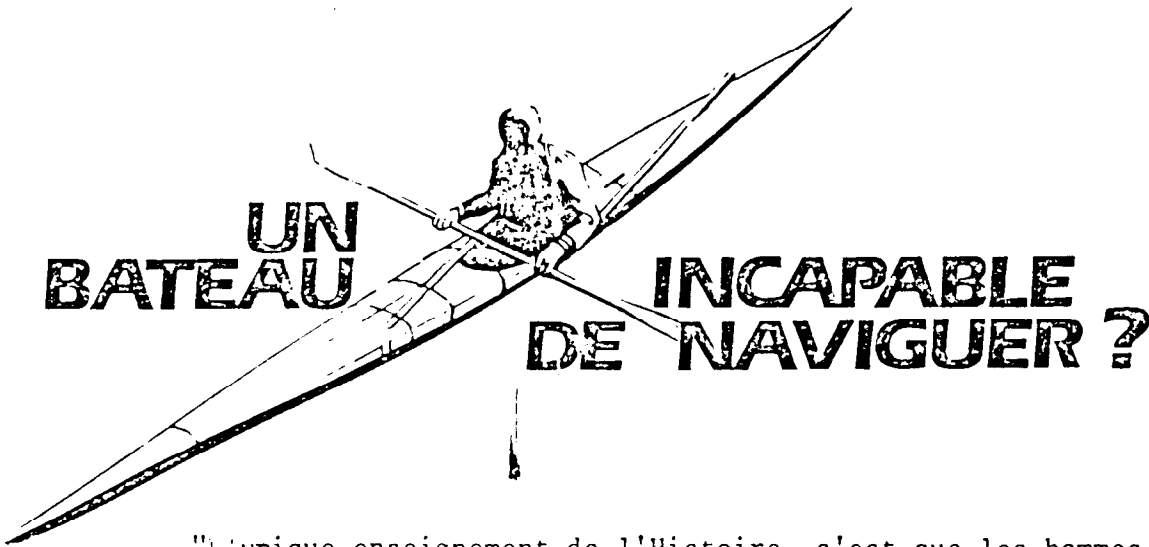


CK/mer, correspondance du Kayak de Mer, est une lettre de liaison préparée par les membres de l'association CK/mer, connaissance Kayak de mer, elle vise à permettre la réflexion sur le Kayak de Mer et la connaissance de la Mer par le Kayak. Envoyez vos textes à : 10, parc de la Bérengère, 92 210 Saint-Cloud. Re production autorisée, à condition de mentionner origine et adresse. Merci



"L'unique enseignement de l'Histoire, c'est que les hommes n'apprennent rien de l'Histoire".

Comment ne pas invoquer cette constatation du philosophe HEGEL à propos de la réglementation nautique française, dont l'origine remonte à 1962, toujours en vigueur, et qui définit le kayak comme un engin de plage impropre à une véritable navigation ? (1)

Incapable de naviguer, un bateau qui naviguait déjà il y a 4.000 ans ?

Un bateau parfaitement au point dès le départ, car on n'a guère réussi à le perfectionner en 4.000 siècles.

À l'origine, il était fait de peaux de lion de mer tendues sur une armature en os de baleine chevillés ; mais c'était déjà un canot ponté, étanche, armé à la pagaie double, et qui, se dit-il, ne différait guère de celui, en peau de phoque sur cadre de bois flotté, qui fit l'admiration des premiers navigateurs européens à se hasarder en Arctique et qui a subsisté jusqu'à nos jours.

(1) Le C.K.C.F. (canôe-Kayak club de France) fut un de ceux qui, à l'époque, exprimèrent leurs réserves. Jean Champéval, ancien président, et qui fut le maître à naviguer en mer de beaucoup d'entre nous, y consacra un éditorial de la Revue "LA RIVIÈRE". La RIVIÈRE a depuis, hélas, disparu dans le gros temps. Reprendra-t-elle jamais la mer ?

un bateau incapable de naviguer (suite)

Il est significatif que le NORKAPP, un des plus actuels des kayaks de raid d'aujourd'hui, ne soit pas autre chose que l'adaptation aux gabarits européens d'un modèle groenlandais authentique.

Certes, il y a eu des ethnologues pour présenter le kayak comme un bateau de lagon, d'estuaire ou de fjord, réservé aux beaux jours et aux eaux abritées.

Cela n'est vrai que pour certains modèles. Mais on a répertorié plus de 40 sortes de kayaks adaptés à des usages différents. Certains pour la haute mer ! Avec le leur, les Aléoutes pouvaient aller au large par n'importe quel temps, et avec n'importe quel vent. (1)

Les Aléoutes couvraient des distances considérables. Ils pouvaient rester 20 heures dans leur bateaux et se rendre d'un bout à l'autre de leur territoire qui s'étend sur 2.000 kilomètres

Le kayak, un engin de plage, dites-vous ? Pourquoi donc à chaque expédition polaire, l'explorateur CHARCOT en embarquait toute une flottille sur son "Pourquoi Pas" ? Et à quelle fin la Marine Nationale en fait-elle chaque année fabriquer de si importantes quantités ? Les mauvaises langues disent que les commandos aéroportés ne font pas joujou à 300 mètres d'un abri mais qu'ils sont régulièrement parachutés en pleine Méditerranée.

Oui, le kayak de mer, après une longue période d'indifférence en France, est appelé à renaître ; la Presse en parle et parfois le présente comme un sport nouveau qui aurait été inventé en 1981 par d'audacieux pionniers ayant imaginé d'affronter la mer avec une embarcation jusque là réservée à la rivière.

Formons le vœu que les informateurs aient davantage le souci de la vérité historique. C'est l'intérêt de notre sport. Le glorieux passé maritime esquimau fait partie de notre patrimoine et de nos atouts. C'est un des arguments indispensables pour faire prendre le kayak de mer au sérieux.

Le propos de CK/MER, n'est pas d'écrire l'histoire du kayak, mais de contribuer à la faire : une promotion inconsidérée serait dangereuse ; l'exemple inquiétant de la planche à voile est là pour nous donner à réfléchir. La prolifération désordonnée d'engins et d'amateurs entraîne des nuisances qui se retournent contre le sport lui-même. Souhaitons qu'elles nous soient épargnées et pour cela il nous semble essentiel que le kayak reste la chose des pratiquants eux-mêmes. A cette fin nous proposons un programme d'action en 3 points.

1. Concertation : ce point a été abordé dans le dernier numéro de CK/MER (un bateau qui voudrait bien exister).
2. Information : c'est-à-dire à la fois formation de cadres et de pratiquants et relations publiques (Media, Pouvoirs publics, autorités locales etc) sur le double thème :
 - .connaissance du kayak de mer
 - .connaissance de la mer par le kayak
3. Association : Il appartient à toutes les associations d'être vigilantes afin de ne pas laisser les intérêts financiers ou politiques faire la loi chez nous. Nous voulons rester maîtres à bord.

Qu'en pensez-vous ?

(*) ERRATUM: "NORDKAPP."

Guy CAEZ, secrétaire

(1) ROBERT-LAMBLIN (Joëlle), Le kayak aléoute, Paris 1980, Revue du Musée de l'Homme - Museum d'Histoire naturelle.

CK/mer est une association sans but lucratif, sans bureaux et sans ressources. De plus nous naviguons. Ne vous étonnez pas que ce numéro soit un peu composite. Il est fait "à la maison".

Ceux qui ont porté témoignage pour le Kayak de mer.

Le "Réveil" du Kayak de mer est récent, mais significatif. Simultanément et, apparemment, sans accord préalable, des initiatives apparaissent partout. De nouveaux clubs de canoë-kayak se tournent vers des activités de mer, croisière ou surf. La F.F.C.K. mettant résolument son poids en faveur du "tourisme", inscrit la mer à son programme, Daniel Cheminède intervient pour la reconnaissance officielle du kayak de mer. Jean Lutz organise un spectaculaire rallye breton à caractère international. Les centres-écoles spécialisés apparaissent. Les stages que Brian Smith avait recommandés, il y a 4 ans, se multiplient. Le C.K. de Dinan réussit un raid de Pénestin au mont-Saint-Michel avec l'autorisation officielle. Pierre Grossmann, de son côté, en tant que délégué général de Quenans, s'est fait le défenseur du kayak de mer au Conseil Supérieur de la Plaisance. Le CNCG réserve dans chaque numéro de sa revue des pages au kayak de mer. Monique Colombe, dès les débuts de CK magazine, publiait des récits de croisière et des reportages. Alain Feuillet, lui, n'avait jamais osé d'y croire: les premiers modèles de son "esquimau" datent de près de 20 ans.

Ce bref historique est sûrement incomplet. Je demande à chacun de nous envoyer rectifications et compléments, qui seront publiés. Ainsi tous ceux, qui ont l'occasion d'écrire un communiqué ou de diffuser des informations pourront disposer d'une base documentaire sans lacune. C'est également le but de la bibliographie donnée ci-après. Si vous relevez dans la Presse ou les médias, des citations des articles ou des séquences concernant le kayak de mer - favorables ou non - pensez d nous les signaler. Vous permettez, ainsi, à CK mer de fonctionner comme une banque de données à la disposition de tous.

ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

REVUES CANOE KAYAK MAGAZINE - Villennes sur Seine

- BOURDON (Loïc) : Tour de Bretagne, n°54, août 1981
- BRAQUEMONT (Jean) Mayotte, île du rêve n°33 juillet 1976
- CHEVALIER (Michel) Traversée de la Manche n°19 septembre 1973
- DALET (Jacques) Raid en solitaire au Groenland Nord n°39. Novembre 1977. et Construction du kayak esquiman.
- GABARD (Christian) Traversée Extrême de la Manche n°51 - n°52 - n°53 - Septembre 1980 - novembre 1980 - Janvier 1981
- GOODMANN (Fred), traduit par TRÉGARO (René) Technique du kayak de Surf : n°41 mai 1978 et n°42 - août 1978
- MAHIEU (Michel) grisonie du Surf à Bork. n°37 mai 1977.
- OGEZ (Guy) canoë en mer, de l'anil'out à Roscoff n°46. mai 1979
- PAU (Jean-François) Croisière au Portugal n°26 mai 1975
- SMITH (Brian) kayak de mer n°38. août 1977 et n°39 initiation au surf, décembre 1977.
- VERGNOT (Jean-Baptiste) : les Iles Lofoten n°45 juillet 1979

GÉNÉRALISATIONS, INFORMATIONS et DOCUMENTS - PARIS

- BOURDON (Loïc) Four de Bretagne en kayak n°104 mars 1981
- HUTCHINSON (Derek) : les Orques au fond des yeux, traduit par OGEZ (Guy) n°106, août 1981
- OGEZ (Guy) : sans voiles ni béquilles, n°102, août 1980
- Un kayak ça fait comment ? l'œuvre ? n°103 octobre 1980
- Quel bateau choisir ? n°105 mai 1981
- l'échelle Beaufort du kayakiste n°103 octobre 1980

Gymnastique VOLONTAIRE, revue de la Fédération Française d'Éducation Physique et de Gymnastique Volontaire et dans les ECHOS - G.V. (Paris)

Dossier "Sport découverte" : OGEZ (Guy) le kayak de mer : Février 1980

OUVRAGES

FEUILLETTE (Alain) et LUTZ (Jean) : Canoë-Kayak en 10 leçons. Paris. Hachette. p. 21. 50. 132. 133. 134. 135.

CONSTRUIRE SOI-MÊME SON KAYAK DE MER ?

CK/mer a été interrogé par deux lycéens, désireux de partir en expédition aux Orcades, qui se proposaient de construire eux-mêmes leur bateau. C'est la solution adoptée par le CK/club de Dinan, qui a créé son propre modèle. Je qui a donné le KATCHICKY, cousin germain du NORDKAPP et de L'ESQUIMAU d'Alain Feuillette. Une grande entreprise ! Alain BYDE nous propose une autre solution. (C'est un spécialiste anglais fort connu. Il a écrit 5 livres.) Voici des extraits de sa lettre. Avez-vous de lui écrit si vous êtes intéressé par sa proposition, fort à fait originale. Mais nous ne connaissons personne qui ait navigué avec le "SEA TIGER MARK "S". Mais pourquoi ne pas donner un Tigre à la paye ?

8 7 1981

Chér kayakiste du mer,

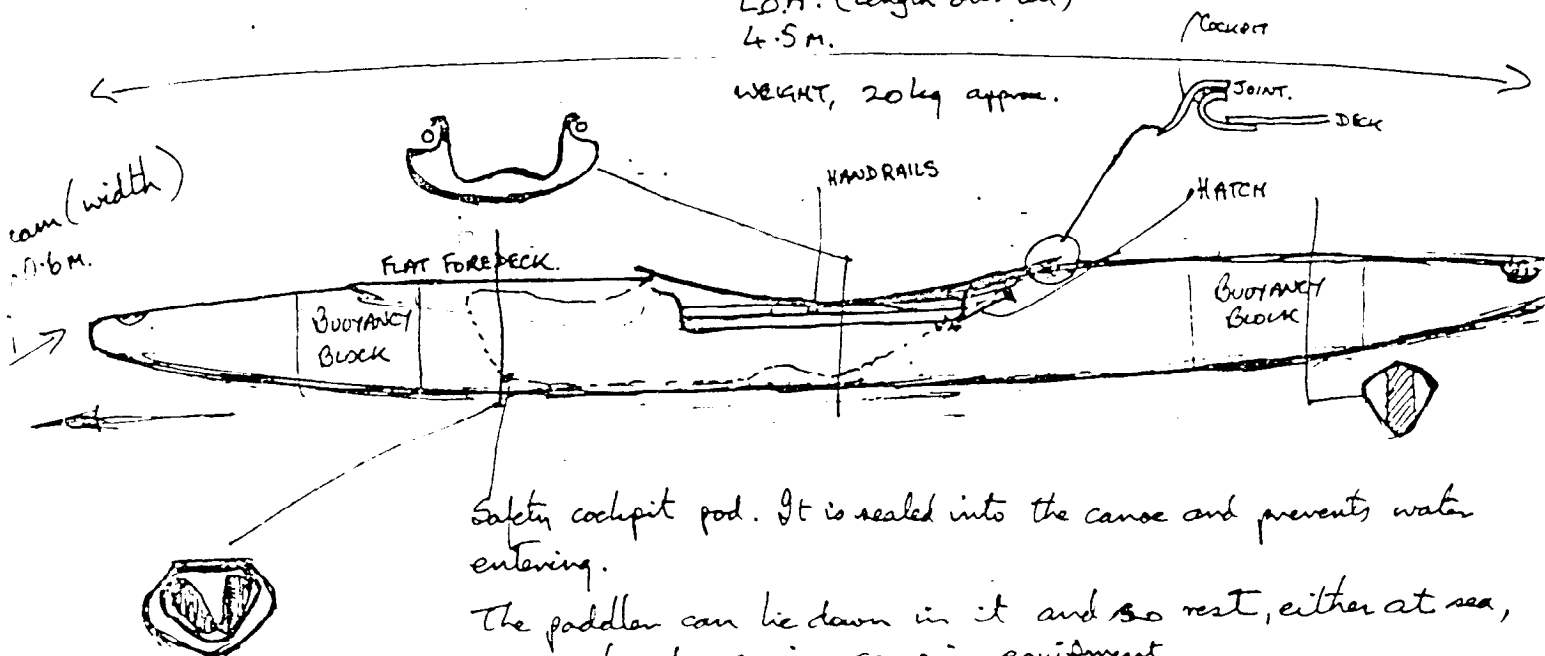
I am self employed, and I will travel at any time as required, summer or winter. I am a member of ILRCC.

J'apprend le langue Francais un peu, vraiment un petit peu... S'il vous plait, I will continue in English. Please write to me in French, as I think that I will understand OK....

.... It is my belief that the sea kayak must supply the paddler with the necessary equipment to do what he wants to do. My own designs are many, but the latest is the 'Sea Tiger Mark 3'. It is not what the purist would call a pure eskimo kayak, but it does many things better than the eskimo kayak. I work in grp (glass re-inforced plastic) and have advised many people how to make canoes in that material. Ten years ago I advised schools in Britain, and in the last two years I have been to Portugal, Lisbon, and to Brasil.

L.O.A. (Length over all)
4.5M.

WEIGHT, 20kg approx.



Safety cockpit pod. It is sealed into the canoe and prevents water entering.

The paddler can lie down in it and so rest, either at sea, or on land, saving camping equipment.

It occurs to me that in France you may wish to develop sea canoeing by building your own kayaks rather than buying them from manufacturers. It would not be difficult for me to come to France with two kayak designs* on my car roof, and to spend two or three weeks with you, setting up a workshop for you, and starting you off with two designs. I do not require a great payment, it will be enough if my expenses are covered, and that the sport should flourish. If you wish to know more about this, then please write to me, address above.

Finally, I ~~recommen~~ ^{recommend} to you the safety cockpit. It is patented in UK only, but in France anyone may use it. It has many advantages, too many to enumerate in a brief letter.

Alan W. Byde

CONNAISSANCE DU KAYAK DE MER

LA PREMIERE LECON

par John Ramwell.

Ainsi donc, vous avez envie d'aller en mer en kayak. Voilà une bonne idée. Cela fait des années que je pratique le kayak de mer. Il m'a apporté des joies immenses.

Mais tout dépendra, pour vous, de la façon dont vous aborderez le problème. La mer est une aventure merveilleuse si on s'y engage avec sérieux. Sinon, c'est une pure folie. Car qui peut résister à la colère des éléments quand elle se déchaîne ?

Vous vous demandez si le kayak de mer est dangereux. Quelles sont les limites à ne pas dépasser ? Comment s'initier ? Voici quelques éléments de réponse.

Vous procurer un kayak, n'importe lequel, et partir au large sans vous préoccuper du cap à suivre, des courants et de la météo, c'est le meilleur moyen d'avoir très vite de graves ennuis. Y aura-t-il quelqu'un pour s'inquiéter si vous ne rentrez pas ou si vous avez un "pépin" ? Peut être, au départ, la mer est-elle parfaitement calme. Le soleil brille. Mais savez-vous que le vent peut se lever soudain, soulevant des vagues énormes ? Savez-vous ce que sont les courants, les marées et les brisants qui apparaissent tout à coup alors qu'autour de vous tout semblait si tranquille ? Vous êtes loin de la côte. Vous fouillez dans votre cockpit pour prendre un sandwich ou un vêtement chaud. Un faux mouvement, vous chavirez. Surpris, vous n'arrivez pas à esquimauter. Que faire ? Imaginez que votre bateau se mette à faire eau.

Ne dites pas "ça n'arrive pas". En mer, tout peut toujours arriver et cela arrive. Je suis payé pour le savoir. Un jour j'avais entrepris une longue traversée avec un ami parfaitement expérimenté. Nous étions à 20 milles au large. Soudain, j'ai vu sa pointe arrière s'enfoncer. Il faisait eau. Ce n'est pas le lieu ici de raconter comment nous en sommes sortis, sains et saufs, sans appel au secours. Nous avons trouvé la solution parce que nous étions préparés. Et nous avons rejoint la terre par nos propres moyens.

N'allez pas croire que les principales vertus du kayakiste de mer soient l'audace et l'imagination. Il lui faut plutôt de la persévérance et une bonne dose de modestie : commencer par apprendre à marcher avant de tenter de courir, et avoir une inépuisable volonté d'apprendre. Le kayakiste de mer est exposé à une multitude de dangers. Il lui faut tous les connaître et prendre toutes les précautions pour les rendre inoffensifs.

Le kayakiste de mer doit aussi être pourvu de bon sens. Sans bon sens, il n'a aucune chance de survivre. Quelles sont les limites de la sécurité ? A partir de quand une croisière en kayak cesse-t-elle d'être une belle aventure, pour devenir une entreprise déraisonnable ? Vous ne le découvrirez que par vous-même. En naviguant, souvent, avec des kayakistes plus expérimentés que vous et en étendant petit à petit, prudemment vos ambitions.

C'est seulement ainsi que vous découvrirez, par vous même le meilleur matériel à utiliser et la bonne technique. Vous apprendrez à tenir une route au compas. Il faudra vous initier aux finesses de la navigation, une science qui, en kayak, devient aussi un art. Il faudra apprendre la météorologie, les nuages, les vents et les dépressions. Enfin vous apprendrez la mer, le domaine immense et fascinant des vagues jamais les mêmes, des marées et des courants, qui changent tout le temps : vous serez surpris de découvrir combien la mer est un être vivant et variable, tantôt doux et paisible, plein de séduction, et à d'autres moments l'adversaire féroce parfois monstrueux qui semble s'acharner à votre destruction.

Très vite vous apprendrez la règle de base, cette règle que les terriens ont oubliée, mais qui inspire tous les marins, quelle que soit la dimension de leur bateau : c'est le respect : quand on est dans un kayak avec de l'eau tout autour de soi à perte de vue, on acquiert une idée juste de l'immensité du monde et de la vraie place qu'on y tient. C'est ça le respect, la première leçon du kayak de mer.

traduit par Guy OGLEZ

John Ramwell est un de nos très bons amis anglais et une personnalité du kayak de mer. Il a écrit en français "THE THEORY" qui est diffusée ici même, et aussi, à l'instar de ADVANCED SEA KAYAK, un livre sur le kayakisme de haute navigation.

RENCONTRE - BIVOUAC CK/mer INVITATION

OCTOBRE	BREST							
	PLEINES MERS				BASSES MERS			
	Matin		Soir		Matin		Soir	
	U.T.	Hau- teurs	U.T.	Hau- teurs	U.T.	Hau- teurs	U.T.	Hau- teurs
	h. m.	m. cm.	h. m.	m. cm.	h. m.	m. cm.	h. m.	m. cm.
1 J	5 37	7 15	17 51	7 10	11 53	1 70	...	...
2 V	6 06	6 55	18 21	6 40	0 08	1 85	12 23	2 00
3 S	6 37	6 65	18 53	6 45	0 39	2 15	12 56	2 30
4 D	7 11	6 30	19 30	6 10	1 13	2 50	13 32	2 70
5 L	7 52	5 55	20 16	5 70	1 53	2 90	14 16	3 05
6 M	8 46	5 65	21 22	5 45	3 44	3 25	15 17	3 30
7 M	10 06	5 50	22 55	5 45	3 57	3 45	16 41	3 40
8 J	11 41	5 70	...	...	5 27	3 40	18 10	3 15
9 V	0 21	5 75	12 55	6 05	6 46	3 00	19 17	2 70
10 S	1 23	6 15	13 48	6 55	7 44	2 55	20 07	2 20
11 D	2 11	6 70	14 32	7 10	8 29	2 00	20 50	1 65
12 L	2 52	7 20	15 12	7 55	9 10	1 50	21 30	1 20
13 M	3 32	7 60	15 51	7 90	9 49	1 10	22 09	0 90
14 M	4 11	7 90	16 31	8 10	10 29	0 80	22 49	0 75
15 J	4 51	8 00	17 11	8 05	11 09	0 80	23 30	0 90
16 V	5 32	7 90	17 53	7 75	11 51	1 05	...	...
17 S	6 15	7 55	18 37	7 30	0 13	1 25	12 36	1 45
18 D	7 01	7 10	19 26	6 75	0 59	1 75	13 25	1 95
19 L	7 55	6 55	20 26	6 20	1 52	2 30	14 23	2 30
20 M	9 02	6 15	21 44	5 85	2 57	2 80	15 36	2 90
21 M	10 31	6 00	23 19	5 85	4 19	3 05	17 05	2 95
22 J	...	...	12 02	6 10	5 49	3 00	18 29	2 75
23 V	0 39	6 10	13 11	6 40	7 03	2 70	19 33	2 45
24 S	1 39	6 40	14 03	6 75	7 59	2 35	20 21	2 10
25 D	2 24	6 75	14 44	7 00	8 42	2 05	21 01	1 85
26 L	3 02	7 00	15 20	7 20	9 19	1 80	21 36	1 70
27 M	3 36	7 30	15 52	7 30	9 52	1 65	22 08	1 60
28 M	4 08	7 30	16 23	7 30	10 24	1 60	22 39	1 65
29 J	4 38	7 30	16 53	7 25	10 54	1 65	23 09	1 75
30 V	5 08	7 20	17 24	7 05	11 24	1 80	23 39	1 95
31 S	5 39	7 00	17 53	6 80	11 55	2 00	...	...

Il y a, quelque part en Manche, un îlot, où nous avons campé, à l'automne dernier. Nous y retournerons le week-end du 17 et 18 octobre, pour naviguer. Tenir notre assemblée générale. Elire le bureau, définir le programme de développement de CK/mer. Membre à jour de la cotisation, ou disposé à la régler ce jour là, vous êtes convié. Gillette et René Trégaro nous ont promis des crêpes et du cidre. Nous attendons les frères Bardon, Denis Cheminade, Alain Feuillette, Jean Sutz et tous ceux qui s'intéressent au kayak de mer et militent pour lui. Écrivez pour dire si vous venez ou envoyez votre pouvoir.

Attention: CK/MER n'est pas le Club Méditerranée. Sur place; pas d'organisation matérielle. Seulement des moutottes et ce qu'on y apporte. Chacun vient, à ses risques et périls, avec ses vivres, son sac de couchage et sous sa propre responsabilité. Rendez-vous une heure avant la Pléine Mer à $\phi: 49^{\circ}35'02''N$ $g: 01^{\circ}15'45''W$. (Fort de pêche et plaisance, courses possibles). L'îlot est à 3/4 de milles dans le 99°

Avec l'aide de l'almanach de Marin Breton, et la revue "Bateaux" (extraits ci contre), ainsi que la carte du service Hydrographique SH 847. (Reproduction interdite), il vous sera très facile d'être à l'heure au rendez-vous. Attention, les heures sont en TU (Temps universel) et le coefficient 97. Ce qui veut dire une marée de vives eaux, et des courants plutôt forts.

TABLE DE CORRECTION POUR LES HEURES ET HAUTEURS D'EAU, DANS LES PRINCIPAUX PORTS.

Port de référence : Brest - Heures : T.U. - coefficient : mortes eaux.									
Correction des heures					Correction des hauteurs				
mer	Pleine	Basse	Pleine	Basse	mer	Pleine	Basse	Pleine	Basse
	h m	h m	m cm	m cm	Ports français	h m	h m	m cm	m cm
Dunkerque	+ 8 07	+ 8 27	- 1 05	- 1 55	Ile de Sein	- 0 09	- 0 16	- 0 90	- 0 45
Calais	+ 7 42	+ 8 11	+ 0 10	- 0 80	Audierne	- 0 21	- 0 21	- 1 80	- 0 90
Boulogne	+ 7 11	+ 7 42	+ 1 30	- 0 20	Pen Marc'h	- 0 17	- 0 30	- 1 80	- 0 95
Le Tréport	+ 6 50	+ 7 10	+ 1 55	- 0 55	Loctudy	- 0 11	- 0 23	- 2 10	- 1 25
Dieppe	+ 6 45	+ 7 05	+ 1 35	- 0 45	Bénodet	- 0 12	- 0 15	- 2 15	- 1 25
Saint Valéry	+ 6 29	+ 7 03	+ 1 25	- 0 55	Concarneau	- 0 09	- 0 18	- 1 95	- 1 00
Fécamp	+ 6 25	+ 6 29	+ 0 65	- 0 45	Ile de Groix	- 0 11	- 0 25	- 2 00	- 1 20
Le Havre	+ 5 52	+ 6 09	+ 0 60	- 0 20	Port Louis	- 0 10	- 0 18	- 1 85	- 0 95
Corseulles			- 0 30	- 0 70	Port Haliguen	0 00	- 0 17	- 1 85	- 1 05
Port en Bessin	+ 5 14	+ 5 30	+ 0 05	- 0 35	Belle Isle	- 0 12	- 0 23	- 1 85	- 0 95
Saint Vaast	+ 4 59	+ 5 18	- 0 50	- 0 70	Port Navalo	+ 0 22	- 0 03	- 1 95	- 1 10
Cherbourg	+ 3 52	+ 4 20	- 0 90	- 0 50	Le Croisic	+ 0 23	- 0 11	+ 0 20	+ 0 30
Goury	+ 2 54	+ 2 58	+ 0 70	+ 0 45	St Nazaire	+ 0 27	- 0 08	- 1 80	- 1 40
Carteret	+ 2 12	+ 2 33	+ 2 60	+ 1 05	Nantes	+ 1 49	+ 2 49	+ 0 35	0 00
Guernesey	+ 2 17	+ 2 13	+ 1 20	+ 0 45	Noirmoutier	- 0 23	- 0 01	- 0 20	- 0 30
Aurigny	+ 3 00	+ 3 06	- 1 15	- 0 50	Ile d'Yeu	- 0 10	- 0 34	- 0 10	+ 0 20
Jersey St Hélier	+ 2 11	+ 2 19	+ 2 50	+ 1 10	St Gilles-sur-Vie	- 0 19	- 0 28	- 0 05	+ 0 20
Granville	+ 1 53	+ 2 15	+ 3 85	+ 1 60	Les Sables	+ 0 09	- 0 32	- 0 05	+ 0 20
Cancale	+ 1 50	+ 2 20	+ 4 35	+ 2 15	La Rochelle	+ 0 37	- 0 31	- 1 00	- 0 50
Saint Malo	+ 1 47	+ 2 08	+ 3 30	+ 1 40	Ile d'Aix	+ 0 26	- 0 35	+ 0 10	- 0 05
Minquiers	+ 2 23	+ 2 27	+ 3 05	+ 1 00	Pointe de Grave	+ 0 32	- 0 13	- 1 60	- 0 90
Binic-Portrieux	+ 1 42	+ 1 48	+ 2 75	+ 1 10	Bordeaux	+ 2 32	+ 3 22	- 1 75	- 2 70
Les Heaux	+ 1 44	+ 1 46	+ 1 70	+ 0 40	Arcachon	+ 0 39	+ 0 02	- 2 70	- 1 90
Paimpol	+ 1 38	+ 1 44	+ 1 95	+ 0 15	Le Boucau	- 0 02	- 0 25	- 2 55	- 1 25
Tréguier	+ 1 10	+ 1 17	+ 1 65	+ 0 35	St Jean de Luz	- 0 16	- 0 36	- 2 55	- 1 40
Ploumanac'h	+ 1 12	+ 1 04	+ 1 20	+ 0 40	Ports Etrangers				
Morlaix	+ 0 57	+ 0 50	+ 1 15	+ 0 50	Douvres	+ 7 15	+ 7 49	- 0 45	- 1 05
L'Aberwrac'h	+ 0 20	+ 0 20	+ 0 20	- 0 10	Cowes (I. de Wight)	+ 7 59	+ 6 22	- 2 40	- 1 30
Ouessant	+ 0 01	- 0 04	- 0 10	+ 0 05	Plymouth (Digue)	+ 1 12	+ 1 02	- 1 35	

13 RAISONS d'ADHESION à CK/MER
=====

Si d'aventure, l'on vous posait la question : pourquoi avoir créé CK/MER, alors qu'il existe déjà des dizaines de clubs, d'associations, de ligues, de fédérations ? La réponse est fort simple :

- 1° - Parce que le kayak de mer est une discipline spécifique qui exige à la fois l'expérience du kayak et celle de la mer,
- 2° - parce qu'il existe en FRANCE des centaines de kayakistes de mer - ou qui ont envie de le devenir - et qu'ils ont intérêt à se connaître et à se rencontrer,
- 3° - parce qu'il existe hors de FRANCE - en GRANDE-BRETAGNE et en ALLEMAGNE notamment - des kayakistes qui ont des dizaines d'années de pratique en mer, et qu'ils ont beaucoup à nous apprendre,
- 4° - parce qu'il existe des milliers de documents sur le kayak de mer, et la manière de le pratiquer, qui ne sont pas disponibles en FRANCE et qu'il est bon de les faire connaître,
- 5° - parce qu'il existe de par le monde des dizaines de modèles de kayaks pour la mer et qu'entre eux, le choix est difficile,
- 6° - parce qu'il existe des dizaines de kayakistes à l'esprit inventif qui ont des idées pour rendre le kayak de mer plus agréable et plus sûr,
- 7° - parce qu'il existe des milliers de personnes qui croient connaître la mer et qui assimilent encore le kayak à un engin de plage,
- 8° - parce que, avant 1969, la pratique du kayak de mer était libre en FRANCE, comme elle l'est toujours dans plus de cinquante pays, et qu'elle pourrait le redevenir,
- 9° - parce qu'il existe, à la mer comme à terre, toutes sortes de dangers qui menacent le kayakiste et sa liberté de naviguer,
- 10° - parce qu'il existe en mer, des centaines d'espèces d'oiseaux, de phoques ou d'autres animaux avec lesquels le kayak permet de fraterniser,
- 11° - parce qu'il existe des milliers de côtes et d'archipels qui méritent d'être visités en kayak,
- 12° - parce qu'il n'existe aucun bateau plus silencieux, plus maniable, plus autonome, plus sûr et plus écologique que le kayak,
- 13° - et enfin, parce qu'il n'existe probablement aucune personne plus qualifiée que vous pour mesurer tout l'intérêt du kayak de mer et réfléchir aux conditions de son développement.

BULLETIN d'ADHESION à CK/MER
ASSOCIATION pour la CONNAISSANCE du KAYAK de MER

à renvoyer à :

Guy OGEZ, Secrétaire, 10 parc de la Bérengère 92210 SAINT-CLOUD

ou

Alain CORNETTE, Trésorier, 66, rue Jules-Ferry 92700 COLOMBES

NOM :

ADRESSE :

Téléphone : Date de naissance :

Autres renseignements :

Je verse la somme de : 50,00 F. (Membre actif)

(Rayer la mention inutile)

100,00 F. (Membre bienfaiteur)

Le chèque doit être libellé au nom de M. CORNETTE.

Date :

Signature :

Personne n'a le droit de conserver ses connaissances pour soi seul :

DEVENEZ CORRESPONDANT CK/MER

Les Correspondants de CK/MER sont des membres individuels, qui acceptent de fournir des informations dans un secteur, ou sur un domaine qu'ils connaissent bien. Il peut y avoir des correspondants locaux ou régionaux : ainsi A. LAPIERRE est correspondant CK/mer pour le KAYAK-EPINAY-CLUB. Il représente son club au sein de CK/mer et CK/mer au sein de son club.

Un correspondant CK/mer peut agir au nom d'un groupe de camarades, réunis autour d'un objectif, mais qui n'ont pas, pour autant, pris la décision de se constituer en association déclarée.

On attend des correspondants qu'ils apportent des renseignements à CK/mer et éventuellement à ses membres sur la région maritime ou la spécialité qu'ils connaissent : Pourquoi n'aurions nous pas un correspondant "AFFAIRES JURIDIQUES" par exemple. La compétence géographique n'est pas attachée à la résidence : ainsi notre trésorier, qui a navigué en Corse, en Sardaigne, en Grèce et dans les Hébrides est-il d'accord pour renseigner, dans la mesure de ses connaissances, les membres de CK/mer sur les conditions de navigation dans ces régions.

Aidez-nous à constituer le réseau des correspondants de CK/mer en précisant votre contribution éventuelle et ses limites. (Nous sommes une association sans but lucratif et nous ne souhaitons pas fournir de la documentation aux entreprises qui en feraient commerce).

En retour, les correspondants de CK/mer bénéficient, en priorité, de l'assistance de CK/mer dans tous les domaines de sa compétence.

Merci à tous

A renvoyer à CK/mer, 10 parc de la Bérengère - 92210 SAINT-CLOUD.

NOM

ADRESSE

se propose d'être correspondant de CK/mer pour

est d'accord pour que son nom soit mentionné dans la Correspondance de CK/mer

préfère que son nom ne soit pas mentionné

Peu de gens soupçonnent les croisières que peuvent accomplir sur mer un canoë canadien ou un kayak. Si j'annonce à un profane que j'ai navigué en canoë parmi les Cyclades, il me demande si je suis parti de Marseille, reste ébahi d'admiration ou m'affirme qu'il serait beaucoup plus intéressant d'utiliser un véritable voilier. Aspects différents d'une complète incompréhension.

L'avantage du canoë canadien et, à un degré encore supérieur, du kayak, c'est que l'on peut les expédier rapidement et presque sans frais à n'importe quel point d'embarquement. Avant la guerre, les formalités de douane étaient réduites à l'obtention d'un passavant et l'on rencontrait, aussi bien dans les organismes officiels qu'aux bureaux des compagnies de navigation ou à bord, une bienveillance à peine marquée de scepticisme. C'est ainsi que des canoëistes ont pu expédier leur embarcation en Corse, dans les Baléares, en Afrique du Nord, en Dalmatie, en Grèce, en Norvège, en Finlande, etc. Est-il un moyen plus sympathique de voyager et de découvrir ?

Un plus gros bateau, me direz-vous, résiste à de plus fortes mers. Peut-être, mais il n'est pas possible de le tirer à terre comme un canoë ou un kayak en attendant que la tempête passe. Il ne permet pas, ce gros bateau, de longer la rive à la toucher, d'entrer dans des criques minuscules où l'eau bleue fait jouer la lumière sur des fonds de coraux.

Bien sûr, un canoë ne peut naviguer en toute sécurité le long de n'importe quelle côte. Il faut choisir le parcours et le moment, bien connaître la mer et ses changements. La croisière en mer est affaire de bons payeurs dont la vigilance et les réactions sont automatiques. Elle doit être dirigée par un canoëiste expérimenté, prudent, et qui a soigneusement préparé son affaire.

Mais, ces conditions remplies, la croisière en mer n'est pas une entreprise téméraire et c'est, en tout cas, une aventure passionnante.

Dangers de la navigation en mer.

Le plus grand adversaire du kayak et du canoë canadien, ce sont les lames déferlantes. Un canoë

se balance sans risques sur une mer houleuse, il franchira une zone de clapotis mieux que des bateaux beaucoup plus importants, mais le gros brisant qui s'abat sur lui l'écrase et le roule.

Il ne faut pas faire de croisière en canoë le long de côtes où la mer déferle, c'est-à-dire de côtes basses, sablonneuses ou rangées par des hauts-fonds. Si, cependant, au cours d'une croisière, vous devez longer une certaine étendue d'une côte semblable, franchissez-la en une seule étape si possible, en vous maintenant très au large des brisants. Songez que, sur un coup de vent ou à l'arrivée d'une lame plus forte, une ligne de brisants peut se déplacer d'un seul coup de 50, parfois de 100 mètres.

S'il vous faut aller à terre, cherchez l'abri d'un mouvement de terrain, petite pointe rocheuse par exemple, attendez une accalmie pour vous engager dans les brisants et pour débarquer. Ne vous laissez jamais entraîner par une vague déferlante; mais, au moment où elle vous rattrape, attaquez-la franchement. Vous reprendrez ensuite votre progression vers la côte.

Au départ, il faut être prudent et patient, et attendre l'accalmie. Si celle-ci ne se produit pas, il vaut mieux rester bloqué sur une plage que de risquer un dessalage avec le bateau chargé de tout le matériel de croisière que la vague projette, et roule, et émiette sur les rochers.

Le second danger qui menace le canoë provient de sa lenteur. Soumis à un courant violent, pris dans une rafale qui tombe de la côte (bora ou meltem), un canoë est emporté au large. Il faut donc être très prudent lorsque l'on traverse un détroit ou lorsque l'on navigue dans un canal, zones où les courants sont toujours violents, souvent irréguliers. Il faut redoubler d'attention lorsque l'on franchit un cap. De l'autre côté, la rafale risque de vous assaillir. De même que pour les vagues déferlantes, la protection contre les courants et les vents est surtout question d'itinéraire. Les *Instructions nautiques* (1), notamment dans les anciennes éditions destinées à la marine à voile, vous donneront toutes les indications sur les courants et les vents dominants selon les portions de côte, les saisons, les

Pourquoi les événements
annoncés par Charles
Lévy dans sa conclusion
de ce texte emprunté
à "LE CANOË" paru en 1947,
ne se sont-ils jamais
réalisés ?

Question de mode, sans doute,
et canoëistes ayant, à
l'arrivée du Kurien et du
Corsaire, cessé de croire
aux qualités marines de
leurs bateaux, pourtant
cent fois vérifiées.

Ce texte, peu connu, nous
a semblé capital pour
l'avenir: D'abord, parce que
bienveillance des compagnies
et parier japonais mis à
part, il a peu vieilli.

Mais surtout, parce qu'il
apporte un témoignage
irréfutable: Nos
bateaux naviguent en
mer, avec Bonheur,
depuis plus d'un demi-
siècle (1) - FLAMMARION -

Comment choisir son itinéraire.

Nous l'avons vu, la prudence recommande au canoïste de naviguer le long de côtes accores. On renoncera donc, si séduisant que semble ce projet, à faire le tour de la Bretagne, de la presqu'île du Cotentin, à longer la côte basque.

On choisira un itinéraire autant que possible défilé aux vents dominants et l'on naviguera dans le sens des courants (du sud au nord par exemple, le long des côtes dalmates).

On préparera à l'avance un itinéraire très fragmenté prévoyant de nombreux points d'accostage reconnus sur les cartes marines. On brûlera la plupart de ces points par beau temps, mais l'on se trouvera bien de les avoir prévus si le temps se gâte. Ces points d'accostage seront parfois des ports, mais plus souvent de petites plages au fond de baies bien protégées. C'est pourquoi il faut se méfier des côtes droites ou à échancrures peu profondes (côtes nord d'Algérie, côte sud du Péloponèse). Pour cette raison, évidemment, on préférera les croisières sur des mers sans marée. Il ne faut cependant pas négliger les marées de la Méditerranée. Elles atteignent, en certains points (fond de l'Adriatique, golfe de Chalkis), 60 à 90 cm., et nous avons failli perdre nos bateaux pour les avoir négligées.

Il faut prévoir un itinéraire modeste que l'on puisse couvrir dans la moitié du temps que l'on a l'intention de consacrer à la navigation, par exemple 200 à 250 km. pour douze à quinze jours. Ceci permettra de flâner si tout va bien et d'attendre à l'abri si la mer se lève. Certaines étapes seront longues : celles qui comportent une traversée ou une longue partie de côte sans points d'accostage. Il ne faudra les entreprendre que par temps sûr, aux heures calmes et alors que les équipages sont en bonne condition. Contrairement aux allures habituelles de croisière, on les franchira rapidement en restant bien groupés et dociles aux instructions du chef de groupe. Il faut bien se convaincre qu'au cours d'une croisière en mer le chef de groupe a une grosse responsabilité et qu'il doit absolument être suivi.

On se montrera très prudent pour les traversées. Au cours d'une croisière, une traversée de 15 km. doit être considérée comme une limite. Au delà de 20 km., il s'agit d'une véritable aventure à laquelle il faut consacrer une préparation spéciale. Le souci de la réussite pèsera sur toute la croisière et le sentiment de détente qui fait le charme de ce genre de vacances s'en trouvera compromis.

Il faut enfin prévoir le retour et notamment admettre qu'il pourra se faire d'un autre point que le terminus envisagé. Ceci a surtout de l'importance pour ceux qui ont des vacances strictement limitées. Celui qui navigue à loisir peut tout se permettre.

Équipement de croisière.

Nous équiperons notre canoë canadien comme pour la croisière en rivière, emportant mousses, pagaies de rechange, chariot avec pompe, pontage, en plus, bien entendu, du matériel nécessaire à la navigation à voile.

Sur un kayak, l'on placera des ballonnets de pointe qui assureront l'insubmersibilité du bateau. On peut également monter le long de la coque des bourrelets pneumatiques.

Le matériel de camping sera le même que celui que nous emportons pour les croisières en rivière. Le panier japonais rendra les plus grands services. Le ravitaillement en eau étant souvent difficile, chaque bateau transportera une dame-jeanne de 10 litres. Ces dames-jeannes s'achètent sur place. On peut les revendre la croisière terminée ou récompenser de ce précieux présent la gentillesse de dernière heure des autochtones. L'eau de la dame-jeanne devenant tiède en peu de temps, je me suis toujours bien trouvé de l'aromatiser d'un peu d'anisette ou de pernod.

La tente sera surtout un abri de secours. Sur les côtes où vous naviguerez le plus agréablement en canoë, la température est idéale pour le bivouac, et ce serait une faute que de renoncer à ces nuits passées à la belle étoile.

Il faut emporter des pneumatiques, car l'on ne trouve pas toujours des plages de sable et même souvent pas de plage du tout. D'ailleurs, il est extrêmement désagréable de dormir sur le sable.

On emportera, bien entendu, *Instructions nautiques*, *Cartes marines*, boussole et un carnet servant de journal de bord. Si l'on se lance dans la grande aventure des longues traversées, il convient de prévoir un pistolet lance-fusées. Mais nous touchons là à la préparation longue, minutieuse, d'exploits si hasardeux que nous les laisserons de côté.

Puisse ces faits donner à penser à ceux qui légifèrent sur la navigation de plaisance et les sports nautiques.

Sur le plan marin, le canoë tient mal la comparaison avec le kayak, en raison de son fastage. Il n'est pas certain qu'il gagne à être équipé d'une voile, avec toutes ses ficelles, sauf, peut-être, pour pouvoir être plus facilement mis "bout au vent" en cas de mauvais temps, et rentrer plus vite se mettre à l'abri.

Mais le C2 conserve des avantages : Beaucoup d'entre nous préfèrent le mouvement ample, puissant et précis de la pagaie simple, qui permet de compenser aisément un vent ou une mer de travers.

La position à genoux est, quand on en a l'habitude, confortable. Elle permet une meilleure visibilité. Le canoë est gros porteur. On y embarque et débarque facilement.

Qu'un architecte naval inspiré dessine un canoë qui puisse rivaliser avec nos kayaks d'expédition d'aujourd'hui, et l'on reverra, comme jadis, au sein d'une même flottille, canoës et kayaks se prêter mutuellement main forte

G.O.

Hygiène - Alimentation. Naviguant longtemps sous la chaleur, se baignant souvent, les participants de la croisière ont parfois tendance à perdre l'appétit. Il faut se forcer à manger si l'on veut éviter une dépression en fin de croisière. On se nourrira beaucoup de fruits, de poisson, de volaille, car la viande est souvent difficile à trouver. Il est difficile de transporter des corps gras solides. Heureusement il reste la savoureuse huile d'olive des pays méditerranéens.

Il faudra se protéger des coups de soleil, d'où nécessité d'un liniment oléo-calcaire. On risque de rencontrer des zones de malaria : embouchure de petits fleuves côtiers par exemple. Il est donc indispensable d'emporter de la quinine, de même qu'une trousse contre les morsures de serpent ou les piqûres de scorpion (Michel Legros ou Pasteur). J'ajouterai qu'après avoir évolué pendant plusieurs jours par trains, vapeurs ou caïques, on pourra découvrir la nécessité de certains anti-parasites qu'il peut être difficile de trouver sur place.

Conduite de la croisière. L'itinéraire étant choisi à l'avance, on est étonné de voir avec quelle rigueur on arrive à le suivre. C'est la condition du succès. Une croisière qui se laisse attarder sans y être contrainte par le mauvais temps est gravement compromise. Il faut donc s'efforcer de couvrir chaque jour l'étape prévue, même si cette discipline attente un peu à la superbe indépendance des vacances. On ne naviguera à la voile que si cela permet d'aller plus vite qu'à la pagaie. Une croisière n'est pas une régate. D'ailleurs, même si le vent est favorable, certaines côtes dont la beauté apparaît surtout dans les détails : fonds de coraux sur une eau bleue, grottes creusées dans la falaise, petites criques que l'on ne peut découvrir du large, gagnent à être longées à la pagaie, en se collant à la côte et en entrant dans toutes les anfractuosités. C'est le cas de la côte dalmate.

S'il ne faut pas se laisser attarder, il ne vaut pas mieux de se griser de vitesse. En quatre jours, tout le programme est avalé et l'on se trouve tout penauds devant les canoës devenus inutiles.

Il y a beaucoup à gagner à s'entretenir avec les pêcheurs locaux. Les marins de la Méditerranée, qui naviguent en général sur de petites embarcations grecques de voiles latines, ont une conception beaucoup plus juste des possibilités, du canoë ou du kayak que les marins bretons, ou normands, ou basques.

Croisières possibles. Il n'est pas possible de dresser, pour les croisières en mer, un tableau analogue à celui que le Canoe-Club a établi pour les croisières en croisière rivière. Beaucoup plus que pour ces dernières, la difficulté d'une croisière en mer variera selon les conditions locales ou momentanées.

On peut cependant conseiller aux débutants la croisière type, une des plus belles d'ailleurs qu'ils puissent jamais réaliser : les côtes occidentales de la Corse de Bonifacio à Calvi. Ce n'est pas qu'il faille moins de prudence ou de vigilance pour longer les côtes de Corse que celles de Grèce par exemple, mais la préparation est plus simple, les renseignements plus faciles à obtenir, l'échec moins gros de conséquences.

Citons encore comme croisières relativement faciles : la Côte d'Azur de Marseille à Menton, la Costa Brava de Collioure à Barcelone. Je le répète, ces croisières sont plus faciles que les autres parce que, si l'on abandonne, on est en pays connu, mais la navigation comporte les mêmes risques.

On trouve ensuite toutes les croisières possibles sur l'Adriatique, la mer Egée, etc. On pourra naviguer de Kotor à Susak le long des côtes dalmates. La Grèce permet de nombreuses croisières : côtes est du Péloponèse, golfe de Patras, Cyclades, îles Ioniennes. En Afrique du Nord, il sera plus facile de naviguer dans le golfe de Gabès que le long de la côte algérienne. Les côtes de Sicile sont dangereuses, car la mer roule constamment sur les plages, mais il nous reste la baie de Naples.

Vers le nord, on a songé aux îles Lofoten et il me souvient même d'avoir été pressenti pour aller naviguer le long des côtes du Groenland. Que se rouvrent les frontières et j'espère bien que l'on verra les canoëistes français, curieux, audacieux, bien équipés, entreprendre à nouveau les croisières lointaines que leur permettent des bateaux aussi faciles à transporter.