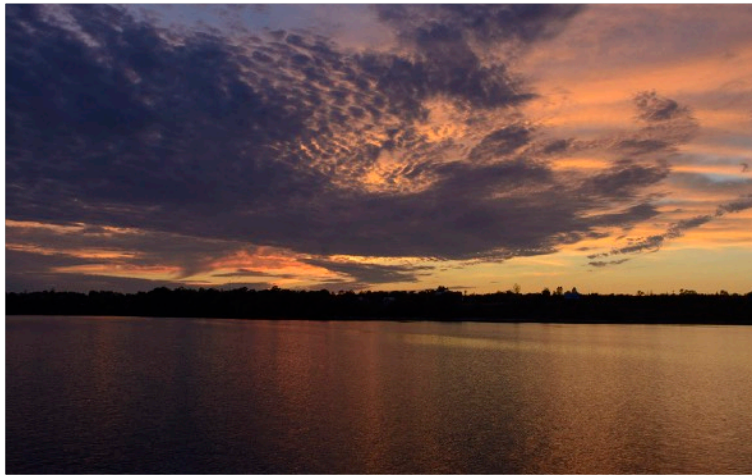

COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club Magazine



NEWSLETTER

ENG

CLICK HERE

CLICK HERE

INFOLETTRE

FR

CLIQUEZ ICI

CLIQUEZ ICI

253

COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Newsletter

Save the date

March 26 at 19:00

SEMINAR

RIGS AND RIGGING

By Danny MacKindsey



In This Issue

You will find the TOC in your reader app now.

Commodore's corner

We have less than a month to go before launch activity begins. The month of March is rapidly slipping away and the official start of spring is just days away. How exciting! As our thoughts turn to preparing our boats for the season ahead, I would like to share with you how your club executive has also been preparing for the season ahead and, for seasons beyond 2022.

At our last AGM I committed to arranging a special club meeting by Zoom in March 2022 to update our club membership regarding recommendations for the future of the CBYC and its sailing school. Although we have made progress, we are not yet ready to define specific recommendations. I would, however, like to provide an update on our progress.

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



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>

Your club executive has stood up three subcommittees. This first committee, chaired by Richard Dickson, is dealing with the re-start of the sailing school. Work is progressing very well. Letters of offer have gone out to sailing instructors and registration for courses is open and applications are being received. Early indicators are pointing to a successful re-start of our sailing school.

The second committee, chaired by Andrew Hope, is addressing the future of the CBYC sailing school. This committee will have its first meeting later this month. The goal of this committee is to determine if the CBYC can support a sailing school going forward and, if so, to identify the structure of the school and the scope of instruction that is sustainable over the long term.

The third committee, chaired by yours truly, is addressing the future of the CBYC. The goal is to review the structure and the functions of the CBYC with a view to increasing its relevancy to its existing members and making it more attractive and value added to potential members. We have created draft vision and mission statements for the club and we are exploring the stand up of a mentorship program for club members. Our third meeting will be held later this month.

Our collective goal is to have concrete recommendations to present to the CBYC membership at our next AGM in November 2022. In the meantime, we will supply progress reports and, as always, we invite input and feedback from our membership.

On a completely different note, the 2022 CBYC events calendar was finalized at our last executive meeting and should be up on our website shortly. Please take a moment to review this calendar as you begin to make your plans for the 2022 season. And, please keep in mind that the success of many of these events is dependent on a robust attitude of volunteerism on the part of our membership. If you can help with an event, please let our social chair know at your earliest opportunity. Your willingness to participate is always greatly appreciated.

Billie Amirault

CBYC Commodore

From the Helm

We welcome all to:

CBM CUSTOMER APPRECIATION DAY SUNDAY MAY 1st

- ❖ COMPLIMENTARY COFFEE AT THE GAZEBO 9am-11am
- ❖ BBQ ON THE LAWNS/ CLUBHOUSE 12pm-2pm

(PREVIOUSLY THE WINE AND CHEESE)

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

Join us for morning coffee at the gazebo and a bbq on the lawns and in the clubhouse for the start of the 2022 season!

BYOB!

Door Prize!



At the time of writing this, we have 4 weeks until launch!!

If you haven't booked your launch, contact the office as dates are filling up! We begin launching April 14th until May 30th

We are excited to see spring arrive and everyone's smiling faces again!

The winter has been a long one but a busy one for the crew. Phil has been working at the hoisting engineer (mobile crane) level 1 which he successfully completed! He has now advanced to level 2 and will be back at the marina just in time for launch!!

The annual crane inspection was a success and is ready for the upcoming launch!

Gerry has a new "toy" for the marina, a New Holland Loader which replaces the current backhoe!

We are excited to be able to socialize and celebrate the marinas 50th anniversary/St Jean Baptiste! Stay tuned for all the great upcoming events!

For those of you asking, the yacht club is working hard planning to be fully operational this year with racing, adult and children's sailing school, cruises, fun and exciting social activities, such as Sail Past/Safety Day, the opening of the clubhouse and so much more!

We look forward to seeing you all May 1st for the Customer Appreciation Day with morning coffee and a bbq!

Gerry and Lori

From the editor

Again I hope you enjoyed the edition 252 in its multimedia version (EPUB3 format).

Were you able to listen to Julie’s voice and get the table of content in audio? Or were you able to find the TOC in your reader app?

I hope the contrast of my Mailchimp email was better this month.

What do you think about the new chronicle [The Tech Corner](#) which allows us to share technical projects we do on our boats.

Did you browse the maps for [The Blast from the Past](#) last month. It was quite of an expedition.

This month I strongly recommend to watch the video of the wonderful electric SALONA S46 sail boat. A young couple made a sea test of the boat and did this nice video. WOW!

Finally I have included a video showing how to install [Adobe Digital Edition](#) (ADE).

I am sorry for the misspelling of the last name of Peter Feltham.

Gilles Brunet [Mixer Editor](#)



From the Fleet Captain

Seminar Series 2022

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

RIGS AND RIGGING

Discussion about design, both aerodynamic and structural, tuning and maintenance

Spring is coming and soon it will be time to launch our boats and step our masts. Our boats get lots of love (cleaning, waxing, oil changes, etc.), but how much attention do we give to our spars and standing rigging? As the most highly loaded equipment on our boats, they certainly deserve our attention!

At Collins Bay, we are fortunate to have our masts unstepped annually, providing us with ample opportunity for a good once over. In this presentation, we will learn about the basic engineering fundamentals of our rigs and how these affect their design and manufacture. We will also cover their maintenance and provide some guidelines for their inspection. Finally, we will discuss tuning and adjustment under sail for safety and performance, as well as going aloft safely.

The presentation will be made by
Danny McKindsey.

Phil Morris Fleet Captain



Membership News

Time to renew

Thanks to all those who have already renewed their membership for 2022, and greetings to the new members who have joined us.

For the others who may not have noticed, a first renewal reminder has gone out to last year's members - whether you received it or not you can find everything you need to know on the CBYC website on the tab [About > Membership](#).

And remember that you will receive a confirmation email with your membership information when you renew (or join). If you think you have paid but didn't receive this

confirmation please contact me - maybe your memory is faulty, maybe I screwed up, but one way or another we'll make it work.

One last reminder will be sent out in April; after that I'll stop bugging you. But you are of course still welcome to renew or join at any time. Members from earlier years should also note that the initiation fee is now one-time - there is no need to pay it again if when you return to the club after an absence.

George Dew
[Membership Chair](#)

Membership renewal date
remains May 15 with a
deadline of July 1.

From the Sailing School

Since my last report in December, while our boats (and many sailors) have been quietly hibernating, the Sailing School team has been hard at work on re-booting the club's sail training programs this summer. The Sailing School Committee started work in early February to identify not only what needs to be done to get the school back up and running this summer, but also what needs to be done to ensure continuing viability into the future. As the current School Director, I will be leading the work to prepare for this year's operations, while Andrew Hope (Shimmer) will lead the long-term study of the Sailing School. There is still room on both of these teams if you feel you could contribute – please contact us at school@collinsbayyachtclub.ca

In other news, we are very happy to report that Jayna Mandin has agreed to return to the school as our Head Instructor and Dinghy Program Manager. Jayna started her sail training at CBYC before going off to do more competitive sailing at KYC, and then returned to CBYC as a CANSail 3-4 Instructor in 2019. She was also slated to be our Head Instructor last year, if we had been able to run the school. We have also secured at least three other instructors, which is the minimum required to run the program. Our Dinghy program pre-registration has been open since early February, and we have had good interest, with the first session already almost full, and interest growing in the later sessions as well.

Preparations are also well underway to restart our Adult Start-Keelboat-Sailing program. The Goddess will go into the water for the first time since COVID at the end of April, in anticipation of courses starting in late May or early June, and we are aiming to have registration open online before the end of March.



The next big effort will be taking stock of our equipment and facilities, and getting them back into shape for the summer. Once the snow melts we will need assistance with cleaning, maintenance and repairs to our boats, trailers, facilities, outboards, and other equipment; This effort will be coordinated by the school Operations Manager, Mark Sansom; if this kind of practical work is more your thing than committee work then please contact Mark at schoolops@collinsbayyachtclub.ca to let him know what help you can provide.

Finally, the school has set up a Standard First Aid recertification course for 8-9 April (Friday evening and Saturday) for our instructors who need it, and there will be some extra spots available for club members who would also like to participate. Note that this is a shortened course for individuals who have a current or recently expired. If you would be interested, please contact me at schooldirector@collinsbayyachtclub.ca

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
1-800-268-4186

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

SAILING SCHOOL CAN/BOTTLE CHALLENGE UPDATE

The CBYC Sailing School can/bottle collection is ongoing until the end of April, so you still have time to gather all those empties and donate your returns. This month we have a total of 5 families who have participated for a total of \$71.20.

Let's all get more involved and put those funds to a good use at the Sailing School. Do your friends and neighbours a favour and volunteer to take their returns as well! Let me know your contribution by email, text or phone.

Jean White – Vice Commodore

vicecommodore@collinsbayyachtclub.com

613-453-6192



Canada's new luxury goods tax

You may have noticed last year that in its 2021 budget, the Government of Canada proposed a new tax on certain luxury goods. As far as we are concerned, boats over \$250,000 will be affected by this tax.

- 'All new (manufactured after 2018) boats designed for leisure, recreation, or sport such as a yacht, a houseboat, or any sailboat or motorboat that has a cabin with sleeping amenities are considered luxury boats for purposes of the new tax. Floating homes, commercial fishing vessels, ferries, and cruise ships would be excluded.'

How to calculate this tax? Calculate A) 20% of the amount exceeding 250,000\$ or calculate B) 10% of the total amount and retain the lesser of the two amounts.

Here is an example for a \$300,000 2020 Catalina purchase:

A) 20% of (300,000-250,000) = \$10,000

B) 10% of 300,000 = \$30,000



The answer is A) \$10,000 in luxury tax to be paid.

The budget document estimates this measure will boost federal revenues by \$604 million over five years, starting in the 2021-2022 fiscal year.


"Even as Canadians have sacrificed to keep our economy going through the pandemic, some of the wealthiest have done well," the budget document says.

"Those who can afford to buy luxury goods can afford to pay a bit more. To that end, the government is following through on its commitment to introduce a tax on select luxury goods."

For more details, I recommend this article: <https://www.bdo.ca/en-ca/insights/tax/tax-articles/luxury-goods-tax/>

And Revenu-Canada web site: <https://www.canada.ca/en/department-finance/programs/consultations/2021/consultation-proposed-luxury-tax/select-luxury-goods-tax.html>

Gilles Brunet



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

With Pyewacket to the North Channel by Bruce Fairbairn

Bruce and Alda Fairbairn were part of the Collins Bay Yacht Club's founding membership. In 1983 Bruce and Alda acquired a Nonsuch 26 sailboat and renamed it Pyewacket.

Bruce and Alda were active club members and cruisers participating in many events over the years. Pyewacket was sold in 2000 and sadly in 2004 Bruce, aged 80, passed away.

Shortly after dawn on July 4, 1987, with Pyewacket's mast securely cradled on deck, we set out on a trip that would take us up the Trent—Severn canal to Georgian Bay, the North Channel, Lake Huron, Lake Erie, the Welland Canal, Lake Ontario and back to Collin's Bay. A trip that

covered 1650 miles in 53 days and which we'll never forget.

We found the Trent canal little changed since our last trip in 1982; pleasant scenery, courteous attendants, friendly boaters, but the fees were 600% higher and charges were now made for overnighting at the locks. We stepped the mast at Wye Heritage Marina in Midland, a superb marina with full services, supplies, restaurant, chandlery, accommodating over 1000 boats. The small-craft route up the east and north sides of Georgian Bay is well buoyed and provides miles of spectacular island and rock scenery. You wind in and out of bays, channels, and cuts with grinning saw-tooth rocks on each side. When there's a heavy sea running off the lake, a 100 feet wide channel seems to shrink to about 10.

Four days out of Midland we reached Bustard Islands Harbor, a beautiful sheltered cove where we were windbound by a 20 knot westerly the next day. (On the trip we were windbound 5 days and



Kingston Sailing Charters

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

DAVID WILBY
wilby@marineoutfitters.ca
 (613) 634-1900
Best Tested, Best Approved

BLUE SEA • CETOL • COLLINITE'S • GARNER • 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

fogbound one). Fortunate that we were, for who should show up but the Bolts on Alize avoiding head winds to Collins Inlet. We spent a pleasant day with them.

Reaching Killarney mid-morning two days later, we were fortunate to find an empty spot on the dock of the grocery store. The channel on which the village is built was thick with boats of all shapes and sizes, including the yo-yo who drove his 40 foot cruiser at 20 knots leaving a stream of curses in his wake. Then, having stocked up with food, fuel, ice, and beverages, it was just a few miles to Covered Portage Cove. This breathtaking cove has a narrow entrance but widens into a basin surrounded by spectacular cliffs. There were some 50 boats at anchor, and at 26 feet, Pyewacket was one of the smallest ones there.

After two days we moved on to Browning Cove on Heywood Island, then Little Current to top up supplies. There we saw Arid, an 80 foot sail boat out of Green Bend, Wis. It got to the pump out just before me and half an hour later it was still pumping. The grocery stores in Little Current will deliver right to your boat. Clapperton Island was our next stop and then to the high of our trip. Crokes Island and the Benjamins are among the most popular of the North Channel Islands and deservedly so. Broad sweeps of granite with wind-shaped pines surround snug coves of sparkling water. There were probably 100 boats in the area but it didn't seem crowded because of the abundance of anchorages. There we became familiar with the technique of tying to shore, with an anchor keeping the stern out.

We were coming back from exploring Crokes, when from the top of the cliff we saw a new arrival preparing to anchor beside Pyewacket. When we got down, we saw why. It was the Fierz's on Camelot out of KYC. We had a friendly visit that evening with them and their relatives from Switzerland. On South Benjamin, Alda ran out of film and we took our dinghy to pick up a roll from a group of Michigan boaters who offered to help out. On the way back, I ran out of gas, and since our oars had been stolen in Orillia, the breeze was blowing us out into open waters. Fortunately, our plight was noticed and one of the Michigan party towed us back to Pyewacket where he accepted a beer in recompense and chatted for an hour.

South Benjamin was also notable for a vivid, eerie display of northern lights around midnight, and the large number of boats (power and sail) with dogs aboard. Consequently every dawn and dusk there was a steady procession, to and from shore, of dinghies with morose rowers and anxious dogs on board.

Our next stop at Gore Bay on Manitoulin Island for supplies was extended by contrary winds. (Actually we motored or motor-sailed 90% of the time because of no wind, adverse wind, hazardous shoals, or long distances between ports.) Then it was back to Little Current and Baie Fin, which is a long scenic bay surrounded by the magnificent quartz La Cloche mountains. Many of the minerals used for glass, portland cement, abrasives are mined in this area. By now it was nearly the end of July and we had to think about heading back home. So with a halfway stop at Club Island, we sailed to Tobermorey at the tip of the Bruce

Peninsula. There we decided to come back via Lakes Huron and Erie. We watched a 45 foot power cruiser fill up gas tanks and pay a bill of over \$2,000. Our whole trip cost just under that. Two couples from Detroit in a 28 foot Cleris Crafts that we met were interested in Pyewacket, in part because they would be retiring in a few years and would not be able to afford the cost of gasoline.

Toberrrorey, the south terminus of the ferry runs to South Baymouth on Manitoulin, and the north terminal of the Bruce Trail, is a bustling tourist town with an excellent harbor (crowded in mid—season). Many good gift shops are side by side with souvenir joints, and fine restaurants with greasy spoons. The bank where we had to go is “just down the road a spell”, actually about a mile each way.

We left for Port Elgin bright and early and since the Lake Huron shore line is hazardous and the charts don't show every rock and shoal we just followed the 10 fathom line a few miles off-shore. Haze reduced visibility to a mile or so but we made port in late afternoon with no problems, the nuclear station at Douglas Point just south of Port Elgin makes an unmistakable landmark.

Shortly after leaving for Goderich the next day, we got caught in a thunderstorm for three hours. Nothing serious; lots of rain and some lightning. However, we passed the nuclear station in the gloom and downpour and it made an eerie sight to see the reactors with their containment domes and the distillation towers looming out of the murk. Arriving at Goderich in the early evening, there was a big lake freighter making its way into port ahead of us. It was backing in and steering with its bow thrusters as it made its way into the channel leading to the inner basin. We decided to wait until

it tied up, because although the channel was several hundred feet wide, so was the laker. It finally settled down on the north wall and we moved forward.

Just as we came abreast of the bow, it decided to adjust its position and let go with the port thruster. The current caught us and sent us careening towards the south wall. By using full throttle and doing some fancy steering we missed it by inches.

After we caught our breath, we found a tie—up near the Cape Hurd, an 83 foot coast guard search and rescue cutter. After supper, the engineer on duty came to chat (he was from Brockville) and we prevailed on him to give us a tour. Powered by twin 1000 H.P. turbo diesels, it sported auto-pilot, radar, loran, sail-nav, a 90 million candle-power search light, etc. The large inflatable on deck could be driven to 50 knots by its large outboard motors and could be launched from and retrieved by the cutter in motion by a stern ramp with rollers. Amongst the numerous other rescue equipment were canisters with food, fuel, etc. that could be floated to boaters in distress, and a basket stretcher which “when we have to use it, it's usually too late”. Our host chewed me out when I admitted to cutting inside the Clark Point rocks and buoy. I promised to go outside the Kettle Point reef when we neared Sarnia.

Leaving Goderich for Grand Bend in light winds, we were motoring and passed a sail boat race from Bayfield to Grand Bend. The winner eventually tied up to us at G.B. and turned out to be the commodore of Bayfield Y.C.. His crew were all past-commodores who claimed he won because of them, while he argued that he won in spite of them. Next day to Sarnia and the Sarnia Bay Marina, a

deluxe new establishment with outstanding facilities at 60¢/ft.

Since we had not originally planned to return this way, I had no Lake Erie or Sarnia-Windsor charts. I was able to find a Lake Erie chart and the chandlery owner gave me a fuzzy newsprint production of the St. Clair river, Lake St. Clair, Detroit river chart. Miraculously it got us to Windsor Y.C. the next day unscathed. There the friendly members lent us a car to grocery shop and look for a Lake Erie Ports chart.

Unable to find one, the sailor in the next ship lent us his own copy. We reached Lake Erie late the following morning and set a compass course for Pelee Island in haze limited visibility. Scudder Harbor on Pelee is a charming primitive place with an old abandoned grain elevator, a small ferry dock and a circular small boat basin. From Pelee we made our way to Erieau and thence to Port Stanley where the P.S. Sailing Squadron made us royally welcome at their Fish Fry and offered us cars to visit our daughter in London. (She wasn't home because, as we found out later, she was having dinner in Port Stanley a few hundred yards from us.) The next leg of the trip was the longest: 75 miles along the north shore of Lake Erie, around Long Point and into Port Dover. There we tried the new marina just east of the breakwater. It was still shaking down. We departed next day for Port Colborne and the Welland canal in company with the two Toronto brigantines, Playfair and Pathfinder. In Port Colborne we tried to talk various relatives into transmitting the canal with us. No luck so we engaged one of the boaters from the permanently docked boats in the marina. We found out later we

didn't really need him since going down the Welland is even easier than the Trent Locks.

There was another sail boat, a power boat, and the two brigantines with us, and the transit time was 7.5 hours. It would have been one to two hours less without the brigs. Canal fees were \$56 for a pleasure boat. After disembarking our helper at Port Weller, we rounded the corner to Port Dalhousie Y.C. where we received the usual welcome.

After a day spent visiting friends and relatives we sailed Lake Ontario and tied up at moorings at the Boulevard Club. There we spent the wildest night of the trip. We were inside the break water and near an opening in it. A strong south wind built up and waves were soon coming over the breakwater as well as bouncing off the wall at the opening, so we were rolling, pitching, and yawing simultaneously. Our mooring lines would snub at the peak of each rise and give a great jerk. We survived.

From there, next day, we visited Asberidge Bay Y.C. Very hospitable, beautiful club, but just downwind of the odiferous Toronto incinerator. Thence on to Port Darlington, Cobourg, Deseronto, and home. Arriving just after midday, Almitra served us a bowl of delicious soup and made us glad to be back. We encountered no major problems, were favoured by good weather and helpful boaters. I had the Trent system strip charts, the Richardson Lake Huron chart book, the Georgian Bay Ports book, and Mike Kelly's Great Lakes Cruising Club books. These, together with the Lake Erie charts I picked up on the way, were completely adequate. The previous winter's

planning had anticipated many of the situations we ran into.

The Welland canal was a piece of cake, but going up is another matter, you must have 3 adults on board and require heavy wooden bumpers to cope with the turbulence. The few freighters we encountered made less wake than the myriads of 20-30 foot power boats doing 20 knots and up. We'll probably do it again sometime.

Submitted by Robert van Dyk

CBYC Historian

PHOTO GALLERY (EPUB)



From Social Events



2022 Events Calendar

A quick look at some of the planned events for the season. Specific event details, sign up information and ways you can help, to follow.

*Without volunteers some of these events may not be held.

FEBRUARY	MARCH	APRIL
<p>Saturday 26th UK Canal Cruising Seminar CBYC Members Only</p>	<p>Thursday -Sunday 10-13th 1000 Islands Replay CBYC Members Only</p> <p>Saturday 26th Rigs & Rigging Seminar CBYC Members Only</p>	<p>Prep your boats for launch... First Launch Day is the 15th</p>
MAY	JUNE	JULY
<p>Sunday 1st CBM Customer Appreciation Day Open to All</p> <p>Sunday 1st Paint Afternoon CBYC Members Only</p> <p>Saturday 7th Raise Your Mast Stew & Brew Open to All</p> <p>Saturday 14th Morning Brew Open to All</p>	<p>Friday 3rd Spearhead Brewery Tour CBYC Members Only</p> <p>Saturday 11th Sail Past* & Safety Day Open to All *CBYC Members Only</p> <p>Saturday 18th Long Distance Race Day- Amherst Island CBYC Members Only</p> <p>Saturday 25th CBM 50th Anniversary Event/ Saint-Jean-Baptiste Day Open to All</p>	<p>Fri-Mon 1st-4th Eastward cruise CBYC Members Only</p> <p>Friday 8th Cheese Tasting & Wine pairing CBYC Members Only</p> <p>Saturday 23rd Long Distance Race Day- Simcoe Island CBYC Members Only</p> <p>July 29-August 1st Civic holiday Cruise to Amherst Island CBYC Members Only</p>



AUGUST		SEPTEMBER		OCTOBER	
<p>Friday 12-14th Theatre Cruise to Gananoque CBYC Members Only</p> <p>Saturday 20th Long Distance Race Day- Pigeon Island CBYC Members Only</p> <p>Saturday 27th Sailing School BBQ Open to All</p>		<p>Fri-Mon 2-5th Cruise to Prince Edward Bay CBYC Members Only</p> <p>Saturday 24th Frost Bite Long Distance Race Day CBYC Members Only</p> <p>Saturday 24th Chillfest CBYC Members Only</p>		<p>Date TBD Volunteer Thank You Party All Volunteers</p>	
NOVEMBER		DECEMBER		<p>Additional events may be added throughout the season.</p>	
<p>Saturday 19th CBYC Wrap Up Party & AGM CBYC Members Only</p>		<p>Time to start working on your winter projects....</p>			

Volunteers Needed

Are you looking to make a difference in your boating community? If you've answered yes, then we'd like to hear from you...

This season's events are a fun, easy way to enjoy the outdoors, build new connections while making a difference to the boating community at Collins Bay Marina. If this sounds like something you'd be interested in please reach out to social@collinsbayyachtclub.ca, the marina office, helm@collinsbaymarina.com, or any member of the club executive (contacts available within the Mixer). Without volunteers, our events may not be able to go ahead as planned. So please join in on the fun and volunteer some of your time this boating season.

Volunteer activities include but are not limited to...

Event setup, assistance with food prep, administrative tasks, land yacht guidance, coffee prep, docking assistance for cruises or BBQing @ events to name just a few.

Please check the Events Calendar for dates where volunteers are required.

April Scaling - [Social Chair](#)



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



774 Baker Crescent, Kingston, ON

Boat Porn

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



iPhone 6s - 4.15 mm 1/5000s - f 2.2 - 3024x4032 pix - Hanse 41,8 BVI.

By Giles Brunet

Green Mix

The electric revolution on the water

Salona Yachts S46 won BEST GREEN BOAT award at the Newport International Boat Show.

This sailing boat company Salona Yachts is definitely aware that protecting marine life is just as important as enjoying our time onboard!

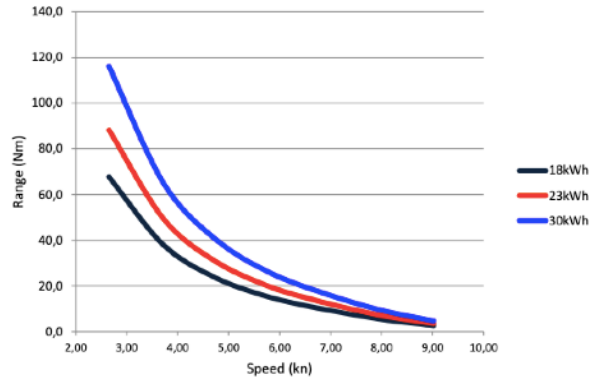
The twin Oceanvolt electric propulsion system was highlighted for its zero emissions as well as the ability to hydro-regenerate energy back into the battery bank while under sail.

SALONA YACHTS presented its new S46 model in the first half of November 2020, as a first sailing boat with two electric motors, which will significantly speed up the charging of the batteries while sailing!

In addition to that, on this new SALONA 46 model, they have implemented more advanced

propellers that can change the angle of the propeller blade depending on the sailing speed which will allow the owners to charge the batteries at any speed!

Each electric propeller can generate 1000w of charging at a speed of 9 knots with a wind of 20 knots for instance.



You should watch this video to really understand the new world of sailing that this electrification/decarbonization technology brings. More sailing, less diesel mechanic maintenance.

Gilles Brunet Mixer editor



The Tech Corner

A Primer on Regulations and Standards Pertaining to Pleasure Craft

By Danny McKindsey
Swiftsure Vessel Solutions

We all love our boats and see them as an escape, a place of quiet from the crazy world that we live in. Any many of us spend many more hours than we would admit to improving and personalizing them so that they fit us perfectly. What we may or may not pay attention to is that they are in fact complex systems that contain many elements that can harm us if improperly executed or maintained. How do we know that they are safe? A number of standards and regulations are available to help us, some of which are legally imposed, others which are voluntary or implicitly imposed by the underwriters of our vessels.

For the purposes of this brief introduction, we will break all of this down into three categories:

- 1) Regulatory requirements
- 2) Voluntary standards
- 3) Insurance considerations

In addition to the above of course are the Collision Regulations or COLREGS (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 with Canadian Modifications) which apply to the operation of the vessel. These are not covered further here, however it is the responsibility of all operators to be familiar with these regulations and to comply with them.



This battery installation with poorly executed modifications and additions is typical of many older vessels and is a serious fire risk

Regulatory Requirements:

In Canada, there are two primary documents that relate to small craft, including pleasure vessels: (1) the Small Vessel Regulations SOR/2010-91, an annex to the Canada Shipping Act, referred to here as the SVR, and (2) the Construction Standards for Small Vessels (2010) – TP 1332e promulgated by Transport Canada. Together, these requirements provide a framework to ensure that our vessels are safe to operate.

The SVR applies to pleasure craft, as well as to passenger carrying vessels of not more than 15 gross tonnage carrying not more than 12 passengers, workboats of not more than 15 gross tonnage as well as human-powered vessels. The SVR also prohibits the operation of a vessel unless the safety equipment required by the SVR is aboard and meets the requirements of the SVR. Essentially the SVR provides a series of regulations defining the safety equipment that must be aboard the vessel, and the requirements pertaining to this equipment, broken down by type of vessel (Sections 2 through 5). It also contains the licencing requirements (Section 1), as well as the requirements pertaining to Compliance Notices and Hull Serial Numbers (Sections 8 and 9). Regulations pertaining to critical safety elements (general requirements, watertight closures, ventilation, fuel systems, electrical systems and plumbing and bailing (Section 6) as well as construction (Section 7) are provided. Finally, it provides a number of operational requirements (e.g. the requirement for mufflers, the requirement to run the blowers for 4 minutes prior to starting an inboard gasoline engine, etc.) (Section 10) and requirements for accident reporting (Section 11). By and large, the elements covered by the SVR are those that will be inspected by the Coast Guard or Police if you are boarded. Except where noted otherwise, the SVR applies to all vessels regardless of age.

The Construction Standards also apply to both pleasure craft and commercial vessels, but is broken up differently differentiating between size (greater than or less than 6m length) as well as pleasure versus non-pleasure vessels. As its name suggests, the Construction Standards describe the requirements pertaining to the design and construction of the vessel. It also describes the implementation of the Hull Identification Number (HIN) and Notice of Compliance required under the SVR. Broadly, the Standards include sections describing the requirements pertaining to the vessel's construction, hull design (including buoyancy and stability), ventilation systems, fuel systems, electrical systems, machinery systems and fire safety. Notably absent from the Standards are requirements pertaining to gas systems (e.g. LPG systems). These standards are updated from time to time and the current version dates from 2010. The version of the standards that strictly applies to your vessel for Transport Canada considerations (e.g. the ability to licence and operate the vessel) is that in force when your vessel was built, *or when it was last modified, imported or subject to a change of use*. Any of the latter events will change the effective date to the date of that event. For example, a vessel imported to Canada today must meet the current version of the Construction Standards. The SVR clearly states that for an imported vessel, it is the responsibility of the importer (usually the purchaser) to ensure that the vessel is compliant with the regulations. While it is highly unlikely that your vessel would be inspected by Transport Canada for compliance, you may run into issues downstream if you try to sell the vessel with non-compliant elements. Boats constructed in the US or Europe will have been built to other

standards (the Code of Federal Regulation (CFR) in the US and the International Standards Organization (ISO) in Europe). In both cases there are some differences, and you should be aware of any differences on your vessel to avoid surprises. Moreover, any risk assessment of the vessel will generally employ the current standards as any changes that have been incorporated were incorporated to address an identified risk area.

Voluntary Standards

In North America, the most widely used voluntary standards are those developed by Project Technical Committees of the American Yacht and Boat Council (ABYC). These standards have been developed with a group of subject matter experts and cover some 80 technical areas with 66 standards and 14 technical information reports. More importantly, they continue to evolve to respond to emerging technology and observations and analysis of incidents that may have occurred. For example, there is a recent Technical Information Report covering specifically the best practices for the installation and use of Lithium ion batteries. By updating regularly, these standards represent one of the best tools available to ensure that our boats are as safe as possible. As such, they are an excellent basis for work undertaken on our vessels, especially for areas in which the Transport Canada standards are mute (e.g. propane systems, carbon monoxide detectors, etc.) or inadequately detailed to provide useful design or installation guidance. Note however that there are a few areas where the Transport Canada requirements are more restrictive. An example of this is the treatment of the cabin space in regards to ventilation of battery off-gassing. Venting of the batteries into the cabin space is acceptable under the ABYC standards in some situations, but never allowed under the Transport Canada required standards. Consultation with a qualified professional is still the best advice to ensure that design and installation decisions will yield a compliant and safe result. It is also of interest to note that Transport Canada does reference many of the ABYC standards (it accepts for example the E-11 AC & DC Electrical Systems on Boats), and is moving towards increased alignment with all ABYC standards. Certainly in purchasing a boat, knowing that it was built to ABYC standards will improve your confidence that, as built, the boat will generally be much closer to Transport Canada requirements.

Insurance Considerations

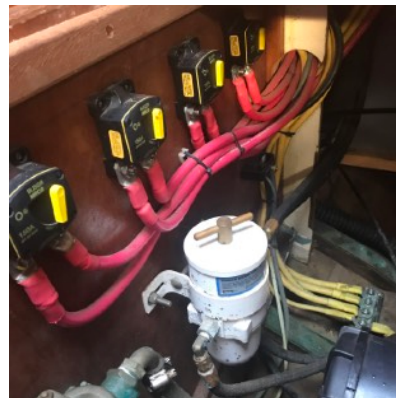
Insurance companies are concerned with the safety of a vessel from the perspective of managing their risk. Some of the more sophisticated marine underwriters have highly qualified inspectors and have developed their own standards (e.g. Lloyds, Veritas), however these are usually reserved for very large yachts, have large certification costs and are not relevant to the general market. Most of us are dealing with general insurance underwriters with little or no specialist marine knowledge and for whom the marine market represents a risk. To manage this risk, these are turning to requiring increasingly frequent surveys to assess the associated risk. Reputable surveyors will refer to a generally accepted set of standards to assess the vessel as these standards represent well established and generally accepted safe practices. The Transport Canada Construction Standards and Small Vessel Regulations are an excellent basis for the inspection but they do have a number of important holes with respect to risk, notably the lack

of standards with respect to propane systems, carbon monoxide detection or alarms other than fire, all of which are of concern to the insurer and which will generally be required by them in order to insure. For these areas, the ABYC standards are an excellent and generally accepted basis for assessment. The ABYC standards also provide additional detail in other areas that are helpful in nuancing the assessment.

There is however one area for which the requirements of the various standards provide only general guidance, notably the vessel's structure. For structural concerns, the surveyor will be looking for any structural issue that may affect the vessel's structural integrity as generally addressed by the standards. To do so, the surveyor will employ his or her professional judgement, taking into account any measurements that are appropriate and relevant. An issue that represents an immediate and serious risk will be rated as urgent, while those representing a situation that may decay to such a situation or which are associated with lower risk will be identified with a lower risk rating. Some situations cannot be fully assessed with non-destructive techniques, and the surveyor may also recommend further testing in these cases where the risk is considered sufficiently great.

In the recent past, most insurers were reasonably tolerant of some number of identified risk elements, although they may have required some or all of them to be addressed within a certain time frame. This was a reasonable approach as it recognized that the vessels lived in the real world where decay is a reality. Today, many insurers will refuse to insure the vessel if there are any identified issues. In this environment, proactive identification of non-compliances becomes important to ensure continued insurability.

Applying established standards yields a safe installation, such as the electrical installation here that improves safety.



To summarize, while most of us will not need to be intimately familiar with the various standards and regulations, compliance is ultimately required none-the-less. It is reasonable to assume (although not always correctly) that a new vessel purchased in Canada will meet these standards and will be marked as such. Some may also carry a notice that the vessel complies with ABYC standards in effect as of the date of manufacture. However older vessels which have been modified or added to, or vessels imported from another country or vessels that have undergone a change in use may in fact be non-compliant, sometimes in important ways that may

significantly affect safety. Electrical modifications are perhaps the most common offender, with propane systems and fuel systems also common areas for non-compliance. Many older vessels may also have non-compliant systems as installed by the builder. In this category common offenders are household type AC electrical systems, propane systems and propane heaters that use internal cabin air or which employ a pilot light.

While the standards and regulations are helpful in ensuring that the vessel is built, maintained and operated safely and in accordance with the various legislation, it should be stressed that the owner and operator of the vessel to ensure the safety of the vessel and its operation.

Ultimately, some familiarity with the standards and regulations is useful to ensure that the vessel is safe, insurable and operated safely. The advice of professionals familiar with the standards is helpful in this regard, and should certainly be sought when modifications are contemplated. The ultimate return from this investment is the confidence that your vessel is as safe for use by you and your loved ones.

References:

- Small Vessel Regulations, SOR/2010-91: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-2010-91/page-1.html#h-769357>
- Construction Standards, TP1332e: <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/construction-standards-small-vessels-2010-tp-1332-e#wb3>
- Collision Regulations, C.R.C., c. 1416: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/>

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	Jacquie 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

PICTON CASTLE'S BOSUN SCHOOL SUMMER OF 2022

6TH JUNE - 26TH AUGUST 2022



<https://www.picton-castle.com/bosunschool>

Greetings from the Picton Castle Bosun School in Lunenburg, Nova Scotia!

We're pleased to announce that we're now accepting applications for a new session of the Bosun School in the summer of 2022.

Bosun School is a land-based marine skills development program. It's designed to help people who already have sailing experience learn more about how to look after their vessel. It's not just theory, there's plenty of hands-on practice.

During this summer's session we will cover a variety of topics, including rope work like knots, splices and seizings; coatings and mixtures like paint, grease, varnish and oil; ship and boat caulking; wire work like splicing, parcelling and serving; working aloft safely; lifting heavy gear; and handling small boats under oars, sail and power.

Whether you have your own boat or crew on other peoples' boats, Bosun School will help you gain knowledge and confidence when approaching repairs and maintenance.

Bosun School runs from June 6, 2022 to August 26, 2022. Accommodations and food are provided. Candidates can apply by sending a resume, including sailing experience, along with a cover letter, by email to info@picton-castle.com.

We are trying to reach as many people as we can who have an interest in sailing and boats, so we would greatly appreciate you sharing the two attached graphics on your social media, in your e-newsletter, or on the bulletin board in your club.

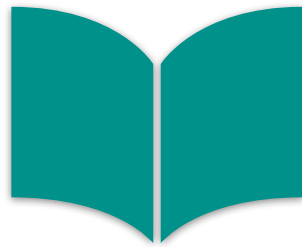
If you have any questions, please let us know.

Kind regards

Genevieve

Barque Picton Castle Lunenburg, NS 902-634-9984 www.picton-castle.com

Lexique French / English



COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Infolettre

Date retenir

26 mars 19h00

WEBINAIRE

GRÉEMENTS ET
MONTAGE

Par Danny MacKindsey

Table des matières

Vous trouverez maintenant la table des matières dans votre application de lecture.



Le Commodore

Il nous reste moins d'un mois avant le début des activités de lancement. Le mois de mars s'éloigne rapidement et le début officiel du printemps n'est plus qu'à quelques jours. Comme c'est excitant ! Alors que nos pensées se tournent vers la préparation de nos bateaux pour la saison à venir, je voudrais partager avec vous la façon dont l'exécutif de votre club s'est également préparé pour la saison à venir et, pour les saisons au-delà de 2022.

Lors de notre dernière AGA, je me suis engagé à organiser une réunion spéciale du club par Zoom en mars 2022 pour informer nos membres des recommandations concernant l'avenir du CBYC et de son école de voile. Bien que nous ayons fait des progrès, nous ne sommes pas encore prêts à définir des recommandations spécifiques. J'aimerais cependant faire le point sur nos progrès.

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



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>

L'exécutif de votre club a mis en place trois sous-comités. Ce premier comité, présidé par Richard Dickson, s'occupe du redémarrage de l'école de voile. Les travaux avancent très bien. Les lettres d'offre ont été envoyées aux instructeurs de voile, les inscriptions aux cours sont ouvertes et les demandes sont reçues. Les premiers indicateurs laissent présager un redémarrage réussi de notre école de voile.

Le deuxième comité, présidé par Andrew Hope, s'occupe de l'avenir de l'école de voile du CBYC. Ce comité tiendra sa première réunion dans le courant du mois. L'objectif de ce comité est de déterminer si le CBYC peut soutenir une école de voile à l'avenir et, dans l'affirmative, d'identifier la structure de l'école et la portée de l'enseignement qui est viable à long terme.

Le troisième comité, présidé par votre serviteur, se penche sur l'avenir du CBYC. L'objectif est de revoir la structure et les fonctions du CBYC dans le but d'accroître sa pertinence pour ses membres actuels et de le rendre plus attractif et à valeur ajoutée pour les membres potentiels. Nous avons élaboré des projets de vision et de mission pour le club et nous étudions la mise en place d'un programme de mentorat pour les membres du club. Notre troisième réunion se tiendra dans le courant du mois.

Notre objectif collectif est d'avoir des recommandations concrètes à présenter aux membres du CBYC lors de notre prochaine AG en novembre 2022. D'ici là, nous fournirons des rapports d'étape et, comme toujours, nous invitons nos membres à nous faire part de leurs commentaires et de leurs réactions.

Dans un tout autre ordre d'idées, le calendrier des événements du CCJB pour 2022 a été finalisé lors de notre dernière réunion du comité exécutif et devrait être mis en ligne sur notre site Web sous peu. Veuillez prendre un moment pour examiner ce calendrier alors que vous commencez à faire vos plans pour la saison 2022. Et, s'il vous plaît, gardez à l'esprit que le succès de beaucoup de ces événements dépend d'une solide attitude de bénévolat de la part de nos membres. Si vous pouvez aider à l'organisation d'un événement, veuillez le faire savoir à notre président social dès que possible. Votre volonté de participer est toujours très appréciée.

Billie Amirault

CBYC Commodore

De notre Gouverne

Vous êtes tous conviés:

La journée d'appréciation des clients de CBM Dimanche le 1er mai

- **Café gratuit au gazebo de 9h00 à 11h00**
- **Bbq sur les pelouses/clubhouse 12h00 à 14h00**

(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!



Au moment d'écrire ces lignes, il nous reste 4 semaines avant le lancement !

Si vous n'avez pas réservé votre lancement, contactez le bureau car les dates se remplissent ! Nous commençons le lancement du 14 avril au 30 mai.

Nous sommes impatients de voir le printemps arriver et les visages souriants de tout le monde !

L'hiver a été long mais très chargé pour l'équipage. Phil a travaillé au niveau 1 de l'ingénieur de levage (grue mobile) qu'il a terminé avec succès ! Il est maintenant passé au niveau 2 et sera de retour à la marina juste à temps pour le lancement !

L'inspection annuelle de la grue a été un succès et elle est prête pour le prochain lancement !

Gerry a un nouveau "jouet" pour la marina, une chargeuse New Holland qui remplace la pelleteuse actuelle !

Nous sommes ravis de pouvoir socialiser et célébrer le 50e anniversaire de la marina/St Jean Baptiste ! Restez à l'écoute pour tous les grands événements à venir !

Pour ceux d'entre vous qui se posent la question, le club nautique travaille dur pour être pleinement opérationnel cette année avec des courses, une école de voile pour adultes et enfants, des croisières, des activités sociales amusantes et excitantes, telles que le Sail Past/Safety Day, l'ouverture du clubhouse et bien plus encore !

Nous nous réjouissons de vous voir tous le 1er mai pour la journée d'appréciation des clients avec un café matinal et un bbq !

Gerry and Lori

Le mot du rédacteur

J'espère à nouveau que vous avez apprécié l'édition 252 dans sa version multimédia (format EPUB3).

Avez-vous pu écouter la voix de Julie et obtenir la table des matières en audio ? Ou avez-vous pu trouver la table des matières dans votre application de lecture ?

J'espère que le contraste de mon courriel Mailchimp était meilleur ce mois-ci.

Que pensez-vous de la nouvelle chronique [Le Coin Techno](#) qui nous permet de partager les projets techniques que nous réalisons sur nos bateaux.

Avez-vous parcouru les cartes pour l'explosion du passé le mois dernier. C'était une sacrée expédition.

Ce mois-ci, je vous recommande vivement de regarder la vidéo du merveilleux voilier électrique SALONA S46. Un jeune couple a fait un essai en mer du bateau et a réalisé cette belle vidéo. WOW !

Enfin, j'ai inclus une vidéo montrant comment installer [Adobe Digital Edition](#) (ADE).

Je m'excuse pour l'erreur dans le nom de famille de Peter Feltham.

Gilles Brunet [Rédacteur du Mixer](#)



Le Capitaine de la Flotte

Série de séminaires 2022

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

LES GRÉEMENTS ET LE MONTAGE
Discussion sur la conception, tant aérodynamique que structurelle, le réglage et l'entretien.

Le printemps arrive et bientôt, il sera temps de mettre nos bateaux à l'eau et de dresser nos mâts. Nos bateaux reçoivent beaucoup d'amour (nettoyage, cirage, vidange, etc.), mais quelle attention accordons-nous à nos espars et à notre gréement dormant ? En tant qu'équipement le plus sollicité de nos bateaux, ils méritent certainement notre

attention ! À Collins Bay, nous avons la chance que nos mâts soient démontés chaque année, ce qui nous donne amplement l'occasion de les réviser. Dans cette présentation, nous apprendrons les principes de base de l'ingénierie de nos mâts et comment ils affectent leur conception et leur fabrication. Nous aborderons également leur maintenance et fournirons quelques directives pour leur inspection. Enfin, nous aborderons le réglage et l'ajustement sous voile pour la sécurité et la performance, ainsi que la façon de naviguer en toute sécurité.

La présentation sera faite par
Danny McKindsey.

Phil Morris Capitaine de flotte



Nouvelles du membership

Il est temps de renouveler

Merci à tous ceux qui ont déjà renouvelé leur adhésion pour 2022, et salutations aux nouveaux membres qui nous ont rejoints.

Pour les autres qui ne l'auraient pas remarqué, un premier rappel de renouvellement a été envoyé aux membres de l'année dernière - que vous l'ayez reçu ou non, vous trouverez tout ce que vous devez savoir sur le site du CBYC, dans l'onglet [About > Membership](#).

N'oubliez pas que vous recevrez un courriel de confirmation contenant les informations relatives à votre adhésion lors de votre

renouvellement (ou de votre adhésion). Si vous pensez avoir payé mais n'avez pas reçu cette confirmation, veuillez me contacter - peut-être que votre mémoire est défaillante, peut-être que j'ai fait une erreur, mais d'une manière ou d'une autre, nous ferons en sorte que cela fonctionne.

Un dernier rappel sera envoyé en avril, après quoi je cesserai de vous embêter. Mais vous êtes bien sûr toujours les bienvenus pour renouveler votre adhésion ou adhérer à tout moment. Les membres des années précédentes doivent également noter que le droit d'entrée est désormais unique - il n'est pas nécessaire de le payer à nouveau si vous revenez au club après une absence.

George Dew
Président Membership

La date de renouvellement de l'adhésion reste le 15 mai avec une date limite au 1er juillet.

L'École de Voile

Depuis mon dernier rapport en décembre, alors que nos bateaux (et de nombreux marins) ont tranquillement hiberné, l'équipe de l'école de voile a travaillé dur pour relancer les programmes de formation de voile du club cet été. Le comité de l'école de voile a commencé à travailler au début du mois de février afin d'identifier non seulement ce qui doit être fait pour que l'école reprenne ses activités cet été, mais aussi ce qui doit être fait pour assurer sa viabilité à l'avenir. En tant que directeur actuel de l'école, je dirigerai le travail de préparation des opérations de cette année, tandis qu'Andrew Hope (Shimmer) dirigera l'étude à long terme de l'école de voile. Il y a encore de la place dans ces deux équipes si vous pensez pouvoir apporter votre contribution - contactez-nous à school@collinsbayyachtclub.ca.

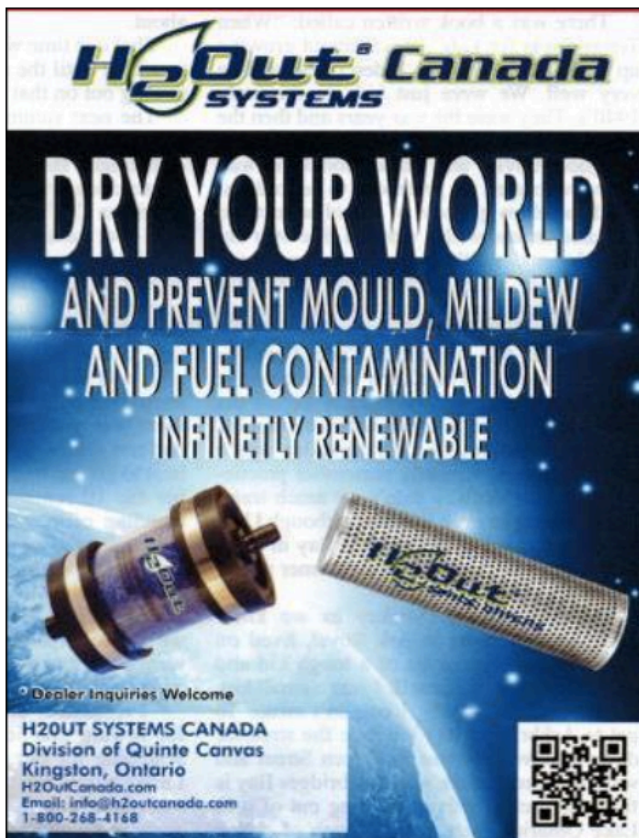
Par ailleurs, nous sommes très heureux d'annoncer que Jayna Mandin a accepté de revenir à l'école en tant qu'instructeur principal et responsable du programme Dinghy. Jayna a commencé sa formation en voile au CBYC avant de partir faire de la voile de compétition au KYC, puis de revenir au CBYC en tant qu'institutrice CANSail 3-4 en 2019. Elle était également prévue pour être notre instructeur principal l'année dernière, si nous avions pu gérer l'école. Nous avons également sécurisé au moins trois autres instructeurs, ce qui est le minimum requis pour gérer le programme. La pré-inscription à notre programme de dériveur est ouverte depuis début février, et nous avons constaté un bon intérêt, la première session étant déjà presque complète, et l'intérêt croissant pour les sessions ultérieures également.



Le prochain gros effort consistera à faire l'inventaire de nos équipements et installations, et à les remettre en état pour l'été. Une fois la neige fondue, nous aurons besoin d'aide pour le nettoyage, l'entretien et les réparations de nos bateaux, remorques, installations, hors-bords et autres équipements ; cet effort sera coordonné par le directeur des opérations de l'école, Mark Sansom ; si ce genre de travail pratique vous convient mieux que le travail de comité, veuillez contacter Mark à schoolops@collinsbayyachtclub.ca pour lui faire savoir quelle aide vous pouvez apporter.

Enfin, l'école a mis en place un cours de recertification en secourisme standard les 8 et 9 avril (vendredi soir et samedi) pour nos instructeurs qui en ont besoin, et il y aura quelques places supplémentaires disponibles pour les membres du club qui souhaiteraient également y participer. Notez qu'il s'agit d'un cours raccourci pour les personnes qui ont un certificat actuel ou récemment expiré. Si vous êtes intéressé, veuillez me contacter à l'adresse schooldirector@collinsbayyachtclub.ca.

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
1-800-268-4168




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



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

La collecte de canettes et de bouteilles de l'école de voile du CBYC se poursuit jusqu'à la fin du mois d'avril. Vous avez donc encore le temps de rassembler toutes ces bouteilles vides et de faire don de vos retours. Ce mois-ci, nous avons un total de 5 familles qui ont participé pour un total de 71,20 \$.

Impliquons nous tous davantage et utilisons ces fonds à bon escient à l'école de voile. Faites une faveur à vos amis et voisins et portez-vous volontaire pour prendre leurs retours aussi ! Faites-moi part de votre contribution par e-mail, SMS ou téléphone.

Jean White – Vice Commodore

vicecommodore@collinsbayyachtclub.com

613-453-6192



La nouvelle taxe sur les produits de luxe au Canada

Vous avez peut-être remarqué l'an dernier que dans son budget 2021, le gouvernement du Canada proposait une nouvelle taxe sur certains produits de luxe. En ce qui nous concerne ce sont les bateaux de plus de 250,000\$ qui seront concernés par cette taxe.

- 'Tous les nouveaux bateaux (fabriqués après 2018) conçus pour le loisir, la récréation ou le sport, tels qu'un yacht, une péniche, ou tout voilier ou bateau à moteur qui possède une cabine avec des commodités de couchage, sont considérés comme des bateaux de luxe aux fins de la nouvelle taxe. Les maisons flottantes, les navires de pêche commerciale, les ferries et les navires de croisière seraient exclus.'

Comment calculer cette taxe? Calculez A) 20% du montant excédant 250,000\$ ou calculez B) 10% du montant total et retenir le moindre des deux montants.

Voici un exemple pour l'achat d'un Catalina 2020 de 300,000\$:

A) 20% de $(300,000 - 250,000) = 10,000\$$

B) 10% de $300,000 = 30,000\$$



La réponse est A) 10,000\$ de taxe luxe à payer.

Le document budgétaire estime que cette mesure augmentera les revenus fédéraux de 604 millions de dollars sur cinq ans, à partir de l'exercice 2021-2022.


"Même si les Canadiens ont fait des sacrifices pour maintenir notre économie en vie pendant la pandémie, certains des plus riches s'en sont bien sortis", indique le document budgétaire.

"Ceux qui peuvent se permettre d'acheter des produits de luxe peuvent se permettre de payer un peu plus. À cette fin, le gouvernement donne suite à son engagement d'instaurer une taxe sur certains produits de luxe."

Pour plus de détails je recommande de lire cet article: <https://www.bdo.ca/en-ca/insights/tax/tax-articles/luxury-goods-tax/>

Et allez consulter le site web de Revenu-Canada: <https://www.canada.ca/en/departement-finance/programs/consultations/2021/consultation-proposed-luxury-tax/select-luxury-goods-tax.html>

Gilles Brunet



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

Avec Pyewacket au canal du Nord

par Bruce Fairbairn

Bruce et Alda Fairbairn font partie des membres fondateurs du Collins Bay Yacht Club. En 1983, Bruce et Alda ont acquis un voilier Nonsuch 26 qu'ils ont rebaptisé Pyewacket. Bruce et Alda ont été des membres actifs du club et des croisiéristes participant à de nombreux événements au fil des ans. Pyewacket a été vendu en 2000 et malheureusement, en 2004, Bruce, âgé de 80 ans, est décédé.

Peu après l'aube du 4 juillet 1987, avec le mât de Pyewacket bien calé sur le pont, nous avons entrepris un voyage qui nous a fait remonter le canal Trent-Severn jusqu'à la baie Georgienne, le canal Nord, le lac Huron, le lac Érié, le canal Welland, le lac Ontario et le retour à Collin's Bay. Un voyage qui a couvert 1650 miles en 53 jours et que nous n'oublierons jamais.

Nous avons trouvé que le canal Trent n'avait pas beaucoup changé depuis notre dernier voyage en

1982 ; paysage agréable, préposés courtois, plaisanciers amicaux, mais les frais étaient 600 % plus élevés et il fallait maintenant payer pour passer la nuit aux écluses. Nous avons mâté à la marina Wye Heritage à Midland, une superbe marina offrant tous les services, des fournitures, un restaurant, un magasin d'accastillage et pouvant accueillir plus de 1000 bateaux. La route des petites embarcations qui remonte les côtés est et nord de la baie Georgienne est bien balisée et offre des kilomètres de paysages spectaculaires d'îles et de rochers. Vous entrez et sortez de baies, des chenaux et des coupes avec des rochers en dents de scie de chaque côté. Lorsqu'une mer forte s'échappe du lac, un chenal de 100 pieds de large semble se réduire à environ 10 pieds.

À quatre jours de Midland, nous avons atteint le port de Bustard Islands, une belle anse abritée où nous avons été pris par un vent d'ouest de 20 nœuds le lendemain. (Au cours de ce voyage, nous avons été exposés au vent pendant cinq jours et au brouillard pendant un jour). Heureusement que nous étions là, car qui s'est présenté, sinon les Bolts sur Alize, qui évitaient les vents contraires vers Collins Inlet. Nous avons passé une journée agréable avec eux.



Kingston Sailing Charters

Discover Carefree Sailing

kingstonsailingcharters.com
sailing@kingston.net

Marc and Carrie Myers

Phone : 613-507-5043



DAVID WILBY
wilby@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 • LEWMAR • MUSTANG • PROMARKER • RAYMARINE
ROKSTAN • SIERRA • STANDARD HORIZON • VETUS • WEST SYSTEM • 3M



Canadian Power and Sail
Boating Courses

Click [here](#) to register

En arrivant à Killarney en milieu de matinée deux jours plus tard, nous avons eu la chance de trouver une place libre sur le quai de l'épicerie. Le chenal sur lequel le village est construit était rempli de bateaux de toutes formes et de toutes tailles, y compris le con qui conduisait son cruiser de 40 pieds à 20 nœuds en laissant un flot de jurons dans son sillage. Puis, après avoir fait le plein de nourriture, de carburant, de glace et de boissons, il ne restait plus que quelques milles pour couvrir l'anse du Portage. Cette crique à couper le souffle a une entrée étroite mais s'élargit en un bassin entouré de falaises spectaculaires. Il y avait une cinquantaine de bateaux au mouillage et, avec ses 26 pieds, Pyewacket était l'un des plus petits.

Après deux jours, nous sommes allés à Browning Cove sur l'île de Heywood, puis à Little Current pour faire le plein de provisions. C'est là que nous avons vu Arid, un voilier de 80 pieds venant de Green Bend, Wis. Il est arrivé à la station de pompage juste avant moi et une demi-heure plus tard, il pompait encore. Les épicerie de Little Current livrent directement à votre bateau. Clapperton Island a été notre prochain arrêt, puis le point culminant de notre voyage. Crokes Island et les Benjamins sont parmi les plus populaires des îles du Canal Nord et le méritent bien. De larges bandes de granit avec des pins en forme de vent entourent des criques douillettes aux eaux scintillantes. Il y avait probablement une centaine de bateaux dans la région, mais il n'y avait pas foule en raison de l'abondance des mouillages. Là, nous nous sommes familiarisés avec la technique de l'amarrage au rivage, avec une ancre qui maintient la poupe à l'extérieur.

Nous revenions d'explorer Crokes lorsque, du haut de la falaise, nous avons vu un nouvel arrivant se préparer à jeter l'ancre à côté de Pyewacket. Quand nous sommes descendus, nous avons vu pourquoi. C'était les Fierz sur

Camelot de KYC. Nous avons eu une visite amicale ce soir-là avec eux et leurs parents venus de Suisse. Sur South Benjamin, Alda n'avait plus de pellicule et nous avons pris notre dinghy pour aller chercher un rouleau auprès d'un groupe de plaisanciers du Michigan qui ont offert de nous aider. Sur le chemin du retour, je suis tombé en panne d'essence, et comme nos rames avaient été volées à Orillia, la brise nous poussait vers les eaux libres. Heureusement, notre situation a été remarquée et l'un des membres du groupe du Michigan nous a remorqués jusqu'à Pyewacket où il a accepté une bière en guise de récompense et a discuté avec nous pendant une heure.

South Benjamin était aussi remarquable pour ses aurores boréales vives et étranges vers minuit, et pour le grand nombre de bateaux (à moteur et à voile) avec des chiens à bord. Par conséquent, chaque aube et chaque crépuscule, il y avait une procession régulière, vers et depuis le rivage, de canots pneumatiques avec des rameurs moroses et des chiens anxieux à bord.

Notre arrêt suivant à Gore Bay sur l'île Manitoulin pour des provisions a été prolongé par des vents contraires. (En fait, nous avons navigué au moteur ou à la voile à moteur 90 % du temps en raison de l'absence de vent, de vents contraires, de hauts-fonds dangereux ou de longues distances entre les ports). Ensuite, nous sommes retournés à Little Current et à Baie Fin, une longue baie panoramique entourée des magnifiques montagnes de quartz de La Cloche. De nombreux minéraux utilisés pour le verre, le ciment portland et les abrasifs sont extraits dans cette région. La fin du mois de juillet approche et nous devons penser à rentrer à la maison. Après une halte à Club Island, nous avons navigué jusqu'à Tobermorey, à l'extrémité de la péninsule de Bruce. Là, nous avons décidé de revenir par les lacs Huron et Érié. Nous avons vu un bateau de croisière de 45 pieds faire le plein

d'essence et payer une facture de plus de 2 000 \$. Tout notre voyage a coûté un peu moins que cela. Deux couples de Détroit dans un Cleris Crafts de 28 pieds que nous avons rencontrés étaient intéressés par Pyewacket, en partie parce qu'ils prendraient leur retraite dans quelques années et ne pourraient pas se permettre le coût de l'essence.

Toberrrorey, le terminus sud du traversier vers South Baymouth sur Manitoulin, et le terminus nord du sentier Bruce, est une ville touristique animée avec un excellent port (bondé en mi-saison). La banque où nous devons nous rendre est "juste un peu plus loin sur la route", en fait à environ un kilomètre dans chaque sens.

Nous sommes partis pour Port Elgin de bonne heure et, comme la ligne de rivage du lac Huron est dangereuse et que les cartes ne montrent pas tous les rochers et les hauts-fonds, nous avons simplement suivi la ligne des 10 brasses à quelques milles au large. La brume a réduit la visibilité à un mille environ, mais nous sommes arrivés au port en fin d'après-midi sans problème. La centrale nucléaire de Douglas Point, juste au sud de Port Elgin, est un point de repère indéniable.

Peu après le départ pour Goderich le lendemain, nous avons été pris dans un orage pendant trois heures. Rien de grave ; beaucoup de pluie et quelques éclairs. Cependant, nous sommes passés devant la centrale nucléaire dans la pénombre et sous la pluie battante, et c'était un spectacle sinistre que de voir les réacteurs avec leurs dômes de confinement et les tours de distillation surgir de la brume. En arrivant à Goderich en début de soirée, un gros cargo du lac faisait son entrée dans le port devant nous. Il faisait marche arrière et se dirigeait à l'aide de ses propulseurs d'étrave tout en s'engageant dans le chenal menant au bassin intérieur. Nous avons décidé d'attendre qu'il s'amarré, car même si le chenal était large de plusieurs centaines de pieds, le laquier l'était aussi.

Il s'est finalement installé sur le mur nord et nous avons avancé.

Au moment où nous sommes arrivés à la hauteur de la proue, elle a décidé d'ajuster sa position et de lâcher le propulseur bâbord. Le courant nous a rattrapés et nous a fait dériver vers le mur sud. En utilisant l'accélérateur à fond et en faisant quelques manœuvres fantaisistes, nous l'avons évité de quelques centimètres.

Après avoir repris notre souffle, nous avons trouvé un point d'amarrage près du Cape Hurd, un cotre de recherche et de sauvetage de 83 pieds de la garde côtière. Après le souper, l'ingénieur de service est venu bavarder (il était de Brockville) et nous avons réussi à le convaincre de nous faire visiter. Propulsé par deux moteurs turbo diesel de 1000 chevaux, il était équipé d'un pilote automatique, d'un radar, d'un loran, d'un navigateur plotter, d'un phare de recherche de 90 millions de pieds-chandelles, etc. Le grand pneumatique sur le pont pouvait être propulsé à 50 nœuds par ses gros moteurs hors-bord et pouvait être mis à l'eau et récupéré par le cotre en mouvement grâce à une rampe arrière à rouleaux. Parmi les nombreux autres équipements de sauvetage, il y avait des bidons contenant de la nourriture, du carburant, etc. qui pouvaient être amenés par flottaison aux plaisanciers en détresse, ainsi qu'une civière à panier qui, "lorsque nous devons l'utiliser, il est généralement trop tard". Notre hôte m'a passé un savon lorsque j'ai admis avoir coupé à l'intérieur des rochers et de la bouée de Clark Point. J'ai promis d'aller à l'extérieur du récif de Kettle Point lorsque nous approcherons de Sarnia.

En quittant Goderich pour Grand Bend dans des vents légers, nous avons dépassé une course de voiliers de Bayfield à Grand Bend. Le gagnant s'est finalement attaché à nous à G.B. et s'est avéré être le commodore du YC Bayfield. Les membres de son équipage étaient tous d'anciens

commodores qui prétendaient qu'il avait gagné grâce à eux, tandis que lui affirmait qu'il avait gagné malgré eux. Le lendemain, nous nous sommes rendus à Sarnia et à la marina de la baie de Sarnia, un nouvel établissement de luxe doté d'installations exceptionnelles à 60 ¢/pied.

Comme nous n'avions pas prévu de revenir par là, je n'avais pas de cartes du lac Érié ou de Sarnia-Windsor. J'ai pu trouver une carte du lac Érié et le propriétaire de l'épicerie m'a donné une production floue de papier journal de la carte de la rivière Sainte-Claire, du lac Sainte-Claire et de la rivière Détroit. Par miracle, cette carte nous a permis d'arriver sains et saufs au Windsor Y.C. le lendemain. Là, les membres amicaux nous ont prêté une voiture pour faire l'épicerie et chercher une carte des ports du lac Érié.

Incapable d'en trouver une, le marin du navire suivant nous a prêté son propre exemplaire. Nous avons atteint le lac Érié en fin de matinée le lendemain et avons mis le cap au compas sur l'île Pelée dans la brume qui limitait la visibilité. Le port de Scudder Harbor sur l'île Pelée est un endroit charmant et primitif avec un vieux silo à grain abandonné, un petit quai pour les traversiers et un bassin circulaire pour les petits bateaux. De Pelée, nous nous sommes rendus à Erieau, puis à Port Stanley, où le P.S. Sailing Squadron nous a royalement accueillis à son Fish Fry et nous a offert des voitures pour rendre visite à notre fille à Londres. (Elle n'était pas à la maison car, comme nous l'avons appris plus tard, elle dînait à Port Stanley, à quelques centaines de mètres de nous). L'étape suivante du voyage a été la plus longue : 75 milles le long de la rive nord du lac Érié, autour de Long Point et à Port Dover. Là, nous avons essayé la nouvelle marina juste à l'est du brise-lames. Elle était encore en train de trembler. Le lendemain, nous sommes partis pour Port Colborne et le canal Welland en compagnie des deux brigantins de Toronto, Playfair et Pathfinder. À Port

Colborne, nous avons essayé de convaincre divers parents de passer le canal avec nous. Sans succès, nous avons donc engagé l'un des plaisanciers des bateaux amarrés en permanence dans la marina. Nous avons découvert plus tard que nous n'avions pas vraiment besoin de lui puisque descendre la Welland est encore plus facile que les écluses de la Trent.

Il y avait un autre voilier, un bateau à moteur et les deux brigantins avec nous, et le temps de transit a été de 7,5 heures. Il aurait été d'une à deux heures de moins sans les brigantins. Les droits de canal étaient de 56 \$ pour un bateau de plaisance. Après avoir débarqué notre assistant à Port Weller, nous avons fait le tour de Port Dalhousie Y.C. où nous avons reçu l'accueil habituel.

Après une journée passée à visiter des amis et des parents, nous avons navigué sur le lac Ontario et nous nous sommes amarrés au Boulevard Club. Nous y avons passé la nuit la plus sauvage du voyage. Nous étions à l'intérieur de la digue et près d'une ouverture dans celle-ci. Un fort vent du sud s'est levé et les vagues sont rapidement passées par-dessus le brise-lames et ont rebondi sur le mur de l'ouverture, si bien que nous avons roulé, tangué et fait des embardées simultanément. Nos amarres se rompaient au sommet de chaque montée et donnaient une grande secousse. Nous avons survécu.

De là, le lendemain, nous avons visité le Y.C. Asheridge Bay. Très accueillant, beau club, mais juste sous le vent de l'odorant incinérateur de Toronto. De là, nous nous sommes rendus à Port Darlington, Cobourg, Deseronto, puis à la maison. En arrivant juste après midi, Almitra nous a servi un bol de soupe délicieuse et nous a fait plaisir d'être de retour. Nous n'avons rencontré aucun problème majeur, nous avons été favorisés par le beau temps et des plaisanciers serviables. J'avais

les cartes à bandes du système Trent, le livre de cartes du lac Huron de Richardson, le livre des ports de la baie Georgienne et les livres du Great Lakes Cruising Club de Mike Kelly. Ces documents, ainsi que les cartes du lac Érié que j'ai achetées en route, étaient tout à fait adéquats. La planification de l'hiver précédent avait permis d'anticiper bon nombre des situations que nous avons rencontrées.

Le canal Welland était un jeu d'enfant, mais la remontée est une autre affaire, il faut avoir trois adultes à bord et de lourds pare-chocs en bois

pour faire face aux turbulences. Les quelques cargos que nous avons rencontrés laissaient moins de sillage que les myriades de bateaux à moteur de 20 à 30 pieds filant à 20 nœuds et plus. Nous le referons probablement un jour.

Soumis par Robert van Dyk

Historien du CBYC

ALBUM PHOTO (EPUB)



Événements Sociaux



Calendrier des Événements 2022

Un aperçu rapide de certains des événements prévus pour la saison. Les détails des événements spécifiques, les informations sur les inscriptions et les façons dont vous pouvez aider, suivront.

*Sans bénévoles, certains de ces événements pourraient ne pas avoir lieu.

FÉVRIER	MARS	AVRIL
Samedi 26 UK Canal Cruising Seminar Membres CBYC uniquement	Jeu-di -Dimanche 10-13 1000 Islands Replay Membres CBYC uniquement Samedi 26 Rigs & Rigging Seminar Membres CBYC uniquement	Préparez vos bateaux pour le lancement... Le premier jour de mise à l'eau est le 15
MAI	JUIN	JUILLET
Dimanche 1 CBM Customer Appreciation Day Ouvert à Tous Dimanche 1 Paint Afternoon CBYC Members Only Samedi 7 Raise Your Mast Stew & Brew Ouvert à Tous Samedi 14 Morning Brew Ouvert à Tous	Vendredi 3 Spearhead Brewery Tour Membres CBYC uniquement Samedi 11 Sail Past* & Safety Day Ouvert à Tous * Membres CBYC uniquement Samedi 18 Long Distance Race Day- Amherst Island Membres CBYC uniquement Samedi 25 CBM 50 th Anniversary Event/ Saint-Jean-Baptiste Day Ouvert à Tous	Ven-Lun 1-4 Eastward cruise Membres CBYC uniquement Vendredi 8 Cheese Tasting & Wine pairing Membres CBYC uniquement Samedi 23 Long Distance Race Day- Simcoe Island Membres CBYC uniquement 29 Juillet- 1er Août Civic holiday Cruise to Amherst Island Membres CBYC uniquement



AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE
<p>Ven- Dim 12-14 Theatre Cruise to Gananoque Membres CBYC uniquement</p> <p>Samedi 20 Long Distance Race Day- Pigeon Island Membres CBYC uniquement</p> <p>Samedi 27 Sailing School BBQ Open to All</p>	<p>Ven-Lun 2-5 Cruise to Prince Edward Bay Membres CBYC uniquement</p> <p>Samedi 24 Frost Bite Long Distance Race Day Membres CBYC uniquement</p> <p>Samedi 24 Chillfest Membres CBYC uniquement</p>	<p>Date TBD Volunteer Thank You Party Tous les bénévoles</p>
NOVEMBRE	DECEMBRE	<p>Des événements supplémentaires peuvent être ajoutés tout au long de la saison.</p>
<p>Samedi 19 CBYC Wrap Up Party & AGM Membres CBYC uniquement</p>	<p>Il est temps de commencer à travailler sur vos projets d'hiver....</p>	

Bénévoles demandés

Cherchez-vous à faire une différence dans votre communauté nautique ? Si vous avez répondu oui, alors nous aimerions avoir de vos nouvelles...

Les événements de cette saison sont une façon amusante et facile de profiter du plein air, de créer de nouvelles relations tout en faisant une différence dans la communauté des plaisanciers à Collins Bay Marina. Si cela vous intéresse, n'hésitez pas à contacter social@collinsbayyachtclub.ca, le bureau de la marina, helm@collinsbaymarina.com, ou tout autre membre de l'exécutif du club (contacts disponibles dans le Mixer). Sans bénévoles, nos événements ne pourront pas se dérouler comme prévu. Alors, s'il vous plaît, joignez-vous à nous et donnez un peu de votre temps pendant la saison de navigation.

Les activités bénévoles comprennent, mais ne sont pas limitées à...

L'organisation d'événements, l'aide à la préparation des repas, les tâches administratives, l'orientation des yachts terrestres, la préparation du café, l'aide à l'accostage pour les croisières ou le barbecue lors d'événements, pour n'en citer que quelques-uns.

Veuillez consulter le calendrier des événements pour connaître les dates où des bénévoles sont nécessaires.

April Scaling - Présidente sociale



Les croisières

Cette année, nous espérons faire trois croisières :

- 1) Vacances de juillet - Est, trois nuits, du 1er 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 1er 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



774 Baker Crescent, Kingston, ON

Porno bateau

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



iPhone 6s - 4.15 mm 1/5000s - f 2.2 - 3024x4032 pix - Hanse 41,8 BVI.

By Giles Brunet

Le Mixe Vert

La révolution électrique sur l'eau

Le Salona Yachts S46 a remporté le prix du MEILLEUR BATEAU VERT au salon nautique international de Newport.

Le constructeur de voiliers Salona Yachts est conscient que la protection de la vie marine est tout aussi importante que le plaisir de naviguer !

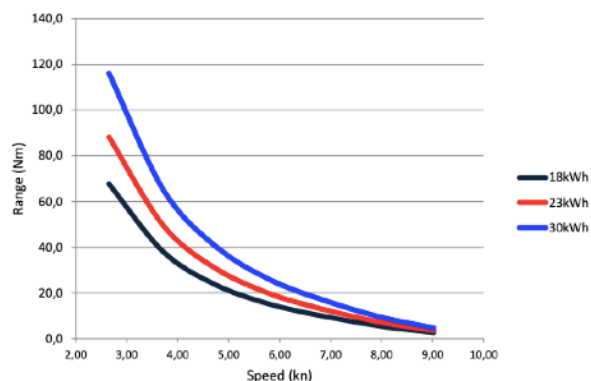
Le double système de propulsion électrique Oceanvolt a été mis en avant pour son absence d'émissions et pour sa capacité à régénérer l'énergie dans le parc de batteries pendant la navigation.

SALONA YACHTS a présenté son nouveau modèle S46 dans la première quinzaine de novembre 2020, en tant que premier voilier équipé de deux moteurs électriques, ce qui accélérera considérablement la recharge des batteries en navigation !

En outre, sur ce nouveau modèle SALONA 46, ils ont mis en œuvre des hélices plus

avancées qui peuvent changer l'angle de la pale de l'hélice en fonction de la vitesse de navigation, ce qui permettra aux propriétaires de charger les batteries à n'importe quelle vitesse !

Chaque hélice électrique peut générer 1000w de charge à une vitesse de 9 nœuds avec un vent de 20 nœuds par exemple.



Vous devriez regarder cette vidéo pour vraiment comprendre le nouveau monde de la voile qu'apporte cette technologie d'électrification/décarbonisation. Plus de voile, moins d'entretien par les mécaniciens diesel.

Gilles Brunet Rédacteur Mixer



Le Coin Techno

UN ABÉCÉDAIRE DES RÈGLEMENTS ET DES NORMES RELATIFS AUX EMBARCATIONS DE PLAISANCE

By Danny McKindsey
Swiftsure Vessel Solutions

Nous aimons tous nos bateaux et les considérons comme une évasion, un lieu de tranquillité loin du monde fou dans lequel nous vivons. Nous sommes nombreux à passer beaucoup plus d'heures que nous ne l'admettons à les améliorer et à les personnaliser pour qu'ils nous conviennent parfaitement. Ce à quoi nous ne prêtons pas forcément attention, c'est qu'il s'agit en fait de systèmes complexes contenant de nombreux éléments qui peuvent nous nuire s'ils sont mal exécutés ou mal entretenus. Comment savons-nous qu'ils sont sûrs ? Il existe un certain nombre de normes et de règlements pour nous aider, dont certains sont imposés par la loi, d'autres sont volontaires ou implicitement imposés par les assureurs de nos navires. Pour les besoins de cette brève introduction, nous allons répartir tout cela en trois catégories :

- 1) Les exigences réglementaires
- 2) Les normes volontaires
- 3) Les considérations relatives aux assurances.

En plus de ce qui précède, il existe bien sûr le Règlement sur les abordages ou COLREGS (Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 avec modifications canadiennes) qui s'applique à l'exploitation du navire. Nous n'en parlerons pas davantage ici, mais il incombe à tous les exploitants de se familiariser avec ces règlements et de s'y conformer.



Cette installation de batterie avec des modifications et des ajouts mal exécutés est typique de nombreux navires plus anciens et constitue un sérieux risque d'incendie.

Exigences réglementaires :

Au Canada, il existe deux documents principaux qui concernent les petits bateaux, y compris les bateaux de plaisance : (1) le Règlement sur les petits bâtiments DORS/2010-91, une annexe de la Loi sur la marine marchande du Canada, appelé ici le RPB, et (2) les Normes de construction des petits bâtiments (2010) - TP 1332e promulguées par Transports Canada. Ensemble, ces exigences fournissent un cadre permettant de s'assurer que nos navires sont exploités en toute sécurité.

Le Règlement sur les petits bâtiments s'applique aux embarcations de plaisance ainsi qu'aux navires de transport de passagers d'une jauge brute d'au plus 15 et ne transportant pas plus de 12 passagers, aux bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15 et aux bateaux à propulsion humaine. Le Règlement sur les petits bateaux interdit également l'utilisation d'un bateau si l'équipement de sécurité requis par le Règlement sur les petits bateaux n'est pas à bord et ne répond pas aux exigences du Règlement sur les petits bateaux. Essentiellement, le Règlement sur les petits bateaux fournit une série de règlements définissant l'équipement de sécurité qui doit se trouver à bord du bateau et les exigences relatives à cet équipement, ventilés par type de bateau (sections 2 à 5). Il contient également les exigences en matière de licence (section 1), ainsi que les exigences relatives aux avis de conformité et aux numéros de série de la coque (sections 8 et 9). Les règlements relatifs aux éléments de sécurité essentiels (exigences générales, fermetures étanches, ventilation, systèmes de carburant, systèmes électriques, plomberie et écopage (section 6) ainsi que la construction (section 7) sont fournis. Enfin, il fournit un certain nombre d'exigences opérationnelles (par exemple, l'obligation d'utiliser des silencieux, l'obligation de faire fonctionner les souffleries pendant 4 minutes avant de démarrer un moteur à essence inboard, etc. Dans l'ensemble, les éléments couverts par le SVR sont ceux qui seront inspectés par les garde-côtes ou la police si vous êtes abordé. Sauf indication contraire, le RPV s'applique à tous les navires, quel que soit leur âge.

Les normes de construction s'appliquent également aux navires de plaisance et aux navires commerciaux, mais elles sont divisées différemment selon la taille (longueur supérieure ou inférieure à 6 m) et selon qu'il s'agit de navires de plaisance ou non. Comme son nom l'indique, les normes de construction décrivent les exigences relatives à la conception et à la construction du navire. Elles décrivent également la mise en œuvre du numéro d'identification de la coque (NIC) et de l'avis de conformité requis en vertu du Règlement sur les petits bateaux. De manière générale, les normes comprennent des sections décrivant les exigences relatives à la construction du navire, à la conception de la coque (y compris la flottabilité et la stabilité), aux systèmes de ventilation, aux systèmes de carburant, aux systèmes électriques, aux systèmes de machines et à la sécurité incendie. Les exigences relatives aux systèmes de gaz (par exemple, les systèmes GPL) sont notablement absentes des normes. Ces normes sont mises à jour de temps à autre et la version actuelle date de 2010. La version des normes qui s'applique strictement à votre navire pour les considérations de Transports Canada (par exemple, la possibilité d'obtenir un permis et d'exploiter le navire) est celle qui était en vigueur lorsque votre navire a été construit, ou lorsqu'il a été modifié pour la dernière fois, importé ou soumis à un changement

d'utilisation. L'un ou l'autre de ces événements fera passer la date d'entrée en vigueur à la date de cet événement. Par exemple, un navire importé au Canada aujourd'hui doit être conforme à la version actuelle des normes de construction. Le SVR indique clairement que pour un navire importé, il incombe à l'importateur (généralement l'acheteur) de s'assurer que le navire est conforme à la réglementation. Bien qu'il soit très peu probable que votre bateau soit inspecté par Transports Canada pour vérifier sa conformité, vous pourriez rencontrer des problèmes en aval si vous essayez de vendre le bateau avec des éléments non conformes. Les bateaux construits aux États-Unis ou en Europe auront été construits selon d'autres normes (le Code of Federal Regulation (CFR) aux États-Unis et l'International Standards Organization (ISO) en Europe). Dans les deux cas, il existe certaines différences, et vous devez être conscient de toute différence sur votre navire pour éviter les surprises. En outre, toute évaluation des risques du navire utilisera généralement les normes actuelles, car tous les changements qui ont été incorporés l'ont été pour traiter une zone de risque identifiée.

Normes volontaires:

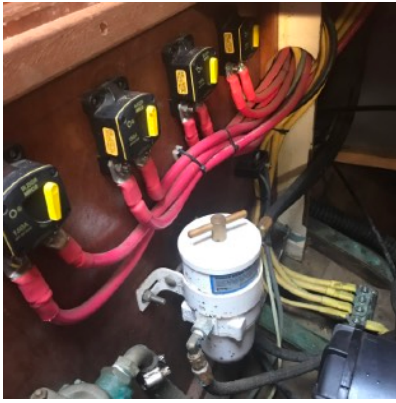
En Amérique du Nord, les normes volontaires les plus utilisées sont celles élaborées par les comités techniques de projet de l'American Yacht and Boat Council (ABYC). Ces normes ont été élaborées avec un groupe d'experts en la matière et couvrent quelque 80 domaines techniques avec 66 normes et 14 rapports d'information technique. Plus important encore, elles continuent d'évoluer pour répondre aux technologies émergentes et aux observations et analyses d'incidents qui ont pu se produire. Par exemple, un récent rapport d'information technique couvre spécifiquement les meilleures pratiques pour l'installation et l'utilisation des batteries lithium-ion. En étant régulièrement mises à jour, ces normes représentent l'un des meilleurs outils disponibles pour garantir que nos bateaux sont aussi sûrs que possible. En tant que telles, elles constituent une excellente base pour les travaux entrepris sur nos bateaux, en particulier pour les domaines dans lesquels les normes de Transports Canada sont muettes (par exemple, les systèmes au propane, les détecteurs de monoxyde de carbone, etc.) ou insuffisamment détaillées pour fournir des conseils utiles en matière de conception ou d'installation. Notez cependant qu'il y a quelques domaines où les exigences de Transports Canada sont plus restrictives. Un exemple de ceci est le traitement de l'espace de la cabine en ce qui concerne la ventilation des dégagements gazeux des batteries. La ventilation des batteries dans l'espace de la cabine est acceptable selon les normes ABYC dans certaines situations, mais jamais selon les normes exigées par Transports Canada. La consultation d'un professionnel qualifié reste le meilleur conseil pour s'assurer que les décisions de conception et d'installation donneront un résultat conforme et sûr. Il est également intéressant de noter que Transports Canada fait référence à de nombreuses normes de l'ABYC (il accepte par exemple la norme E-11 intitulée AC & DC Electrical Systems on Boats) et qu'il s'oriente vers une harmonisation accrue avec toutes les normes de l'ABYC. Il est certain que si vous achetez un bateau, le fait de savoir qu'il a été construit selon les normes ABYC renforcera votre confiance dans le fait que, tel qu'il est construit, le bateau sera généralement beaucoup plus proche des exigences de Transports Canada.

Considérations relatives aux assurances:

Les compagnies d'assurance se préoccupent de la sécurité d'un navire dans l'optique de la gestion de leurs risques. Certains des assureurs maritimes les plus sophistiqués disposent d'inspecteurs hautement qualifiés et ont développé leurs propres normes (par exemple, Lloyds, Veritas), mais celles-ci sont généralement réservées aux très grands yachts, ont des coûts de certification élevés et ne sont pas pertinentes pour le marché général. La plupart d'entre nous ont affaire à des souscripteurs d'assurance générale ayant peu ou pas de connaissances spécialisées dans le domaine maritime et pour qui le marché maritime représente un risque. Pour gérer ce risque, ceux-ci en viennent à exiger des visites de plus en plus fréquentes pour évaluer le risque associé. Les experts réputés se référeront à un ensemble de normes généralement acceptées pour évaluer le navire, car ces normes représentent des pratiques sûres bien établies et généralement acceptées. Les Normes de construction et le Règlement sur les petits bâtiments de Transports Canada constituent une excellente base pour l'inspection, mais ils présentent un certain nombre de lacunes importantes en ce qui concerne le risque, notamment l'absence de normes relatives aux systèmes de propane, à la détection du monoxyde de carbone ou aux alarmes autres que l'incendie, qui sont tous des sujets de préoccupation pour l'assureur et qui seront généralement exigés par lui pour être assurés. Pour ces domaines, les normes ABYC constituent une excellente base d'évaluation, généralement acceptée. Les normes ABYC fournissent également des détails supplémentaires dans d'autres domaines qui sont utiles pour nuancer l'évaluation.

Il existe cependant un domaine pour lequel les exigences des différentes normes ne fournissent que des indications générales, à savoir la structure du navire. En ce qui concerne les problèmes de structure, l'inspecteur recherchera tout problème structurel susceptible d'affecter l'intégrité structurelle du navire telle qu'elle est généralement abordée par les normes. Pour ce faire, l'inspecteur fera appel à son jugement professionnel, en tenant compte de toutes les mesures appropriées et pertinentes. Un problème qui représente un risque immédiat et grave sera classé comme urgent, tandis que ceux qui représentent une situation qui peut dégénérer en une telle situation ou qui sont associés à un risque moindre seront identifiés avec une cote de risque plus faible. Certaines situations ne peuvent pas être entièrement évaluées avec des techniques non destructives, et l'expert peut également recommander des tests supplémentaires dans ces cas, lorsque le risque est considéré comme suffisamment important.

Dans un passé récent, la plupart des assureurs étaient raisonnablement tolérants à l'égard d'un certain nombre d'éléments de risque identifiés, bien qu'ils aient pu exiger que certains d'entre eux ou tous soient traités dans un certain délai. Cette approche était raisonnable car elle reconnaissait que les navires vivaient dans le monde réel où la dégradation est une réalité. Aujourd'hui, de nombreux assureurs refusent d'assurer le navire s'il y a des problèmes identifiés. Dans cet environnement, l'identification proactive des non-conformités devient importante pour garantir une assurabilité continue.



L'application des normes établies permet d'obtenir une installation sûre, comme ici l'installation électrique qui améliore la sécurité.

En résumé, même si la plupart d'entre nous n'ont pas besoin de connaître à fond les diverses normes et réglementations, il faut néanmoins s'y conformer. Il est raisonnable de supposer (bien que ce ne soit pas toujours exact) qu'un nouveau navire acheté au Canada sera conforme à ces normes et sera marqué comme tel. Certains peuvent également porter un avis indiquant que le navire est conforme aux normes ABYC en vigueur à la date de fabrication. Toutefois, les bateaux plus anciens qui ont été modifiés ou auxquels on a ajouté des éléments, les bateaux importés d'un autre pays ou les bateaux qui ont subi un changement d'utilisation peuvent en fait ne pas être conformes, parfois de façon importante, ce qui peut avoir une incidence considérable sur la sécurité. Les modifications électriques sont peut-être le délit le plus courant, les systèmes de propane et de carburant étant également des domaines courants de non-conformité. De nombreux navires plus anciens peuvent également avoir des systèmes non conformes installés par le constructeur. Dans cette catégorie, les contrevenants les plus courants sont les systèmes électriques à courant alternatif de type domestique, les systèmes au propane et les chauffages au propane qui utilisent l'air interne de la cabine ou qui emploient une veilleuse.

Bien que les normes et les règlements soient utiles pour s'assurer que le navire est construit, entretenu et exploité en toute sécurité et conformément aux diverses législations, il convient de souligner que c'est au propriétaire et à l'exploitant du navire de veiller à la sécurité du navire et de son exploitation.

En fin de compte, il est utile de se familiariser avec les normes et les règlements pour s'assurer que le navire est sûr, assurable et exploité en toute sécurité. L'avis de professionnels connaissant bien les normes est utile à cet égard et devrait certainement être demandé lorsque des modifications sont envisagées. Le retour ultime de cet investissement est la certitude que votre bateau est sûr pour vous et vos proches.

References:

- Small Vessel Regulations, SOR/2010-91: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-2010-91/page-1.html#h-769357>
- Construction Standards, TP1332e: <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/construction-standards-small-vessels-2010-tp-1332-e#wb3>
- Collision Regulations, C.R.C., c. 1416: https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/c.r.c.,_c._1416/page-1.html

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

PICTON CASTLE'S BOSUN SCHOOL SUMMER OF 2022

6TH JUNE - 26TH AUGUST 2022



<https://www.picton-castle.com/bosunschool>

Greetings from the Picton Castle Bosun School in Lunenburg, Nova Scotia!

We're pleased to announce that we're now accepting applications for a new session of the Bosun School in the summer of 2022.

Bosun School is a land-based marine skills development program. It's designed to help people who already have sailing experience learn more about how to look after their vessel. It's not just theory, there's plenty of hands-on practice.

During this summer's session we will cover a variety of topics, including rope work like knots, splices and seizings; coatings and mixtures like paint, grease, varnish and oil; ship and boat caulking; wire work like splicing, parcelling and serving; working aloft safely; lifting heavy gear; and handling small boats under oars, sail and power.

Whether you have your own boat or crew on other peoples' boats, Bosun School will help you gain knowledge and confidence when approaching repairs and maintenance.

Bosun School runs from June 6, 2022 to August 26, 2022. Accommodations and food are provided. Candidates can apply by sending a resume, including sailing experience, along with a cover letter, by email to info@picton-castle.com.

We are trying to reach as many people as we can who have an interest in sailing and boats, so we would greatly appreciate you sharing the two attached graphics on your social media, in your e-newsletter, or on the bulletin board in your club.

If you have any questions, please let us know.

Kind regards

Genevieve

Barque Picton Castle Lunenburg, NS 902-634-9984 www.picton-castle.com