



Bulletin d'information de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

Affiliée à la l'Union Nationale des Associations de Navigateurs - UNAN

ÉDITORIAL

L'arrêté du 11 mars 200, D240 nous satisfait pleinement. Cependant, notre travail de défense et représentation des kayakistes de mer n'en est pas terminé pour autant. Le sera-t-il un jour ?

Pour preuve, je vous présente un bref inventaire des dossiers en cours, initiés et/ou suivis en collaboration avec l'UNAN bien sûr :

- 1) La réglementation
 - Organisé par le CSNPSN, bilan le 2 octobre de la mise en place de la D240 pour le cas échéant préciser la rédaction de quelques articles. Pour le kayak de mer, il n'y aucune question de fond
 - Préparation de la D244 pour les navires traditionnels
 - Projet d'arrêté sur le marquage des navires
 - L'accès aux cales de mise à l'eau et leur entretien
- 2) La sécurité
 - Demande de l'extension sur toutes les cotes de France du test méditerranéen de diffusion des prévisions météo en boucle
 - Etude des supports et matériels de cartographie sur support papier ou électronique
 - Conditions d'utilisation des VHF fixes et mobiles ; nécessaire évolution du CRR et suppression de son obligation sous sa forme actuelle comme dans de nombreux pays.
- 3) Environnement

Conséquences de la mise en place des Parcs Naturels Marins, de Natura 2000, des Réserves Naturelles, des Zones Humides sur les possibilités d'accès et de circulation de la plaisance. Notamment pour les kayaks nous demandons pour notre sécurité, le maintien de la possibilité de pouvoir faire des haltes de jour et/ou de nuit.

A ce propos, avez- vous tous pensé à signer votre carte d'adhérent à notre FPKM, preuve de votre engagement à respecter les recommandations du » Bon usage des espaces naturels marins » ?

Joignez votre carte d'adhérent à la carte de circulation de votre kayak pour les présenter ensemble, en cas de contrôle.

En fait, de plus en plus, dès qu'un dossier est clos de façon satisfaisante pour notre liberté de naviguer, il faut en ouvrir un ou plusieurs autres.

Alors mon vœu, qui est aussi une nécessité, c'est que les kayakistes restent unis dans leurs actions, pour être plus nombreux, donc plus forts ensembles.

Le 11 octobre 2008.

Yves Béghin Votre président.

Changement du mode de diffusion de Pagaie Salée 17

La bonne réception de Pagaie Salée, sous une forme agréable à lire par chaque adhérent est pour nous un objectif important et un sujet de préoccupation.

Dans un souci d'efficacité, de rapidité de transmission et d'économie, nous avons demandé à chaque adhérent de choisir le support qu'il préférerait, papier ou internet. Près de 80% des adhérents ont choisi internet.

Le numéro PS16 spécial de présentation de la D240 a donc été diffusé suivant les demandes exprimées : 20% imprimé sur papier, le reste envoyé par internet.

Nous nous sommes rapidement rendu compte que de nombreux adhérents n'ouvraient pas régulièrement leur boîte mail et n'ont pas pris connaissance de la D240 en temps opportun.

Nous en avons tiré les conséquences pour Pagaie Salée 17 qui, à titre d'essai, sera diffusé de la façon suivante en fonction du choix exprimé par chacun :

- 1) support papier ; comme précédemment envoi sur ce support à tous ceux qui l'ont demandé.
- 2) Support électronique

Pour prévenir en attirant l'attention, envoi par la Poste sur papier des 6 premières pages.

Le reste sera envoyé aux adresses mails données, espérant que tous iront alors ouvrir leur boîte de courrier.

Nous ferons un point sur cet essai et votre degré de satisfaction lors de notre Assemblée Générale le 19 janvier 2009.

Le but est que notre bulletin Pagaie Salée soit lu par tous les adhérents.

Avec le bulletin d'adhésion 2009, il vous sera possible de changer éventuellement votre choix antérieur du support.

Yves Béghin

Sommaire :

Salon nautique de Paris	2
Relevé de décisions du conseil d'administration du 27 septembre 2008 + 1 ^{ère} brève.....	3
Bon de commande autocollant de pont + Bulletin d'adhésion 2009	4
Convocation à l'Assemblée Générale ordinaire + suite des brèves	5
Brèves, suite	6
Explications sur la conception et la réalisation de l'autocollant FPKM 2008	7
Brèves, fin + Démarche pour l'immatriculation d'un kayak	8
Extrait de la norme ISO 12217-3 + annexe C (à propos de la flottabilité)	10
Libres propos : Un « chef » pour des kayakistes de mer ?	12
Réflexions sur la formation par compagnonnage.....	13
Incident de Kayak de Mer, leçons à en tirer (à propos du gilet)	15

SALON NAUTIQUE DE PARIS**Vendredi 5 au Dimanche 14 décembre 2008****Paris Expo – Porte de Versailles**

Comme depuis plusieurs années, notre Fédération disposera d'un stand de 6 m² dans le secteur Canoë et Kayak, bâtiment 1 des voiliers. Nous ne connaissons pas encore le numéro du stand.

Notre présence à ce salon nous permettra de rencontrer facilement tous nos partenaires : constructeurs, revendeurs, administrations, kayakistes, associations...etc

Nous avons proposé aux associations adhérentes de mettre gracieusement à leur disposition des présentoirs pour leur documentation et d'y assurer des présences.

Les adhérents partageant notre conception de la pratique du kayak de mer en autonomie seront les bienvenus pour tenir des permanences sur le stand et y représenter leur association et notre Fédération.

Muriel Robert aidée de Bernard Leroy-Richard ont de nouveau accepté de prendre en charge l'organisation et le planning du stand (tel 01 45 11 93 35)

Si vous souhaitez nous aider à tenir des permanences, prenez directement contact avec Muriel ; une carte d'entrée pourra vous être remise.

La journée du 5 décembre est réservée aux professionnels

Vendredi 12 Décembre nous organisons une rencontre amicale autour d'un verre à 18h. sur notre stand. Vous y êtes cordialement invités.

Au plaisir de vous rencontrer lors de ce Salon : Bât 1, secteur Canoë Kayak, Hall1 , allée DE, n° 81.

Yves Béghin

RELEVÉ DE DECISIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION REUNI LE 27 SEPTEMBRE 2008

Point de l'activité

Après l'approbation des CR des réunions du Conseil des 19 et 20 janvier 2008, le point est fait sur le suivi du programme de travail 2008. Tous les dossiers ont bien avancé :

- L'UNAN est notre représentant officiel permanent au CSNPSN ; de plus, de nombreux problèmes techniques ont été abordés en direct avec le Secrétaire Général, Monsieur V Sevaistre.
- La D240 répond à notre demande : responsabilisation et beaucoup plus de libertés de naviguer.
- Le marquage, en cours de définition, sera utile, sans contraintes particulières pour les kayaks.
- La diffusion en cours du « Bon usage des espaces naturels marins » dépassera les 50 000 exemplaires sur divers supports, avec le soutien de l'UNAN, Carnets d'Aventures.....
- Suite à la sortie de la D240, la mise à jour de nos documents est en cours
- Le nombre d'adhérents a doublé en 2 ans et nous avons dépassé le seuil des 250 membres
- Notre site s'améliore, il est reconnu de qualité, sa réactivité progresse et le nombre de consultations est croissant. Les adhérents vont bientôt pouvoir consulter la liste des membres.
- La carte d'adhérent a été envoyée à chacun, elle est appréciée.
- Prés de 700 autocollants RIPAM ont déjà été rétrocédés à des kayakistes, des associations, des constructeurs et revendeurs.
- Les contacts et relations internationales se développent.
- Depuis un an, la FPKM est habilitée à délivrer des certificats fiscaux de dons. (66% du montant est déductible de l'impôt sur le revenu des personnes ou du BIC des entreprises)
- Des contacts ont été établis avec de nouvelles structures de l'administration maritime.

1) Préparation de l'Assemblée Générale

L'AG est convoquée Dimanche 18 janvier 2009 à Brech'. L'ordre du jour est joint à la convocation Monsieur B.Vibert, président de l'UNAN participera à cette réunion.

Il est fait appel à candidatures pour les élections des administrateurs.

Le CA décide sous réserve de ratification par l'AG, de ramener à 6 euros la cotisation 2009 par membre d'une association adhérent avec tous ses membres.

La situation financière est présentée par le trésorier ; Notre trésorerie s'améliore nettement.

2) Salon Nautique de Paris 2009

Notre participation est confirmée ; Coût du stand 1450 euros. Décoration, animation, documentation sont définis

3) Bibliothèque de la FPKM

Dons de Messieurs C Gabard & G. Ogez, nous disposons d'un fond documentaire de grande qualité, un trésor !. La liste de son contenu sera mise sur le site. Nous cherchons un bénévole volontaire pour la gérer et scanner des documents.

4) Pagaie Salée 17

Ce sera le 3ème numéro cette année. Le sommaire est fixé ; le mode de diffusion aménagé.

5) Secrétaire de la FPKM

A l'unanimité, Christian Magré est élu .Merci Christian d'accepter cette mission.

6) Réflexions sur notre stratégie de développement

Dans le cadre inchangé de notre champ d'action, nous devons apporter les services répondants aux besoins des kayakistes de mer.

Améliorer en permanence nos outils de communication : site, bulletin, contacts directs, flyers, autocollants de pont et bloc marque, participation aux salons nautiques, collaboration avec l'UNAN.

Y Béghin , le 14 10 08

Brèves

1 - Correctif à la note PM/NI/08.011/YB Présentation simplifiée de la D240

Rédigée au début mars, nous y précisons quelques points de détail en procédant à une mise à jour. En effet, il est confirmé qu'il ne faut plus utiliser la déclaration sur l'honneur définie dans la D224 pour l' homologation d'un kayak ancien ou construction amateur .Il n'y a plus qu'un formulaire, l'annexe 240 A1.(voir ci-joint « Démarche pour immatriculation » PM/NI/08.022/GC

La nouvelle version de la note PM/NI/08.011/YB, datée du 6 octobre est consultable notre site

BON DE COMMANDE AUTOCOLLANT DE PONT

Je soussigné, passe commande à la FPKM de l'**autocollant** résumant le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et les règles de balisage maritime. Ce document polychrome en vinyle, format 185X170 à coller sur le pont ou un support répond aux prescriptions spécifiques de la D240 pour le kayak de mer. **Sa présence est obligatoire** pour toute navigation en kayak au delà de 2 milles d'un abri. A cet autocollant sera jointe une note papier PM/NI/08.008/GC précisant certains privilèges de barre. Les prix ci-dessous sont franco de port et emballage en France métropolitaine

Faire une croix dans la case choisie.

- 4,50 € un exemplaire, tarif réduit réservé aux adhérents de la FPKM à jour de cotisation
- 6€ un exemplaire
- 49€ le lot de 12 exemplaires
- nous consulter à partir de 37 exemplaires

Nom, Prénom

Adresse pour l'envoi

Téléphone.....

Date

Signature

Bulletin à compléter et à adresser accompagné du règlement par chèque libellé à l'ordre de « FPKM, Pagayeurs Marins » au trésorier Guy Van Achter, La Moinerie, 22240 PLEVENON
Email guy.vanachter@free.fr

BULLETIN D'ADHÉSION 2009

Je soussigné adhère à la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer (F P K M) .en tant que (faire une croix dans la case choisie):

- 18 € Pratiquant adhérent directement**, 6 € pour le conjoint ou enfant
- 20 € Association (personne morale) + 6 €/personne** si elle inscrit tous ses membres à la FPKM
- 20 € Professionnels du kayak de mer (commerçant, constructeur, etc...)**

Nom ou raison sociale :

Prénom : Date de naissance: ... / / (sauf personnes morales)

Adresse :

.....

Téléphone : Mobile : Fax :

E.mail :

Club ou association dont je suis membre :

Adresse

1) Conditions de réception du bulletin interne PAGAIE SALEE

Je désire le recevoir * - par mail - sur papier, par courrier postal

2) Autorisation de publication * entourer votre choix

J'autorise la publication de mes coordonnées dans l'annuaire interne des membres de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer * - Oui - Non

Date : / /

Signature

Nota Notre fédération est habilitée à établir des **certificats fiscaux de dons**. ; 66% du montant du don (mais pas de la cotisation) est déductible du montant de l'impôt sur le revenu des personnes physiques dans une limite fixée chaque année par la loi de finance. Exemple : un don de 50 euros ne vous coûtera que 17 euros. Cotisation et don peuvent être regroupés sur le même chèque.

Bulletin à compléter et à adresser, accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de « FPKM - Pagayeurs Marins » à Guy Van Achter, Trésorier – La Moinerie – 22240 PLEVENON
E-mail guy.vanachter@free.fr

Les membres de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer sont convoqués à

L'Assemblée Générale ordinaire

Dimanche 18 Janvier 2009

à 9 heures au gîte de Brech', près d'Auray 56400

ORDRE DU JOUR

Accueil, pointage et contrôle du quorum

- 1) Approbation des Procès verbaux des Assemblées du 20 janvier 2008
 - 2) Rapport d'Activité par le Vice Président
 - 3) Rapport Moral par le Président vote
 - 4) Rapport Financier par le trésorier vote
Comptes 2008, provisions et affectation du résultat
Présentation du budget 2009
 - 5) Cotisations 2010 : vote
 - 6) Elections au Conseil d'Administration vote
Tiers sortant : A Barra, Y. Béghin, A. Montet , G Van Achter
Il est fait appel à candidatures, car il y a des postes vacants. (*)
 - 7) Exposé par B Vibert, président de l'UNAN sur les représentations et actions conjointes de nos structures
 - 8) Point sur l'évaluation de la D240 par le CSNPSN, projet en cours sur le marquage des navires..
 - 9) Défense de notre liberté de naviguer : diffusion du « *Bon usage des espaces naturels marins* », carte adhérent, accès à l'eau, création des nouveaux parcs naturels marins
 - 10) Questions diverses (à envoyer. par écrit avant le 8 janvier)
- (*) la date limite pour présenter les candidatures est fixée au Jeudi 8 janvier 2009, à envoyer par écrit au président
Le Président, Y Béghin Le Secrétaire, C. Magré

Programme des 2 journées

- 1) **Samedi 17 janvier**, Rendez-vous à 11h sur le port de Larmor Baden pour une navigation organisée par Eric Julée (tel 06 81 78 61 52) jule.eric@wanadoo.fr
- 2) Réunion du Conseil d'administration et des candidats à 14h30 au gîte
- 3) **18 heures, rendez-vous au gîte pour un apéritif suivi d'un repas commun.** S'inscrire auprès d'Eric (participation aux frais à préciser)
- 4) **Dimanche 18** à 9h, tenue de l'Assemblée Générale
- 5) Réunion du CA à l'issue de l'Assemblée
- 6) Déjeuner en commun vers midi, chacun ayant amené son repas

Brèves

2 - Code des bonnes pratiques de l'UNAN

L'UNAN vient de commencer la diffusion d'une réédition de son Code des Bonnes Pratiques destiné à la plaisance. Ce remarquable document présente en 90 pages tout ce qui concerne la sécurité, la réglementation D240, l'assistance, l'environnement, la VHF, la navigation électronique. Concernée par le sujet, la FPKM a contribué à sa rédaction sur les spécificités du kayak de mer, le respect de l'environnement ; le « *Bon usage des espaces naturels marins* » est intégré à ce document.

La FPKM va participer à sa diffusion, notamment lors du Salon Nautique.

3 - Horaires de marées sur un nouveau portail

Sur Géoportail, site de service public, il est désormais possible de connaître les coefficients de marée, les horaires de PM et BM, les hauteurs d'eau des principaux ports français y compris des DOM TOM

4 - Challenge Fun Kayak/ Manche Ouest, un record absolu

Le Challenge Fun-Kayak /Manche Ouest est une course en solitaire entre Larmor Baden 56 (siège de RKM) et Trégastel 22,siège de Manche Ouest, sans assistance à terre ni en mer.

Parti jeudi 25 sept à 07h30, arrivé Samedi 27 sept à 10h50, Christian Scalbert a parcouru les 197 milles à la vitesse moyenne de 6 nœuds en 2 jours et demi à peine, coefficients de marée de 60 à 8.0

C'est un record absolu et exceptionnel. Félicitations à Christian. Il nous surprend toujours par ses exploits en kayak.

Pour plus d'informations, voir le très beau site de Manche Ouest www.manche-ouest.org

5 - Présentation du CD l'Enloiré

C'est le récit de la randonnée effectuée par Daniel Quentin en solitaire et en kayak, mi-Loire et mi-mer, du Bec d'Allier à Brest.

Daniel livre tout ce qu'il sait de la façon de naviguer dans le respect de la nature. Son vécu enrichit et magnifie ce périple merveilleux sur le dernier fleuve sauvage d'Europe et au long d'une frange de mer où il n'y a que kayak et nature mêlés

Libellés du paiement 1) 1 chèque de 10 euros à : » Médecins aux pieds nus »+
2) 1 chèque de 4,5 Euros à Daniel Quentin

Daniel, QUENTIN 4 Imp.Champs Lambert
89310 CHATEL GERARD 03 86 82 84 66 - odaquentin@tele2.fr

6 - Présentation de Carnets d'Aventures

Carnets d'Aventures, qu'est-ce que c'est ?

- Un magazine qui a pour thème le voyage sportif itinérant, dans la nature et sans moyen motorisé : à pied, en kayak, à vélo, en canoë, à cheval, en parapente, etc.
- Une revue trimestrielle (4 n° par an + 1 hors-série ; chez les marchands de journaux et sur abonnement).
- Une petite équipe passionnée et indépendante.
- Un site Internet, complémentaire au magazine papier, sur lequel sont publiés de nombreux articles, tests de matériel, topos, forums de discussion (particulièrement actifs sur le thème du kayak), etc.

www.expemag.com

Que trouve-t-on dans Carnets d'Aventures ?

- des récits de voyages nature, accompagnés de nombreuses photos, écrits par les aventuriers eux-mêmes.
- des dossiers techniques sur le matériel, l'équipement, les problématiques du voyage en pleine nature (exemple : les réchauds, les tentes, les panneaux solaires, la gestion de l'eau, etc.)
- des chroniques à thème (vie sauvage, marche ultralégère, topo destination)
- des brèves et actualités sur le monde du voyage d'aventure
- des présentations de livres et dvd

Parcourir Carnets d'Aventures, c'est se laisser porter par un souffle de liberté !

Partenaire de la FPKM, Carnets d'Aventures publie régulièrement des comptes rendus de randonnée en kayak. De plus, il a diffusé nos recommandations pour le « Bon usage des espaces naturels marins » et présenté notre autocollant spécifique à la D240. De nombreux adhérents sont abonnés, ceux qui ne connaissent pas cet excellent magazine pourront le découvrir sur notre stand au Salon Nautique.

Yves Béghin

7 - Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des sports Nautiques CSNPSN

Fin août, Monsieur Vianney Sevaistre, Secrétaire Général du CSNPSN nous a annoncé sa promotion à un autre poste au Ministère Jeunesse et Sports. Il est remplacé par Monsieur Antoine Pichon.

Nous tenons à remercier Mr V. Sevaistre pour l'énorme travail qu'il a accompli, pour ses qualités d'écoute, de conseil, pour son efficacité et sa disponibilité. Sa contribution finale à la rédaction de l'arrêté du 11 mars 2008 a été déterminante. Nos échanges ont très vite été basés sur la confiance et l'estime.

Vous trouverez ci-après le message qu'il m'a envoyé le 23 avril, en réponse à ma lettre de remerciement pour la D240 :

« Votre courrier m'est bien parvenu et à travers ces quelques mots, je tiens à vous dire que je suis très sensible à son contenu.

Rendons à César ce qui est à César : c'est à vous et au travail conduit par les membres de votre association que vous devez ce résultat. Pour moi c'est beaucoup plus simple, il suffit d'être à l'écoute.

On continue !

Bien amicalement - *Vianney Sevaistre* »

C'est bien notre désir de continuer à travailler de cette façon avec Monsieur A. Pichon. - *Yves Béghin*

8 - Un ami kayakiste nous a quitté

Voici le message reçu de Thierry Prosper

J'ai le regret de vous annoncer le décès de mon père, Mr Henry PROSPER, en Mai dernier. Il avait eu son premier kayak en 1948, et il a acheté son dernier bateau en Août 2007; il a fait sa dernière sortie en mer en Mars 2008, alors que la maladie ne lui laissait plus beaucoup d'espoir. Le kayak était son refuge, après avoir pratiqué la voile sous toutes ses formes, du dériveur au vieux gréement.....

Jusqu'au bout il s'est intéressé aux kayaks, il fabriquait ses propres pagaies, et suivait la législation du kayak de mer puisqu'il avait adhéré à votre FPKM (carte N°8) !

Ses cendres ont été dispersées en mer par ses 2 fils à bord de ses kayaks.

Henry Prosper venait nous voir chaque année au Salon Nautique.

Nous avons présenté à sa famille nos condoléances et l'expression de notre sympathie.

Explications sur la conception et la réalisation de l'autocollant FPKM 2008.

De Novembre 2007 à mars 2008

Cet autocollant a été créé pour satisfaire à l'article 240-3.08, § 8 et 9 de la D240, ainsi qu'à la sécurité des kayakistes de mer.

Nous l'avons établi en trois volets dont deux réglementaires :

1) - Règles de Barre et de route pour les kayaks de mer :

La rédaction de cette partie de l'autocollant pour les règles de barre et de route n'est pas la reprise, ou la mise en forme de schémas existants et élaborés par d'autres avant nous C'est une synthèse simplifiée, complète et cohérente des textes officiels, le RIPAM, « Règlement International Pour prévenir les Abordages en Mer », convention internationale de 1972, de l'Arrêté du 11 mars 2008. Car, dans ce RIPAM, les kayaks de mer ne sont pas du tout pris en compte, (il convient de lire en détail tous ses articles pour apprécier notre synthèse et nos explications diffusées sur notre site et remises avec chaque autocollant).

Le bureau de la FPKM a dû interpréter, adapter, simplifier et rédiger ces règles en appliquant à notre pratique du kayak ce texte officiel international, et en tenant compte aussi de la D240... . Et donc spécifiquement de l'Article 240-3.08, §8 et 9 dont nous avons eu connaissance par notre participation à l'élaboration de la D240 : La FPKM a été consultée par le CSNPSN et par le Ministère lors de l'élaboration des 7 projets successifs au fur et à mesure, et quasiment tous nos avis pris en compte.

Constatant qu'il n'y avait rien d'adapté spécifiquement au kayak de mer sur ce sujet, nous nous y sommes donc attelés dès décembre 2007.

L'étude de conception et la rédaction ont nécessité un travail de dizaines d'heures : réflexions, rédactions, et transmissions pour corrections à différents interlocuteurs, internes à la FPKM, et aussi externes dont le Secrétaire Général du CSNPSN, par mails, téléphone et courriers, en nombreux allers-retours. La FPKM revendique donc l'initiative et le travail intellectuel et réel effectué des textes qu'elle diffuse sur ce sujet : synthèse courte, compréhensible aisément, et explicatifs simples.

Le résultat de ce travail de collaboration n'est donc ni une copie, ni un plagiat.

2) - Balisage :

Celui-ci est appliqué depuis de nombreuses années en France et au niveau international. Cette information est diffusée dans toutes sortes de documents sur le sujet : dépliants par le Ministère, dans l'Almanach du Marin Breton, dans les livres et fascicules des organismes de formation aux permis côtiers et hauturiers pour les navires à moteur (j'ai passé ces deux permis), les magazines, catalogues spécifiques commerciaux, livres et magazines divers ... etc ...

Le document du Ministère nous paraissant le plus simple et compréhensible, nous avons donc demandé et obtenu du Ministère l'autorisation de le reprendre exactement. Ce volet est donc une « copie », autorisée.

3) - Signaux de pagaie, « non réglementaires » :

Nous savons tous qu'à partir d'une petite distance en kayak, quelques dizaines de mètres en mer, suivant la force et l'orientation du vent, nous ne pouvons plus communiquer directement par la voix entre nous. Et de plus chaque kayakiste n'a pas forcément une VHF à bord, en supposant qu'il puisse aussi l'utiliser C'est pourquoi quelques gestes simples ont été proposés sur ce sujet il y a plus de quinze ans par une équipe internationale réunie à Jersey, il me semble. Didier Plouhinec membre de l'AKMP a contribué à cette initiative. A l'époque le tableau a été diffusé par l'AKMP, PKI, et CK/mer.

Sur l'autocollant ces gestes ont été un peu simplifiés et sont bien adaptés au kayak de mer, et adaptés aussi aux gestes internationaux de détresse décrits dans l'ouvrage n°3C du SHOM.

Nous proposons donc trois ou quatre signaux simples de base, faciles à mémoriser et à appliquer.

Je remercie BLR pour son travail de mise en page de l'ensemble

Je tenais à préciser ces détails de la réalité de la création de cet autocollant et de sa diffusion dès début mars 2008 pour la sécurité des kayakistes de mer, et son adéquation avec la réglementation française et internationale actuelles.

Le Vice Président , chargé de cette étude, Georges COLLÉTER

Les kayakistes qui naviguent au-delà de deux milles, peuvent commander l'autocollant à partir du site de la FPKM

Brèves**9 - FORUM kayak de mer 2009**

Un grand forum est organisé par **kayakdemer.eu** les 30, 31 Mai & 1^{er} Juin 2009
30 ateliers pour se rencontrer pour de vrai !

Château de Kersaliou, (à coté de Roscoff)

Demi pension en logement au château :

- **100€** par personne (110 € après le 31 décembre 2008)

Demi pension en camping à proximité du château:

- **75 €** par personne (80 € après le 31 décembre 2008)

Renseignements et inscriptions :

Email: muriel.robert@kayakdemer.eu Téléphone: 06 64 14 60 96

Précisions: <http://www.kayakdemer.eu/forum/forumdisplay.php?f=50>

DÉMARCHE POUR L'IMMATRICULATION D'UN KAYAK

L'arrêté du 11 mars 2008 , (J.O. du 08-04-08), mis en application à partir du 15 avril 2008, remanie l'arrêté du 30 septembre 2004 de la Division 224, change son intitulé en Division 240, et modifie un certain nombre de dispositions.

Mais, pour l'immatriculation, les quatre documents suivants sont toujours exigés :

- 1) Une « **déclaration de conformité, hors marquage CE** » : conformité aux dispositions du chapitre 240-2 de la D240, établie par le fabricant ou le vendeur (professionnel), ou bien établie par « un organisme notifié », ou bien encore par le propriétaire ou le constructeur amateur (mais attention : le délai de revente ensuite de 5 ans minimum).
Cette déclaration est rédigée suivant l'**Annexe 240-A.1 de la D240** (ci-jointe), et elle remplace la Déclaration sur l'honneur de la D224.
- 2) Une copie d'une **pièce d'identité** du propriétaire (individuel ou représentant de l'organisme propriétaire, club ou loueur).
- 3) Une copie d'un **justificatif de domicile** du propriétaire ..., (facture eau, électricité, téléphone, ou un relevé d'identité bancaire, ...).
- 4) l'imprimé administratif de demande « **fiche de plaisance** » qui est à disposition au bureau du Quartier des Affaires Maritimes qui sera rempli par les Affaires Maritimes, ou par vous-même.

La démarche consiste donc à aller dans les bureaux d'un Quartier des Affaires Maritimes, Service Plaisance, et à présenter les documents indiqués ci-dessus.

Cependant, certains quartiers acceptent de procéder à ces démarches par correspondance ; dans ce cas, il faut se procurer une « fiche plaisance » et joindre une enveloppe affranchie pour l'envoi de la carte de circulation.

La démarche est **gratuite**. Il sera remis une « **CARTE DE CIRCULATION** », (couleur bleue), comportant le numéro d'immatriculation, pour un « *navire de plaisance d'une jauge brute égale ou inférieure à trois tonneaux* », qui devra ensuite être présente à bord pour toute réquisition par les autorités.

Nota : chaque navire a un numéro d'identification fourni par le constructeur ou le mandataire, et apposé sur le navire, sinon (propriétaires et constructeurs amateurs) les services des Affaires Maritimes l'attribuent lors de l'immatriculation.

**Notice de remplissage de la déclaration de conformité
d'un navire de plaisance hors marquage « CE », mis en service conformément
aux dispositions de la division 240 du règlement relatif à la sécurité des navires**

1. Rayer la mention « M. », « Mme » ou « Mlle » inutile. Nom patronymique en majuscules, prénoms
2. Format de date jj/mm/aa.
3. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes nées à l'étranger.
4. Adresse du lieu de résidence principal actuel. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes résidant à l'étranger.
5. Cochez cette case si vous êtes une personne responsable d'un chantier naval professionnel.
6. Cochez cette case si vous êtes une personne mandatée par un chantier naval professionnel.
7. Identification du chantier professionnel constructeur du navire. Fournir le document original donnant mandat.
8. Cochez cette case si vous êtes constructeur amateur, ou si vous avez modifié un navire déjà en service.
9. Numéro d'identification conforme à l'article 240-2.03. Dans la plupart des cas, peut être généré automatiquement lors des formalités d'immatriculation.
10. Cochez cette case si le navire est un véhicule nautique à moteur, au sens de l'article 240-1.02.
11. Cochez cette case si le navire est un canoë ou un kayak, au sens de l'article 240-1.02.
12. Cochez cette case si le navire est un navire à sustentation, au sens de l'article 240-1.02.
13. Cochez cette case si le navire est un hydroptère, au sens de l'article 240-1.02.
14. Cochez cette case si le navire est un sous-marin.
15. Nom du modèle ou de la série de navire, ou références du plan, nom de l'architecte le cas échéant.
16. Indiquer l'année date de conception du premier modèle ou du plan, et non pas du navire concerné par la déclaration.
17. Format de date jj/mm/aa. Indiquer la date de début de la construction.
18. Exclure les flotteurs de longueur inférieure à 1,5 m.
19. A, B, C ou D, au sens de l'article 240-2.02.
20. Organisme notifié ayant procédé aux vérifications de stabilité et de flottabilité.
21. Indiquer la date de format jj/mm/aa et le numéro du rapport de l'organisme notifié ou agréé.
22. Cochez cette case si le navire est un voilier, au sens de l'article 240-1.01.
23. Cochez cette case si le navire n'est pas un voilier, mais qu'il n'est pas exclusivement mu par l'énergie humaine, au sens de l'article 240-1.02.
24. Cochez cette case si le navire est exclusivement mu par l'énergie humaine, au sens de l'article 240-1.02.
25. Puissance exprimée en kW, et mesurée selon la norme EN/ISO 8665.
26. Surface de voile As, au sens de l'article 240-1.02.
27. Longueur mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
28. Largeur maximale mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
29. Capacité maximale au sens de l'article 240-2.07.
30. Charge maximale au sens de l'article 240-2.07.
31. Cocher cette case si le navire est modifié au sens de l'article 240-1.06
32. Cocher cette case si la coque a été allongée ou raccourcie de plus de 1% de la longueur initiale.
33. Cocher cette case si le déplacement lège du navire a subi une variation de plus de 10 % du déplacement initial.
34. Cocher cette case si le navire a été modifié pour admettre un chargement maximal différent de la valeur initiale.
35. Cocher cette case si le nombre de personnes pouvant être embarquées a été modifié.
36. Signature de la personne ayant rempli le champ n° 1.

Les renseignements manuscrits sont portés à l'encre permanente et en lettres capitales. Les reproductions de signatures ne peuvent pas être prises en compte

Extrait de la norme ISO 12217-3 + annexe C

La Division 240, applicable à partir du 15 avril 2008, précise les conditions de flottabilité auxquelles doivent satisfaire les kayaks de mer, dans son Article 240-2.09, §IV :

« **Article 240-2.09**

Flottabilité, stabilité et franc-bord minimal

IV. La stabilité et la flottabilité de tout autre navire, à l'exception des véhicules nautiques à moteur, satisfont aux exigences de la partie pertinente de la norme EN/ISO 12217. »

Ceci est la même exigence que la Division 224 précédente.

Et nous rappelons ci-après les extraits des points qui concernent les kayaks de mer dans la norme EN/ISO 12217-3 :

Extraits de Norme EN ISO 12217-3

3.16 éléments de flottabilité

Les éléments de flottabilité consistent en un des éléments suivants :

- réservoir d'air intégré : réservoir réalisé à l'aide du matériau de coque, intégré dans la coque ou la structure du pont ;
- réservoir d'air : réservoir réalisé en matériau rigide, mais pas intégré dans la coque ou la structure du pont ;
- matériau à faible densité : matériau dont la masse spécifique est inférieure à 1,0 incorporé dans le bateau dont le but principal est d'augmenter la flottabilité d'un bateau à l'état envahi ;
- sac gonflé en permanence : sac en matériau souple, non intégré à la coque ou au pont, accessible pour inspection visuelle, et prévu pour être gonflé en permanence lorsque le bateau est utilisé.

NOTE : Les sacs prévus pour être gonflés automatiquement lorsqu'ils sont submergés (par exemple en tête de mat comme moyen de prévenir une inversion) ne seront pas considérés comme des éléments de flottabilité.

Annexe C (normative). Matériaux et éléments de flottabilité

C.1 Exigences

Les éléments de flottabilité tels que définis dans l'article 3 doivent être conformes aux exigences du Tableau C.1. Les autres types d'éléments de flottabilité devront être évalués selon les mêmes principes.

Les matériaux ou parties du bateau qui ne sont pas destinés principalement à fournir de la flottabilité, mais qui contribuent néanmoins aux caractéristiques de flottabilité ne seront pas l'objet des exigences de cette annexe.

Tableau C.1 — Exigences pour les éléments de flottabilité

Propriétés	Réservoir d'air intégré	Réservoir d'air	Sac gonflé en permanence	Matériau à faible densité
Étanchéité à l'air	R+E	R+E	R	
Robustesse mécanique ou protection	R	R	R	R
Facilité de vidange	R	R		
Résistance ou protection à la lumière du soleil		R	R	R
Muni d'un point de gonflage			R	
Résistance à la température - 40°C à + 60°C				R
Absorption d'eau maximale de 8 % en volume				R
Fixé de manière sûre		R	R	R
Enrobé ou résistant aux liquides				R
Label: 'Ne pas percer - réservoir d'air/volume de flottabilité.'	R	R	R	

NOTE 1 : R indique que la propriété est requise mais n'est pas l'objet d'un essai spécifique de la part du constructeur.

NOTE 2 : R+E indique que la propriété est requise et doit faire l'objet d'un essai spécifique de la part du constructeur.

C.2 Essais

Lorsque des réservoirs d'air, intégrés ou non, sont utilisés, ils doivent faire l'objet d'un essai de pression, effectué sous une surpression initiale, avec une perte de pression autorisée durant 30 s, comme indiqué dans le Tableau C.2.

Tableau C.2 - pressions d'essai

	Essai de pression de base	Essai de pression améliorée
Compartiments requis d'être ouverts pendant les essais de flottabilité	comme détaillé en B.1(j)	Aucun
Surpression initiale	1,25 kPa (125 mm d'eau)	2,5 kPa (250 mm d'eau)
Chute de pression maximale en 30s	0,75 kPa (75 mm d'eau)	1,0 kPa (100 mm d'eau)

Les événements dans les réservoirs d'air destinés à la diminution de la pression d'air provenant des variations de la température ambiante peuvent être temporairement obturés pendant l'essai ci-dessus, à condition que leur position n'altère pas l'efficacité du réservoir pendant les essais de flottabilité de l'Annexe B.

L'absorption d'eau des matériaux à faible densité ne doit pas excéder 8% en volume, après avoir été submergé pendant 8 jours, conformément à l'ISO 2896

NOUVELLE RUBRIQUE : LIBRES PROPOS

Afin de lancer débat et échanges entre kayakistes, notamment sur la sécurité, Pagaie Salée publie ce texte écrit il y a quelques années par Georges Colleter.

Etes-vous d'accord ou pas avec ses constats et propositions ? Merci de lui faire part de vos avis afin d'enrichir cette réflexion et ainsi de préciser nos responsabilités individuelles et collectives en mer.

Un « chef » pour des kayakistes de mer ?

Jolie question suscitée par un responsable actif de CK/mer...

Pour tenter d'y répondre, en sus de notre expérience de kayakiste, il convient d'observer le monde maritime, non seulement ancien, mais aussi celui actuel.

Ceci sous l'aspect responsabilité de chacun.

La formation : la situation de « encadrant-encadré », ou « assistant-assisté », du « chef », ou « moniteur » et des « stagiaires », de statut juridique clair est pratiquée au sein de Fédérations sportives, ou même au sein de l'Auberge de Jeunesse de Paimpol, pour définir des responsabilités dans un cadre juridique officiel ... Bien. (on peut lire à ce sujet un des articles que j'ai écrit dans un bulletin de CK/Mer sur « encadrant-encadré », ou « assistant-assisté » ?...) Dans le cadre d'une « formation », structurée au sens réglementaire français, qu'il y ait cette situation pour des individus qui, pour « apprendre » et acquérir rapidement « des bases, acceptent d'être sous la responsabilité d'un « encadrant » ou autre titre, est logique et cohérente dans le système administratif ... Cet « encadrant », « cadre », ou « chef », assumera donc, non seulement les conséquences de ses décisions, mais aussi les conséquences du comportement des « stagiaires » qu'il accueille (stagiaires qui obéiront ou pas, avec leur propre responsabilité de suivre ou pas les ordres ou directives...). D'où son titre...

La navigation, en kayak de mer, est personnelle.

Celle-ci entre dans le domaine maritime réel. Elle concerne un individu, seul la plupart du temps, sur son « navire ». (Le cas des kayaks bi-places est accessoire : l'un des deux équipiers propose le plus d'initiatives..., ou officiellement est responsable ...)

Qu'il soit en kayak monoplace, en navigation avec d'autres « compères » ou « collègues », avec un objectif commun, et une trajectoire identique n'implique aucune responsabilité de l'un envers l'autre si ce n'est le devoir d'assistance impératif et général dans le domaine de la mer, et une propension à l'entraide spontanée ... Il s'agit d'une « navigation de conserve ».

On peut, à cet effet, faire remarquer les comportements maritimes suivants :

* Le comportement des navires de guerre implique que les commandants obéissent aux ordres de l'Amiral, qu'il soit à bord de l'un d'entre eux, ou à terre. Les commandants exercent leur autorité/responsabilité sur de nombreux individus. Cependant en mer chacun est responsable des décisions prises en fonction de la situation...

* Les navires de pêche rappellent que chacun des patrons-pêcheurs est responsable du navire et de son équipage, mais doit en référer à son armateur (s'il le peut), pour les décisions importantes (sauf s'il est propriétaire), ou pas du tout si la compétence demandée sur place est maritime et urgente...

* Les voiliers en compétition (Route du rhum, Vendée Globe Challenge, coupe Jacques Vabre, diverses traversées de l'Atlantique, ou tours du Monde avec ou sans escale...), doivent (avec les moyens de communication modernes...) rendre compte ou informer organisateurs et sponsors ..., mais sur place, la décision et les actions leur appartiennent.

Nous devons considérer que la mentalité maritime historique et actuelle, qui indique que « sur chaque navire, le capitaine est seul maître à bord, après Dieu... », est à respecter. Il doit tout assumer. Ceci implique donc une responsabilité individuelle totale pour tous navigateurs quel que soit le type de navire.

Dans le cadre des navigations en kayak de mer, il convient donc, à mon sens, de privilégier ce comportement de responsabilité individuelle totale, car chacun est seul sur son navire.

C'est pour cela qu'au sein de l'AKMP, depuis 1987, nous considérons que les navigations proposées par un membre, sont étudiées par tous (météo, cartes, trajectoire, ...), puis, sur place en mer, les décisions de modifications de parcours si nécessaire sont collégiales et prises par consensus ..., mais des équipes de deux kayaks peuvent très bien se séparer du groupe et réaliser une suite du programme différente.

Il est même arrivé que certains réalisent seul un programme différent, mais ceci est quand même à déconseiller ... Et lorsque nous parlons de « formation », c'est plutôt le concept de formation mutuelle ou encore de « compagnonnage » qui nous semble le plus approprié.

En mer chacun est libre mais doit assumer sa liberté et sa responsabilité personnelle.

Le 18/05/2004

Georges COLLÉTER.

Réflexions sur la formation par compagnonnage

Formation utilisée par l'Association de Kayak de Mer du Ponant (AKMP), depuis 1987.

Document rédigé le 7 Mai 2003

1) Principe de base :

En mer chaque navigateur est seul responsable de lui-même, de son navire et de ses manœuvres, suivant les règles maritimes internationales.

Il n'est donc pas question d'encadrement : « encadrants - encadrés », ou « assistants – assistés », « formateurs » - « stagiaires »

2) Descriptif de la « formation » :

La formation au sein des structures sans encadrement technique est réalisée par auto formation et par formation mutuelle des pratiquants. La mise en commun des connaissances et des savoir-faire est effectuée au fil du temps, été comme hiver, à l'occasion de randonnées réalisées en autonomie complète ou lors de sorties spécifiques.

Chacun apporte ses compétences et son expérience dans l'optique d'en effectuer le partage, le but étant de faire des échanges de savoir plutôt que de l'encadrement. Chacun est simplement responsable de lui-même, de son navire et de ses actes, comme un skipper ou un capitaine. Ce qui correspond à la mentalité et aux règles maritimes en vigueur dans le monde.

Le partage commence dès la préparation de la sortie. L'élaboration du programme (parcours, horaires, conditions prévues, etc.) est déjà une occasion d'échanger l'expérience. La préparation personnelle – étude des cartes marines, des courants de marée, de la météo (vent, température, etc.), en sus de la préparation de tous les équipements adéquats – réalisée par chacun, dans l'objectif d'être autonome pendant la croisière, est l'occasion d'une confrontation des points de vue.

Au fil du temps, les échanges d'information et d'expérience conduisent à un développement de la connaissance plus ou moins poussée, le nombre et les difficultés des randonnées réalisées permettant à chacun d'adapter son rythme d'évolution selon ses goûts et son besoin.

Une acquisition personnelle complémentaire est également réalisée par un apprentissage personnel au travers de différentes sources (revues et livres sur la mer, bulletins d'information spécialisés sur le kayak de mer, etc.). Cet acquis est ensuite appliqué et débattu en commun. En particulier « *l'almanach du marin breton* » comporte tous les textes réglementaires obligatoires à bord des navires de plaisance et une quantité de renseignements utiles (annuaire des marées, éphémérides, coordonnées des phares, balises, ports, méthodes de calculs, etc.).

Ainsi, après quelques années de pratique entre pagayeurs, de bonnes connaissances pratiques et théoriques sont acquises progressivement sur différents domaines. Certains pratiquants sont ainsi de véritables experts et c'est un bonheur de naviguer au sein d'équipes où plusieurs membres ont de très fortes compétences, pour certaines liées à leur métier, et transmettent ainsi leurs connaissances.

Au fil des années de nombreux pratiquants ont élargi leur domaine de navigation par la fréquentation des côtes européennes comme l'Italie, la Croatie, l'Espagne, ou d'autres régions où les limitations administratives de navigation pour les kayaks n'existent pas, comme les côtes nordiques (Écosse, Hébrides, Irlande, Grande-Bretagne, Norvège, Finlande...) voire par la navigation autour d'autres continents. Ces expériences ont parfois été réalisées avec des pagayeurs étrangers, renforçant ainsi la connaissance par un partage des compétences au niveau international.

Chaque expérience individuelle améliore la connaissance de tous, et enrichit ainsi la mémoire collective.

Ci-après sont listés les domaines dans lesquels la connaissance de chacun doit pouvoir être développée par échange avec ses compagnons de croisière. Il va de soi que ces connaissances doivent être associées à des équipements que

le pagayeur doit avoir à disposition. C'est de la responsabilité de chacun d'aller chercher la connaissance où elle se trouve. Toutefois, il vaut mieux ne pas chercher à acquérir la totalité des compétences et connaissances à la fois, très vite, sous risque d'échec. Il s'agit en fait d'une acquisition d'expérience et d'un partage qui ne peut être que progressif.

3) Liste des domaines de connaissance :

* Les techniques de base des manœuvres à la pagaie (types de propulsion, appels, écarts, gîte, différentes techniques d'esquimautage, etc.).

* La connaissance des différents matériels (pagaie, bateau) et de leur fonctionnement dans le milieu, les effets de l'évolution des différents paramètres du milieu sur le bateau et la pagaie, l'adaptation précise à la morphologie et au tempérament de chaque individu.

* Les techniques de départs de côte et d'accostage (rochers, plages), et de manœuvres en milieu agité (courants violents, déferlantes, vagues pyramidales, ressac, tourbillons ou marmites, rochers, etc.).

* L'organisation personnelle pour naviguer de nombreuses heures en conditions difficiles (équipements à portée de main, nourriture, économie physique...), et l'organisation collective (rythme ou allure, haltes, surveillance réciproque, entraide si besoin...).

* La connaissance des risques encourus en mer (durée de résistance du corps humain dans l'eau froide ou exposé au vent froid ou à la chaleur), symptômes et précautions à prendre contre l'hypothermie, les crampes, l'insolation, l'hyperthermie : les types de vêtements, les équipements (lunettes, couvre-chef...), la nourriture énergétique pour les longs parcours d'hiver...

* Choix, construction et mise en œuvre d'un programme de navigation en tenant compte de la météo, des marées, (calculs de hauteur de marée et de courants par l'utilisation des cartes marines et d'un annuaire des marées, calculs des vecteurs vitesses, utilisation de la règle Cras ou du rapporteur breton).

* Les techniques de navigation côtières avec la pratique de l'utilisation des alignements, des gisements, position par arc capable, estimations de vitesse, de distance, de temps, etc. (par exemple pour l'estime, connaître l'angle, pour l'œil, d'un doigt ou de sa main ouverte le bras tendu).

* La connaissance et le respect des règles de navigation : les règles de barre et de route, le balisage, les feux et marques, les signaux sonores et lumineux, les signaux de détresse, etc. (bien sûr, nuitamment, les observations ne peuvent être faites qu'à partir d'îles, de ports, de pointes diverses, tant qu'il est interdit, en France, aux kayaks de naviguer de nuit...mais on peut préparer ce genre de navigation qui pourrait être imposé par des situations exceptionnelles).

* Les équipements de navigation indispensables et d'autres qui sont utiles : les cartes, l'annuaire des marées et la règle Cras déjà cités, le compas de route, le compas de relèvement, le compas à pointes sèches, le GPS, le sondeur à cristaux liquides (surtout utile pour la pêche), le poste de radio pour la météo (en sus de la météo reçue par VHF pour le court terme), les jumelles, etc. La navigation astronomique (utilisation des éphémérides du soleil et du sextant) peut être un complément mais n'est pas indispensable.

* Les équipements de sécurité obligatoires en fonction de la catégorie de navigation et ceux qui sont utiles : pagaie de secours, engin flottant (paddle-float, rolling float), feux à mains, miroir, fluorescéine, V.H.F., fusées à main, cyalume, pistolet à fusées, ainsi que leur utilisation (certificat restreint de radiotéléphoniste...).

* Les démarches administratives de contrôle et d'enregistrement par les Affaires Maritimes liées à la réglementation. Les réglementations des pays étrangers, ...

* La pratique de la sécurité personnelle et collective : l'utilisation du paddle-float ou de l'engin flottant pour rembarquement seul, l'esquimautage, l'attention discrète et permanente à apporter aux autres pagayeurs du groupe,

l'aide au retournement ou au rembarquement (techniques de récupération à plusieurs), le remorquage, la surveillance active de l'évolution des conditions de navigation, etc.

* Le code des signaux internationaux à la pagaie et sonores pour kayakistes de mer, et des principaux signaux importants de tous navires.

* La pêche, la chasse sous-marine et les produits du milieu marin : les outils (cannes, lignes, leurres, lests, fusils, combinaisons...), les techniques (dispositions, calages, utilisations, lieux), les poissons (caractéristiques, limites réglementaires des tailles des captures, lieux d'habitats, méthodes de capture...), les crustacés (caractéristiques, limites de tailles, habitats, méthodes de capture...), les algues, les plantes, ainsi que la préparation culinaire correspondante...

* L'approche et l'observation de la faune : les oiseaux (variétés, habitat...), les phoques, les dauphins, les requins (« peaux- bleues » inoffensifs le long des côtes bretonnes), les orques (rare)...

* Les principes de protection de la nature et de l'environnement ainsi que les précautions pour éviter toute pollution et nuisance dommageable pour la faune et la flore (polluants, déchets, bruits, agitations...).

* Les haltes de jour et/ou de nuit, avec tente (ou sans si c'est impossible pour des raisons techniques ou administratives), le couchage, les vêtements adaptés aux circonstances, la nourriture, etc.

C'étaient de simples réflexions issues du vécu de l'AKMP.

Le 7 mai 2003

Mis à jour octobre 2008

Georges COLLÉTER

Président de l'AKMP

(Merci par avance de faire part de vos réactions éventuelles à colleter.georges@neuf.fr. Cordialement. G.C.)

Incident de Kayak de Mer, leçons à en tirer

Dans notre bulletin Pagaie Salée n° 14 d'octobre 2007, nous avons proposé de diffuser les relations d'incidents ou accidents survenus dans le domaine du kayak de mer, par un des acteurs de la situation afin d'en tirer des enseignements pour tous.

Nous vous présentons ci-après une relation d'incident banal dont les suites ont été importantes, que Daniel Quentin nous a décrit en toute simplicité et dont il a explicité les enseignements :

Récit de Daniel :

« En ce début septembre 2008, je m'en vais pour la deuxième fois de ma vie à Cabasson en baie d'Hyères (près de Brégançon) pour passer une quinzaine de jours. Pendant deux jours, je ne navigue pas et m'attache à observer cette mer et ses évolutions, je profite et apprécie mon tout frais CRR et aussi de pouvoir écouter la météo en VHF en boucle, c'est formidable ce service rendu. Petites navigations côtières pendant quelques jours et vérification de l'adéquation entre météo et situation réelle. Ca colle très bien et j'ai envie d'aller aux îles.

Ce vendredi matin, je pars tôt pour l'île du Levant et Port-Cros. Trois heures de navigation facile et tranquille m'y emmènent. A la cabine téléphonique, dans l'après-midi j'appelle mon épouse pour lui dire que je vais rentrer ce soir ou demain matin, en fonction de la météo. L'après-midi, vers 16 heures, la météo prévoit un changement et comme je suis déçu de l'île du Levant (fréquentée par seulement des naturistes), je décide de rentrer avec un Sud-est 2 à 3B. J'ai amélioré, après avoir réfléchi, mon équipement sécurité. Le pont est facile:aménagé, modifié et bien dégagé en cas de problème. J'ai calé dans mon gilet : V.H.F., feux à main, miroir, corne de brume mini et papiers(licence, C.R.R. et carte de circulation en pochette étanche). Ma pensée pour les miens m'a amené à cette conclusion qu'il fallait informer en cas du pire. Je pars tranquille, tout est en ordre, gilet bouclé et deux heures plus tard, avec cette jolie brise au portant, j'arrive à Léoube et me fais une charmante halte de nuit.

Lever aux aurores, petit déjeuner et départ en pêche à la traine. Il fait très beau, le vent du Sud-est plaque à la côte un petit clapot ; le soleil monte. Je fais des va et vient parallèles à la baie. Mon gilet me gêne et je le pose derrière moi sans l'amarrer. Vers 9 heures, je m'aperçois de sa disparition et suis très ennuyé par cette perte d'autant qu'il y a

dedans V.H.F feux, papiers, etc... La mer est très maniable, je commence à effectuer des allers retours parallèles à la côte pour le retrouver car je ne sais pas l'endroit où je l'ai perdu. Au pire je le retrouverais à la côte.

Une heure et demie plus tard ,je mets pied à terre à l'îlot de Léoube et d'en haut je ne vois rien sur la mer, maintenant d'huile. Je repars en me disant qu'il faut aller longer chaque anfractuosité et commence donc à fouiller. Un hélicoptère de la gendarmerie passe assez haut et fait un rond sur la baie. Puis d'un seul coup, il fait route sur moi et descend très bas puis le plongeur saute et vient me voir : Mr Quentin ? oui

« Vous avez perdu votre gilet, un plaisancier l'a retrouvé. Que faites-vous – je le cherche depuis trois heures – demandez-vous assistance « ? - ... non ! Je suis abasourdi et choqué malgré la très grande gentillesse de ce sauveteur souriant. Il est immédiatement hélitreuillé, après m'avoir dit que mon épouse va être prévenue de ma bonne situation. Arrivent ensuite un Zodiac, (pompiers de Miramar), et une grosse vedette SNSM de Hyères.

Je me confonds en remerciements et très plates excuses. Le Zodiac rentrant sur Miramar me propose gratuitement la remorque.

Dans un premier temps, je dis non puis j'accepte et me voilà en remorque confortable à 8-10 nœuds. A la capitainerie, on me rend le gilet au complet. Le plaisancier a été très correct. Je le remercie là aussi. Choqué de ce déploiement de moyens; sur la vedette, on m'a dit, « ce n'est pas grave, on est heureux que ça se termine bien, ce n'est pas très souvent que l'issue est heureuse. »

Je vais faire une sieste et rentre voir mon épouse. Le Cross Méd. Toulon l'avait appelée et questionnée assez longuement, puis immédiatement informée de ma situation améliorée. Sa peur a duré pour elle 1 heure et ½.

Mon analyse

Très profondément ennuyé par la perte du gilet et plus encore par ce qu'il contenait, j'ai focalisé uniquement sur sa recherche et n'ai pas eu la moindre autre idée. Avec du recul (n'ayant en aucun cas pensé à l'hypothèse qu'il ait été découvert et signalé au CROSS), je me suis dit qu'ayant fait route sur des bateaux au mouillage à moins de 500 m, il eût été facile d'un bateau, soit en V.H.F soit en téléphone par le 112, de signaler mon problème et d'éviter ce gros déplacement de moyens.

Constats

Les gens de mer sont compétents, efficaces et aimables avec le « naufragé ». Leur recherche commençait au bon endroit (là où mer et vent n'auraient porté si la situation avait été grave). Je garderai le meilleur souvenir de leur comportement et je suis maintenant profondément convaincu de l'efficacité de cette coordination de moyens.

Question

« Demandez-vous assistance ? » Non ! Question déplacée vue la circonstance, mais à mon point de vue si j'avais répondu oui, cela aurait changé la suite (facturation, assurances, et statistiques d'interventions...).

J'ai compris après que cette question et la réponse sont très importantes en terme de réglementation maritime, et sont sérieusement prises en compte pour les interventions d'assistance. Les retards et attermoissements de réponse expliquent très bien certains naufrages de pétroliers ...

Réflexion et conduite à tenir

- Navigant depuis trente ans, c'est la seule fois où tout n'a pas été amarré ou saisi sur mon bateau. Cela ne se reproduira en aucun cas en ce qui me concerne.

- Ennemi du téléphone portable, je suis maintenant convaincu que sa présence dans un étui étanche en coffre (séparation des lieux de stockage de ces instruments de sécurité) aurait changé ma façon de réagir et évité cet événement devenu grave ainsi que la peur de mon épouse (prévenue elle aurait répondu différemment au CROSS et ainsi levé l'alerte).

- Mes navigations seront toutes et toujours avec le port du gilet, et mon épouse bien informée de mes déplacements et du moindre changement de route.

La V.H.F étanche restera accessible dans le gilet.

Conclusion

Ayant beaucoup navigué, anticipé et connu bien des situations, ce scénario simple ne me serait jamais venu à l'idée, comme quoi !... C'est pour cela qu'avec humilité, je le relate et le donne à Pagayeurs Marins. »

Merci Daniel.