

## Jusqu'à qu'elle distance le kite peut naviguer ?

by Laurent RUMEN , on 05/29/2019

Le kite peut aller jusqu'à 2 milles d'un abri, c'est la D240 qui comprend cette règle.

Il faut comprendre "un abri" comme un endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques et de mer du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

**Les bateaux accompagnateurs ne sont donc pas des abris, les falaises et côtes rocheuses non plus ....**

**Le type d'incident menant le kitesurfeur à s'abriter entraine une situation de ces abris plutôt sous le vent de sa position du fait de la dérive engendrée par et suite à l'incident.**

## Quel matériel dois-je étiqueter maintenant ?

by Laurent RUMEN , on 06/01/2019

La réglementation des navires de loisir dont dépend le kiteboard (D240) a introduit à la demande des services de secours l'obligation d'inscrire sur votre aile un identifiant de la personne, physique ou morale, qui en est le propriétaire et permettant de la contacter. (applicable à partir de Juin 2019)

Cet identifiant, en caractères **d'un centimètre minimum de hauteur**, doit être inscrit **sur la voile** ou sur un support qui en est solidaire.

Il doit être constitué **soit par le nom soit par les coordonnées téléphoniques ou électroniques** du propriétaire ou par plusieurs de ces identifiants.

Bien-sur il faut éviter de trop dissimuler l'endroit, pour autant si la discrétion vous tient à cœur, l'information demandée peut être recouverte par un deuxième support voyant et arborant l'inscription « identifiant » par exemple. Indiquez un moyen de vous contactez rapidement, pas une adresse que vous n'allez jamais relever...

S'il n'y a pas d'encart prévu par le fabricant ou qu'il ne vous semble pas adapté, il est préférable de positionner l'information au centre de l'aile, soit vers le bord d'attaque au niveau de la zone des valves du boudin, soit sur la chaussette de vidange ou en bord de fuite des ailes à caisson, la systématisation des modalités facilitera la recherche des secouristes en conditions inconfortables.

Il n'est pas demandé d'inscrire cet identifiant sur le flotteur, pour autant nombre d'entre nous le faisons déjà en espérant être contacté en cas de perte de planche. Ce n'est donc pas inutile de le faire aussi sur le flotteur.

La FFVoile propose une étiquette adaptée à ses adhérents ([disponible sur l'espace licencié](#))

N'oubliez pas de prévenir les secours en cas de perte d'aile en mer afin qu'ils ne déclenchent pas une intervention pour rien et qu'éventuellement l'objet récupéré vous soit restitué.

## Quelles règles techniques sont édictées par la FFVoile en compétition ?

by Laurent RUMEN , on 09/23/2019

Actuellement les règles techniques concernent l'équipement de sécurité du compétiteur, elles sont [ici](#).

## Faut-il une assurance pour pratiquer le kiteboard ?

by Laurent RUMEN , on 09/23/2019

L'assurance n'est pas obligatoire comme l'est celle d'une voiture. Pour autant les dégâts que l'on peut infliger à autrui ou à soi-même peuvent être importants, sans assurance l'individu est redevable sur ses biens personnels pour indemniser le préjudice ou se soigner: Une aile dans une ligne électrique avec coupure de l'alimentation ne permettant pas aux entreprises de produire leur travail ou une personne blessée par votre activité peuvent vite coûter très cher.

L'assurance qui couvre le pratiquant pour les préjudices non volontaires qu'il pourrait procurer à autrui s'appelle l'assurance en **Responsabilité Civile**. Pour vous couvrir utilement et d'en les cas extrêmes son montant est de plusieurs dizaines de millions, donc si vous n'avez pas cette somme de côté et que vous voulez que quelqu'un vous vienne en aide, il faut mieux avoir une assurance prenant en compte cette éventualité.

L'assurance qui couvre le pratiquant pour les préjudices qu'il se ferait et nécessiteraient des soins, une suspension d'activité etc. s'appelle **l'individuelle accident**. Un large panel de niveau d'indemnisation et couverture existe dans ce domaine, intégrant ou non des compensations de pertes de revenus. La première phase étant déjà la prise en charge des soins.

L'assurance qui couvre les frais de secours et d'assistance vous rapprochant sur un site de soin proche de chez vous s'appelle **l'assistance rapatriement**. Si vous pratiquez sur le lieu de vos vacances il n'est pas dit que vous désirez y rester pendant votre convalescence.

Nous sommes souvent multi-assuré, c'est ce que l'on dit en tout cas car peu d'entre nous avons fait le point précis de leur situation. En fait nous sommes multi-assuré dans des domaines de peu d'importance financier et à faible risque (probabilité), mais ce qui est particulier et potentiellement onéreux a tendance à être exclu des contrats basiques des assurances généralistes. N'est-il pas fréquent de découvrir des clauses limitantes quand la demande d'indemnisation est présentée?

Chacun doit donc vérifier sa solvabilité par rapport aux préjudices qu'il pourrait créer et l'accompagnement de ses assureurs dans les risques associés à la pratique du Kiteboard et ce particulièrement en fonction de la zone géographique dans laquelle il pratique. Une solution

consiste à prendre une assurance spécifique qui vise sa pratique et limite les exclusions. **Les assurances intégrées dans les licences sportives sont travaillées pour s'adapter à l'activité.**

**Pour le kiteboadeur différentes assurances sont acquises à travers l'adhésion à la FFVoile.**

Les couvertures:

- Tous les titres (licence et titre de participation) couvrent en "responsabilité civile" (RC) l'activité du pratiquant dans le cadre déterminé de son usage (Cf ci-dessous)
- Tous les titres (licence et titre de participation) ont une "individuelle accident" (IA) et un "assistance rapatriement" de bases liées à l'activité du pratiquant dans le cadre déterminé de son usage (Cf ci-dessous)
- Extension RC/ défense recours monde entier comprise dans la licence
- Des couvertures complémentaires peuvent être demandées directement auprès des assureurs.
- Les licences sont sur l'année civile. Pour démarrer en fin d'année il existe la " *Primo licence*" qui permet d'adhérer depuis le 1er Septembre jusqu'au 31 décembre de l'année suivante.

Suivant ses besoins les assurances seront comprises dans les divers modes d'adhésion:

- Le pratiquant qui désire pratiquer de façon indépendante ou encadrée à n'importe quel moment de l'année civile prend une "**licence club ffvoile**" au tarif de 58,5€ (adulte 2021) ou de 29,5€ (jeune 2021). Cette licence se prend au près d'une association ou d'une société **affiliées**.
- Le pratiquant qui désire pratiquer de façon encadrée au sein d'une structure **affiliée ou conventionnée** FFVoile, tout au long de l'année civile, prend un "**Passeport Voile**" au tarif de 11,5€ (2021). Cette licence se prend au près d'une structure affiliée ou conventionnée FFVoile.
- Le pratiquant qui désire pratiquer ponctuellement dans une structure **affiliée ou conventionnée** FFVoile, prend un "**titre de participation kiteboard**" au tarif de 4€. Ce titre n'étant pas une licence n'oblige pas la présentation de certificat médical, cependant il est nécessaire d'être en bon état de santé pour pratiquer en sécurité. Ce titre couvre à la journée et est pris auprès de la structure affiliée ou conventionnée FFVoile qui accueille le pratiquant.

Les structures peuvent demander une cotisation complémentaire pour elles-mêmes et les services qu'elles vous offre mais qui n'est pas liée à la licence et à l'assurance que vous contractez en tant que pratiquant.

Pour [en savoir plus](#)

La page [assurance de la FFVoile](#)

## Que savoir sur les "largueurs" ?

by Laurent RUMEN , on 09/24/2019

Toutes les " barres " (ou plus précisément l'ensemble qui fait interface et relie l'aile et le pilote) sont équipées de système de sécurité. Si elles ne le sont pas il ne faut pas les utiliser ou les mettre en conformité.

On attend de ce système:

- dans un premier temps qu'il intervienne dans la diminution importante de la traction sans que l'on perde contact avec l'aile
- dans un second temps qu'il nous libère complètement de l'aile.

Actuellement il est souvent composé de deux éléments:

- Un **déclencheur** familièrement appelé "largueur" qui doit entraîner une baisse de la traction
- Un **libérateur** qui se trouve sur le "leash" et qui sépare le pilote de l'aile.

Attention malgré toutes les qualités que peut présenter **un déclencheur-largueur** la diminution de traction tient à **l'effet qu'il permet d'avoir sur l'aile** ! En effet le système n'est qu'un mécanisme entraînant un autre système tel le coulissement de lignes les unes par rapport aux autres. En simplifiant après "déclenchement" l'aile doit se mettre dans une position offrant peu de prise au vent (jusqu'à la mise en drapeau) et de préférence équilibrée (pas de rotation). Si ce mécanisme n'est pas relié à un système permettant à l'aile de modifier son orientation et donc d'arrêter son vol le résultat n'est pas atteint.

C'est particulièrement le cas quand le leash est positionné pour court-circuiter le système de déclenchement (dead leash). Suivant la façon de se connecter, l'activation du déclencheur ne permet pas d'agir sur la position de l'aile car elle est maintenue en vol par le leash.

Il en est de la même manière pour un déclencheur qui agirait sur:

- une ligne de sécurité qui ne coulisse pas ou trop peu (trop courte, mauvais diamètre, emmêlée...)

ou

- une ligne de sécurité accrochée sur des lignes maintenant l'aile en position de vol sans diminution significative de l'incidence (cas possible sur deux avants)

Si le système de sécurité est en lien direct avec le principe qui diminue la traction de l'aile, il est aussi en relation directe avec le point connexion sur le pilote. Le système de sécurité et ses modalités de fixation doivent **s'accorder aux caractéristiques du harnais** (principe d'accroche, formes, dimension...). Les parties qui doivent se désolidariser ne doivent pas subir d'entrave (boucle et crochet par exemple). Les points d'attache doivent positionner les organes de commande du système de sécurité facilement accessibles (devant, proche, dégagé).

Si l'on centre notre regard sur les qualités du déclencheur et du libérateur il est possible d'utiliser l'éclairage de la norme NFS52-503 . Un système peut être indiqué respecter cette norme ; ce n'est pas une norme obligatoire pour tous, elle est juste déclarative et non sujette à un contrôle systématique, cependant elle a apportée depuis sa création en 2005 un progrès dans la définition des exigences attendues de ce matériel. Pour en savoir plus sur cette norme consultez [SYSTEME DE SECURITE et NORME.pdf](#)

## Dois-je m'équiper d'un coupe ligne ?

by Laurent RUMEN , on 09/24/2019

Comme son nom l'indique cet objet sert à couper les lignes quand, pour des raisons de sécurité, il est nécessaire de séparer les éléments.

Les cas les plus fréquents sont:

- Un ou plusieurs membres du pilote sont ligaturés par des lignes suite à une chute ou une dévente de l'aile. Quand le pilote n'est pas tombé directement dans les lignes, ses mouvements pour se déplacer ou s'équilibrer le font s'emmêler dans les lignes détendues. Quand la traction revient l'aile n'est plus pilotable, les membres sont étranglés ou entaillés. Avec la traction il n'est plus possible de se défaire, le pilote peut être tracté dans des positions délicates pouvant limiter sa respiration.
- Un obstacle, comme une bouée fixée au fond, est pris entre les lignes et l'aile continue à tirer, le système de sécurité n'est pas opérationnel, le pilote commence à couler par alignement de l'aile, de la bouée et du lest.
- Le système de pilotage peut être entravé par une ligne qui s'est accrochée à une partie quelconque de l'équipement (harnais, barre, planche...), d'un autre pratiquant ou usager de l'espace; L'incident de vol peut entraîner une traction non contrôlée et dangereuse pour le pratiquant.

Si on imagine que dans les conditions précédentes il est parfois difficile d'utiliser son propre coupe ligne pour s'extraire d'un mauvais pas, il est par contre plus aisé d'imaginer qu'un intervenant extérieur puisse utiliser le sien pour libérer le pilote entravé. Il est par ailleurs plus facile d'intervenir en prenant son propre matériel qu'en "faisant les poches" du pratiquant en difficulté pour éventuellement trouver l'objet adapté.

Le coupe ligne n'est pas indiqué comme matériel obligatoire dans les textes régissant la navigation de nos embarcation (Division D240). Cependant si l'on veut être secouru grâce à l'utilisation d'un coupe ligne ce sera potentiellement par celui d'un autre pratiquant, à condition que majoritairement il soit embarqué. Collectivement assurons un peu de la sécurité: **Un coupe ligne pour moi, un pour toi!**

Pourquoi un coupe ligne ? Il n'est pas interdit de prendre un couteau, cependant la forme et la taille de ces derniers limitent leur emport et peuvent éventuellement causer des blessures par leur extrémité en cas de chute.

Ce qui est important c'est qu'il soit accessible (pour vous et éventuellement autrui), entretenu au niveau de sa qualité de coupe (affuté et non oxydé) et adapté aux bouts traditionnellement utilisés sur nos kites (diamètre-ouverture permettant de couper les lignes mais aussi un bout central). Tester le votre pour savoir l'utiliser.

Quoi couper ? On pense tout de suite à la ligne qui accroche et étrangle afin de limiter son action. Mais il faut s'attendre à couper plus de façon à équilibrer ou stopper le vol de l'aile. Par exemple, couper un seul avant n'assure pas d'une situation confortable, il est nécessaire de prévoir de couper l'arrière du même côté ou éventuellement l'autre avant. Dans l'urgence et l'inconfort des situations il est impossible d'exiger une action précise, cependant mieux vaut commencer par celles qui diminuent le problème et mettent la voile en drapeau si vous en avez l'opportunité.