

---

# COLLINS MIXER

---

Collins Bay Yacht Club Magazine

---



The hyperlinks and photo gallery in our multimedia magazine work very well with the ePub format.

Les hyperliens et diaporamas de notre magazine multimédia fonctionnent très bien avec ePub.

NEWSLETTER

ENG

CLICK HERE

CLIQUEZ ICI

INFOLETTRE

FR

CLIQUEZ ICI

CLIQUEZ ICI

263

# COLLINS MIXER

## Collins Bay Yacht Club | Newsletter

### Save the date

Special General Meeting

Feb 4th 2PM

On Zoom

Before Feb 28th

Slip confirmation

Before May 15th

Renewal of membership

Next season:

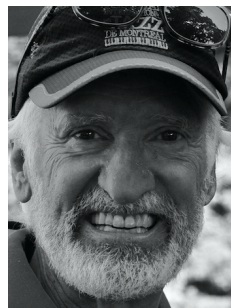
Morning coffee on weekends in 2023

Offered By CBM



### Commodore's corner

Dear members, I wish us a wonderful boating season this year. May I share a hope with you? To not act like the citizens did in the movie *Don't Look UP* that you have certainly seen in 2022, *Inspired by the theme of the current climate crisis that no one really cares about despite the scientific consensus, the film evokes the upcoming fall of a large comet that will completely devastate the Earth ...'* (from Wikipédia)



So I suggest we continue our efforts together, but if you like burning fuel, don't read on ;-)



### About CBYC membership

If you desire more information on membership:

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

### Your MMSI?

You want to share your MMSI with the club? Send us your number with the name of your boat, callsign and if you use an AIS transponder or receive/only.

CBYC Commodore

### Subscribe to MIXER:

<http://eepurl.com/dmDzKf>

I wish and encourage us to;

- not to leave our car engine running if it is to warm up the cabin in winter, or to cool it down in summer,
- no longer air-condition our boats if we are away and there is no one on board for several days,
- take the bike or walk if possible instead of taking the car for a quick trip to the convenience store,
- drive our car smoothly without pushing the pedal to the floor, even with an EV, to avoid wasting energy,
- when replacing a marine engine, choose an electric motor instead of a combustion engine for our boat or the gasoline engine for our Dinghy.

Many of you are already doing these small things to not waste energy but collectively and as members of our club, we must set an example and have even more respectful habits for nature. The planet is struggling at the moment, even with the rise in global temperature which is already at 1.2'c or with the loss of bio-diversity.

I thank Lori and Gerry for their environmental efforts. CBM is certified again this year as a Diamond Elite in the Clean Marine Eco program.

PS The photo on the home page was taken at Port Stanley on the shore of Lake Erie. These ice sculptures are remnants of the major snowstorm over the Christmas weekend. We are seeing more and more extreme weather events. Photo from Geoff Robins (AFP)

Please accept my best wishes for a healthy and eco-responsible New Year 2023!

Gilles Brunet

CBYC Commodore

## From the Helm

---

Hello/Bonjour!

Winter weather has arrived, making us eager for the upcoming summer season! The summer confirmation packages have been mailed out and you should have your package for your slip reservation by now. We hope you can enjoy the 65<sup>th</sup> annual Toronto Boat show with the complimentary tickets the marina has provided!

There are approximately 11 weeks until launch which starts April 12<sup>th</sup>! We are pleased to welcome back all the great crane crew from last year.

Please remember to confirm your slip (or let us know right away if you don't need a slip). Don't miss the important deadline of February 28<sup>th</sup>! To all South going boaters who have not touched base with Lori, please let us know what your plans are for the summer 2023, into the winter as well as for 2024 so we can better prepare!

The launch calendar is on the website, so let the office know your preferred date as dates are filling up quickly!

We are looking forward to the 2023 season, the calendar is looking very social and fun with something for everyone!

Stay tuned for the Safety Day, June 10<sup>th</sup>!

Gerry and Lori



## From the editor

We are looking for a member to become the new editor in 2023 of our popular magazine Mixer.

I will continue to do the layout to help this person.

It's a team effort and you will be the coordinator of this team.

Thank you for all our 2022 contributors involved in our MIXER magazine.

Special thanks to Mark Sansom who proofreads all the texts.

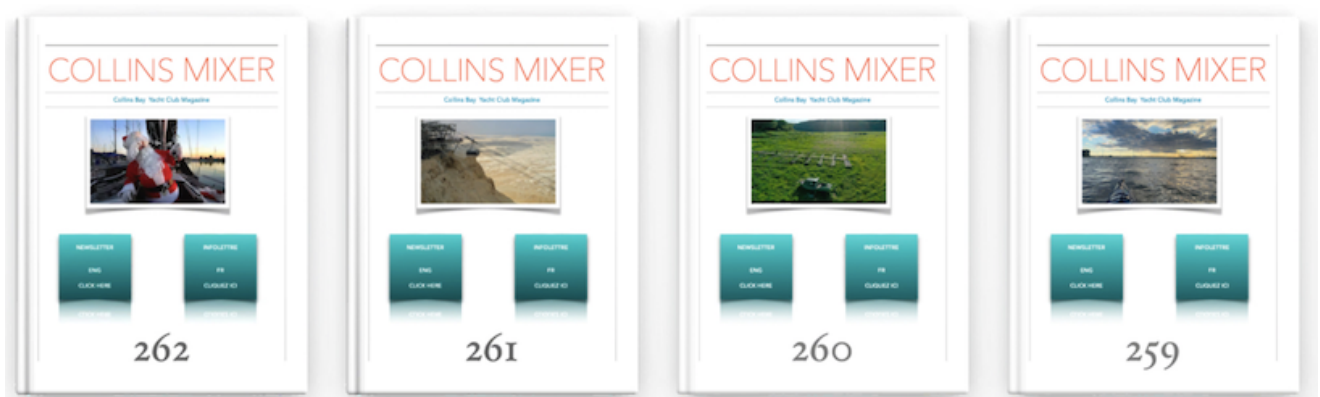
Enjoy this edition with topics for all tastes!

Gilles Brunet

Mixer Editor



Last four editions...



## The New CBYC Sail School Director

---

The phrase that starts with “I fell in love with sailing when...” is my favourite. It is a great way to introduce oneself to a fellowship with a common passion. I never fell in love with sailing since I was too young to know the difference. My family was sailing before I “come about”. Fate would have (having been a sailing instructor and racing coach in another life) when the CBYC asked me if I would like to take on the position of Sailing School Director I accepted.

During the last 11 years, Collins Bay Marina (Lori and Gerry) has been my favorite transient port while navigating from my home in the west of Montreal to Lake Ontario and now I’m glad to say that since last year I am a permanent member of CBYC.

I’d like to emphasize that the sailing school is a sum of its parts, notably our Administrator Darlene Amirault and our Operations Manager Mark Sansom, and a very special tip of the captain’s hat goes to Richard Dickson our past director.

Our community enjoys our hobby and sport, and it just gets better with every fellow yachts-person I meet whether on water or shore. The sailing school to me: if you build it, they will come.

Keep calm and sail on...

Ian Banville - Sail School Director

Mayero on C 11



## FUTURE OF THE SAILING SCHOOL REPORT

---

Please don't miss Andrew Hope's presentation during our

**Special General Meeting on February 4th at 2PM.**

He will explain his report and the recommendations of his committee.

ZOOM link sent by email.

## Thunder Bay Iceboat Training

From Sailing in Canada, Jan 4th 2023

'Thunder Bay's first annual iceboat training event was held on the last weekend of November. Spearheaded by the aptly named Dave Frost, the event attracted four out of town sailors joining the local contingent.

The training included of three days of sailing, fitness, and nutrition. The on-ice portion was broken down into starting, mark roundings, boat handling and short course racing. Each day we were greeted with great ice and nice winds.

The training days began with an early rise with stretching and fitness component lead by my wife Pam followed by a very nutritional breakfast. All three days, we were on the ice by 9:00 am and finished up by sunset. We logged up to 50 miles of ice each day.

After a nourishing supper, we gathered around and did some video analysis of the day with lots of tactical discussion and banter.

All in all, the event was a huge success; the participants all left feeling more confident in their boat handling and faster. Thanks goes out to all the participants especially to Paul Chambers and Martha Croafdale for travelling so far. Hope to see everyone again next year for some early season training.' – Mike Madge





Shelley, our new Vice-Commodore accepted the mandate to be our Safe-Sport Lead this year.

Please don't miss Shelley's presentation during our

**Special General Meeting on February 4th at 2PM.**

She will talk about this new program and the requirements from Ontario Sailing.

ZOOM link sent by email.

**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



## New Year - New Membership

Happy New Year to all, and as you make your resolutions I'm sure that keeping your CBYC membership up to date is one of your priorities.



Renewals and new memberships are welcome at any time - see the membership application form available through the link at <http://collinsbaymarina.com/cbyc/about/membership/>.

Even if you are just doing a "simple" renewal I encourage you to review the instruction page on the form - it has been improved to clarify the process and the requirements for different membership classes and initiation fees.

But renewing members are still welcome to use the simple approach: if there are no changes to your status or contact information, you can just email to tell me you are renewing and specify which payment option you will use. Payment options this year are Interac e-transfer (to **treasurer@collinsbayyachtclub.ca**) or cheque.

A first reminder will be sent in early March to those who have yet not renewed; a second will be sent in early May. Renewal by May 15 is required to maintain club privileges but there is no financial penalty for late renewal.

As always, please contact me if you have any questions regarding your membership.

George Dew  
Membership Chair



**Kingston Sailing  
Charters**

*Discover Carefree Sailing*

[kingstonsailingcharters.com](http://kingstonsailingcharters.com)  
[sailing@kingston.net](mailto:sailing@kingston.net)

Marc and Carrie Myers

Phone : 613-507-5043



DAVID WILBY  
[wilby@marineoutfitters.ca](mailto:wilby@marineoutfitters.ca)  
(613) 634-1900

*Boat Tested, Boater Approved*



Canadian Power and Sail  
Boating Courses

Click [here](#) to register

## Blast from the Past

### Midweek Cruise to Cape Vincent and Chaumont 16-18 July 2002

Six boats left Collins Bay on Tuesday 16 July at around 10:30 hrs. The weather was perfect and we had light winds for most of the sail. Members on this cruise were Gord and Taylor Binnington on *Abeqweit*, Norm and Maxine Cohrs on *Almitra*, Norm and Ina Pothier on *Cabernet*, Dennis and Norma Reed on *Innisfree*, Larry and Shirley Norman on *Slinge II* and Gary and Carol Logan on *Sabrina IV*. Alison Froese and Judy Adams on *Aslan* met up with us along the way. While enroute it seems that Dennis tried to lose his “dingy” in an effort to catch up with *Sabrina IV*. Alas, owing to *Ina's* eagle eye he had to turn around and retrieve it. We arrived at Cape Vincent around 15:30 hrs and were met on the docks by Henk and Yvonne Muis on *Ya Ya*. Henk and Yvonne gave everyone a helping hand and soon we were all “ship shape”. En masse we trotted over to see the friendly American Customs officer, who upon seeing so many Canadians with passports in hand, just took our names and boat names and didn't want to look at any identification (too bad Norm!!). We had a short stroll along the main street and found a small store that provided some of us with “provisions”. On our return to the docks we had a small get together and munchies and drinks found their way onto the one picnic table that was on the docks.


Later we took another pleasant stroll along the main street and had a great meal at the Cap Restaurant. The next morning found us up bright and early. Taylor and Gord left to return to Kingston. This left just six boats to sail to Chaumont Bay. After listening to the weather forecast, which called for lots of wind, we left around 10:30 hrs for Crescent Yacht Club, Chaumont Bay. We had a great sail with wind speeds of up to 23 or more knots. On arrival at Crescent Yacht Club, friendly and helpful club members gave us all a helping hand to dock. A storm warning had been issued so we were all glad to be docked and safe. Once again we got together for munchies and drinks. Crescent Yacht club had nice facilities and the showers really felt great. Luckily, the storm did not hit us and we spent a very calm evening tied up to the docks. Next morning was a little overcast but great wind. We motored out of the bay, then it was up with the sails and one tack home to Collins Bay. All in all a great midweek cruise.

Gary and Carol Logan

Submitted by Robert van Dyk CBYC Historian



*Mid week Cruise, July 2002  
at the Chaumont 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](mailto:grantandpat@harrisellis.com)

## Cruise Plans, 2023 preview notes

---

Greetings, everybody!

There will be three cruises, on the long weekends of Dominion Day/Canada Day, Civic Holiday, and Labour Day. Each will be for three days, with the first headed for Brakey Bay, island TBA, and Cassidy Bay; the second headed for Prinyer's Cove, Grassy Point, and Lyon's Island; and the third headed for Kerr Bay, Little Bluff, and Waupoos/Wemp's Bay. The second may include an informal race down Long Reach.

Also, watch your in-box for an overview of anchorages, seventy-five miles east, seventy-five miles west, and fifty miles south of Collins Bay.

Good sailing!

Peter MacKinnon  
Cruise Chair



## Boat Renaming Ceremony

---

From Mixer of June 2016 by H el ene Hubert

‘...So what is the process of renaming a boat? In a nutshell, it’s about obliterating all evidence of the current boat’s name- above and below the water’s surface (according to legend, the boat’s name is recorded in the ‘*Ledger of the Deep*’ safeguarded by Neptune himself). The Commodore invokes the ruler of the seas and oceans to ask that the boat’s name be expunge from his records and recollection and no longer be an entity in his kingdom. In grateful acknowledgement libations\* are offered to the ruler and his court (pour champagne into the sea from East to West here -and drink up!).

Then you need more champagne as the Commodore needs to invoke and appease more gods. First, Neptune for safe and rapid passage through the boat’s journeys within his realm (using the new boat’s name). (Pour champagne into the sea from East to West here -and drink up!). Then four winds brothers are invited and asked for fair winds and smooth seas.’



Neptune

\* Libations: In ancient times, ritual offering to a deity of a liquid (wine, oil), which was spread on the ground or on an altar.

## What about Ethanol?

There has been a lot of talk in the marine industry about ethanol. If you are not aware, ethanol can cause severe issues to your boats, such as poor performance and acceleration, difficult starting, increased fuel consumption and poor idling due to carbon deposits in ethanol enriched fuel.

Collins Bay Marina provides **premium** fuel which DOES NOT contain ethanol. We have confirmed with our supplier that there is NO ETHANOL in the fuel we purchase and provide to you. If you purchase fuel at the neighbourhood gas station, there IS ETHANOL in that fuel, as fuel sold for cars is a different environment. A vessel's fuel system is vented to the humid atmosphere, exposing the fuel to conditions not faced by automobiles.

It is important to protect your investment from harmful effects of ethanol fuels, which ensures your boat performs reliability each time you are out on the water. Also, as part of the Clean Marine program, filling up at the dock with a jerry can is prohibited to prevent spills and contamination of our bay.

Lori and Gerry



## The VHF antenna and an AIS transponder

### The most important factor for getting AIS to work well!

by Doug Miller on 9/12/2019

The type of VHF antenna you use with your AIS system can also have a big impact on AIS range. Most VHF antennas are optimally tuned around 155-156 MHz but AIS uses frequencies around 162 MHz. In some cases, a good VHF antenna might be substantially less tuned at even close adjacent frequencies.

If you are using a dedicated VHF antenna for your AIS system, consider purchasing a VHF antenna that is tuned for AIS frequencies. Vesper, Morad and Shakespeare make AIS-tuned antennas.

If you are planning on using an antenna splitter, consider matching it with the Vesper VA159 antenna or the Morad HD VHF 159 MHz Marine Antenna which are tuned at 159 MHz between the typical VHF radio frequencies and the AIS frequencies.

If you are using a VHF antenna – either an existing antenna or a new one – see if you can get the specs for the antenna to see how much tuning drop off you might expect at 162 MHz. For example, the Shakespeare Galaxy 5225-XT VHF antenna is tuned to 156.8 MHz with a nominal VSWR (more on VSWR later) of 1.5:1 but bandwidth falls off to 2:1 VSWR just 3 MHz away from the optimal tuning. Therefore 162.025 MHz (AIS2) at over 5 MHz away, would likely see a substantial deterioration in signal probably in the 3:1 or more VSWR range for AIS. The Shakespeare 396-1-AIS Classic AIS Antenna would be a better choice as either a dedicated AIS antenna or an antenna used with a splitter given the optimal tuning at 158 MHz – a bit closer to the 162 MHz AIS sweet spot – and its broader bandwidth (6 MHz within 2.0:1 VSWR).

Using a splitter: as mentioned above, antenna splitters designed for use with a VHF radio and an AIS transponder work really well. Splitters substantially simplify the installation of AIS and will often resolve the issue of having no good place for a second VHF antenna dedicated for AIS. While some splitters may show very slight signal loss (despite having built-in amplifiers), in most cases using an optimally-placed, high, single VHF antenna with a splitter will work much better than using a dedicated AIS antenna in the middle of an “antenna farm”. But even with a splitter, observe the recommendations in points 1 and 2 above. Keep the antenna as high and free of other metal as possible and use a VHF antenna that has enough spectrum bandwidth to adequately cover both VHF and AIS frequencies.

Check your VSWR: VSWR or Voltage Standing Wave Ratio is a measurement of how much power is reflected back from the antenna setup. Ideally all the transmission power should go into creating the desired radio signal which would be represented as a perfect 1:1 VSWR reading. However, no antenna setup is perfect and there is likely to be some reflected energy along the connector / cable / antenna path. A VSWR of 10:1 would be very bad with about 2/3 of the transmission power being reflected back to the transmitting device. This not only means your signal is not going as far as it should – you also run the risk of the reflected energy damaging your transmitting device (i.e. your VHF radio or AIS transponder). A VSWR of 1.5:1 is excellent, 2:1 is considered very good and even

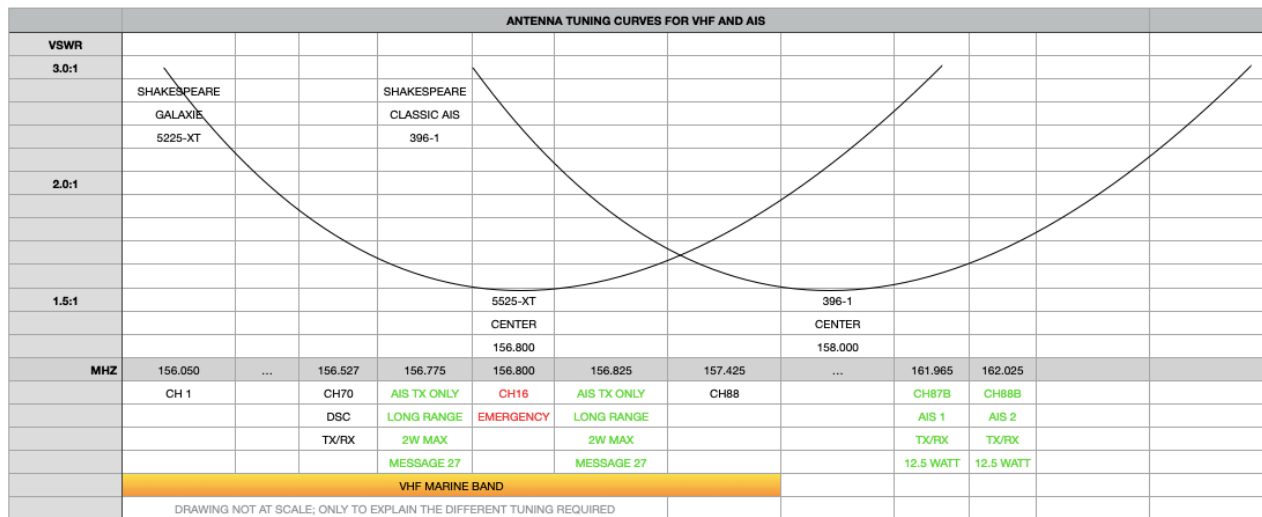
3:1 is ok although anything beyond that is not good and should be addressed. Again, the higher the VSWR is, the less range you will have with your AIS and VHF radio setup.

How do you know what your VSWR is? There are at least two ways to measure your VSWR. Some of AIS transponders (e.g. ones from Vesper and em-trak) include software programs for Windows, Mac or mobile devices to see the status of your AIS transponder including your VSWR reading. Another method is to purchase a VSWR meter (such as the Shakespeare ART-3 Antenna Tester) and use it between your VHF radio and your antenna cable to check reflected power of your antenna setup. Either method will allow you to get some idea whether your antenna setup is working ok or not. Note, we have heard from one manufacturer that some fibreglass antennas simply do not ever show a good VSWR reading even when they are working properly.'

Read the complete article [here](#).

I draw this graphic to help you see where are normally tuned a regular VHF marine antenna (the left curve) and an ideal VHF/AIS antenna (right curve). A well tuned antenna will be in the low part of the curve (low vswr). Typically the antenna curves are more a V than a U.

Gilles Brunet - Garuda





## News from the Fleet Captain

---

Hello from the Fleet Captain's chair. I hope that everyone has had time to relax with friends and family over the holiday season and have been talking about the upcoming boating season. That being the case, there are a few things that we are planning for seminars for the off season as well as looking forward to the upcoming boating season.



In addition to that we are working at building up the Mentorship Program and the Tool Program that we attempting to start for spring to assist with people preparing their boats for launch.

### **Mentorship Program**

Please remember you can find details on the program at the following link, within the Members Only Section and using of the provided forms: <http://collinsbaymarina.com/cbyc/mentorship-program/>  
Here you will find that the program is designed around the broad topics of:

1. Basic boat maintenance.
2. Seamanship and boat handling.
3. Information and practices in support of local cruising.
4. Racing.
5. Marine Electronics.

I was able to find volunteers across different disciplines to kick things off last year, however I would like to expand my virtual rolodex if at all possible. This way we have more people to draw upon for assisting fellow boaters, and potentially a broader range of assistance in areas such as routine engine maintenance and slow speed boat manoeuvring and docking. Should anyone feel that they could lend assistance with these or other areas please feel free to reach out to me via the [fleet@collinsbayyachtclub.ca](mailto:fleet@collinsbayyachtclub.ca) email and I can get you on the list.

### **Tool Lending Program**

The Executive have had discussions about how to build up a useful set of tools that can be made available to the membership, we thought it wise to first canvass the club for tools that could be donated to the cause. Primarily we are looking for sailing specific tools that people could donate to the cause.

Our initial thought on tools that would make sense are as follows:

- Oil extractor
- Rig tensioning gauge
- Set of common fids / or a line splicing kit
- Sail repair kit
- Good Dual Action buffer

In addition to these, we would also be looking for a standard and metric socket set, oil filter wrenches and other such tools. So, if you have some tools like these gathering dust please feel free to reach out and we can see if it makes sense to add them to the Club's Tool Chest ....tool chest / lockup yet to purchased/fabricated. More to follow on that one.

Peter Desroches

Fleet Chair



**774 Baker Crescent, Kingston, ON**

## Beneteau & Torqeedo team up for 2 more electric boats

From PlugBoats.com - Jeff Buttler - December 8th 2022

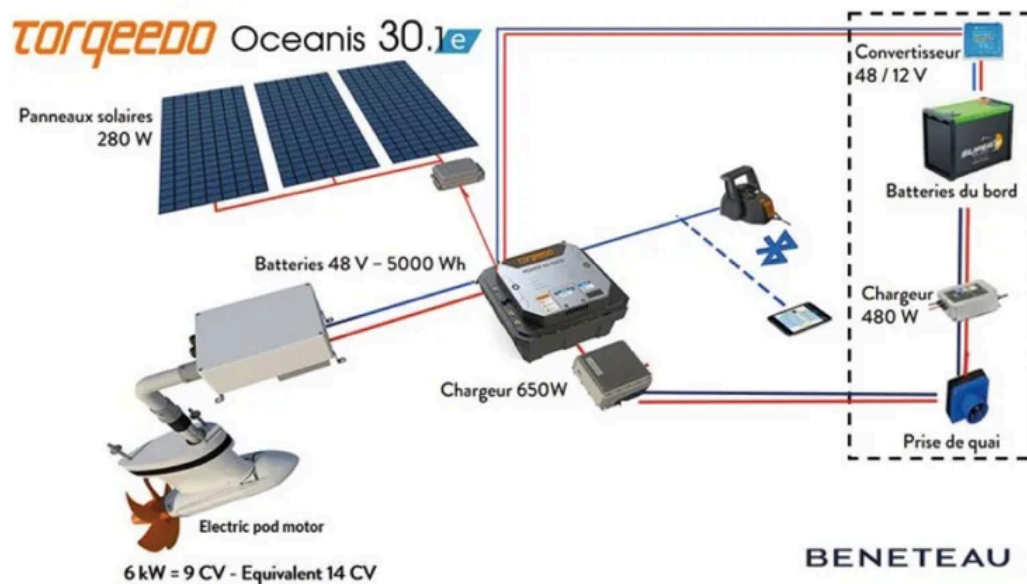
'Beneteau keeps adding to its line of electric powered boats with the announcement at the Salon Nautic de Paris this week that the Oceanis 30.1 and the First 44 sailing yachts will now be available with electric propulsion.

At the Cannes Yachting Festival of 2021, Beneteau announced its first entries into electric boating, with Jérôme de Metz, Groupe Beneteau Chairman and CEO, saying "There are new expectations and user habits, new ways of travelling and latest technologies: a new world of pleasure boating and marine leisure is coming into view on the horizon, and all of us throughout Groupe Beneteau are positioning ourselves to be the leading players in this new world."

The Beneteau First 44 takes on these challenges and was given the Boat Builder Award for Environmental Improvement in Manufacturing Process at METSTRADÉ in November. The hull is made entirely with ELIUM resin, made by Arkema, a composite that can be recycled during the dismantling of the boat through a process that separates the fiberglass from the resin. The resin becomes reusable to make new infusion parts for new boats.

The Oceanis 30.1 is a lighter, smaller boat than the First 44 and designed for sailing on lakes and rivers, as well as coastal sailing and the occasional high sea adventure. For these kinds of sailing, an all electric propulsion system is the greenest solution.'

Read the complete article [here](#).



## New Race Chair

---



My name is Glenn Reid and I look forward to being Race Chair this year. I bought my boat, Horizon Dancer in 2011 in Brockville. Liz and I sailed her up to Collins Bay and have been here ever since.

At the time, the Race Chair was Dave DePlanche, who quickly welcomed and helped us get started in the exiting world of sail racing. It now has become our favorite pastime in the summer. I will be there to continue the tradition of helping and welcoming new and existing fellow racers.

My hope and effort will be to have a fun and successful season. I want to attract as many new boats and sailors to this incredible sport.

Please feel free to email me if you have questions, ideas or suggestions regarding our race club.

Cheers,

Glenn Reid

Horizon Dancer - C&C 27

Race Chair

## Boat Porn

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



Lake Ontario, Nov 9th 2022

By Lisa Bayne

## Green Mix

### China is owning the global battery race.

Electric cars rely on lithium-ion batteries. China produces 76 percent while the U.S. makes only 8 percent. From GRID - Lili Pike, China Reporter

‘If all goes according to President Joe Biden’s plans, in 2030 half the Americans buying new cars will choose an electric vehicle — a giant leap from just 2 percent in 2020. This lofty goal is a climate imperative — transportation is now the biggest source of U.S. carbon emissions — and it’s an economic imperative, too. The Biden administration sees it as a critical opportunity for American automakers to capitalize on the transition to clean energy.

But the U.S. is arriving late to the race. Over the past decade, China has deftly maneuvered to dominate the electric vehicle supply chain, particularly when it comes to these cars’ core component: lithium-ion batteries.’ Read the complete article [here](#).

PS I thought that this subject might be interesting because we start to install LifePo4 in our boats.





## A Taste of *Behind the Scenes* of a Big Regatta

By Ocean Fierz

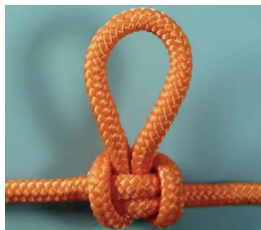


With the CBYC sailing school I have competed in 2 Cork Internationals and 2 Fall Corks, as well as a couple of smaller regattas. This August though I had an opportunity to be crew for the windward mark set with Andrew Hope at FORK (Foiling Regatta held by CORK). I was over the moon!!! First of all, any day on the water is a good day especially if I'm learning more about a sport I love. In the last few years, I have also discovered the adrenaline rush from kiteboarding and I'd get to have a front row seat to Canada's best foiling kites and an American for good measure! Unfortunately, due to work, I only was able to head out with Andrew for two of the four days but those two days were definitely a highlight of my summer and I enjoyed every minute.

The thing about kiting is it needs wind! Unfortunately, the thermal just didn't want to kick in on the first day and the kites that did try and come out were swimming. Despite not getting to see any action I did get introduced to Le Pecheur, all the mark setting gadgets and the process of setting and retrieving marks.

Le Pecheur is an old fiberglass fishing boat. It had a super high, pointy bow, a steering console and a large wide-open area at the back (a needed and great workstation when you have 3 anchors, 100's of feet of line and 3 big orange marks which seemed to always be misbehaving). The fuel gauge as we discovered was a trusty wooden stick and the ignition key would intermittently give us some grief. As for its actual operation the engine ran fine except for the gray cloud it gave off when starting. I'm pretty sure a person kicking out the back could have propelled it just about as fast. The steering was incredibly stiff and frustrating. However, unlike most of the other CORK boats it had a bimini which was worth a million bucks in both the sunny and rainy weather we encountered. That bimini and workspace made Le Pecheur the best CORK boat!

As a sailor a new knot is always exciting! This was pretty much the first thing I learned, a butterfly knot. A butterfly knot puts a loop midway in a line and is much easier to untie than other options. Before we headed out, we tied our marks to anchors using a bottom and tied a few hitches. We attached kelleets (or kettles as remember their real name) to our feet from the mark. These helped down and kept the line out of the flaked out all the lines to ensure came and began the inflating process as 3 fully inflated marks were pushing the limits for Le Pecheur. We then cast off and radioed CORK's onshore team to sign out. I always got such a kick out of Andrew saying "CORK COM's, CORK COM's, CORK COM's, this is mark set one, one, one heading out of the harbour with two souls aboard".



prepared our mark and anchor rodes. We bowline around two of the d-rings on the with the end of the line for extra safety. I called them since I could never butterfly knots with carabiners, about 10 to ensure the anchor line went straight way of the hydrofoils. We also carefully they went out smoothly when the time



Once out on the water we were always in close communications with the Principal Race Officer (PRO) who would give us our bearing and distance from the start line. We'd then forge out at the given bearing using Andrew's GPS and MOB function (ping the RC Boat). We'd first set the leeward mark slightly upwind of the start, then head out roughly 1 km to set the windward mark. We also had to set something called a protector mark 30 m downwind of the windward mark (safety precaution to prevent line tangling and collisions at the windward mark). Getting the marks inflated was easy enough with a portable electric pump. The sweet spot was when the corners of the mark would still bend when in the water.

When it came to actually setting the marks, we were reliant on compasses and our super high tech Mr. Woolies (yarn taped to the end of the stick). There were two types of mark deployments we used. One where we dropped the anchor and then the mark ('drop mark') and the other where we launched the mark off the transom, panned out the rode and then threw the anchor in at the right spot (streaming). All while being careful not to embarrass ourselves by fouling the propeller! Once the marks were set we were repeatedly checking wind speeds and direction to inform RC.

As mentioned, the wind never filled in and at about 1300 we abandoned our marks and headed to shore to keep dreaming the wind would pick-up. When the Principal Race Officer (PRO) decided to 'call it a day' we had to go out and retrieve our marks. Despite being onshore it was very entertaining chatting with the fellow race organizers about sailing and boats... and racing. Day 2 brought the action I was looking for.

It was the last day of the regatta and the pressure was on to put on a good show. We arrived at 0730, got Le Pecheur ready to go, and attended the briefing at 0800. We had 1 hour to set the marks; the first gun was to be at 0900. Andrew and I worked quickly and efficiently while the PRO was breathing down everybody's necks. We didn't want to be the reason that the start sequence was delayed. At 0900 the first gun went off and the racing started in earnest benefiting from strong winds from the south. However, the sun didn't want to grace us with its presence. Instead, it was a dark gloomy day. Although not mandated Andrew wanted us to do our best to read the bib numbers in the order they rounded the mark. I was slightly distracted by the true spectacle of all the foiling kitters but more importantly, their bib numbers were way too small to read consistently. Owing to their truly amazing speeds and our inability to get out of their way quickly without affecting their race, we stayed well away from the weather mark, also frustrating my ability to read their bib numbers. With only a few more races to go a storm threatened. In a mad scurry, kitters went back to Lake Ontario Park (LOP), including some of the CORK boats. The rest, including us, headed back to Portsmouth Olympic Harbour (POH) with the marks. We waited out the storm and headed back out for the final few races.

What most shocked me was the races were approximately 15 minutes in duration, despite being 2 laps of a windward-leeward course with 1 km legs.

Once racing was over we returned all the marks and equipment to the CORK office and then attended the awards ceremony at LOP. In the end, Kingston based Mac Morrin won the regatta and in doing so captured a few imaginations with his performance, mine included!

I'd like to thank Andrew again for thinking of me as a good fit in the first place, for putting up with me 2 days straight, for teaching me so much, for making me laugh and for making it so enjoyable! 😊

# Cooking On Board

## Chinese macaroni



*Bedon Gourmand*

## Ingredients

- 5 cups macaroni, uncooked
- 1 box of mushrooms, sliced
- 3 celery stalks, chopped
- 1 1/2 bell pepper (colour of your choice), cut into small cubes
- 480g ground beef
- 700g ground veal
- 1 onion, finely chopped
- 2 tablespoons of beef bovril
- 2/3 cup soy sauce

## Recipe

1. In a pot of boiling water, cook the macaroni according to package directions. Set aside.
2. In a frying pan, heat a little olive oil and brown the vegetables. Reserve on a plate.
3. In the same pan, brown the meat and add the onion when the meat is almost cooked. Season the meat to taste.
4. Return the vegetables to the skillet and add the bovril and half the soy sauce.
5. Add the cooked macaroni and the remaining soy sauce.

Maryse Beaupré - Dream Weaver

## The 2023 Executive Committee

Board Position	Name	Boat (dock)	Email*
Commodore	Gilles Brunet	Garuda (C23)	<a href="mailto:commodore@">commodore@</a>
Vice Commodore	Shelley Nickerson	Panacea (B28)	<a href="mailto:vicecommodore@">vicecommodore@</a>
Past Commodore	Bill Amirault	Luffin Life (C08)	<a href="mailto:pastcommodore@">pastcommodore@</a>
Secretary	Claudia Stevenson	Tamara C (C20)	<a href="mailto:secretary@">secretary@</a>
Treasurer	Jacque MacKinnon	Bittern (E22)	<a href="mailto:treasurer@">treasurer@</a>
Fleet Captain	Peter DesRoches	Long Gone (E18)	<a href="mailto:fleet@">fleet@</a>
Cruise Chair	Peter MacKinnon	Bittern (E22)	<a href="mailto:cruise@">cruise@</a>
Membership Chair	George Dew	Melba J (D13)	<a href="mailto:membership@">membership@</a>
Social Chair	Carrie Monette	Sandcastle (B05)	<a href="mailto:social@">social@</a>
Clubhouse Chair	Lisa Bayne	Karuna (C05)	<a href="mailto:house@">house@</a>
Race Chair	Glenn Reid	Horizon Dancer (E12)	<a href="mailto:race@">race@</a>
Sailing School Dir.	Ian Banville	Mayero (C11)	<a href="mailto:schooldirector@">schooldirector@</a>
Mixer	Vacant		<a href="mailto:mixer@">mixer@</a>
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	<a href="mailto:helm@collinsbaymarina.com">helm@collinsbaymarina.com</a>

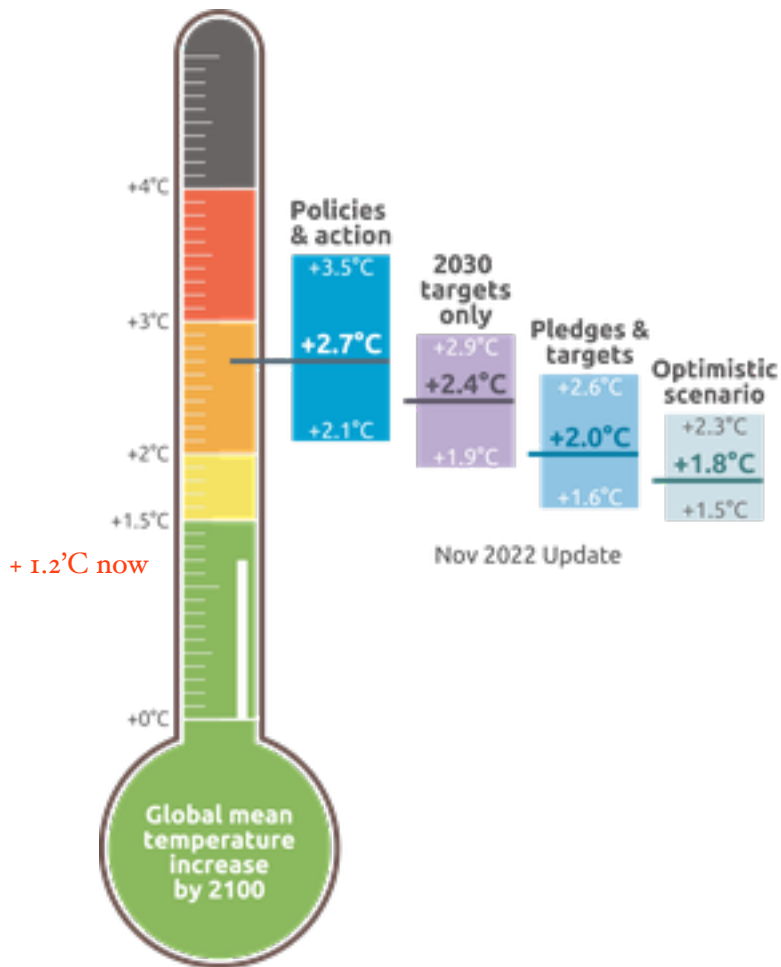
### Also our subcommittees

Sailing School Admin.	Darlene Amirault Jean White	Luffin Life (C08) Moon Shadow (B08)	<a href="mailto:school@">school@</a>
Sailing School OPS Mgr.	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	<a href="mailto:schoolops@">schoolops@</a>
Club Historian	Robert van Dyk		<a href="mailto:history@">history@</a>
Webmaster	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	<a href="mailto:cbyc@">cbyc@</a>
Women's Sailing Chair	Vacant		<a href="mailto:Womens.sailing@">Womens.sailing@</a>
Sailing School Keelboat manager	Richard Dickson	Windsome (E30)	<a href="mailto:keelboat.program@">keelboat.program@</a>

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

# Page centrale / Center page

---



TRACKING  
GLOBAL  
CLIMATE  
ACTION  
SINCE 2009

CANADA TARGETS

COP 15

# COLLINS MIXER

Collins Bay Yacht Club | Infolettre

## Date retenir

Assemblée Générale  
Spéciale

4 février à 14:00

Sur Zoom

Avant le 28 février

Confirmation de votre quai

Avant le 15 mai 2023:

Paiement du membership

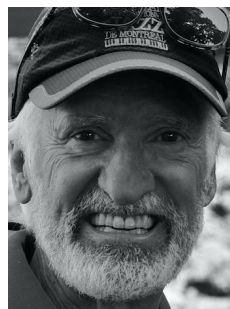
Prochaine saison:

Café du matin les fin de  
semaines en 2023

Gracieuseté de CBM



## Le mot du Commodore



Chers membres, je vous souhaite cette année une magnifique saison nautique. Puis-je partager un souhait avec vous? Agir à l'inverse de ce que les citoyens faisaient dans le film *Don't Look UP* que vous avez certainement vu en 2022, *'Inspiré par le thème de l'actuelle crise climatique dont personne ne se soucie vraiment malgré le consensus scientifique, le film évoque la chute prochaine d'une grande comète qui va complètement ravager la Terre ...'* (de Wikipédia)

Je suggère donc de continuer nos efforts ensemble, mais si vous aimez bruler du carburant, ne lisez pas la suite ;-)



### Devenir membre de CBYC

Vous désirez plus d'information sur le membership:

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

### Vous voulez recevoir MIXER:

<http://eepurl.com/dmDzKf>

### Votre MMSI?

Vous voulez partager votre MMSI avec le club? Envoyez-nous votre numéro ainsi que le nom de votre bateau, vos lettres d'appel et spécifiez si vous utilisez un transporteur ou un récepteur AIS.

Commodore du CBYC

Je vous souhaite et encourage à;

- ne plus laisser notre moteur de voiture tourner si c'est pour faire réchauffer l'habitacle l'hiver, ou pour le refroidir l'été,
- ne plus climatiser nos bateaux si on est absent et qu'il n'y a personne à bord pendant plusieurs jours,
- prendre le vélo ou marcher si possible au lieu de prendre l'automobile pour une petite course au dépanneur,
- conduire en douceur sa voiture sans enfoncer la pédale à fond même en VE pour ne pas gaspiller l'énergie,
- lors d'un remplacement de moteur marin, choisir un moteur électrique au lieu du moteur thermique pour notre bateau ou du moteur à essence de notre Dinghy.

Plusieurs d'entre vous faites déjà ces petits gestes pour ne pas gaspiller l'énergie mais collectivement et en tant que membre de notre club, nous devons montrer l'exemple et avoir des habitudes encore plus respectueuses de la nature. La planète en arrache en ce moment, voire par la montée de la température globale qui est déjà à 1.2°C ou par la perte de bio-diversité.

Je remercie Lori et Gerry pour leurs efforts environnementaux. CBM est certifié encore cette année Diamond Elite du programme Clean Marine Eco.

PS La photo de la page d'accueil a été prise au Port Stanley, sur la rive du lac Érié. Ces sculptures de glace sont des vestiges de l'importante tempête de neige pendant la fin de semaine de Noël. Nous avons de plus en plus de phénomènes météo extrêmes. Photo de Geoff Robins (AFP)

Veillez accepter mes meilleurs vœux de santé et éco-responsabilité pour la nouvelle année 2023 !

Gilles Brunet  
Commodore du CBYC

## De notre Gouverne

Hello/Bonjour !

Le temps hivernal est arrivé, ce qui nous rend impatients pour la saison d'été à venir ! Les trousse de confirmation pour l'été ont été envoyées par la poste et vous devriez maintenant recevoir votre trousse pour votre réservation de cale. Nous espérons que vous pourrez profiter du 65ème salon nautique annuel de Toronto grâce aux billets gratuits fournis par la marina !

Il reste environ 11 semaines avant le lancement qui commence le 12 avril ! Nous sommes heureux d'accueillir à nouveau l'équipe de grutiers de l'année dernière.

N'oubliez pas de confirmer votre emplacement (ou faites-nous savoir immédiatement si vous n'avez pas besoin d'un emplacement). Ne manquez pas l'importante date limite du 28 février ! À tous les plaisanciers du Sud qui n'ont pas contacté Lori, veuillez nous faire part de vos projets pour l'été 2023, l'hiver et 2024 afin que nous puissions mieux nous préparer !

Le calendrier de mise à l'eau est sur le site web, alors faites savoir au bureau votre date préférée car les dates se remplissent rapidement ! Nous attendons avec impatience la saison 2023, le calendrier s'annonce très social et amusant avec quelque chose pour tout le monde !

Restez à l'écoute pour la journée de la sécurité, le 10 juin !

Gerry et Lori





## Rédacteur/trice du Mixer Recherché

Nous sommes à la recherche d'un membre qui sera l'éditeur de notre très populaire magazine Mixer en 2023.

Je vais continuer à faire la mise en page pour aider cette personne.

C'est un travail d'équipe et vous en serez le coordonnateur.

Merci à tous nos contributeurs impliqués dans notre magazine MIXER en 2022.

Un merci spécial à Mark Sansom qui fait la correction de tous les textes.

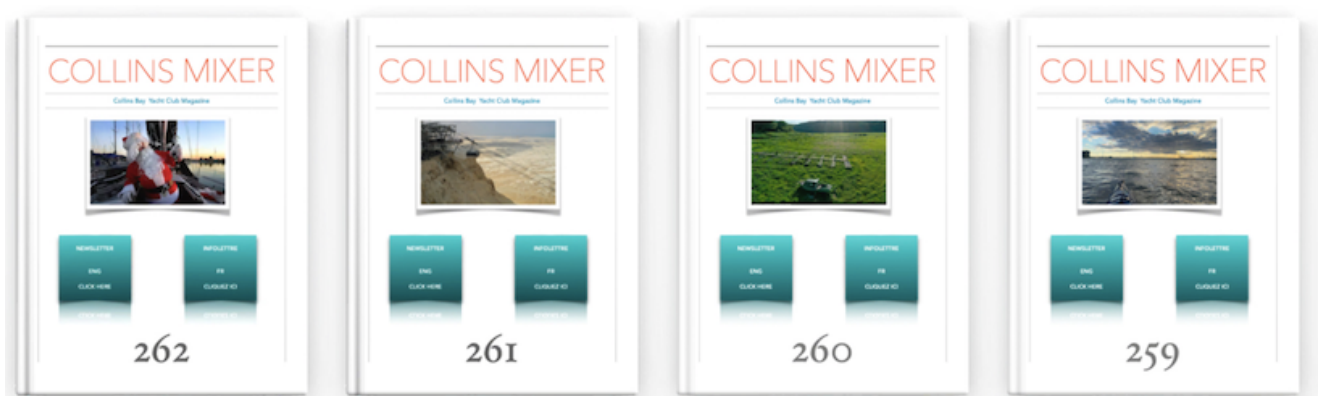
Profitez de cette édition avec des sujets pour tous les goûts!

Gilles

MIXER



Les quatre dernières éditions:



## Le Nouveau Directeur de l'École de Voile CBYC

La phrase qui commence par "Je suis tombé amoureux de la voile quand..." est ma préférée. C'est un excellent moyen de se présenter à une communauté partageant une passion commune. Je ne suis jamais tombé amoureux de la voile car j'étais trop jeune pour faire la différence. Ma famille faisait de la voile avant que je ne sois "né". Le destin a voulu que (ayant été moniteur de voile et entraîneur de course dans une autre vie) lorsque le CBYC m'a demandé si je souhaitais occuper le poste de directeur de l'école de voile, j'ai accepté.



Au cours des 11 dernières années, Collins Bay Marina (Lori et Gerry) a été mon port de transit préféré lorsque je naviguais de l'ouest de Montréal jusqu'au lac Ontario et maintenant je suis heureux de dire que depuis l'année dernière je suis un membre permanent du CBYC.

J'aimerais souligner que l'école de voile est la somme de ses parties, notamment notre administratrice Darlene Amirault et notre directeur des opérations Mark Sansom, et une pointe très spéciale du chapeau de capitaine va à Richard Dickson notre ancien directeur.

Notre communauté apprécie notre hobby et notre sport, et elle ne fait que s'améliorer avec tous les plaisanciers que je rencontre, que ce soit sur l'eau ou à terre. L'école de voile pour moi : si vous le construisez, ils viendront.

Gardez votre calme et continuez à naviguer...

Ian Banville - Directeur École de Voile

Mayero à C 11

## RAPPORT SUR L'AVENIR DE L'ÉCOLE DE VOILE

Ne manquez pas la présentation d'Andrew Hope lors de notre **Assemblée Générale Extraordinaire le 4 février à 14 heures.**

Il expliquera son rapport et les recommandations de son comité.

Le lien ZOOM envoyé déjà par courriel.

## Formation sur les bateaux à glace de Thunder Bay

De Sailing in Canada, 4 janvier 2023

'Le premier événement annuel d'entraînement des bateaux à glace de Thunder Bay a eu lieu le dernier week-end de novembre. Dirigé par le bien nommé Dave Frost, l'événement a attiré quatre marins de l'extérieur de la ville qui se sont joints au contingent local.

L'entraînement comprenait trois jours de voile, de fitness et de nutrition. La partie sur glace comprenait le départ, le passage des marques, le maniement du bateau et les courses courtes. Chaque jour, nous avons été accueillis par une excellente glace et de bons vents.

Les journées d'entraînement commençaient par un lever matinal, des étirements et une séance de conditionnement physique dirigés par ma femme Pam, suivis d'un petit déjeuner très nutritif. Les trois jours, nous étions sur la glace à 9 heures du matin et nous avons terminé au coucher du soleil. Nous avons parcouru jusqu'à 80 km de glace chaque jour.

Après un souper nourrissant, nous nous sommes réunis et avons fait une analyse vidéo de la journée avec beaucoup de discussions tactiques et de plaisanteries.

Dans l'ensemble, l'événement a été un grand succès ; les participants sont tous repartis en se sentant plus confiants dans le maniement de leur bateau et plus rapides. Merci à tous les participants, en particulier à Paul Chambers et Martha Croafdale pour avoir fait le déplacement jusqu'ici. J'espère revoir tout le monde l'année prochaine pour un entraînement de début de saison'. – Mike Madge





Shelley, notre nouvelle Vice-Commodore a accepté le mandat d'être notre responsable de la sécurité sportive cette année.

Ne manquez pas la présentation de Shelley lors de notre  
**Assemblée Générale Spéciale le 4 février à 14h00,**

où elle nous parlera de ce nouveau programme et des exigences de l'Ontario Sailing.

Le lien ZOOM envoyé déjà par courriel.

**H<sub>2</sub>Out<sup>®</sup> 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

## Nouvelle Saison- Nouveau Membership



Bonne année à tous, et comme vous faites vos résolutions, je suis sûr que garder votre adhésion au CBYC à jour est l'une de vos priorités.

Les renouvellements et les nouvelles adhésions sont les bienvenus à tout moment - voir le formulaire d'adhésion disponible via le lien sur <http://collinsbaymarina.com/cbyc/about/membership/>.

Même s'il ne s'agit que d'un "simple" renouvellement, je vous encourage à consulter la page d'instructions du formulaire - elle a été améliorée pour clarifier le processus et les exigences des différentes classes d'adhésion et des droits d'entrée.

Mais les membres qui renouvellent leur adhésion sont toujours invités à utiliser l'approche simple : s'il n'y a pas de changement dans votre statut ou vos coordonnées, vous pouvez simplement m'envoyer un courriel pour me dire que vous renouvelez votre adhésion et préciser l'option de paiement que vous utiliserez. Cette année, les options de paiement sont le virement électronique Interac (à [treasurer@collinsbayachtclub.ca](mailto:treasurer@collinsbayachtclub.ca)) ou le chèque.

Un premier rappel sera envoyé début mars à ceux qui n'ont pas encore renouvelé leur adhésion ; un second sera envoyé début mai. Le renouvellement avant le 15 mai est nécessaire pour conserver les privilèges du club, mais il n'y a pas de pénalité financière pour un renouvellement tardif.

Comme toujours, n'hésitez pas à me contacter si vous avez des questions concernant votre adhésion.

George Dew  
Président Membership



Kingston Sailing  
Charters

Discover Carefree Sailing  
[kingstonsailingcharters.com](http://kingstonsailingcharters.com)  
[sailing@kingston.net](mailto:sailing@kingston.net)  
Marc and Carrie Myers  
Phone : 613-507-5043



DAVID WILBY  
[wilby@marineoutfitters.ca](mailto:wilby@marineoutfitters.ca)  
(613) 634-1900  
*East Coast, Eastern Approach*



Canadian Power and Sail  
Boating Courses

Click [here](#) to register

## Un coup du passé

Croisière en milieu de semaine au Cap Vincent et à Chaumont 16-18 juillet 2002

Six bateaux ont quitté Collins Bay le mardi 16 juillet vers 10h30. Le temps était parfait et nous avons eu des vents légers pendant la majeure partie de la navigation. Les membres de cette croisière étaient Gord et Taylor Binnington sur *Abeqweit*, Norm et Maxine Cohrs sur *Almitra*, Norm et Ina Pothier sur *Cabernet*, Dennis et Norma Reed sur *Innisfree*, Larry et Shirley Norman sur *Slinge II* et Gary et Carol Logan sur *Sabrina IV*. Alison Froese et Judy Adams sur *Aslan* nous ont rejoints en cours de route. En cours de route, il semble que Dennis ait essayé de perdre son "dingy" dans le but de rattraper *Sabrina IV*. Hélas, grâce à l'œil d'aigle d'Ina, il a dû faire demi-tour pour le récupérer. Nous sommes arrivés à Cape Vincent vers 15h30 et avons été accueillis sur les quais par Henk et Yvonne Muis sur *Ya Ya*. Henk et Yvonne ont donné un coup de main à tout le monde et bientôt nous étions tous "en forme de bateau". En masse, nous avons trotté jusqu'au sympathique agent des douanes américaines, qui, voyant tant de Canadiens avec leurs passeports en main, a simplement pris nos noms et les noms de nos bateaux et n'a pas voulu regarder les pièces d'identité (dommage Norm !!). Nous avons fait une petite promenade le long de la rue principale et avons trouvé un petit magasin qui a fourni à certains d'entre nous des "provisions". De retour sur les quais, nous nous sommes retrouvés autour d'une petite table de pique-nique où nous avons pu manger et boire.


Plus tard, nous avons fait une autre promenade agréable le long de la rue principale et avons pris un excellent repas au Cape Restaurant. Le lendemain matin, nous nous sommes levés tôt. Taylor et Gord sont partis pour retourner à Kingston. Il ne restait donc que six bateaux pour se rendre à la baie de Chaumont. Après avoir écouté les prévisions météorologiques, qui annonçaient beaucoup de vent, nous sommes partis vers 10 h 30 pour le Crescent Yacht Club, à Chaumont Bay. Nous avons eu une belle navigation avec des vitesses de vent allant jusqu'à 23 nœuds ou plus. À l'arrivée au Crescent Yacht Club, des membres du club amicaux et serviables nous ont donné un coup de main pour accoster. Un avis de tempête avait été émis et nous étions tous heureux d'être à quai et en sécurité. Une fois de plus, nous nous sommes réunis pour manger et boire. Le Crescent Yacht Club avait de belles installations et les douches étaient vraiment agréables. Heureusement, la tempête ne nous a pas touchés et nous avons passé une soirée très calme, amarrés aux quais. Le lendemain matin, le temps était un peu couvert mais le vent était excellent. Nous sommes sortis de la baie au moteur, puis nous avons levé les voiles et tiré un bord pour rentrer à Collins Bay. Dans l'ensemble, une belle croisière en milieu de semaine.

Gary et Carol Logan

Proposé par Robert van Dyk Historien CBYC



*Mid week Cruise, July 2002  
at the Chaumont 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](mailto:grantandpat@harrisellis.com)

## Plans de croisière, notes préliminaires 2023

---

Salutations à tous !

Il y aura trois croisières, pendant les longues fins de semaine de la Fête du Dominion/Fête du Canada, du Congé civique et de la Fête du travail. Chacune sera d'une durée de trois jours, la première se dirigeant vers Brakey Bay, l'île TBA, et Cassidy Bay ; la deuxième vers Prinyer's Cove, Grassy Point, et Lyon's Island ; et la troisième vers Kerr Bay, Little Bluff, et Waupoos/Wemp's Bay. La seconde pourrait inclure une course informelle le long de Long Reach.

Surveillez également votre boîte de réception pour un aperçu des mouillages, soixante-quinze milles à l'est, soixante-quinze milles à l'ouest et cinquante milles au sud de Collins Bay.

Bonne navigation !

Peter MacKinnon  
Président Croisières





## Cérémonie de changement de nom des bateaux

---

Extrait du Mixer de juin 2016 par Hélène Hubert

...'En quoi consiste le processus de changement de nom d'un bateau ? En un mot, il s'agit d'effacer toute trace du nom du bateau actuel, au-dessus et au-dessous de la surface de l'eau (selon la légende, le nom du bateau est enregistré dans le "*Grand livre des profondeurs*", protégé par Neptune lui-même). Le Commodore invoque le souverain des mers et des océans pour demander que le nom du bateau soit effacé de ses archives et de ses souvenirs et ne soit plus une entité dans son royaume. En guise de remerciement, des libations\* sont offertes au souverain et à sa cour (versez du champagne dans la mer d'Est en Ouest et buvez !).

Ensuite, il faut plus de champagne car le Commodore doit invoquer et apaiser plus de dieux. Tout d'abord, Neptune pour un passage sûr et rapide des voyages du bateau dans son royaume (en utilisant le nom du nouveau bateau). (Versez ici du champagne dans la mer d'Est en Ouest - et buvez !). Ensuite, on invite les quatre frères des vents et on leur demande des vents justes et une mer lisse'.



Neptune

\* Libation: Dans l'Antiquité, offrande rituelle à une divinité d'un liquide (vin, huile), que l'on répandait sur le sol ou sur un autel.

## Et l'Éthanol?

L'éthanol a fait l'objet de nombreuses discussions dans l'industrie maritime. Si vous ne le savez pas, l'éthanol peut causer de graves problèmes à votre bateau, tels que des performances et des accélérations médiocres, des démarrages difficiles, une consommation accrue de carburant et un mauvais fonctionnement au ralenti en raison des dépôts de carbone dans le carburant enrichi en éthanol.

La Marina de Collins Bay fournit du carburant de qualité **Premium** qui NE contient PAS d'éthanol. Nous avons confirmé auprès de notre fournisseur que le carburant que nous achetons et que nous vous fournissons ne contient PAS d'éthanol. Si vous achetez du carburant à la station-service du quartier, ce carburant contient de l'éthanol, car le carburant vendu pour les voitures se trouve dans un environnement différent. Le système de carburant d'un bateau est ventilé dans l'atmosphère humide, exposant le carburant à des conditions auxquelles les automobiles ne sont pas confrontées.

Il est important de protéger votre investissement des effets nocifs des carburants à l'éthanol, ce qui garantit la fiabilité de votre bateau chaque fois que vous êtes sur l'eau. De plus, dans le cadre du programme Clean Marine, il est interdit de faire le plein au quai avec un jerrican afin de prévenir les déversements et la contamination de notre baie.

Lori and Gerry



## L'antenne VHF avec un transpondeur AIS

### Le facteur le plus important pour que l'AIS fonctionne bien

Par Doug Miller le 9/12/2019

Le type d'antenne VHF que vous utilisez avec votre système AIS peut également avoir un impact important sur la portée de l'AIS. La plupart des antennes VHF sont réglées de manière optimale autour de 155-156 MHz, mais l'AIS utilise des fréquences autour de 162 MHz. Dans certains cas, une bonne antenne VHF peut être nettement moins bien synthonisé sur des fréquences même proches.

Si vous utilisez une antenne VHF dédiée pour votre système AIS, envisagez d'acheter une antenne VHF qui est synthonisé pour les fréquences AIS. Vesper, Morad et Shakespeare fabriquent des antennes synthonisé pour l'AIS.

Si vous envisagez d'utiliser un diviseur (splitter) d'antenne, pensez à l'associer à l'antenne VA159 de Vesper ou à l'antenne marine HD VHF 159 MHz de Morad qui sont synthonisés à 159 MHz entre les fréquences radio VHF typiques et les fréquences AIS.

Si vous utilisez une antenne VHF - qu'il s'agisse d'une antenne existante ou d'une nouvelle antenne - voyez si vous pouvez obtenir les spécifications de l'antenne pour connaître la perte d'accord (mismatch) à laquelle vous pouvez vous attendre à 162 MHz. Par exemple, l'antenne VHF Shakespeare Galaxy 5225-XT est synthonisé sur 156,8 MHz avec un ROS (VSWR) nominal (nous reviendrons plus tard sur le ROS) de 1,5:1, mais la bande passante chute à un ROS de 2:1 à seulement 3 MHz de l'accord optimal. Par conséquent, la fréquence de 162,025 MHz (AIS2), à une distance de plus de 5 MHz, entraînerait une détérioration substantielle du signal, probablement dans une plage de ROS de 3:1 ou plus pour l'AIS. L'antenne AIS classique Shakespeare 396-1-AIS serait un meilleur choix en tant qu'antenne AIS dédiée ou antenne utilisée avec un séparateur, étant donné le réglage optimal à 158 MHz - un peu plus proche du point idéal de 162 MHz pour l'AIS - et sa bande passante plus large (6 MHz avec un ROS de 2,0:1).

Utilisation d'un diviseur : comme mentionné ci-dessus, les diviseurs d'antenne conçus pour être utilisés avec une radio VHF et un transpondeur AIS fonctionnent très bien. Les diviseurs simplifient considérablement l'installation de l'AIS et permettent souvent de résoudre le problème de l'absence d'emplacement pour une deuxième antenne VHF dédiée à l'AIS. Bien que certains diviseurs puissent présenter une très légère perte de signal (malgré leurs amplificateurs intégrés), dans la plupart des cas, l'utilisation d'une antenne VHF unique, haute et placée de manière optimale avec un diviseurs fonctionnera bien mieux que l'utilisation d'une antenne AIS dédiée au milieu d'une "ferme d'antennes". Mais même avec un diviseurs, respectez les recommandations des points ci-dessus. Gardez l'antenne aussi haute et libre de tout autre métal que possible et utilisez une antenne VHF qui a une largeur de bande suffisante pour couvrir adéquatement les fréquences VHF et AIS.

Vérifiez votre ROS (VSWR): le ROS ou rapport d'ondes stationnaires de tension est une mesure de la quantité de puissance réfléchi par l'antenne. Idéalement, toute la puissance de transmission devrait être utilisée pour créer le signal radio désiré, ce qui serait représenté par une mesure

parfaite du ROS de 1:1. Cependant, aucune installation d'antenne n'est parfaite et il est probable qu'il y ait de l'énergie réfléchi le long du connecteur, du câble ou de l'antenne. Un ROS de 10:1 serait très mauvais, avec environ 2/3 de la puissance de transmission réfléchi vers le dispositif émetteur. Cela signifie non seulement que votre signal ne va pas aussi loin qu'il le devrait, mais aussi que vous courez le risque que l'énergie réfléchi endommage votre dispositif de transmission (c'est-à-dire votre radio VHF ou votre transpondeur AIS). Un ROS de 1,5:1 est excellent, 2:1 est considéré comme très bon et même 3:1 est correct.

3:1 est acceptable, mais tout ce qui est au-delà n'est pas bon et doit être pris en compte. Encore une fois, plus le ROS est élevé, moins la portée de votre installation radio AIS et VHF sera importante.

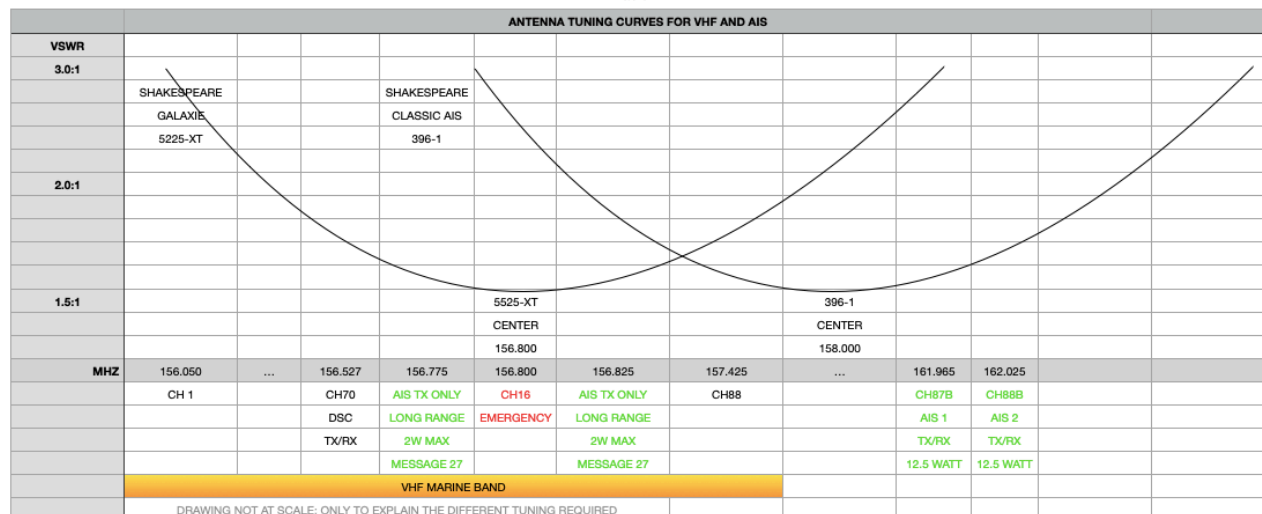
Comment savoir quel est votre ROS ? Il existe au moins deux façons de mesurer votre ROS. Certains des transpondeurs AIS (par exemple ceux de Vesper et em-trak) incluent des logiciels pour Windows, Mac ou les appareils mobiles pour voir le statut de votre transpondeur AIS, y compris la lecture du ROS. Une autre méthode consiste à acheter un appareil de mesure du ROS (tel que le testeur d'antenne Shakespeare ART-3) et à l'utiliser entre votre radio VHF et votre câble d'antenne pour vérifier la puissance réfléchi de votre installation d'antenne. L'une ou l'autre de ces méthodes vous permettra de savoir si votre installation d'antenne fonctionne correctement ou non. Notez, nous avons entendu d'un fabricant que certaines antennes en fibre de verre ne montrent tout simplement jamais une bonne lecture du ROS même lorsqu'elles fonctionnent correctement'.

Lire l'article complet [ici](#).

J'ai dessiné ce graphique pour vous aider à voir où sont normalement synchronisées une antenne VHF marine ordinaire (la courbe de gauche) et une antenne VHF/AIS idéale (courbe de droite). Une antenne bien réglée sera dans la partie basse de la courbe (faible vswr).

En réalité les courbes d'antennes ressemblent plus à un V qu'à un U.

Gilles Brunet - Garuda



## Nouvelles du capitaine de la flotte

---

Bonjour depuis le siège du capitaine de la flotte. J'espère que tout le monde a eu le temps de se détendre avec ses amis et sa famille pendant les fêtes de fin d'année et a parlé de la prochaine saison de navigation. Ceci étant, il y a quelques choses que nous planifions pour les séminaires pour la saison morte ainsi que pour la saison de navigation à venir.



En outre, nous travaillons à la mise en place du programme de mentorat et du programme d'outils que nous essayons de lancer pour le printemps afin d'aider les gens à préparer leurs bateaux pour le lancement.

### **Programme de mentorat**

N'oubliez pas que vous pouvez trouver les détails du programme sur le lien suivant, dans la section réservée aux membres et en utilisant les formulaires prévus à cet effet : <http://collinsbaymarina.com/cbyc/mentorship-program/>. Vous y trouverez que le programme est conçu autour des grands thèmes suivants :

1. L'entretien de base des bateaux.
2. Le matelotage et le maniement du bateau.
3. Informations et pratiques en faveur de la croisière locale.
4. La course.
5. L'électronique marine.

L'année dernière, j'ai réussi à trouver des volontaires dans différentes disciplines pour lancer le projet, mais j'aimerais, dans la mesure du possible, élargir mon carnet d'adresses virtuel. De cette façon, nous aurons plus de personnes sur lesquelles nous pourrions compter pour aider les autres plaisanciers, et potentiellement un plus large éventail d'assistance dans des domaines tels que l'entretien courant des moteurs et les manœuvres de bateaux à faible vitesse et l'accostage. Si vous pensez pouvoir nous aider dans ces domaines ou dans d'autres, n'hésitez pas à m'envoyer un courriel à l'adresse [fleet@collinsbayyachtclub.ca](mailto:fleet@collinsbayyachtclub.ca) pour que je vous inscrive sur la liste.

### **Programme de prêt d'outils**

L'exécutif a eu des discussions sur la façon de construire un ensemble d'outils utiles qui peuvent être mis à la disposition des membres, nous avons pensé qu'il était sage de sonder d'abord le club pour les outils qui pourraient être donnés à la cause. Nous recherchons avant tout des outils spécifiques à la voile que les gens pourraient donner à la cause.

Voici nos premières réflexions sur les outils qui pourraient être utiles :

- Extracteur d'huile
- Jauge de tension du gréement
- Jeu d'outils courants ou kit d'épissurage de cordage
- Kit de réparation de voiles
- Un bon tampon à double action

En plus de ces outils, nous recherchons également un jeu de douilles standard et métriques, des clés à filtre à huile et d'autres outils de ce type. Donc, si vous avez des outils de ce genre qui prennent la poussière, n'hésitez pas à nous contacter et nous verrons s'il est judicieux de les ajouter au coffre à outils du club .... coffre à outils / lockup à acheter/fabriquer. Plus d'informations à venir sur ce sujet.

Peter Desroches

Président Flotte



**774 Baker Crescent, Kingston, ON**

## Beneteau et Torqeedo s'associent pour deux autres bateaux électriques

De PlugBoats.com - Jeff Buttler - 8 décembre 2022

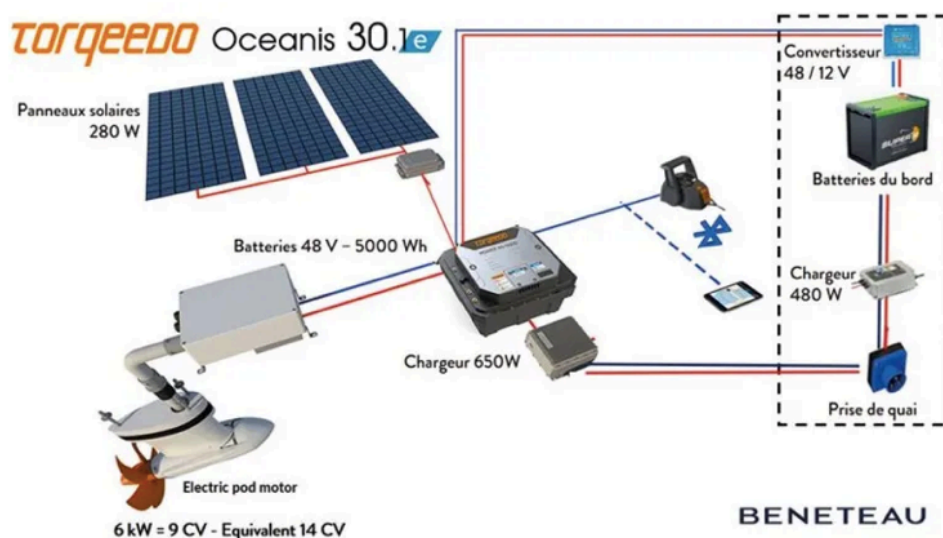
'Beneteau continue d'étoffer sa gamme de bateaux à propulsion électrique avec l'annonce au Salon Nautique de Paris cette semaine que les voiliers Oceanis 30.1 et First 44 seront désormais disponibles avec une propulsion électrique.

Lors du Festival de la Plaisance de Cannes 2021, Beneteau a annoncé ses premières entrées dans le domaine de la navigation électrique. Jérôme de Metz, Président Directeur Général du Groupe Beneteau, a déclaré : "Il y a de nouvelles attentes et habitudes d'utilisation, de nouvelles façons de voyager et les dernières technologies : un nouveau monde de la plaisance et des loisirs marins se profile à l'horizon, et nous tous, au sein du Groupe Beneteau, nous nous positionnons pour être les acteurs principaux de ce nouveau monde."

Le Beneteau First 44 relève ces défis et a reçu le Boat Builder Award pour l'amélioration environnementale du processus de fabrication lors du salon METSTRADÉ en novembre. La coque est entièrement réalisée en résine ELIUM, fabriquée par Arkema, un composite qui peut être recyclé lors du démantèlement du bateau grâce à un processus qui sépare la fibre de verre de la résine. La résine devient réutilisable pour fabriquer de nouvelles pièces d'infusion pour de nouveaux bateaux.

Le Oceanis 30.1 est un bateau plus léger et plus petit que le First 44 et conçu pour la navigation sur les lacs et les rivières, ainsi que pour la navigation côtière et les aventures occasionnelles en haute mer. Pour ces types de navigation, un système de propulsion entièrement électrique est la solution la plus écologique.

Lire l'article [ici](#).



## Nouveau Président des Courses

---



Je m'appelle Glenn Reid et j'ai hâte d'être président de course cette année. J'ai acheté mon bateau, Horizon Dancer, en 2011 à Brockville. Liz et moi l'avons fait naviguer jusqu'à Collins Bay et nous sommes restés ici depuis.

À l'époque, le président de course était Dave DePlanche, qui nous a rapidement accueillis et aidés à nous lancer dans le monde exaltant de la course à voile. C'est maintenant devenu notre passe-temps favori de l'été. Je serai là pour continuer la tradition d'aider et d'accueillir les nouveaux et les anciens coureurs.

Mon espoir et mon effort seront d'avoir une saison amusante et réussie. Je veux attirer autant de nouveaux bateaux et de marins que possible dans ce sport incroyable.

N'hésitez pas à m'envoyer un courriel si vous avez des questions, des idées ou des suggestions concernant notre club de course.

Salutations,

Glenn Reid

Horizon Dancer - C&C 27

Président Courses



## Porno bateau

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



Lake Ontario, 9 novembre 2022

Par Lisa Bayne

## Le mixe vert

### La Chine domine la course mondiale aux batteries.

‘Les voitures électriques reposent sur des batteries lithium-ion. La Chine en produit 76 %, contre seulement 8 % pour les États-Unis. Extrait de GRID - Lili Pike, reporter pour la Chine

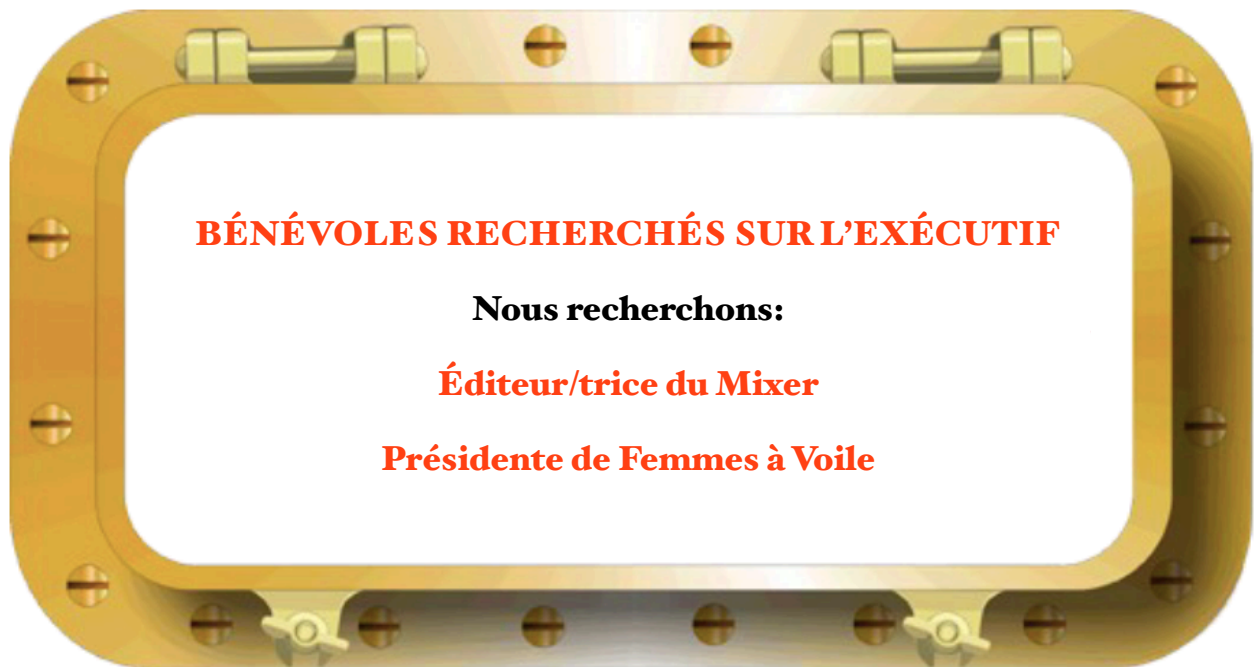
Si tout se passe comme prévu par le président Joe Biden, en 2030, la moitié des Américains qui achèteront une nouvelle voiture opteront pour un véhicule électrique, soit un bond gigantesque par rapport aux 2 % de 2020. Cet objectif ambitieux est un impératif climatique - le transport est aujourd'hui la principale source d'émissions de carbone aux États-Unis - mais aussi un impératif économique. L'administration Biden y voit une occasion cruciale pour les constructeurs automobiles américains de tirer parti de la transition vers les énergies propres.

Mais les États-Unis arrivent en retard dans la course. Au cours de la dernière décennie, la Chine a habilement manœuvré pour dominer la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, notamment en ce qui concerne le composant principal de ces voitures : les batteries lithium-ion. ‘

Lisez l'article complet [ici](#).

PS J'ai pensé que ce sujet pourrait être intéressant car nous commençons à installer des LifePo4 dans nos bateaux.





## Un avant-goût des coulisses d'une grande régates

Par Ocean Fierz

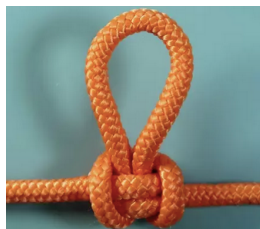


Avec l'école de voile du CBYC, j'ai participé à 2 Cork Internationals et 2 Fall Corks, ainsi qu'à quelques petites régates. En août dernier, j'ai eu l'occasion d'être l'équipier d'Andrew Hope à la FORK (Foiling Regatta organisée par CORK). J'étais sur la lune !!! Tout d'abord, toute journée sur l'eau est une bonne journée, surtout si j'en apprend davantage sur un sport que j'aime. Au cours des dernières années, j'ai aussi découvert la montée d'adrénaline que procure le kitesurf et j'ai eu l'occasion d'être aux premières loges pour voir les meilleurs kites de foiling du Canada et un Américain pour faire bonne mesure ! Malheureusement, en raison de mon travail, je n'ai pu accompagner Andrew que pendant deux des quatre jours, mais ces deux jours ont été un moment fort de mon été et j'en ai apprécié chaque minute.

Le truc avec le kite, c'est qu'il faut du vent ! Malheureusement, le thermique n'a pas voulu se mettre en route le premier jour et les kiteurs qui ont essayé de sortir n'ont pas réussi. Bien que je n'aie pas eu l'occasion de voir de l'action, j'ai pu découvrir le Pêcheur, tous les gadgets de marquage et le processus de marquage et de récupération des marques.

Le Pêcheur est un vieux bateau de pêche en fibre de verre. Il avait une proue très haute et pointue, une console de pilotage et un grand espace ouvert à l'arrière (un poste de travail nécessaire et génial lorsque vous avez 3 ancres, des centaines de pieds de ligne et 3 grandes marques orange qui semblaient toujours se comporter mal). La jauge de carburant, comme nous l'avons découvert, était un fidèle bâton de bois et la clé de contact nous donnait quelques soucis par intermittence. Quant à son fonctionnement, le moteur fonctionnait bien, à l'exception du nuage gris qu'il dégageait au démarrage. Je suis sûr qu'une personne donnant un coup de pied à l'arrière aurait pu le propulser à peu près aussi vite. La direction était incroyablement rigide et frustrante. Cependant, à la différence de la plupart des autres bateaux de CORK il avait un bimini qui valait un million de dollars dans le temps ensoleillé et pluvieux que nous avons rencontré. Ce bimini et l'espace de travail ont fait du Le Pêcheur le meilleur bateau de CORK !

Comme un marin un nouveau noeud est toujours excitant ! C'était à peu près la première chose que j'ai appris, un noeud de papillon. Un noeud papillon met une boucle à mi-chemin dans une ligne et est beaucoup plus facile à délier que d'autres options. Avant de partir, nous avons préparé nos marques et nos tiges d'ancrage. Nous avons attaché nos chaises autour de deux des anneaux en D d'arrêt avec l'extrémité de la ligne pour kellets (ou des bouilloires, comme je les de leur vrai nom) à nos noeuds papillons mètres de la marque. Cela permettait de descendait bien droit et que la ligne hydroptères. Nous avons également pris assurer qu'elles sortiraient sans problème processus de gonflage, car trois marques entièrement gonflées repoussaient les limites du Pêcheur. Nous avons alors largué les amarres et avons contacté par radio l'équipe CORK à terre pour signer le départ. J'ai



marques aux ancres à l'aide d'un noeud de du fond et avons fait quelques noeuds plus de sécurité. Nous avons attaché des appelle, car je n'ai jamais pu me souvenir avec des mousquetons, à environ 3 s'assurer que la ligne d'ancrage n'était pas dans le chemin des soin d'étaler toutes les lignes pour nous le moment venu et avons commencé le

toujours eu un tel coup de pied hors de Andrew disant "CORK COM's, CORK COM's, CORK COM's, c'est marque ensemble un, un, un se dirigeant hors du port avec deux âmes à bord".

Une fois sur l'eau, nous étions toujours en étroite communication avec l'officier de course principal (PRO) qui nous donnait notre cap et la distance de la ligne de départ. Nous nous mettions alors en route à l'aide du GPS d'Andrew et de la fonction MOB (envoi d'un message au bateau RC). Nous avons d'abord placé la marque sous le vent légèrement en amont du départ, puis nous nous sommes éloignés d'environ 1 km pour placer la marque au vent. Nous devons également placer une marque dite de protection à 30 m sous le vent de la marque au vent (mesure de sécurité pour éviter l'enchevêtrement des lignes et les collisions au niveau de la marque au vent). Il était assez facile de gonfler les marques avec une pompe électrique portable. Le point idéal est celui où les coins de la marque peuvent encore se plier dans l'eau.

Lorsqu'il s'agissait d'installer les marques, nous avons recouru à des boussoles et à nos M. Woolies (du fil collé au bout d'un bâton). Nous utilisons deux types de déploiement des marques. L'une consistait à jeter l'ancre et ensuite la marque (" drop mark ") et l'autre à lancer la marque depuis le tableau arrière, à faire un panoramique sur la corde et à jeter l'ancre au bon endroit (streaming). Tout cela en faisant attention à ne pas se mettre dans l'embarras en enroulant l'hélice ! Une fois les marques posées, nous avons vérifié à plusieurs reprises la vitesse et la direction du vent pour informer RC.

Comme nous l'avons mentionné, le vent ne s'est jamais levé et vers 13 heures, nous avons abandonné nos marques et nous nous sommes dirigés vers la côte en espérant que le vent se lève. Lorsque l'officier de course principal (PRO) a décidé de mettre fin à la journée, nous avons dû sortir et récupérer nos marques. Malgré le fait d'être à terre, c'était très divertissant de discuter avec les autres organisateurs de la course de la voile, des bateaux... et des courses. Le deuxième jour a apporté l'action que j'attendais.

C'était le dernier jour de la régata et la pression était forte pour faire bonne figure. Nous sommes arrivés à 07:30, avons préparé le Pêcheur et avons assisté au briefing à 08:00. Nous avons une heure pour installer les marques ; le premier coup de canon devait être donné à 09:00. Andrew et moi avons travaillé rapidement et efficacement pendant que l'OPR surveillait de près tout le monde. Nous ne voulions pas être la raison pour laquelle la séquence de départ était retardée. A 09:00, le premier coup de canon a été donné et les courses ont commencé sérieusement, bénéficiant de vents forts venant du sud. Cependant, le soleil n'a pas voulu nous honorer de sa présence. Au lieu de cela, c'était une journée sombre et morose. Bien que cela ne soit pas obligatoire, Andrew voulait que nous fassions de notre mieux pour lire les numéros de dossard dans l'ordre où ils ont franchi la marque. J'ai été un peu distrait par le spectacle de tous les kites en train de faire du foil, mais surtout, leurs numéros de dossard étaient bien trop petits pour être lus de manière cohérente. En raison de leurs vitesses vraiment étonnantes et de notre incapacité à nous écarter rapidement de leur chemin sans affecter leur course, nous sommes restés bien loin de la marque météo, ce qui a également frustré ma capacité à lire leurs numéros de dossard. A quelques courses de la fin, un orage menace. Dans une course folle, les kites sont retournés au Lake Ontario Park (LOP), y compris certains des bateaux CORK. Les autres, dont nous, sont retournés au Portsmouth Olympic Harbour (POH) avec les marques. Nous avons attendu la tempête et sommes repartis pour les dernières courses.

Ce qui m'a le plus choqué, c'est que les courses duraient environ 15 minutes, alors qu'il s'agissait de deux tours d'un parcours au vent et sous le vent avec des étapes de 1 km.

Une fois les courses terminées, nous avons rendu toutes les marques et l'équipement au bureau de la CORK, puis nous avons assisté à la cérémonie de remise des prix au LOP. En fin de compte, Mac Morrin, basé à Kingston, a remporté la régata et, ce faisant, a capturé quelques imaginations avec sa performance, y compris la mienne !

## Cuisiner à bord

---

### Macaroni Chinois

---



## Ingrédients

- 5 tasses de macaroni, non cuit
- 1 casseau de champignons, tranchés
- 3 branches de céleri, hachées
- 1 1/2 poivron (couleur au choix), coupé en petits cubes
- 480 g de bœuf haché
- 700 g de veau haché
- 1 oignon, haché finement
- 2 cuillères à table de bovril au bœuf
- 2/3 tasse de sauce soya

## Préparation

1. Dans une casserole d'eau bouillante, cuire les macaronis selon les indications sur l'emballage. Réserver.
2. Dans un poêlon, chauffer un peu d'huile d'olive et faire revenir les légumes. Réserver dans une assiette.
3. Dans le même poêlon, dorer la viande et ajouter l'oignon quand la viande est presque cuite. Assaisonner la viande au goût.
4. Ramener les légumes au poêlon et ajouter le bovril et la moitié de la sauce soya.
5. Ajouter le macaroni cuit et la sauce soya restante.

Maryse Beaupré - Dream Weaver

## L'exécutif 2022/2023

Poste	Nom	Bateau (quai)	Courriel*
Commodore	Gilles Brunet	Garuda (C23)	<a href="mailto:commodore@">commodore@</a>
Vice Commodore	Shelley Nickerson	Panacea (B28)	<a href="mailto:vicecommodore@">vicecommodore@</a>
Ex Commodore	Bill Amirault	Luffin Life (C08)	<a href="mailto:pastcommodore@">pastcommodore@</a>
Secrétaire	Claudia Stevenson	Tamara C (C20)	<a href="mailto:secretary@">secretary@</a>
Trésorière	Jacque MacKinnon	Bittern (E22)	<a href="mailto:treasurer@">treasurer@</a>
Capitaine de flotte	Peter DesRoches	Long Gone (E18)	<a href="mailto:fleet@">fleet@</a>
Président Croisières	Peter MacKinnon	Bittern (E22)	<a href="mailto:cruise@">cruise@</a>
Président Membership	George Dew	Melba J (D13)	<a href="mailto:membership@">membership@</a>
Présidente Social	Carrie Monette	Sandcastle (B05)	<a href="mailto:social@">social@</a>
Présidente Clubhouse	Lisa Bayne	Karuna (C05)	<a href="mailto:house@">house@</a>
Président Courses	Glenn Reid	Horizon Dancer (E12)	<a href="mailto:race@">race@</a>
Dir. École de voile	Ian Banville	Mayero (C11)	<a href="mailto:schooldirector@">schooldirector@</a>
Mixer	Vacant		<a href="mailto:mixer@">mixer@</a>
Collins Bay Marina	Lori & Gerry Buzzi	Perfect Waste of Time	<a href="mailto:helm@collinsbaymarina.com">helm@collinsbaymarina.com</a>

## Nos Comités

Admin. École de voile	Darlene Amirault Jean White	Luffin Life (C08) Moon Shadow (B08)	<a href="mailto:school@">school@</a>
Gestion. École de voile	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	<a href="mailto:schoolops@">schoolops@</a>
Historien du club	Robert van Dyk		<a href="mailto:history@">history@</a>
Webmestre	Mark Sansom	Dream Haze (C30)	<a href="mailto:cbyc@">cbyc@</a>
Femmes à voile	Vacant		<a href="mailto:Womens.sailing@">Womens.sailing@</a>
Gestion. Quillards École de Voile	Richard Dickson	Windsome (E30)	<a href="mailto:keelboat.program@">keelboat.program@</a>

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