



## CONSEILS POUR L'UTILISATION DU SYSTEME DE SECURITE EN KITE

Dans un communiqué précédent, la FFVL vous présentait les résultats d'une campagne d'évaluation des systèmes de sécurité en kite réalisée en collaboration avec la Fédération des Industries Nautiques (FIN) et les fabricants participants. Les objectifs de ces tests étaient :

- de réaliser un état des lieux actuel des efforts de déclenchement et de libération sur les systèmes de sécurité existants.
- d'engager une démarche positive d'amélioration des systèmes de sécurité en collaboration avec la FIN et les fabricants participants.

Pour rappel, le bilan de cette campagne d'évaluation est disponible sur ce lien : [BILAN](#)

Les problématiques de largage de l'aile d'aérotraction ne sont **pas seulement liées à la performance du matériel, le facteur humain est un élément important, une procédure d'urgence s'apprend.**

- **Un système de sécurité doit être vérifié**

Avant chaque session, il est impératif de vérifier que rien ne viendra altérer le fonctionnement prévisible de votre système.

Tester régulièrement votre largueur (déclencheur) et votre libérateur qui pourraient-êtré altérés par du sable ou des impuretés.

Dans la mesure du possible, nous vous conseillons également de réaliser un Autotest simple de votre système de sécurité (déclencheur et libérateur) : une proposition pour sa réalisation est décrite en page 7 du bilan 2012 sur les systèmes de sécurité en kite : [BILAN](#)

- **Un système de sécurité doit-êtré entretenu**

Afin d'éviter des largages d'aile plus difficiles ou des largages intempestifs voir des impossibilités de largage, rincer régulièrement votre système de sécurité en veillant à bien éliminer le sable et les impuretés.

Les systèmes de largage peuvent parfois êtré constitués d'éléments mécaniques et d'éléments à base de fibres textiles. Ils sont sujet à l'usure et doivent faire l'objet d'un entretien régulier ou d'un remplacement (voir préconisations du fabricant).

- **Choix du matériel**

Nous vous invitons à êtré attentif au choix de votre matériel : à minima, à préférer un système de sécurité en concordance avec les exigences de la norme afnor et idéalement, choisir du matériel certifié afnor par le constructeur.

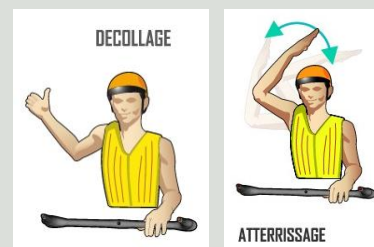
Dans tous les cas, il est nécessaire d'êtré attentif à ne pas modifier vos systèmes de sécurité et notamment suivre les exigences écrites par les constructeurs.

- **Une procédure de sécurité s'apprend**

Mettre en œuvre une procédure de sécurité du type réduction de traction ne se découvre pas en situation d'urgence. Vous devez comprendre et apprendre la procédure de largage et la maîtriser de façon à ce qu'elle devienne un geste réflexe, sûr et cohérent.

- **Pratiquer accompagné**

Il est conseillé de pratiquer en présence d'une personne qui pourra en cas d'incident prévenir des secours et éventuellement vous assister au décollage et à l'atterrissage de votre aile de traction. En cas d'assistance au décollage ou à l'atterrissage de l'aile, vous devez avoir vérifié la compétence de votre aide et avoir convenu d'un signe de communication pour le lâcher de l'aile.



- **Prévoir les situations à risque**

La surface de l'aile est choisie en fonction de votre compétence technique, de votre poids, de la situation aéro-météorologique (orientation et force du vent) du plan d'eau utilisé, de la sécurité disponible sur le plan d'eau, et du type de navigation envisagé. Une augmentation de la force du vent dans un délai extrêmement rapide peut transformer une séance de navigation en situation dangereuse. Même si le risque est moins immédiat, une chute brutale de la force du vent peut également engendrer des situations à risque (dérive, incapacité à revenir au bord...).

Il est donc nécessaire de prévoir les variations brutales de vent (aussi bien en force qu'en direction) en se renseignant sur les conditions de vent et sur leur évolution auprès des différentes sources d'information météorologiques, tout en acquérant une compétence d'analyse météorologique (connaissances et expériences accumulées).

- **Maîtriser son pilotage**

Il est nécessaire de bien maîtriser votre pilotage de l'aile et d'apprendre les comportements en cas d'augmentation de traction non désirée. A titre d'illustration, une variation subite du vent se solde généralement par un accroissement de la portance de l'aile, donc une augmentation potentielle de la traction de l'aile. Il est donc important de connaître les réactions de son aile et de contrôler son pilotage notamment dans le cas de situations particulières.

***Kiteurs, soyez prudents ! Informez-vous attentivement sur les prévisions météo. Et n'hésitez surtout pas à demander conseil aux pratiquants expérimentés et aux moniteurs locaux, à prendre le temps d'analyser les conditions, la force et la régularité du vent... et à renoncer si vous avez le moindre doute.***

## La commission sécurité et technique fédérale

Contact : [secukite@ffvl.fr](mailto:secukite@ffvl.fr)

Rubrique internet Sécurité Kite : <http://kite.ffvl.fr/taxonomy/term/150>

Bulletins sécurité kite précédents : <http://kite.ffvl.fr/taxonomy/term/150>

Déclaration d'accident en ligne : <https://intranet.ffvl.fr/>

Vous êtes témoin d'un accident ou situation à risque, faites-en part : [secukite@ffvl.fr](mailto:secukite@ffvl.fr)



# Check-List SECURITE



## Analyse site

Repérage : réglementation (vu sur internet, vu avec le club, 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.

## Décollage/Atterrissage

Aire Dégagée, Aide Formée, Aile Basse, Bord de Fenêtre,  
Sécurité en main prête à être déclenchée.

## 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 Language Aile (testée), Aile Sécurisée.

## Forme physique / Mentale

Niveau de pratique,

Aptitude physique et niveau de motivation,

Hydratation Alimentation Echauffement 5 mn.

## Risques en navigation

Règles Priorités, Autres Usagers, Gestes internationaux de communication,  
Aire d'atterrissage de secours repérée.

## Analyse météo

Prévi Vent: direction On/side, Force, Orages, Rafales, Température air

Prévi Mer: Force du courant, Vagues, Marée, Température eau.

## Secours

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

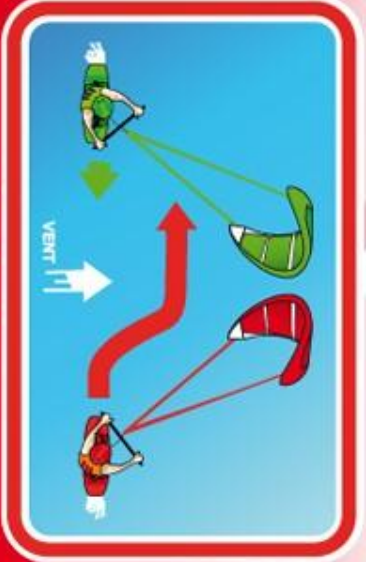
Pour les secours en mer et en cas de matériel dérivant, prévenir le CROSS.

Déclaration d'accident informatisée : [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)



# REGLES DE PRIORITES

1



Croisement :  
« tribord-amure roi des mers »  
(main droite vers l'avant)

2



« Rattrapé prioritaire »



# ATTITUDES

A



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

B



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

D



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

C



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

Dans tous les cas, il est nécessaire d'appliquer le **Règlement International pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)**

## Principaux Gestes de Communication



Décollage



Atterissage

Design: Océric Estreich

