

## CONTENUS CANOE-KAYAK

	PRINCIPE POUR IDENTIFIER APPRECIER	PRINCIPE POUR REALISER	PRINCIPE POUR ORGANISER GERER
<p><b>ETAPE 1</b> 1 cycle de 10 à 14 h</p> <p>CONDUIT SON EMBARCATION VERS UN OBJECTIF</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conçoit globalement l'itinéraire à suivre pour éviter les obstacles.</li> <li>- Etablit une relation entre l'action de la pagaie dans l'eau et la réaction de l'embarcation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- "Va droit".</li> <li>- Crée un appui propulsif sur l'avant de l'embarcation et utilise des actions de correction sur l'arrière (circulaire, dénage, appel...).</li> <li>- Maintient la stabilité de l'embarcation en déplacement, en utilisant les calages, les cale-pieds...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'équipe correctement (tenue adaptée) et règle son matériel.</li> <li>- Comprend et applique les règles de sécurité.</li> <li>- Utilise les premières techniques de sécurité (lors d'un déssalage : récupère son matériel, vide son bateau).</li> <li>- Respecte les sites, leurs utilisateurs et la réglementation.</li> </ul>
<p><b>ETAPE 2</b> 1 cycle de 10 à 14 h</p> <p>PILOTE SON EMBARCATION SUR UN TRAJET COMPLEXE</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifie les composantes du milieu de navigation (courants, relief, profondeur) et choisit une trajectoire qui prenne en compte les éléments identifiés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intègre à la propulsion les actions de direction pour réaliser des trajectoires (virage, traversée,...).</li> <li>- Déclenche et contrôle des gites pour réaliser certains enchaînements.</li> <li>- Combine ses actions aux forces de l'environnement pour affiner ses sensations de glisse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Choisit son embarcation en fonction du projet de navigation.</li> <li>- Estime les lieux de navigation possibles à son niveau. Connaît les principaux risques et dangers de l'activité (cravates, rappels).</li> <li>- Utilise les premières techniques de réchappe (éviter une cravate, s'arrêter en bac arrière, réembarquer en eau profonde, nager en eau vive, se rééquilibrer par des appuis). Participe au sauvetage en fonction de ses compétences.</li> <li>- Comprend le milieu aquatique (débit, type de rivière...).</li> </ul>
<p><b>ETAPE 3</b> 1 cycle de 10 à 14 h</p> <p>NAVIGUE SUR DES TRAJETS LONGS ET COMPLEXES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Choisit un itinéraire mettant en relation les difficultés de l'espace de navigation et ses compétences (placement, énergie et manœuvres....).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Place ses appuis propulsifs de façon efficace dans le champ de forces.</li> <li>- Utilise la gite et/ou l'assiette comme éléments de navigation :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>-&gt; arrête le dérapage</li> <li>-&gt; maîtrise un déséquilibre</li> <li>-&gt; favorise les effets de l'eau sur l'embarcation.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participe à la logistique d'une sortie.</li> <li>- Est ouvreur sur un parcours dans un petit groupe.</li> <li>- Utilise des réchappes (vers l'esquimautage). Installe une sécurité.</li> <li>- Met en relation les conditions de la pratique de l'activité et la qualité de l'environnement (qualité de l'eau ...).</li> </ul>

I N I T I A T I O N  
E A U V I V E

FIGURES EN EAU VIVE

I - LE BAC

Figure qui consiste à traverser un courant latéralement, face à l'amont en utilisant la force de la veine d'eau.  
trois éléments sont à considérer :  
- la vitesse  
- l'angle  
- la gîte

LA VITESSE

La plus grande possible. Elle est acquise dans le contre-courant avec l'angle d'attaque.

Fautes classiques :

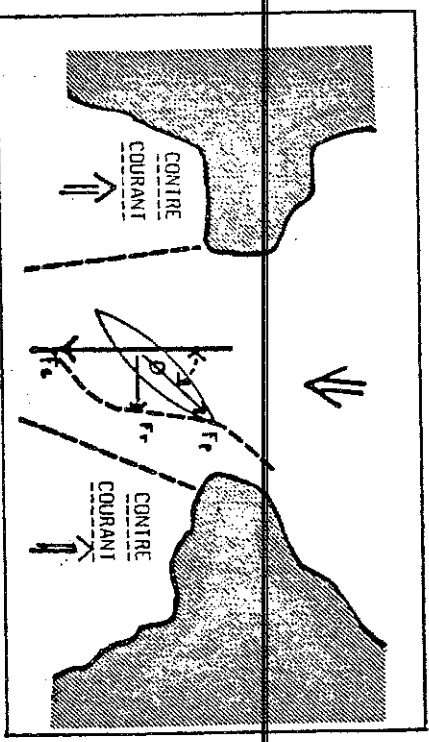
- Décision de départ d'un bac prise au niveau de la veine
- Acquisition de vitesse insuffisante dans le contre-courant
- manœuvre au dernier moment avant la pénétration
- Variation excessive de l'angle au cours de l'attaque. C'est la conséquence de l'une des deux fautes précédentes.

L'ANGLE

L'angle du bateau par rapport au courant varie avec le relief (veine lisse ou vagues).

Bac dans un courant lisse : plus le courant est fort, plus l'angle d'attaque est réduit. L'angle d'attaque est faible : 30° maximum.

La force  $F_r$  permet la traversée latérale. Elle est la résultante de la force du courant  $F_c$  et de la force de propulsion  $F_p$ .



Elle a pour but d'équilibrer la force du courant pendant le bac et du contre-courant à la sortie : elle doit être minimum.

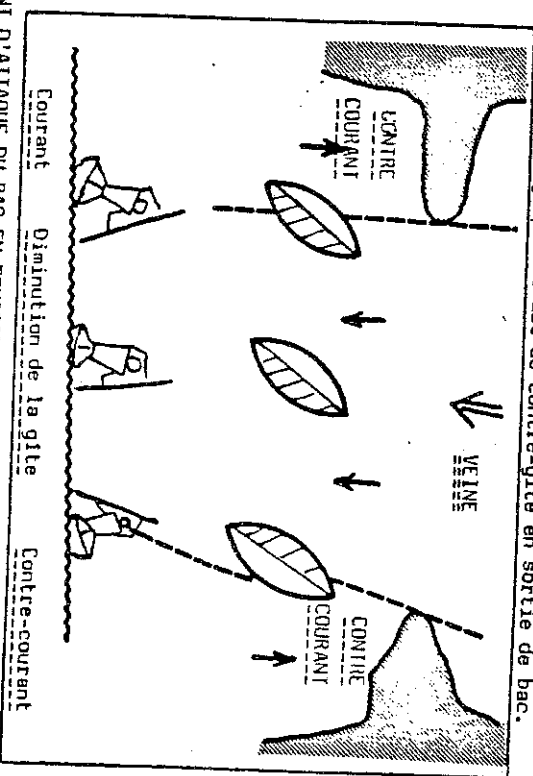
Elle est plus grande à l'attaque du bac pour compenser la gîte du courant (à l'attaque, les vitesses du courant et de la propulsion s'ajoutent; grande force de pression), point de désalignage fréquent du débutant qui ne prend pas assez de gîte dès l'entrée dans la veine.

Elle peut être réduite lorsque le bateau est entièrement dans le courant (la vitesse est fortement diminuée, il reste principalement la force du courant à équilibrer).

A la sortie de la veine, la contre-gîte est déclenchée au moment où l'embarcation entre dans le contre-courant.

Il se produit un couple de forces :

- Force d'inertie qui tend à entretenir le déplacement du corps.
- force de contre-courant qui annule la vitesse du bateau et agit sur celui-ci d'autant plus efficacement qu'elle s'exerce sur un angle vif : cas où l'eau atteint le pontage par défaut de contre-gîte en sortie de bac.



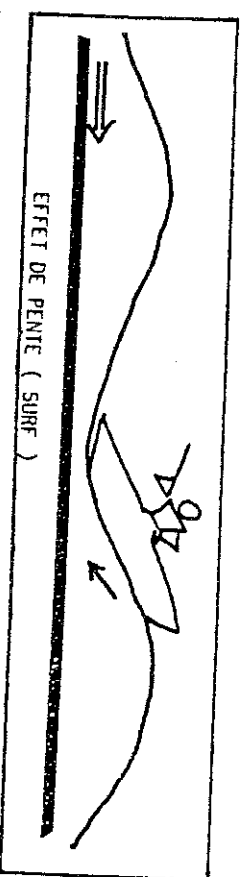
POINT D'ATTAQUE DU BAC EN FONCTION DU RELIEF

Courant uniforme, faible, sans vagues :

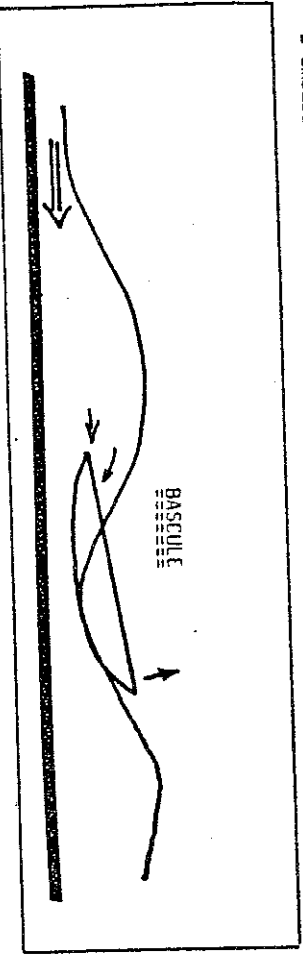
La pente est constante, le bac est réalisable à tout endroit de la rivière.

Courant avec vagues :

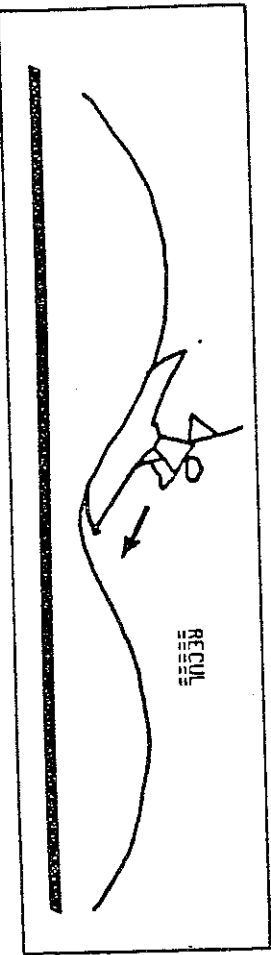
La précision du point d'attaque par rapport à la vague est primordiale. Le bac est fait dans le creux de la vague.



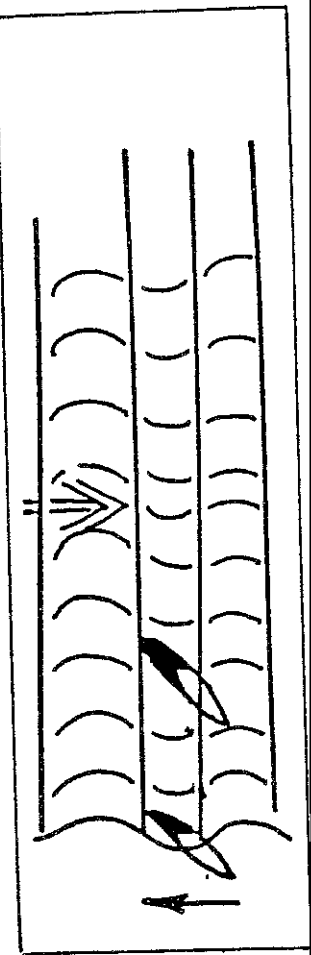
Le bateau profite d'un effet de pente, il se maintient au même niveau pendant le bac. Si l'angle du bac n'est pas suffisant, l'avant du bateau vient buter dans la partie ascendante de la vague amont, la pression de l'eau tend à faire basculer l'embarcation : chandelle ou vrille.



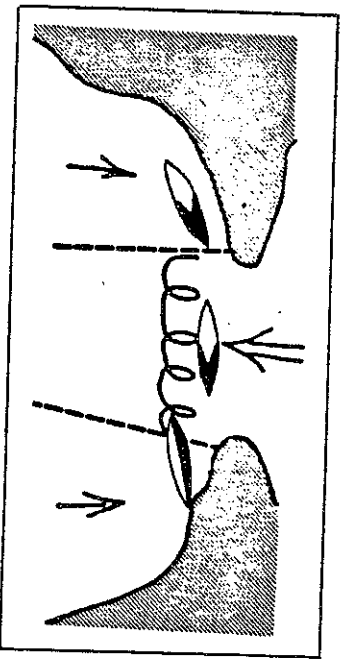
Certains préconisent l'attaque du bac sur le sommet de la vague : cette façon présente de nombreux inconvénients. Le bateau ne peut rester dans cette position (effet de pente négatif), il prend un mouvement de recul, difficile à stopper dans le creux de la vague suivante qu'il dépasse : déséquilibre. Il est mal aisé de contrôler l'angle du bac, les pointes du bateau sont hors de l'eau.



Au début de l'attaque du bac sur le sommet de la vague, il faudra fournir un effort important pour franchir la partie ascendante de la vague ; elle est plus haute que le contre-courant. Au contraire, l'attaque dans le creux de la vague facilite l'entrée dans le courant, à cet endroit plus bas que le contre-courant.

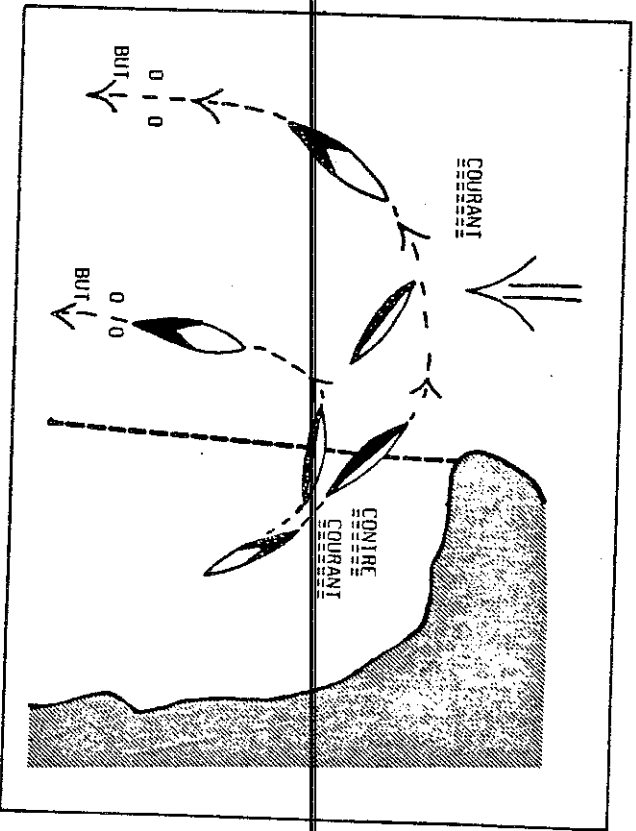


Bac au niveau d'un rouleau : rencontre de deux courants de sens opposé : celui de la rivière, celui de la vague déferlante. Il faut utiliser la zone de cisaillement : l'arrière du bateau est poussé par le rouleau, l'angle du bac ouvert à 45° permet de traverser rapidement. Rouleau étroit : acquisition du maximum de vitesse dans le contre-courant attaque perpendiculaire au courant juste en amont du rouleau gîte importante vers l'aval.



II - LA REPRISE

Figure qui consiste à reprendre le courant pour amener son embarcation dans le sens de celui-ci. Le dosage des 3 éléments : angle, vitesse, gîte permettra d'adapter la reprise en fonction du but recherché.



### III - LE STOP

=====

Arrêt contre-courant et stop courant :

- Le stop courant peut se faire dans un courant uniforme. Partant d'une position de descente, il consiste à se placer face au courant.

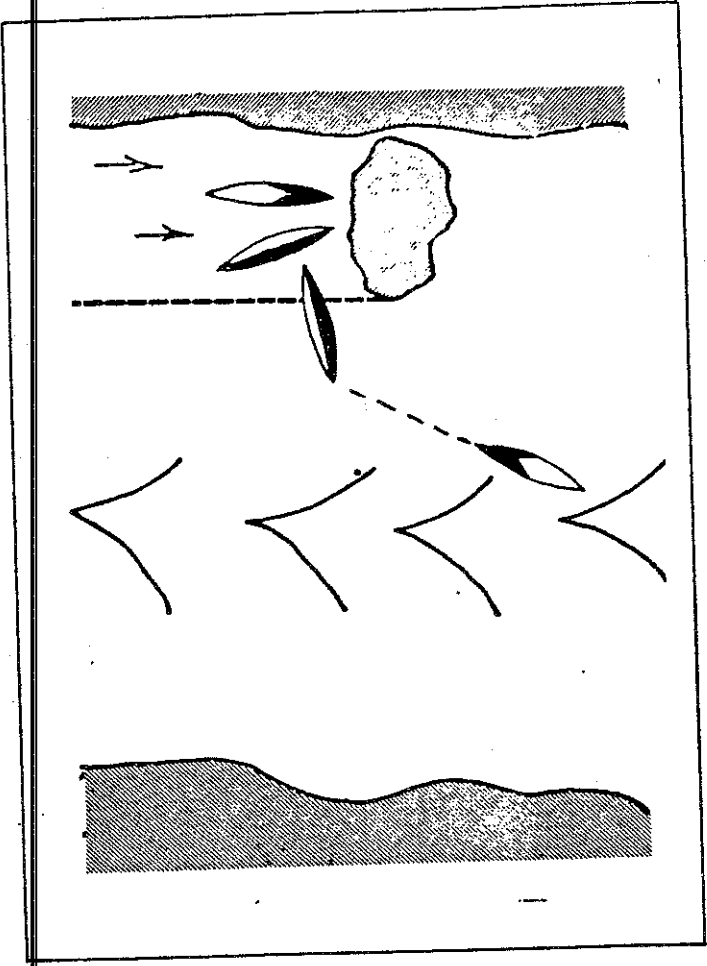
- Dans l'arrêt contre-courant, l'embarcation utilise toujours le contre-courant pour s'arrêter face à l'amont.

Dans la réalité, c'est presque toujours l'arrêt contre-courant qui est utilisé.

**Angle :** orienter l'embarcation vers le côté où l'on veut s'arrêter en tenant compte de la dérive durant la manœuvre.

**Vitesse :** propulsion énergétique dans la direction choisie pour pénétrer dans le contre-courant.

**Gîte :** elle est importante vers l'intérieur du virage au moment de la pénétration dans le contre-courant.



### LES OBSTACLES

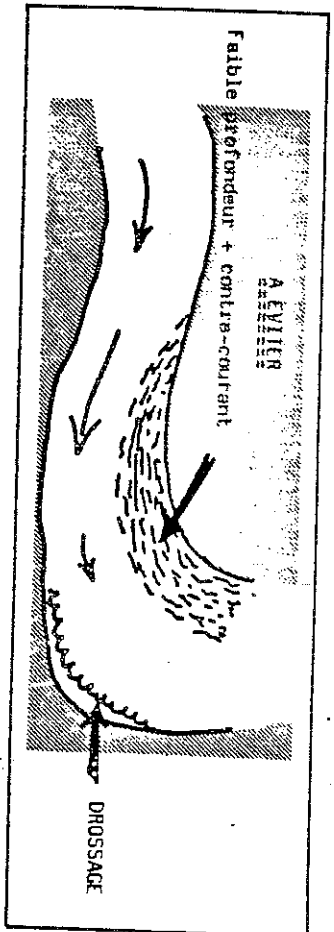
La descente de rivière présente différents obstacles qui, sans rechercher la performance sont à franchir ou à éviter.

En règle générale, utiliser au maximum le courant afin d'économiser vos ressources.

### I - LES VIRAGES

=====

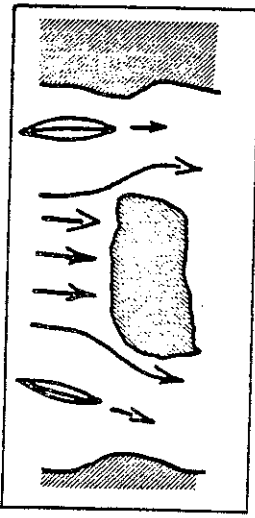
Par l'action de la force centrifuge, la masse d'eau est projetée vers l'extérieur du virage et s'accélère. Au fil des années, le lit s'agrandit en largeur et en profondeur.



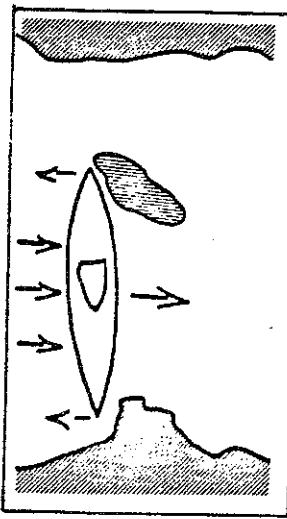
### II - LES ROCHERS

=====

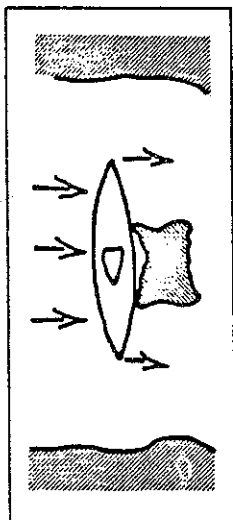
L'eau se heurte à un rocher et tend à s'échapper vers le haut et sur les côtés d'où un relief très caractéristique qui permet de repérer l'obstacle à l'avance.



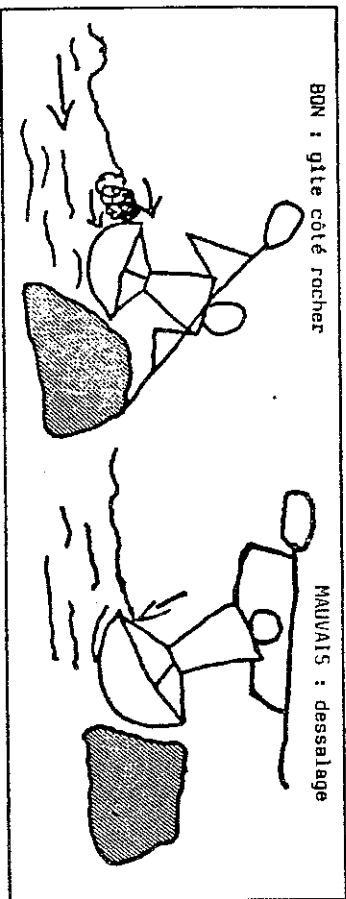
Un rocher, ou une partie avancée de la berge, peuvent quelquefois être creusés sous la surface de l'eau. Dans tous les cas, il faut éviter de mettre le bateau en travers du courant : lorsque celui-ci se plaque contre l'obstacle, il se produit "une cravate" très dangereuse pour l'embarcation.



Ce risque existe également lorsque deux rochers bloquent les pointes en travers.



BON : gîte côté rocher

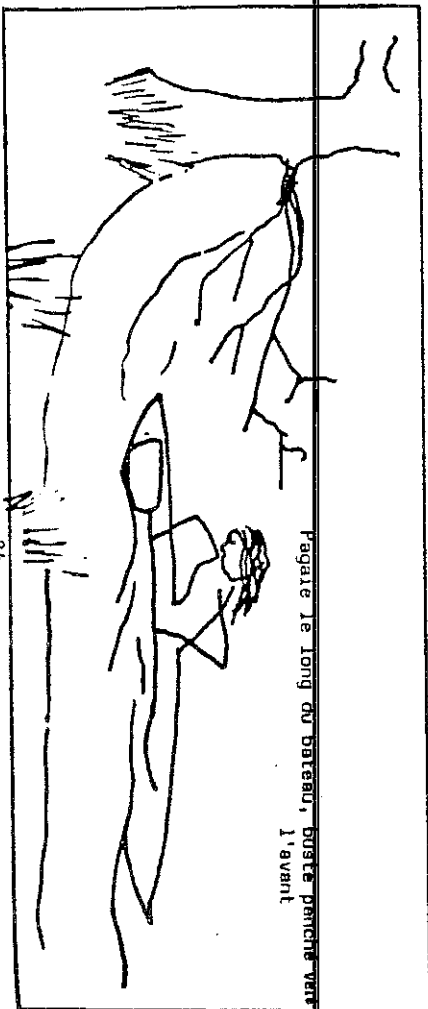


MAUVAIS : dessalage

### III - LES PASSAGES ENCORES

Rattrérissement qui laisse quelquefois à peine passage à l'embarcation. Il faut alors donner à celle-ci le temps du franchissement de l'obstacle, l'incidence et la vitesse qui lui permettront de pourlaine sa route sur sa lancée, en plaquant la pagaie sur le côté (celui du meilleur appui) afin de ne pas l'accrocher.

Atbres en travers : la même méthode que précédemment. Se pencher sur l'avant plus ou moins fortement, selon nécessité afin de ne pas accrocher le corps et de protéger le casque aux branches.

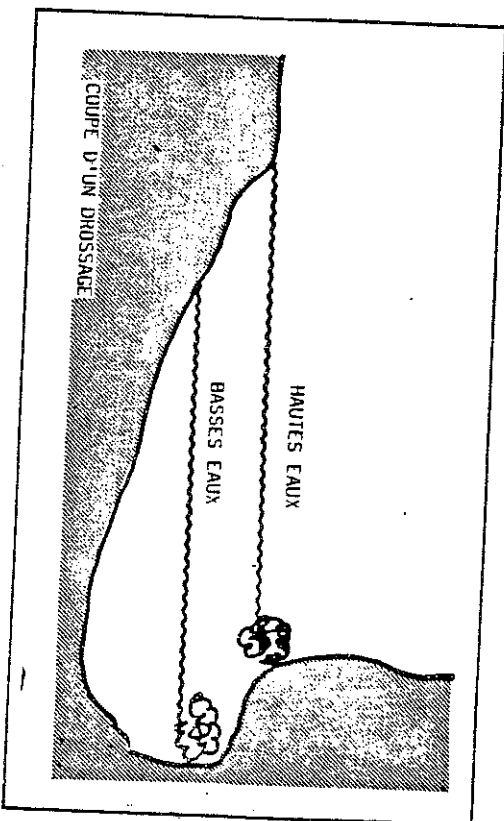


Pagaie le long du bateau, buste penché vers l'avant

Lorsque la rivière subit un brusque changement de direction, la berge extérieure au virage est creusée par le courant qui la frappe avant d'être renvoyée dans une nouvelle direction. Ce bord est souvent abrupt par rapport à l'autre qui est peu profond.

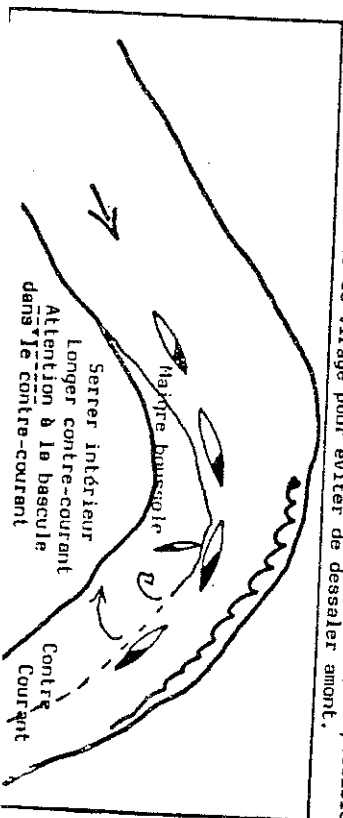
Un bateau qui reste dans le courant est ainsi porté vers cette berge concave. Un dit qu'il est dressé. Il risque alors de se retourner du côté opposé. Le muraille creusée à sa base. Pour éviter d'être dressé

- Propulsion maximale
- Avant le dressage, se placer sur le bord de la veine d'eau à l'intérieur du virage, pointe avant du bateau en biais -côté opposé au dressage -
- L'embarcation est ainsi placée en dérèpage.
- A la fin du dressage, pour profiter au maximum de la puissance et éviter la boussole, l'étrave est dirigée vers le courant, le renvoi de l'eau remet le bateau en ligne au milieu de la veine. Plus le dressage est important, plus le virage est coupé tôt.



### Eviter

- De rester trop tardivement dans le courant, impossibilité ultérieure d'en sortir.
- De trop couper le virage, on tombe alors dans le contre-courant avec le danger de faire une boussole.
- Si le bateau est poussé vers la berge concave et la touche, si possible glisser vers l'extérieur du virage pour éviter de dessaler amont.



## LES VAGUES

### I - VAGUES A ONDULATION DE GRANDE AMPLITUDE

Elles se rencontrent sur des rivières à fort volume. Elles sont souvent provoquées par le passage d'une masse importante d'eau dans un rétrécissement.

Passer au ras des vagues, parallèlement au courant pour éviter de perdre de la vitesse et de ne plus pouvoir sortir, par la suite, de la veine d'eau. Attention à ne pas engager l'étrave dans le contre-courant.

En cas d'impossibilité d'éviter les vagues, les franchir perpendiculairement, avec de la vitesse. La propulsion est effectuée sur le sommet de la vague.

### II - VAGUES A ROULEAUX

Elles se produisent lorsque le volume d'eau est très important et la pente marquée. Elles sont extrêmement puissantes (blocage).

Les éviter ou les franchir perpendiculairement avec de la vitesse.

Lorsqu'elles sont successives, tenter d'entretenir la propulsion et de rester en ligne.

### III - VAGUES EN BIAIS

Elles se rencontrent le plus souvent dans une courbe (à l'extérieur de la sortie d'un virage). Elles partent fréquemment du bord. Les éviter.

En cas d'impossibilité, les franchir en prenant garde à ne pas être entraîné vers l'amont par la vague.

### IV - PORTEFEUILLE

Créé par l'entrecroisement de deux courants, l'un passant sur l'autre (exemple: en biais d'un affluent). Souvent le courant principal est recouvert par un courant en biais. Etre attentif à la gîte.

### V - CHUTE

Provoquée par une brusque rupture de pente, la hauteur est très variable.

Sous la chute, l'eau est amortie et même souvent rappelée, il faut donc la franchir perpendiculairement avec de la vitesse, pour se dégager rapidement de cet amorti.

Se réceptionner bateau à plat. Il peut être nécessaire d'effectuer un appui à la réception. ~~lui préférer une propulsion~~

## AUTRES OBSTACLES ACCIDENTELS

### I - BRANCHES - ARBRES

Le lit de la rivière est, à la suite de pluies, d'orages, encombré de branches. Elles représentent un danger, car en cas de dessalage, le pagayer peut rester

accroché sous l'eau (exemple : Dordogne - Combe de Chateau Queyras sur le Guil). Reconnaître la rivière à pied lorsque cela est possible surtout après un violent orage.

### II - BARBELLES

La législation actuelle donne la propriété du lit aux riverains et le droit de se clore et ainsi de barrer le cours d'eau, ceci se produit souvent sur des petites rivières étroites qui deviennent alors interdites au canot kayak.

### III - LES DEVERSOIRS

Barrages artificiels créés pour canaliser l'eau (le plus souvent proches d'un moulin).

Une vanne est fréquemment associée au déversoir et permet de régler le niveau d'eau. En amont du déversoir, l'eau passe la vanne lorsqu'elle est baissée, le déversoir est alors à sec ; l'eau passe par-dessus le déversoir lorsque la vanne est en place.

Le passage d'une embarcation sur un déversoir est possible. Lorsque la quantité d'eau passant sur le déversoir est suffisante.

Si la réception se fait sur un plan d'eau sans rappel. Sous certains déversoirs un système à radiers (marches de béton horizontales) brise la veine d'eau et lui fait perdre de la violence. Il est souvent difficile de franchir de tels déversoirs sans endommager grandement le matériel, surtout l'étrave.

Le passage d'une embarcation sur une vanne est possible lorsque il n'y a pas de rappel à la réception. Prendre garde aux tire-fond qui peuvent détériorer l'embarcation.

Le passage d'un bateau sous une vanne est possible lorsque la hauteur est suffisante. En C2, s'assurer que les deux équipiers peuvent passer, au moment de la bascule du bateau. \* relevée

Aucun saut de déversoir ne doit être tenté même par une équipe entraînée, sans une étude intelligente permettant de déterminer s'il s'agit d'un barrage à veine franche ou d'un barrage à rappel.

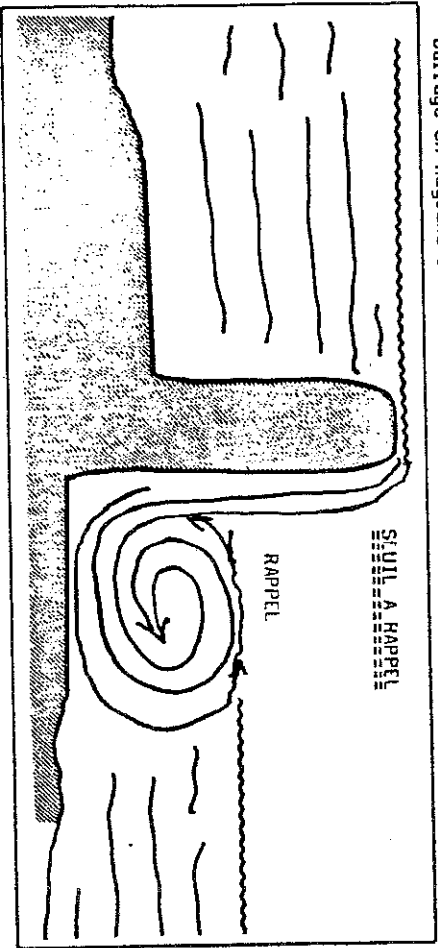
### IV BRAS MULTIPLES

En règle générale, prendre le bras le plus volumineux, souvent celui-ci présente la pente la plus importante.

### V - LE RAPPEL

Lorsqu'un barrage naturel ou artificiel déverse ses eaux dans une fosse profonde, par dessus une digue très à pic, il se forme presque toujours un remou qui garde en un mot "rappel" à son pied tout ce qui le franchit". Déterminer lors d'un saut, s'il y a un rappel et en évaluer sa force. Un morceau de bois quelconque mais suffisamment volumineux servira de témoin. Jeté en amont de la chute, il sautera et il sera alors facile d'étudier ses réactions. S'il reste en surface et s'éloigne presque aussitôt, il n'y a qu'un faible rappel paraitre presque à la même place et disparaître à nouveau en tourbillonnant, le rappel est dangereux.

Dans ce cas, renoncer au franchissement et effectuer un portage. Certes, l'embarcation, sans se retourner, peut, par la vitesse acquise, sortir elle-même de cette zone dangereuse. Par contre, en cas de chavirage, le pagayeur risque d'être la proie de ce tourbillon liquide d'une puissance souvent mortelle. Par moments, il reparaitra mais sera dans l'impossibilité de s'éloigner du barrage en nageant en surface.



## VI - LES INFRANCHISSABLES

Ce sont des passages qui ne peuvent être franchis actuellement. Avec l'évolution des formes et surtout l'introduction des bateaux en polyester de nombreux anciens infranchissables sont désormais déclassés; exemple : sur la Durance "l'ancien infram" "Le Courtilbas" sur la Chalaux. Ce sont, généralement, des passages très encombrés dans des gorges, où le bateau n'a pas la possibilité de manoeuvrer.

### LES DIFFERENTES RIVIERES

L'alimentation en eaux des rivières provient, soit des pluies (les hautes eaux sont, en hiver, et en début de printemps; exemple : le Scorff) soit de la fonte des neiges (les hautes eaux sont de mai à juillet; exemple : les Dromes), quelquefois de résurgence (exemple : fontaine de Vaucluse).

Selon leur localisation géographique, Alpes ou Bretagne, par exemple, le régime des eaux est différent. Avant d'entreprendre une descente, se renseigner sur les hauteurs d'eau si le débit est naturel.

Lorsque la rivière est située dans une région déboisée ou dans une vallée aux pentes raides, l'écoulement des pluies se fait rapidement, le niveau monte très vite mais redescend quelques heures après l'arrêt des pluies; exemple : l'Isère. Au contraire, les forêts qui retiennent les eaux répartissent plus régulièrement l'écoulement des pluies.

Une rivière est caractérisée par :

Son débit : ex. Chalaux :  $4 \text{ m}^3/\text{sec}$ . - Isère :  $25 \text{ m}^3/\text{sec}$ .

Sa pente : elle change tout au long du parcours. Elle peut être faible sur les plateaux, très accentuée dans les chutes et les rapides. Les guides de rivières indiquent souvent le pourcentage moyen de la pente entre deux points du parcours. Exemple : rapide d'Aime 15 %.

Sa largeur : à débit égal, la Durance et l'Isère sont bien différentes, la Durance, il est vrai, est 5 fois plus large.

Son tracé : sinueux ou rectiligne ; une rivière présentant les mêmes obstacles sera plus facile à descendre si son tracé est rectiligne : les obstacles sont vus assez tôt et les manoeuvres se font le plus souvent sur ce type de rivière, la propulsion est prédominante sur les manoeuvres.

Sa côte de difficulté : les rivières sont classées selon une échelle de 1 à 6. Cette classification n'est pas stricte. Elle dépend, certes, de la difficulté technique de l'obstacle, mais pour un même type d'obstacle, la classe peut changer en fonction :

- de la présentation, c'est-à-dire des difficultés situées en amont ; exemple : sur l'Eyreux, les osselets rendent plus manoeuvriers le passage du Nasaler.
- des obstacles situés en aval permettant ou non une récupération aisée en cas de déssalage.
- de la hauteur d'eau : une variation de niveau peut rendre, par exemple, un passage V infranchissable.

Classe I : rivière calme, exemple : la Saône. La descente peut se faire en bateau non ponté.

Classe II : rapides avec quelques vagues, déversoirs, nécessitent l'utilisation de pontages ; exemple : la Sarthe, le Scorff.

Classe III : rapides manoeuvriers francs, quelques chutes. Les normes de sécurité sont impératives : casques et boleros, ameneux de bosse, réserves de flottabilité et jupes ; exemple : la Cure ; rapide de la Truite.

Classe IV : rivières sportives. Navigation difficile. On rencontre tous les obstacles précédemment décrits. La descente nécessite une bonne technique, la reconnaissance préalable des passages difficiles et l'utilisation d'un matériel adapté ; exemple : l'Isère du pont d'Aime à Centron.

Classe V : mêmes obstacles mais surtout, beaucoup plus de violence, les rapides sont très longs, la récupération est difficile. La pratique de l'esquimautage est une sécurité importante ; exemple : Doron de Bozel à Brides les Bains.

Classe VI : Passage jugé non franchissable (rapids, hauteur de chute très importante, très grand encombrement). Avec le progrès technique et l'avènement de bateaux en plastique, plusieurs infranchissables ont été déclassés.



## H) RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA PRATIQUE DU KAYAK EN MER EN FRANCE

Après avis favorable de la Commission nationale de sécurité, le ministère de la Mer vient de préciser les conditions relatives à la sécurité des pratiquants de cette activité en zone maritime.

### 1) Zone de navigation

Les kayaks peuvent naviguer uniquement de jour au-delà de 300 mètres jusqu'à un mille d'un rivage accessible sous réserve de satisfaire aux conditions de sécurité énoncées dans le paragraphe 2 ci-après.

Au-delà d'un mille, la navigation des kayaks est subordonnée à une déclaration à l'autorité maritime accompagnée d'un dossier dont la composition est fixée au paragraphe 3 ci-après.

Dans tous les cas, les pratiquants de kayaks doivent appliquer le « Règlement international pour prévenir les abordages en mer », ainsi que les règlements locaux sur la navigation et sur la circulation. Il leur est recommandé de ne pas gêner les navires professionnels.



## 2) Conditions de sécurité pour la navigation entre trois cents mètres et un mille d'un rivage accessible, compte tenu des conditions de mer généralement prévalantes

Les kayaks qui naviguent au-delà de la zone des trois cents mètres doivent satisfaire aux conditions suivantes :

— le kayak de mer doit être une embarcation à structure rigide, à l'exclusion du kayak gonflable, d'une longueur égale ou supérieure à quatre mètres, et d'une largeur égale ou supérieure à 0,50 m. Il doit être ponté et pourvu d'un dispositif propre à assurer l'étanchéité du ou des trous d'homme ;

— il doit être rendu insubmersible par des caissons incorporés à la construction ou par des réserves de flottabilité ;

— il doit être muni aux deux extrémités d'anneaux ou de dispositifs équivalents, permettant le remorquage ;

— il doit y avoir à bord un gilet ou une brassière de sauvetage par personne embarquée. En attendant qu'un modèle adapté à cette activité ait été approuvé, le gilet ou la brassière doit être, soit un modèle approuvé par le ministère de la Mer, soit un modèle répondant aux recommandations de la F.F.C.K.

## 3) Navigation au-delà d'un mille d'un rivage accessible

Pour naviguer au-delà d'un mille d'un rivage accessible, avec les kayaks tels que définis à l'alinéa 3 ci-dessus, les intéressés doivent en avoir fait la déclaration auprès de l'Autorité Maritime qui pourra édicter les prescriptions de sécurité jugées nécessaires. Ils devront déposer un dossier comportant, notamment, les renseignements suivants :

• Nom des pratiquants et références sportives.

• Itinéraire et calendrier prévus.

• Dispositions particulières concernant la sécurité (matériel, organisation, accompagnement éventuel, soit de terre, soit de mer, etc.).

En outre, ils doivent être munis du matériel suivant :

• Une pagaie de rechange par personne embarquée.

• Un dispositif de vidange (pompe de cale ou une écope).

• Une bosse permettant le remorquage.

• Un compas ou une boussole.

Les moyens de signalisation ci-après :

• 3 feux rouges automatiques conformes à la réglementation maritime en vigueur.

• 1 miroir de signalisation.

• 1 signal sonore (corne de brume ou sifflet).

• 1 lampe électrique étanche en état de marche.

Cette réglementation est trop limitative pour certains pratiquants attirés par les files à plus d'un mille du rivage.

Actuellement, une nouvelle réglementation est à l'essai en Bretagne. Elle n'est pas non plus totalement satisfaisante et nécessitera quelques aménagements, notamment l'obligation d'avoir une montre étanche et un bout de remorquage.

## RÈGLEMENTATION PROVISOIRE EN VIGUEUR EN

gionale des Affaires maritimes de Bretagne autorise la navigation, par groupe d'au moins trois unités, à s'éloigner, sans navire jusqu'à une distance maximale de 5 milles d'un abri.

Cette autorisation, soumise à une capitaine et pour une durée d'un an, est subordonnée au respect d'un certain nombre de formalités et de procédures de contrôle que je vous indique ci-après :

## 1) Procédure de déclaration et de contrôle auprès des Affaires Maritimes

— Demande écrite individuelle d'autorisation de navigation en 5<sup>e</sup> catégorie de navigation déposée auprès du quartier des Affaires Maritimes territorialement compétent, couvrant une période maximale d'une année.

— Contrôle de chaque kayak équipé de son matériel complet par le Centre de Sécurité des Navires.

— Après contrôle et acceptation par le chef du Centre de Sécurité, attribution d'un numéro et d'une attestation nominative à raporter dans toutes les démarches ultérieures.

## 2) Caractéristiques du kayak de mer

— embarcation à structure rigide, à l'exclusion des kayaks gonflables ;

— longueur égale ou supérieure à 4 m ;

— largeur égale ou supérieure à 50 cm ;

— ponté et pourvu d'un dispositif propre à assurer l'étanchéité de ou des trous d'hommes ;

— insubmersible par des caissons incorporés à la construction ou par des réserves de flottabilité rigides (volume minimum de 20 l) ;

— muni aux deux extrémités d'anneaux ou de dispositifs équivalents permettant le remorquage.

## 3) Matériel de sécurité obligatoire

— une pagaie de rechange par personne embarquée ;

— un dispositif de vidange (pompe de cale ou écope) ;

— une bosse permettant le remorquage ;

— un compas ;

— une carte marine de la zone de navigation concernée ;

— feux rouges automatiques d'un type homologué ;

— un miroir de signalisation ;

— un signal sonore (corne de brume ou sifflet) ;

— une lampe électrique étanche en état de marche ;

— au moins un appareil radio V.H.F. étanche d'un type homologué par groupe de trois kayaks ;

— et naturellement, une brassière de sauvetage.

## 4) Surveillance — Liaisons radio — Information des Cross

a) La veille, si possible, ou en tout état de cause avant le départ en mer, information téléphonique du Cross concerné en précisant :

— la référence de l'attestation délivrée par les Affaires Maritimes,

— le nombre de kayaks,

— le point de départ, l'itinéraire, le point de retour à terre et l'horaire prévu de la randonnée.

b) Au moment du départ, information par V.H.F. du sémaphore de la zone de navigation concernée en indiquant les mêmes éléments que ci-dessus et au besoin toute autre information.

## 5) Nombre de participants

Les kayaks de mer ayant satisfait aux formalités requises et répondant aux caractéristiques mentionnées ci-dessus, sont autorisés à naviguer en 5<sup>e</sup> catégorie, de jour seulement, *à condition d'être en groupe d'au moins trois kayaks et de naviguer impérativement de conserve.*

## I) ORGANISATION D'UNE RANDONNÉE

### 1) LA PRÉPARATION

— *L'itinéraire* : examen des cartes, annuaire de marées, courants, vents dominants, accès routiers.

Prévoir les points d'embarquement, la longueur des étapes, les points de débarquement, les lieux d'hébergement, les manipulations de voiture (quand le parcours n'est pas en boucle), les lieux de repli en cas de problème.

— *Les démarches*

- Dossier aux Affaires Maritimes en cas de navigation à plus de 1 mille.
- Renseignements sur itinéraire (les lieux de débarquement interdits..., les dangers : raz, barre...).
- Réservation éventuelle de l'hébergement.
- Noter les numéros de téléphone des répondeurs automatiques météo de la région.
- Prévoir un correspondant à terre (avec tél.).

### 2) LE MATÉRIEL

- Des kayaks de mer adaptés, en parfait état, accastillés et équipés.
- Un matériel de sécurité complet (voir chapitre VIII).
- Un matériel de navigation adapté (voir chapitre IV).
- Équipement (vêtements personnels adaptés) + tenue de rechange.
- Ravitaillement : boisson (essentiel) + nourriture.
- Matériel de camping éventuel (pour randonnées en autonomie).
- Ne pas oublier : argent (monnaie et carte pour téléphone, lunettes de soleil, crème solaire, petite pharmacie (pour ampoules... démangeaisons, révilisifs).

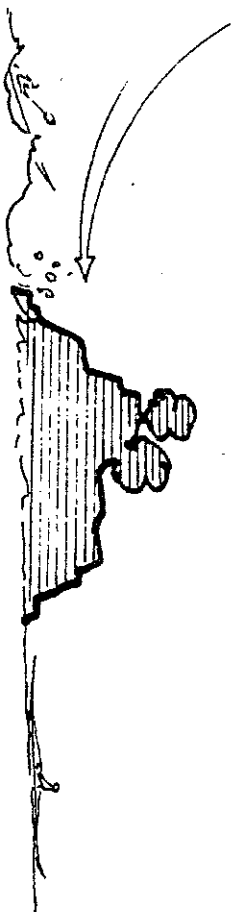
### 3) L'ÉQUIPAGE

- Ne pas naviguer seul mais si possible à trois kayakistes minimum.
- En bonne forme physique.
- Même si les compétences sont différentes (et dans l'idéal complémentaires), on essaiera de réunir un petit groupe de navigation assez homogène en niveau technique (diviser éventuellement les randonneurs en petits groupes de niveau sensiblement égal).

## 4) LES ORLIONS « PAIANNES »

L'examen attentif des marées, des courants, des heures de renverse, de la météo (force et direction du vent, état de la mer...) permettent un certain nombre de choix dans le parcours exact, les heures de départ, les temps de repos et les arrêts possibles.

Les renverses de courant déterminent de véritables « passages à niveau » où il est aussi important de ne pas être trop en avance à tel endroit que trop en retard. Un certain nombre de pronostics sur les endroits abrités possibles pendant le parcours.



— *Certaines idées sur l'évolution de l'état de la mer*

Par exemple : un plan d'eau peut rester praticable si vents frais et courant sont dans le même sens mais devenir infernal à la renverse (vent contre-courant).

### 5) AVANT DE PARTIR

Consulter les « avis aux navigateurs en cours » signalant les tirs en mer, exercices, bouées disparues... affichés dans les capitaineries de port et certains clubs nautiques.

Ces avis sont donnés en fin de bulletin météo marine (voir Météo).

— Prévenir un correspondant à terre (heure de départ, itinéraire prévu... heure d'arrivée probable...) ou bien en V.H.F. le sémaphore le plus proche (ou encore émettre un avis de partance au Cross).

— *Prendre la météo* (voir chapitre Météo les moyens d'information) et savoir différer un départ en cas de météo défavorable.

### 6) PENDANT LA RANDONNÉE

*Restez en groupe*

*Gérer l'effort*

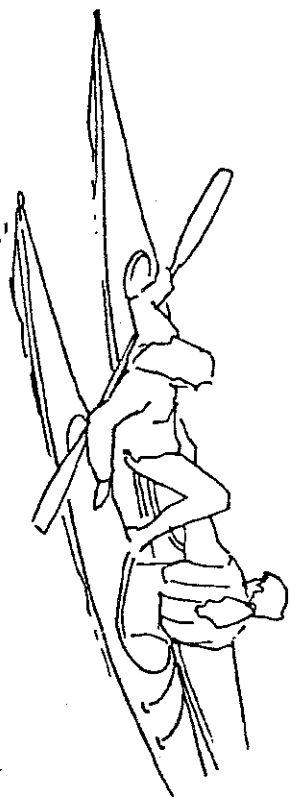
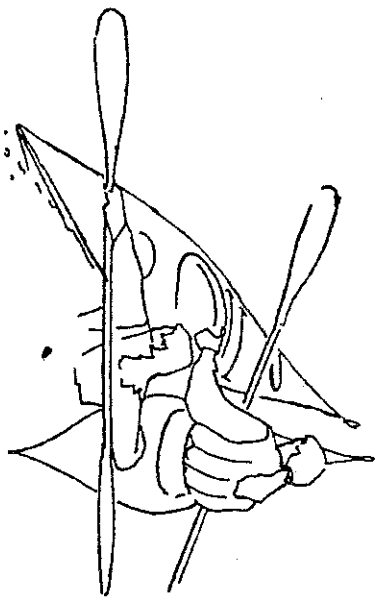
— *démarrer* à un rythme modéré (échauffement) ;

— trouver une allure de croisière en pagayant en endurance (effort modéré dévoloppé longtemps) — en « aérobie » ;

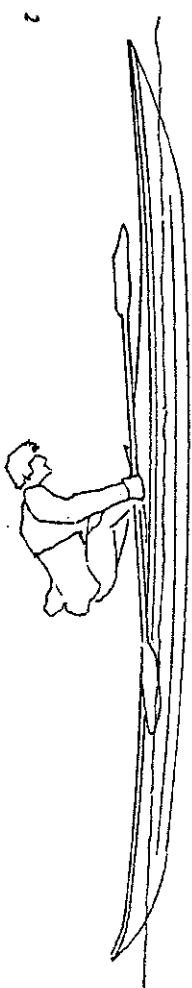
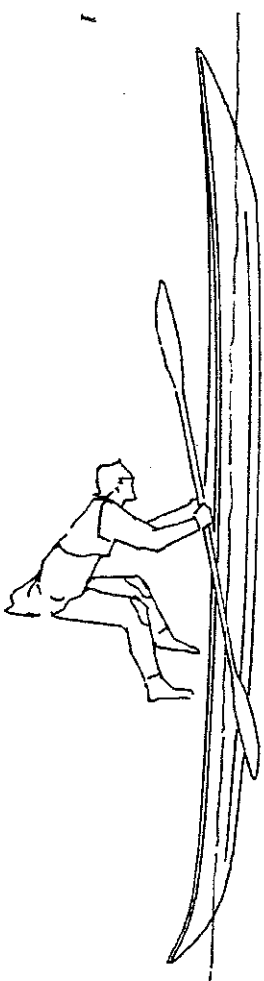
— cette nécessité de pagayer « à son rythme » demande une navigation par « groupe de niveau » :

- le groupe des « rapides » peut ainsi faire un ou plusieurs détours ou encore arriver plus tôt à l'étape ;
- le tout est d'éviter que des plus lents galèrent un maximum pour suivre un groupe rapide ;
- faire des poses
- pas trop courtes pour permettre à tout le monde de récupérer un peu ;
- pas trop longues pour ne pas « se refroidir ».

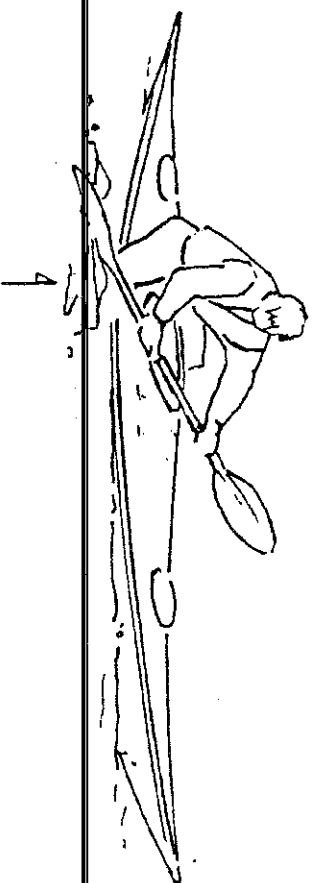
4) RÉCUPÉRATION EN H

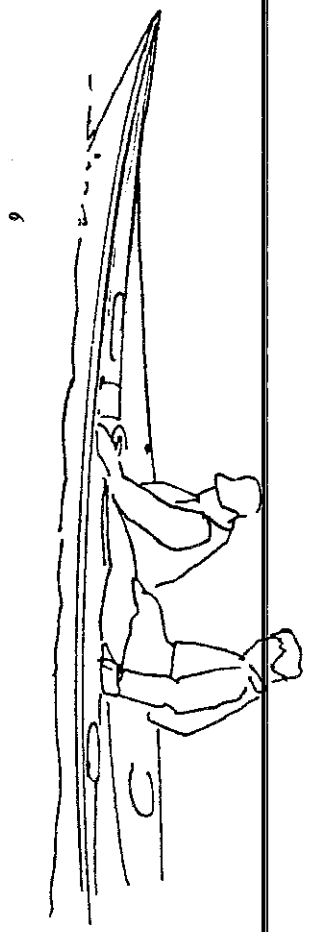
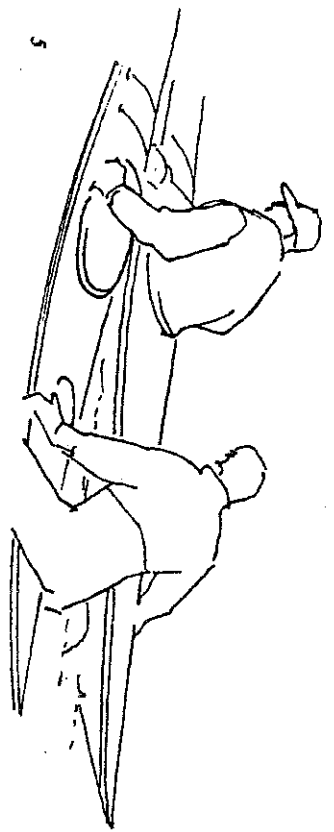
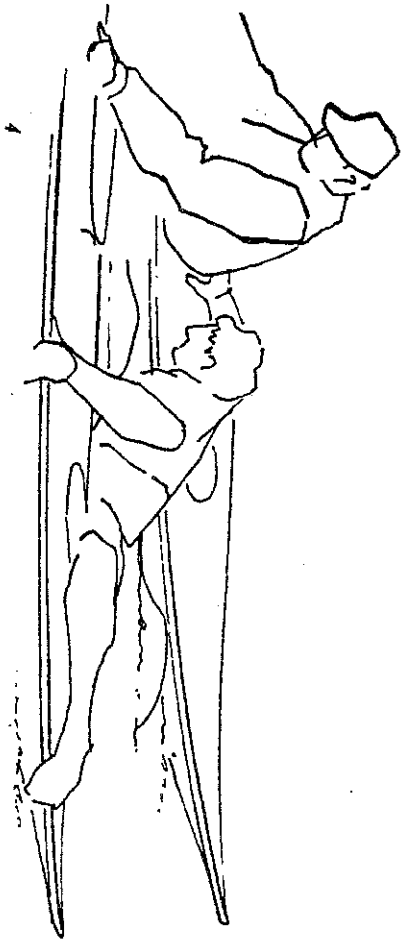
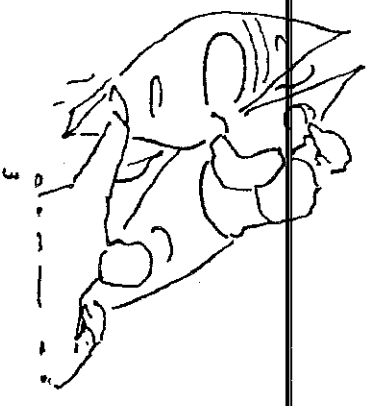
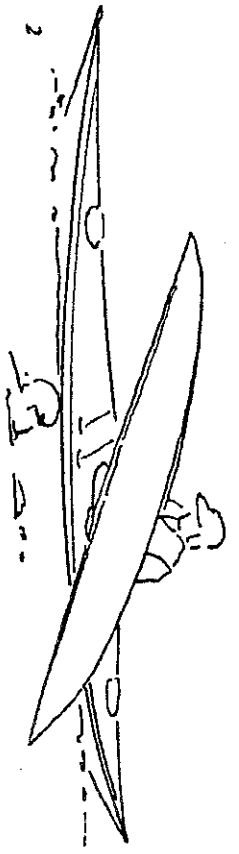
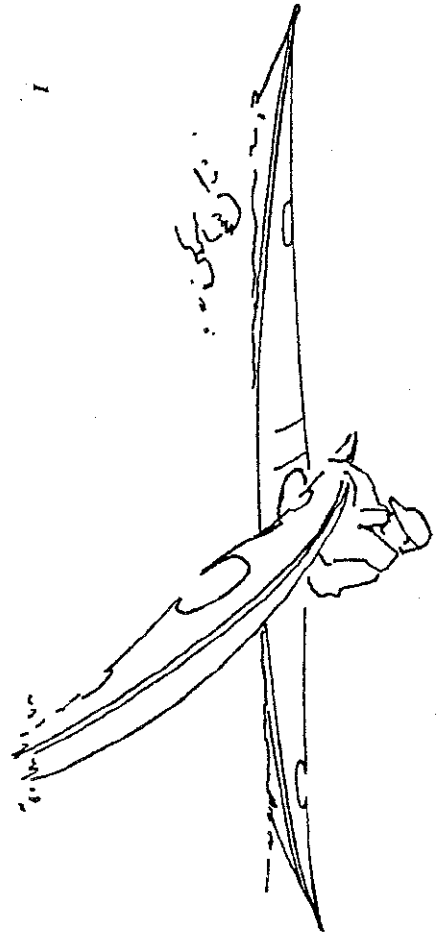


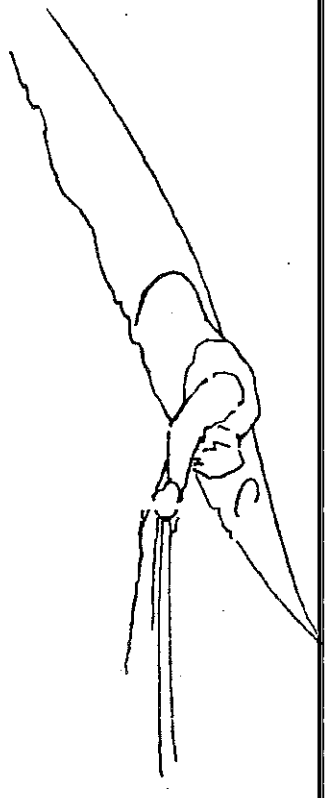
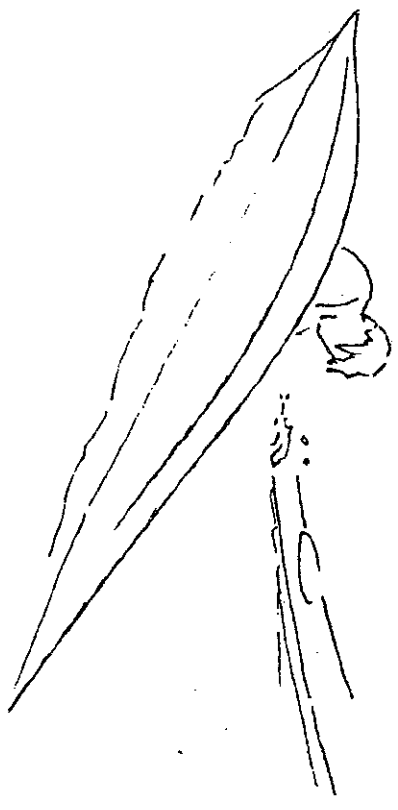
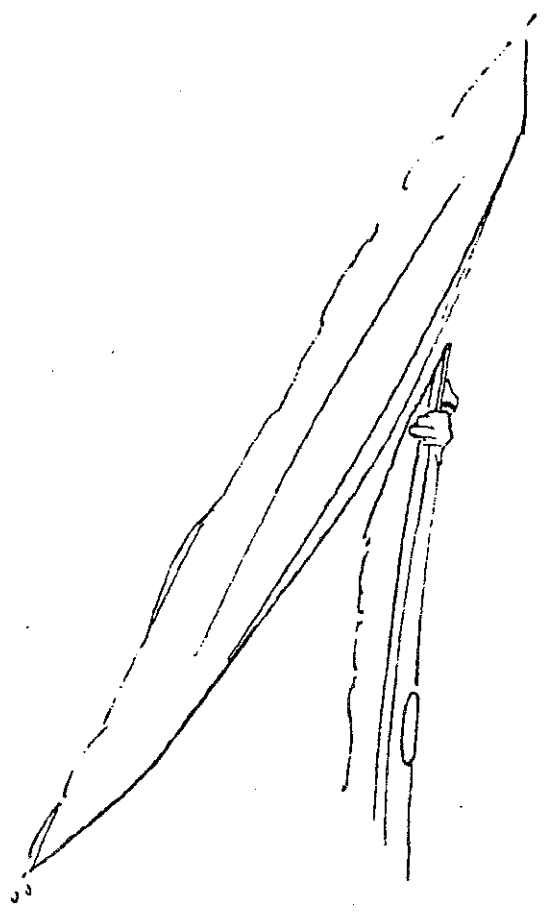
5) RÉEMBARQUEMENT SEUL,  
APRÈS UN DESSALAGE ;  
CONDITION : SAVOIR DÉJÀ  
ESQUIMAUTER



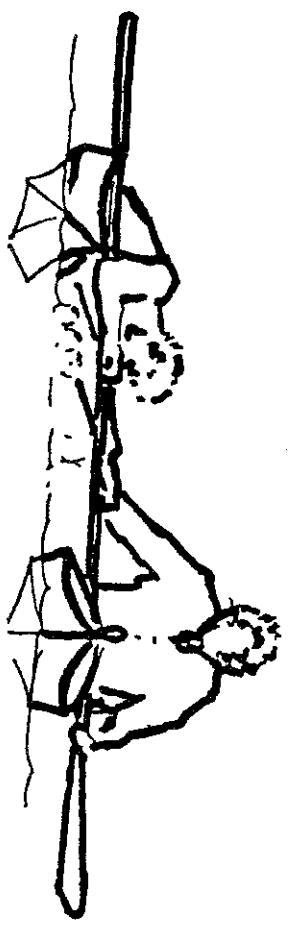
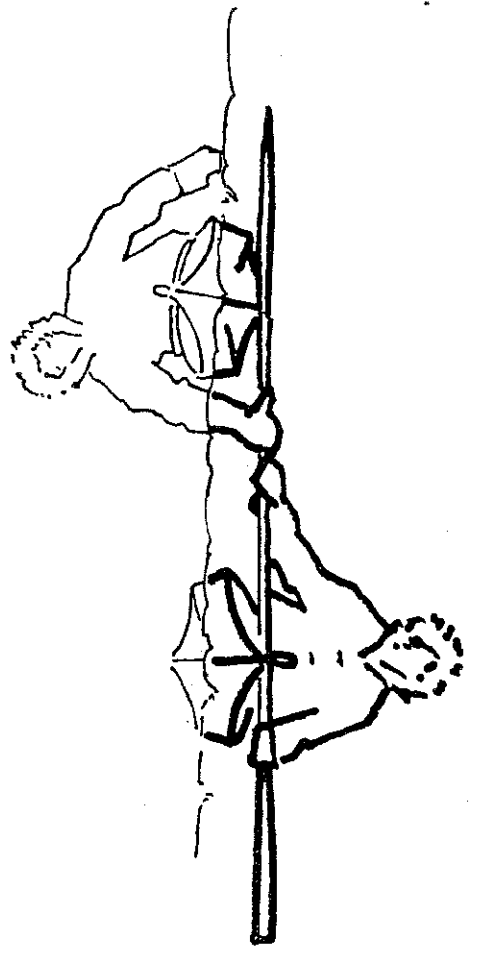
6) RÉCUPÉRATION AVEC UN GILET  
DE SAUVETAGE OU PLANCHE







4) RECUPERATION EN PARALLELE



soit indique déjà un début de deshydratation).

*Prévenir les défaillances éventuelles d'un randonneur*

— le « moral » est comme en toute chose, essentiel.

Le plus faible du groupe par exemple qui galère depuis une heure pour « suivre » à 50 m derrière, peut se redécouvrir des ailes si on le place en 1<sup>re</sup> position. Quelques encouragements bien distillés peuvent être aussi importants que quelques aliments énergétiques.

*Incidents, chavirage ou accident* voir chapitre Sécurité. Dans tous les cas : rester près de son kayak, ne jamais essayer de rejoindre la côte à la nage.

*Événements de mer*

— Obligation d'informer les autorités compétentes (Cross, sémaphore ou Affaires Maritimes) en cas de découverte d'épave dangereuse, de bouée dérivante...

— Obligation d'assistance aux personnes en danger ou en cas d'impossibilité, donner l'aiderie.

## 7) A LA FIN DE LA RANDONNÉE (ou à l'étape)

*Prévenir* le correspondant à terre (téléphone) ou le sémaphore (V.H.F.).

*Rangement* du matériel.

*Récupération* de tous les déchets (plastique en particulier et non biodégradables en général...) pour remise à la poubelle (la mer n'est pas une poubelle).

*Détente*

Baignade, stretching, douche, repos... installation éventuelle du camp.

Détente en tout genre... ?