



PETIT MEMO DU KAYAKISTE DE MER

Il est important de se rappeler que nous sommes des êtres terrestres plus qu'aquatiques ! Bien comprendre qu'il faut s'adapter à l'environnement dans lequel on va évoluer, au matériel que l'on utilise et enfin se connaître soi-même.

Avant de mettre les pieds dans le kayak **UNE PREPARATION ET DES CONNAISSANCES MINIMALES** à acquérir et développer au préalable vont commencer à nous faire entrer dans le voyage ; meilleures elles seront plus le plaisir sera grand et beaucoup de galères petites ou grandes évitées.

LES RISQUES

- Eau froide - Le courant - Le vent - L'orage - Le brouillard.
- Le transport maritime - Les autres plaisanciers - Rochers, falaises
- Parcs à huître - Zone de pêche - Déferlante – Isolement
- Changement de météo ou mauvaise prévision météo
- Problème de matériel - Dispersion du groupe (hors de portée de voix)
- État de santé (fatigue, mal de mer, hypothermie, hypoglycémie, insolation)

PREFACE

Naviguer seul en kayak de mer est **très vivement déconseillé**. Cela donne une impression de liberté et de décision et de choix. Mais affronter les dangers, s'exposer à l'éloignement, braver l'isolement, défier l'incertitude et l'inconstance des conditions nécessite des compétences spécifiques.

Un dessalage rend le pagayeur marin **très vulnérable hors de son embarcation**.

IL est conseillé de naviguer à plusieurs, d'identifier un chef de bord qui aura le lead de la navigation. Il pourra être amené à communiquer avec les autorités maritimes, via sa VHF, et si besoin aux coéquipiers équipés (sur un canal déterminé à l'avance).

Naviguer avec des coéquipiers c'est s'accorder sur une route nautique qui s'apparente à **navire multidimensionnel composé de plusieurs embarcations aux positions changeantes**. Cet ensemble constitue donc un seul et même navire, au regard des autres usagers nautiques c'est donc rester à la bonne distance des uns des autres, communiquer, garder l'œil sur ses coéquipiers. Lors d'un dessalage le retour à bord du kayakiste peut être une cause commune.... Cette veille mutuelle, en eaux profondes, est spécifique à la navigation en kayak de mer.

Intégrer le monde de la mer exige de se cultiver sur les usages et les codifications spécifiques de l'espace marin. Le kayak de mer **doit être un navire repérable....**

Son immatriculation (avec n° sur la coque) présente 3 avantages : Elle facilite l'identification par les équipes d'interventions et de secours, par les autorités portuaires, par les autres usagers et enfin faire reconnaître le kayak de mer parmi les navires du monde marin.

FREDERIC GILBERT

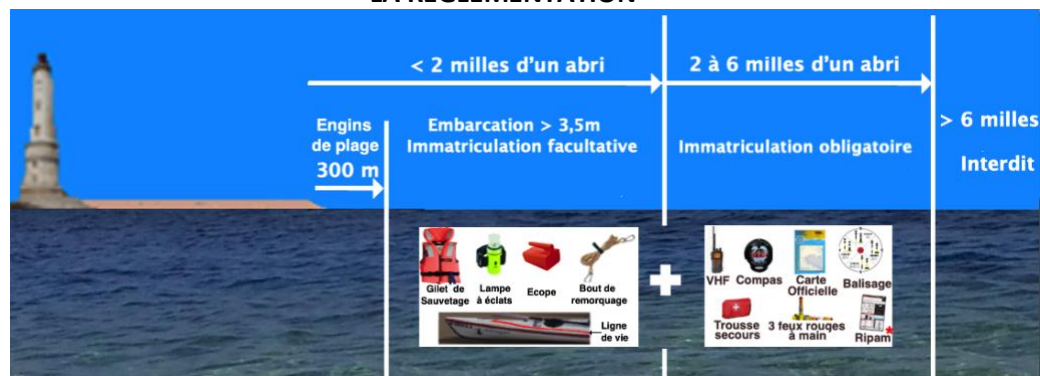
Notes Personnelles

POUR COMMENCER LA CHEK-LIST :

En fonction de la réglementation* tous les équipements à suivre ne sont pas obligatoires les avoir c'est l'assurance de pouvoir faire face à la plupart des situations



LA REGLEMENTATION



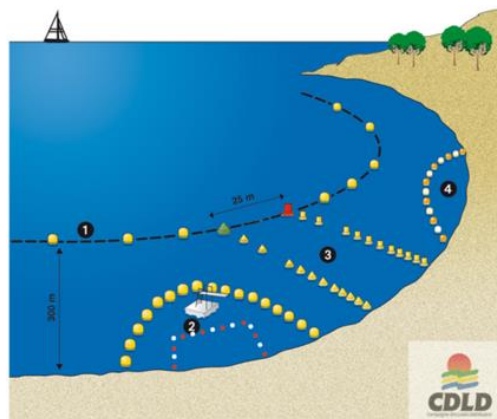
* RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/> Rechercher « division 240

LE BALISAGE

PLAGE

C'est un balisage de couleur jaune de forme conique ou sphérique au raz de l'eau. Il délimite une zone de baignade et réglemente la navigation.



1 Les bouées délimitent une zone de 300 m

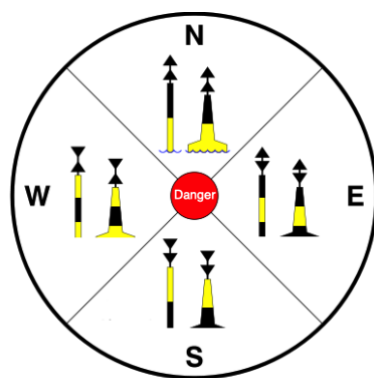
2 et 4 Toute navigation est interdite

3 Chenal traversier qu'il faut emprunter pour rejoindre la plage

MER

Les bouées cardinales :

Elles signalent un danger et nous servent souvent de **REPÈRE ET D'AMER**. Il faut passer dans la direction signalée : si c'est une cardinale EST on passe à l'EST de celle-ci.



UTILISATION DU BOUT DE REMORQUAGE

Comme son nom l'indique il sert à remorquer une personne en difficulté : fatigue, malade, incapable de tenir un cap en difficulté dans des rochers... Il peut aussi servir de corde à linge, d'arrimage d'un tarp... Pour l'utiliser au mieux il est nécessaire de connaître quelques nœuds ... Le nœud de mule pour le remorqueur, le nœud de brigand pour le remorqué sont les plus utilisés ils permettent un largage immédiat.

UTILISATION DU PADDLE FLOAT

C'est une bouée flottante ou à gonfler les deux ont des avantages et inconvénients.

En cas de chavirage, il permet de faciliter le vidage du kayak ; de le stabiliser, de remonter sans aide.

LA VHF - LE TELEPHONE

En mer, toujours être en lien avec la terre grâce à un moyen de communication étanche.

VOCABULAIRE A répéter 3 fois*	SIGNIFICATION
Mayday *	Utilisé pour les communications de détresse. (Navire qui coule, naufrage)
Pan Pan *	Utilisé pour les communications d'urgence. (Exemple de blessé à bord)
Sécurité *	Communications de sécurité (exemple : débris flottants, BMS).
Roger	J'ai reçu et compris en entier votre dernière transmission.
Affirmatif	Oui, ou permission accordée
Terminé	Pour signaler que tout est compris et qu'il n'y aura pas de nouveau message.
Négatif	Non ou cela n'est pas exact où je suis en désaccord.

LES CANAUX A CONNAITRE

16 Sécurité/Cross. (Portable : 196)

6, 8, 72, 77 de navires / navires.

9 Ports de plaisances

63 Météo

Horaires bulletins :

07:03 ; 15:33 ; 19:00

12 Ports de pêche et de commerces

15 Surveillance des plages

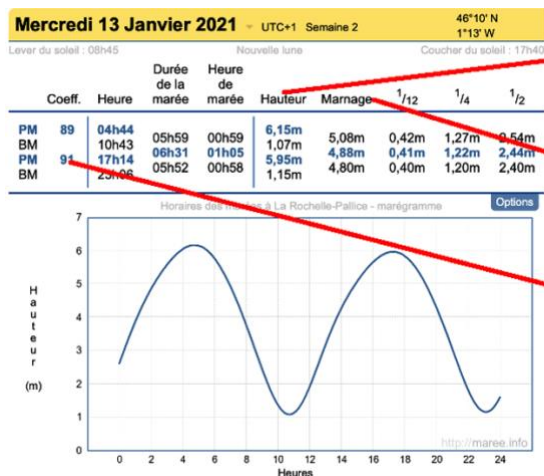
10 Sémaphores

68 Hélicoptère

79 Cross Chassiron

LES MAREES

Extrait de l'annuaire des marées (MAREE INFO)



Hauteur :

C'est la hauteur d'eau « déplacée »
Suivant le fond (nombres sur la carte)
la profondeur de la zone sera différente

Marnage :

C'est la différence de hauteur d'eau
entre la P.M. et la B.M.

Coefficient :

C'est l'importance de la marée en
fonction de la position des astres.
Cette grandeur varie de 20 à 120

PM

1/12^e 1ère heure

2/12^e 2e heure

3/12^e 3e heure

3/12^e 4e heure

2/12^e 5e heure

1/12^e 6e heure

BM

En fonction de l'heure de marée le volume d'eau déplacé est + ou - important
On divise le temps de marée (6 heures) en 12 . La hauteur d'eau = 12/12 est atteinte à la P.M
Si on regarde le croquis on remarque :
- Durant la 1^{ère} heure la hauteur est de 1/12
- Durant la 3^{ème} heure elle est 3 fois plus importante : 3/12.

En fonction de la pression barométrique il faut ajouter ou retrancher
des hauteurs d'eau : En Anticyclone > à 1015 hPa la pression est forte sur la mer
En dépression < 1015 hPa la pression est plus faible

PRESSION BAROMETRIQUE EN Hpa	CORRECTION EN CENTIMETRES
963	+ 50
973	+ 40
983	+ 30
993	+ 20
1003	+ 10
1013	0
1023	- 10
1033	- 20

SE DIRIGER

LA CARTOGRAPHIE



4 COULEURS UTILISEES

JAUNE : Terre jamais recouverte par la mer.

VERT : Les estrans : Zones + ou - recouvertes par la mer à marée haute

BLEU puis BLANC : Toujours recouvert par l'eau.

LES CHIFFRES

Ils sont donnés pour un **Coef de 120 basse mer**

Soulignés = hauteur max découverte

Pas souligné = hauteur d'eau

Exemple* :

18 à une marée basse coef 120
cette zone émerge de 1,8 mètres

06 à une marée basse coef 120
la profondeur est de 60cm

(Obligatoire si distance d'un abri > 2miles) LE COMPAS, LA BOUSSOLE

C'est un instrument constitué d'une aiguille magnétisée qui s'aligne sur le champ magnétique de la terre. Elle indique ainsi le Nord magnétique, à distinguer du Nord géographique.

Utilisation règle avec échelle 1/50000

Visée

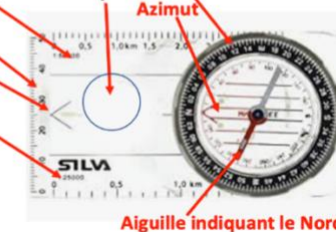
Règle en mm

CADRAN MOBILE GRADUE DE 0° à 360°

Loupe

Azimut

Utilisation règle avec échelle 1/25000

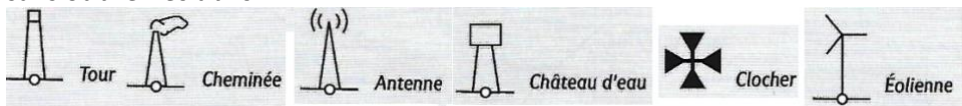


Aiguille indiquant le Nord

LA NAVIGATION

1 - L'ESTIME est basée, compte tenu du déplacement de l'embarcation dans une masse d'eau mobile, sur le **calcul du cap à suivre** pour atteindre la destination et définir le **temps de trajet** en fonction du vent et du courant.

Ce « voyage » sera jalonné par le repérage de points caractéristiques identifiés lors de la préparation sur une carte (du départ jusqu'à votre destination) facilement identifiables sans confusion possible ou ambiguïté en cours de route sans oublier les abris.



L'analyse d'un dossier météo complètera cette préparation et déterminera sa faisabilité...

2 - LE CHEMINEMENT consiste à suivre à vue ces repères.

La navigation ne veut pas dire pas simplement se repérer dans l'espace à un instant précis par l'utilisation de cartes, mais c'est aussi et principalement aller d'un point à un autre en suivant les repères pris sur la carte, en prévoyant la trajectoire future, en appliquant des corrections : altération de cap, modification de la vitesse, gestion d'une dérive en fonction du vent rencontré.

IMPORTANT : si vraiment les conditions météo sont médiocres et à risques, interrompez la navigation, ne serait-ce que provisoirement, soit en faisant demi-tour avant de vous retrouver dans une galère, soit en prenant l'option d'un déroutement vers un abri. **Le jusqu'au boutisme se termine à 99,99 % par un accident et vous ne serez peut-être plus de ce monde pour raconter l'aventure....**

LES ALIGNEMENTS

Exemple : Rejoindre la plage devant le repère (B)

Viser le point B sera le temps le plus court (moins de fatigue) si aucun effet (courant, vent) ne vient perturber la navigation !



Pour s'en rendre compte et s'adapter il est nécessaire de prendre un alignement :
Ex : 2 points fixes
A avec le point **B**
ARRETER DE PAGAYER



Si les 2 repères ne s'alignent plus, s'écartent à gauche ou à droite on **dérive**.
Ici le repère A s'écarte vers la droite



Il est alors nécessaire de compenser en prenant un angle qui nous permette de maintenir visuellement l'alignement des deux repères pour parcourir le moins de route possible, cela allongera le temps pour arriver : un angle de 45° le multiplie par 2.

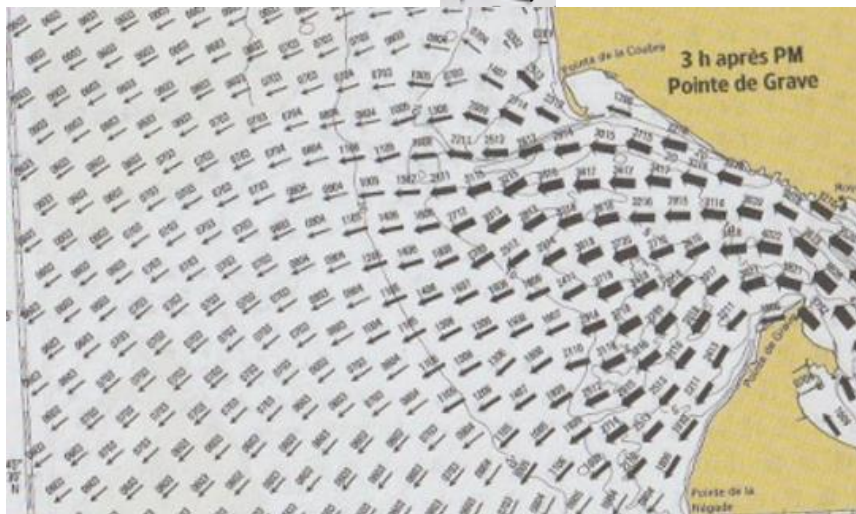
LES COURANTS

ALMANACH DU MARIN BRETON

Les courants sont représentés en fonction de l'heure de marée
La vitesse du courant est représentée par l'épaisseur du trait et matérialisée par 4 chiffres.

Les 2 premiers chiffres : 40 indiquent toujours la vitesse en dixièmes de nœuds pour un coefficient de 95. Ici 4 nœuds : ≈ 8 km/Heures * (Impossible à remonter !!)

Les 2 derniers chiffres : 22 indiquent toujours la vitesse en dixièmes de nœuds pour un coefficient de 45. Ici 2,2 nœuds : ≈ 4 km/Heures



Une application est aussi bien pratique sur le tel : Juzzy - Courants et marées
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.hellojuzzy.juzzy&hl=fr&pli=1>

LA METEO

SUR BOYARDVILLE	09h	10h	11h	12h
Prévisions établies à 06h00				
VENTS				
Vitesse du vent (nds)	9	9	8	8
Rafales (nds)	14	13	12	12
Direction du vent	160°	165°	175°	175°
VAGUES				
Mer totale (m)	0.3	0.3	0.4	0.5
Mer du vent (m)	0.1	0.1	0.2	0.2
Direction houle	275°	275°	275°	275°
Hauteur de houle (m)	0.3	0.3	0.4	0.4
Période de houle (sec)	10	10	10	10
Longueur vague (m)	174	177	170	165
T° Mer (°C)	14	14	15	15

METEO

Temps				
Nuage haut (%)	45	60	50	40
Nuage moyen (%)	35	60	50	40
Nuage bas (%)	35	60	-	-
Quantité de précip (mm)	0.4	-	-	-
Risque orageux (%)	-	-	-	-
T° de l'air (°C)	14	14	15	16
T° ressentie (°C)	10	11	14	16

Le bulletin météo diffusé (ici Météo Consult) nous donne tous les renseignements nécessaires avant une sortie (mise à jour toutes les 3h) le vent, la hauteur des vagues, la hauteur de houle, le risque orageux et la température sont les éléments à ne pas négliger.

Il n'est pas superflu de l'associer avec un bulletin pour les surfeurs (windsurf). Si cela est bon pour les surfeurs cela l'est moins pour les kayakistes en promenade ! A moins de dédier la sortie à une séance surf ; auquel cas il vaudra mieux appréhender la sortie avec des kayaks plus manœuvriers ou des engins dédiés à cette activité. Ou peut aussi aller faire quelques surfs en passant sur le spot avec les kayaks de mer

VHF. 3 fois par jour sur le canal 16 une annonce d'un bulletin météo est faite. La diffusion se fait sur un autre canal (généralement 79 ou 80). Il suffit de basculer sur le canal annoncé pour écouter. Lorsque le vent atteint la force 7 (ou plus) pour une zone côtière, un **BMS** (Bulletin Météo Spécial peut être diffusé sur le canal 16, précédés d'un message de SÉCURITÉ. Si un BMS est annoncé : on se dirige immédiatement vers un abri. Il est judicieux d'avoir toujours sa VHF en veille sur ce canal.

LE VENT

DEGRES BEAUFORT	VITESSE DU VENT EN NOEUD EN KM/H	HAUTEUR VAGUES EN METRES	TERMES DESCRIPTIFS	EFFETS DE MER	EN KAYAK
0	< 1	< 1	0	Calme	Huile
1	1 à 3	1 à 6	0 - 0,10	Très légère brise	Ridée
2	4 à 6	6 à 12	0,10 - 0,50	Légère brise	Vaguelettes
3	7 à 10	13 à 20	0,50 - 1,25	Petite brise	Peu Agitée, pts. moutons
4	11 à 16	21 à 30	1,25 - 2,50	Jolie brise	Le kayakiste de niveau moyen cherche un abri
5	17 à 21	31 à 39	2,50 - 4	Bonne brise	Vagues modérées à fortes, moutons, quelques embruns
6	22 à 27	40 à 50	4 - 6	Vent frais	Remonter au vent est pénible
7	28 à 33	51 à 62	6 - 9	Grand frais	Kayakiste très fort et expérimenté avec du matériel à toute épreuve !
8	34 à 40	63 à 74	9 - 14	Coup de vent	Groses, lames déferlantes
9	41 à 47	75 à 87	>14	Fort coup de vent	Le même kayakiste peut encore résister dans des eaux abritées...
10	48 à 55	87 à 102		Tempête	Groses, lames déferlantes
11	56 à 63	103 à 117		Violente tempête	Aucun secours à espérer, lutte pour la survie
12	64 et +	118 et +		Ouragan	Les embruns obscurcissent la vue, on ne voit plus rien S.O.S. (Save Our Souls /Ship)

EFFET DU VENT

Le vent augmente ou diminue la vitesse de déplacement en fonction de sa direction : secteur traversier, arrière ou de face.

Le vent traversier provoque une dérive du kayak. Dans ce cas on applique une correction de cap égale à la valeur de la dérive. On oriente le nez du kayak toujours du côté d'où vient le vent.

- La dérive est l'écart entre la route suivie et le cap.

LES COURANTS

EFFET DU COURANT MAREE

Règle des 45/90

A la fin de la première heure le courant a 45% de sa puissance et 90% à la fin de la deuxième heure.

SUR UNE CARTE

Référence : BM La Rochelle

Heures	Position géographique	A	B	C
		46° 07,7'N 1° 15,1'W	46° 06,5'N 1° 25,2'W	46° 02,5'N 1° 14,2'W
Avant Basse Mer	Directions en vive-eau (degres)	-6 298	0,2 0,2	089 0,1 0,3
	(rouds)	-5 269	0,7 0,1	269 0,5 0,1
	(rouds)	-4 242	1,4 0,3	269 1,3 0,2
	Directions en morte-eau	-3 236	1,6 0,7	264 2,1 0,6
	(rouds)	-2 231	1,7 0,8	269 2,4 0,9
	(rouds)	-1 229	1,5 0,9	275 1,8 1,0
Basse Mer	Directions en vive-eau	0 228	0,9 0,8	321 0,4 0,7
	(rouds)	+1 342	0,4 0,6	070 1,6 0,2
	Directions en morte-eau	+2 022	1,5 0,1	074 2,1 0,6
	(rouds)	+3 029	1,5 0,6	077 1,6 1,0
	Directions en morte-eau	+4 033	0,9 0,9	080 1,2 0,8
	(rouds)	+5 031	0,5 0,5	079 0,8 0,6
	Directions en morte-eau	+6 345	0,2 0,3	078 0,3 0,4

D	E	F	G
45° 52,3'N 1° 20,0'W	45° 48,0'N 1° 21,6'W	45° 43,2'N 1° 19,2'W	45° 47,7'N 1° 13,5'W
249	0,0 0,3	138	0,3 0,2
250	0,3 0,0	-	0,0 0,2
250	0,7 0,2	217	0,5 0,0
250	1,2 0,3	248	0,8 0,2
250	1,1 0,6	274	1,4 0,4
250	0,8 0,6	301	0,7 0,7
257	0,6 0,4	000	0,8 0,4
287	0,3 0,3	024	1,5 0,4
334	0,7 0,2	041	1,1 0,7
337	0,7 0,3	066	0,8 0,7
251	0,2 0,4	080	0,7 0,4
200	0,5 0,1	089	0,5 0,4
190	0,1 0,3	130	0,3 0,3

Nota : Au point $\diamond$ BM +1 la direction est de 226° en morte-eau

Repère du courant sur la carte

Heure de marée

Direction du courant

Vitesse du courant en noeud en période de vives eaux coef. >70

Vitesse du courant en noeuds en période de Mortes eaux coef. < 70



En période de vives eaux au repère G à la 3^e heure de jusan Le courant aura un cap au 235 une vitesse de 5km/heure environ