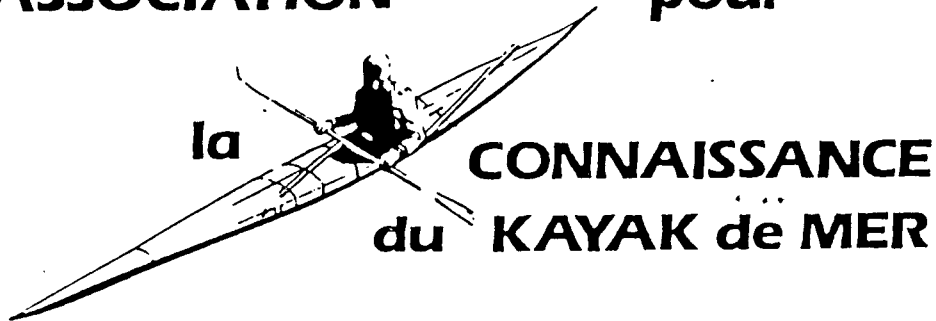


ASSOCIATION pour



CK/mer

LE LIEN DE / TOUS CEUX QUI PAGAIENT EN EAU SALEE

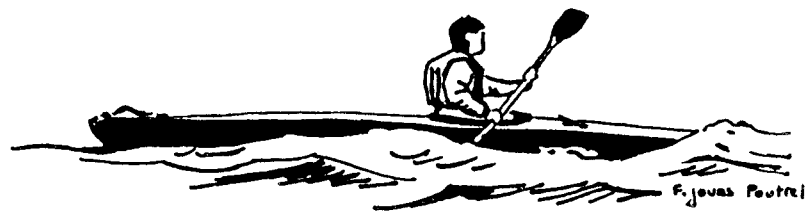
INFORMATIONS CK/mer

- Nous vous rappelons que les 4° JOURNEES INTERNATIONALES DU KAYAK DE MER et l'ASSEMBLEE GENERALE annuelle de CK/mer auront lieu à Paimpol les 4 et 5 Octobre prochain. Par cette manifestation, nous voulons mieux faire connaître le Kayak de mer et CK/mer. Nous comptons sur votre aide pour informer un grand nombre de personnes de l'existence de cette manifestation et les inciter à y participer. Nous pourrions faire parvenir à ceux qui le souhaiteront des tracts supplémentaires.
- Nous vous proposerons bientôt une fiche de randonnée ou de sortie en mer. Cette fiche permettra de répondre rapidement aux demandes de renseignements pour l'organisation d'une randonnée sur telle ou telle partie de côte française ou étrangère. Pensez donc, cet été, à noter quelques éléments: lieux de bivouacs, conditions météo., sens des courants, lieux pittoresques à visiter...

INFORMATIONS DIVERSES

- Le Club de Canoë Kayak de Cornouaille, Base nautique de Locmaria, rue du Chanoine Moreau 29000 Quimper (tel. 98 53 19 99) propose des stages de kayak de mer avec randonnée (5 jours : 100 F/personne), des cours individuels ou de groupe (esquimautage, sécurité, récupération...), loue des kayaks à l'heure, la journée...

- L'Association "Loire pour tous" organise une fête de la Loire, avec descente de Montjean à Mauves, pour les planches à voiles, kayaks et avirons, les 13 et 14 Septembre. Des attractions sont prévues le long du parcours: artisanat local, randonnées à pied, à vélo, à cheval, sauts en parachute, montgolfières. Etape à Ancenis avec chansons, feux d'artifice, bal guinguette...
Inscriptions à la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports MAN-Beaulieu, rue Viviani 44062 Nantes (tel. 40 47 10 47 poste 30-94).
- Parution d'un nouveau magazine mensuel: "CANOE" qui traite de toutes les activités de canoë et kayak dans leurs différentes disciplines. Le N°2 présentait un compte-rendu de sortie en kayak de mer. Ce magazine est vendu en kiosques (prix 22 F) ou par abonnement 26, rue de Marignan 75008 Paris
- Naissance d'une association: "Antarctica Voile" pour regrouper les personnes ayant un projet de navigation en Antarctique, à but sportif ou culturel, pour leur permettre d'échanger des informations concernant la préparation du matériel, des itinéraires, de l'hivernage, la survie... L'association est aussi ouverte à ceux qui s'intéressent à l'Antarctique sans prévoir y aller. Antarctica Voile, La Chapine Chevroux, OII90 Pont de Vaux tel. 85 36 44 59
- Le Camping Club de France, Grand Nord, propose des périple nautiques de Juin à Août, en autonomie totale, dans la partie sud du Groenland. Ces séjours de 3 semaines sont encadrés par Jacques Dalet. Prix: 15500 F
Camping Club de France, Grand Nord, 218, bd Saint-Germain 75007 Paris
- Naissance d'une association de kayakistes Groenlandais: "Quaanat" regroupant 17 clubs, dont le but est de développer la pratique du kayak pour le sport, la chasse et la compétition. Information communiquée par la Salzwasser Union.
- Ceux qui auraient la chance de se trouver aux U.S.A. les 5 et 6 Septembre, pourraient assister au "2° Symposium de Kayak de Mer de la Côte Ouest": encadrement, sécurité, navigation, modèles de kayaks, photographie, nourriture...
Ce symposium aura lieu à Fort Worden State Park, Port Townsend, Washington
Inscriptions: Task, P.O. Box 84144 Seattle WA 98124 U.S.A.
- Nous avons appris, malheureusement trop tard, l'organisation, fin juin, d'un Tour du Golf de Saint Tropez par l'Office du Tourisme de Ramatuelle.
Espérons qu'une autre édition aura lieu en 1987.
Il existe un "club de la mer" à Nice proposant des activités de kayak de mer. Son président est M. A. Lesage (tel 93 81 40 85)
- Un constructeur espagnol, Sabino Moutas/Pravia Asturias, propose un modèle de kayak de mer (34000 ptas).



En Kayak Vers S^t Kilda

Comme vous l'imaginez aisément, un voyage en kayak jusqu'à Saint Kilda a été un sujet de discussion et de projet dans le milieu du kayak, en Ecosse, depuis maintenant plusieurs années. C'était le seul poste avancé au large de la côte ouest d'Ecosse qui restait encore à atteindre en kayak. Il y a deux îles principales dans l'archipel de Saint Kilda, qui se trouve à 50 miles au large, en Atlantique à l'ouest des Hébrides extérieures. Hirta, la plus grande des deux, connue sous le nom de Saint Kilda, où les Saint-Kildans ont vécu jusqu'en 1930 à Village Bay, et Boreray, située à 5 miles au nord-est.

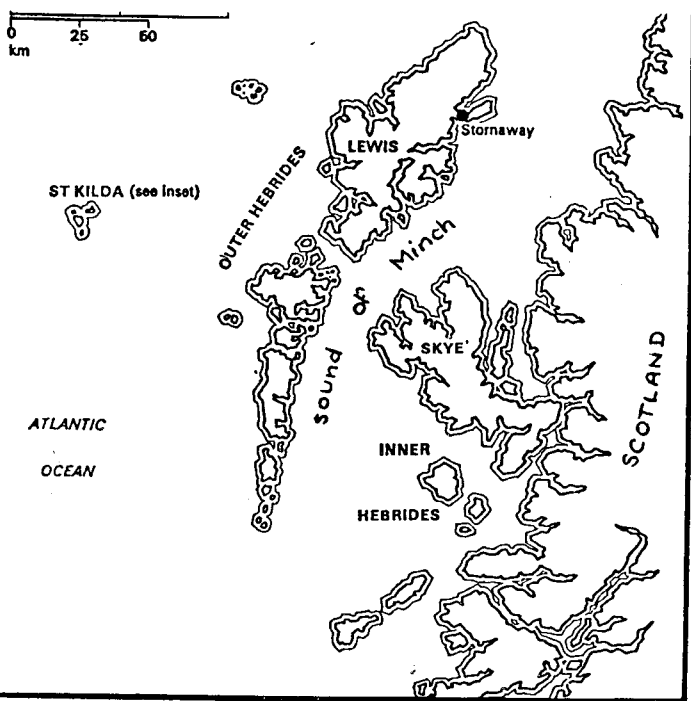
Village Bay, sur Hirta, offre le seul endroit propice pour accoster. La plage est en pente raide, avec du sable qui apparaît à marée basse, au dessous de grosses pierres arrondies. Le reste de Hirta et des autres îles et rochers de l'archipel consiste en falaises aux faces abruptes, en particulier Boreray dont les falaises s'élèvent à 1245 pieds (415 m).

Ma femme Anne et moi, nous avons le kayak adapté à la traversée. Un kayak Clyde biplace, de 18 pieds de long (5,49 m), et 32 pouces de large (0,82 m), seule différence par rapport à un entoilage en tissu ou en synthétique : la coque était en contreplaqué marine avec un pont entoilé et des jupettes ; de plus, on avait ajouté un petit mât et une voile, à utiliser en cas de vent portant. Le kayak avait été essayé et mis à l'épreuve lors d'un précédent voyage à travers le " sound " de Minch des Hébrides à Skye, etc... C'est l'an dernier, au cours d'un voyage de reconnaissance aux Hébrides que nous avons découvert la base avancée idéale, un petit village du nom de Houghgarry, sur la côte nord de North Uist.

Nous avons alors espéré tenter la traversée, si le temps l'avait permis, ou au moins, voir Saint-Kilda, ce qui nous aurait donné un relèvement pour la principale tentative, l'année suivante. Cependant, cela ne devait pas se produire, bien que les îles se trouvent à environ 50 miles au nord ouest et que Hirta s'élève à 1397 pieds (466 m) au-dessus du niveau de la mer ; elle resta cachée, à cause, ai-je pensé, d'une brume épaisse et des nuages.

L'époque était fixée, nous avons décidé que Juin était le meilleur mois. Le groupe se composait de ma femme Anne et moi dans un Clyde biplace, et d'un ami intime, John Mc Conville, dans un monoplace P.B.K. 15. Nous sommes arrivés à Morar, à 3 miles au sud de Mallaig, au début de Juin. Il était évident que nous devions être en condition et bien préparés pour la traversée de 50 miles. Aussi, notre plan était de nous rendre en kayak de Morar à la base de départ que nous





avons choisie sur North Uist.

La première étape consistait à remonter le " sound " de Sleat entre Skye et le continent et de contourner la côte est par le " sound " de Raasay jusqu'à l'extrémité nord de Skye.

Le mauvais temps nous a bloqués là pendant deux jours, puis'hous avons effectué une traversée de 30 miles du " sound " de Minch, jusqu'à Rodel, sur l'extrémité sud de Harris, dans les Hébrides extérieures. De là, nous avons coupé à travers le " sound " de Harris en contournant la côte nord de North Uist vers Houghgarry, notre base de

départ pour Saint Kilda.

Il nous a fallu pagayer dur pendant en fait cinq jours complets de kayak, sur les huit jours que nous avons mis à couvrir les 120 miles de Morar à North Uist.

Inutile de dire que nous étions préparés physiquement et mentalement, ce qui, je le maintiens, est de première importance pour le succès de toute entreprise risquée.

Deux jours plus tard, la prévision météorologique que j'attendais arriva. Vents de Sud est, force 4 à 5, pour le lendemain, vendredi 11 juin. A 4 h 30 ce matin-là, nous étions levés, nous avons déjeuné, fait nos bagages, et à 6 h, nous étions dans les kayaks. C'était parti...

Cependant, à 4 miles dehors environ, John, dans son monoplace, vint à couple et dit qu'il ne se sentait pas de taille à continuer. Comme le vent nous envoyait au large à bonne vitesse et que la Mer se formait rapidement, ce n'était pas vraiment l'endroit où débattre de la question, et nous réalisâmes qu'il devait faire demi-tour aussitôt. C'est une chose que j'ai beaucoup appréciée alors, et plus encore par la suite, car si nous avions su ce qui nous attendait au-devant, nous aussi, nous aurions fait demi-tour.

Mes calculs étaient assez simples : comme l'archipel de Saint-Kilda se trouvait à 50 miles à l'ouest et 30 miles au nord de notre point de départ, nous mettions cap sur les Haskeirs, deux îles rocheuses, situées à 8 miles, plein ouest. nous poursuivions ensuite la même route pendant encore 12 miles, en utilisant l'espace entre les Haskeirs comme alignement arrière. Nous dépendions pour beaucoup du vent de sud-est qui fraîchissait, car c'était la clé de notre succès. A 20 miles de North Uist, la petite voile fut envoyée et nous nous éloignions pratiquement vent arrière. Avec Anne à l'avant, tenant les 2 bouts attachés aux coins inférieurs de la petite voile triangulaire qui s'épanouissait comme un spinnaker, et moi, à la pagaie, j'étais assez confiant : nous faisons 4 bons miles à l'heure et pour 2 h de l'après-midi, alors que nous aurions fait 8 heures de route et parcouru 32miles, nous devons situer l'archipel de Saint-Kilda.

Les deux heures qui suivirent, je n'aimerais pas les revivre. Nuages et pluie étaient venus avec le vent, et il n'y avait rien à voir, ni derrière, ni devant.

Notre monde se limitait au ciel gris et à la houle, désespérément vide, rabattues en crêtes déferlantes par le vent de sud-est. Pour comble, Anne devint malade, heureusement elle n'était pas trop mal et récupéra par la suite. La situation devenait vraiment assez sérieuse. A chaque fois que nous étions au sommet d'une vague, tous les deux, nous nous fatiguions les yeux à regarder en direction de Saint-Kilda. A chaque fois, nous espérions entrevoir la terre, et je commençai à me demander si les îles existaient vraiment.

A 3 heures, nous devions avoir parcouru 36 miles, certainement quelque chose devait alors se montrer, seulement 14 miles entre Saint-Kilda et nous ; ou bien, le vent et la houle étaient en train de pousser le kayak hors de sa route. J'essayai d'en tenir compte et modifiai le point et la route en travers du vent.

L'heure de 3 h à 4 h fut terrible, Anne se tenait le dos arrondi dans le cockpit avant, cramponnée à la voile, et c'est là que le combat mental commença réellement. Avais-je confiance en mon jugement ? Le kayak poursuivait sa route sans problème, mais je me sentais vraiment inquiet pour Anne ; elle n'avait pas parlé depuis un moment, et j'avais renoncé à essayer de la rassurer, car nous étions tous deux au creux de la vague, quand elle se retourna et dit : " Je meurs d'envie de me glisser dans un bon sac de couchage sec quand nous atteindrons Saint-Kilda. "

A 4h05, en face de nous, légèrement sur la droite, je vis la forme plus sombre de la terre qui apparaissait à travers la brume et la pluie. Tout d'abord, Anne ne put la voir à cause de la voile, mais en faisant pivoter le kayak avec la voile gonflée à contre du côté droit, elle était là, droit devant... la terre ! Je vous laisse imaginer notre soulagement à tous deux. Notre joie ne fut que de courte durée car, en nous approchant des falaises dont on ne voyait que les 50 premiers mètres environ, nous découvrîmes bientôt que ce n'était pas Hirta, mais Boreray, située à quelques 5 miles au nord-est. La terre, certes, mais entourée de falaises et de rochers, qui, vu les conditions, rendaient l'accostage impossible. En désespoir de cause, nous fîmes route en direction de Hirta, avec en pleine face le vent de sud-est maintenant hostile. A un moment, elle aurait dû nous sauter aux yeux, à un mile ou deux devant nous, mais elle était invisible dans la brume. Seulement, cette fois, j'étais déterminé à ne pas perdre de vue Boreray, qui disparaissait rapidement sur l'arrière. Nous retournâmes donc à l'abri des énormes falaises, qui s'élevaient à 415 m au-dessus de nous, sur la face ouest de l'île.



Il était maintenant autour de 8 h du soir, aussi nous nous installâmes aussi confortablement que possible dans le kayak en attendant le lever du jour, le matin suivant. Anne démonta le mât et tira le sac de couchage et des vêtements secs, se changea, puis, pendant que je stabilisais le kayak, parvint à s'enfiler dans son sac de couchage en se tortillant. Les jambes relevées dans l'avant du bateau et la tête reposant contre le dossier, elle m'assura qu'elle était au chaud et à l'aise ; jusque là, tout allait bien. Il m'était impossible d'en faire autant à cause des pédales qui manoeuvraient le gouvernail dans le 'cókpit.

La nourriture était cependant à portée de main, sous la forme d'une bouteille de whiskey que vous avions pour célébrer notre arrivée à Saint-Kilda. Quelques gouttes et je me sentais bien, je commençais en fait à apprécier notre fâcheuse situation ; pourtant, je devais rassurer Anne sur le fait qu'il me faudrait plus d'une bouteille de whiskey pour être dans un état à faire chavirer le kayak, alors, quelques gouttes, aucune importance !

Le temps passait assez plaisamment ; de temps en temps, un fou de Bassan ou un fulmar tournoyait au-dessus de nos têtes, et deux phoques surgissaient constamment, leurs museaux moustachus pointés vers nous de manière amicale. Le principal était que nous étions en sécurité, et j'éprouvais fortement le sentiment que les éléments, le vent, la mer et la face de la haute falaise au dessus de nous, maintenant nous protégeaient. De temps à autre, le kayak dérivait trop près des falaises et je repartais au bruit de la houle qui retombait des falaises dans la mer.

Anne, en fait, s'était déjà assoupie, bien au chaud et à l'abri dans son sac de couchage, alors que nous nous balancions gentiment de ci, de là dans le kayak en attendant l'aube.

Vers minuit, Anne remua, s'assit et demanda l'heure. Pendant ce temps, le kayak avait dérivé à l'écart des falaises, et là, à 5 miles au sud-ouest et bien qu'il fût maintenant complètement sombre, la brume s'était levée suffisamment pour que la partie basse de Hirta fût visible ; nous n'avons pas perdu de temps à nous mettre en route. Anne encore dans son sac de couchage, nous avons littéralement volé sur l'eau pour couvrir les quelques 5 miles jusqu'à l'entrée dans Village Bay, et nous avons grimpé à terre à côté de la jetée, à 2 h du matin, après 20 heures dans le kayak.

Tant bien que mal, nous avons porté le kayak à terre, monté la tente derrière l'entrepôt en ruine et nous avons plongé dans un profond sommeil, tandis que le sol semblait se soulever et tanguer autour de nous. Nous n'avons rien su de plus jusqu'à l'après midi suivant.

Nous avons passé une semaine très agréable sur l'île. Le Conservatoire de la Nature et l'Armée, basés là, étaient très prévenants et s'assuraient que notre matériel humide était mis à sécher, et que nous ne manquions de rien au point de vue approvisionnement.

Le temps était beaucoup trop variable pour retourner aux Hébrides en kayak comme nous comptions le faire, et le temps passait. Mais, heureusement pour nous, un bâtiment de débarquement retournait à Uist à la fin de la semaine et ils nous ont très aimablement embarqués à bord.

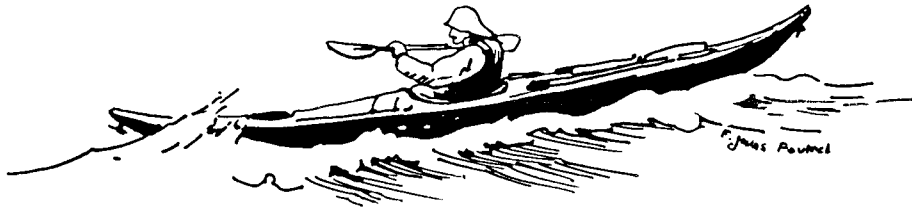
En relisant ce récit, on pourrait se dire que nous avons eu beaucoup de chance de réussir la traversée. Mais quelle est l'entreprise risquée qui ne comporte pas ou ne nécessite pas une part de chance dans sa réussite ? Ajoutons le fait que la position de Saint-Kilda, à 50 miles au large des Hébrides est restée plus ou moins gravée dans mon esprit pendant les quelques cinq dernières années...

Il faut y aller malgré tout, car si l'on respecte la mer et les éléments, c'est un paradis pour le kayakiste qui veut s'évader de tout, et cherche un peu d'aventure...

Ce texte a été écrit par Hamish GOW, et la traversée a été réalisée en ... 1965. Il a été publié récemment dans le bulletin n°26 de l'I.L.R.C.C. (International Long River Canoeist Club). Nous remercions l'I.L.R.C.C. de nous avoir aimablement autorisé à le traduire pour CK/MER.

Traduction : Anne MARSOUIN

Dessins : François JOUAS-POUTREL

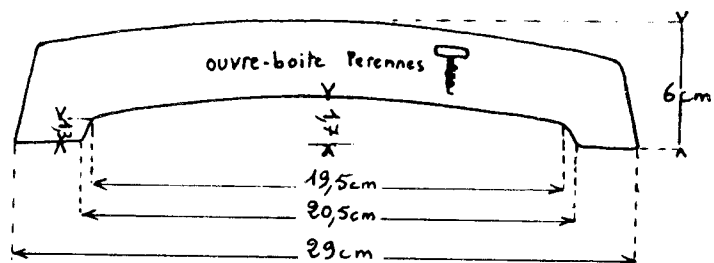
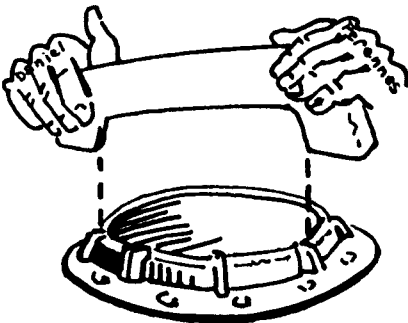


UNE CLE POUR LES TRAPPES DE CAISSON ETANCHE

par Daniel Perennes

Ceux dont les kayaks sont équipés de bouchons à vis, assurant la fermeture des caissons, connaissent bien des problèmes de desserrage et d'ouverture des trappes, lorsque les maints froides et engourdies n'ont plus de force.

Cette clé, réalisée en contre-plaqué de 2 cm d'épaisseur, vous permettra d'ouvrir vos bouchons d'une simple poussée.

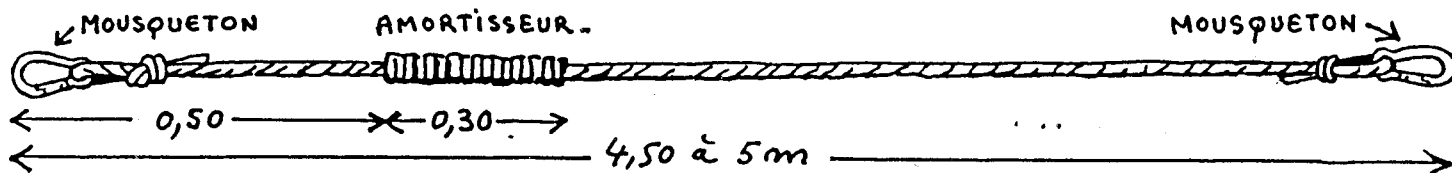


N.d.l.r.: il paraît que ça peut aussi servir à se défendre contre les requins: Merci Pépé!

Remorquer en kayak

La ligne de remorquage est indispensable en kayak de mer pour tout kayakiste voulant assurer sa sécurité et celle de ses compagnons. Et pourtant, elle est souvent absente du pont des kayaks.

Nous vous donnons ici les dimensions pour sa réalisation;



La ligne de remorquage fait environ 4,50 à 5 m de longueur. Un amortisseur solidaire de la ligne absorbe les à coups lors du remorquage. (Cet amortisseur est placé assez près du premier mousqueton, de façon à ne pas traîner dans l'eau.)

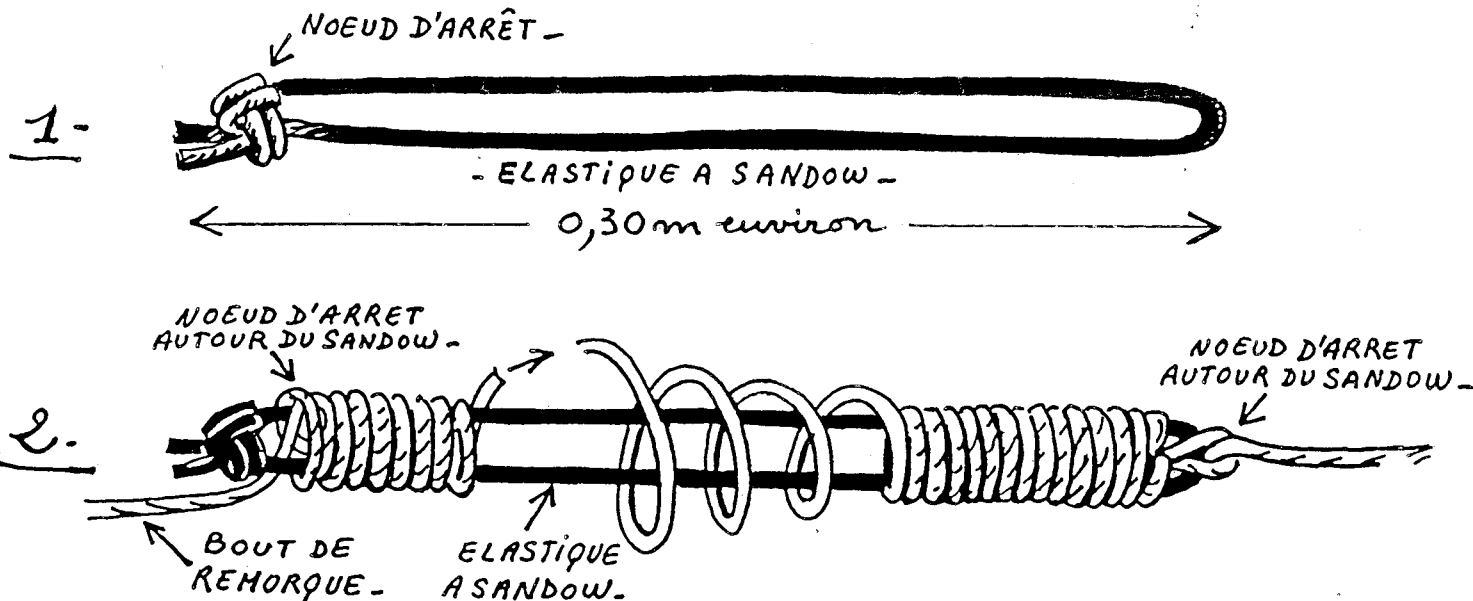
Deux mousquetons, l'un fixé sur le kayak " remorqueur ", l'autre sur le " remorqué " permettent un accrochage ou un larguage rapide.

MATERIEL POUR LA LIGNE DE REMORQUAGE.

- 11 à 12 m de bout tressé, diamètre 6 ou 8 mm (c'est un seul et même bout qui constitue la ligne de remorquage et l'amortisseur, il ne sera donc pas coupé.)
- 1 m d'élastique à Sandow, diamètre 6 ou 8 mm.
- 2 mousquetons.

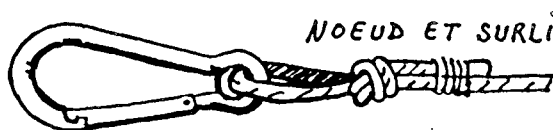
REALISATION

On commence d'abord par l'amortisseur. L'élastique à Sandow est replié en 2, puis noué sur lui-même afin de former une boucle de 30 cm de longueur environ.



La ligne de remorquage (SANS ETRE COUPEE), est ensuite enroulée sur elle-même et serrée autour de l'élastique à Sandow (Pendant l'enroulement, étirer légèrement l'élastique.) Un ou deux noeuds d'arrêt sont faits autour du Sandow, au départ et à la fin de l'amortisseur.

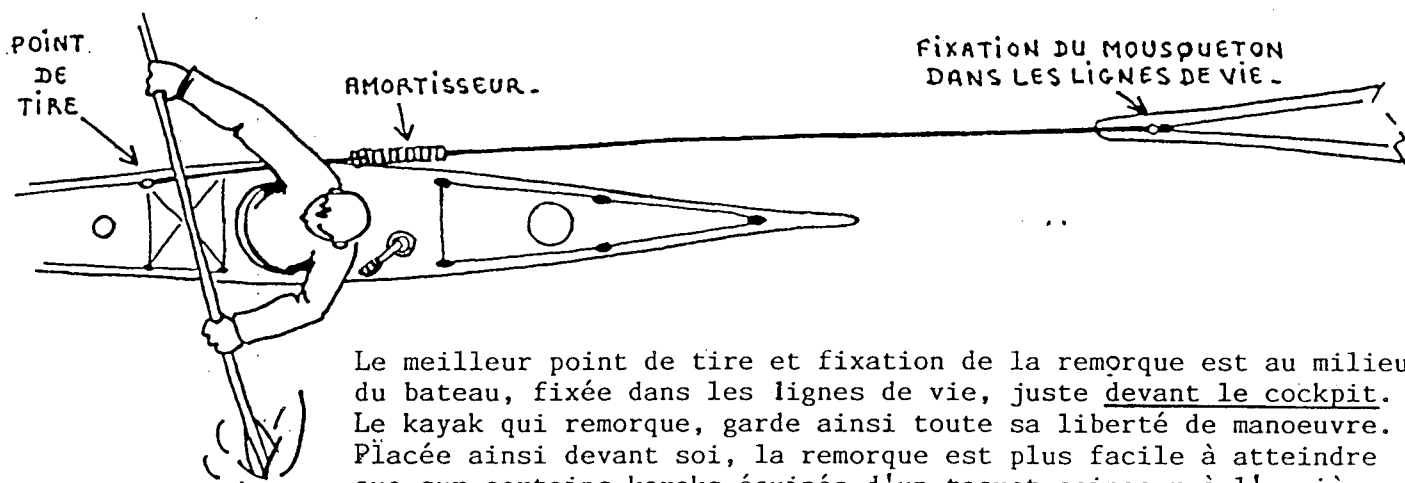
3-



On termine la ligne de remorquage par la pose des mousquetons.

La nécessité de prendre en remorque un kayak peut arriver lors d'une sortie et les causes en sont diverses. Un kayakiste qui chavire plusieurs fois et ressent la fatigue, le froid. Un début d'hypothermie, un accident, etc... Dans tous ces cas de défaillance physique, la meilleure solution est de prendre le kayak en remorque pour agir rapidement, sans attendre le dernier moment.

Egalement dans un groupe de kayaks, on peut prendre en remorque un kayakiste moins résistant que les autres, qui reste " à la traîne ", pour lui permettre de continuer à l'allure du groupe.

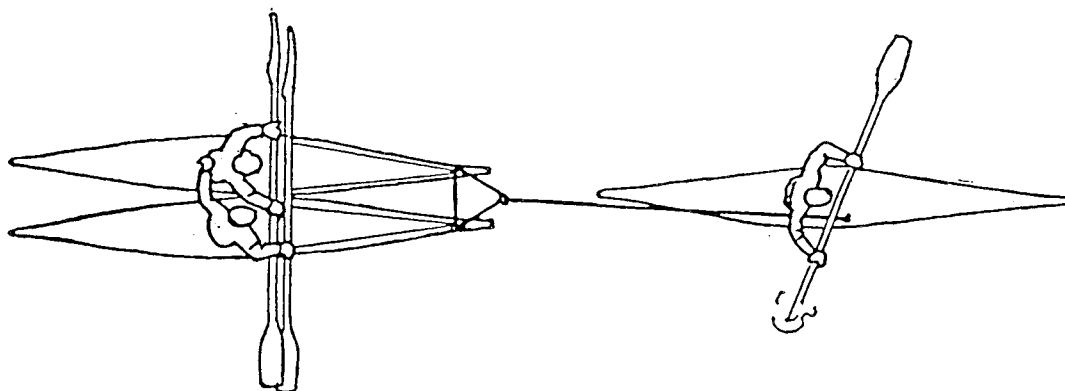


Le meilleur point de tire et fixation de la remorque est au milieu du bateau, fixée dans les lignes de vie, juste devant le cockpit. Le kayak qui remorque, garde ainsi toute sa liberté de manoeuvre. Placée ainsi devant soi, la remorque est plus facile à atteindre que sur certains kayaks équipés d'un taquet coinçant à l'arrière du cockpit. Sur un bateau équipé d'un gouvernail, le choix du point de tire a moins d'importance.

La ligne de remorquage fixée sur la pointe arrière du bateau comme on le voit parfois ne sert à rien et peut même être dangereuse. Par mer agitée, le remorquage deviendra difficile, et de plus si pour une raison ou une autre il faut larguer la ligne de remorque, elle est inaccessible, ainsi placée hors de portée de main tout à l'arrière du bateau.

Veiller à bien lover la ligne pour qu'elle se déroule facilement.

Il faut se méfier si l'on remorque seul une personne en kayak. Le kayakiste pris en remorque, fatigué ou épuisé n'avance plus à son rythme, peut embarder, et risque de chavirer surtout s'il y a de la mer.



Le mieux est donc d'avoir un troisième bateau qui vienne à couple du kayak en difficulté, de façon à le tenir, formant ainsi un véritable radeau. L'allure n'est pas rapide bien sûr, mais on progresse tout de même.

Tout en s'occupant de la stabilité, le troisième kayak peut également veiller au kayakiste en difficulté et même avoir un rôle de réconfort physique et psychique. Il le tient, peut le réchauffer, le calmer. Si la personne est choquée ou blessée, les premiers secours peuvent ainsi être assurés. (De même qu'un blessé peut être allongé en travers de deux kayaks pendant le remorquage.)

Lors du remorquage, si la mer est agitée, il est important de faire attention à l'allure de navigation par rapport au vent. Ne pas rester au vent arrière : si les remorqués partent en surf sur une vague, ils peuvent rattraper le kayak qui remorque. Il vaut donc mieux changer légèrement l'allure et naviguer 3/4 arrière.

Dans des conditions difficiles de mer et de vent, si le kayak qui remorque a de plus en plus de mal à avancer, un deuxième kayak remorqueur peut venir se mettre en ligne avec le premier pour aider à tirer le radeau.

Une autre utilité de la ligne de remorquage : si un chavirage a lieu parmi les rochers, où la mer déferle, on peut remorquer vers le large le bateau et le kayakiste à l'eau pour les éloigner rapidement du danger des brisants, avant d'effectuer plus loin la remise dans le kayak dans des eaux moins tourmentées.

Par beau temps, pour parcourir de petites distances (50 - 100 m), et ramener quelqu'un au bord, on peut éviter l'emploi de la ligne de remorquage, et utiliser la technique du " radeau groenlandais ". Dans ce cas, le remorqueur " pousse " deux kayaks à couple. (Cette technique était employée par les esquimaux pour pousser deux kayaks entravés par des charges sur le pont.)

En résumé, si un kayakiste est fatigué ou devient incapable de rester par lui-même dans son bateau, il ne faut pas hésiter à le

prendre rapidement en remorque.

Il faut choisir rapidement la solution qui s'impose et la rapidité d'action et l'expérience entrent alors en jeu. C'est pourquoi, il faudrait profiter des sorties pour s'entraîner régulièrement à faire ces quelques manœuvres de sécurité afin d'être prêt quand l'urgence se présente.

Une ligne de remorquage à bord d'un kayak est indispensable, au même titre que peuvent l'être une brassière, des fusées ou une paire de pagaies de secours.

G. Cloarec -
F. Jouas-Pontiel -



BULLETIN D'ADHESION à CK/Mer
à renvoyer à CK/Mer, Connaissance du Kayak de Mer, B.P. 67 B - 22500 Paimpol

NOM Prénom

Adresse Date de naissance

.....

Avez-vous un kayak de mer ?

Lieu habituel de navigation ?

Je verse la somme de 100 F (chèque à libeller à l'ordre de CK/Mer).

Date Signature

Rapport des garde-côtes britanniques concernant
la récupération des canoës et kayaks en 1985

par S.R. Richards, garde-côte

paru dans ASK "Newsletter" N°55 Traduction John Reid

Il y a eu 37 interventions par les garde-côtes ou la Société de Sauvetage en Mer dont 66 vies sauvées (souvent des jeunes de 9 à 15 ans et des débutants) 2 disparus et 1 mort (enfant).

Les conditions de la mer étaient calmes et le vent de 0 à force 6; de sorte que la plupart des difficultés étaient dues au courant, à la fatigue, aux dessalages ou au mauvais équipement, en plus du manque d'expérience.

En plus de cette liste, il y a eu 23 appels de secours pour des kayaks en difficulté. Ces appels de gens bien intentionnés se sont avérés être de fausses alertes et les personnes concernées ont atterri sans assistance.

2 autres cas de kayaks non identifiés sur le littoral ont provoqué des recherches négatives. Un autre cas où deux kayaks loués avec équipement ont disparus: après des recherches infructueuses, on peut supposer que les deux loueurs sont partis avec le matériel sur leur galerie.

Deux incidents concernent d'autres embarcations secourues par les kayakistes: un gonflable, percé par la pagaie, a été remorqué à la côte; l'autre, un bateau de pêche de 5,5 m en panne de moteur était ramené à bon port par les kayakistes.

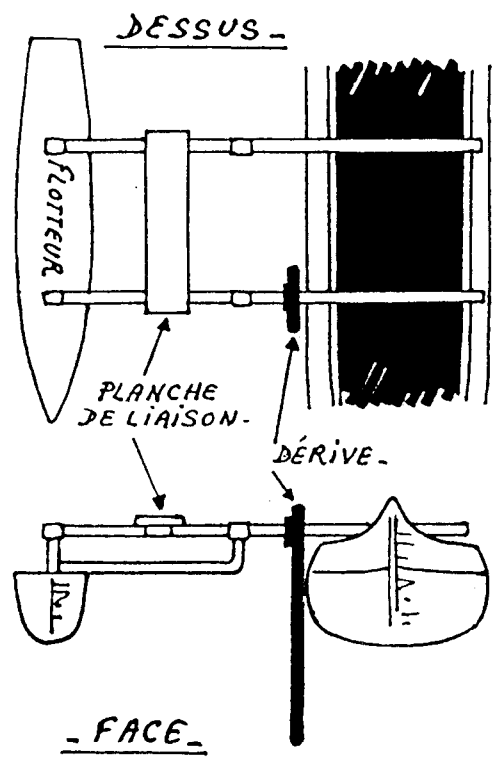
Les comparaisons des statistiques avec celles des années précédentes montrent qu'il semble y avoir un accroissement du nombre d'incidents mais:

- plus de gens pratiquent le kayak en mer
- les conditions météo de l'été font varier le nombre d'incidents
- le nombre d'interventions inutiles était inclus dans la liste les années précédentes, il est maintenant séparé, ce qui donne le nombre d'interventions réelles.

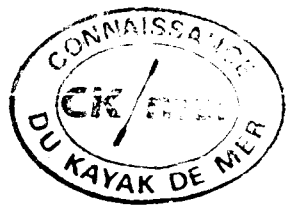
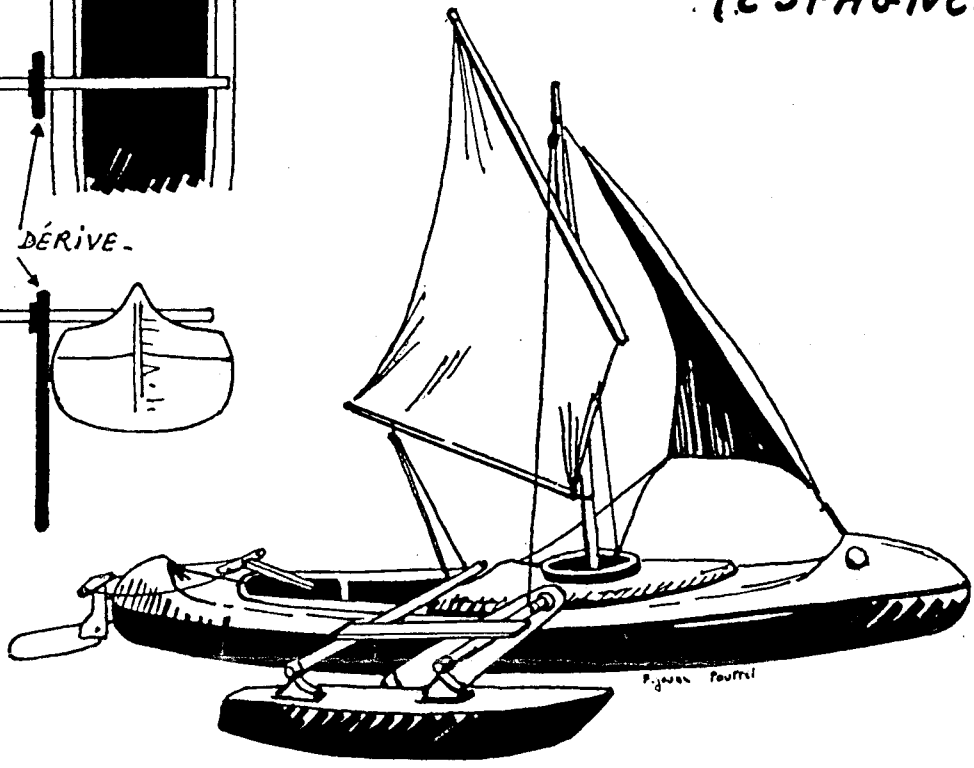
En conclusion, les kayakistes de mer ont raison d'être fier de leur sens de la sécurité; la presque totalité des interventions étant due au manque d'expérience, au mauvais équipement et à l'ignorance des dangers de la mer.

Continuons tous à prôner la prudence et l'expérience à ceux qui souhaitent profiter de la mer en kayak.





CANOE CANADIEN
de LUIS CEBRIAN ALONSO
(ESPAGNE.)



Dans le bulletin N° 19, nous avons publié une lettre de Luis Cebrian Alonso. Depuis, il nous a fait parvenir quelques photos de son canoë avec lequel il navigue en mer.

Outre les voiles, le canoë est équipé d'un gouvernail avec barre à tire-veille et d'un flotteur dont le premier bras sert d'axe à la dérive. Luis Cebrian A. est actuellement en train d'ajouter un deuxième flotteur et de convertir le canoë en "trimaran".