



Halte en bord de Loire - Guy OGEZ

P A G A I E S A L E E

Numéro 29 - Janvier 2011

Bulletin d'information de
PAGAYEURS MARINS

Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer
affiliée à l'U.N.A.N.



PAGAIE SALÉE

Numéro 29 - Janvier 2011

Bulletin d'information de
PAGAYEURS MARINS

Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

Éditorial

Notre ami, Guy OGEZ, membre fondateur et Président d'honneur de Pagayeurs Marins est décédé le 13 novembre 2010 à la suite d'une longue maladie. Nous vous avons envoyé aussitôt une Newsletter reprise sur la page d'accueil de notre site.

Une délégation de Pagayeurs Marins a participé à ses obsèques à St Cloud et a remis une gerbe de fleurs offerte par souscription des adhérents.

En hommage aux qualités de Guy OGEZ et à son action permanente pour faire reconnaître le kayak de mer comme navire de plaisance, sur plusieurs pages de ce Pagaie Salée, nous vous le présentons ainsi qu'une partie de ses actions et de ses écrits.

DANS CE
NUMÉRO :

Éditorial du Président	1
Nautic 2010	2
Brèves	3
Guy OGEZ par le texte	5
Radiotéléphonie	9
Convocation AG 2011	12

1) Présentation de Guy Ogez Président d'honneur

Extrait du Manifeste de Pagayeurs Marins (2001).

Publicitaire (retraité), 77 ans. Homme de plein air et de bénévolat, ancien président du Ski Club Alpin parisien, administrateur du Club Alpin Français, fondateur de l'association Connaissance du Kayak de Mer, chef de bord aux Glénans, il a écrit en 1979, le premier plaidoyer en faveur du kayak de mer, fait publier chez Denoël, en 1983, le premier ouvrage français sur le sujet. Il a passé plus de 300 jours en mer sur son voilier, le «Jean Bart», mais le plus souvent à bord de son Nordkapp.

2) Extraits de l'hommage de G Colleter diffusé par newsletter

Nous avons tous énormément apprécié depuis 1981 le "punch" de Guy et sa compétence maritime et internationale pour obtenir un peu de liberté de navigation réglementaire française pour les kayaks de mer. Homme de plein air et de bénévolat, il était kayakiste, céiste, mais aussi montagnard, et marin à la voile.

Pour défendre la pratique du kayak de mer il a beaucoup écrit pour propager ses idées de liberté et de responsabilité personnelle de navigation en mer, comme pour tous les navires. Pour nous libérer de l'appellation réglementaire "d'engin de plage", il a réussi à créer une première marche par l'avis du CSNPSN de 1981 (navigation jusqu'à un mille d'un abri.). En 1983 il a adapté en français le livre de Derek Hutchinson.

Nous lui en savons gré.

D'autres pratiquants du kayak ont suivi ses idées : création de l'AKMP en 1987, et obtention d'une dérogation administrative en 1990 pour naviguer jusqu'à 5 milles d'un abri sur les côtes de Bretagne.

Il nous a ensuite aidé et soutenu lors de la création de Pagayeurs Marins, Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer, sur la péniche du TCF à Paris le 30 03 2001, à laquelle il a participé activement, avec sa sagesse et son expérience. Président d'honneur de Pagayeurs Marins, il a largement contribué à la rédaction du Manifeste.

Nous lui en serons toujours reconnaissants.

Le récent Arrêté du 11 mars 2008 D240, donne la possibilité réglementaire de naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri à tous "kayaks" ...Des dérives réglementaires et technologiques apparaissent, dont certaines graves, mais si nous voulons rester fidèles à son esprit empreint aussi de sécurité pour chaque kayakiste de mer, nous devons continuer à développer l'esprit de vrai marin des pratiquants. Ce à quoi nous nous employons, et toujours à titre bénévole.

J'appréciais énormément Guy OGEZ, et pour vous permettre de l'apprécier aussi, vous trouverez sur notre site des textes qu'il a écrit (voir aussi ci-après)

Georges COLLÉTER., Vice Président de Pagayeurs Marins, le 16 novembre 2010.

3) Quelques textes rédigés par Guy Ogez

Vous trouverez sur les pages suivantes des extraits de ses nombreuses réflexions et argumentaires rédigés pour Pagayeurs Marins en 2001 afin de justifier la défense et la promotion du kayak de mer. Ces documents ont servi et sont encore la référence pour nos nombreuses actions.

Toutefois, l'arrêté du 28 juin 2000 ayant été remplacé par la D224, et maintenant par la D240, nous ne publions pas les argumentaires spécifiques à cet arrêté créant la 6ème catégorie puisqu'il est devenu sans objet.

Pagayeurs Marins n'oubliera jamais tout ce que nos libertés de naviguer actuelles doivent à Guy OGEZ et lui exprime sa reconnaissance.

Yves Béghin



Pagaie Salée n° 29

Tous droits de reproduction réservés

www.pagayeursmarins.org

Responsable de publication : Yves Béghin 66 rue Georgette Guesdon 53000 LAVAL

Ce bulletin interne de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer a les caractéristiques d'une correspondance privée.

Chaque auteur d'article s'exprimant à titre personnel reste responsable de ses écrits.

Page 1 sur 12

NAUTIC 2010 Paris du 3 au 12 Décembre

Présentation générale par YB

Pour la 7^{ème} fois, Pagayeurs Marins a tenu un stand pendant le Nautic 2010. Ce fut encore le point de rencontre des kayakistes de mer. Nous avons accueilli de nombreux visiteurs, des kayakistes vétérans à de jeunes retraités qui ont envie de naviguer. Comme vous le verrez sur la photo, notre stand a été très bien aménagé pour les contacts et entretiens.

Je remercie l'équipe des *monteurs/aménageurs/transporteurs/permanenciers* : Bernard Leroy-Richard, Jean Cherret, Alain Libouban. Sans eux, Pagayeurs Marins ne pourrait pas participer à ce Salon. Je remercie aussi les autres *permanenciers* : Alain Bohée, Georges Colleter, Daniel Quentin, Guy Van Achter, Bernard Zeller.

Au-delà de l'accueil, nous rendons visite sur leurs stands à tous les constructeurs et revendeurs pour leur remettre des documents sur la réglementation, sur la sécurité, la distance d'éloignement d'un abri, la nécessité d'informer les primo-acheteurs sur les risques de la mer notamment en utilisant le Manuel du propriétaire (comme le font déjà certains constructeurs sérieux), répondre à leurs questions sur leurs matériels.

G Assaïante, Pdt UNANmed est venu faire le point sur l'accès à Callelongue (un petit port près de Marseille)

Nous avons aussi des rendez-vous programmés avec des représentants :

- du Ministère Jeunesse et Sports, ENVSN, Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques de Quiberon sur le besoin de définir des critères d'évaluation des qualités marines des carènes des kayaks de mer en fonction de leurs particularités techniques.
- du Ministère de la Mer, Direction des Affaires Maritimes, Mission de la Plaisance sur des points spécifiques de réglementation et sécurité : différentes normes régissant les aides à la flottabilité, définition du kayak de mer,
- du CSNPSN Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques sur les statistiques d'accidentologie, les demandes

de la FIN de modifier la D240, les conditions de location de kayaks de mer et d'engins de plage.

Des comptes rendus complets de ces réunions sont en cours de rédaction

Réflexions d'un permanencier, par D. Quentin

Réflexions générales

Le nautic 2010, comme son prédécesseur, a été marqué par la gêne de la neige. Non invitées, grippe et bronchite sévissaient aussi dans nos rangs!

Ambiance calme, cependant la planète kayak est stable et, à mon point de vue, en légère expansion, contrairement à l'ensemble qui me paraît en lent recul. Le retour de l'éditeur « le Canotier » notre agréable voisin de stand est apprécié de tous. Une évolution dans la qualité générale de nos esquifs semble se dessiner. La création française se porte bien: chez Nautiraid, le Narak d'inspiration Inuit, chez Plasmor, trois nouveautés.



J'ai remarqué chez un gros revendeur la prise de connaissance et de responsabilité dans l'information des capacités de sécurité des kayaks dits marins à sa clientèle. Chez un autre l'aveu de la pression du « marketing » des gros fabricants mais également un souci d'honnêteté vis à vis d'acheteurs potentiels. C'est une évolution majeure qui met en valeur le travail accompli par Pagayeurs Marins dont le stand était très fréquenté.

Quelques nouveautés

La recherche du moindre détail est le propre du kayakiste de mer dans cet immense souk. Nous concernant, j'ai remarqué:

- Une VHF portable avec GPS et ASN intégrés, homologation en cours qui sera lente en raison de normes internationales. (attention, son usage nécessitera le CRR)
- Choix élargi de gilets gonflables avec des volumes allant vers les normes nordiques et l'intérêt d'un fournisseur de concilier gros volume et spécificités des kayakistes de mer (volume haut placé et ne gênant pas le pagayage).

- Un prototype de matereau supportant pavillon orange et feu blanc à éclats 360 degrés (PME française).
- Plastimo, après un demi siècle, devient Navimo.



Brèves

1) Informations

1.1) VHF portables :

L'obligation du CRR est supprimée

L'obligation d'être titulaire du certificat restreint de radiotéléphonie est supprimée pour l'utilisation des VHF portables d'une puissance < 6 watts sans ASN.

Cette confirmation vient d'être faite lors de l'inauguration du Nautic 2010 par Me N. Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.(MEDDTL). Le décret est annoncé pour le 1^{er} Mars 2011.

De plus, sur la fiche (décembre 2010) « La VHF : modalités et nouvelles conditions d'utilisation » éditée par le MEDDTL, il est écrit : « Pour l'utilisation d'une VHF portative de moins de 6Wsans ASN, l'obligation d'être titulaire du CRR sera supprimée. Aucune qualification spécifique ne sera exigée »

On peut donc considérer que la tolérance est effective depuis ces annonces successives.

Néanmoins il est prévu qu'une formation minimale pour connaître les procédures soit faite avec le permis bateau moteur, avec des équivalences possibles qui ne sont pas encore toutes définies.

Les kayakistes qui ne l'auraient pas encore fait peuvent donc acheter une VHF, indispensable pour leur sécurité et l'avoir toujours à portée de main lors qu'ils naviguent. Dès 2007, Pagayeurs Marins avait diffusé une première note rappelant les procédures et les conseils d'utilisation. Cette note PM/NI/09.009/AB *La radiotéléphonie en mer*, rédigée par A Bohée a fait l'objet d'une mise à jour en 2009. Elle est en ligne sur notre site et publiée dans ce bulletin. La partie concernant la législation sera mise à jour dès parution du décret.

1.2) Déconstruction des navires

Pour déconstruire une embarcation de plaisance, il est conseillé de s'adresser à l'APER, Association pour la Plaisance Eco-Responsable Numéro Vert **0 805 400 867**
Pépinière nautique de Norlanda - 117 cours Caffarelli - 14000 CAEN - Tél. 02 31 35 82 31 -

Email : contact@aper.asso.fr - Site Internet : www.aper.asso.fr

1.3) Vérification des adresses mail des adhérents et envoi d'un accusé de réception.

A partir de l'exercice 2011, les enregistrements d'adhésions nouvelles ou de ré-adhésions feront l'objet d'un accusé de réception envoyé par email pour vérifier le bon enregistrement de l'adresse. Cette démarche est nécessaire pour fiabiliser notre fichier et simplifier nos transmissions d'information.

2) Comptes-rendus de réunions

2.1) Réunions de concertation sur un projet d'arrêté concernant les manifestations nautiques en zones Natura 2000.

- M. A.F. de Saint Salvy, Préfet Maritime de la Zone Atlantique a organisé successivement les 14 et 16 décembre à Bordeaux et Brest des réunions de l'instance

de concertation Natura 2000 en mer de la façade maritime Atlantique (Poitou-Charentes / Aquitaine et Pays de la Loire /Bretagne).

Pagayeurs Marins, qui avait été invitée, a été représentée à chaque réunion : Jean Pierre Lesage (Bordeaux) Olivier Parsy (Brest).

Il n'y a pratiquement pas de manifestations nautiques de kayakistes randonneurs de plus de 200 participants en zone Natura 2000 nécessitant une déclaration nautique. Nous sommes donc très peu concernés.

Vous trouverez sur le site

www.pagayeursmarins.org le texte du projet d'arrêté, les comptes-rendus de réunion PM/CR/10.04/JPL et PM/NI/10.05/OP, une note de l'UNAN 33 sur les zones Natura 2000

2.2) Assemblée Générale de l'UNAN et Conseil d'Administration tenus le 6 décembre 2010

G Colleter et Y Béghin y représentaient Pagayeurs Marins.

Les dossiers en cours sont nombreux, certains complexes : sécurité, Ports, Pêche de loisir, Environnement, Zones de Mouillage, Cales de mise à l'eau, VHF, Contrôles techniques des matériels de sécurité, Déconstruction. Le Pdt B. Vibert fait le point de l'avancement et des difficultés de chacun. Il annonce la demande de l'UNAN de standardiser les dispositifs de déclenchement des feux à main.

G. d'Aboville, Président du CSNPSN accompagné de A. Pichon, Secrétaire Général, ont précisé certains points en cours de négociation avec le Ministère notamment des demandes de la FIN pour des contrôles techniques et des demandes des écologistes, le refus d'allonger la durée de vie des engins pyrotechniques (fabriqués maintenant en Chine), les coûts prohibitifs de leur destruction et leur baisse de qualité, Les ports à sec.

Le compte rendu sera mis en ligne sur notre site, espace adhérents.

De nouvelles UNAN départementales sont en cours de création en Nord/Picardie, Pyrénées Atlantique et d'autres contacts sont en cours.

A la suite de cette AG, le CA s'est réuni pour définir le programme de travail 2011, comprenant une modification des statuts, la création de groupes de travail sur : les Ports, le Pêche, l'Environnement, la Sécurité, le Bulletin et le Site, les délégations pour les groupes de travail du CSNPSN.

2.3) Parc Naturel Marin d'Iroise le 5 novembre Le Conquet.

G Colleter a participé à cette réunion du Comité technique « îles et îlots ».

Le but de la réunion était d'engager le processus opérationnel pour atteindre les objectifs fixés dans le plan de gestion en définissant le programme d'action 2011. D'autres groupes ont travaillé sur : Les usages et patrimoine naturel, Interface terre-mer, Halieutique, Education et culture.



L'incidence de la pratique du kayak de mer par les randonneurs est reconnue très faible. Cette rencontre a néanmoins permis de réaborder hors séance les effets minimes de la pratique de la pêche en kayak, des haltes de jour et de nuit, de la non perturbation de la faune et flore.

3) Calendrier

3.1) Assemblée Générale de Pagayeurs Marins : Rappel

L'Assemblée Générale se tiendra Dimanche 23 Janvier 2011 au gîte de Brech. Cf la convocation dans PS. Si vous ne pouvez pas y participer, merci **d'envoyer votre pouvoir (Ordre du jour & pouvoir Page 12)**.

3.2) Fête du Nautisme 2011

L'Association « Fête du Nautisme » nous informe qu'elle organise les 14/15 Mai 2011 sa traditionnelle Fête.

3.3) 7ème Rassemblement national de canoës bois en Normandie

Il aura lieu les 28 et 29 Mai 2011 ; s'inscrire sur www.xculpteur-marine.com



3.4) Rassemblement Nautiraid sur la Rance

La date du rassemblement Nautiraid 2011 n'a pas encore été fixée. Pour la connaître, consulter le site www.nautiraid.com

3.5). Paiement de la cotisation 2011 à Pagayeurs Marins

Ce message s'adresse à tous ceux qui n'auraient pas encore renouvelé leur adhésion suite à l'appel publié dans Pagaie Salée 28 et à la relance envoyée par Newsletter, en effet:

C'est important pour notre trésorerie qui nous permet d'agir, sans aucune subvention, en pleine indépendance

C'est important pour éviter des frais de relance et du temps perdu par les animateurs de Pagayeurs Marins

C'est important pour notre crédibilité. Plus on est nombreux et plus on est représentatif face aux instances; il serait souhaitable d'approcher les 350 cotisants cette année

C'est important pour la motivation des bénévoles qui, sans compter leur temps ni leurs déplacements, réalisent un travail de fond considérable.

La cotisation doit être payée avant fin Janvier 2011, sans attendre de rappel.

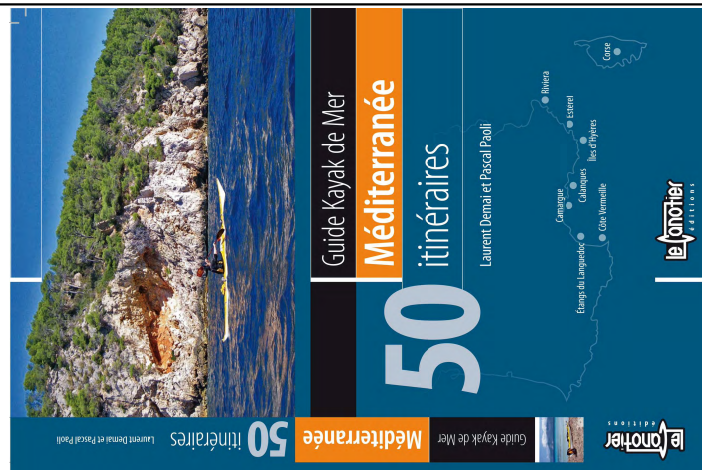
N'oubliez pas que l'envoi par poste des bulletins Pagaie Salée imprimés est une option payante 7€.

4) Bibliographie

4.1) Guide de kayak de mer Méditerranée.

50 itinéraires. Laurent Demai et Pascal Paoli. Editions le Canotier.

« *N'étant pas du Sud* » J'ai pris un plaisir immense à la lecture de cet ouvrage qui sort totalement de l'ordinaire. Extrêmement rares sont les livres où les auteurs offrent le meilleur de leurs navigations et s'adaptent à tous les



niveaux de kayakistes. Dans un format « à emmener à bord », on trouve de forts bons plans, des photos agréables; les descriptions n'oublient pas les abords avec leurs ressources pratiques et culturelles.

Par ailleurs, les conseils de sécurité cernent parfaitement les conditions de vent et météo si particulières à la Méditerranée. S'y traitent aussi les haltes de nuit, le matériel, la réglementation.

Ce livre, empreint d'humanisme, m'incite tout simplement à « y aller voir » et pratiquer cette côte dont les deux auteurs nous offrent leurs clés. Merci Laurent, Pascal, Daniel Quentin.

4.2) Carnets d'Aventures N°22 est en kiosque

Au sommaire, entre autres : Kayak au Québec, Nouvelle Zélande à pied, à vélo, en kayak, Islande

4.3) Le chant de l'île polaire Jean Capdevielle

Ce livre est une incitation au voyage pour les enfants. Il présente de belles photos du Spitzberg. Pour le commander : <http://jeancapdevielle.blogspot.com/>

5) Mises à jour du Site Pagayeurs Marins

5.1) Trucs et Astuces

Grâce à la collaboration de tous Trucs et Astuces est, avec les six parutions de fin d'année, à la vingtaine. Un N°21 de qualité ouvre l'an neuf.

On note une belle audience de cette rubrique. Des articles sont en cours de gestation et vont compléter le site sous peu de temps! Aidez- nous, pour l'information commune. Merci. D. Quentin

5.2) Notes techniques

- Définition du Kayak de mer PM/NI/10.26/GC
- A propos des fortunes de mer en kayak, Savoir dire NON
- Procédure d'immatriculation PM/NI/10.08/YB
- Demande de la F.I.N. de modification de la D240 PM/



1) LA PHILOSOPHIE DE PAGAYEURS MARINS

PAGAYEURS MARINS a une doctrine simple et claire : Il existe une loi "MAZEAUD" qui définit la mission qui est celle des fédérations sportives : organiser les compétitions ; nous ne reconnaissons à la Fédération Française de Canoë-Kayak aucune compétence ou exclusivité dans le domaine de la mer. La F.F.C.K. s'occupe du "Canoë-Kayak" c'est-à-dire de "l'ensemble des épreuves disputées en canoë et en kayak". C'est ainsi que le définit le dictionnaire Larousse. Cette définition semble d'ailleurs être celle de la commission de la langue française dans sa note intitulée : "De la difficulté de se faire un nom".

PAGAYEURS MARINS condamne les situations de monopole et de parti unique, mais se considère comme actuellement l'organisation la plus autorisée et la plus représentative des kayakistes de mer.

En effet :

Elle accueille parmi ses membres les kayakistes de mer les plus expérimentés, notamment ceux qui comptent le plus nombre de jours en mer, ceux qui ont réalisé le plus grand nombre d'explorations et d'expéditions sans incident.

Elle compte dans son conseil deux auteurs dont les ouvrages font foi en ce qui concerne le kayak de mer.

Elle compte, parmi ses adhérents collectifs, les plus notoires des associations de kayak de mer, notamment l'Association Connaissance du Kayak de Mer (C.K./mer), l'Association de Kayak de Mer du Ponant, les Kayakistes du Trégor-Goëlo et l'auberge de Jeunesse de Paimpol, dont le rôle pédagogique est reconnu.

PAGAYEURS MARINS affirme que le kayak de mer est un bateau à part, qui a ses lois de fonctionnement propres, qu'il ne peut être assimilé au kayak de rivière, pas plus qu'aux autres embarcations légères de loisirs, mues exclusivement par l'énergie humaine.

PAGAYEURS MARINS rappelle que le kayak a, au cours des siècles, toujours été utilisé comme un bateau de mer, qu'il a permis au cours des 100 dernières années de véritables croisières et que le kayakiste de mer est un marin au même titre que les autres plaisanciers.

PAGAYEURS MARINS combat pour la liberté de naviguer en kayak. Nous sommes pour la liberté de circuler, sur terre, en eau douce, ou en eau salée, dans la mesure où cette liberté ne menace pas la sécurité publique. Nous sommes pour la liberté d'utiliser pour se déplacer des engins, dans la mesure où ses engins ne sont pas nuisibles à autrui. Il nous semble qu'il est légitime de se promener en kayak sur des itinéraires maritimes comme se promener sur les chemins et les routes.

PAGAYEURS MARINS, tout en étant opposé à toute mesure d'encadrement contraignante injustifiée, conscient des risques que pourrait comporter une pratique désordonnée du kayak, est donc favorable à toute initiative susceptible de faire prendre conscience, aux amateurs tentés par le kayak de mer, de leurs responsabilités et des risques qu'ils prennent. Mais la réglementation pourrait se limiter à un article unique "La navigation en kayak est libre".

2) KAYAK DE RIVIERE ET KAYAK DE MER : DEUX MONDES DIFFÉRENTS

Le mot kayak est un mot générique désignant toutes les embarcations propulsées à la pagaie double. En fait, il recouvre bien des embarcations différentes, notamment toute une série d'en-

gins variés adaptés à la rivière (Slalom, critérium, descente, vitesse, tourisme, hot dog....).

Il s'agit alors de parcourir, dans un temps relativement bref, un secteur de préférence en eau vive, encombré de rochers, entre lesquels on manœuvre de façon acrobatique. Le descendeur n'hésite pas à prendre le maximum de risques, jusqu'à chavirer et casser son bateau, car la terre ferme, la rive, est proche.

Le kayak de mer, au contraire, est un moyen de locomotion destiné au voyage en mer, à la découverte du milieu marin, à explorer des paysages, dans des conditions, de mer, de vent, de température, largement imprévisibles. Cela implique une embarcation bien calculée et bien équipée : une coque robuste, longue, étroite et pontée, capable d'emporter un important matériel. Le navigateur y repose assis, bien calé par un dossier, un cale-pieds, un cale-genoux.

En mer, le kayakiste a une bonne partie du corps abrité au sec et au chaud à l'intérieur de la coque ; il se sent bien, protégé par un bon anorak et une jupe de pontage qui ceinture le cockpit étanche. Paradoxalement il est beaucoup moins exposé aux embruns qu'un matelot tenant une barre franche.

3) LA SÉCURITÉ EN KAYAK DE MER

Chaque type de bateau a ses points forts et ses limites : le kayak chavire facilement dans les mains d'un débutant. C'est alors la catastrophe, car l'étroitesse de l'embarcation ne permet pas de remonter à bord comme dans une barque large et stable. Le kayak est néanmoins très sûr entre les mains d'un pagayeur expérimenté : ce n'est pas une pénérissoire.

En effet :

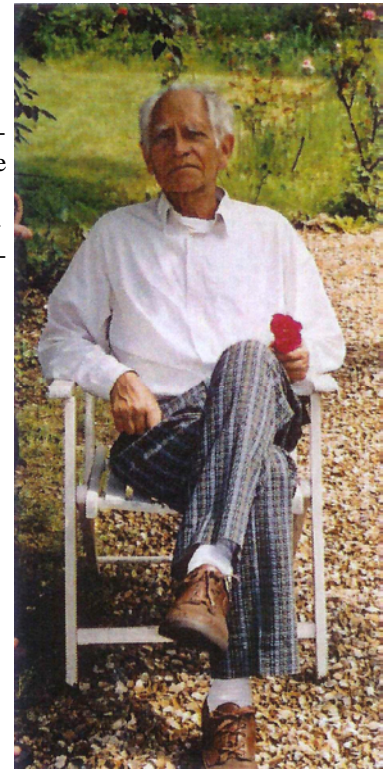
1) La pagaie double, dont la longueur atteint au minimum 2 mètres, joue le rôle de stabilisateur ou de balancier, en cas de vague latérale, même déferlante. L'équilibre est alors maintenu par un appui dynamique.

2) Si, par malchance, le bateau se trouvait retourné, le kayakiste bien calé dans son cockpit, ne quitte pas son bord, il se redresse par la technique dite "Esquimautage", à l'aide de sa pagaie, voire à l'aide d'un air-bag (Rolling Float).

3) Si le kayakiste a manqué son esquimautage et se trouve dans l'obligation de sortir de son embarcation, ses compagnons de croisière peuvent l'aider à réintégrer son bord.

4) Pour le navigateur solitaire, il existe plusieurs techniques de "ré-entrée" qui s'apprennent en piscine, notamment à l'aide d'un flotteur de pagaie (Paddle Float).

De toute manière, le kayakiste avisé est muni de matériels de signalisation lui permettant d'alerter les secours. Cette situation est extrêmement rare.



4) LES APPUIS EN KAYAK DE MER

S'il prend bien appui sur sa pagaie, le kayakiste peut giter de 45 degrés sans chavirer.

En mer, l'appui se fait vers la vague (en rivière, c'est le contraire).

Par un appui dit "en suspension" on conserve son équilibre malgré une grosse vague latérale.

La formation "en radeau", une des techniques de sauvetage les plus pratiquées.

N.B. Les illustrations sont à regarder dans le livre de Déreck HUTCHINSON

5) LE KAYAK DE MER APPARTIENT A LA PLAISANCE

Le kayak a pris un développement important avec l'avènement du plastique qui a permis la construction amateur. Une nouvelle génération de kayakistes est apparue, avec de nouvelles mentalités, provoquant l'attention des Pouvoirs Publics. Ce fut le début de la répression.

Le Kayak, pour les marins accoutumés aux lourdes manœuvres, est un intrus... Selon leur tradition, pour aller en mer, un vrai navire doit avoir un mât, des voiles, une ancre, des cordages, un équipage, du pied dans l'eau, un volume important, du franc-bord... Le kayak n'a rien de tout cela. Il ne coûte pas plus qu'un vélo. Peut-il être autre chose qu'un jouet d'enfant destiné à barboter auprès du bord ? C'est cette optique, n'en doutons pas, qui a inspiré la législation de 1969 le définissant comme un « engin de plage ».

Les faits ne cadrant pas avec cette vision sommaire, on a essayé de se débarrasser du problème en inventant la catégorie « engin de sport », qui, pourtant, ne s'applique qu'à l'eau vive. Finalement, on l'a fourré dans la catégorie des embarcations légères mues exclusivement par l'énergie humaine, comme l'aviron. Nouveau contresens, le kayak n'a rien de commun avec un bateau à rames.

En bref, le kayak de mer est un bateau de croisière au même titre que les autres. Ses performances permettraient de le classer dans les catégories 3 et 4 de la législation européenne. Comme les autres bateaux de mer, il a ses limites et ses points forts.

Le rayon d'action du kayak est limité par la capacité physique de son pilote. Celle-ci peut être entamée par le froid, la fatigue, la faim. Mais avec un kayak chargé d'une cinquantaine de kilos de matériel on peut tenir, par mer formée, une moyenne de 3 nœuds, et ce, pendant 6 à 8 heures. Des étapes de 15 à 20 milles peuvent être envisagées sans difficulté durant plusieurs semaines. Un voilier comme le Corsaire ne fait guère mieux.

Un kayak chavire facilement. En fait, c'est l'équipier lui-même qui assure son équilibre comme le fait un cycliste sur son vélo. Remonter à bord est à la portée des kayakistes expérimentés. En revanche, du fait de son tirant d'eau insignifiant, le kayak peut naviguer sans péril dans les endroits dangereux pour les autres navires. Il ne craint ni les côtes rocheuses, ni les brisants. Il peut être tiré au sec par son équipier, trouver un abri derrière un caillou ou sur deux mètres carrés de sable.

Le kayak est construit comme un sous-marin. Etanche, insubmersible, parfaitement défendu, il est à l'aise dans les eaux agitées, la houle, les déferlantes. Le kayakiste peut emporter dans ses soutes de quoi se nourrir, dormir et survivre plusieurs jours sur une île déserte où il aurait dû se réfugier à cause du mauvais temps. Le fardage du kayak est particulièrement réduit, aussi remonte-t-il parfaitement droit au vent.

– Définition : d'après Larousse, *la Plaisance est la navigation*

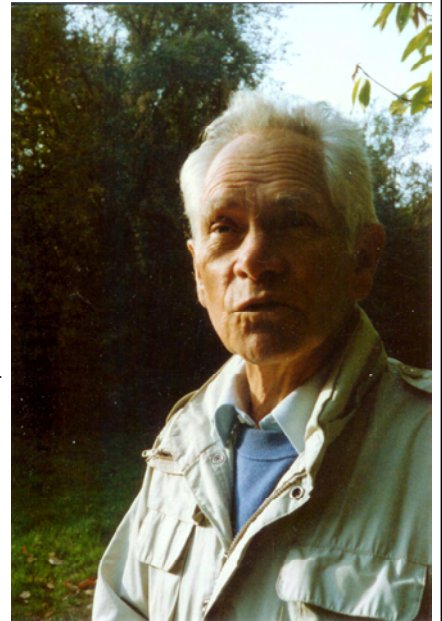
que l'on pratique pour l'agrément pendant les loisirs.

6) LE KAYAK N'EST PAS UN BATEAU A RAMES

Le kayak a une propriété que n'ont pas les autres embarcations dites « mues exclusivement par l'énergie humaine » ; il est conçu pour être également déplacé latéralement, c'est-à-dire perpendiculairement à son axe, comme un bateau qui aurait des hélices sur ses flancs.

Il est, en outre, apte à être "esquimauté", c'est-à-dire renversé puis redressé, comme un rouleau qui tourne sur lui-même. La pagaie double, qui a un minimum de 2 mètres de long, peut être assimilée aux bras d'un trimaran, avec cette différence qu'un multicoque chaviré ne peut être redressé qu'au prix de grandes difficultés.

L'esquimautage en kayak est une manœuvre courante, que chaque pagayeur en bonne



condition physique peut maîtriser après quelques séances d'entraînement. Le principe en est simple ; il suffit d'une flexion appropriée du corps, au niveau des hanches, accompagnée d'un bon appui sur l'eau avec la partie plate de la pagaie (la pale) pour accomplir une rotation de 180 degrés.

Cette possibilité de se servir de la pagaie comme point d'appui est un atout majeur. Le kayakiste combine en permanence ses mouvements de propulsion avec de légers appuis, il se trouve ainsi constamment en état de ré-équilibration. De ce point de vue, il jouit d'un équilibre dynamique naturel, au même titre que le cycliste qui se déplace sur des pneus de quelques millimètres de large. La largeur utile à un kayak est, dès lors, une question de confort et non pas de sécurité. C'est tout ignorer de cette embarcation que de la ranger dans la même catégorie que les bateaux à rames qui, apparemment, réclament un minimum de largeur.

En vérité le kayak est un bateau d'un genre inhabituel, ce n'est pas une coque qui reçoit un passager, mais un volume d'insubmersibilité. Le pagayeur est maintenu par un flotteur à la surface de l'eau, il y évolue avec un minimum d'efforts grâce à des ailerons dont ses bras sont équipés. Ce qu'il faut comprendre c'est que le kayak est un engin à part, où le pilote fait tout le travail d'équilibre et de propulsion.

Il n'y a donc pas de kayak plus ou moins dangereux, il y a des kayakistes plus ou moins capables de les utiliser. Le kayak n'est pas un engin rapide. Il n'est pas exposé à commettre des excès de vitesse. On ne voit pas pourquoi des étrangers à la discipline ont également souhaité limiter sa longueur qui, indiscutablement, est un facteur de rapidité, donc de sécurité.

PAGAYEURS MARINS considère donc comme injustifiée toute démarche tendant à définir des dimensions a priori. PAGAYEURS MARINS estime qu'il n'est pas souhaitable d'imposer au kayakiste un quelconque permis de conduire. Les autorités pourraient se limiter à des recommandations concernant la responsabilité individuelle. .

En tout état de cause PAGAYEURS MARINS souhaite qu'à l'avenir, le législateur, s'il consulte les pratiquants, choisisse comme interlocuteurs des kayakistes compétents parce qu'expérimentés.

7) BATEAUX VIDES ET BATEAUX PLEINS

L'expression « à bateau plein » était employée jadis pour qualifier les croisières à la pagaie, où il était nécessaire d'emporter avec soi, vivres et matériel de camping. Beaucoup des grandes « premières » en rivière ont été faites « à bateau plein », les parcours étaient inconnus, l'automobile peu répandue. On pouvait s'attendre à des expéditions demandant plusieurs jours. Les PAGAYEURS MARINS sont les derniers, aujourd'hui, à naviguer « à bateau plein ». Ils doivent emporter avec eux tout un matériel de bivouac, de survie et de sécurité. Les constructeurs font d'ailleurs la différence sur leurs catalogues : ils distinguent les kayaks dits « de la journée », destinés à de simples allers et retours de quelques heures, et les bateaux dits « d'expédition » conçus pour des voyages de plusieurs jours voire de plusieurs semaines.

Ces bateaux, très équipés, sont pourvus de soutes où le kayakiste expérimenté, arrive à loger tous ses bagages. Le volume de ces soutes est forcément réduit. L'obligation de garnir les soutes des kayaks d'expédition avec un moussage encombrant dont l'utilité est discutable, est incompatible avec la notion même d'autonomie en navigation. En revanche, ce moussage peut éventuellement se justifier pour les bateaux de compétition naviguant « à vide » et dont les carènes n'ont souvent qu'une très faible stabilité.

8) LE KAYAK, UN VRAI BATEAU DE MER

Le terme « kayak de mer » ne devrait pas être employé, car c'est un pléonasme. Le kayak est par essence et par destination un bateau de mer. C'est un des plus réussis qui soient, compte tenu de sa simplicité et de ses performances. Ses qualités nautiques sont telles qu'il a été adopté au même titre que le canoë pour la rivière et l'eau vive. Mais sa vocation première est maritime. Inventé il y a 60 siècles par un peuple de marins, les Inuit, il est le bateau traditionnel le plus ancien encore en circulation en Occident. L'existence de kayaks d'un modèle très proche des kayaks de mer aujourd'hui est attestée au 5^{ème} millénaire. L'invention du kayak est donc antérieure à la domestication du cheval. C'est vers les années 1865 qu'il a été introduit en Europe. Depuis, il a été employé à de nombreuses traversées dont on a peu parlé. Le kayakiste est un homme indépendant, discret, craignant la foule et la publicité. Il ne descend pas dans la rue pour revendiquer le droit à l'existence.

Le kayak doit ses qualités nautiques à sa faible largeur et au fait qu'il est défendu comme un sous-marin. Il se dirige et se maintient en équilibre parfaitement grâce à une pagaie double qui joue le rôle de balancier. Avec ses pointes relevées, il soulage la lame et passe sans difficulté dans les mers formées. Le pilote fait corps avec son embarcation dont il est solidaire grâce à des calages personnalisés. Aussi le kayak est-il un bateau propre à la croisière, au même titre que les autres.

9) APERÇU SUR L'HISTOIRE DU KAYAK DE MER

L'histoire du kayak de mer reste à écrire. D'après les archéologues, le kayak de mer existait déjà il y a 40 siècles. Nous ne saurons jamais rien des aventures qu'ont vécu les peuples « Inuit » au cours de cette période.

Le kayak a été, semble-t-il, introduit en occident vers les années 1875. On l'a certainement beaucoup utilisé en mer. La Manche a été traversée plusieurs fois. Mais les témoignages

sont rares et incomplets.

La pratique du kayak de mer a, littéralement explosé vers les années 1977. A l'origine de ce développement, il y a la mise au point par un architecte naval, Franck GOODMAN, d'un véritable kayak de mer, conçu spécialement pour les grandes expéditions dans des mers difficiles : le Nordkapp. Ce bateau s'est révélé extrêmement marin. Il a permis des traversées et des croisières jusque là réputées impossibles.

L'expédition britannique au Cap Nord, en 1975, où ce nouveau kayak a apporté les preuves de son excellence (630 milles parcourus en 40 jours de navigation), a eu dans les pays de langue anglaise un énorme retentissement : les Anglais ont le culte et le goût de l'aventure. Ils ont joué en kayak de mer le même rôle que leurs ancêtres avaient joué dans le développement de l'alpinisme. On retrouve chez les kayakistes anglais le même tempérament que chez leurs collègues montagnards qui étaient allées à l'Everest. Des institutions typiquement anglaises ont sans doute exercé une influence déterminante : l'EXPEDITION ADVISORY CENTRE et le YOUNG EXPLORER'S TRUST, filiales de la ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY. Grâce à ces institutions, les Anglais ont le privilège de disposer d'une bibliothèque où sont déposés tous les rapports d'expédition, publications quasi obligatoires.

A l'époque où j'animais l'association C.K./mer j'avais reçu quelques uns de ces fascicules de 25 à 50 pages, tous d'une écriture remarquable et bien documentés, écrits entre 1975 et 1980 : Report of British Kayak Expedition to Nord Kapp 1975 ; British expédition Cape Horn (227 milles en 16 jours), Tasmanian circumnavigation (1000 milles en 42 jours), British Pacific Alaskan expédition (630 milles en 40 jours), Greenland expédition...

Pendant la même période, des expéditions britanniques étaient allées en Nouvelle-Zélande, au Spitzberg, au Groenland, aux Aléoutiennes, aux Nouvelles Hébrides... Apparemment la contribution de l'EXPEDITION ADVISORY CENTRE s'est exercée sur deux plans : en suscitant d'une part, chez les jeunes, le goût de l'expédition lointaine en kayak et par ailleurs en leur imposant un modèle de compte-rendu. Des séminaires ont été organisés sur le thème « Planning a small expédition ». Des recommandations ont été éditées dans les publications et leur contenu. Il en est résulté l'accumulation d'une documentation sans cesse enrichie sur les matériels, l'équipement, les moyens à mettre en œuvre, le financement, les sources de documentation.

Tous ceux qui ont accès à de telles sources de données ont ainsi une supériorité réelle sur les nationaux d'un pays où le kayak était dans les milieux maritimes considéré comme un « engin de plage incapable de naviguer » et où il est encore soumis à une réglementation parfaitement arbitraire.

Il y a chez les Français beaucoup de bons juristes mais peu de marins.

10) COMMENT CONCILIER CHEZ LES KAYAKISTES DE MER, ASPIRATION A LA LIBERTE ET SENS DES RESPONSABILITÉS

1 – Une première distinction s'impose : il existe une population de pagayeurs marins parfaitement expérimentés, possesseurs d'un matériel parfaitement adapté. Ils ont des jours et des jours de mer à leur actif et sont parfaitement en mesure de prendre en main leur propre sécurité. Ceux-là ne posent aucun problème.

Il existe, par ailleurs des curieux, des amateurs de plein air, qui empruntent un bateau chez un loueur ou dans un club, souvent

pour quelques heures seulement. Ceux-là peuvent ignorer les dangers propres à la mer, prendre des risques, exposer inconsidérément leur vie ou celles de leurs sauveteurs.

C'est l'intérêt public de ne pas laisser s'embarquer ces débutants sans qu'ils aient reçu une information suffisante.

PAGAYEURS MARINS s'offre à rédiger un projet dans ce sens, sous la forme d'une brochure « Guide abrégé du Kayak de mer ».

2 – Sans doute serait-il souhaitable de ne pas rester dans une ambiance de flou juridique et de permettre à la gendarmerie d'exercer le minimum de contrôle et de vérification prévus dans ses attributions.

3 – Pour développer le sens de la responsabilité chez les pagayeurs marins, il pourrait leur être proposé de tenir un « Livret personnel de navigation », susceptible d'être présenté à toute réquisition. Les intéressés y mettraient tous les renseignements utiles concernant leurs croisières passées et leur programme (jour et heure de départ et d'arrivée, documents nautiques utilisés, événements de mer, observations, etc...).

L'administration pourrait mettre à la disposition des intéressés les livrets nécessaires, et à titre d'encouragement et d'incitation et organiser chaque année un concours du meilleur carnet de bord avec récompense.

Une telle initiative, inusuelle mais riche de promesses, rencontrerait la faveur des milieux nautiques et de la presse. Elle permettrait aux pagayeurs marins de justifier officiellement de leur expérience sans avoir à affronter un quelconque permis de conduire.

Il s'agit là d'une première idée, parmi d'autres que PAGAYEURS MARINS ne manquerait pas de proposer si demande lui en est faite.

11) CE QUE POURRAIT ETRE UNE RÉGLEMENTATION SPECIALE DU KAYAK DE MER

Sauf erreur, il semble qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'interdise à un citoyen français de traverser la Manche à la nage.

Les dirigeants de PAGAYEURS MARINS, Fédération de la Plaisance en Kayak de mer, sont donc peu favorables, à priori à une réglementation parquant les kayakistes de mer dans un périmètre limité. L'expérience de l'arrêté du 28 juin 2000 a montré qu'une telle mesure soulevait plus de problèmes qu'elle n'en pouvait résoudre. On observera d'ailleurs que, en l'espèce, il n'y a aucun problème à résoudre. Si toutefois les Pouvoirs Publics estimaient, pour des raisons qui nous échappent, qu'il y a obligation à établir un règlement, celui-ci pourrait s'inspirer des principes de bon sens suivants.

1 – Les constructeurs tant français qu'étrangers ont mis au point sous le nom de « kayak de mer » des embarcations parfaitement étudiées, qui ont fait leurs preuves et qui par leur conception, n'ont donné lieu à aucun incident. Il est donc inutile et arbitraire de vouloir rétrospectivement définir ce que devrait être un kayak de mer, que ce soit dans sa forme ou dans

ses dimensions.

2 – Les risques susceptibles d'être encourus en mer, en kayak, ne proviennent pas des bateaux qui offrent toutes les garanties de robustesse nécessaires mais de ceux qui les dirigent, de leur étourderie, de leur manque d'expérience, de réflexion ou de l'insuffisance de leur condition physique.

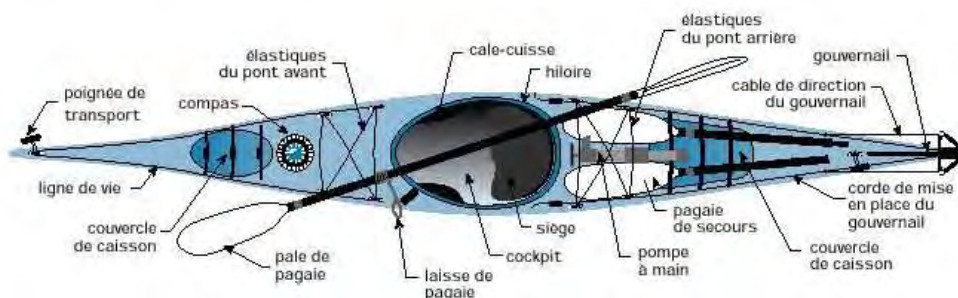
3 – Il n'apparaît pas souhaitable néanmoins d'instaurer un quelconque « permis de conduire » un kayak. Certes, il peut sembler légitime d'essayer de protéger contre eux-mêmes les novices imprudents qui sans préparation se procurent un kayak chez un loueur, dans un club, ou dans une grande surface. Mais il n'est pas équitable de traiter comme un délinquant potentiel, le pagayeur marin expérimenté, possesseur de son bateau, bien équipé, et ayant plusieurs années de navigation à son actif.

4 – L'équipement indispensable au kayakiste de mer est bien connu : vêtements chauds, pagaie de secours, vivres de réserve, compas, documents nautiques, flotteur de pagaie, trousse de premier secours, dispositif de remorquage, matériel de vidange et de signalisation. C'est sur la composition de ce matériel que pourraient porter les incitations réglementaires.

5 – En ce qui concerne le périmètre autorisé, il est évident que le kayak n'est pas le bateau le plus adapté aux grandes traversées, mais bien plutôt à la navigation en vue de terre. Toutefois il devrait être permis de prendre un peu au large pour traverser une baie, éviter des zones à fort trafic, gagner une île lorsque les conditions météorologiques le permettent. Le périmètre autorisé pourrait être défini comme suit : « celui dans lequel le kayakiste considéré, dans les conditions de mer du moment, serait en mesure d'atteindre sans difficulté un abri en moins d'une heure de pagaie ».



6 – Il devrait être possible d'obtenir sur demande motivée des autorisations particulières et des dérogations, compte tenu des variations possibles de conditions (météo, marée). Ces demandes devraient pouvoir être instruites rapidement et recevoir réponse sous 24 heures. En tout état de cause, la réglementation devrait être assez précise pour éviter toute interprétation abusive de fonctionnaires tracassiers comme cela s'est malheureusement produit ces dernières années.



LA RADIOTELEPHONIE EN MER

PM/NI/09.009/AB - 31.03.2009

Si vous êtes l'utilisateur d'une station de radiocommunication, ces notions élémentaires sur la très haute fréquence vous seront utiles pour une utilisation optimale d'un émetteur-récepteur portatif, pour respecter la procédure radio et appréhender la législation française en ce domaine.

1) LA TRÈS HAUTE FREQUENCE

La très haute fréquence (ou VHF, Very High Frequency en anglais), correspond à la bande de radiofréquences comprise entre 30 et 300 MHz (longueur d'onde de 10m à 1m).

Dans le langage usuel on appelle aussi VHF l'appareil de radiotéléphonie qui utilise cette gamme de fréquence.

2) LA RADIOTELEPHONIE

Sont dénommées radiotéléphonie les techniques qui utilisent les ondes hertziennes pour transmettre la voix humaine ; à l'aide d'émetteurs-récepteurs radioélectriques fixes, mobiles ou portatifs.

3) LES EMETTEURS-RECEPTEURS PORTATIFS

Ils sont idéals pour une utilisation en kayak de mer. Pour un poids d'environ 500g, ils possèdent une gamme de fréquences de 156.025 à 157.425 Mhz en TX et de 156.300 à 162.000 MHz en RX, vous permettant de disposer entre 50 et 60 canaux. Ils ont une puissance comprise entre 1 et 5 W, l'autonomie des batteries est conditionnée par la puissance utilisée en émission.

La petitesse est le défaut de ces émetteurs-récepteurs portatifs, antenne réduite, faible autonomie des accus, des batteries et des piles. Sur nos kayaks nous ne disposons pas d'une antenne aérienne, et le moindre masque, ne serait-ce que notre corps, peut empêcher une bonne réception des messages.

4) LA PROCEDURE RADIO

4.1 - Le principe de l'alternat

En radiotéléphonie les stations qui émettent et reçoivent sur la même fréquence radio, participent à un même réseau. Dans la pratique cela engendre trois répercussions :

- Les émissions d'une station sont reçues par toutes les autres stations.
- Si deux stations émettent en même temps elles génèrent des interférences, autrement dit, leurs messages se recouvrent.
- Une station ne peut émettre et écouter en même temps, c'est pourquoi la radiotéléphonie fonctionne sur le principe de l'alternance.

Pour parler à la radio il est nécessaire d'appuyer sur la pédale ou la touche d'émission ; enclenchée, plus personne ne peut émettre sur la fréquence hormis l'opérateur qui a enfoncé la pédale. Il est donc important de la relâcher en fin de message pour redonner aux autres stations la possibilité d'émettre.

4.2 - L'émission

- 1 / Désignez le destinataire (sémaphore de ST-SAUVEUR),
- 2 / Identifiez-vous (kayakeur)

Exemple :

Sémaphore de ST-Sauveur de kayakeur comment me recevez-vous, parlez.

La réponse :

Kayakeur de ST-SAUVEUR reçu » fort et clair »

- 3 / Donnez votre position

ST-SAUVEUR de kayakeur , je suis à 3(deux et un) nautiques au S.-E. de la pointe des Corbeaux, J'ai...

Je demande...

A vous parlez.

4.3 - La procédure de transmission

- Respectez le silence radio.
- Ecoutez avant d'émettre (principe de l'alternance).
- Parlez normalement.
- Soyez concis et précis.
- Utilisez l'alphabet phonétique international (OACI), pour épeler les noms propres, et les mots compliqués.
- En cas d'urgence absolue, pour avoir une priorité de transmission, utilisez la procédure en vigueur pour les communications de détresse.

Nota : à la radio le vouvoiement est de rigueur.

4.3.1 - Force et lisibilité en réception

Codification utilisée pour préciser à la station émettrice la qualité de votre réception.

Force

Fort : signal puissant

Assez Fort : signal correct

Lisibilité

Claire : excellente qualité

Lisible : bonne qualité



Très Faible : à la limite des possibilités
d'une oreille exercée

Avec interférences : difficultés pour la compréhension

4.4 - Les communications de détresse

4.4.1 - Le signal Mayday

Le signal de détresse est émis, lorsqu'un danger imminent et grave menace votre bateau et qu'une assistance immédiate est impérative

Durée du signal (30 secondes si possible) :

Mayday - Mayday - Mayday - Ici kayakeur - kayakeur - kayakeur.

Mayday kayakeur 3(deux et un) nautiques S.-E. pointe des Corbeaux

Désespéré - Dérive S.-E.. Demande assistance.

Nota : « Mayday » est la transcription anglaise du mot français « m'aider ».

4.4.2 - Le signal Pan pan (le « n » se prononce « panne - panne »).

Le signal d'urgence indique que la station émettrice a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire.

Durée du signal (30 secondes si possible).

Pan pan - Pan pan - Pan pan - kayakeur - kayakeur - kayakeur.

Position 3 nautiques au S.-E. de la pointe des Corbeaux. Victime insolation. Demandons assistance navire proche.

Nota : « Pan pan » est la transcription en anglais du mot français « panne ».

4.4.3 - Le signal de sécurité

Le signal de sécurité précède un message concernant la sécurité de la navigation ou donnant des renseignements importants.

Sécurité - Sécurité - Sécurité - Ici le sémaphore de SAINT-SAUVEUR qui va diffuser un bulletin météo spécial sur le canal 6 - SAINT-SAUVEUR je dégage sur 6, deux fois trois.

Nota : Le terme « sécurité » est employé internationalement, dans les messages en anglais, il est parfois retranscrit « securitay ».

4.4.4 - Le signal silence

Le signal silence est une injonction de la station directrice C.R.O.S.S.(Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage), ou sémaphore, de l'obligation de faire silence sur la fréquence.

« Silence mayday », signifie que seul le bateau en détresse et la station directrice peuvent émettre sur ce canal.

Le retour à la normale se fait sur l'ordre : « Silence fini ».

Nota ; Les termes « silence » et « silence fini » sont employés internationalement, dans des messages en anglais, ils sont parfois retranscrits « seelonce » et « seelence feenee ».

5) LE LANGAGE O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) & O.M.I. (Organisation Maritime Internationale)

Il permet d'épeler des mots et des chiffres sans risques de confusion. Les caractéristiques des mots associés aux lettres font qu'ils sont faciles à prononcer et à comprendre et qu'ils ne se ressemblent pas ; ils sont impossibles à confondre même par mauvaise liaison.

En règle générale il faut éviter de prononcer le patronyme d'une personne sur une fréquence radio.

Dans l'obligation concernant Monsieur René MARTIN :

« monsieur René - j'épelle Mike, Alpha, Roméo, Tango, India, Novembre.

Nota : pour une double lettre, par exemple, C.R.O.S.S. , vous épellez :

Charlie, Roméo, Oscar, Sierra deux fois

A : Alpha	N : Novembre	0 : Zéro
B : Bravo	O : Oscar	1 : un tout seul ou unité
C : Charlie	P : Papa	2 : un et un
D : Delta	Q : Québec	3 : deux et un
E : Echo	R : Roméo	4 : deux fois deux
F : Foxtrot	S : Sierra	5 : trois et deux
G : Golf	T : Tango	6 : deux fois trois
H : Hôtel	U : Uniforme	7 : quatre et trois
I : India	V : Victor	8 : deux fois quatre
J : Juliette	W : Wisky	9 : cinq et quatre
K : Kilo	X : X-Ray	
L : Lima	Y : Yankee	
M : Mike	Z : Zoulou	

6) DANS L'ACTION (in action)

Malgré le stress, soyez concis et précis :

- Identifiez-vous (*kayakeur ou le nom de baptême de votre kayak ou son immatriculation*),
- Donnez votre position (*Je suis à...*),
- J'ai...
- Je demande...



7) LA LEGISLATION FRANÇAISE

Toute personne qui utilise un poste radio doit être titulaire du CRR (Certificat Restreint de Radiotélégraphie).

En consultant le J.O n°126 du 01 juin 2005, page 9790, texte n°58, vous saurez tout sur le CRR.

Vous pouvez consulter ce J.O.126 sur : www.legifrance.gouv.fr.

Additif du 13 mars 2009 au paragraphe 7

Quelques constats sur l'application de la législation française:

- La VHF est le moyen universel qui permet dans un même réseau, sur le canal 16 par exemple, à toutes les stations d'émettre et de recevoir sur une fréquence déterminée.

_ La qualité de la réception et de l'émission, est fonction de la puissance de votre émetteur, sans oublier les spécificités des ondes hertziennes sujettes parfois à des bizarreries dans leur propagation. C'est aussi un outil de prévention pour informer de sa situation, consulter la météo, joindre d'autres plaisanciers etc

- La VHF a bénéficié depuis une décennie de progrès technologiques considérables notamment les portables de puissance <6watts qui ont provoqué une baisse des coûts et une augmentation de l'autonomie donc un développement très important du marché.

- L'utilisation de la VHF est devenue très simple avec le pré-réglage des canaux, le fonctionnement en dual, etc

- La réglementation n'a pas été adaptée à ces nouveaux usages en simplifiant le CRR pour cette pratique et en réduisant les formalités administratives d'utilisation pour favoriser son accès à tous.

- Des études et concertations entre les représentants de la Plaisance, les Administrations concernées sont en cours depuis plus de 2 ans en vue de :

. Supprimer définitivement la taxe annuelle due pour la licence dont la perception est temporairement suspendue

. Supprimer la licence d'exploitation de stations pour les VHF portatives <6w

. Supprimer la licence pour les VHF fixes de 25 W des navires restants dans les eaux territoriales françaises

. Rénover voire supprimer le programme du CRR inadapté aux modes d'utilisation très simples d'une VHF portable et modifier les conditions de passage de l'examen pouvant devenir un contrôle des connaissances passé sous la responsabilité d'associations de plaisanciers ou autres structures compétentes et agréées

Dès la parution du décret, cette partie de la note sera mise à jour.

Notre fédération intervient pour soutenir ces propositions car il nous semble préférable du point de vue de la sécurité, de posséder une VHF sans CRR que de se trouver dans l'impossibilité d'appeler des secours en cas de nécessité. Par contre il est indispensable d'apprendre et respecter les procédures d'utilisation présentées dans cette note.

Bien informé sur la réglementation en vigueur, il appartient à chaque kayakiste « Libre mais responsable » de décider ou pas d'accomplir les démarches administratives en vigueur

Toutefois, puisque ce n'est plus fait par les vendeurs, il est possible de s'auto déclarer par internet à l'ANFR pour recevoir chaque année une licence, base de la taxe annuelle.

<http://www.anfr.fr/index.php?cat=radiomaritime&page>

ABHE

Bibliographie : Code VAGNON de la Mer , permis côtier, permis bateau (13,50 euros)

AFFECTATION DES CANAUX

Canaux	UTILISATION
16	Veille, Appel et Détresse (<i>pour les VHF simples</i>)
70	Appel et Détresse (<i>pour les VHF équipées de l'Appel Sélectif Numérique ASN</i>)
06	Canal phare réservé pour les communications entre les unités de sauvetage (souvent utilisé à tort pour les communications de navire à navire)
67 68	Ne pas utiliser Fréquences de dégagement des CROSS pour la sécurité et la coordination des moyens de sauvetage ou d'assistance
09	Ports de plaisances (<i>les contacter directement sur canal 9</i>)
10	Sémaphores (<i>après contact sur canal 16</i>)
12	Capitaineries des ports de pêche et de commerce, et leurs chenaux d'accès
13	Contrôle de la circulation dans les dispositifs de séparation de trafic.
14	Stations de pilotage (ports , entrée d'estuaires.....)
79/80	Diffusion des bulletins météo côtiers, Normaux ou Spéciaux (BMS)
08/72/77	De Navire à Navire (<i>Aucune communication entre navires n'est autorisée sur d'autres canaux que ceux indiqués ci-contre</i>)

Nota : Les CROSS, les sémaphores ainsi que les unités de secours ont la capacité de déterminer le relèvement d'une émission VHF sur le canal 16, mais uniquement en azimuth. Ils peuvent par goniométrie, déterminer la distance qui les sépare de la station émettrice; dans l'action, pour gagner du temps, les unités de sauvetage font route sur l'émission. Ce repérage est impossible avec des téléphones portables. Certains sémaphores réémettent les bulletins météo sur le 6 après annonce.



Les membres de Pagayeurs Marins, Fédération de la Plaisance

en Kayak de Mer sont régulièrement convoqués à :

Assemblée Générale Ordinaire

Dimanche 23 janvier 2011

9h au gîte de BREC'H

(Près d'Auray - 56400 - N 47°43'14.86 " O 2°59'50.94")

ORDRE DU JOUR

Accueil et contrôle du quorum

- 1) Approbation des Procès verbaux des Assemblées (AGE & AGO) du 17 janvier 2010 vote
- 2) Rapport d'Activité par le Vice Président
- 3) Rapport Moral par le Président vote
- 4) Rapport Financier par le Trésorier
Comptes 2010 vote
Présentation du budget 2011
- 5) Cotisations 2012 vote
- 6) Elections au Conseil d'Administration vote
Tiers sortant :
Alain Bohée, Bernard Gingueneau, Christian Magré, Jean-François Tribot, Eric Vanderriest,
Démission : Candidats nouveaux :
Il est fait appel à candidatures, car il y a des postes vacants. (*)

7) Questions d'actualité

8) Questions diverses

(*) La date limite pour présenter sa candidature est fixée au Lundi 10 janvier 2011, à adresser au président.

A l'issue de l'Assemblée Générale, le Conseil d'Administration se réunira pour élire le Bureau.

Le Président Yves BEGHIN

Le Secrétaire Christian MAGRÉ

PROGRAMME DES 2 JOURNÉES

- 1) Samedi 22 janvier, Rendez-vous à 11h sur le port de Larmor Baden pour une navigation organisée par Eric Julée - (tél 02 97 40 76 34 - jule.eric@wanadoo.fr) - C'est une sortie en autonomie, chacun naviguant sous sa propre responsabilité.
- 2) **18 heures, tous les adhérents sont invités au gîte pour un apéritif suivi d'un repas commun.** Pour faciliter l'organisation, merci de s'inscrire auprès d'Éric (participation aux frais à préciser) avant le 16 janvier.
- 3) Dimanche 23 janvier à 9h, tenue de l'Assemblée Générale,
- 4) Réunion du CA à l'issue de l'Assemblée Générale,
- 5) Déjeuner en commun, chacun ayant amené son repas. Dans l'attente du plaisir de se retrouver.

Si vous êtes dans l'impossibilité d'être des nôtres, merci de donner pouvoir pour vous faire représenter

Je soussigné : Donne pouvoir à (*):

Dans le cas où vous n'avez personne à qui donner votre pouvoir, merci de faire confiance à votre Conseil d'Administration et de laisser en blanc la partie (*) et d'adresser celui-ci au siège social.

Fait à : Signature :

Merci de ne pas oublier de nous adresser votre pouvoir, car sans quorum l'Assemblée Générale ne peut être validée.



