
COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club Magazine



NEWSLETTER

ENG

CLICK HERE

CLICK HERE

INFOLETTRE

FR

CLIQUEZ ICI

CLIQUEZ ICI

258

COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Newsletter

Save the date

End of summer BBQ

Saturday August 27

...

September 10th

Brittany and Phil wedding

...

September 12th

Haul out begins

...

September 24th

FrostBite Race & Chillfest

Table of content



Commodore's corner

As we enter the homestretch of the 2022 boating season, I'd like to take a moment to reflect on the season so far, and to look ahead a few months to our annual general meeting.

After a two year down period in response to restrictions resulting from COVID, your Collins Bay Yacht Club has hit the restart button. Club membership has rebounded to approach the pre COVID level. Several very successful social events have been held, as have a couple of yacht club-sponsored cruises. There is still a certain level of apprehension and caution regarding the conditions under which some people feel comfortable when it comes to social interaction, and this is to be expected. However, on the whole, many club members have demonstrated an eagerness to re-engage with the club. This is extremely encouraging.



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>

The CBYC sailing school has also experienced a successful restart. Thanks to invaluable support from the marina management, and to the dedication of the school director, the school administrator and the school operations manager, the school is having a very successful season. A good group of instructors has been acquired and each session has been fully subscribed. It is very rewarding to see a new generation of sailors taking to the boats and experiencing the joy of being on the water and experiencing the satisfaction of developing new skills and friendships.

We are very fortunate that a club member has stepped forward to take on the role of sailing school director for next season. We are still exploring what type of school our yacht club is able to support going forward and there will be more information regarding this at the annual general meeting. As yet, we do not have any candidates for the roles of Commodore and Vice Commodore. As you can appreciate, it is impossible for your yacht club to move forward in the absence of incumbents in key leadership positions.

The annual general meeting in November will be here before we know it. If your circumstances permit, I encourage you to consider stepping forward to fill key club executive roles. This summer has seen great progress in our return to more “normal” times. I hope that active participation on your yacht club’s management and direction will become part of your new “normal” as the future of our club is mapped out and implemented.

Bill Amirault

CBYC Commodore

From the Helm

Enjoying your summer !

We hope you have been enjoying your summer. It has certainly been a hot, dry summer making some great days on the water.

Winter storage confirmations have been mailed out and the haul out calendar is on the website. Haul out begins Monday September 12th. Please let the office know your preferred haul out date as soon as possible as dates fill up quickly. It may not be possible to change your booked haul out date as the schedule is jam packed. If you don't need winter storage, please let us know right away so we can offer the spot to our lengthy wait list. If you have any questions, contact Lori

September 10th is our daughter Brittany and her fiancée, Phil's wedding day at the marina! The ceremony will take place on the break wall and the reception on the lawns. We are very excited for this great couple to start their new lives here with us at the marina! Some areas will be blocked off prior to the day to help with the set up. Please note, we will not be able to de-step masts the weekend before September 10th to prepare the venue for the big day! Thank you for your patience, help and support for the couple!

After 2 years of no cruises, the Civic weekend cruise was a huge success! 13 boats participated with both seasoned cruisers and new cbyc'ers enjoying the weekend together!

*Note- Fall hours begin Tuesday September 6th, daily 9-5 for the fuel dock and office.



Images of Civic Day Cruise



SAILING SCHOOL & RACE

END OF SUMMER
27TH
AUGUST *5 pm*



CBYC SAILING SCHOOL AND RACERS
INVITE YOU (ONE AND ALL)
TO AN END OF SUMMER BBQ

From the editor

You might wondering if I do the translation myself from English to French or vice-versa. No I don't. I use DeepL Translator. Deep L for deep learning in IA. I like this website/app. I use the free version. It is very useful for me while I prepare the mixer even though I respect very much the job of a pro translator. My brother and some friends do this for living.

PS I don't want to use Google or any of GAFAM applications, by principle.

Though I confess that I am an Apple guy.



Gilles Brunet

Mixer Editor

Last four editions...



Mentorship Program

The mentorship program has started to see some use with a couple of mentor requests coming in. For the program to be successful, we require both mentors willing to assist and people requesting assistance. The areas covered by the Mentorship Programs are currently as follows:

1. Basic boat maintenance
2. Seamanship and boat handling
3. Marine electronics
4. Info on local cruising areas
5. Racing and interpreting the rules

There are no doubt more areas of expertise that the Mentorship Program can delve into, however for that to happen, we need the membership to reach out and ask. Fill out the mentorship request form at the following location:

<http://collinsbaymarina.com/cbyc/mentorship-program/>

If you want other areas for the program to expand into, or are willing to lend a hand with one or more the above areas please reach out to the Mentorship coordinator at: mentorship@collinsbayyachtclub.ca.

Peter Desroches, Mentorship Coordinator





One commodore, two sailboats...

Bravo Bill and Darlene for your new Catalina 320 Luffin' Life!

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

Mayday with DSC ?

In a distress situation, your DSC marine radio, if ideally capable of giving LAT/LON coordinates, can transmit the MAYDAY call on channel 70 or 2187,5 khz.

Select the type of distress from the menu provided if one exists, lift the red safety flap, and press the distress button for 3 to 5 seconds or until the display changes to acknowledgement mode. The DSC radio will automatically transmit a distress alarm on VHF 70 or MF 2187,5 every 3.5 to 4.5 seconds until a digital acknowledgement is received or the distress situation is cancelled.

On ships or at Coast Guard stations, radios that receive a distress signal will emit an audible alarm to alert operators and then switch to channel 16 or 2182 kHz so that operators can hear the distress call and the accompanying voice message.

If the radio that initiated the distress signal is not connected to a navigation device or does not have a built-in GPS, the operator must manually enter the LAT/LON coordinates of the boat position and the time of the call.

Remember that DSC frequencies do not allow for verbal communication and not all boats have DSC beacons. Therefore, once a distress alarm has been initiated by pressing the red button, you must select either VHF 16 or MF 2182khz to make a Mayday call. Most radios with DSC will automatically go to verbal distress channels. Check your radio's manual.

Source: Cours de radio Marine. CPS-EPC

Do not forget that your marine radio needs a licence (\$25.84) if used outside of Canada.

Gilles on Garuda with my new call sign: CFA3796



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
East Tested, Eastern Approved



Canadian Power and Sail
Boating Courses

Click [here](#) to register

A Visit to the Neighbours

After a couple of years of postponement because of, well, reasons, we finally completed a trip to parts of the south shore of Lake Ontario, most of which were new to us. If you're interested in doing a similar trip and would like some ideas, perhaps our experiences will be helpful to you.

Unlike some articles of this nature, this will be something of a travelogue about the places we visited, with no comments on the sailing conditions and experiences. Read to the end to find out why.

We visited:

Amherst Island. Rather than going around the end we wanted to cross the lake directly, so we spent the first night at anchor in Long Point Bay on the south shore of Amherst, anticipating an early start the next morning. It's not a commonly used anchorage because it's wide open to the southwest, but with light northerlies it was perfect. When going in you need to watch the chart and the depth sounder to avoid the shallow areas, but with that in mind you can get quite deep into the bay. A pleasant spot for the night.

Sodus Bay. Reciprocal docking at the Sodus Bay Yacht Club is an option, but we chose to stay at Katlynn Marine because a member of our other sailing club docks there and we wanted to say hello. It's a well equipped marina with customer lounge, laundry and kitchenette, chandlery, and full repair facilities. With the fairly low water levels it was a bit tight getting in - and we only draw four feet - and we had to hang the fenders high to meet their fixed docks. Sodus itself is a pleasant summer vacation spot with everything you would expect and more. The lighthouse museum is definitely worth a visit, as is the beach by the breakwater, created by a clever "shoreline recovery" system. There are restaurants and bars for every taste. You could also anchor in Sodus Bay if you want to get away from the crowds.

Little Sodus Bay. The town of Fair Haven has long been a "summer place" for well-off New Yorkers and it shows. The bay is lined with immaculate summer homes and has plenty of boating

activity. After two nights in a marina we chose to anchor for the night - Meadow Cove seems to be the preferred spot; we shared it with a couple of other boats. That's pretty close to its full capacity. We took the dinghy into Fair Haven Yacht Club to say hello and fell right into their Friday evening get-together. We were immediately offered food and drink, and strongly encouraged to bring our boat over and stay at the club. Even though we chose to remain at anchor they assured us we would be welcome to use showers and other facilities if we needed them. We will definitely plan another trip to FHYC.

Henderson Harbor and area. Anyone who knows Henderson Harbor Yacht Club knows that they are a very welcoming group and, with friends who sail out of the club, it's practically a home away from home for us. We arrived the evening of the annual Commodore's dinner (and 75th anniversary of the club) and our friends managed to get us tickets, so we were in the thick of things. Our daughter and her partner rearranged their vacation itinerary to meet us there for a couple of days, and we checked out the anchorage in Whites Bay, a short distance from Henderson Harbor. It's a beautiful, quiet, well protected anchorage - highly recommended. We also took a tour up to Chaumont Bay and anchored at Long Point State Park for lunch and a swim before returning.

Cape Vincent. Another spot that was new to us, Cape Vincent charmed us with its tree-lined streets and relaxed atmosphere. The village dock was pretty high with the low-ish water level: fenders were between the dock and the toe rail. Note that there are no facilities on the dock. It is also possible to tie up at the Fisheries dock a bit farther east, and I have heard but can't confirm that public toilets are available in a nearby museum.

Amenities in town are all close to the dock and include a surprisingly good grocery store for such a small village as well as three or four restaurants. We can recommend the Cape Vincent Brewing Company for its excellent beers and casual dining, and Ann's Fishermans Fare for a friendly welcome and a hearty breakfast.

And, one of the pleasures of cruising, we bumped into friends from Henderson Harbor on the dock. "And how were the winds?", you ask. "What sails did you use? What conditions did you encounter?"

Short answer: we used 80 liters of diesel. Maybe August isn't the right month for a trip like this, but at this rate we might consider selling the sailboat and buying a trawler. Okay, I'm not really serious, I think ...


The area from Sodus to Henderson is a very different environment from that around Collins Bay: a few harbours with very little in between them, and no anchorages along the shore except in the bays I mentioned. Once you hit Henderson and go farther east it becomes more familiar, with a variety of islands and anchorages offering interesting cruising grounds. And we still have to plan a trip to Rochester - friends are expecting us.

As part of the club's new mentorship program, I have offered to provide what information I'm able to on local cruising grounds and anchorages so, if it wasn't already obvious, you're welcome to get in touch if you would like more information about any of these places. Smooth sailing.

George Dew
s/v Melba J



Henderson Harbor Yacht Club



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

Learning to resonate

Interview with the sociologist Hartmut Rosa
From Paul Journet - Lapresse+

"Have you ever been secretly disappointed when you returned from an expensive trip that was supposed to be perfect? Or have you been moved by a banal piece of sky you saw through your windshield?"

Hartmut Rosa thinks he knows why. "The more we try to control the world, the more it escapes us," summarizes the German sociologist.

Winner of the Erich Fromm Prize, patron of the UNESCO Chair on Philosophy with Children, Rosa was listed among Philosophie Magazine's "21 Thinkers to Read in 2021".

For a German sociologist, Rosa is very accessible. He is suspicious of theorists who elucidate concepts that do not light any flame, even in themselves. He prefers the great questions experienced by all. Like the relationship to time, to work, to life.

For 30 years, he has been criticizing the frenetic agitation of daily life and the loss of interiority. The pandemic has reinforced his theses. He is a mature thinker for his time.

I read some of his books last winter. To my surprise, he agreed to talk to me by Zoom from his office at Friedrich-Schiller University. The appointment had to be made a month in advance. The man is true to his theories: he does not overload his schedule.

His diction is slow and precise. He is always looking for the right word, with an embarrassed pleasure when the formula satisfies him. "

Read the end of the interview [here](#).

Suggestions for reading:



Blast from the Past

A Rude Awakening (Aug 1995, #67)

Finally, the day had arrived. The plans had all been made and put over a couple of times due to work commitments, but at last everyone was able to make it.

Myself and four friends had been planning this cruise for a while, but because one or more had cancelled out it we had postponed each time. Partly out of exasperation and partly as a ploy to get everyone together, a final date was set. All who could make it would, and anyone who couldn't would wish he had when the tall tales of the cruise were finally told.

We gathered at Collins Bay at 0900 on 14 July and with the bride's help all gear was stowed on Stardust IV. I don't know where Susan finds the space, but everything found a place. We left the dock at 0930 and motored to the entrance of Collins Bay. A good breeze was up and we set sail for Cape Vincent, the first stop on our 3 day cruise. It was our intention to make Cape Vincent our first port on Friday, July 14 and after provisioning and reporting to immigration, we would continue on to Clayton where we would stay the night. The second day would see us return to Confederation Basin and a barbeque at a friend's home on Cartwright Point and finally, on the third day sail back to Collins Bay.

The sail to Cape Vincent was terrific, a close reach all the way to the shipping channel and a run to the town dock. The day and conditions were perfect to take someone out on a sailboat for the first time as I was doing with my friends that day. We reached Cape Vincent at 1245 hrs. completed our provisioning, reported to the local immigration office and departed for Clayton, downriver at 1345 hrs. Spirits were high and the uninitiated marvelled at how they were enjoying the trip. We made Clayton at 1645 hrs and tied up at the town dock. Due to the lack of space available on the leeward side of the dock, Stardust IV was made secure on the windward side in a dying breeze.

After enjoying some of the native nocturnal rituals at one of the local watering holes, and devouring a barbequed steak, done to perfection on Stardust IV's go-fast stem rail barbeque, we settled down for our first night aboard. The first hint of something out of the ordinary occurred when the two lads who had chosen to sleep in the cockpit were awakened by a few drops of rain. No sooner were they down below when all hell broke loose. The wind rose to a deafening roar and pounded Stardust IV unmercifully. Bodies were pitched around as if weightlessness had suddenly replaced all influences of gravity in the cabin. The forward hatch was violently ripped off the foredeck as Stardust IV pitched and rolled. Lifelines on the port side could be seen hanging in a tangled mess as the violence continued. Everyone remained on board to ride out the storm save one who sought sanctuary ashore.

The winds eased and we thought that the storm had passed when, without warning, round two began. The violence continued as we sat, braced against the inside of the cabin, riding out the second blast which lasted, it seemed, an eternity. Finally, to our relief, the roaring winds subsided and we were able to go safely ashore and survey the damage.

At first light we inspected Stardust IV and found scrapes on her portside hull, lifeline and stanchion damage to the portside, a missing hatch cover and sailbag and damage to the foresail that had been left bagged on the foredeck. The Atomic Four was fired up and no strange noises were heard when it was slipped into gear.

A tour of Clayton revealed the extent of the damage caused by the 80-90 mph winds that had struck the riverside village. Rooftops had been blown off several buildings and numerous trees were uprooted, blocking several of the village streets. Emergency crews and volunteers were hard at work cleaning up the mess left by the devastating winds.

It was decided that we would continue on to Kingston as planned and while underway discuss our next move. At 0930 hrs we cast off and headed back to Kingston under power. After transiting the "Forty Acres" and leaving Howe Island astern, sails were again hoisted for an exhilarating sail to Kingston Harbour. Stardust looked lopsided as the damaged lifelines and stanchions had been removed and stowed below. The wind came from the north and gave us a beam reach toward home.

During the course of our return from Clayton a vote was taken on continuing with our cruise or cutting it short to return directly to Collins Bay. I was outnumbered, understandably, and we continued back to Collins Bay, cutting our trip short by a day.

Considering what had happened and the rough ride we'd had at the dock, I was willing to concede that the inexperienced crew deserved a break. We'd had two great days of sailing which, unfortunately, was punctuated by a rather rude awakening. None the less, knowing my friends extremely well, our little adventure would be the topic of many conversations to come while imbibing in a pint around the hearth during the frosty winter evenings of the months that lay ahead.

Carmen E. Knapp - Skipper Stardust IV

Submitted by Robert van Dyk CBYC Historian

On the Social Front

It seems we have blinked and the summer is quickly disappearing. Hoping you've all been able to make the most of the warmer days be it sailing or checking off those endless boat projects.

Our next CBYC Social event will be a Chillfest on Saturday 24 Sept. following the FrostBite Race. Watch for additional details to be shared via flyer, the CBYC Events Calendar and at the marina & clubhouse bulletin boards



April Skaling, [Social Chair](#)

Boat Porn

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



Do not trust your eyes...

By Gilles Brunet

Green Mix

The Mediterranean is overheating!

An "exceptional phenomenon" makes the water temperature rise to 30°C.

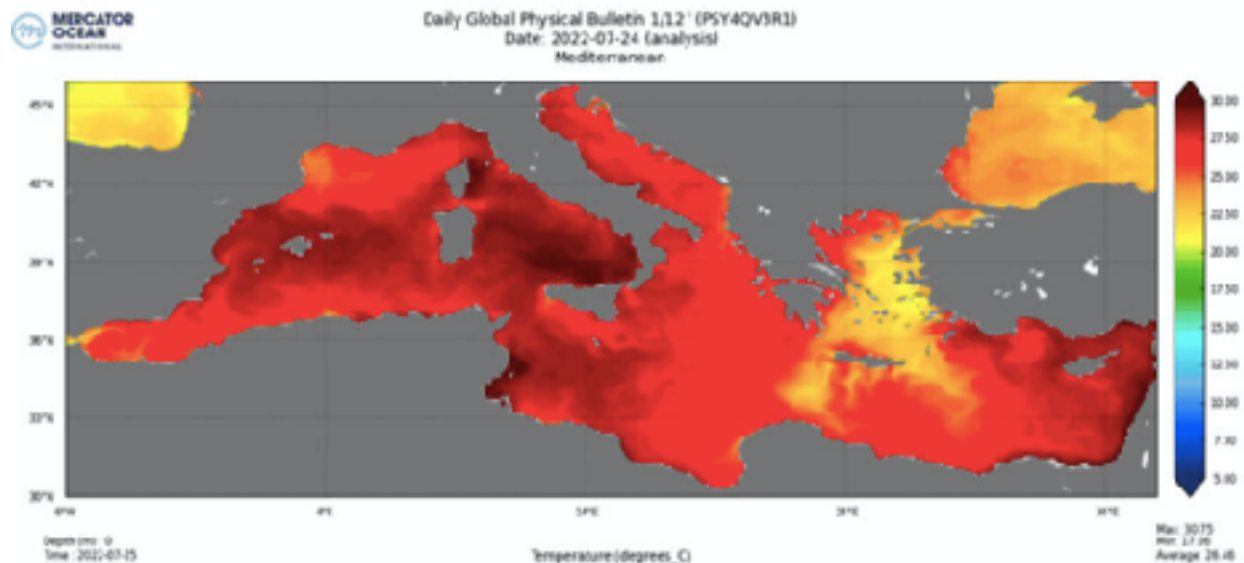
From Audrey Pilon-Topkara, La Presse+

The Mediterranean Sea has been overheating for several weeks. Surface water temperatures are reaching exceptional levels, 4 to 5°C above normal. Experts are concerned about the possible repercussions of this phenomenon on marine life ... and human.

"From the Balearic Sea to Sardinia, as well as east of Corsica and the entire Tyrrhenian Sea, exceptional surface temperatures of between 28 and 30 °C have been observed," reports Mercator Océan International.

Read the end of the article [here](#).

Gilles Brunet



Cooking On Board

Chicken and orzo with cherry tomatoes



Preparation : 10 mins
Cooking: 20 mins

Ingredients

- 15 ml (1 tbsp.) dried oregano
- 15 ml (1 tbsp.) mild smoked paprika
- 15 ml (1 tbsp.) olive oil
- 4 boneless skinless chicken thighs (about 1 lb or 450 g)
- 1 small onion, chopped (125 ml or ½ cup)
- 15 ml (1 tbsp.) minced jar garlic (or 3 cloves, finely chopped)
- 500 ml (2 cups) chicken broth
- 375 ml (1 ½ cups) orzo
- 30 ml (2 tbsp.) balsamic vinegar
- 375 ml (1 ½ cups) cherry tomatoes halved
- 60 ml (¼ cup) fresh basil leaves
- 60 ml (¼ cup) crumbled light feta cheese

Preparation

- In a non-stick skillet, off the heat, combine the oregano, paprika and oil. Add the chicken and toss well to coat with the spice mixture.
- Add onion and garlic and heat over medium-high heat. Cook the chicken for 3 minutes on each side or until golden brown.
- Stir in broth, orzo and vinegar. Using a wooden spoon, mix well to dislodge cooking juices from the bottom of the pan.
- Bring to a boil. Cover, reduce to low heat and cook for 10 minutes.
- Just before serving, stir in the tomatoes and garnish with basil and feta.

Maryse Beaupré - Dream Weaver



774 Baker Crescent, Kingston, ON

The Tech Corner

A solar panel efficiency calculator for iPhone

Do you want to know and understand how is calculated the efficiency of a solar panel?

I prepared this little calculator to help you define the real efficiency of a new panel.

First, the STC standard defines the power of a theoretical solar panel as follows:

-1000W/M² PERPENDICULAR SUNSHINE (NOON WITHOUT SWEAT IN ECUADOR)

-AIR TEMPERATURE OF 25°C

-AIR/MASS COEFFICIENT: 1.5

An ideal panel of 1 square meter would produce 1000W and would have a maximum efficiency of 100%. In practice the best panels today have an efficiency of 22% so they produce 220W at noon at the equator with a perfectly perpendicular orientation.

OUF! This is not exactly the case on our sailboats. A panel with a higher efficiency can therefore be smaller for the same power.

If you bought a 240W panel for example, it will not give you exactly 240W because you are not at the equator at noon at 25°C ...

If it is badly ventilated it can lose 30%. It goes down fast.

Keep it clean, and as perpendicular to the sun as possible.

My little app here helps you calculating the efficiency of your panel (when it was brand new. It can lose 1% efficiency per year.)

First you enter the dimensions of the panel (orange field), then the nominal power as advertised by the manufacturer (green field) and it gives you the efficiency in the red field according to the STC definitions.



Please consult the EXPL tab for more informations and the AMP/h tab for a quick evaluation of the number of amp/hour you will get here in Ontario/Quebec with this panel:



You must first install the Claris application in the Appstore called FileMakerGo 19 which is free. Save and open my downloadable fmp12 file [here](#) in the app. Claris does not yet offer this app for Android. Sorry about that.

Gilles Brunet - Garuda

Little Tricks to Save Big Dollars on Your Boat

Read this [article](#) from iNavX, it provides interesting tricks to save money. I found one very interesting; 'Find Your RPM Sweet Spot on your engine'.

'An engine running at wide open throttle can easily burn two to three times the fuel (or more) as one at half throttle. But the incremental gain in speed isn't all that much higher for some boats, especially displacements hulls like sailboats and trawlers.'

Visit this site for a nice demonstration of this fact: <https://www.boat-fuel-economy.com>

Gilles on Garuda



The 2021/2022 Executive Committee

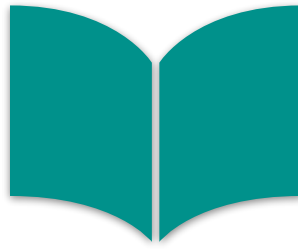
Board Position	Name	Boat (dock)	Email*
Commodore	Bill Amirault	Aslan (C10)	commodore@
Vice Commodore	Jean White	Moon Shadow (B08)	vicecommodore@
Past Commodore			pastcommodore@
Secretary	Claudia Stevenson	Tamara C (C20)	secretary@
Treasurer	Jacque MacKinnon	Bittern (E22)	treasurer@
Fleet Captain	Phil Morris - Peter DesRoches	Wavelength (C18) Long Gone (E18)	fleet@
Cruise Chair	Peter MacKinnon	Bittern (E22)	cruise@
Membership Chair	George Dew	Melba J (D13)	membership@
Social Chair	April Skaling	Long Gone (E18)	social@
Clubhouse Chair	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	house@
Race Chair	Bruce Anderson	Sielu Lintu & Investors Group (C29)	race@
Sailing School Dir.	Richard Dickson	Windsome (E30)	schooldirector@
Newsletter Editor	Gilles Brunet	Garuda (C23)	mixer@
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	helm@collinsbaymarina.com

Also our subcommittees

Sailing School Admin.	Darlene Amirault	Aslan (C10)	school@
Sailing School OPS Mgr.	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	schoolops@
Club Historian	Robert van Dyk		history@
Webmaster	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	cbyc@
Women's Sailing Chair			Womens.sailing@
Sailing School Keelboat manager	Richard Dickson	Windsome (E30)	keelboat.program@

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

Lexique French / English



Click below to animate/Cliquez pour animer



COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Infolettre

Date retenir

BBQ fin de l'été

Samedi 27 août

...

10 septembre

Mariage de

Brittany et Phil

...

12 septembre

Début sorties de l'eau

...

24 septembre

Course FrostBite & Chillfest

Table des matières

Voix Hors-
champ avec
epub



Le Commodore

Alors que nous entrons dans la dernière ligne droite de la saison de navigation de 2022, j'aimerais prendre un moment pour réfléchir à la saison jusqu'à présent, et pour nous projeter quelques mois en avant de notre assemblée générale annuelle.

Après une période de ralentissement de deux ans en réponse aux restrictions découlant du COVID, votre Collins Bay Yacht Club a appuyé sur le bouton de redémarrage. Le nombre de membres du club a rebondi pour se rapprocher du niveau d'avant la loi COVID. Plusieurs événements sociaux très réussis ont été organisés, ainsi que quelques croisières parrainées par le yacht club. Il y a encore un certain niveau d'appréhension et de prudence quant aux conditions dans lesquelles certaines personnes se sentent à l'aise lorsqu'il s'agit d'interaction sociale, et c'est normal. Cependant, dans l'ensemble, de nombreux



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>

membres du club ont montré qu'ils étaient désireux de se réengager dans le club. C'est extrêmement encourageant.

L'école de voile du CBYC a également connu un redémarrage réussi. Grâce au soutien inestimable de la direction de la marina, et au dévouement du directeur de l'école, de l'administrateur de l'école et du responsable des opérations de l'école, l'école connaît une saison très réussie. Un bon groupe d'instructeurs a été acquis et chaque session a été entièrement souscrite. Il est très gratifiant de voir une nouvelle génération de marins prendre le bateau et éprouver la joie d'être sur l'eau et la satisfaction de développer de nouvelles compétences et amitiés.

Nous avons la chance qu'un membre du club se soit proposé pour assumer le rôle de directeur de l'école de voile pour la saison prochaine. Nous sommes toujours en train d'explorer quel type d'école notre club de voile est capable de soutenir à l'avenir et il y aura plus d'informations à ce sujet lors de l'assemblée générale annuelle. Pour l'instant, nous n'avons pas de candidats pour les rôles de Commodore et Vice Commodore. Comme vous pouvez le comprendre, il est impossible pour votre yacht club d'aller de l'avant en l'absence de titulaires aux postes clés de direction.

L'assemblée générale annuelle de novembre sera là avant que nous le sachions. Si votre situation vous le permet, je vous encourage à envisager de vous porter candidat pour occuper les principaux postes de direction du club. Cet été, nous avons fait de grands progrès dans notre retour à une vie plus "normale". J'espère que la participation active à la gestion et à la direction de votre yacht-club fera partie de votre nouvelle "normalité" au fur et à mesure que l'avenir de notre club sera tracé et mis en œuvre.

Bill Amirault

CBYC Commodore

De notre Gouverne

Profitez de votre été !

Nous espérons que vous avez profité de votre été. L'été a été chaud et sec, ce qui a donné lieu à de belles journées sur l'eau.

Les confirmations d'entreposage d'hiver ont été envoyées par la poste et le calendrier de sortie est sur le site Web. Le transport commence le lundi 12 septembre. Veuillez informer le bureau de votre date de sortie préférée le plus tôt possible, car les dates se remplissent rapidement. Il se peut qu'il ne soit pas possible de changer la date de sortie que vous avez réservée, car le calendrier est très chargé. Si vous n'avez pas besoin de l'entreposage d'hiver, veuillez nous en informer immédiatement afin que nous puissions offrir la place à notre longue liste d'attente. Si vous avez des questions, contactez Lori.

Le 10 septembre est le jour du mariage de notre fille Brittany et de son fiancé, Phil, à la marina ! La cérémonie aura lieu sur le mur de séparation et la réception sur les pelouses. Nous sommes très heureux que ce couple formidable commence sa nouvelle vie avec nous à la marina ! Certaines zones seront bloquées avant le jour de la cérémonie pour faciliter l'installation. Veuillez noter que nous ne serons pas en mesure de démonter les mâts le week-end précédant le 10 septembre afin de préparer le site pour le grand jour ! Merci de votre patience, de votre aide et de votre soutien au couple !

Après 2 ans sans croisière, la croisière du week-end du Civic a été un grand succès ! 13 bateaux ont participé avec des croisiéristes expérimentés et des nouveaux membres du CBC qui ont apprécié le week-end ensemble !

*Note : Les horaires d'automne débutent le mardi 6 septembre, tous les jours de 9 à 17 heures pour le quai de ravitaillement et le bureau.

Gerry et Lori



Photos de la croisière Civic Day



SAILING SCHOOL & RACE

END OF SUMMER
27TH
AUGUST *5 PM*



CBYC SAILING SCHOOL AND RACERS
INVITE YOU (ONE AND ALL)
TO AN END OF SUMMER BBQ

Le mot du rédacteur

Vous vous demandez peut-être si je fais moi-même la traduction de l'anglais au français ou vice-versa. Non, je ne le fais pas. J'utilise DeepL Translator. Deep L pour l'apprentissage profond en IA. J'aime ce site/application. J'utilise la version gratuite. Elle m'est très utile lorsque je prépare le mixage, même si je respecte beaucoup le travail d'un traducteur professionnel. Mon frère et quelques amis font cela pour vivre.

PS Je ne veux pas utiliser Google ni aucune des applications GAFAM, par principe.

Bien que je confesse que je suis un gars d'Apple.

Gilles

Rédacteur du MIXER



Les quatre dernières éditions:



Program de Mentorat

Le programme de mentorat a commencé à être utilisé et quelques demandes de mentorat ont été reçues. Pour que le programme soit efficace, nous avons besoin à la fois de mentors prêts à aider et de personnes demandant de l'aide. Les domaines couverts par le programme de mentorat sont actuellement les suivants :

1. Entretien de base du bateau
2. Matelotage et maniement du bateau
3. Électronique marine
4. Informations sur les zones de croisière locales
5. Les courses et l'interprétation des règles

Il y a sans doute d'autres domaines d'expertise que le programme de mentorat peut approfondir, mais pour cela, il faut que les membres se manifestent et demandent. Remplissez le formulaire de demande de mentorat à l'endroit suivant : <http://collinsbaymarina.com/cbyc/mentorship-program/>

Si vous souhaitez que le programme s'étende à d'autres domaines, ou si vous êtes prêt à donner un coup de main dans un ou plusieurs des domaines ci-dessus, veuillez contacter le coordinateur du mentorat à l'adresse suivante : mentorship@collinsbayyachtclub.ca.

Peter Desroches, Mentorship Coordinator



Appel MAYDAY avec ASN (DSC)

Dans une situation de détresse, votre radio marine ASN, idéalement capable de donner des coordonnées LAT/LON, peut transmettre l'appel MAYDAY sur le canal 70 ou 2187,5 khz.

Sélectionnez le type de détresse dans le menu prévu à cet effet s'il existe, soulevez le volet de sécurité rouge et appuyez sur le bouton de détresse pendant 3 à 5 secondes ou jusqu'à ce que l'écran passe en mode d'acquiescement. La radio ASN transmet automatiquement une alarme de détresse sur la voie VHF 70 ou MF 2187,5khz toutes les 3,5 à 4,5 secondes jusqu'à ce qu'un accusé de réception numérique soit reçu ou que la situation de détresse soit annulée.

À bord des navires ou dans les stations des garde-côtes, les radios qui reçoivent un signal de détresse émettent une alarme sonore pour alerter les opérateurs, puis passent sur le canal 16 ou 2182 kHz pour que les opérateurs puissent entendre l'appel de détresse et le message vocal qui l'accompagne.

Si la radio qui a lancé le signal de détresse n'est pas connectée à un appareil de navigation ou n'a pas de GPS intégré, l'opérateur doit saisir manuellement les coordonnées LAT/LON de la position du bateau et l'heure de l'appel.

N'oubliez pas que les fréquences ASN ne permettent pas la communication verbale et que tous les bateaux ne sont pas équipés de balises ASN. Par conséquent, une fois qu'une alarme de détresse a été déclenchée en appuyant sur le bouton rouge, vous devez sélectionner la VHF 16 ou la MF 2182khz pour lancer un appel Mayday. La plupart des radios avec ASN passent automatiquement sur les canaux de détresse verbale. Consultez le manuel de votre radio.

Source: Cours de radio Marine. CPS-EPC

N'oubliez pas que votre radio marine a besoin d'une licence (25.84\$ annuel) si elle est utilisée en dehors du Canada.

Gilles sur Garuda avec mes nouvelles lettres d'appel: CFA3796

Une visite chez les voisins

Après quelques années de report pour diverses raisons, nous avons finalement effectué un voyage dans certaines parties de la rive sud du lac Ontario, dont la plupart étaient nouvelles pour nous. Si vous êtes intéressé à faire un voyage similaire et que vous souhaitez avoir des idées, peut-être que nos expériences vous seront utiles. Contrairement à certains articles de cette nature, il s'agit d'un récit de voyage sur les endroits que nous avons visités, sans commentaires sur les conditions de navigation et les expériences. Lisez jusqu'à la fin pour savoir pourquoi.

Nous avons visité:

Amherst Island. Nous avons donc passé la première nuit au mouillage dans la baie de Long Point, sur la rive sud d'Amherst, en prévision d'un départ matinal le lendemain matin. Ce n'est pas un mouillage très utilisé parce qu'il est largement ouvert au sud-ouest, mais avec des vents légers du nord, c'était parfait. En entrant, vous devez surveiller la carte et le sondeur pour éviter les zones peu profondes, mais si vous gardez cela à l'esprit, vous pouvez vous enfoncer assez profondément dans la baie. Un endroit agréable pour la nuit.

Sodus Bay. L'accostage réciproque au Sodus Bay Yacht Club est une option, mais nous avons choisi de rester à Katlynn Marine parce qu'un membre de notre autre club de voile y accoste et que nous voulions lui dire bonjour. C'est une marina bien équipée avec un salon pour les clients, une laverie et une kitchenette, un magasin d'accastillage et des installations de réparation complètes. Avec les niveaux d'eau assez bas, il était un peu difficile d'entrer - et nous ne tirons que quatre pieds - et nous avons dû accrocher les défenses en hauteur pour rencontrer leurs quais fixes. Sodus est un agréable lieu de vacances estivales, avec tout ce que l'on peut attendre et plus encore. Le musée du phare vaut vraiment la peine d'être visité, tout comme la plage près du brise-lames, créé par un astucieux système de "récupération du littoral". Il y a des restaurants et des bars pour tous les goûts. Vous pouvez également jeter l'ancre dans la baie de Sodus si vous souhaitez vous éloigner de la foule.

Little Sodus Bay. La ville de Fair Haven a longtemps été un "lieu d'été" pour les New-Yorkais aisés et cela se voit. La baie est bordée de maisons d'été immaculées et les activités nautiques y sont nombreuses. Après deux nuits dans une marina, nous avons choisi de jeter l'ancre pour la nuit - Meadow Cove semble être l'endroit préféré ; nous l'avons partagé avec deux autres bateaux. C'est assez proche de sa pleine capacité. Nous sommes entrés en canot pneumatique dans le Fair Haven Yacht Club pour dire bonjour et nous

sommes tombés directement dans leur réunion du vendredi soir. On nous a immédiatement proposé de la nourriture et des boissons, et on nous a fortement encouragés à amener notre bateau et à rester au club. Même si nous avons choisi de rester à l'ancre, ils nous ont assuré que nous serions les bienvenus pour utiliser les douches et autres installations si nous en avons besoin. Nous allons certainement planifier un autre voyage au FHYC.

Henderson Harbor and area. Tous ceux qui connaissent le Henderson Harbor Yacht Club savent qu'il s'agit d'un groupe très accueillant et, avec les amis qui naviguent au club, c'est pratiquement une maison loin de la maison pour nous. Nous sommes arrivés le soir du dîner annuel du Commodore (et du 75^e anniversaire du club) et nos amis ont réussi à nous obtenir des billets, nous étions donc au cœur de l'action. Notre fille et son compagnon ont réorganisé leur itinéraire de vacances pour nous retrouver là-bas pendant quelques jours, et nous avons jeté un coup d'œil au mouillage de Whites Bay, à une courte distance de Henderson Harbor. C'est un mouillage magnifique, tranquille et bien protégé - fortement recommandé. Nous avons également fait un tour jusqu'à Chaumont Bay et avons jeté l'ancre au Long Point State Park pour déjeuner et nous baigner avant de rentrer.

Cape Vincent. Autre endroit nouveau pour nous, Cape Vincent nous a charmés avec ses rues bordées d'arbres et son atmosphère détendue. Le quai du village était assez haut avec le niveau d'eau assez bas : des défenses étaient placées entre le quai et la rambarde de pied. Notez qu'il n'y a pas d'installations sur le quai. Il est également possible de s'amarrer au Fisheries dock, un peu plus à l'est, et j'ai entendu dire, sans pouvoir le confirmer, que des toilettes publiques sont disponibles dans un musée voisin. Les commodités en ville sont toutes proches du quai et comprennent une épicerie étonnamment bonne pour un si petit village ainsi que trois ou quatre restaurants. Nous pouvons recommander la Cape Vincent Brewing Company pour ses excellentes bières et sa cuisine décontractée, et Ann's Fishermans Fare pour son accueil chaleureux et son copieux petit-déjeuner. Et, l'un des plaisirs de la croisière, nous avons croisé des amis de Henderson Harbor sur le quai. "Et comment étaient les vents ?", demandez-vous. "Quelles voiles avez-vous utilisées ? Quelles conditions avez-vous rencontrées ?"

Réponse courte : nous avons utilisé 80 litres de diesel. Le mois d'août n'est peut-être pas le bon mois pour un tel voyage, mais à ce rythme, nous pourrions envisager de vendre le voilier et d'acheter un bateau à moteur. Bon, je ne suis pas vraiment sérieux, je pense ...

La zone allant de Sodus à Henderson est un environnement très différent de celui qui entoure Collins Bay : quelques ports avec très peu d'espace entre eux, et aucun mouillage le long de la côte, sauf dans les baies que j'ai mentionnées.


Une fois que vous atteignez Henderson et que vous vous dirigez plus à l'est, l'environnement devient plus familier, avec une variété d'îles et de mouillages offrant des terrains de croisière intéressants. Et nous devons encore planifier un voyage à Rochester - des amis nous attendent.

Dans le cadre du nouveau programme de mentorat du club, j'ai offert de fournir les informations que je peux sur les lieux de croisière et les mouillages locaux, donc, si ce n'était pas déjà évident, vous êtes invités à me contacter si vous souhaitez obtenir plus d'informations sur l'un de ces endroits. Bonne navigation.


George Dew
s/v Melba J



Henderson Harbor Yacht Club




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
1-880-268-4186



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.



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




**Kingston Sailing
Charters**

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




YACHT EQUIPMENT, SWAGING & RIGGING

DAVID WILBY
wilby@marineoutfitters.ca
(613) 634-1900
East Coast, Eastern Approval



Canadian Power and Sail
Boating Courses

Click [here](#) to register



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

Apprendre à résonner

Entrevue avec le sociologue Hartmut Rosa
De Paul Journet - Lapresse+

«Avez-vous déjà été secrètement déçu au retour d'un coûteux voyage censé être parfait ? Et avez-vous au contraire été ému par un banal morceau de ciel entrevu à travers votre pare-brise ?

Hartmut Rosa pense savoir pourquoi. « Plus on essaie de contrôler le monde, plus il nous échappe », résume le sociologue allemand.

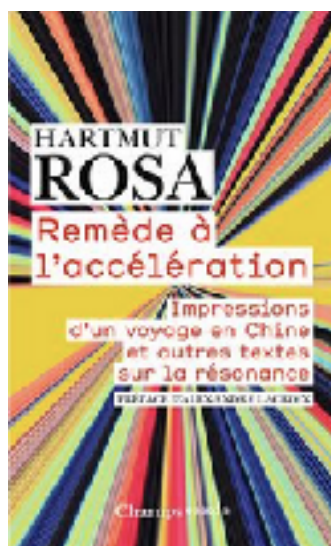
Lauréat du prix Erich Fromm, parrain de la chaire de l'UNESCO sur la philosophie avec les enfants, Rosa figurait parmi les « 21 penseurs à lire en 2021 » de Philosophie Magazine.

Pour un sociologue allemand, Rosa est très accessible. Il se méfie des théoriciens qui élucubrent des concepts n'allumant aucune flamme, même en eux. Lui préfère les grandes questions vécues par tous. Comme le rapport au temps, au travail, à la vie.

Depuis 30 ans, il critique l'agitation frénétique du quotidien et la perte d'intériorité. La pandémie a renforcé ses thèses. C'est une pensée mûre pour son époque.

J'ai lu quelques-uns de ses livres l'hiver dernier. À ma surprise, il a accepté de me parler par Zoom de son bureau de l'Université Friedrich-Schiller. Le rendez-vous a dû être pris un mois à l'avance. L'homme est fidèle à ses théories : il ne surcharge pas son horaire.

Sa diction est lente et précise. Il cherche toujours le mot exact, avec un plaisir gêné quand la formule le satisfait. “ Lire la suite de l'entrevue [ici](#). Suggestions de lecture:



Un coup du passé

Un réveil brutal (août 1995, #67)

Enfin, le jour est arrivé. Les plans avaient tous été faits et reportés plusieurs fois en raison d'engagements professionnels, mais finalement tout le monde a pu venir.

Moi-même et quatre amis avions prévu cette croisière depuis un certain temps, mais parce que l'un ou l'autre avait annulé, nous avons reporté chaque fois. En partie par exaspération et en partie comme un stratagème pour réunir tout le monde, une date finale a été fixée. Tous ceux qui pouvaient le faire le feraient, et ceux qui ne le pouvaient pas le regretteraient lorsque les histoires de la croisière seraient finalement racontées.

Nous nous sommes réunis à Collins Bay à 9 heures le 14 juillet et, avec l'aide de la mariée, tout le matériel a été rangé sur le Stardust IV. Je ne sais pas où Susan a trouvé l'espace, mais tout a trouvé une place. Nous avons quitté le quai à 09h30 et avons navigué jusqu'à l'entrée de Collins Bay. Une bonne brise s'est levée et nous avons mis le cap sur le Cap Vincent, la firme de notre croisière de 3 jours. Nous avions l'intention de faire de Cape Vincent notre premier port le vendredi 14 juillet et, après nous être approvisionnés et présentés à l'immigration, nous poursuivrions notre route vers Clayton où nous passerions la nuit. Le deuxième jour, nous retournerions au bassin de la Confédération et ferions un barbecue chez un ami à Cartwright Point et finalement, le troisième jour, nous naviguerions à nouveau vers Collins Bay.

La navigation jusqu'à Cape Vincent était fantastique, un près jusqu'au canal de navigation et une course jusqu'au quai de la ville. La journée et les conditions étaient parfaites pour emmener quelqu'un sur un voilier pour la première fois comme je le faisais avec mes amis ce jour-là. Nous sommes arrivés à Cape Vincent à 12 h 45, avons terminé notre approvisionnement, nous nous sommes présentés à l'office d'immigration local et sommes partis pour Clayton, en aval de la rivière, à 13 h 45. Le moral était au beau fixe et les non-initiés s'émerveillaient de voir à quel point ils appréciaient le voyage. Nous sommes arrivés à Clayton à 16 h 45 et nous nous sommes amarrés au quai de la ville. En raison du manque d'espace disponible sur le côté sous le vent du quai, Stardust IV a été mis en sécurité sur le côté au vent dans une brise mourante.

Après avoir profité de certains des rituels nocturnes autochtones dans l'un des points d'eau locaux, et dévoré un steak grillé au barbecue, cuit à la perfection sur le barbecue à l'étrave de Stardust IV, nous nous sommes installés pour notre première nuit à bord. Le premier indice de quelque chose qui sort de l'ordinaire s'est produit lorsque les deux garçons qui avaient choisi de dormir dans le cockpit ont été réveillés par quelques gouttes de pluie. A peine sont-ils descendus que l'enfer se déchaîne. Le vent s'est levé dans un grondement assourdissant et a frappé le Stardust IV sans ménagement. Les corps étaient ballottés comme si l'apesanteur avait soudainement remplacé toutes les influences de la gravité dans la cabine. L'écoutille avant a été violemment arrachée du pont avant alors que le Stardust IV tanguait et roulait. Les lignes de vie sur le côté bâbord pouvaient être vues suspendues dans un désordre emmêlé alors que la violence continuait. Tout le monde est resté à bord pour affronter la tempête, sauf une personne qui a cherché refuge à terre.

Les vents se sont calmés et nous pensions que la tempête était passée quand, sans prévenir, le deuxième round a commencé. La violence s'est poursuivie alors que nous étions assis, calés contre l'intérieur de la cabine, pour supporter le deuxième coup de vent qui a duré, semble-t-il, une éternité. Finalement, à notre grand soulagement, les vents rugissants se sont calmés et nous avons pu aller à terre en toute sécurité pour constater les dégâts.

À l'aube, nous avons inspecté le Stardust IV et avons constaté des éraflures sur sa coque bâbord, des dégâts sur les lignes de vie et les chandeliers à bâbord, un panneau d'écouille et un sac à voile manquants et des dégâts sur le génois qui avait été laissée en sac sur le pont avant. L'Atomic Four a démarré et aucun bruit étrange n'a été entendu lorsqu'il a été embrayé en vitesse.

Une visite de Clayton a révélé l'étendue des dégâts causés par les vents de 80-90 mph qui avaient frappé le village riverain. Les toits de plusieurs bâtiments ont été arrachés et de nombreux arbres ont été déracinés, bloquant plusieurs rues du village. Les équipes de secours et les bénévoles travaillaient d'arrache-pied pour nettoyer les dégâts causés par les vents dévastateurs.

Il a été décidé que nous continuerions vers Kingston comme prévu et que nous discuterions en route de notre prochaine action. À 9 h 30, nous avons largué les amarres et sommes retournés à Kingston au moteur. Après avoir traversé le "Forty Acres" et laissé l'île Howe derrière nous, les voiles ont été à nouveau hissées pour une navigation exaltante vers le port de Kingston. Stardust avait l'air déséquilibré car les lignes de vie et les chandeliers endommagés avaient été retirés et rangés en dessous. Le vent est venu du nord et nous a permis d'atteindre la maison par le travers.

Au cours de notre retour de Clayton, un vote a été organisé pour savoir si nous devions poursuivre notre croisière ou l'interrompre pour retourner directement à Collins Bay. J'ai été mis en minorité, ce qui est compréhensible, et nous avons continué jusqu'à Collins Bay, raccourcissant notre voyage d'une journée.

Compte tenu de ce qui s'était passé et des difficultés que nous avons eues au quai, j'étais prêt à admettre que l'équipage inexpérimenté méritait une pause. Nous avons eu deux belles journées de navigation qui, malheureusement, avaient été ponctuées par un réveil plutôt brutal. Néanmoins, connaissant très bien mes amis, notre petite aventure serait le sujet de nombreuses conversations à venir autour d'une pinte au coin du feu pendant les soirées d'hiver glaciales des mois à venir.

Carmen E. Knapp - Skipper Stardust IV

Soumis par Robert van Dyk

Historien du CBYC



Un commodore, deux voiliers...

Bravo Bill et Darlene pour votre nouveau Catalina 320 Luffin' Life!



774 Baker Crescent, Kingston, ON

Événements Sociaux

Il semble que nous ayons cligné des yeux et que l'été disparaisse rapidement. J'espère que vous avez tous pu profiter des journées plus chaudes, que ce soit en faisant de la voile ou en terminant vos interminables projets de bateau.

Notre prochain événement social du CBYC sera un Chillfest le samedi 24 septembre, après la course FrostBite. Des informations supplémentaires seront communiquées par le biais d'un prospectus, du calendrier des événements du CBYC et des tableaux d'affichage de la marina et du clubhouse.



April Skaling, Présidente Social

Porno bateau

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



Ne vous fiez pas à vos yeux...

Par Gilles Brunet

Le Mixe Vert

La Méditerranée surchauffe!

Un « phénomène exceptionnel » fait monter la température de l'eau jusqu'à 30 °C.

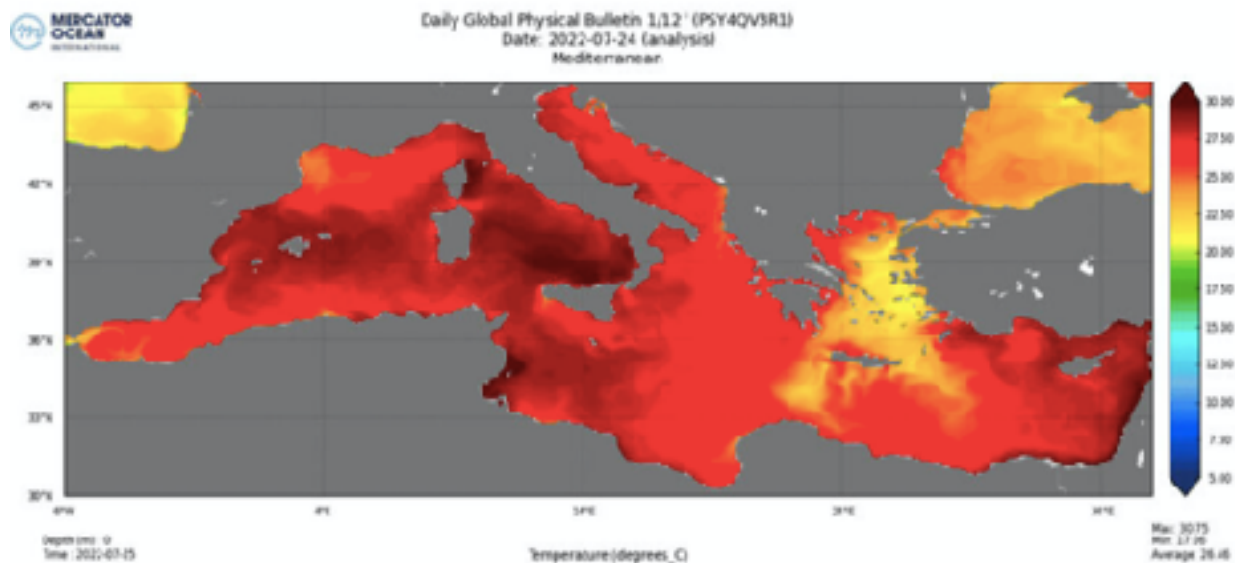
De Audrey Pilon-Topkara, La Presse+

‘La mer Méditerranée est en surchauffe depuis quelques semaines. Les températures à la surface de l'eau atteignent des niveaux exceptionnels, de 4 à 5 °C au-dessus des normales. Des experts s'inquiètent des possibles répercussions de ce phénomène sur la vie marine... et humaine.

« De la mer des Baléares à la Sardaigne, ainsi qu'à l'est de la Corse et sur l'ensemble de la mer Tyrrhénienne, on observe en surface des valeurs exceptionnelles de températures comprises entre 28 et 30 °C », rapporte Mercator Océan International.

La suite de l'éditorial [ici](#).

Gilles Brunet - Rédacteur du Mixer



Cuisiner à bord

Poulet et orzo aux tomates cerises



Préparation 10 min
Cuisson 20 min

Ingrédients principaux

- 15 ml (1 c. à soupe) d'origan séché
- 15 ml (1 c. à soupe) de paprika fumé doux
- 15 ml (1 c. à soupe) d'huile d'olive
- 4 hauts de cuisse de poulet désossés, sans la peau (environ 1 lb ou 450 g)
- 1 petit oignon haché (125 ml ou ½ tasse)
- 15 ml (1 c. à soupe) d'ail haché en pot (ou 3 gousses hachées finement)
- 500 ml (2 tasses) de bouillon de poulet
- 375 ml (1 ½ tasse) d'orzo
- 30 ml (2 c. à soupe) de vinaigre balsamique
- 375 ml (1 ½ tasse) de tomates cerises coupées en 2
- 60 ml (¼ tasse) de feuilles de basilic frais
- 60 ml (¼ tasse) de fromage fêta léger émietté

Préparation

- Dans un poêlon anti-adhésif, hors du feu, mélanger l'origan, le paprika et l'huile. Ajouter le poulet et bien mélanger pour l'enrober du mélange d'épices.
- Ajouter l'oignon et l'ail et chauffer à feu moyen-vif. Cuire le poulet 3 minutes de chaque côté ou jusqu'à ce qu'il soit doré.
- Incorporer le bouillon, l'orzo et le vinaigre. À l'aide d'une cuillère en bois, bien mélanger pour déloger les sucs de cuisson au fond du poêlon.
- Porter à ébullition. Couvrir, réduire à feu doux et cuire 10 minutes.
- Au moment de servir, incorporer les tomates et garnir de basilic et de fêta.

Maryse Beaupré - Dream Weaver

Le Coin Techno

Un calculateur d'efficacité de panneau solaire pour iPhone

Vous voulez savoir et comprendre comment est calculé le rendement d'un panneau solaire ? J'ai préparé cette petite calculatrice pour vous aider à définir l'efficacité réelle d'un nouveau panneau.

Premièrement la norme STC définit la puissance d'un panneau solaire théorique comme suit:

-ENSOLEILLEMENT PERPENDICULAIRE DE 1000W/M² (LE MIDI SANS NUAGE à L'ÉQUATEUR)

-TEMPÉRATURE DE L'AIR DE 25°C

-COEFFICIENT AIR/MASSE: 1.5

Une panneau idéal de 1 mètre carré produirait 1000w et aurait donc une efficacité maximale de 100%. Dans la pratique les meilleurs panneaux aujourd'hui ont une efficacité de 22% donc ils produisent 220W à midi à l'équateur avec une orientation parfaitement perpendiculaire.

OUF! Ce n'est pas exactement le cas sur nos voiliers. Un panneau avec une plus grande efficacité peut donc être plus petit pour la même puissance.

Si vous avez acheté un panneau de 240W par exemple , il ne vous donnera pas tout à fait 240W car vous n'êtes pas à l'équateur le midi à 25°C ...

S'il est mal ventilé il pourra perdre 30%. Ça baisse vite.

Tenez le propre, et le plus perpendiculaire au rayons du soleil.

Ma petite application vous aide à calculer l'efficacité de votre panneau (lorsqu'il était neuf, il peut perdre 1% d'efficacité par an).

Vous entrez d'abord les dimensions du panneau (champ orange), puis la puissance nominale annoncée par le fabricant (champ vert) et vous obtenez le rendement dans le champ rouge, conformément aux définitions du STC.

The screenshot shows the 'CALCUTALEUR' application interface. At the top, there are three tabs: 'CALC', 'EXPL', and 'Amp/h'. The main title is 'CALCUTALEUR' with the subtitle 'EFFICACITÉ PANNEAU SOLAIRE'. Below this, there are several input fields and their corresponding values:

- DIMENSION EN CM:** Two orange boxes containing '101' (LONGUEUR) and '165' (LARGEUR).
- SURFACE:** A white box containing '1.67' with the unit 'Mètre Carré' to its right.
- PUISSANCE CRÉE:** A green box containing '250' with the unit 'WATTS' to its right.
- PUISSANCE/ MÈTRE CARRÉ:** A white box containing '150' with the unit 'WATTS/ MÈTRE CARRÉ' to its right.
- EFFICACITÉ:** A red box containing '15.0%'.

Below the input fields, there is a note: 'La référence (de STC) est de 1000w/m² à midi à l'équateur à 25°C et un coefficient atmosphérique de 1.5'. At the bottom, it says 'par GILLES BRUNET, VER 18 - 20 JUIL 2022'.

Veuillez consulter l'onglet EXPL pour plus d'informations et l'onglet AMP/h pour une évaluation rapide du nombre d'ampères/heure que vous obtiendrez ici en Ontario/Québec avec ce panneau:

The screenshot shows the 'CALCUTALEUR' application interface with the 'EXPL' tab selected. The main title is 'CALCULÉ: APPROX des Ah DÉCOUVERTS en ONTARIO'. Below this, there are several input fields and their corresponding values:

- PUISSANCE CRÉE:** A green box containing '250' with the unit 'WATTS' to its right.
- RÉGIE D'INAD. FILIPIENT:** A yellow box containing '4'.
- AMPÈRES:** A red box containing '62.5' with the unit 'Ah' to its right.

Below the input fields, there is a note: 'L'AUTONOMIE DE VOS PANNEAUX SOLAIRES ICI EN ONTARIO OU AU QUÉBEC EN Ah'. At the bottom, it says 'UTILISER UN RÉGIE DE 5 POUR ÊTRE PLUS CONSERVATEUR OU 4 SI VOUS ÊTES UN OPTIMISTE CONCERNANT LA MÉTÉO'.

Vous devez d'abord installer l'application Claris dans l'Appstore appelée FileMakerGo 19 qui est gratuite. Enregistrez et ouvrez mon fichier fmp12 téléchargeable [ici](#) dans l'application.

Claris ne propose pas encore cette application pour Android.

Nous en sommes désolés.

Gilles Brunet - Garuda

L'exécutif 2021/2022

Poste	Nom	Bateau (quai)	Courriel*
Commodore	Bill Amirault	Aslan (C10)	commodore@
Vice Commodore	Jean White	Moon Shadow (B08)	vicecommodore@
Ex Commodore			pastcommodore@
Secrétaire	Claudia Stevenson	Tamara C (C23)	secretary@
Trésorier	Jacque MacKinnon	Bittern (E22)	treasurer@
Capitaine de flotte	Phil Morris - Peter DesRoches	Wavelength (C18) Long Gone (E18)	fleet@
Président Croisières	Peter MacKinnon	Bittern (E22)	cruise@
Président Membership	George Dew	Melba J (D13)	membership@
Présidente Social	April Skaling	Long Gone (E18)	social@
Présidente Clubhouse	Ruth Cass-Beggs Smith	Drifter	house@
Président Courses	Bruce Anderson	Sielu Lintu & Investors Group (C29)	race@
Dir. École de voile	Richard Dickson	Windsome (E30)	schooldirector@
Éditeur Infolettre	Gilles Brunet	Garuda (C23)	mixer@
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	helm@collinsbaymarina.com

Nos sous-comités

Admin. École de voile	Darlene Amirault	Aslan (C10)	school@
Gestion. École de voile	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	schoolops@
Historien du club	Robert van Dyk		history@
Webmestre	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	cbyc@
Femmes à voile			Womens.sailing@
Gestion. Quillards École de Voile	Richard Dickson	Windsome (E30)	keelboat.program@

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