de l'extrémité du beaupré. Comme le foc ne descendait pas, j'ai regardé à l'arrière et j'ai vu que la drisse de foc et les deux écoutes de foc avaient volé dans tous les sens et s'étaient nouées en un nœud d'environ un demi-pied de diamètre. La seule chose à faire était de retourner au pied du mât et de défaire le nœud. J'ai laissé filer le foc, oubliant que le coin d'amure était desserré et j'ai commencé à ramper vers l'arrière. Le foc est partiellement tombé dans l'eau du côté sous le vent, puis toute la voile a explosé le long de l'étais jusqu'au sommet du mât. Quelle évolution révoltante !

J'ai donc décidé de l'ignorer et de ramper vers l'arrière pour m'asseoir sur le panneau de la cabine et démêler l'enchevêtrement d'écoutes et de drisse pendant que le bateau naviguait uniquement avec la grand-voile.

Après cela, je suis allé vers l'avant avec les écoutes de foc et j'ai descendu la voile, j'ai rampé vers l'arrière et j'ai empaqueté le foc par l'écouille de la cabine, je suis allé vers l'avant et j'ai fixé le foc de tempête à l'étais, après avoir étêté la drisse de la grande voile, j'ai relevé le foc de tempête. Le bateau a probablement navigué plus vite dans ces conditions sous une voile réduite et la coque, le grément, les voiles et le skipper ont été moins sollicités.

A présent, il faisait presque nuit et *Roundel* était à peine visible à quelques milles devant nous. Au cours de la journée, cinq ou six navires sont passés en direction de l'ouest. Alors que la nuit tombait, un navire canadien de la "Hall Corporation"

passait et cela m'a rappelé des souvenirs lorsque j'ai travaillé sur un bateau "Hall" un été. J'étais là, mouillé, gelé et affamé et j'aurais voulu être à bord de ce navire dans des vêtements secs, avec une couchette chaude, mais surtout je voulais aller à l'arrière de la cuisine pour un sandwich au rosbif. Le navire a poursuivi sa route dans la nuit et je suis revenu à la réalité.

À la tombée de la nuit, on pouvait voir le feu de Point Petre jusqu'à ce que je sois enfin au large de Long Point, où il a disparu à l'horizon. J'ai dû utiliser la carte dans le cockpit et, à l'aide d'une lampe de poche, j'ai vérifié les caractéristiques des bouées et du phare de False Ducks, tandis que la carte était trempée par la pluie et les embruns.

Trois fois, je pense avoir vu les lumières de *Roundel*, parfois je voyais une lumière blanche à l'arrière du bateau qui bougeait et descendait, et d'autres fois je voyais une lumière rouge et une lumière blanche. Le feu vert ne se montrait pas aussi bien que les feux rouge et blanc. *Roundel* tirait des bords près de la côte, j'ai donc décidé de rester à l'écart et de tirer des bords bien au large. Depuis le début de l'après-midi, il a fallu reculer le foc à chaque fois que le bateau a viré de bord. Cela signifiait que l'écoute de foc était maintenue jusqu'à ce que l'étrave se balance dans le vent et qu'il n'y avait aucune chance d'être "dans les haubans" ou face au vent.

À la tombée de la nuit, le vent a tourné au nord-est et s'est mis à hurler plus fort que dans l'après-midi. Il soufflait probablement à 50 nœuds et les vagues devaient avoir près de douze pieds de haut. De temps en temps, alors que je me trouvais dans un creux, je levais les yeux et je voyais une vague en crête dans l'obscurité qui semblait être 2 ou 3 pieds plus haute que les autres. Elle passait en rafale dans la nuit. Le compas indiquait 000' sur un bord et 090' sur l'autre. Je n'ai pas pris de repères cette nuit-là. On n'avait pas le temps de tout faire, alors le pilotage était visuel, en

observant les aides à la navigation. Le feu principal de Duck, à dix milles au vent, était très brillant et clignotait toutes les six secondes.

Pendant la nuit, douze à quinze navires sont passés en direction de l'ouest et deux ou trois en direction de l'est. Une fois, je barrais au nord jusqu'au feu rouge à clignotement rapide juste au sud de l'île Swetman, avant de virer de bord et je gouvernais au 090° (plein est) lorsque j'ai vu un navire s'approcher. J'ai oublié que mon bateau dérivait vers le sud aussi vite qu'il était à l'est et le navire est passé au nord de ma position. J'étais convaincu que le navire se dirigeait vers les rochers, et je devenais confus et assez fatigué. Un autre navire est passé si près que je pouvais sentir les fumées de diesel alors qu'il s'approchait juste au vent de ma position et, alors qu'il passait, j'ai essayé de regarder dans les fenêtres de la timonerie. Un autre navire a modifié sa trajectoire autour du feu Main Duck et je pouvais voir les deux feux de mât et le feu rouge de bâbord. La fois suivante où j'ai regardé le navire, j'ai vu des feux de bâbord et de tribord se diriger vers moi. Avant que je puisse décider de la direction à prendre, le navire a repris sa route. J'ai décidé que le timonier avait laissé le navire dévier de sa route pendant un certain temps.

Vers 1 ou 2 heures du matin le vendredi, j'avais acquis une grande confiance dans le bateau, mais j'ai commencé à m'inquiéter pour le mât et le gréement qui étaient soumis à une tension terrible. Puis j'ai commencé à me demander si toutes les goupilles étaient bien en place dans les ridoirs. J'ai essayé de vérifier les ridoirs avec les lampes de poche du cockpit, mais les faisceaux lumineux n'étaient pas assez puissants. Tout ce que j'ai vu, c'est beaucoup d'eau et de mousse dans le faisceau des lampes.

Après quelques minutes, j'ai décidé d'aller à l'avant de la cabine et de passer par l'écouille située sur le toit de la cabine, devant le mât. C'est

donc exactement ce que j'ai fait. Ce fut toute une expérience de passer par l'écouille puis de ramper sur le toit de la cabine jusqu'aux haubans pour vérifier le filetage des tendeurs pendant que le bateau se dirigeait dans des vagues de 12 pieds dans l'obscurité. Les tendeurs étaient en bon état, mais il est arrivé qu'ils se desserrent par le passé.

Vers 2 ou 3 heures du matin, le Gusher 10 ne fonctionne plus. Quelque chose s'était bloqué. J'ai découvert plus tard qu'un morceau de carton d'environ un demi-pouce de diamètre avait bouché une valve de la pompe. Pendant la nuit, j'ai décidé que j'avais besoin de nourriture pour reprendre des forces, alors chaque fois que je descendais, je revenais avec deux canettes de coca. Je me suis dit que le sucre était pour l'énergie et que la caféine me tiendrait éveillé. J'ai bu beaucoup de coca cette nuit-là. Après trois heures, je voulais vraiment voir la lumière du soleil d'une minute à l'autre. À ce moment-là, j'ai viré de bord vers le couloir de navigation en direction de l'est, près de l'île Main Duck. À six heures du matin, il faisait encore nuit mais, comme j'étais à des kilomètres des False Ducks, j'ai décidé de refermer le reach back. Le jour est arrivé et je ne pouvais pas voir les False Ducks.

Plus tard, alors que je me tenais debout et que le bateau se trouvait sur la crête d'une vague, j'ai vu devant moi l'île Swetman et je me dirigeais vers l'extrémité ouest de l'île. J'ai mis le bateau au près et je me suis dirigé vers les balises de navigation, en mettant la barre à 000. Après avoir viré sur un cap de 090°, j'ai décidé d'utiliser le carburant restant pour me mettre au vent de Swetman Island. Lorsque j'ai ouvert l'écouille arrière, j'ai vu que les réservoirs d'essence avaient été secoués et que l'un d'eux était à l'envers. Rapidement, le bateau a été mis au moteur et à la voile et a fait une bonne progression, mais il continuait à dériver.

Le ciel est devenu d'un beau bleu pâle avec des nuages blancs cotonneux qui volent. C'était tout un contraste par rapport à la journée grise de la veille. J'ai éteint le moteur et j'ai pris le cap de 000° pour naviguer vers le nord, au-delà de l'île Swetman. Quand il est apparu que le bateau ne pouvait pas passer le phare de l'île Swetman. J'ai été obligé une fois de plus de virer de bord et d'aller vers l'est dans ces vagues de douze pieds.

C'était une voile absolument magnifique et j'ai souhaité que l'appareil photo soit à bord. J'ai finalement viré de bord pour la dernière fois et j'ai contourné lentement l'île Swetman. C'est un soulagement de relâcher la grand-voile et le foc et de commencer à naviguer entre Timber et Swetman tout en me dirigeant vers le vieux phare en bois blanc de Long Point, à seulement deux milles de là et sous le vent. C'était la première fois que le bateau était en position relativement verticale depuis plus de 24 heures et j'ai été surpris en regardant dans la cabine de voir l'eau de cale aussi haute que les deux couchettes de la cabine principale. Après un calcul approximatif, j'ai estimé qu'il y avait environ trois tonnes de lest supplémentaire sous forme d'eau qui se baladait. J'ai envisagé de me mettre sous le vent de Timber Island et d'écoper avec un seau de deux gallons, mais le refuge était si proche. En vérifiant les réservoirs d'essence, j'ai constaté que l'un d'eux était à l'envers et solidement calé sur l'autre.

J'ai ensuite décidé d'entrer dans le port de Long Point avec un foc de tempête et une grand-voile à double ris. Au début, tout se passe bien. Je suis passé devant les cottages de la rive nord, puis devant le vieux phare de la rive sud. Le port n'est plus qu'à une centaine de pieds, mais le bateau est orienté au vent vers la rive nord. Les voiles étaient trop proches du vent et j'essayais d'assouplir la grand-voile et de garder le cap vers le port. Chaque fois que le bateau pointait vers le haut, je devais lutter, me tenir debout avec les deux mains sur la barre pour essayer de ramener

sur le bon cap un bateau de quatre tonnes qui en pesait maintenant sept. La troisième fois qu'il a pointé vers le vent, le bateau a finalement touché le fond. Le vent s'est échappé des voiles alors que le bateau se retournait face au vent et que la coque était poussée plus près du rivage par des vagues de deux pieds. J'étais complètement impuissant alors que la quille se rapprochait du rivage et que la coque prenait une gîte sur bâbord.

Le vieux bateau s'est finalement immobilisé sur la rive nord en pointant vers l'est, avec le mât et le gréement emmêlés dans des hêtres de la rive. J'ai sauté par-dessus bord dans deux ou trois pieds d'eau et j'ai pataugé sur la rive près de quelques chalets. Quelqu'un a accouru et a dit qu'on appelait les pêcheurs. En quelques minutes, quatre ou cinq pêcheurs commerciaux sont apparus, avec à leur tête M. Bill Amon, le capitaine du port. Il m'a demandé d'où je venais et je lui ai dit que j'étais avec les quatre bateaux au quai du port. Nous avons quitté Presqu'île hier matin, à 7 heures. Il a ensuite demandé où était mon équipage et j'ai dû le convaincre que j'étais seul. Il m'a assuré que le bateau pouvait être mis à flot mais qu'il avait besoin de l'aide des autres plaisanciers.

Je me suis dirigé vers le quai. Il était maintenant 7 h 45 et le quai était désert. Je me suis rendu au *Trinco III* de Bill et Judy Adams et j'ai tapé sur le toit de la cabine. Le rideau s'est ouvert et Judy a levé les yeux. Bill et Judy sont sortis de la cabine en demandant : "D'où viens-tu ? Où est votre bateau ? Nous pensions que vous vous dirigiez vers Main Duck". Quand ils ont compris ce qui s'était passé, ils ont appelé les autres.

De retour au *Carol M*, les pêcheurs avaient apporté une longue ligne de remorquage qui était attachée au poteau de samson. M. Amon, dans son bateau de pêche, a traversé la ligne jusqu'à la rive sud où un camion a fait une tension sur la ligne. Les pêcheurs m'ont alors donné une pompe

à essence et, avec l'aide de Don McLean de *Spellbound*, nous avons pu assécher la cale très rapidement.

Bruce et Alda Fairbairn de *Moondancer* ont envoyé un thermos de café chaud. Alors que Don et moi étions assis dans la cabine à boire du café, les pêcheurs ont commencé à tirer sur la ligne avec trois camions et un tracteur. La proue s'est éloignée du rivage, le mât et le gréement se sont pris dans des branches d'arbre et ont cassé le longeron juste en dessous des barres de flèche. Heureusement, rien n'a traversé le toit de la cabine. Le bateau flottait mais prenait l'eau, il a donc été remorqué dans le port et échoué sur de la boue dure.

Lorsque j'ai demandé à M. Amon combien lui et les pêcheurs voulaient pour avoir sauvé le bateau, il m'a répondu : "Apportez juste une caisse de bière pour les gars". Plus tard, sur le *Trinco III*, alors que j'aidais Bill Adams à épisser l'étau principal avec du café et de la vodka, j'ai appris comment M. Amon et les pêcheurs avaient guidé les quatre bateaux à l'aide de lampes de poche, la nuit précédente, juste après la tombée de la nuit.

Le jeudi soir, les cinq autres bateaux s'approchaient de Long Point. *Roundel* et *Trinco III* ont fait demi-tour pour vérifier les traîneurs. J'étais le plus en arrière et *Roundel* est revenu à ma position et a également été obligé de rester au large toute la nuit.

Le foc de tempête que j'ai vu hissé sur *Roundel* était vraiment une voile légère pour un petit bateau et il avait des écheveaux en plastique. Pendant la nuit, un écheveau s'est cassé et les autres se sont détachés de l'étau à la manière d'une "fermeture éclair". *Roundel* traînait un dinghy qui a été perdu. Il a probablement accumulé de la pluie et des embruns et a finalement rompu son amarre. Un moteur hors-bord qui se trouvait sur le tableau arrière de *Roundel* a cassé un de ses

supports et le moteur a dû rangé. *Roundel* a finalement viré de bord en contournant l'extrémité est des îles Swetman et Timber, vers 3 heures du matin et sans dinghy, sans moteur, avec une grande voile à enroulement profond, un foc lâche et un membre d'équipage en bas avec une migraine, *Roundel* a finalement fait route vers le nord vers Prinyer's Cove et la sécurité.

Avant la tombée de la nuit, *Trinco III*, *Aslan* et *Spellbound* faisaient route au moteur et à la voile, *Moondancer* naviguait en solitaire car son équipier était en bas et souffrait du mal de mer. *Spellbound* est arrivé le premier au port et avec l'aide de M. Amon et de quelques pêcheurs, les autres bateaux ont été guidés.

Les pêcheurs se tenaient sur les rochers de la pointe avec des lampes de poche et M. Amon était sur le *Spellbound* et parlait aux autres par radio. Le *Moondancer* est arrivé ensuite, puis le *Trinco III* et l'*Aslan*.

J'ai passé les deux jours suivants à écoper de l'eau et à mettre du coton à calfeutrer dans un joint ouvert d'une virure de garboard. Les autres bateaux sont partis pour Collins Bay le samedi vers midi et je suis parti au moteur le dimanche, en réussissant à maintenir l'eau de cale sous les planches du plancher. Le bateau a finalement été remorqué pour la saison le lundi matin.

Je suis sûr que nous avons tous acquis beaucoup d'expérience et peut-être qu'à l'été 1984, nous pourrions rassembler quelques bateaux pour tenter à nouveau ce voyage, si les conditions sont plus favorables.

Ron Mackenzie. *Carol M*

Soumis par Robert van Dyk

Historien du CBYC

Événements Sociaux

L'ÉVÉNEMENT SOCIAL DU MOIS DE MARS DU CBYC

La planification du calendrier social 2022 est en bonne voie et nous avons l'intention d'afficher le calendrier des événements dans le prochain Mixer.

Comme premier événement de 2022 pour nos membres du CBYC, j'ai le plaisir d'annoncer que du 10 au 13 mars, nous proposerons la rediffusion de "Miss Caledonia" par le 1000 Islands Playhouse. Vous pourrez profiter de cet événement dans le confort et la chaleur de votre maison, avec votre collation ou votre boisson préférée et votre projet de voile d'hiver à portée de main. Cet événement est gratuit pour les membres, un don a été fait au nom du CBYC au 1000 Islands Playhouse pour couvrir cet événement. Un lien sera communiqué aux membres du CBYC à l'approche de la date de l'événement.

Vous n'êtes pas membre du CBYC ?
Il est encore temps d'adhérer pour la saison 2022 et de prendre part à tous les événements sociaux de 2022.

Contactez: membership@collinsbayyachtclub.ca

April Skaling, Social Chair

MISS CALEDONIA

Nous sommes en 1955, et Peggy Ann Douglas s'accroche au circuit des concours de beauté dans l'espoir qu'il l'éloigne de sa ferme et la conduise vers les lumières d'un plateau de tournage à Hollywood. Une pièce remplie de tournoiments de bâton, de gros rires et d'un fantastique jeu de violon. C'est une pièce pour tous ceux qui savent ce que c'est que de rêver en grand et de se démener pour y arriver.

Les Régates

Réintroduction à la course

Également ce mois-ci, nous continuons avec les Règles de course à la voile.

Il est important que tous les marins, et pas seulement ceux qui participent à des courses, connaissent les règles de base afin de garantir notre plaisir et notre sécurité sur l'eau.

Nous espérons vous voir sur la ligne de départ !

Bruce Anderson

Capitaine de course



RACING RULES

INTRODUCTION TO RACING RULES

10 12
11 13

15 16
17

Right-of-way Rules

Rules that limit the right-of-way boat

#SAILFROMHOME

RYA Racing

Femmes à voile (#251)

Ce cours s'adresse aux dames qui souhaitent améliorer leurs compétences de base en matière de navigation et devenir plus confiantes.

Beaucoup d'entre nous font certaines manœuvres, mais n'ont jamais, ou presque jamais, l'occasion d'en faire d'autres. Nous sommes donc nerveuses et avons tendance à éviter d'être mal à l'aise. Nous devons renforcer notre confiance dans ces activités par la pratique et la discussion.

Seulement les dames, pourquoi ?

Eh bien, je pense que nous sommes plus à l'aise pour expérimenter, rire et faire des erreurs avec un groupe de femmes seulement. De plus, si nos partenaires de voile sont là et qu'ils sont "le capitaine", ils auront tendance à prendre leur place habituelle. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas profiter de leurs connaissances, peut-être pour nous parler de quelque chose ou nous emmener sur son bateau pour nous montrer une manœuvre particulière, puis descendre et lire un bon livre pendant que nous nous entraînons.

Des activités possibles à choisir, à pratiquer ou à discuter :

1. Naviguer dans différentes conditions de vent, au moteur et à la voile.
2. Utilisation correcte des amarres
3. Se mettre à la barre.
4. Prendre un ris
5. Mettre un spinnaker, (trois façons)
6. Affaler la grand-voile (au vent)

7. Homme à la mer avec une bouée de sauvetage, ramassage d'une amarre
8. Régler les voiles
9. Ancrer et bien d'autres choses encore.

Bien que j'écrive cet article, je ne suis que temporairement le leader car je n'ai pas le temps et l'énergie pour continuer, mais je serais tout à fait prêt à apporter mon soutien, comme le fera tout autre membre du club. Toute personne qui se sent capable de s'avancer et de diriger ce groupe peut être assurée qu'elle aura un soutien total dans tout ce qu'elle veut faire. Les bateaux à utiliser seraient le Tanzer 22 du club (moteur hors-bord) ou l'un de nos propres bateaux. Mon mari et moi avons un Bayfield 25 (moteur inboard). Peut-être y a-t-il une dame qui possède son propre bateau et qui aimerait se proposer et offrir son bateau pour des sorties occasionnelles.

Je vous invite à considérer sérieusement l'idée d'être ce leader ou de faire partie d'un groupe de "Ladies Sailing" car je pense que nous pourrions accomplir beaucoup de choses. N'hésitez pas à me contacter pour de plus amples informations et à me donner votre nom si vous êtes intéressée.

Ruth Cass-Beggs Smith
Présidente Femmes à voile



Les croisières

Cette année, nous espérons faire trois croisières :

- 1) Vacances de juillet - Est, trois nuits, du 1^{er} au 3 juillet, (retour le 4 juillet), tous au mouillage : Brakey Bay ; mouillage sur l'île TBA ; Cassidy Bay.
- 2) Congé civique d'août - Ouest, du 29 au 31 juillet, (retour le 1^{er} août), en partie au mouillage, en partie à terre : Kerr Bay ; TBA ; TBA.
- 3) Vacances de la Fête du Travail - Baie de Prince Edward, trois nuits, du 2 au 4 septembre, (retour le 5 septembre, en partie au mouillage, en partie à terre : notamment Wemps Bay, Little Bluff, Waupoos (l'ordre dépend du temps).

J'espère qu'elles vous intéresseront. Chaque croisière devrait avoir un coordinateur et un assistant.

Les candidatures sont acceptées !

Bonne navigation à vous, en 2022 !

Peter MacKinnon
Président Croisières



Porno bateau

"mettant l'accent sur les aspects sensuels ou sensationnels d'un sujet non sexuel et stimulant un intérêt compulsif chez son public".



Nikon D7000 - 18 à 200 mm - Catalina 36 à Kerr Bay.

Par Peter Felth

Le Mixe Vert

Un réseau de bornes de recharge pour les embarcations électriques

J'ai lu avec intérêt cet article de Marc Tison dans La Presse+ du 17 janvier dernier.

'Une nouvelle qui ne fera pas de bruit.

BCI Marine vient de conclure un partenariat avec l'entreprise britannique Aqua superPower pour l'installation d'un réseau de bornes de recharge rapide pour embarcations électriques (donc silencieuses) partout au Canada.

BCI Marine sera le représentant canadien de l'entreprise britannique.

Son président Patrick Hardy prévoit déjà cette année l'installation en Ontario et au Québec de deux réseaux de chacun trois bornes distantes de 75 milles nautiques. ‘

Une très bonne nouvelle pour l'environnement. Il y aura de plus en plus de bateaux électriques d'ici 10 ans.

[Lisez l'article de la Presse+](#)

Gilles Brunet [Rédacteur Mixer](#)



774 Baker Crescent, Kingston, ON

Le Coin Techno

Bienvenue dans cette nouvelle rubrique suggérée par Peter Felth.

‘Est-ce que ce serait une bonne idée de demander aux membres (en général) de soumettre un article sur des projets réussis qu'ils ont réalisés pour améliorer leurs bateaux et/ou systèmes ?

Il y a des gens très brillants qui ont fait des choses intéressantes et qui, j'en suis sûr, seraient intéressés à les partager. Nous pourrions l'appeler quelque chose comme " Le coin technique ". Il pourrait s'agir d'un projet électronique, d'une modification du mât, du grément ou de la cuisine, bref, de tout ce qui pourrait intéresser d'autres propriétaires de bateaux.” Peter Felth

Nous voici donc avec cette nouvelle rubrique. Je suis impatient de recevoir vos projets que nous partagerons ici.

Nous commençons avec mon projet.

Gilles Brunet Rédacteur Mixer

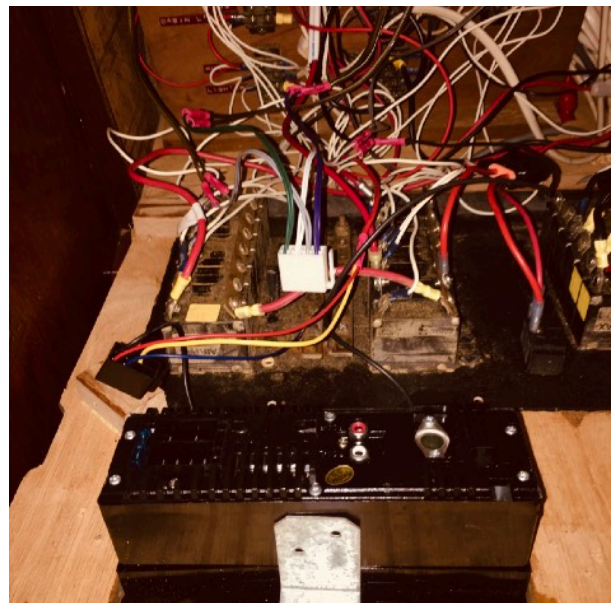
La rénovation de mon panneau de contrôle intérieur.

Lorsque nous avons acheté notre voilier, un Hunter 34, il avait été rénové par les propriétaires précédents mais je n'étais pas satisfait du panneau où l'on retrouve la VHF, le stéréo et le panneau de disjoncteur.

Voici ce à quoi ressemblait la facade avant:



Et voici ce à quoi ressemblait l'intérieur du panneau:



Cela vous rappelle certainement certains bateaux que vous avez possédés ou visités.

Nous avons la chance d'avoir une surface de panneau deux fois plus haute que ce qui est normalement livré dans un Hunter de la même génération 1985 comme ceci:



J'ai donc commencé par faire l'inventaire des équipements désirés:

- VHF-DSC (de notre voilier précédent)
- SHUNT VICTRON BVM-712 SMART
- Interrupteur pompe de cale
- Transfer SW pour 110vAC
- Indicateur niveau réservoirs
- Interrupteur On/Off de l'Ondulateur
- Stéréo (le même)
- Panneau disjoncteur AC/DC (le même)
- Panneau control MPPT solaire (le même)
- Cadran analogique 110Vac
- 2 DVM 12vdc: Batt/ service et démarreur
- Prise 12 dvc (la même)

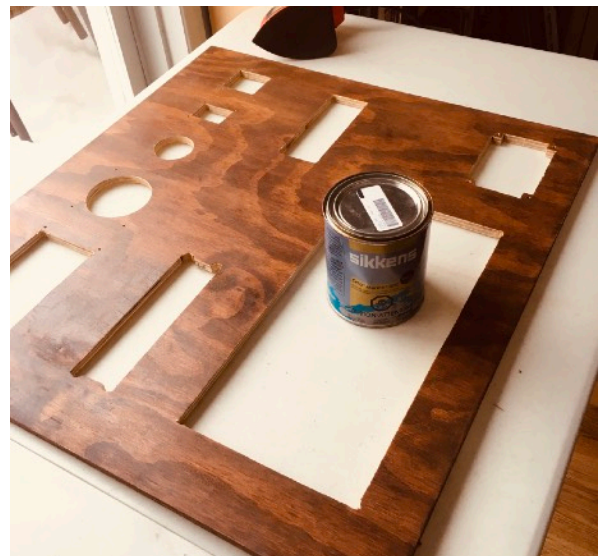
J'ai acheté un panneau de contreplaqué 5/8" que j'ai taillé aux mêmes dimensions et que j'ai dû ajuster car l'ancien n'était pas totalement rectangulaire.

J'ai fait un croquis sur LibreCAD et finalement sur papier à l'échelle 1:1.

J'ai fixé ce plan sur mon panneau et j'ai percé les nombreux trous à la scie sauteuse et avec un emporte-pièce.

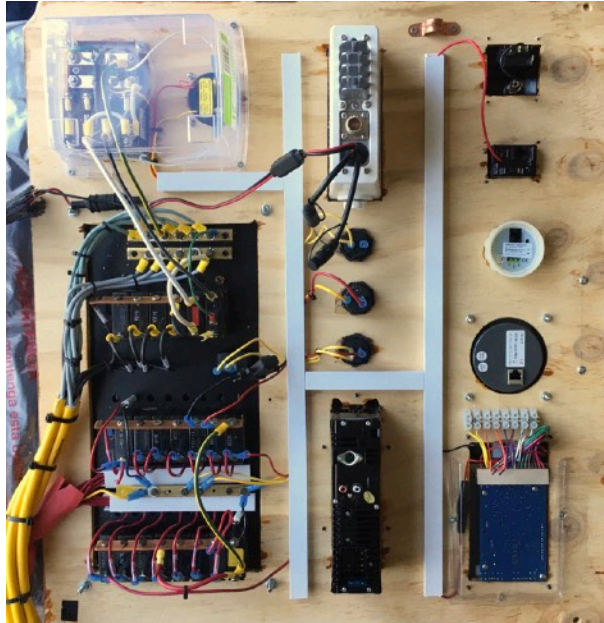


J'ai appliqué une teinture et plusieurs couches de vernis et je crois que la couleur s'approche de celle du voilier. À vous d'en juger sur les prochaines photos.



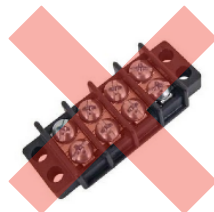
Une fois les différents équipements en place, j'ai débuté le pré-câblage arrière du panneau. J'ai utilisé de petits conduits en PVC blanc

pour passer le filage en essayant de séparer le DC du AC.



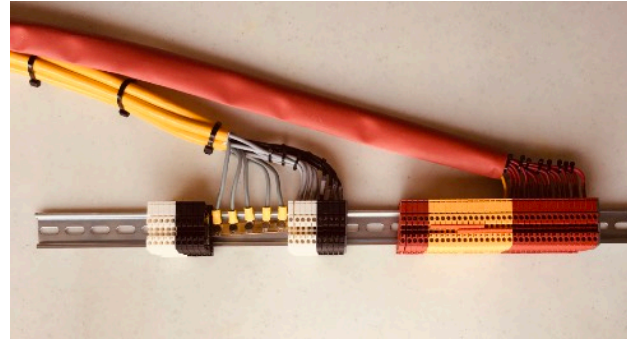
J'ai utilisé des boites en plastique pour couvrir les bordsiers AC et DC selon les nouvelles normes.

Il restait à relier le panneau au voilier et je ne voulais pas utiliser les vieux borniers avec lesquels j'ai travaillé pendant des années à Radio-Canada dans nos vieilles installations.



J'ai donc recherché des borniers modernes sur rail qui respectent les normes nautiques UL1059. J'ai acheté des ZS4 de TE Connectivity.

Voici le résultat à l'arrière pour la connection du filage DC du voilier au nouveau panneau de contrôle :



J'ai donc utilisé des borniers de couleur rouge pour le DC + et jaune pour le -. Les blanc et noirs pour l'éclairage. Ce rail est caché à gauche à l'arrière au mur.

J'ai utilisé des borniers ZS4 de couleur blanc et noir pour le AC, caché à droite au mur.

Voici donc le résultat final en facade:



Voici les références des équipements que j'ai acheté:

- [Victron BMV-712 smart shunt](#)
- [Tank System Monitor I Series](#)
- [Xantrex ProWatt Inverter 2000w](#)
- [DVM 12 vdc SeaDog 421615](#)
- [SW bilge pump MM 22-428](#)
- [Voltmètre AC analogue BlueSea 9353](#)
- [Transfer Switch BlueSea 8032](#)
- [Borniers ZS4](#)

Conclusions:

J'ai eu beaucoup de plaisir à refaire ce panneau qui reflète maintenant mes besoins. Je pense éventuellement remplacer mon [MPPT](#) et donc son contrôleur à distance beige en haut au centre disparaîtrait et je placerais une grille de ventilation noir à la place. J'aimerais également changer mon

VHF pour le [ICOM M506](#) qui inclus un récepteur AIS.

Si je grossis un jour mon MFD Raymarine AxIOM 7 à l'extérieur, je placerais peut-être celui-ci sur mon panneau, qui devrait alors être refait hihi. Par contre je peux accéder mon AXIOM via mon app [RayControl](#) sur mon Ipad et le contrôler à distance.

Par la suite j'ai découvert le Panel Wizard de BlueSea. C'est sans doute plus dispendieux mais ça semble très intéressant. Voir la [vidéo ici](#).

Si vous avez des questions, je serai heureux d'y répondre. Vous pouvez visiter mon [blog](#) dans lequel j'ai plus de détails sur les équipements que je préfère.

Amusez-vous!

Gilles Brunet - Garuda



L'exécutif 2021/2022

Poste	Nom	Bateau	Courriel*
Commodore	Bill Amirault	Aslan	commodore@
Vice Commodore	Jean White	Moon Shadow	vicecommodore@
Ex Commodore			pastcommodore@
Secrétaire	Claudia Stevenson	Tamara C	secretary@
Trésorier	Jacque MacKinnon	Bittern	treasurer@
Capitaine de flotte	Phil Morris - Peter DesRoches	Wavelength Long Gone	fleet@
Président Croisières	Peter MacKinnon	Bittern	cruise@
Président Membership	George Dew	Melba J	membership@
Présidente Social	April Skaling	Long Gone	social@
Présidente Clubhouse	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	house@
Président Courses	Bruce Anderson	Sielu Lintu & Investors Group	race@
Dir. École de voile	Richard Dickson	Windsome	schooldirector@
Éditeur Infolettre	Gilles Brunet	Garuda	mixer@
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	helm@collinsbaymarina.com

Nos sous-comités

Admin. École de voile	Darlene Amirault	Aslan	school@
Gestion. École de voile	Mark Sansom	Dream Haze	schoolops@
Historien du club	Robert van Dyk		history@
Webmestre	Mark Sansom	Dream Haze	cbyc@
Femmes à voile	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	Womens.sailing@
Gestion. Quillards École de Voile	Richard Dickson	Windsome	keelboat@

* Les adresses courriel du CBYC se terminent toutes par @collinsbayyachtclub.ca