Le Hublot

AUTOMNE 2014

EN VEDETTE

6 Voyage inaugural de la tente-remorque bateau Nomad 1962
Elle est aussi polyvalente qu'il y a 52 ans

8 Un magnifique château de sable
Sur la côte du lac Ontario

11 Planification d'une croisiére
Organiser une croisière peut être aussi plaisant que de la faire

12 Au delà des statistiques
Derrière les statistiques, il y a les drames humains

CHRONIQUES

2 Courants d'ici
3 Sur la passerelle
5 Demandez à John
15 Le Villégiateur

Photo : Vanessa Schmidt
Skootamatta Lake

Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

La nouvelle patrouille nautique de la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent est entrée en fonction le 9 juillet dernier et, depuis cette date, elle effectue une vingtaine d'interventions par jour sur la rivière Richelieu». C'est ce qu'on pouvait lire dans l'hebdomadaire *Vallée-Du-Richelieu* du 6 août 2014.

Ces interventions ont semé l'émoi parmi les plaisanciers qui n'avaient pas l'équipement requis (gilets de sauvetage), les permis obligatoires (carte de conducteur d'embarcation de plaisance, certificat restreint d'opérateur de radio maritime, s'il y a une radio à bord) ou la formation adéquate (connaissance des règles de route, de la priorité de passage). Le montant de chacune des contraventions pouvait s'élever jusqu'à 350 $.

Il y a de quoi assombrir la plus belle journée d'été!

Dans ce même article, il était aussi question d'avertissements remis à des plaisanciers qui ne respectaient pas la priorité de passage sous le pont du CN qui enjambe le Richelieu entre McMasterville et Otterburn Park. Cela m'a rappelé un projet que Guy Magnan et Carole Simard-Magnan, tous deux ex-commandants de l'escadrille Beloeil, avaient mis sur pied en 2006.*

En naviguant sur le Richelieu, ils avaient constaté que certains plaisanciers semblaient inquiets de passer sous le pont du CN. L'espace y est si étroit qu'un seul bateau à la fois pouvait l'emprunter et les plaisanciers ne savaient pas toujours qui avait la priorité de passage. Ils ont réalisé un projet consistant à installer une affiche de chaque côté du pont pour indiquer aux plaisanciers incertains qui a la priorité de passage. En amont du pont, l'affiche disait : ***Soyez prudents, vous avez la priorité!*** et en aval du pont, ***Soyez prudents, vous n'avez pas la priorité!*** Un article à ce sujet a paru dans le journal l'Œil régional en 2006 *(hebdosregionaux.ca/monteregie/2006/nouvelle signalisation).

Comme je n'ai pas eu l'occasion de naviguer sur le Richelieu, je n'ai plus repensé à ces affiches. Pourtant, ce projet avait permis à l'escadrille nautique Belœil de remporter le premier prix dans la catégorie *Aides à la navigation*, au congrès des CPS-ECP à Vancouver. Huit ans plus tard, je ne m'attendais pas à les retrouver intactes, mais j'espérais voir une trace de leur présence. Je suis allée vérifier. Rien! Ni en amont ni en aval.

À l'époque, il aurait été plus pertinent d'installer les affiches directement sur le pilier du pont, mais Le CN n'a pas voulu donner son accord. Elles ont donc été placées sur la rive, à la portée de tous. Avec le temps se sont-elles dégradées, ont-elles disparu sous la végétation ou ont-elles été enlevées? En tout cas, elles n'ont pas été remplacées.

Pour tout bon navigateur, la notion aval et amont ne représente aucune difficulté. Pour moi, je dois toujours y penser à deux fois avant de savoir de quel côté il s'agit : parce que je confonds ***être*** en amont et ***aller*** vers l'amont. Heureusement, je n'ai pas de bateau! Lorsqu'un plaisancier se trouve en amont du pont, il s'en va vers l'aval et vice versa. L'attention d'un conducteur qui doit passer sous le pont est captée par beaucoup d'éléments : la présence d'autres bateaux, leur sillage, les conversations de ses passagers et, s'il ne connaît pas bien la rivière, il est bien heureux de voir une affiche qui lui indique le chenal et s'il a ou non la priorité. Et qu'arrive-t-il si plusieurs bateaux arrivent en même temps, en amont et en aval du pont? Est-ce que c'est chacun son tour ou tous ceux qui sont en amont passent avant la dizaine de bateaux qui pourraient s'agglutiner en aval?

Je crois qu'en fin de semaine je vais aller m'installer sur la rive pour voir comment ça se passe...

Bateau en aval du pont, allant vers l'amont.

Jim Brown, M, officier administratif national
Escadrille nautique Burlington

Remerciez les bénévoles!

Comme les Escadrilles canadiennes de plaisance sont une organisation sans but lucratif, nous devons constamment nous renouveler pour relever les défis de l'affirmation de notre présence sur le marché et de la lutte contre la concurrence.

La plupart des organismes nationaux ont des budgets annuels de commercialisation et de publicité que les CPS-ECP ne verront jamais qu'en rêve. Ainsi, c'est avec beaucoup de zèle et de créativité que nos bénévoles doivent concevoir et mettre en place des programmes intéressants.

Dans l'univers des organisations à but non lucratif, il faut absolument pouvoir compter sur l'expertise des membres et sur leur capacité et leur intérêt à donner de leur temps, pour assurer le succès du regroupement. Au cours des années, les CPS-ECP ont été très chanceux d'avoir des membres qui ont offert leurs services spontanément et le succès que nous avons obtenu est la preuve de la pertinence de leurs efforts.

Pour commencer, Bill Allan, à la tête du Comité des adhésions, a mobilisé son groupe pour qu'il appuie les districts et les escadrilles sur des sujets importants comme la rétention des membres et l'acquisition de nouveaux membres. Sans l'apport de nouveaux membres, même si des efforts sont fournis pour garder ceux déjà acquis, une organisation se fragilise et elle finit par disparaître. Bill et son équipe vous offrent leur appui par le biais de ressources en ligne comme le programme « Adhésion des membres », partie 2 (*MAP2 = Membership Acquisition Program 2*) et par une communication directe avec les commandants et les officiers d'adhésion afin de répondre à leurs besoins dans leurs régions respectives.

Jill Denis-Raycroft, présidente du Comité du marketing et Vanessa Schmidt, administratrice du marketing, ont mis sur pied des programmes visant à mieux faire connaître les CPS-ECP auprès de la population du pays. D'abord, assurer notre présence dans les plus importants salons nautiques et autres événements qui nous permettent de montrer au grand public, qui nous sommes et ce que nous avons à offrir. Faire la promotion de nos cours au moyen de la publicité, passer en revue les formations que nous offrons et avoir l'occasion de montrer l'enthousiasme des bénévoles des CPS-ECP pour la navigation. Tout cela fait partie des efforts du Comité de marketing de notre organisation. Plus tard cette année, la diffusion nationale d'un message télévisé faisant la promotion des CPS-ECP sera l'apogée de ces efforts. Jill et Vanessa ont vraiment joué un rôle important pour appuyer et faire la promotion des CPS-ECP, autant au sein de l'organisation que devant le grand public. Encore une fois, leurs efforts ont donné des résultats positifs.

Un de nos objectifs clés, à titre d'organisme au service de ses membres, est de les informer des activités en cours dans le domaine qui nous intéresse. Frederic (Sandy) Carter, président du Comité des communications, et son équipe sont responsables de la gestion du site Web des CPS-ECP, du forum de discussions et de la publication des revues *The Port Hole / Le Hublot*. Un des comités essentiels, mais dont les activités se font en coulisses, est le Comité du congrès national, dirigé par Tracie Berekoff. Ce comité est responsable de l'organisation de cet événement annuel important, en collaboration avec le comité d'accueil local. Les membres de ce comité local commencent à préparer le congrès deux à trois ans avant la date de l'assemblée générale annuelle. Il s'agit d'une tâche monumentale que de trouver un établissement en mesure de recevoir plus de 400 personnes pour cet événement et de coordonner toutes les activités prévues, de façon à ce que tout se déroule sans anicroche.

Cette année, le congrès annuel des CPS-ECP se tiendra à Québec. En 2015, nous nous rassemblerons dans une ville offrant l'une des attractions les plus célèbres au monde, Niagara Falls, puis en 2016, nous irons de nouveau dans l'Ouest, à Vancouver. Tracie mène de concert la gestion de ces trois événements importants et elle réussit, année après année, à nous faire vivre une expérience unique dans chacun des sites choisis.

Le programme des avantages offerts aux membres des CPS-ECP est un élément essentiel pour assurer leur fidélisation. Actuellement, nous sommes en train de revoir les éléments de ce programme et nous nous efforçons de conclure de nouvelles ententes avantageuses avec d'autres organisations à l'échelle nationale, souhaitant être associées aux CPS-ECP et à leurs effectifs de plus de 24 000 membres.

Cette année, la toute dernière initiative du Département administratif a été le lancement d'un projet pilote en collaboration avec Transports Canada et CIL Orion. Il s'agit du programme « Formation sur l'équipement d'urgence et élimination des fusées de détresse périmées » sous la direction de Mike Smith, John Gullick et Walter Kowalchuk. Ce programme a permis aux CPS-ECP de faire une présentation à ce sujet à dix endroits différents au Canada, lesquels ont été choisis par CIL Orion. Les escadrilles nautiques locales ont appuyé ces présentations et en ont profité pour faire la promotion des cours offerts par les CPS-ECP, l'inspection de l'équipement de sécurité et la collecte des fusées de détresse périmées. Bien que le programme pilote

Suite à la prochaine page

ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du Conseil d'administration

Officier national des communications
Frederic Carter, P

Officier adjoint des communications
Susan Cooper

Rédactrice en chef
Jocelyne Guimont

Directrice artistique
Vanessa Schmidt

Mise en page
Liz Laverty

Photographe
Vanessa Schimdt

Traduction
Lise Blais
Jocelyne Guimont

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Jim Brown, M
Joan Eyolfson Cadham, M
Elizabeth Caron
John Gullick, PA
James R. Hay, NJ
Pam Miller
Bradley Schmidt

Le Hublot paraît quatre fois l'an : janvier, mars, juin, septembre. Les articles doivent être soumis au moins douze semaines avant la date de publication. Les articles ou les lettres doivent être envoyés au siège social des CPS-ECP ou à lehublot@cps-ecp.ca

Escadrilles canadiennes de plaisance
26, Golden Gate Court
Toronto, ON M1P 3A5
1-888-277-2628 F. 416-293-2445
lehublot@cps-ecp.ca
www.cps-ecp.ca

Directeur général
Walter Kowalchuk

LES PUCES D'EAU NE SONT PAS DES INSECTES

Comment un animal mesurant à peine 1,5 cm peut-il représenter la plus grande menace à la biodiversité et à la structure des communautés de zooplancton indigène du Bouclier canadien depuis les pluies acides? Et pourquoi est-ce si important?

Les minuscules cladocères épineux (*Bythotrephes longimanus*), communément appelés puces d'eau, et leurs cousines d'à peine 1 cm, les puces d'eau en hameçon (*Cercopagis pengoi*), ont envahi les Grands Lacs en provenance de l'Europe du Nord et de l'Asie, probablement transportés dans les eaux de ballast des navires. Les premiers cladocères épineux ont été aperçus dans le lac Ontario en 1982 et dans le lac Huron en 1984. Ils se sont ensuite rapidement répandus aussi loin que le lac Winnipeg. La variété puce d'eau en hameçon a suivi quelques années plus tard, en 1998.

Ce ne sont pas des insectes, mais de petits crustacés à carapace bivalve. Le corps du cladocère épineux se termine par un postabdomen muni de griffes et d'épines. La puce en hameçon a une longue queue recourbée dont l'extrémité a la forme d'un hameçon.

En quoi ces petits crustacés sont-ils un problème et un danger pour notre écosystème? Lorsque le cladocère épineux et la puce d'eau en hameçon sont abondants, leur consommation importante de plancton diminue la quantité de nourriture disponible pour les autres organismes indigènes. Ils peuvent rapidement se multiplier et créer une population nombreuse, car ils se reproduisent, soit par clonage, soit par la ponte d'œufs qui vont survivre tout l'hiver au fond des lacs.

De plus, aucun poisson ne veut les avaler à cause de leur longue queue épineuse. Enfin, ces deux espèces aquatiques envahissantes causent de gros problèmes aux pêcheurs, car elles se collent aux lignes à pêche et aux filets à l'aide de leurs crochets et épines. Elles se propagent facilement d'un plan d'eau à l'autre en s'accrochant au matériel de pêche, aux seaux à appâts, aux viviers, aux eaux de cale, aux coques de bateau et d'hydravions. Elles sont si petites, qu'on ne les voit que lorsqu'elles sont agglutinés; elles ressemblent alors à de la gélatine ou à de la ouate.

Comme les deux espèces n'ont pas de prédateurs et qu'elles sont pratiquement invisibles, comment est-il possible de contrôler leur prolifération? La solution est simple et facile à appliquer même si elle implique un travail minutieux de la part des usagers de plans d'eau. Inspectez soigneusement les bateaux et les remorques avant de les déplacer vers un autre plan d'eau. Nettoyez-les pour les débarrasser de la boue, des plantes ou des animaux qui s'y seraient logés. Drainez l'eau des moteurs, des cales, des viviers et des sentines sur la terre ferme. Nettoyez tout le matériel de pêche et tout l'équipement récréatif avec de l'eau sous pression ou de l'eau chaude et laissez le tout sécher au soleil pendant au moins cinq jours avant de repartir sur l'eau.

Photo : Are We Underestimating Species Extinction Risk? PLoS Biology Vol. 3/7/2005, e253 doi:10.1371/journal.pbio.0030253

Suite de la page précédente

n'ait été mis à l'essai qu'en 2014, les résultats obtenus ont été très positifs. Les marinas, les commerces de détail et les escadrilles nautiques ont exprimé leur intérêt à participer à un tel programme, si jamais il est présenté à nouveau et approuvé.

Les comités ci-dessus font partie du Département administratif national et ils représentent seulement quelques-uns des comités que l'on retrouve dans tout le Canada.

En terminant, comme le dit le titre de cet article « *Remerciez les bénévoles!* », c'est bien le moins que l'on puisse faire pour saluer les 2 900 bénévoles qui ont donné plus de 150 000 heures de leur temps, l'année dernière, afin de contribuer au succès de cette organisation sans but lucratif.

Il est vrai que notre budget pour la promotion et la publicité est limité, mais la passion qui anime nos bénévoles pour assurer le succès CPS-ECP n'a pas de prix.

Pensez à remercier un bénévole des CPS-ECP et envisagez, vous aussi, la possibilité de joindre une de leurs équipes dynamiques.

Nous pouvons tous apporter notre grain de sel et en profiter pleinement.

John Gullick, PA
Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux des CPS-ECP

Signaler les accidents nautiques

On me demande parfois si les plaisanciers ont l'obligation de signaler aux autorités les accidents ou incidents dont ils sont témoins ou dans lesquels ils sont impliqués. La réponse est simple : oui, le signalement est requis par la Loi. Selon le lieu, les plaisanciers doivent contacter le Service de police local ou régional pour y déposer un rapport.

Je viens justement de recevoir un communiqué de presse émis par la Police provinciale de l'Ontario concernant les déclarations que les citoyens peuvent rédiger eux-mêmes lorsqu'un incident, n'exigeant pas d'intervention d'urgence, implique des bateaux ou des dommages aux berges causés par les bateaux. Voici ce qu'on y lit :

7 juillet 2014 : AUTODÉCLARATIONS DES CITOYENS À LA POLICE PROVINCIALE DE L'ONTARIO, ORILLIA, ONTARIO

La Police provinciale de l'Ontario (OPP) a pris une autre initiative visant à améliorer l'efficacité au sein de l'un des plus grands corps de police d'Amérique du Nord.

Cette semaine, la Police provinciale dévoile un nouveau système de déclaration en ligne qui permettra au public de signaler des événements spécifiques à partir d'un ordinateur. Le Système de notification par le public offrira au public une autre façon de signaler certains incidents non urgents, en remplissant un rapport en ligne.

La Police provinciale est l'un des services de police de l'Ontario qui ont adopté un système sur Internet où les gens peuvent déclarer certains crimes, tels que les biens perdus, le vol de véhicules et les dommages matériels, sans qu'un agent ait à intervenir. On ne peut y rapporter que les événements n'ayant pas causé de blessures, n'impliquant pas de suspect ou ne nécessitant pas le dépôt de preuves. Au besoin, un policier pourra assister le plaignant.

On prévoit que le Système de notification par le public serve à la fois le public et la police. Il fournira une alternative pratique aux citoyens de l'Ontario et laissera les agents de première ligne concentrer leurs efforts sur d'autres stratégies de répression et de prévention de la criminalité au sein de nos communautés.

En offrant aux gens une autre option pour signaler les crimes, la Police provinciale de l'Ontario a bon espoir que plusieurs incidents seront signalés, entraînant la collecte d'informations pour développer de futures initiatives de prévention du crime.

On accède au système, à l'adresse opp.ca/rapport.

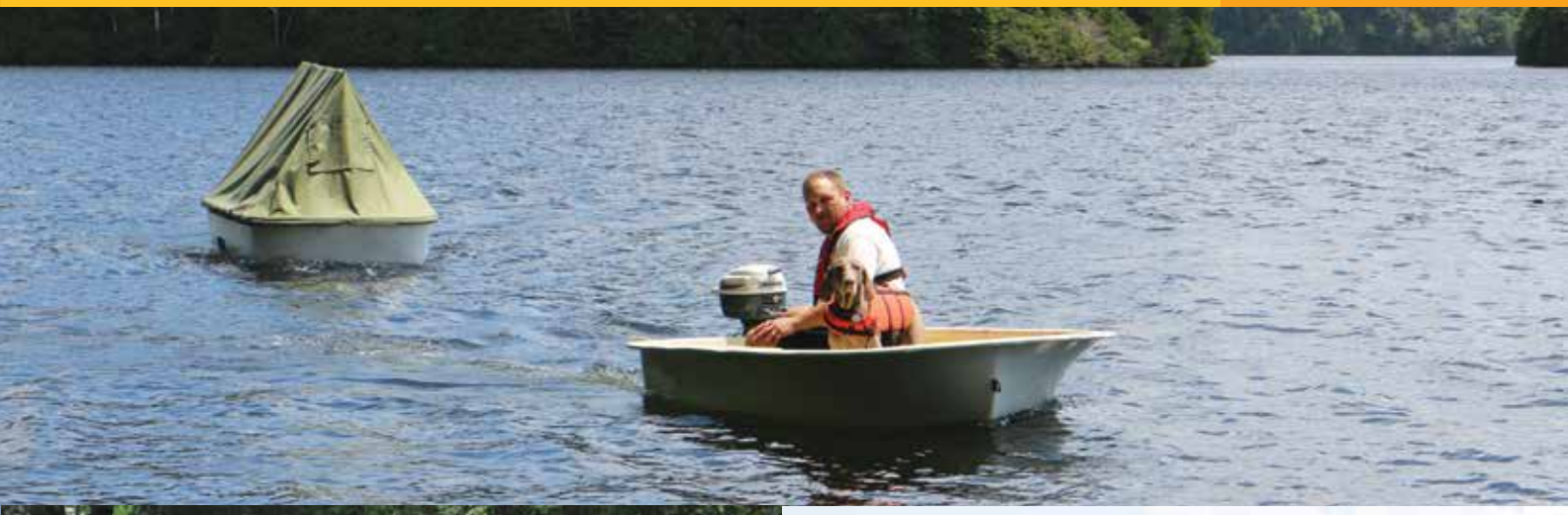
La Police provinciale de l'Ontario peut être contactée à son numéro sans frais en tout temps au 1-888-310-1122.

Photo: CJ Peake

Voyage inaugural de la tente-remorque bateau Nomad 1962

Bradley Schmidt, Escadrille nautique Markham-Agincourt

Au cours des sept dernières années pendant lesquelles j'ai écrit une trentaine de chroniques *Le Jet Set*, aucun sujet n'a suscité autant d'intérêt et de commentaires de la part des lecteurs que la tente-remorque bateau Nomad. À partir du moment où j'en ai parlé la première fois, il y a quelques années, jusqu'à mon plus récent article sur sa restauration, j'ai reçu une avalanche de lettres de la part de propriétaires du Nomad, d'un membre de la famille d'un des créateurs de l'embarcation et, tout récemment, de la personne responsable de la fabrication de la tente chez Imagineering, la compagnie qui a mis au point et fabriqué le Nomad. Au cas où vous l'auriez oublié, Imagineering a mis en marché cette unique tente-remorque bateau, au début des années 60. Il s'agit d'une tente-remorque dont le toit peut se transformer en bateau et qui peut être remorquée sur la route. Le plus sensationnel est que la remorque elle-même peut être tirée sur l'eau vers des terrains de camping isolés sur une île. La remise en état de la tente-remorque bateau a fait appel a des compétences diverses. Comme le bateau était en très mauvais état, j'ai dû gratter la surface pour enlever l'enduit gélifié, appliquer plusieurs couches de fibre de verre et effectuer le lissage de la coque en préparation pour la peinture. La partie remorque avait quelques bosses et égratignures qui devaient être réparées. L'intérieur en boiserie des deux parties de la remorque devait être refait. J'ai dû aussi faire un peu de soudure sur la remorque, car à l'origine, il n'y avait pas de connexion entre l'attelage et l'essieu, puisque le tout reposait sur la force de la fibre de verre. Comme j'avais l'intention de m'aventurer hors piste, j'ai soudé un raccordement entre les deux parties et ajouté quelques entretoises, placées hors de vue, pour réduire le fléchissement de la fibre de verre. Puis, j'ai décidé de refaire une nouvelle tente. Plusieurs modèles figuraient sur les brochures d'origine, allant d'une tente à ouverture automatique dotée d'une pièce additionnelle à une simple mini tente. Comme je l'ai cousue moi-même, je m'en suis tenue au plus simple, une mini tente.



Par une belle journée ensoleillée, au début du mois de juillet, j'ai attaché ma tente-remorque Nomad nouvellement restaurée à ma camionnette Chevy C10 1962, puis j'ai déposé dans la boîte de la camionnette le moteur hors-bord Evinrude Lightwin 3 hp. Destination : un terrain de camping idyllique de *North Frontenac Parklands*.

Les résultats sont éloquents : mis à part les VFI qui sont bien actuels, cette photo aurait pu être prise il y a cinquante ans lorsque la remorque était toute neuve. Après avoir levé le bateau de la base où il reposait, je l'ai mis à l'eau et il a flotté sans problème. Accompagné par mon fidèle Weimaraner, qui m'a suivi dans le bateau, j'ai démarré le moteur Evinrude et fait des allers-retours devant l'appareil-photo. Le bateau s'est bien comporté, même un peu plus tard, lorsque nous l'avons mis à l'essai avec deux adultes et le chien à bord. La minute de vérité est arrivée lorsque j'ai descendu la remorque à l'eau (avec un brin d'inquiétude) pour vérifier les affirmations inscrites dans les documents originaux. À ma grande surprise, elle a flotté et elle est restée à sec, sans n'être nullement déséquilibrée par les roues et la lourde tige en métal! J'ai pu facilement tirer la remorque sur l'eau, même avec la tente érigée dessus (normalement la tente doit être abaissée lorsqu'on va sur l'eau). Le bateau est conçu pour recevoir un moteur de 7 hp, mais mon moteur fiable de 3 hp a réussi à pousser le bateau sur l'eau sans ajouter un poids excessif sur le tableau arrière du bateau. Même si mon intérêt a fluctué plusieurs fois, depuis le début de ce projet, j'ai ressenti une grande satisfaction à me promener sur l'eau en tirant la tente-remorque. Je ne m'y aventurerais pas si les conditions étaient moins bonnes, mais cette tente-remorque bateau répond aux besoins pour lesquels elle a été créée. Même âgé de cinquante ans, ce véhicule est une preuve de l'ingénuité canadienne à son meilleur. J'ai hâte d'effectuer une autre sortie et de passer une première nuit sous la tente Nomad.

Un magnifique château de sable

Elizabeth Caron
Escadrille nautique Lac St-François

Pour les passionnés de la voile et leurs passagers, les bonheurs de naviguer se renouvèlent avec toujours le même enchantement. Sentir le bateau réagir lorsque le réglage des voiles est optimal, le jus d'orange sur le pont après une belle nuit passée à l'ancre, la baignade après l'ancrage, mais surtout la découverte.

C'est sans doute cette dimension qui me séduit le plus de la voile. Découvrir, voir et revoir les paysages, la faune, la flore, la géologie. Eh oui, la géologie! Imaginez une falaise de drumlins baignée dans une lumière de fin d'après-midi. La coque du bateau berce doucement dans une eau aqua et les oiseaux jacassent partout autour.

Partie il y a quelques jours à peine, *Rhéa* baigne au large de Wellington, le port d'entrée du Parc provincial de Sandbanks en Ontario. La baignade d'hier à partir des dunes n'est pas oubliée, mais le désir de découvrir nous motive à reprendre la mer (le petit nom que je donne affectueusement au lac Ontario lorsque ses berges ne sont plus visibles). Le vent est favorable pour la traversée du lac, c'est parti, direction sud.

Un vent de travers, un seul virement de bord de deux heures et demie avec des pointes à 9,3 nœuds et nous voici déjà arrivés. Un orage soudain obscurcit la côte américaine près de Sodus

Notre baleine mouillée au large des *Chimney Bluffs*.

En haut : Les galets de la plage : des roches étrangères à la région, transportées à des centaines de kilomètres par les glaciers. En bas : La formation de drumlins tout près de Sodus Bay, 50 mètres de hauteur et un peu moins d'un kilomètre de longueur.

Bay. Au-delà du phare d'entrée de la grande baie, nous serons bien protégés pour les prochains jours dans cet espace navigable coupé du lac Ontario.

Le lendemain, des conditions plus clémentes nous laissent entrevoir une journée ensoleillée avec une bonne visibilité. *Rhéa* laisse le phare de Sodus Bay à son bâbord et nous espérons découvrir ce que les glaciers ont laissé il y a bien longtemps. À peine un mille nautique de parcouru et nous apercevons ce qui était complètement caché pendant l'orage de la veille. Encore quelques milles et nous y serons.

Une merveille!

Nous sommes mouillés à quelques encablures d'une formation géologique vieille de 10 000 ans. La falaise se dresse devant nous : une petite moraine médiane, appelée drumlin, faite de roche d'argile d'un beige doré. Laissé lors du retrait des glaciers de la dernière glaciation, puis érodé par les vagues, la pluie et le vent, ce drumlin n'est pas le seul du genre. Typique de ce type de formation, plus d'une vingtaine de drumlins colorent la côte de Sodus Bay à Oswego, mais celui-ci est particulièrement beau. Une série de pics, d'aiguilles et de colonnes se détachent de la falaise et contrastent avec le vert de la forêt en toile de fond.

Nous préparons notre annexe pour une petite excursion. Au pied de la falaise, une plage étroite de galets multicolores nous accueille pour une visite du *Chimney Bluffs State Park*, dans l'État de New York. Accessible également de la terre, le parc compte quatre sentiers totalisant près de sept kilomètres, dont un qui mène en haut de la formation, pour une vue imprenable du lac Ontario. Les trois autres serpentent les 597 acres du parc, qui inclut une zone humide.

En haut : Sur la côte américaine du lac Ontario, le soleil se couche dans l'eau.
Ci-dessous : Dans les ravins, de la boue d'argile chocolat séchée au soleil.
Ci-dessous : Deux sauterelles en pleine discussion qui exposent la partie contrastée de leurs pattes.

Pour un moment, nous nous imaginons en pleine zone désertique aux teintes de jaune et d'ocre. Du coin de l'œil, un contraste trahit la présence de sauterelles grises pourtant bien camouflées au milieu. Un peu de végétation s'accroche çà et là, et aura sans doute une vie très courte. Les témoignages d'érosion se trouvent partout. En haut, les fortes pluies et le vent, en bas, les vagues et le courant, emportent près d'un mètre de matière chaque année et sculptent ce magnifique château de sable. Les hirondelles et les goélands y ont élu domicile. Les premières y trouvent un matériau facile à creuser tandis que les deuxièmes apprécient la hauteur du perchoir.

Nous retournons sur *Rhéa* et optons pour le souper au coucher de soleil devant les cheminées. La lumière est très belle et le coucher d'une rare beauté, car les nuages donnent un substrat aux couleurs orangées. Devant ce spectacle, comment penser à ne pas offrir une protection sans limites à notre magnifique planète qui ne cesse de nous nourrir le corps et l'âme. Comme dans toutes les familles, les rencontres et les expériences tissent de forts liens. Je souhaite que tous puissent rencontrer et découvrir toutes les merveilles que la terre nous offre et peut-être saurons-nous mieux l'aimer.

Pour en voir plus, visitez les sites d'*Odyssée Rhéa* et *Rhéa Charter* sur Facebook.

François Segard de l'escadrille nautique Montreal, consulte les cartes marines et le guide nautique 2014, avant de partir pour sa croisière « Petite boucle ». Photo : Kathy Haslam.

Planification d'une croisière

Destination

Votre toute première décision consiste à choisir votre destination. Commencez par préparer un dossier, soit de façon électronique, soit sur papier, ou les deux, sur les endroits que vous désirez visiter.

Une fois que vous aurez amassé suffisamment d'information sur la destination choisie, posez des questions à une personne qui a déjà visité cet endroit. Ce compte-rendu direct vous permettra d'avoir de l'information privilégiée. Vous pouvez aussi aller chercher une mine de renseignements dans les clubs nautiques, les marinas et auprès d'organismes regroupant des plaisanciers.

Ensuite, consultez plusieurs guides de croisière qui décrivent la région qui vous intéresse. Grâce aux guides, vous pourrez choisir les marinas, les mouillages et autres sites intéressants à visiter le long de votre parcours. Ils vous fourniront également toute l'information requise pour répondre à vos besoins (essence, laveries, magasins d'alimentation, restaurants, musées et autres points d'attractions), de même qu'une liste des cartes essentielles.

Si vous planifiez naviguer hors du pays, familiarisez-vous avec les marches à suivre, les frais d'entrée et de sortie ainsi que les exigences relatives aux permis de séjour et à leur durée pendant votre croisière.

Quoi faire

Vous pouvez avoir autant de plaisir à planifier votre itinéraire qu'à en vivre l'expérience ultérieurement. Après avoir bien étudié vos guides de croisière, faites une liste des endroits que vous tenez à voir. Demandez conseil aux habitants de l'endroit lorsque c'est possible.

Bien que plusieurs marinas fonctionnent selon le principe de « premier arrivé, premier servi », il y en a certaines qui prennent des réservations; tenez-en donc compte, surtout si votre destination est en vogue. Les marinas bien achalandées peuvent parfois prendre des réservations à l'avance, mais si vous n'avez pas réservé votre place, faites en sorte de vous amarrer tôt pour obtenir une place. Pour un séjour prolongé, vous devriez faire une réservation des mois à l'avance, surtout durant la haute saison.

Lorsque vous préparez un itinéraire, le plus important est de tenir compte des contraintes de temps. La plupart des plaisanciers ont une période de temps limitée à consacrer à leur croisière, donc l'itinéraire doit tenir compte de ce fait. Au moment de planifier votre horaire, inscrivez une vitesse de croisière équivalant à 70 % de votre vitesse de croisière habituelle. Si vous naviguez habituellement à 15 nœuds, inscrivez une vitesse moyenne de 10,5 nœuds. Lorsque vous prévoyez naviguer sur un voilier durant 24 heures sans vous arrêter, prévoyez faire 100 milles nautiques pour tenir compte des courants et des vents contraires.

Pour compenser le temps perdu les jours de mauvais temps, prévoyez perdre l'équivalent d'une journée par semaine dans votre horaire. Si vous n'avez pas eu à utiliser ces journées supplémentaires, vous pourrez alors rester quelques journées de plus à un endroit qui vous plaît vraiment.

À la fin de votre croisière, gardez-vous au moins une journée de repos et de réflexion afin de ne pas retourner à votre vie régulière, épuisé par le retour de voyage.

Courtoisie de la revue Compass des USPS, décembre 2013

Au-delà des statistiques

Joan Eyolfson Cadham, M, Escadrille nautique Saskatchewan

Plus de 16 millions de Canadiens utilisent les différents cours d'eau du pays à des fins récréatives. En 2013, cent personnes sont décédées sur nos lacs et nos rivières. Au début de juillet 2014, la Police ontarienne (OPP) déplorait déjà 11 morts sur les plans d'eau, en comparaison à six, le 25 juin 2013. Neuf de ces victimes ne portaient pas de vêtement de flottaison, et trois d'entre elles avaient consommé de l'alcool. Les autres décès sont dus à l'hypothermie après immersion en eau froide ou au manque d'équipement de survie à bord de l'embarcation.

Mais qui se cache derrière les chiffres? Au-delà des statistiques, il y a les victimes!

À la fin de juin, une embarcation pour le ski nautique a frappé un pédalo à bord duquel se trouvait un couple de personnes âgées. Le conducteur de l'embarcation rapide a réussi à rattraper la dame et à la ramener sur le rivage. Il a fallu deux jours de recherches pour repêcher le corps de l'homme. Finalement, la dame est décédée de ses blessures.

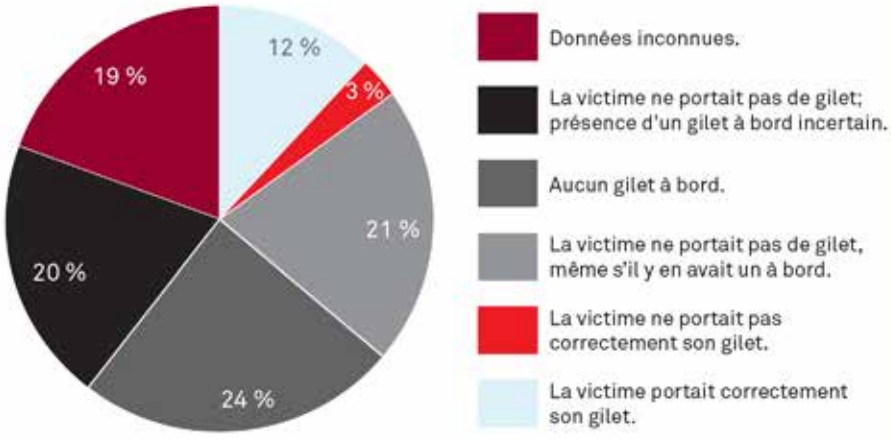
Au début de mai, trois jeunes gens ont emprunté un canot pour aller visiter un ami. Le trajet pour s'y rendre a été sans incident, comme devraient l'être toutes les sorties sur l'eau. Mais au retour, pour une raison inconnue, ils se sont tous retrouvés à l'eau. Avant que quelqu'un s'en rende compte et essaie de leur porter secours, la jeune fille était décédée et ses deux amis restaient introuvables. Ils étaient âgés de 21, 18 et 15 ans. Ils avaient emprunté le canot, mais négligé de prendre les vestes de flottaison.

Malheureusement, le port du vêtement de flottaison n'est pas une garantie de survie. D'autres facteurs entrent en ligne de compte. Quelques jours plus tard, les corps de deux hommes partis pêcher sur un lac de la région de Montréal ont été retrouvés sur le rivage. Toutes tentatives pour les réanimer ont été vaines. Les deux hommes portaient leurs vêtements de flottaison. La Sûreté du Québec a expliqué que, lorsque le vent souffle sur une grande surface d'eau comme le lac des deux Montagnes, il peut soulever de hautes vagues. Naviguer dans ces conditions, à bord d'une petite embarcation, est très risqué, même si on porte son vêtement de flottaison.

En matière de sécurité, voici quelques autres pistes de réflexion pour éviter de faire, un jour, partie des statistiques. Quelqu'un d'autre que le propriétaire du bateau pourra-t-il le manœuvrer, si ce dernier en devient incapable? L'équipement de sécurité requis se trouve-t-il à bord? Est-ce que chacun sait où il est rangé, pas seulement le propriétaire? Est-ce qu'on a vérifié la météo avant de partir, en particulier la force et la direction du vent. A-t-on prévu un havre sécuritaire le long de son parcours, anse – baie – marina, pouvant servir d'abri en cas de tempête imprévue? L'embarcation est-elle équipée d'une radio maritime ou d'un autre moyen d'appeler à l'aide?

En complément, il faut lire dans ce numéro, la chronique Demandez à John et bien prendre en considération ce qui s'y trouve.

Port du gilet du sauvetage, au Canada, de 1991 à 2010



Source : Rapport sur les décès liés à l'eau au Canada, de 1991 à 2010, de La Croix-Rouge canadienne.
http://www.croixrouge.ca/que-faisons-nous/natation-et-securite-aquatique/recherche-sur-les-noyades

Port du gilet de sauvetage :

Dans la majorité des 3 324 cas de noyades liées à la navigation recensés entre 1991 et 2010, la victime ne portait pas de gilet de sauvetage. On a pu confirmer dans seulement 12 % des cas que la victime portait correctement son gilet de sauvetage au moment de l'incident. Dans 21 % des cas, il y avait un gilet à bord de l'embarcation, mais la victime ne le portait pas.

Faire le plein de façon sécuritaire

Pam Miller, USPS (United States Power Squadrons)

À titre de membre des USPS, nous faisons de notre mieux pour naviguer en toute sécurité, mais sommes-nous aussi vigilants lorsqu'il s'agit de l'entretien de notre bateau? Prenez le temps de lire le fait suivant.

Deux hommes ont décidé de passer la journée sur l'eau. Le matin du 4 juin dernier, ils ont quitté le parc Kennedy Point, en Floride, pour se diriger vers le nord sur l'*Intracoastal Waterway.* Aux environs de 13 h, ils se sont arrêtés à la marina municipale de Titusville.

Un des hommes a attaché le bateau au quai de ravitaillement et il a commencé à faire le plein. Comme il est requis, il a ensuite mis les ventilateurs en marche, pour évacuer les vapeurs d'essence, avant de mettre les moteurs en marche. Le moteur du côté bâbord a démarré immédiatement; le moteur du côté tribord n'a pas réagi. À la troisième tentative de démarrer le moteur, le bateau a explosé.

Les plaisanciers amarrés le long du quai ont couru vers le bateau en péril, munis de leurs extincteurs à incendie. Les deux hommes ont été transportés à l'hôpital.

Le rapport final sur les causes de cet accident n'a pas encore été déposé, mais des soupçons laissent supposer des problèmes d'entretien. Pensez-y : si vos conduites d'aération sont bouchées, cela ne sert à rien de mettre les ventilateurs en marche. Cette explosion démontre l'importance de faire un entretien adéquat des pièces mécaniques du moteur de même que des systèmes électriques.

Même si vous faites un entretien consciencieux de votre bateau, vous pouvez prendre d'autres mesures concrètes chaque fois que vous faites le plein afin d'assurer votre sécurité. Après avoir fait le plein d'essence d'un moteur intérieur, cela ne suffit pas de faire démarrer les ventilateurs. Ouvrez les écoutilles et faites un test olfactif. Si vous avez de la difficulté à faire démarrer le moteur, fermez-le. Ne tenez pas pour acquis que tout va bien; faites-le vérifier.

Il est aussi important d'avoir un bateau bien entretenu que d'avoir à bord le nombre requis de gilets de sauvetage. Prenez soin de votre bateau et vous serez récompensé en vivant des moments inoubliables sur l'eau.

-Gracieuseté de la revue Compass des USPS - Vol. 8 no 6

Inspectez le bateau et la dérive, le moteur, la remorque, y compris les rouleaux et les essieux, et l'équipement comme les ancres et les engins de pêche. Avant de quitter un plan d'eau, retirez les moules zébrées, les autres coquillages et les plantes qui sont visibles. De la Fédération ontarienne des pêcheurs et des chasseurs.

Moules zébrées et autres envahisseurs dans l'Ouest canadien

Joan Eyolfson Cadham, M, Escadrille nautique Saskatchewan

En Saskatchewan, l'alerte aux moules zébrées a retenti en 2009 lorsqu'un bateau acheté aux États-Unis, mais devant être réparé et vendu à Saskatoon, est arrivé couvert de ces petits mollusques. Heureusement, les passagers indésirables ont été découverts et retirés avant que l'embarcation ne soit mise à l'eau.

En 2013, sept bateaux infestés de moules zébrées ont été interceptés avant de franchir la frontière de l'Alberta. Les états au sud de l'Alberta ont démontré leur efficacité à détecter les envahisseurs.

Les moules zébrées (dreissena polymorpha), petits mollusques d'eau douce, se sont retrouvées dans les Grands Lacs et aux États-Unis dans les années 1980, probablement délestées dans les eaux de ballast de navires provenant de Russie, région de la mer Caspienne. Elles se sont rapidement répandues en Ontario, au Québec et dans 24 états américains, même aussi loin que la Californie. En 2013, on en a découvert dans le lac Winnipeg.

En 2009, La Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral, des agences des premières nations et les états de Washington, de l'Oregon, de l'Idaho et du Montana ont mis sur pied le *Columbia Bassin Response Plan* pour lutter contre l'espèce envahissante. La communication constante entre les partenaires assure la détection précoce des invasions et la rapidité des interventions. Des programmes d'inspection sont en place à Washington, au Montana, en Oregon, en Idaho et en Alberta. Lorsqu'un bateau est intercepté, on avise immédiatement la Colombie-Britannique, où se trouvent trois postes de lavage à haute pression.

Entre-temps, le Manitoba a pris des mesures d'éradication des moules du lac Winnipeg. À la mi-mai, la province a scellé quatre ports au moyen d'un filtre à limon, pour y injecter suffisamment de potasse liquide pour étouffer les moules. Bien que le traitement à la potasse liquide soit une première environnementale, le Manitoba prévoit traiter ainsi d'autres ports.

Par ailleurs, on a mis fin à un plan expérimental utilisant des bactéries dans un lac du Wisconsin, à la suite de pressions de groupes d'opposition et d'élus locaux.

Le Manitoba surveille étroitement le lac Winnipeg, là où les moules zébrées ont fait leur apparition il y a un an. Bien que le lac semble en être débarrassé, il peut en rester dans certains endroits qui n'ont pas été traités; d'autant plus que les bateaux qui naviguent sur le lac proviennent à 90 % de régions infestées. On demande aux utilisateurs du plan d'eau d'être très attentifs et d'utiliser les cinq unités de décontamination qui sont fournies.

Dans toutes ces régions, nous demandons aux plaisanciers d'être vigilants et d'appliquer la méthode *Nettoyer, Rincer, Assécher.* Il s'agit d'enlever les moules zébrées en utilisant une solution d'eau de javel diluée avec de l'eau très chaude, de bien rincer et de laisser sécher le bateau et le moteur en l'exposant au soleil pendant quelques jours.

À Burlington, un nouveau laboratoire va se retrouver en première ligne face à un autre envahisseur, la carpe asiatique. Ce poisson se nourrit de plancton, premier maillon de la chaîne alimentaire, et met en danger toutes les espèces indigènes. Les carpes asiatiques ont été introduites dans les années 1970, pour lutter contre la prolifération des algues et des végétaux dans les piscicultures au sud des États-Unis et le commerce du poisson vivant au Canada. Elles se révèlent invasives lorsqu'elles sont libérées dans le milieu naturel où il est presque impossible de contrôler leur prolifération. Le centre de recherche de Burlington, situé au Centre canadien des eaux intérieures, est le premier du genre à faire la lutte aux carpes asiatiques.

Tous les efforts de lutte aux espèces envahissantes sont rendus nécessaires, car elles ont immigré au Canada sans leurs prédateurs naturels.

Jim Hay, NJ, Escadrille nautique Lake St. Louis

« Up a lazy river by the old mill run », voilà comment débute la chanson et l'image est idyllique. *« That lazy, lazy river in the noon day sun »*, ça semble si reposant. *« Linger in the shade of a kind oak tree »*. Oui, mais il y a juste un problème.

Cette rivière, elle n'est plus comme avant.

Il y a eu quelques averses cet été et voilà que la rivière est devenue un véritable torrent. Et ce vieux chêne? Et bien maintenant, c'est du bois de charpente depuis que la rivière, pas si tranquille que ça, l'a emporté avant de l'abandonner dans le champ d'un fermier. Ce dernier, M. Tremblay, n'était pas trop content. Ce cadeau improvisé, il pourra sans doute le transformer en plancher de chêne, mais c'est la première fois que sa propriété s'est retrouvée en bordure de rivière. Maintenant que la rivière a déplacé son lit, il semble qu'il soit devenu riverain.

Dans ma jeunesse, je me souviens avoir vu une publicité à la télévision montrant des personnes en train de manger de la margarine, mais elles étaient persuadées qu'il s'agissait de beurre. Cela se terminait par un coup de tonnerre accompagné d'un éclair lumineux et une voix les mettait en garde de ne pas essayer de tromper Dame Nature.

Dans son discours au congrès annuel des CPS-ECP à Edmonton en 2012, David Philips a eu raison de nous dire que nous devrions nous attendre à voir plus de phénomènes météorologiques extrêmes. Aux États-Unis, les célébrations du 4 juillet ont été annulées à plusieurs endroits sur la côte Est, à cause de vents violents et de précipitations laissées par l'ouragan Arthur. Par contre, sur la côte ouest, le spectacle de feu d'artifice a été annulé à cause de la sécheresse qui sévissait dans certaines parties de la Californie, transformant la région en véritable poudrière. Dans Les Prairies canadiennes, les célébrations de la fête nationale ont dû être annulées ou retardées à cause des vents et des inondations.

Donc, vaut mieux tenir compte du conseil et respecter Dame Nature. Georges s'est dit que la meilleure façon de s'y prendre avec l'eau, c'était d'avoir des VFI dans son bateau et de s'assurer qu'ils étaient en bonnes conditions.

Donc, après avoir ouvert le chalet, il a enfilé de vieux vêtements et regroupé tous les VFI pour les mettre à l'essai. S'il y en a un qui ne le garde pas à flot, il va le remplacer. Habituellement, un des enfants lui donne un coup de main en testant les VFI plus petits.

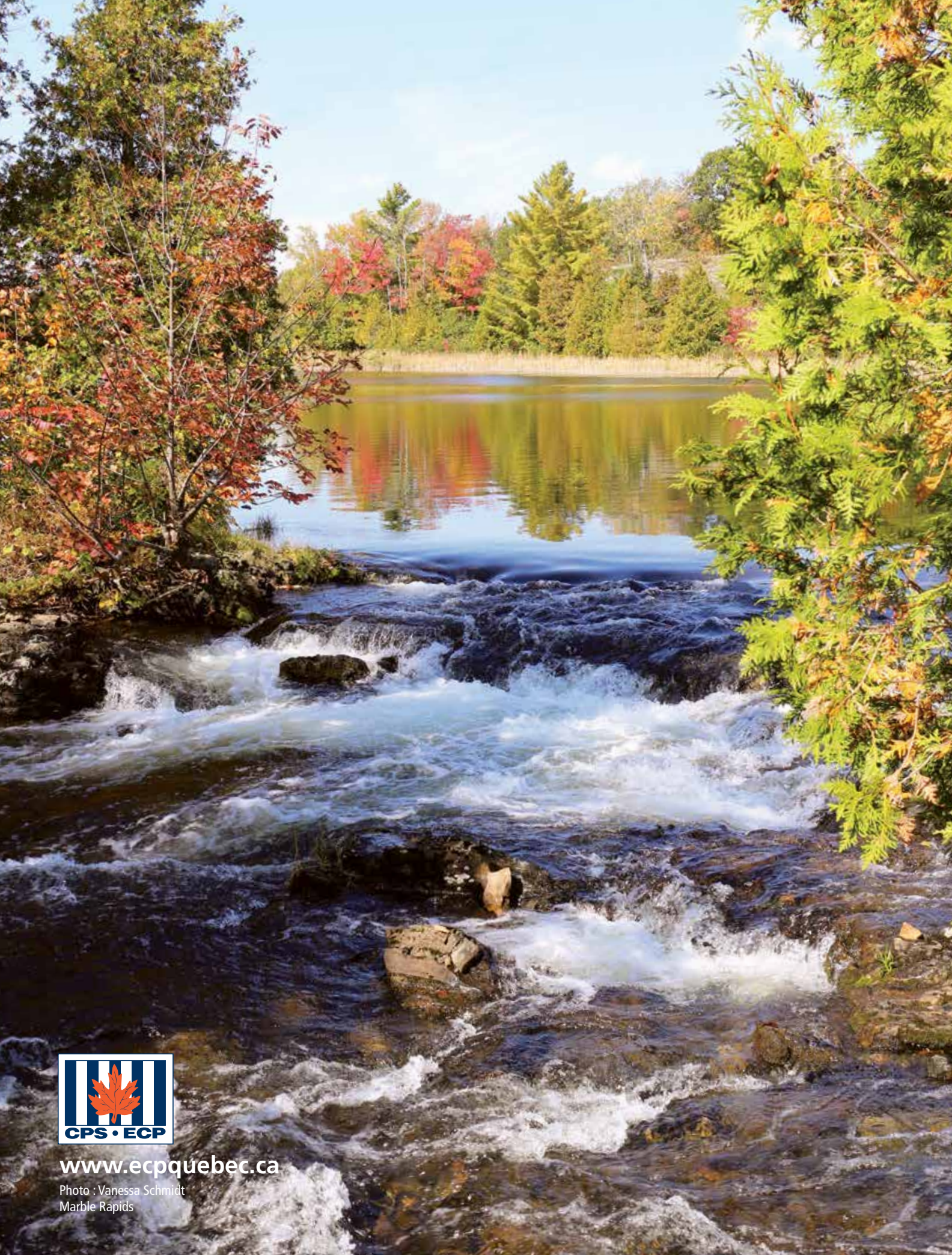
À l'automne, avant de les remiser pour l'hiver, Georges les vérifie tous pour s'assurer qu'ils ne sont pas endommagés, ni déchirés, ce qui nuirait à leur flottabilité. S'il en trouve un qui est endommagé, il a tout l'hiver pour le remplacer.

Georges a fait une découverte intéressante. Lorsqu'un membre de sa famille ou que lui-même met à l'essai un VFI, cela leur permet de mieux comprendre son fonctionnement, de se rendre compte de son utilité, mais aussi de réaliser pourquoi il faut en prendre soin. Ainsi, vous développez une meilleure estime pour cet équipement de sécurité si important. Grâce à cette bonne opinion, vous faites davantage confiance à votre VFI et profitez plus de vos activités aquatiques.

Ah oui, Georges a déjà trouvé une vieille veste de sauvetage bourrée de kapok. Cette matière était devenue aussi dure que du roc, mais il a tout de même testé la veste. Cela n'a pas marché. En fait, il l'a enlevée et l'a mise dans l'eau et elle a coulé comme une roche. Après l'avoir retirée du fond du lac, il l'a mise à la poubelle.

Et voilà! une autre saison de navigation qui se termine. C'est le moment de se remémorer les bons moments de l'été avant de préparer le chalet et le bateau pour affronter l'hiver. Encore une fois, il y aura de bons moments et d'autres moins glorieux.

J'espère pour vous que vous habitez dans une région où la météo n'a pas été trop dure pour vous et où l'environnement n'a pas été touché trop sérieusement. Nous avons tout l'hiver pour penser à l'année prochaine et pour faire des plans en prévision de la belle saison.



CPS • ECP

www.ecpquebec.ca

Photo : Vanessa Schmidt
Marble Rapids