

Kite'PASS

Votre passeport pour la glisse



Kite'PASS

Votre passeport pour la glisse

Nom

Prénom

Né le

Adresse

Tél.

E-Mail

Ce passeport vous a été remis lors de votre entrée en formation dans une école de kitesurf agréée par la FFVL. C'est un document personnel permettant de vous situer dans votre progression pour l'accès à une pratique autonome en sécurité.

Il est organisé en cinq parties :

-  Bienvenue dans la tribu kite
-  Suivi de formation
-  Fondamentaux du kitesurf
-  Kite attitude
-  Validation de niveau

POUR PROGRESSER EN SÉCURITÉ

- **Apprendre à gérer sa sécurité**

Gérer sa sécurité dans la pratique d'un sport de nature, cela s'apprend !

- **Etre accompagné...**

Dès la première séance, votre moniteur prend en charge une partie des contraintes de l'activité pour vous permettre de découvrir de nouvelles sensations.

... **dans un contexte approprié**

En fonction des conditions, il vous proposera des situations adaptées.

- **Construire sa propre progression**

Les modifications de contexte, (vent, matériel, site....) nécessitent une adaptation qui n'est possible qu'à partir du moment où vous avez acquis suffisamment d'expérience.

- **Devenir autonome**

Pour vous accompagner dans votre parcours de kitesurfeur, la FFVL balise la progression en trois niveaux : vert / bleu / marron. Ces niveaux ne correspondent pas à des stages en école mais identifient des domaines de compétence à développer.

- **Se perfectionner**

Un retour régulier en école sécurise et valide votre progression, notamment en se confrontant à de nouvelles conditions de navigation.

Les différentes formes de pratique

Le kite né à la fin des années 1980 associe une aile de traction « le kite » et un moyen de glisse ou de roulage. Il se décline sur différentes surfaces naturelles, offrant ainsi de multiples expériences de découverte.

Neige



Terre



Eau



La FFVL

Créée en 1974, la FFVL gère aujourd'hui six disciplines (aile delta, parapente, cerf-volant, glisses aérottractées ou kite, speed riding, boomerang) qui ont toutes en commun d'utiliser le milieu aérien pour faire évoluer un engin qui vous permet de voler, glisser, jouer avec le vent.

Vous avez choisi d'entrer dans le monde fabuleux de la troisième dimension et de participer en vous licenciant aux actions fédérales : pérennisation des sites de pratique, respect de l'environnement, développement d'un réseau d'écoles, formation des cadres bénévoles en club, organisation de compétitions.....

Le réseau EFK

Les structures membres du réseau des Écoles Françaises de Kite labellisées par la FFVL s'engagent à respecter une charte de qualité.



Le réseau EFK garantit :

- Une formation prenant en compte les règles de sécurité
- Un enseignement assuré par des moniteurs diplômés
- La mise à disposition d'un matériel actuel et adapté
- Une démarche responsable visant à la pérennisation de l'activité
- Un suivi de qualité par une enquête de satisfaction :
Faites nous part de votre avis en remplissant le questionnaire sur : www.efk.fr

A l'inscription, votre école vous délivre une licence et vous informe sur la nécessité d'être bien assuré (responsabilité civile, individuelle accident) pour la pratique du kite.

Bienvenue dans la tribu kite

Le Kite Nature

« Profitons de la nature
dans le plus grand

RESPECT »



Respectez la Nature et apprenez à mieux la connaître
Emportez vos déchets avec vous
Stationnez dans des lieux appropriés
Préservez les milieux naturels sensibles
Explorez les espaces naturels avec attention
Soyez silencieux autant que possible
Transmettez le message écoresponsable

© 2007 Kite France

Fédération Française de Vol Libre





L'Agence des aires marines protégées
et la FFK œuvrent en partenariat
pour :

- Améliorer la prise en compte de la sensibilité du milieu marin lors de la pratique du kite,
- Promouvoir le kite comme activité de découverte et de sensibilisation à l'environnement marin.

Retrouvez la charte nature du kite ainsi que la liste des spots sur www.efk.fr

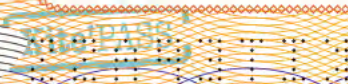
Après l'école, j'adhère à un club

Le club constitue le lieu privilégié pour accumuler l'expérience et poursuivre votre progression. Les leader club ou moniteurs fédéraux pourront vous accompagner dans la gestion de votre sécurité, la connaissance, la compréhension et le respect du milieu et du cadre de pratique.

Le retour en école ou l'intervention de moniteurs professionnels lors de journées formation en club vous permettront d'évoluer dans votre pratique sans brûler les étapes.

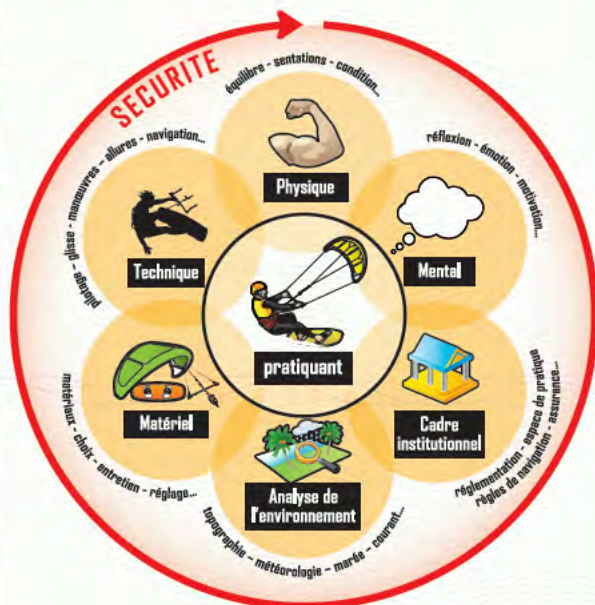
Nous vous invitons à utiliser les grilles d'évaluation pour mesurer l'acquisition des compétences identifiées dans les trois niveaux de progression : vert / bleu / marron.

- Case 😊 : J'ai vu, essayé, mais je ne réussis pas systématiquement
Case 😊 : Je maîtrise dans différents types de situations

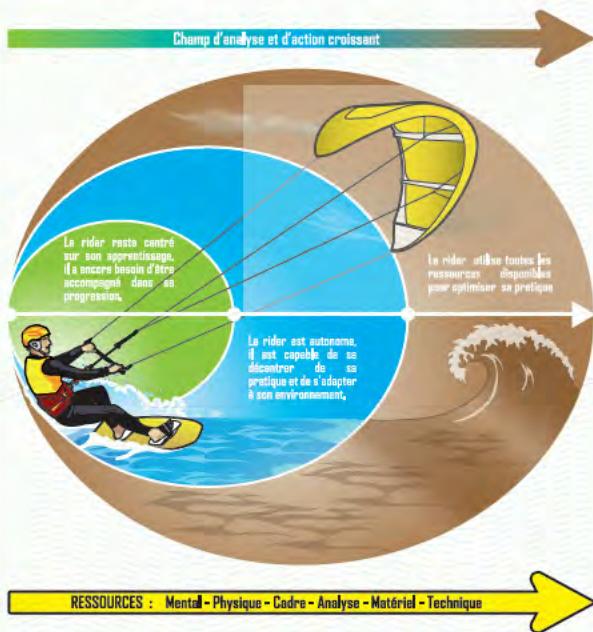


Les fondamentaux du Kitesurf

LES DIFFÉRENTS DOMAINES DE FORMATION



LES CYCLES DE FORMATION ET LES NIVEAUX DE COULEUR



Mental et physique



Physique

- Je me prépare à l'effort
- J'ai conscience de mes capacités du moment
- Je suis attentif aux signes de fatigue physique

Cognitif

- Je limite le nombre de paramètres inconnus (météo, conditions sur site, matériel...)
- Je suis attentif à ma baisse de vigilance
- J'analyse ma pratique et la situe dans ma progression
- J'accepte la difficulté

Affectif

- Je ne cède pas à l'euphorie
- J'accepte la frustration
- Je prends conscience de mes émotions

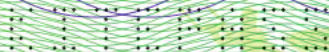
Motivation

- Je tiens compte des conseils de prudence
- J'accepte mon rythme de progression

Analyse de l'environnement



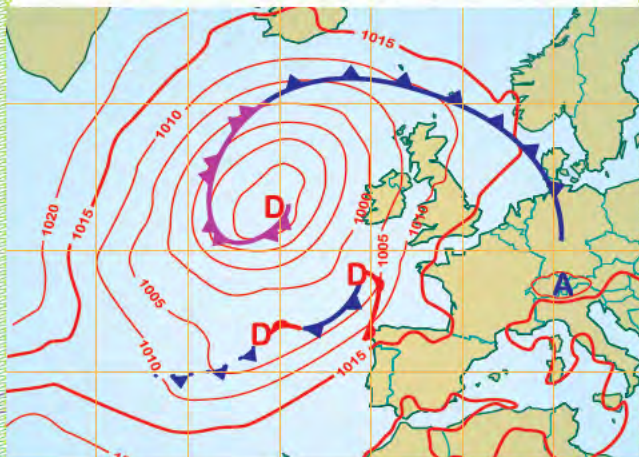
- Je m'informe sur les conditions du jour
- J'évalue la force et la direction du vent sur site
- J'identifie la zone de décollage / atterrissage adaptée
- Je repère les spécificités de la zone de navigation (marée, état de surface, courants, obstacles....)
- Je tiens compte des autres usagers





DIFFÉRENTS NIVEAUX D'ANALYSE

Analyse en surface, fronts et isobares



Bulletin mer

- Bulletin côtier pour la bande des 20 milles à partir d'une zone sélectionnée.
- Analyse de la situation générale et prévision sur site, bulletin émis toutes les 12 heures.
- Vent moyen selon échelle Beaufort.
- Mer selon échelle Douglas.
- Heure légale = heure UTC+1 en hiver et heure UTC+2 en été.

Attention : en situation normale, les rafales peuvent être supérieures de 40 % au vent moyen et les vagues maximales atteindre 2 fois la hauteur significative.

Prévisions sur site

A partir d'un réseau de balises et de logiciels de prévision sur site.

Cadre institutionnel



Règles

- Je connais les équipements individuels réglementaires (division 240 : combinaison, aide à la flottabilité, signal lumineux...)
- Je connais les limites de navigation (bande des 300 m, balisage, limitation de vitesse...)
- J'applique les règles de navigation (RIPAM, règles élémentaires de croisement...)
- Je connais la nécessité de s'assurer pour la pratique et d'avoir un certificat médical

Protection de l'environnement

- Je prends connaissance des informations spécifiques à mon site
- Je découvre le milieu naturel sans le perturber

Fédération

- Je mesure l'intérêt de prendre une licence à la FFVL
- Je m'inscris dans une pratique sécuritaire (formation en école, suivi en club)

Matériel



Équipement individuel

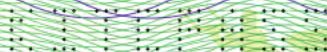
- Je choisis un équipement adapté aux conditions climatiques (combinaison, flottabilité, lunettes, gants, chaussons...)
- Je règle correctement mon harnais
- Je choisis de porter un casque adapté à ma forme de pratique
- Je dispose d'un coupe ligne

L'aile et la barre

- Je sais gréer une aile
- Je sais actionner le déclencheur et le libérateur
- Je vérifie la connexion et le positionnement du leach de sécurité
- Je sais réamorcer les systèmes de sécurité
- Je sais manipuler une aile gonflée
- J'identifie les différentes surfaces et types d'ailes
- Je comprends les grands principes aérodynamiques (RFA, portance, traînée)
- Je comprends le fonctionnement du choqué-bordé et du trim
- Je conditionne et je stocke correctement mon matériel

Le support

- J'identifie différents types de flotteurs et leurs équipements
- Je connais leurs spécifications techniques
- Je règle correctement les foot-straps
- Je suis attentif à l'adéquation matériel / conditions / expérience



MONTAGE DE L'AILE

Gonfler son aile



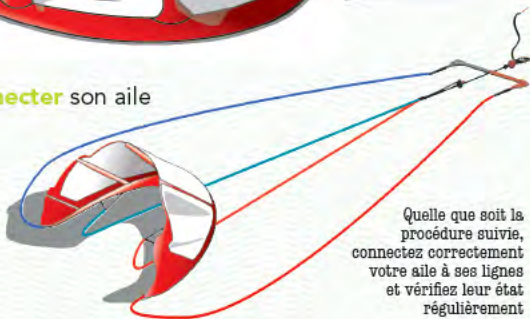
L'aile est gonflée sur le dos, face au vent

Poser son aile au sol



L'aile doit toujours être sécurisée au sol. Elle est sée face au vent et lestée en aval du bord d'attaque (sable lorsque disponible)

Connecter son aile



Quelle que soit la procédure suivie, connectez correctement votre aile à ses lignes et vérifiez leur état régulièrement

Technique

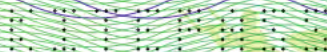


Pilotage d'une aile nautique à boudin choqué/bordé

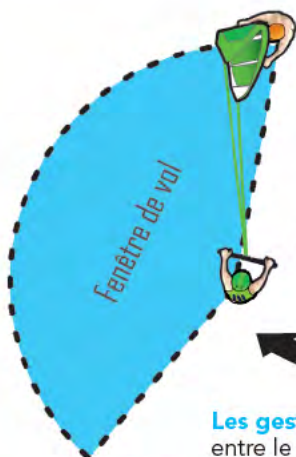
- Je choisis une zone de sécurité pour décoller et atterrir
- Je positionne le couple aile/pilote par rapport au vent dans les phases d'atterrissage et décollage
- Je sais quelle va être la première trajectoire de l'aile dans la fenêtre de vol.
- Je sais où positionner mon aile dans la fenêtre de vol pour rester en sécurité
- Je sais communiquer avec un pilote ou un assistant dans les phases d'A et D
- Je sais neutraliser une aile et la positionner en sécurité
- Je vérifie et fais fonctionner les systèmes de sécurité de l'aile
- Je sais quand utiliser les systèmes de sécurité
- Je suis capable de poser mon aile sans assistance
- Je re-décolle l'aile seul de l'eau quelque soit sa position
- Je relance mon aile en sortie de waterstart
- Je régule la traction de l'aile en ajustant le choqué/bordé

Conduite du flotteur dans l'eau

- Je sais comment manipuler mon support
- Je sais réaliser un water start avec mon support habituel (orientation de la planche, bascule du centre de gravité, gestion de la traction de l'aile)
- J'agis sur mon support pour modifier sa trajectoire



DE L'AILE



L'assistant doit ressentir que l'aile cherche à avancer

Le pilote doit sentir une traction constante. Si tel n'est pas le cas, il doit se déplacer

VENT

Les gestes de communication
entre le pilote et son assistant



ATERRISSAGE

Je veux faire atterrir mon aile



DÉCOLLAGE

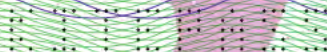
Lorsque le pilote est prêt et exprime à l'assistant qu'il peut lâcher l'aile

Technique

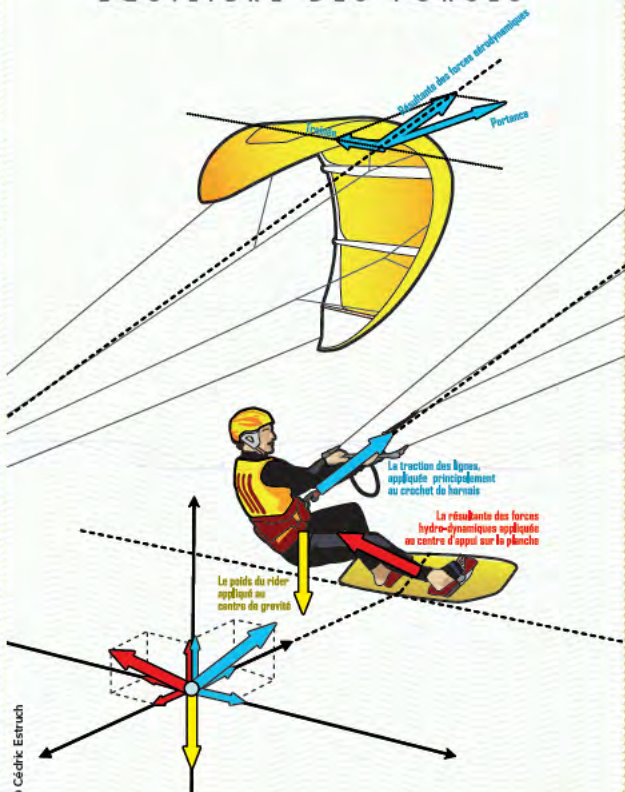


Pilotage coordonné de l'ensemble

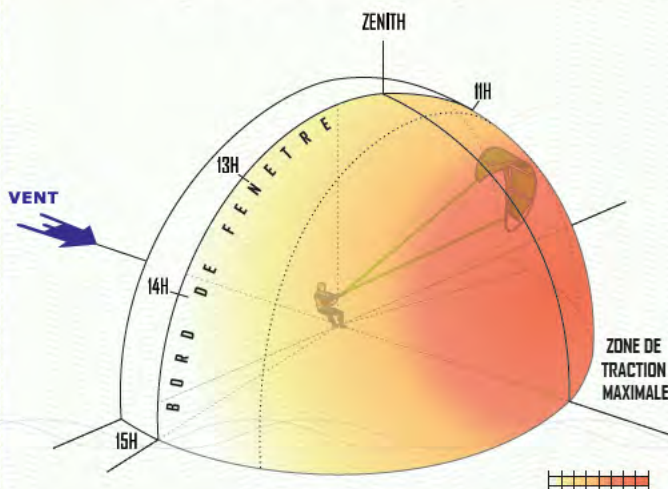
- Je développe des comportements adaptés :
abaisssement du centre de gravité, positionnement du regard
- Je modifie le pilotage de l'aile et du support en fonction du vent (gestion des rafales)
- Je coordonne le pilotage pour réaliser des transitions glissées
- Je conserve la glisse sur une allure travers au vent
- Je pilote pour maintenir mes lignes tendues en permanence et notamment sur les allures abattues
- Je pilote quoiqu'il arrive pour éviter la chute du kite
- J'utilise mon « trim » pour faire varier la traction de l'aile et ma position de pilotage
- Je contrôle ma vitesse en jouant sur ma trajectoire
- Je contrôle ma vitesse par le pilotage de mon aile
- Je maîtrise l'arrêt d'urgence
- Je connais les procédures à suivre pour retourner à terre suite à un incident



ÉQUILIBRE DES FORCES



FENÊTRE DE VOL



Le niveau de traction de l'aile (Résultante des Forces Aérodynamiques, RFA) est lié à :

LA VITESSE DE L'AILE (VENT APPARENT)

A retenir : La traction (RFA) est proportionnelle au carré de la vitesse. Si la vitesse double, la traction est multipliée par quatre !

LA POSITION DE L'AILE DANS LA FENÊTRE

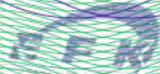
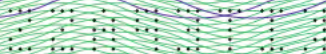
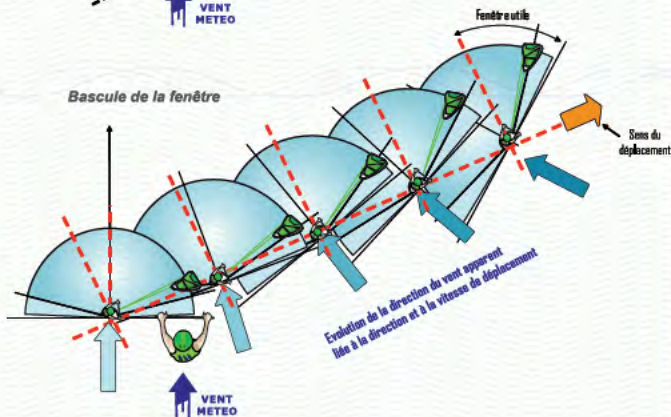
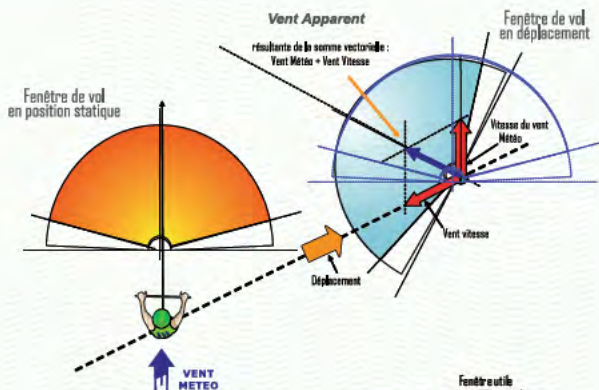
A retenir : La traction (RFA) est d'autant plus forte que l'aile évolue dans la partie centrale de la fenêtre.

Traction maximale :

Aile se déplaçant rapidement en milieu de fenêtre.

Traction minimale :

Aile immobile (vitesse sol) en bord de fenêtre.



Mental et physique



Physique

- J'identifie mes limites
- J'évalue mes capacités du moment
- Je suis sensibilisé aux contraintes spécifiques des différentes formes de pratique

Cognitif

- Je construis un projet de navigation
- Je me donne les moyens de progresser
- J'intègre les paramètres de l'environnement (site et météo)
- Je prends mes propres décisions
- Je gère mes émotions (ne pas céder à la panique ou à l'euphorie...)
- Je reste vigilant et je me méfie de l'habitude

Affectif

- J'adopte une attitude sécuritaire même en situation de stress
- Je suis capable de renoncer

Motivation

- Je suis concentré sur mes sensations (prévention des blessures)
- Je ne subis pas l'émulation du groupe



Cadre institutionnel



Règles

- Je connais les principes généraux de la norme AFNOR NF52-503 (déclencheur, libérateur...)
- Je prends connaissance des réglementations locales (arrêtés municipaux, préfectoraux...)
- Je connais les règles d'organisation associative (loi 1901)

Protection de l'environnement

- Je connais les statuts de protection du milieu naturel (Natura 2000, parc naturel marin...)
- Je suis attentif et respecte mon environnement de pratique

Fédération

- Je connais l'organisation de la FFVL et de ses structures affiliées (ligue, CDVL, club)
- Je connais les qualifications fédérales
- Je m'implique dans la vie fédérale (vie du club)

Analyse de l'environnement



- Je connais les grands principes de météorologie et d'hydrologie
- Je sais où rechercher les informations utiles avant de pratiquer
- Je choisis un site en fonction de mon niveau
- J'analyse les conditions et leur évolution sur site
- J'adapte ma navigation à l'évolution des conditions
- Je partage mes analyses avec d'autres pratiquants
- Je détermine un espace et un temps de navigation
- Je modifie mon plan de navigation en fonction des autres usagers

MESURER LA VIT

Force	0	1	2	3	4	5	
Terme	Calme	Très légère brise	Légère brise	Petite brise	Jolie brise	Bonne brise	Ve
Vitesse en nœuds	< 1	1 à 3	4 à 6	7 à 10	11 à 16	17 à 21	22
Vitesse en km/h	< 1	1 à 5	6 à 11	12 à 19	20 à 28	29 à 38	39
Etat de la mer	Comme un miroir	Quelques rides	Vagues petites ne déferlant pas	Les moutons apparaissent	Petites vagues nombreux moutons	Vagues modérées, moutons, embruns	Lame d'écume en

AÉROLOGIE

Entre brise et vent, il y a une différence d'échelle



© Cédric Estruch

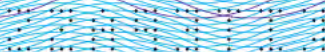
- un vent est un phénomène de déplacement d'air horizontal à grande échelle dû à l'existence de centres d'action de type dépression/anticyclone

- une brise correspond à un déplacement d'air à l'échelle d'un paysage, généralement dû à l'existence d'un appel d'air en direction d'une source thermique

La brise de mer est un phénomène généré par le contraste thermique existant entre la terre et la mer. Il a lieu surtout l'été se mettant progressivement en place au fil de la journée pour s'inverser en soirée.

VI TESSE DU VENT

	6	7	8	9	10	11	12
se	Vent frais	Grand frais	Coup de vent	Fort coup de vent	Tempête	Violente tempête	Ouragan
21	22 à 27	28 à 33	34 à 40	41 à 47	48 à 55	56 à 63	> 64
38	39 à 49	50 à 61	62 à 74	75 à 88	89 à 102	103 à 117	> 118
s es, ne, na	Lames, crêtes d'écume blanche, embruns	Lames déferlantes, trainées d'écume	Tourbillons d'écume à la côte des lames, trainées d'écume	Lames déferlantes, visibilité réduite par les embruns			



Matériel



Equipement individuel

- Je choisis un harnais adapté à ma pratique

L'aile et la barre

- Je sais régler une aile
- Je sais réamorcer le déclencheur en pleine eau
- Je comprends le mode de fonctionnement d'un nouveau matériel
- Je sais adapter le type et la surface de mon aile à mon projet de navigation
- J'ai conscience de la plage d'utilisation de mon aile
- Je comprends les principes aérodynamiques qui influent sur le niveau de traction
- Je connais l'influence du trim sur la position de la barre
- Je connais l'influence de la modification des longueurs de lignes
- Je connais les comportements de l'aile sur toute l'amplitude du choqué-bordé
- J'entretiens mon matériel et effectue les petites réparations
- J'évalue le niveau d'usure de mon matériel

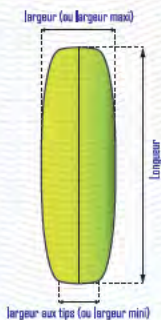
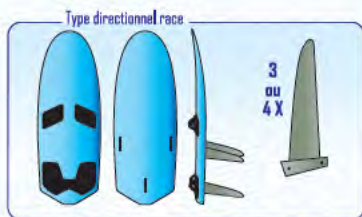
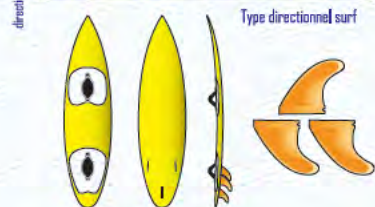
Le support

- Je sais nommer les différents paramètres du shape et des ailerons
- Je choisis le shape en fonction de mon projet de navigation
- Je règle correctement le stance et les angles des footstraps

Je choisis et je règle le matériel en fonction des conditions et de mon projet de navigation



TYPES DE SHAPES Flotteurs et leurs ailerons communs



Technique

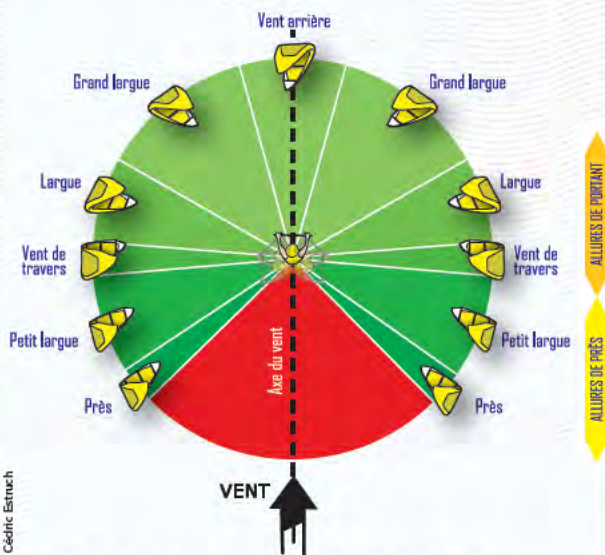


Glisser en kitesurf à toutes les allures

- Je maintiens mon allure malgré les variations du vent
- J'effectue des transitions glissées au planning
- Je cherche à réaliser des jibes
- Je cherche à réaliser des sauts simples et des transitions sautées
- Je règle le trim pour améliorer l'ergonomie de pilotage
- Je maîtrise ma vitesse
- Je mets en œuvre des procédures d'auto sauvetage
- Je réalise des kiteloop pour faciliter mes déplacements sous le vent
- Je relance et accélère le kite pour développer de la traction
- J'ai recours au downloop en bas et bord de fenêtre
- Je navigue avec aisance sur les deux amures
- J'utilise les transferts d'appuis suivant les allures
- J'oriente mes jambes, mon bassin, mes épaules et mon regard en fonction de la direction voulue.
- J'élargis ma plage de pratique (condition de vent très faible à fort)
- Je connais les différentes techniques de décollage seul



ALLURES



Les différentes allures que peut prendre le kite en fonction de l'axe du vent

Mental et physique



Physique

- Je suis une préparation physique générale
- Je m'intéresse à la préparation physique spécifique
- Je suis sensibilisé aux risques traumatiques

Cognitif

- J'utilise des techniques simples de préparation mentale (visualisation...)
- Je me donne des objectifs sur la saison

Affectif

- Je suis lucide en toute situation
- Je prends conscience de mon niveau d'engagement

Motivation

- Je me mobilise sur mes objectifs de progression
- Je ne me focalise pas sur la comparaison
- j'ai conscience des influences de mon environnement social

Analyse de l'environnement



- J'approfondis mes connaissances en aérologie et en hydrologie
- J'appréhende les effets de site
- J'anticipe l'évolution météo à plusieurs jours
- Je choisis un site et des conditions en fonction de mes objectifs
- J'évalue le niveau d'engagement en fonction des conditions



Cadre institutionnel



Règles

- Je connais les autorités maritimes et leurs compétences
- Je suis capable de faire une déclaration de manifestation sportive

Protection de l'environnement

- Je suis capable de renseigner une évaluation d'incidence Natura 2000
- Je sensibilise les autres pratiquants au respect des espaces naturels

Fédération

- Je suis impliqué dans la vie fédérale
- Je connais les différentes formes de pratique (courses et expressions)
- Je connais au moins un format de compétition (organisation et règles de courses...)



Matériel



- J'optimise le réglage de mon matériel pour tout type de pratique
- Je connais les limites d'utilisation de mon matériel
- je connais les caractéristiques des matériaux (aile et shape)
- J'ai des notions de conception du matériel
- j'ai des notions de maintenance du matériel
- Je comprends le fonctionnement d'accessoires de navigation (GPS, vidéo...)

Technique



Manœuvres

- Je sais réaliser un beach start
- J'effectue des jibes sans perte de vitesse
- Je sais virer de bord avec une planche directionnelle
- Je réalise des transitions sautées
- J'anticipe et évalue l'espace que prendra mon saut avec la marge de sécurité nécessaire
- J'amplifie mon saut par l'utilisation du pop de la planche
- Je réceptionne mes sauts sans perte de vitesse
- Je réalise les rotations simples (front spin et back spin)



Technique



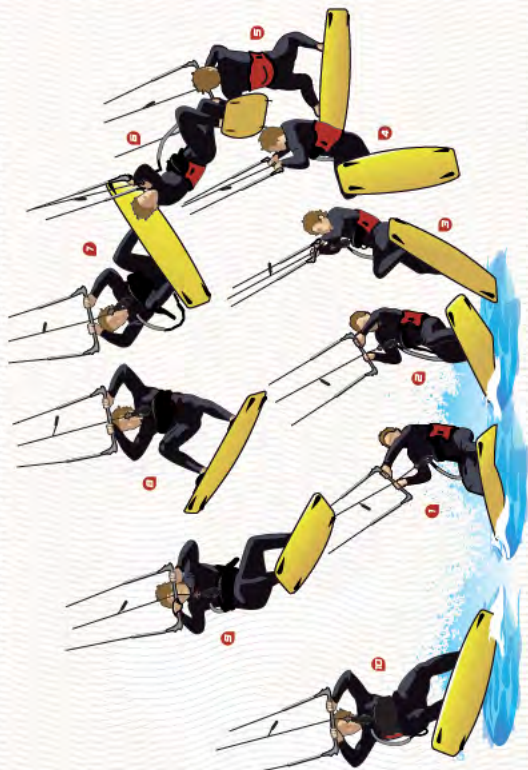
Diversifier les formes de pratique

- Je sais naviguer avec différents types de support
- Je sais naviguer dans les vagues et passer le shore break
- J'optimise mon placement sur la planche pour mieux remonter au vent
- J'améliore mon rapport cap / vitesse (VMG)
- Je sais naviguer en sécurité dans des conditions aérologiques atypiques (vent off et vent on)

Perfectionnement sportif

- J'appréhende les particularités d'un format de compétition
- Je formalise un objectif de progression
- J'analyse mes prestations et partage mes expériences avec mes pairs
- Je réalise des séances ciblées (technique de navigation, manœuvres,...)
- Je développe mes compétences techniques par la diversification des formes de pratique (autres supports, autres surfaces)

FIGURE FRONT SPIN BABORD



© Cédric Estuadi

Front : l'ofé, regard sens rotatif avant, vrillage du tronc, regroupement des jambes, visualisation du posé en tirant la main avant, dégroupage, amortissement à l'abattée, relance de l'aile.

FIGURE BACK SPIN BABORD



Back : lofe, regard sens rotatif arrière, vrillage du tronc, regroupement des jambes, visualisation du posé en tirant sur la main avant, dégroupage, amortissement à l'abattée, relance de l'aile.

Niveau vert

- Le pratiquant est capable de mettre en œuvre son matériel, de partir de la plage et de naviguer en sécurité dans les conditions définies par son encadrant.
- Il s'inscrit dans une progression en analysant sa propre pratique et respecte l'environnement d'évolution.

Le niveau vert correspond à l'exigence minimale pour pouvoir être accompagné au sein d'un club.

Date

Site

Navigation

EPP PE

Matériel

Conditions (vent, plan d'eau)

Moniteur

Ecole

Tampon de l'école :

Niveau bleu

- Le pratiquant est autonome en conditions variées.
- Il se décentre de sa propre pratique et appréhende un environnement plus large.
- Il s'inscrit dans une dynamique collective.

Le niveau bleu est le pré requis exigé pour accéder aux formations menant aux qualifications fédérales Leader club et Initiateur power kite

Date

Site

Conditions (vent, plan d'eau)

Moniteur

Commentaires

Ecole

Tampon de l'école :



Niveau marron

- Praticant expérimenté, il est capable d'exploiter les créneaux de navigation.
- Il optimise ses ressources personnelles, techniques et matérielles.
- Il développe des connaissances spécifiques à une forme de pratique orientée vers la performance.

Le niveau marron est le pré requis exigé pour entrer en formation de Moniteur fédéral de glisses aérotractées.

Passeport délivré

Le

à

Par l'école

N° de licence FFVL

Type de licence

Tampon de l'école

Lors du stage qui s'est déroulé

A

Durée

Conditions de pratique :

Plage EPP PE

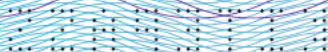
Conditions météo

Matériel

Commentaires du moniteur

.....

.....



Suivi de formation

Mes autres stages de formation

DATE

DURÉE

ECOLE

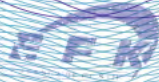
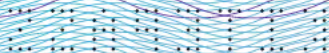


Complément de licence

OBSERVATIONS

MONITEUR

COMMENTAIRES



Réglementation

- Les kites effectuent une navigation diurne à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles (abri: « tout lieu où le navire peut soit accoster, soit mouiller en sécurité »).
- A moins de 300 mètres de la côte, la vitesse est limitée à 5 noeuds (sauf dérogation).
- Au-delà de 300 mètres de la côte, l'équipement obligatoire est composé de :
 - > 1 équipement individuel de flottabilité qui peut être au choix « une aide à la flottabilité » (au moins 50 newtons), ou un gilet de sauvetage (au moins 100 newtons), ou une combinaison de protection (flottabilité positive, protection du torse et de l'abdomen).
 - > 1 moyen de repérage lumineux individuel.

Recommandations

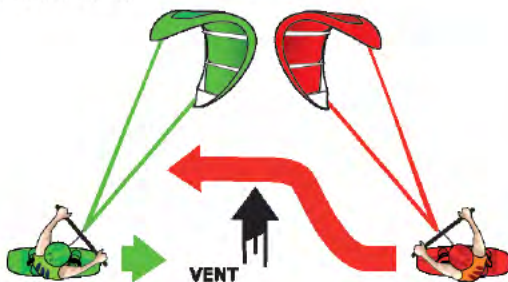
- Soyez assurés en responsabilité civile pour la pratique du kitesurf
- Evitez de naviguer seul, pratiquez accompagné, pratiquez en club
- Consultez les panneaux de sites
- Renseignez-vous auprès des pratiquants locaux
- Le système de sécurité de votre aile doit être entretenu et régulièrement vérifié. La mise en œuvre d'une procédure de sécurité nécessite un entraînement régulier.
- Anticipez l'évolution possible des conditions (vent, courant, marée, houle) en prenant toutes les informations utiles en amont de votre session et en partageant votre analyse sur place avec d'autres personnes expérimentées.



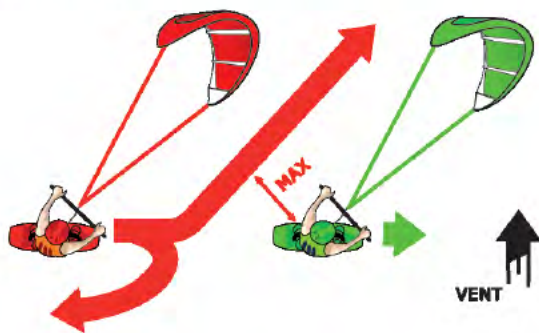
RÈGLES DE PRIORITÉ

Croisement :

* tribord-amure roi des mers *
(main droite vers l'avant)



* Rattrapé prioritaire *



ATTITUDES

© Cedric Estruch



Quand on se croise ou se dépasse, celui qui est sous le vent baisse son aile.

Avoir une zone libre sous le vent.
Regard panoramique avant manœuvre.



Le rider qui part de la plage a priorité sur celui qui rentre.



Celui qui surfe une vague a priorité.
Dans tous les cas, favoriser le pratiquant le moins manœuvrant.

Check-list SÉCURITÉ

Forme physique / Mentale

Niveau de pratique, aptitude physique et niveau de motivation, hydratation alimentation échauffement 5 mn.

Analyse météo

- Prévi Vent : direction On/side, force, orages, rafales, température air
- Prévi Mer : force du courant, vagues, marée, température eau.

Analyse site

- Repérage : réglementation (vu sur internet, vu avec le dub, présence d'une signalétique), obstacles, présence de pratiquants, fréquentation, autres utilisateurs, aire décollage / atterrissage, accès secours identifiés.
- Anticipation : navigation en groupe, prévenir quelqu'un à terre.

Risques en navigation

Règles priorités, autres usagers, gestes internationaux de communication, aire d'atterrissage de secours repérée.

Etat équipement

- Individuel : combi, cagoule, gants, harnais (crochet), gilet, casque, repérage lumineux, coupe ligne, leash d'aile (testé).
- Board : visserie, ailerons, strap.
- Aile : surface, gonflage, bridage, poulies, raccords lignes, lignes, barre, chicken loop, sécu langage aile (testée), aile sécurisée.

Décollage/Atterrissage

Aire dégagée, aide formé, aile basse, bord de fenêtre, sécurité en main prête à être déclenchée.

secours

GSM : 18, 15, 112 - VHF : canal 16 (CROSS)

Pour les secours en mer et en cas de matériel dérivant, prévenir le CROSS.

Déclaration d'accident informatisée : www.ffvl.fr

Secours

- Vous êtes témoin d'un accident ou vous apercevez un kiteur en réelle difficulté, prévenez les secours :
 - > **Accident en mer** : VHF canal 16 ou appelez directement le CROSS
 - > **Accident à terre** : appelez le 112 (numéro d'appel d'urgence européen), le 18 (pompiers) ou le 15 (SAMU).
- Vous localisez un matériel dérivant, prévenez le **CROSS** pour éviter de déclencher inutilement les secours.
- Vous êtes victime ou témoin d'un accident d'un pratiquant licencié à la FFVL, pensez à faire la déclaration d'accident informatisée sur www.ffvl.fr

Signe conventionnel besoin d'aide



© Cédric Estmich

Auto-sauvetage

En fonction du contexte, des conditions de vent, de votre capacité et expérience, vous pouvez utiliser des techniques d'auto-sauvetage pour revenir à la côte. La mise en œuvre d'une procédure d'auto-sauvetage requiert un apprentissage pour éviter de se mettre en danger



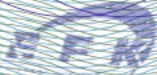
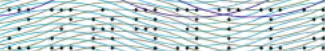
© Cédric Estruch

Consignes pour se faire récupérer en pleine eau par une embarcation motorisée

1. Signaler le besoin d'être récupéré (par radio, par signe conventionnel, par l'intermédiaire d'un autre pratiquant ...).
2. Attendre l'arrivée de l'embarcation sans paniquer et en prenant soin de ne pas s'emmêler dans les lignes
 - Lover ses lignes si l'aile n'est plus tractive et si la technique est maîtrisée ;
 - Se libérer de l'aile si cette dernière est tractive ou si le risque d'emmêlage est marqué.
3. Tenter de garder le support de navigation à proximité.
4. Entrer en communication avec le secouriste : c'est le point le plus important. Il va s'enquérir de votre état de santé et décrire le mode

opératoire de la récupération. Prenez le temps de faire répéter le sauveteur si nécessaire.

6. Deux grands types de modes opératoires sont utilisés :
 - Le rider est encore accroché à l'aile (par le chicken loop en position de navigation ou par le leash d'aile (déclencheur actionné) et cette dernière est dans une position stable et peu tractive : le sauveteur intervient sur l'aile, la dégonfle, l'embarque, puis il demande au rider de se libérer. Le sauveteur love les lignes si ce n'est déjà fait, les embarque, puis vient récupérer le rider ;
 - Le rider est libéré de l'aile : le sauveteur accède au rider, l'informe de la chronologie de la récupération.



REJOIGNEZ LA TRIBU KITE!



GDF SUEZ
EnergiesFrance



www.efk.fr



Fédération Française de Vol Libre
4 rue de Suisse - 06000 Nice - France - Email : ffvl@ffvl.fr
site internet : www.ffvl.fr - tél : 04 97 03 82 82
n° agrément ministériel 75S131 du 4 décembre 1974