



# Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

Affiliée à l'Union Nationale des Navigateurs - UNAN

## Règles de barre et route pour les kayaks de mer

Le 23 février 2008

PM/NI/08.008/GC

### RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE POUR LES KAYAKS DE MER

#### A - Préambule

Les kayakistes de mer doivent impérativement respecter le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (R.I.P.A.M.).

#### 1. RIPAM :

Les kayaks ne sont pas cités dans le RIPAM, sans doute parce qu'ils ont été considérés comme des engins de plage limités à trois cents mètres. En fait, il faut lire le RIPAM en creux pour constater qu'un kayak est un navire qui est toujours maître de sa manœuvre. Les règles du RIPAM doivent être lues, comprises et appliquées par tous les kayakistes.

Il nous appartient d'en tenir compte en permanence car la mer est un milieu maritime à risques importants, qui est réglementé au niveau international.

Pour rappel synthétique de ce qui peut concerner les kayakistes :

- règle 3 : définitions générales,
- règle 4 : champ d'application,
- règle 5 : veille,
- règle 6 : vitesse de sécurité,
- règle 7 : risque d'abordage,
- règle 8 : manœuvre pour éviter les abordages,
- règle 9 : chenaux étroits,
- règle 12 : navires à voiles,
- règles 13 à 17 : comportement des navires en vue l'un de l'autre,
- règles 20 à 30 : feux et marques portés par les navires, de jour et de nuit,
- règles 32 à 37 : signaux sonores et lumineux,

Et surtout l'Annexe IV sur les signaux de détresse.

Lire en détail ces règles dans l'Almanach du marin breton, par exemple.

#### 2. Rappel sur les navires privilégiés :

Pour simplifier, voici les ordres de « priorité », bien que ce terme n'existe pas dans le domaine maritime.

Il s'agit de « privilège » et donc de « navire privilégié » par rapport à votre propre navire, puisqu'un kayak répond à la définition du mot navire.

Ne pas oublier, si vous pensez être « privilégié » : dans le cas où un navire « non privilégié » par rapport à vous ne manœuvre pas pour éviter l'abordage, vous avez le devoir de manœuvrer pour éviter cet abordage (en effet vous ignorez pourquoi il ne manœuvre pas). Votre responsabilité sera mise en cause en cas d'abordage quelle que soit la situation.

Privilèges par ordre décroissant :

- navire non maître de sa manœuvre,
- navire à capacité de manœuvre restreinte, (dont le navire handicapé par son tirant d'eau)
- navire en train de pêcher,
- navire à voile, (dont planche à voile),
- navire à propulsion mécanique (dont scooters de mer),

Chaque navire doit arborer dans la mâture les marques de jour et de nuit correspondant à sa situation, le cas échéant. Cela permet aux autres navigateurs de déterminer la situation et la route de ce navire, et donc d'utiliser la règle correspondante du RIPAM.

#### 3. Le kayak de mer :

Le kayak de mer n'est pas pris en compte en tant que tel. Il est à assimiler aux navires toujours maîtres de leur manœuvre pour les règles de barre et de route, et aux navires à l'aviron pour les feux (de nuit : lampe électrique ou fanal blanc à montrer pour éviter l'abordage).

Nous devons donc tenir compte de nos spécificités pour préciser notre comportement :

- Masse du kayak quasi vide ou chargé de l'ordre de 25 à 80 Kg (plus masse du kayakiste),
- Vitesse de l'ordre de 3 à 4 nœuds,
- Changement de cap possible rapidement (quelques secondes),
- Veille permanente (car obligée ...) de nuit comme de jour,
- Autonomie moyenne de l'ordre de 3 à 10 heures, ou moins suivant la météo et l'état de la mer ...

Ainsi pour naviguer le long des côtes, îles, ... jusqu'à 5 milles (6 milles à partir du 15 avril 2008) ou 2 milles d'un abri

*Déclaration à la préfecture des Côtes d'Armor N° 0224009199 du 16 octobre 2001*

*Siège social : 66, rue Georgette GUESDON 53000 LAVAL*

pour les kayaks, suivant l'homologation du constructeur et l'armement, (la réglementation précise que « sont considérés comme abris les ports ou plans d'eau où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité », c.-à-d. pour nous, plages, criques, cales, ... éventuellement ports), le paragraphe B rappelle les principaux comportements à adopter :

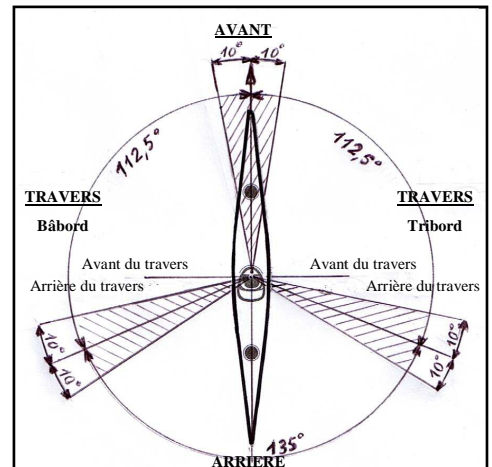
### B – Règles de barre et de routes proposées pour les kayaks :

- En route assurer une veille permanente et notamment vérifier qu'il n'y a pas de route collision avec tout autre navire quel qu'il soit, (relèvements à intervalles réguliers).
- En cas de doute, et malgré la vitesse supérieure très probable de l'autre navire, changer de cap pour éviter tout abordage. Manœuvrer franchement (variation de cap supérieure à 60°).
- Naviguer toujours en bordure des chenaux balisés. Pour traverser des chenaux, les couper perpendiculairement et rapidement en vérifiant que cela ne gêne pas d'autres navires. Au départ d'une plage comme à l'arrivée, respecter le balisage en place.
- En cas de navigation par temps de brume ou brouillard, émettre un signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes (corne, sifflet à roulette, ...).
- En cas de navigation nocturne, se signaler par une lampe torche ou un fanal blanc.
- En cas de navigation en flottille, rester groupés à moins de 10 mètres l'un de l'autre.
- Entre kayaks, le privilège tribord s'applique dans tous les cas, ainsi que le privilège du rattrapé sur le rattrapé (angle arrière de 135°), comme le croisement bâbord sur bâbord dans un face à face.

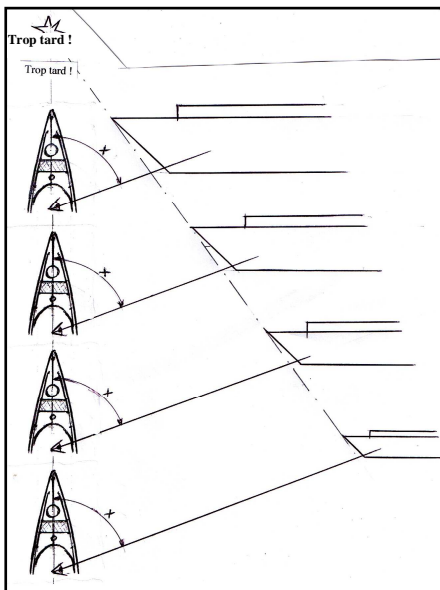
### C - Arcs d'horizon pour les kayaks de mer

Arcs d'horizon à prendre en compte par les kayakistes de mer, sur le schéma ci-contre.

Zones hachurées : imprécision moyenne due au navire.



### D - La route de collision pour kayaks de mer :



Le « Gisement » est l'angle entre l'axe du kayak et un point remarquable, un navire par exemple. Le kayak est ici en « route de collision » avec le cargo car la route (ou le cap) du kayak est inchangée. Le gisement est à vérifier à intervalles réguliers. S'il ne varie pas et que le kayak est toujours au même cap, comme dans notre schéma, l'abordage est certain. Comment mesurer un gisement ? En prenant un repère sur le kayak et en positionnant à chaque fois sa tête à la même place par rapport au kayak ...

Note : pour tenir ce schéma sur une page, le « gisement » a été pris à 70°. Soit une vitesse de l'autre navire du même ordre que celle du kayak (env. 3 nœuds). Ceci est assez rare, sauf pour des voiliers par petit temps. Les vitesses ou « défilements » sont plutôt de l'ordre de 20 nœuds ou plus pour les porte-containers, cargos divers, vedettes, semi-rigides, etc. ..., ainsi que pour les voiliers de course et navires de pêche en route.

Quelle que soit donc la direction d'où provient l'autre navire, vérifier toujours si le gisement est constant ou non.

*Ces règles de barre et de routes sont diffusées par la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer, en complément de l'autocollant présentant les balisages maritimes et les signaux à la pagaie.*