



PAGAYE SALÉE

Numéro 44 - mai 2014

Bulletin d'information de
PAGAYEURS MARINS

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



PAGAIE SALÉE

Numéro 44 - février 2014

Bulletin d'information de
PAGAYEURS MARINS

Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

DANS CE
NUMÉRO :

Éditorial du Président	1
Brèves	2
JORF D240 du 13 mai 2014	3
Argumentaire de PM	6
Notes de la réunion du 29 janvier 2014	7
D240	9
Salon Nautique d'Arcachon	11
Hommage à Jean-Paul GENDRY	12
Formulaire d'adhésion à PM	12
Absence de PM sur les forums	14

Éditorial,

A la lecture de ce Pagaies Salées vous y trouverez un hommage à notre ami Jean-Paul GENDRY qui nous a quitté subitement.

Outre le clin d'œil à notre ami ce PS est principalement consacré à la refonte de la D240.

Sur ce sujet vous trouverez :

- La parution du 13 mai 2014 au JORF,
- Un explicatif,
- Les modifications concernant les kayakistes de mer,
- Notes de la réunion du 29 janvier 2014 au siège de la DAM.

Pourquoi ces notes ? uniquement pour mettre en avant notre rigueur dans notre mode de fonctionnement.

Après plus d'une année nous sommes arrivé au terme de cette refonte. Lors de cette refonte qui a centralisé une grande partie de notre temps et de notre énergie il a fallu aussi faire face (répondre) à de nombreux messages négatifs qui allaient jusqu'à mettre en cause l'utilité de notre association.

Ne pas oublier "toute personne qui se permet de critiquer un bénévole devrait être capable de le remplacer".

A ce sujet vous trouverez aussi à la page 14 un article sur "présence ou absence de Pagayeurs Marins sur les forums".

Enfin après de nombreux mois de fermeture notre site devrait être d'ici quelques jours de nouveau opérationnel.

Christian MAGRÉ



Pagaie Salée n° 44

Tous droits de reproduction réservés

www.pagayeursmarins.org

Responsable de publication : Christian MAGRÉ - La Maladrie - 44410 HERBIGNAC

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 14

Brèves PS44

1) Remorque de vélo

La société artisanale Dromach, fraîchement créée faisait son premier Nautic. Des remorques typées kayak mais aussi planches diverses, construites en acier galvanisé permettent d'emmener son kayak ou canoë derrière son vélo. Tout autre problème peut être étudié par cet artisan au service du transport léger. www.dromach.com



2) Nautic 2014

Nautic 2014. Pagayeurs Marins est inscrit pour l'édition du 5 au 14 décembre 2014. Il est nécessaire de déjà penser à l'organisation des permanences. Les bonnes volontés seront les bienvenues pour assurer notre présence pour ces dix jours de salon.

Les associations affiliées à Pagayeurs Marins peuvent aussi laisser des documentations pour se faire connaître. Il est également cherché des solutions d'hébergement gratuit ou très peu cher (les frais ne sont pas défrayés pour les permanenciers). Pour indiquer votre souhait de participation et/ou plus de renseignements : odaquentin@sfr.fr

BÉNÉVOLES...
ET VOUS?



3) Sécurité feux à diodes

Odeoflare : Dans sa version mk 3 ce feu à diodes possède la puissance des feux à main et une autonomie de six heures ; il peut également émettre le signal SOS en visuel. N'étant malheureusement pas homologué Solas, Il ne peut rester qu'un complément de grande qualité aux feux à main. Odeoflare.vaima.eu



4) Esquimautage

Celtic Rolling Club-Esquimautage Groenlandais

Un nouveau site sur l'esquimautage : <http://www.esquimautage-groenlandais.fr/> lancé par des passionnés dont Yann Guillou

5) Rencontres du Golfe du Morbihan

Ne pas oublier les rencontres du Golfe qui auront lieu les 24 et 25 mai sur le port de Larmor

Baden
(Affiche en quatrième de couverture).





JORF n°0110 du 13 mai 2014 page 7924

texte n° 6

ARRETÉ

Arrêté du 28 avril 2014 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé)

NOR: DEVT1407551A

Publics concernés : plaisanciers.

Objet : modifications de la division 240 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : les modifications apportées concernent la définition des engins de plage et les conditions d'utilisation et d'approbation des embarcations mues par l'énergie humaine.

Il est également apporté une modification concernant les conditions d'utilisation des engins à sustentation hydropropulsées.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).
La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le [décret n° 84-810 du 30 août 1984](#) modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'avis de la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance en date du 18 mars 2014,

Arrête :

Article 1

A l'article 240-1.02 « Définitions » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, le point 3 est remplacé par :

« Sont considérés ainsi :

- les embarcations propulsées par une machine d'une puissance inférieure à 4,5 KW et dont la longueur de coque ne dépasse pas 2,50 mètres ;
- les embarcations propulsées par l'énergie humaine dont la longueur de coque est inférieure à trois mètres cinquante ou qui ne satisfont pas aux conditions d'étanchéité, de stabilité et de flottabilité du point 7 de l'article 240-2.09. »

La définition suivante est ajoutée :

« 8. Planche à pagaie (Stand Up Paddle Board) : planche, sur laquelle le pratiquant se tient debout, propulsée et dirigée au moyen d'une pagaie. »

Article 2

A l'article 240-1.02 « Définitions » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, le point 7 est remplacé par :

« 7. Embarcations propulsées par l'énergie humaine autres que les engins de plage : elles comprennent notamment les avirons de mer, canoës, pirogues et les kayaks de mer. Le kayak de mer est doté d'un dispositif intégré ou solidaire de la coque permettant le calage du bassin et des membres inférieurs. »

Article 3

A l'article 240-2.09 « Flottabilité, stabilité et franc-bord minimal » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, le point VII est remplacé par :

« VII. — Les embarcations propulsées par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage doivent répondre aux exigences suivantes :

- les parties exposées aux intempéries évacuent en permanence par gravité l'eau reçue, l'embarcation est

alors considérée comme autovideuse ;

— si la structure de l'embarcation ne répond pas à l'alinéa précédent, le flotteur peut être rendu étanche au moyen d'une jupe assujettie à l'utilisateur et de bouchons de trappes étanches reliés à la coque ;

— les embarcations disposent d'une ou de plusieurs réserves de flottabilité leur permettant de flotter avec la charge maximale admissible en cas d'envahissement total du flotteur ;

Dans ce cas, la flottabilité résiduelle nécessaire est assurée par une combinaison de la flottabilité des matériaux de la structure, de volumes de flottabilité gonflés en permanence, de mousse à cellules fermées ou de compartiments étanches.

Un compartiment est considéré étanche s'il n'existe aucune ouverture dans la coque, le pont et le cloisonnement interne qui permette à l'eau d'y pénétrer. Un compartiment dans lequel est pratiqué une ouverture est considéré étanche si cette ouverture peut être obturée par une trappe d'étanchéité solidaire à la coque conforme au degré minimal d'étanchéité niveau 2 de la norme EN ISO 12216 ;

— cette flottabilité résiduelle est vérifiée en eau douce, et par vent et hauteur de vague nuls, en remplissant complètement l'embarcation d'eau, y compris les compartiments qui ne sont pas étanches, puis en la chargeant de gueuses d'une densité égale ou supérieure à 7, à raison de 15 kg par personne pouvant être embarquée et 1,5 kg simulant le matériel d'armement et de sécurité. Les gueuses se trouvent, lors de l'essai, aux emplacements des masses qu'elles simulent ;

Lors de cette vérification, après envahissement, la partie la plus haute de la structure doit émerger d'au moins de 2 cm. De plus, les stabilités transversale et longitudinale restent positives ;

— les engins gonflables doivent satisfaire à ces conditions avec la chambre à air de plus grand volume complètement dégonflée. »

Article 4

A l'article 240-3.03 « Limitations des conditions d'utilisation » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, les points I, II et III sont rédigés de la manière suivante :

« I. — Effectuent des navigations à une distance d'un abri n'excédant pas 300 mètres :

— les engins de plage, cette navigation est obligatoirement diurne ;

— les annexes (leur navire porteur est considéré comme un abri).

II.-Des navigations diurnes et à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles :

— les véhicules nautiques à moteurs ;

— les planches à voile et planches aérotractées ;

— les embarcations propulsées principalement par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage, si consécutivement à un chavirement, un dispositif permette au pratiquant :

— de rester au contact du flotteur ;

— de remonter sur l'embarcation et repartir, seul ou le cas échéant avec l'assistance d'un accompagnant.

III.-Effectuent des navigations diurnes à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles :

— les embarcations propulsées principalement par l'énergie humaine visées au II du présent article, à l'exception des planches à pagaie, aux conditions suivantes :

— effectuer cette navigation à deux embarcations de conserve minimum ;

— disposer pour chaque groupe de deux d'un émetteur/ récepteur VHF d'une puissance minimale de 5W, étanche, qui ne coule pas lors d'une immersion, et accessible en permanence par le pratiquant.

Toutefois, une telle navigation peut être réalisée à une seule embarcation si le pratiquant est à une association déclarée pour cette pratique et emporte un émetteur/ récepteur VHF conforme à l'alinéa précédent. »

Article 5

A l'article 240-3.03 « Limitations des conditions d'utilisation » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, au point IV. 3, le mot : « intégrale » est supprimé.

Article 6

La directrice des affaires maritimes est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 28 avril 2014.

Pour la ministre et par délégation : La directrice des affaires maritimes,

R. Bréhier



JORF n°0110 du 13 mai 2014 page 7925

texte n° 7

ARRETÉ

**Arrêté du 28 avril 2014 modifiant l'arrêté du 8 avril 2009
relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer**

NOR: DEVT1404454A

Publics concernés : pratiquants du kayak de mer.

Objet : modification du champ d'application de l'arrêté du 8 avril 2009.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : la modification apportée ne rend plus obligatoire l'immatriculation des kayaks et des embarcations mues par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage. En revanche, pour une navigation au-delà de 2 milles d'un abri, l'immatriculation reste obligatoire pour ces flotteurs.

Références : l'arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le [décret n° 2009-393 du 8 avril 2009](#) fixant les marques d'identification des navires de plaisance en mer ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'arrêté du 30 novembre 1999 relatif à l'immatriculation des navires de plaisance en eaux maritimes ;

Vu l'arrêté du 8 avril 2009 relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer,

Arrête :

Article 1

Le point 1 de l'article 2 est modifié comme suit :

« Voilier : tout navire dont la voilure constitue le mode de propulsion principal au sens de la division 110 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé. »

Le point 4 de l'article 2 est modifié comme suit :

« Embarcation propulsée par l'énergie humaine : embarcation dont le mode de propulsion exclusif ou principal est l'énergie humaine lorsqu'elle n'est pas considérée comme un engin de plage. »

Le point 5 de l'article 2 est remplacé par :

« Toute embarcation propulsée par l'énergie humaine qui effectue des navigations à moins de 2 milles d'un abri est dispensée de l'obligation d'immatriculation. Toutefois, lorsque le propriétaire le souhaite, il reste possible de l'immatriculer. »

Le point 6 de l'article 2 est remplacé par :

« Annexe : au sens du présent arrêté, embarcation pouvant ne pas avoir d'immatriculation propre et utilisée à des fins de servitude à partir d'un navire porteur. »

Article 2

Le second alinéa du point 1 de l'article 4 est modifié comme suit :

« Toute embarcation propulsée par l'énergie humaine, lorsqu'elle est immatriculée, porte son numéro d'immatriculation visible à l'intérieur depuis l'emplacement normal en navigation du rameur ou du pagayeur. »

Article 3

Les dispositions de l'article 9 sont remplacées par la disposition suivante :

« Toute embarcation propulsée par l'énergie humaine, lorsqu'elle est immatriculée, est dispensée du port de marques d'identification externes. »

Article 4

La directrice des affaires maritimes est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 28 avril 2014.

Pour la ministre et par délégation : La directrice des affaires maritimes, R. Bréhier

En ce qui concerne la navigation solitaire entre 2 et 6 MN, la volonté de l'Administration était très clairement de supprimer purement et simplement cette possibilité.

Seul Pagayeurs Marins a opposé à cette volonté d'interdiction totale des arguments relatifs à la compétence des kayakistes qui ont paru recevables.

L'administration a souhaité, dans un 1^{er} temps, que seule une affiliation à une Fédération délégataire permette une navigation solitaire.

C'est, dans un second temps, sur proposition de PM, que l'Administration a accepté d'élargir cette possibilité aux membres d'associations.

PM par ses actions pour la défenses des prérogatives des kayakistes marins a obtenu par sa fermeté et son opiniâtreté le maintien de la liberté de naviguer seul entre 2 et 6 MN d'un abri et c'est bien là l'essentiel.

D'autre part Pagayeurs Marins a récusé la proposition de réserver cette possibilité à l'obtention d'un examen et/ou d'un diplôme.

Le texte concernant l'immatriculation a été fait en dehors de la Commission.



Réunion à la Direction des Affaires Maritimes

Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques du 29 janvier 2014

Relevé de notes

PPM CR 14 01 PL

Représentaient la DAM : Hervé GOASGUEN, Philippe GAUDIN et Frédéric GARNAUD
Représentaient Pagayeurs Marins : Christian MAGRÉ, Georges COLLÉTER et Pierre LOISELET
Etaient représentées :
L'ENVSN : Michel BAZILE
La FFCK : Pierre-Alain POINTURIER
La FIN : Grégoire DOLTO
Le CSNPSN : Antoine PICHON

En introduction à la réunion, la DAM fournit quelques chiffres :

Nb de kayaks immatriculés : 15 855

Nb de sauvetages en 2013 : 270

% de sauvetages dans la bande des 300m : 25%

% de sauvetages en dehors de la bande des 300m : 65%

Nb de personnes impliquées : 133

Motifs interventions : chavirements : 45 - en dérive : 45 – incertitude : 40 – fausses alertes : 24

Sur question des participants, la DAM indique ne pouvoir donner plus de précisions sur les interventions en dehors de la bande des 300m (bande des 2 milles, des 2 à 6 milles ...etc.) ni sur les caractéristiques des embarcations concernées (kayaks de mer, sit on top, engins de plage divers etc)

Donc, si ces chiffres ont le mérite d'exister, ils ne fournissent pas d'informations complémentaires sur l'accidentologie des kayaks de mer stricto sensu.

Il est procédé ensuite à une relecture des projets de modification de la D240.

Proposition article 240-1.02

-Alinéa 2 : (« les embarcations propulsées uniquement par l'énergie humaine... ») débat sur le maintien d'« uniquement » ou de son remplacement par « principalement ».

PM fait observer que des kayakistes utilisent une voile d'appoint.

La DAM argumente sur le fait que le mot uniquement est par référence aux circulaires européennes (celles-ci ont exclu de leur champ d'application les embarcations exclusivement propulsées par l'énergie humaine qui ont été réintégrées sous cette appellation dans la réglementation française).

Au terme du débat, il est convenu de maintenir le terme « uniquement » dans le projet de l'article 240-1.02, car consacré à la définition des engins de plage.

-petit 2 : PM rappelle avoir demandé l'ajout de « l'engin est auto videur et l'étanchéité des trappes d'accès sont conformes à la norme ISO 12216 annexe D. »

La DAM considère que cette précision pourrait être apportée dans le cadre de l'art. 240-2,09

-petit 3 : la proposition de texte prévoit : « L'engin est doté d'un dispositif intégré ou solidaire à la coque permettant le calage du dos et des membres inférieurs. Cette condition n'est pas exigée sur les stand-up paddle boards ». Sur insistance vive de la FFCK, il est rajouté que le calage ne concerne pas non plus « les embarcations à balancier » pour tenir compte du développement des « outriggers » et des pirogues de type polynésien dans lesquelles le pagayeur est à genoux.

Proposition article 240-3.03

Cet article concernant les embarcations effectuant des navigations au-delà des 300m, il est convenu de remplacer «embarcations mues uniquement par l'énergie humaine» par «principalement mues par l'énergie humaine ».



Le débat porte ensuite essentiellement sur le dernier paragraphe du III (projet DAM : *«toutefois une navigation à une embarcation jusqu'à 6 NQ peut être autorisée pour un couple kayak/kayakiste déclaré à une fédération délégataire»*). PM demandait l'ajout de *«ou association de kayaks de mer»*).

La DAM précise avec fermeté qu'il ne peut être question que cette déclaration soit faite aux affaires maritimes.

La DAM demande ensuite en priorité l'avis du représentant de la FFCK.

Celui-ci rappelle que la FFCK considère que le kayak doit faire l'objet d'une formation. Il estime que pour aller au-delà de 2 milles, il faut un apprentissage spécifique.

Il admet néanmoins qu'il y a des kayakistes compétents non membres d'une fédération kayakiste.

Il observe que la délégation attribuée à la FFCK est renouvelable tous les 4 ans et que l'agrément dont elle bénéficie porte plus particulièrement sur la compétition. Il considère que cela ne permettrait pas à la FFCK de recueillir les déclarations pour une activité qui ne rentre pas dans ses actions prioritaires.

Il indique que les présidents de club seraient hostiles à accueillir ces déclarations, car ils pensent qu'on pourrait les accuser d'imposer une adhésion aux déclarants.

Il admet que l'armement réuni par un kayakiste pour aller à plus de 2 milles laisse présumer la connaissance et une expérience de la navigation.

La question des pagaies de couleur lui étant posée et suggérée, il répond que ce système mis en place par la FFCK n'a pas été conçu dans cette optique.

PM, appelé à s'exprimer seulement après la FFCK, rappelle sa proposition d'ajout de déclaration possible à une association autre que la FFCK.

A noter dans le débat qui s'instaure ensuite, le représentant de la FIN rappelle son hostilité à un traitement spécifique pour les kayaks de mer par rapport aux autres embarcations.

Il ressort que si la DAM est farouchement opposée au principe d'une déclaration à l'administration, et favorable à une limitation à 2 milles, elle n'est néanmoins pas opposée à la recherche d'un consensus permettant néanmoins la possibilité de naviguer seul au-delà de 2 milles.

Ce consensus s'est finalement fait sur le principe que des adhérents à une fédération ou une association disposaient par ce biais d'informations techniques leur permettant d'effectuer raisonnablement des navigations au-delà de 2 milles en solitaire.

C'est la raison pour laquelle le texte finalement retenu est *«toutefois une navigation à une seule embarcation jusqu'à 6 milles nautiques peut être réalisée par un adhérent à une association déclarée pour cette pratique.»*

Au cours de la réunion, ont été également examinées des projets de modifications apportées à apporter aux articles 240-1,02 et 240-2,09. A noter essentiellement que, malgré les éléments apportés au cours de la discussion, la DAM a, après la réunion, présenté un nouveau texte prévoyant la vérification de la flottabilité de l'embarcation complètement remplie, *«y compris les cavités obturées par des bouchons de trappe amovibles»*.

Cet ajout postérieur n'a pas fait l'objet ni d'une discussion ni d'une approbation en réunion et doit donc être contesté.

A noter également qu'il avait été convenu lors de la discussion de l'article 240-1,02 que la référence pour l'étanchéité des trappes à la norme ISO 12216 degré 2 annexe 2 serait ajoutée à l'article 240-2,09, ce qui a été omis dans le texte préparé par la DAM après la réunion.



Pierre LOISELET 30/01/2014

Condensé de la D240 suite à publication au JORF du 13 mai 2014
Applicable au 14 mai 2014

Article 240-1,02 Définitions	3- Engins de plage : sont considérés ainsi : - Les embarcations propulsées par une machine d'une puissance inférieure à 4,5 kw et dont la longueur de coque ne dépasse pas 2,50 m. - Les embarcations propulsées par l'énergie humaine dont la longueur est inférieure à trois mètres cinquante ou qui ne satisfont pas aux conditions d'étanchéité, de stabilité et de flottabilité du point 7 de l'article 240-2.09
Article 240-1,02 Définitions	16- Navire auto-videur : navire dont les parties exposées aux intempéries peuvent en permanence évacuer par gravité l'eau accumulée. Sont
Article 240-2,09 Flottabilité, stabilité et franc-bord minimal	VII. les embarcations propulsées par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage doivent répondre aux exigences suivantes : Les parties exposées aux intempéries évacuent en permanence par gravité l'eau reçue, l'embarcation est alors considérée comme autovideuse ; Si la structure de l'embarcation ne répond pas à l'alinéa précédent, le flotteur peut être rendu étanche au moyen d'une jupe assujettie à l'utilisateur et de bouchons de trappes étanches reliés à la coque ; Les embarcations disposent d'une ou de plusieurs réserves de flottabilité leur permettant de flotter avec la charge maximale admissible en cas d'invasion totale du flotteur ; Dans ce cas la flottabilité résiduelle nécessaire est assurée par la combinaison de la flottabilité des matériaux de la structure, de volumes de flottabilité gonflés en permanence, de mousse à cellules fermées ou de compartiments étanches. Un compartiment est considéré étanche s'il n'existe aucune ouverture dans la coque, le pont et le cloisonnement interne qui permette à l'eau d'y pénétrer. Un compartiment dans lequel est pratiquée une ouverture est considéré étanche si cette ouverture peut être obturée par une trappe d'étanchéité solidaire à la coque conforme au degré minimal d'étanchéité niveau 2 de la norme EN ISO12216. Cette flottabilité résiduelle est vérifiée en eau douce, et par vent et hauteur de vague nuls, en remplissant complètement l'embarcation d'eau, y compris les compartiments qui ne sont pas étanches, puis en la chargeant de gueuses d'une densité égale ou supérieure à 7, à raison de 15 kg par personne pouvant être embarquée et 1,5 kg simulant le matériel d'armement et de sécurité. Les gueuses se trouvent, lors de l'essai, aux emplacements des masses qu'elles simulent ; Lors de cette vérification, après envahissement, la partie la plus haute de la structure doit émerger d'au moins 2 cm. De plus, les stabilités transversale et longitudinale restent positives ; Les engins gonflables doivent satisfaire à ces conditions avec la chambre à air de plus grand volume complètement dégonflée.

Article 240-3,03

Limitation des conditions d'utilisation

I. Effectuent des navigations à une distance d'un abri n'excédant pas 300 mètres

-les engins de plage, cette navigation est obligatoirement diurne ;
les annexes (leur navire porteur est considéré comme un abri)

II. des navigations diurnes et à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles:

- les véhicules nautiques à moteurs,
- les planches à voile et planches aérotractées,
- les embarcations mues principalement par l'énergie humaine qui ne sont pas des engins de plage, si consécutivement à un chavirement, un dispositif permette au pratiquant :
 - de rester au contact du flotteur,
 - de remonter sur l'embarcation et repartir, seul ou le cas échéant, avec l'assistance d'un accompagnant.

III- Effectuent des navigations diurnes à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles :

Les embarcations propulsées principalement par l'énergie humaine visées au II du présent article, à l'exception des planches à pagaie aux conditions suivantes peuvent effectuer une navigation diurne à une distance n'excédant pas 6 milles d'un abri aux conditions suivantes :

- effectuer cette navigation à deux embarcations de conserve minimum ;
- disposer pour chaque groupe de deux d'un émetteur/ récepteur VHF d'une puissance minimale de 5 watt, étanche, qui ne coule pas lors d'une immersion, et accessible en permanence par le pratiquant,

Toutefois, une telle navigation peut être réalisée à une seule embarcation si le pratiquant est à une association déclarée pour cette pratique et emporte un émetteur/récepteur VHF conforme à l'alinéa précédent.





Salon nautique d'Arcachon

Le premier salon nautique d'Arcachon se tenait les 26-27-28 Avril 2014. Comme Etel ou les journées du Golfe (Morbihan) ces manifestations de proximité prennent un essor fort intéressant car proches des lieux de pratique et bien souvent avec des essais ou démonstrations sur l'eau.

Accueillie sous la tente de l'UNAN, l'AST dont Jean-Pierre Lesage fait partie du bureau départemental représentait aussi Pagayeurs Marins. Avec lui, Doumé, Yvan, Jacques S, Pierre D, Mimi, Jany, André L assuraient la permanence et l'information.

Merci à eux.



Hommage de Pagayeurs Marins à Jean Paul GENDRY

Jean Paul ne s'est pas réveillé le 17 janvier 2014 dans la yourte qu'il avait construit et habitait à Saint Martin des Champs dans la Manche. Son père qui lui rendait visite l'a trouvé mort, après avoir été intoxiqué par les émanations de gaz de son nouveau poêle à bois installé en remplacement de son fourneau en terre. Il avait 46 ans.

Excellent kayakiste, ayant réalisé de nombreux exploits très engagés « POLO » était connu et estimé de tous dans notre petit monde du kayak de mer. Beaucoup d'entre nous entendent encore résonner son rire sonore si accueillant et chaleureux.

Il a été Secrétaire de Pagayeurs Marins pendant un an en 2005, fonction qu'il a voulu quitter car il ne disposait plus des outils informatiques nécessaires pour accomplir cette tâche.



Jean Paul passionné de kayak

Dès l'âge de 6 ans, Jean Paul a commencé à pagayer avec son père et à partir de 9 ans au club de Condé sur Vire, en eau vive, en eau plate, en polo et suite logique en compétitions. Son engagement, sa persévérance, la force de son entraînement lui permettent de gagner de nombreuses médailles. Pour s'engager plus encore, il change de club pour aller à celui de Thury Harcourt.

Il choisit de vivre sa passion du kayak en allant en section Sports Etudes au Lycée Malherbes à Caen. Il passe le Brevet d'Etat kayak, mais aussi le BAFA pour encadrer des jeunes et leur transmettre ses connaissances du kayak.

Il continue sa formation et obtient une licence en « *Sciences et techniques, activités physiques et sportives* »

De 1995 à 1998 il est le permanent, animateur du club de Thury –Harcourt dont il développe les activités et participe aux compétitions. Il s'engage dans les structures régionales notamment pour généraliser des actions de formation à la sécurité et organiser de nouvelles compétitions dont une nationale de polo.

Disponible parce que son contrat de travail n'a pas été renouvelé début 1999, il se lance le défi de réaliser un tour du littoral de France en kayak « Sampolo1999 » de Bray Dune (Nord) à Menton (Alpes Maritimes).

Ses objectifs sont, comme il les rappelle dans son livre :

- de découvrir le littoral Français en autonomie (avec Traversées Aller de la Manche Cherbourg/Poolle et de la Méditerranée Antibes /Calvi et le tour de Corse)
- de faire connaître et aimer le kayak de mer
- de faire rêver et partager une expérience originale, en particulier auprès des jeunes
- d'aller à la rencontre de la famille et des amis dispersés
- de créer un espace de liberté pour les kayakistes expérimentés et référencés

Cinq mois de croisière en mer avec passage par le canal du Midi sont nécessaires pour réaliser son exploit sur un Belouga 1 de Plasmor.

A son retour il a écrit et édité à compte d'auteur « *Dans le Sillage de la mer* » (ce livre est épuisé), récit passionnant de ses joies, de ses nombreuses rencontres, de ses bonheurs et galères. Il y explique aussi la préparation sous tous les aspects, la sécurité d'une telle randonnée.



Il lance ensuite avec un ami la construction de l'*Alizé* très beau kayak en bois. Pour sa commercialisation il butte sur la concurrence sur un marché restreint où les offres sont multiples et abandonne ce projet lorsque son partenaire le quitte.

Il restaure alors une maison pour y accueillir pendant quelques temps des personnes en difficultés.

Pour se loger il construit alors une yourte et l'équipe notamment avec un splendide four à pain en terre servant aussi au chauffage et en bâtiment annexe, une salle de bain avec aussi son propre dispositif de chauffage au bois.



Jean Paul passionné de la nature et de la mer

Après son périple, l'écriture de son livre et son installation, Jean Paul se forme et devient Guide initiateur nature pour encadrer des marches et traversées de la Baie du Mont Saint Michel. Cette Baie, il la connaît bien depuis sa jeunesse y ayant pratiqué plusieurs activités. Il ne cessait de l'admirer, de la regarder, heureux d'y vivre

Il sera Guide pendant plusieurs années et constatant sa désapprobation avec les pratiques de certains confrères ne renouvellera pas son agrément.

Jean Paul passionné de vérité et de sincérité

Pacifiste mais toujours en quête de vérité, Jean Paul ne supportait pas les non dit, les faux arguments. Il s'est engagé et a lutté contre tout ce qui lui semblait inégal, injuste pour l'homme. Il écoutait, accueillait les paroles et réagissait à toute demande de « son prochain » sans juger.

Ses actes sont toujours en cohérence avec ses références, sans découragement.

Jean Paul passionné de générosité

Avec un sens élevé du devoir, le peu qu'il avait, il le partageait. Il voulait toujours aider sans rien attendre en retour si ce n'est sa paix intérieure. Il cherchait toujours ce qui ferait plaisir à l'autre, sans rien attendre en retour.

Jean Paul notre ami

La solitude t'a pesé. Tu acceptais ta situation sans te plaindre, sans te culpabiliser, toujours avec le même courage et la même force de caractère « *Tout est relatif* » disais-tu souvent et ajoutais « *Il faut savoir accepter la vie telle qu'elle est, sans bien ni mal* »

Jean Paul nous sommes fiers d'avoir reçu ton amitié.

Nous sommes bouleversés par ton décès que nous venons d'apprendre, mais nous ne sommes pas tristes car, Jean Paul, tu as su rester fidèle dans l'accomplissement de ta vérité, dans ta sincérité, exemple de fraternité, fidèle à ton engagement quoiqu'il t'en coûte. Tu ne t'es pas menti à toi-même. Tu t'es respecté.

Homme debout comme toujours face à la mer tu peux être fier comme nous le sommes de ta vie courageuse et combative

Guy et Yves

Le 26 février 2014

Pagayeurs Marins - Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

Bulletin d'adhésion 2014

Je soussigné, adhère à Pagayeurs Marins, Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer - en tant que (faire une croix dans la ou les cases choisie):

- 20€ - Praticant adhérent directement, 7 € pour le conjoint ou enfant *
 - 7€ - Praticant individuel en recherche d'emploi*
 - 25€ - Association (personne morale) + 7 €/personne si elle inscrit tous ses membres pratiquants*
 - 25€ - Association adhérent seulement en tant que personne morale *
 - 30€ Professionnels du kayak de mer (commerçant, constructeur, etc...)*
 - Supplément de 10€ - Pour recevoir le Pagaie Salée par envoi postal (quelle que soit la catégorie de cotisation)
- * y compris l'envoi numérisé du bulletin Pagaie Salée

Nom ou raison sociale :

Prénom : Date de naissance:...../...../.....

Adresse :

.....

Téléphone : Mobile : E.mail :

Club ou association dont je suis membre.....

Adresse

- Je désire recevoir imprimé **Pagaie Salée**, par envoi postal et je souscris la prestation correspondante de 10€
J'autorise la publication de mes coordonnées dans l'annuaire interne des membres de Pagayeurs Marins * Oui Non

Nota. Pagayeurs Marins est habilité à établir des certificats fiscaux pour les dons faits au-delà de la cotisation.

-Bulletin à compléter et envoyer, avec votre règlement par chèque à l'ordre de - **Pagayeurs Marins** »
Bernard Gingueneau, 15 Le Prunet St Roch 44160 PONCHATEAU Email : bingueneau@orange.fr
Ou par virement IBAN en précisant le nom du bénéficiaire et l'objet du virement - FR76 1558 9228 6604 9740 7384 044

Présence ou absence de Pagayeurs Marins sur les forums

Pagayeurs Marins a été interrogée à plusieurs reprises au sujet de son absence sur les forums de kayakistes, entre autres sur le sujet de la réglementation. Voici de façon non exhaustive quelques éléments de réponse:

Révision de la D240 maintenant « sortie » :

Pagayeurs Marins a suivi activement et au plus près ce point essentiel qui détermine de façon précise notre espace de liberté et nos obligations de navigation responsable. **Collégalement**, nous avons œuvré sur cette révision. Cela est abouti; çà été, pour nous, des dizaines de lectures, relectures, corrections, propositions, voire de défense mot par mot. Egalement, nous avons été présents à plusieurs réunions de synthèse à la Direction des Affaires Maritimes Mission de la Plaisance à Paris. Nous avons pris la juste mesure des groupes de pression qui avaient provoqué la remise en question de ce texte de qualité déjà durement acquis depuis juin 2000. -Nous avons consulté des clubs, des fabricants afin de recueillir aussi leurs avis, nous avons étudié les éléments des normes ISO, etc....

Nous sommes actifs dans le groupe de travail mené par l'ENVSN qui, à l'initiative de DAM, CSNPSN, rédige actuellement le livret du primo-acheteur en collaboration avec l'ENVSN, la FIN, la FFCK. Ce « petit Glénans »

Nous faisons des propositions basées sur l'expérience concrète de la randonnée, et vérifiées lors des essais de l'ENVSN à Quiberon. PM qui avait demandé des essais de carène et du couple kayak/pagayeur a été représenté par Georges Colleter. La première série avait sagement influencé les constructeurs et informé les potentiels acheteurs. La seconde série d'essais a renforcé, affiné ces mesures. Elle a aussi mis en évidence la compétence du couple Homme/Kayak; là aussi reconnaissance d'un concept défendu depuis fort longtemps par nos prédécesseurs, idem pour les calages.

Nous avons, vis à vis des instances de protection de l'environnement (PNM, Zones Natura, etc...) défendu et défendons toujours la halte de nuit surtout pour des raisons de sécurité. Là aussi représentation de PM par des bénévoles dans la plupart des régions aux réunions et élaboration de protocoles.

Nous avons participé à la défense juridique de la baie de Malleconche, ile d'Oléron, face à un immense projet de filières conchylicoles (succès) et défendons toujours le libre accès à la cale de Callelongue à Marseille.

Nous agissons et intervenons auprès des Affaires Maritimes sur des problèmes ponctuels de refus d'entrée de port aux kayaks immatriculés.

Nous sommes présents au Nautic depuis maintenant 10 ans, malgré un coût annuel contenu à 1500 euros, grâce au total bénévolat de nos membres.

Pagayeurs Marins, par éthique, ne s'«attaque» qu'à des problèmes mais jamais à des personnes. Nos sources sont fiables, vérifiées. C'est une condition «sine qua non» de notre crédibilité.

Nous assurons une «veille technologique, juridique».

Il faut bien comprendre qu'il nous est difficile, en tant que Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer, de répondre à des questions individuelles d'ailleurs bien souvent traitées sur la partie publique du site (malheureusement «hacké» pour l'instant, tout est mis en œuvre pour le rétablissement par nos bénévoles dévoués), la partie accessible uniquement à nos adhérents traite de sujets plus précis et un peu plus «frais».

Nous sommes à l'écoute et attentifs à toute question, quel que soit le média utilisé. Bien sûr, il est absolument normal qu'une critique positive soit exprimée correctement. Cependant nous ne nous reconnaissons en aucun cas le droit d'entrer dans un jeu de propos erronés que l'on nous prête, à la limite (maladroitement franchie dans certains cas) de la diffamation. Nous apprécions pleinement la présence et la qualité des propos émis par certains de nos adhérents (liberté et responsabilité sont là aussi bien naturellement) et de la plupart des «forumers».

L'exception au respect de la règle rappelée ci-dessus représente un très infime pourcentage qui doit être estimé à sa juste valeur.

Polémiques, remarques de mauvaise foi, attaques de personnes (y compris morales) ne peuvent qu'être stériles, inutiles et surtout génèrent une perte d'un temps précieux que nous n'avons pas pour œuvrer à nos actions de fonds pour tous.

PM NI 14 01 DQ

Daniel Quentin.

RENCONTRES KAYAKISTES DU GOLFE

24 -25 Mai 2014

Sur le port de Larmor Baden

ouvert à tous publics

Entrée libre

Organisation CKCV -RKM -CKCA

Clubs de Kayak du Golfe

FFCK

Pagayeurs Marins

Exposants

Fabricants et Revendeurs

Ateliers

Technique et sécurité

Sensibilisation

Faune Flore

Ostréiculture

Baptêmes

Essais Kayaks

Balades au fil de l'eau et circuits découverte



Présence Des Pink Dragon Ladies

Exercices avec la SNSM

Manifestation au profit de la SNSM