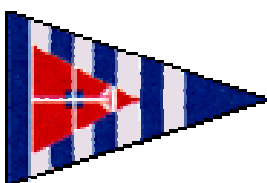


24 ième Année
VOL.1: Septembre 2011



ESCADRILLE RABASKA DES E.C.P.P.

Le Point Relevé



Il est temps de remiser nos jouets!



Tout est en place pour une autre saison de formation avancée. Fais-en partie, c'est pour ton bien et celui de ton équipage. Rabaska a une panoplie de cours avancés qui pourraient bien t'intéresser. Inscris-toi auprès de Maurice Landry au 819-477-4882.

Dans ce numéro :	PAGE
<i>Le nouveau CMD prend la barre</i>	2
<i>La formation met toutes les chances de votre bord</i>	3
<i>Et les poissons dans tout ça!</i>	4
<i>Inscription</i>	5
<i>De l'eau, encore de l'eau !</i>	6, 7
<i>Le fameux Triangle ...</i>	8, 9
<i>La recette à Ginette</i>	12

Sommaire :

Choisir son embarcation!

Quelle catégorie d'embarcations serait le meilleur choix pour la navigation que je veux pratiquer ?

Les pages 10 et 11 pourraient vous aider à choisir votre embarcation.

Le mot du Commandant

Par Mme le Cmd. Stéphanie Bush

Il me fait grandement plaisir de vous écrire ce premier mot à titre de commandant. Au nom des membres de la Passerelle de votre escadrille, je salue dignement tant les nouveaux membres que les anciens. Vous êtes plus de 130. Cette année, l'escadrille Rabaska fête ses 25 ans de fondation, donc ça fait 25 ans que les plaisanciers de notre région, en participant aux diverses formations, s'assurent d'avoir les compétences requises afin de naviguer en toute sécurité. Une activité sera organisée au cours de l'année afin de souligner, comme il se doit, cet anniversaire.

Pour commencer la nouvelle saison, quelques membres se sont ajoutés à la passerelle : Gilles Héroux, aux adhésions et au bottin. Il est aussi responsable des relations publiques auquel s'adjoint Pierre-Luc Arsenault. Roger Hamel est le responsable des activités. Maurice Landry demeure responsable de la formation et a comme adjoint André Tardif. Michel Fontaine demeure responsable du journal et du site Web. Finalement, Georges Dion prend charge du secrétariat. Je profite d'ailleurs de cette occasion pour le remercier de son implication à titre de commandant au cours des dernières années. Malheureusement, Claude Dufour, notre officier à la trésorerie, doit nous quitter pour des questions d'organisation familiale. Nous tenons à le remercier pour son implication et espérons qu'il se joindra de nouveau à nous lorsqu'il sera plus disponible. Notre organisation a de la place pour accueillir de nouvelles personnes souhaitant s'impliquer...Il est possible que vous soyez personnellement sollicité par l'un de nos membres mais si vous avez le goût d'apporter votre contribution à notre organisme, communiquez avec l'un de nous et soyez assuré d'être accueilli à bras ouverts. Vous pouvez communiquer avec nous au : www.9bit.qc.ca/rabaska/. Vous retrouverez les coordonnées de tous les membres de la passerelle dans le bottin que vous avez reçu au début de l'été.

Nos liens avec le club de voile et plage de Drummonville sont bien solides et plusieurs membres du club ont participé aux cours offerts par l'escadrille. Nous sommes très heureux de cette belle alliance car nos missions sont complémentaires. Je tiens à remercier nos membres, ainsi que nos commanditaires, pour leur implication qui permet d'année en année aux escadrilles canadiennes de plaisance de remplir leur mission. Nous sommes à la planification de notre prochaine saison de formation et notre équipe de formateurs est à se mettre à jour au niveau des changements apportés aux cours. Elle sera donc prête pour la nouvelle saison. Présentement, c'est la période d'inscription. J'espère donc vous voir vous inscrire à l'un des cours qui seront offerts pour l'automne 2011 et l'hiver 2012. À la prochaine.

Stéphanie Bush....madame Le commandant

La formation

par l'off. Maurice Landry

Bonjour amis(es) plaisanciers,

Comme à chaque année, il faut se faire à l'idée, la fin de la récréation va bientôt sonner. Il va falloir tôt ou tard ranger tout l'attirail et se préparer à affronter la dure saison. Alors la question se pose de nouveau : que vais-je faire de tout ce temps ?

Après avoir fait le bilan de la dernière saison de navigation et élaboré des projets pour la prochaine, pourquoi ne pas songer à parfaire vos connaissances en vous inscrivant à des cours plus avancés. C'est une excellente occasion de garder le contact, de faire de nouvelles rencontres, de partager des expériences et de mettre à jour vos connaissances.

Tout au long de la saison de navigation, vous avez certainement croisé certains adeptes du nautisme qui, par leurs comportements, ont clairement laissé voir leur manque flagrant de formation en la matière.

Vous avez aussi certainement reçu des invités (parents, amis, ou autre) qui ont admiré votre habileté, souhaité avoir vos connaissances et même envié votre position.

Alors, profitez de la situation et n'hésitez pas à leur parler des E.C.P. et en particulier de l'escadrille RABASKA et de son programme de formation, tout particulièrement du cours de Navigation de Plaisance et de la formation pour l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, qui soit dit en passant est obligatoire pour tous.

Tous les instructeurs sont bénévoles et leur compétence est assurée par leur expérience et leur formation. Consultez notre calendrier de formation affiché sur notre site à partir duquel il est aussi possible de s'inscrire en ligne (<http://www.9bit.qc.ca/rabaska/index.htm>).

Au plaisir de vous rencontrer prochainement.

Maurice Landry

Officier à la formation

Pourquoi protéger le poisson et son habitat?

Le Canada est l'intendant d'une partie considérable des ressources en eau douce et salée de la planète. Ces eaux constituent des habitats essentiels à la production naturelle d'espèces aquatiques abondantes et diversifiées. Certaines populations aquatiques, comme le saumon, sont intimement liées au tissu culturel, au mieux-être et à la prospérité économique des Canadiens. Les animaux aquatiques dépendent de la pertinence des mesures de gestion que nous prenons et de la qualité des habitats pour se reproduire, vivre et prospérer. Grâce à la santé des écosystèmes aquatiques, nous pouvons :

- assurer l'intégrité et la diversité biologique des écosystèmes d'eau douce et d'eau salée du Canada;
- préserver le mode de vie et la culture des collectivités autochtones, rurales et côtières d'un bout à l'autre du pays;
- produire les biens et services que de nombreuses espèces aquatiques fournissent aux Canadiens;
- assurer la durabilité des pêches de subsistance, ainsi que des pêches récréatives et commerciales qui fournissent des emplois à plus de 80 000 Canadiens et injectent chaque année des milliards de dollars dans notre économie, grâce notamment aux vigoureuses exportations de poissons et produits de la mer;
- les ressources aquatiques et leur habitat représentent un symbole puissant et un indicateur fiable de la qualité de l'environnement du Canada.

La valeur culturelle et la productivité à long terme des ressources aquatiques du Canada ne dépend pas uniquement de la gestion judicieuse des populations de poisson, mais aussi des habitats qui les abritent.



S'inscrire à une formation avancée

Une décision que vous apprécierez lors de contraintes de navigation ! Votre équipage sera en pleine confiance connaissant vos capacités de chef de bord.

**Contactez Maurice Landry
au 819-477-4882**



KIOSQUE RABASKA

Venez rencontrer les responsables, les formateurs et les officiers de la passerelle de RABASKA

Aux Promenades Drummondville

Les 10 et 11 septembre 2011

Ils pourront discuter avec vous de la formation qui vous convient selon le type de navigation que vous pratiquez.

Vous pourrez échanger sur la dernière saison de navigation qui a débuté avec quelques remous le printemps dernier et qui a été marquée en fin d'août par le passage d'Irène.

LE SAVIEZ-VOUS?

Bassin versant Grands Lacs - Saint-Laurent

Plus de 42,5 millions de personnes peuplent le bassin versant Grands Lacs - Saint-Laurent. Plus de 29 millions d'entre eux, dont 8 millions de Canadiens, s'approvisionnent en eau potable dans les lacs. Les ressources en eau y sont déjà de qualité médiocre, car la région constitue l'un des principaux centres industriels de l'Amérique du Nord.

D'après les chercheurs, la température moyenne dans le bassin des Grands Lacs pourrait monter d'environ 4,5°C d'ici l'an 2055, et l'accroissement de la température serait plus marqué en hiver qu'en été. La hausse des taux d'évaporation et la perte d'humidité des sols se traduiraient par une réduction du ruissellement, et le niveau de l'eau dans les Grands Lacs pourrait, en moyenne, baisser de 0,5 m à 1,0 m, selon les scénarios types. Le débit sortant du fleuve Saint-Laurent pourrait subir une réduction allant jusqu'à 20 %.

Les secteurs comme ceux des métaux de première fusion, des produits chimiques, de la transformation alimentaire et des produits du bois font un usage intensif de l'eau. En outre, l'eau sert à l'expédition des produits, particulièrement dans les secteurs des céréales et des métaux. Toutefois, les centrales électriques constituent les plus grands utilisateurs des Grands Lacs. Tous ces secteurs seraient touchés par une modification importante du volume et de la qualité de l'approvisionnement en eau.

Tandis qu'une baisse du niveau de l'eau se traduirait par une diminution du débit, donc de production d'électricité, un hiver plus chaud ferait aussi légèrement baisser la demande d'électricité pour le chauffage. En revanche, il pourrait alors se produire une augmentation de la demande en été pour l'alimentation de ventilateurs et de climatiseurs. Si le niveau de l'eau baissait, il faudrait peut-être réduire la quantité de marchandises transportées par les bateaux pendant chaque expédition. Toutefois, une saison des glaces plus courte (de 5 à 12 semaines de moins) pourrait rallonger la saison de navigation, ce qui permettrait de faire davantage d'expéditions par année.

L'agriculture constitue l'industrie la plus importante de la région, et l'exploitation forestière est l'un des secteurs d'envergure dans le nord du bassin versant. Même si un réchauffement climatique prolongeait la saison de croissance, la réduction de l'humidité du sol risquerait de faire baisser le rendement des cultures au cours des ans, à moins que des mesures correctives ne soient prises. En outre, des températures plus élevées et des sols plus secs pourraient réduire l'étendue des forêts du bassin versant et nuire à leur santé, et l'assèchement des marais aboutirait à une perte d'habitats fauniques. Certaines espèces de poissons vivant actuellement dans les lacs pourraient disparaître à cause de l'augmentation des températures, tandis que d'autres pourraient migrer du sud de la région vers le nord. En raison d'une saison « froide » incertaine et de la diminution prévue de 20 à 80 % de la chute des neiges, la baisse la plus marquée ayant lieu au nord des lacs d'aval, la saison de ski serait considérablement plus courte dans le sud du Québec et pratiquement inexistante dans le sud de l'Ontario. La qualité de l'eau pourrait aussi être touchée par les facteurs suivants :

- le dragage requis pour compenser la baisse du niveau de l'eau pourrait remettre en suspension des substances chimiques toxiques;
- la hausse des températures de l'eau pourrait se traduire par une diminution de sa teneur en oxygène dissous et favoriser la croissance des algues et des bactéries; la diminution du ruissellement et du débit des cours d'eau réduirait le renouvellement de l'eau des baies ainsi que la dilution des matières organiques et des substances chimiques; la baisse du niveau de l'eau pourrait donner lieu à la disparition des terres humides, qui sont des habitats de grande valeur; et
- avec l'expansion des terres agricoles et urbaines, le ruissellement continuerait d'être contaminé par des engrais et des substances chimiques toxiques.

Les incidences quantitatives et qualitatives du changement climatique sur les ressources en eau pourraient aussi accroître les pressions externes exercées sur les réserves d'eau des Grands Lacs. Par exemple, une baisse du niveau des eaux dans le réseau hydrographique du Mississippi pourrait nécessiter la dérivation d'un plus grand volume d'eau du lac Michigan. L'invasion d'eau de mer dans les eaux alimentant la ville de New York, invasion entraînée par l'élévation du niveau de la mer, pourrait mener à une demande de dérivation des eaux du lac Ontario.

(tiré du journal «Le soleil de la Floride»)

Le Triangle des Bermudes : QU'EN EST-IL... 65 ANS PLUS TARD ?

Le 5 décembre 1945, à 14 heures, cinq bombardiers américains « Avenger », formant l'escadrille 19, quittent leur base de Fort Lauderdale en Floride.

C'est un vol d'entraînement de routine et les conditions de vol sont excellentes. À 15 h 45, le chef de l'escadrille, le lieutenant Charles Taylor, envoie le message suivant:

- Tour de contrôle: à vous. Répondez vite. Nous sommes perdus. Aucune terre en vue... Je répète... aucune terre en vue. - Nous sommes perdus. Aucune terre en vue... - Donnez votre position. - Difficile de vous l'indiquer. Nous ne savons pas au juste où nous sommes. Je crois que nous sommes perdus. - Dirigez-vous vers l'ouest. - Impossible de savoir où est l'ouest. Tout est confus.

Étrange. Nous ne savons plus quelle est notre position. Même l'océan a l'air bizarre. Au bout de quelques minutes, on entend: « Ne cherchez pas à me rejoindre! Ils ressemblent à... ». Puis, plus rien. Un aviateur de la base



qui s'apprêtait à atterrir, le lieutenant Robert Cox entend ces messages. Il tente d'entrer en contact:

- Escadrille 19, quelle est votre altitude ? Je me dirige vers le sud et vais essayer de vous rejoindre. Taylor reste silencieux. Au bout de quelques minutes, le lieutenant Cox entend: « Ne cherchez pas à me rejoindre ! Ils ressemblent à ... ».

Puis, plus rien. Il est alors 16 h 30. À peu près au même moment, un hydravion de sauvetage Martin Mariner chargé de retrouver l'escadrille 19 approche de l'endroit d'où venaient les appels et disparaît à son tour. Pendant plusieurs jours, la marine et la garde côtière mobilisent plus de 100 avions et navires pour passer au peigne fin presque 100 000 milles carrés. En vain. Une disparition de plus à mettre sur le compte du mystérieux Triangle des Bermudes.

Zone mystérieuse

Depuis sa découverte par Christophe Colomb, des centaines de navires et d'avions ont disparu dans la région des Bermudes. Vers 1800, le « Pickering », un bateau américain, disparaît sans raison dans cette zone. En 1854, on perd la trace du « Bella », un navire britannique qui faisait voile vers la Jamaïque. En 1866, c'est la « Lotta », un trois-mâts suédois, suivi deux ans plus tard du « Viego », un navire marchand espagnol. En 1880, l'« Atalanta », un navire-école britannique avec ses 290 élèves-officiers et tout son équipage, disparaît à son tour. Suivront ensuite nombre de navires dont en 1884, le « Miramon », une goélette italienne et, en 1902, le trois-mâts allemand la « Freya ». Dans ce dernier cas, les dégâts laissent supposer qu'il avait été pris dans une tempête alors qu'aucune n'avait été signalée dans la région.

En 1918, c'est le tour du « Cyclops », un gros navire charbonnier avec une radio à bord. Aucun S.O.S. n'a été envoyé. Plus tard, l'avion Star Tiger qui assure la liaison Açores-Bermudes s'évanouit un jour de janvier 1948, après avoir envoyé le message suivant: « Conditions météo excellentes. Arriverons à l'heure prévue. Attendons les instructions pour l'atterrissage ». La tour de contrôle répond, en vain.

En décembre 1948, le pilote d'un Douglas DC 3 annonce « Nous approchons de l'aéroport. Nous apercevons les lumières de Miami... Tout va bien ». On ne retrouvera jamais le DC 3. Plus troublant est le cas d'un appareil de la Eastern Airlines qui, pendant dix minutes, s'évanouit totalement des écrans de la tour de contrôle de Miami. À bord, personne n'a rien remarqué d'anormal ; mais lors du débarquement, les montres des passagers retardent toutes de dix minutes.

Mais toutes ces disparitions n'ont acquis une certaine célébrité qu'en 1964, alors que paraît dans la virile revue d'aventure « Argosy », un article sur « Le Triangle des Bermudes ». Succès bœuf. Le mythe est définitivement lancé au point qu'aujourd'hui, on risque dangereusement de disparaître corps et biens dans la montagne de livres et de documentaires qui ont poussé sur cette zone où tout s'anéantit.

Précisons immédiatement qu'il y a du flottement dans le triangle qui ...

«Ne manque pas la suite dans ton prochain PR mon capitaine!»



hoisir son embarcation, savez-vous dans quelle catégorie de conception votre futur bateau est-il construit?

Les navires de plaisance neufs sont classés dans l'une des quatre catégories de conception suivantes, qui précisent les conditions d'utilisation pour lesquelles le navire a été conçu. Les catégories de conception sont indépendantes des types d'utilisation (basique, côtier et hauturiers). Les premières correspondent aux conditions de mer que peut affronter le navire. Les secondes correspondent à la zone géographique d'utilisation du bateau (éloignement par rapport à un abri) et déterminent les équipements de sécurité dont le bateau doit être doté.

Catégorie de conception A : catégorie attribuée aux navires de plaisance conçus pour la navigation en « haute mer », pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 m et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

Catégorie de conception B : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « au large », conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 m compris. (Force 8 : coup de vent - 34 à 40 nœuds, 62 à 74 km/h, tourbillons d'écumes à la crête des lames, trainées d'écumes – sur les arbres, quelques branches cassent).

La certification catégorie B est actuellement en cours de refonte. Les nouvelles normes applicables sont beaucoup plus exigeantes, pour ce qui concerne les tests de stabilité notamment. De manière générale, les normes applicables aux semi-rigides seront désormais les mêmes que pour les coques rigides, ce qui est extrêmement pénalisant sur certains points, comme les hauteurs de franc-bord par exemple. Dans la pratique, il sera quasiment impossible de certifier en catégorie B des semi-rigides de moins de 7 mètres. Il convient donc d'être attentif à la date à laquelle le bateau a obtenu sa certification catégorie B : ancienne et nouvelle normes recouvrent des niveaux d'exigence très différents.

Catégorie de conception C : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « à proximité des côtes », conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris. (Force 6 : Vent frais - 21 à 26 nœuds, 39 à 49 km/h - crêtes d'écume blanches, lames, embruns - on entend siffler le vent).

Catégorie de conception D : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « en eaux protégées », conçus pour des voyages sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,50 m compris.

Voici ma recette de Bœuf Brésilien

On peut le faire au four, sur le BBQ ou sur la braise.

Palette de bœuf à la brésilienne

Ingrédients:

1

Rôti palette de bœuf

3 c. à soupe

Moutarde de Dijon

3 c. à soupe

Miel

1 c. à soupe

Sauce Worcestershire

1 c. à soupe

Gros sel

2 c. à thé

Zeste d'orange

Explications

Mélanger la marinade

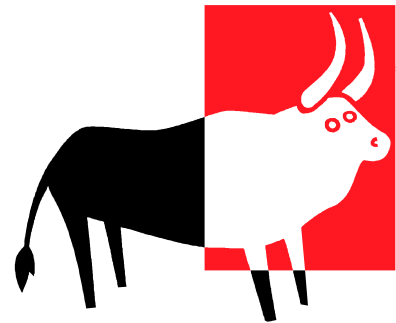
Badigeonner le rôti

Envelopper dans du papier aluminium

Cuire 2 heures à 325 °F.

Ouvrir et saupoudrer le parmesan.

Remettre au four ½ heure à 375 °F.



Bye à la prochaine recette.

Ginette