

Dépositif de surveillance  
et d'intervention  
Spot de la Mine et du petit pêcheur



Rédigé le 16/11/2022

## Table des matières

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>1</b>
<b>I. NUMEROS DE TELEPHONE ET CANAUX VHF</b> .....	<b>2</b>
1. NUMEROS D'URGENCE ET VHF .....	2
2. NUMEROS UTILES SANS URGENCE .....	2
3. RENSEIGNEMENTS UTILES .....	3
<b>II. DESCRIPTION DU DISPOSITIF</b> .....	<b>4</b>
1. PERIMETRE DE NAVIGATION .....	4
2. MATERIEL .....	5
3. FONCTIONNEMENT GENERAL .....	5
A. Généralités .....	5
B. Descriptif des séances .....	6
C. Affichage et information .....	6
D. Quelques cas concrets .....	7
4. PROTOCOLE AVANT LA MISE A L'EAU .....	8
5. CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT, D'INCIDENT MATERIEL POUVANT PORTER ATTEINTE A LA SECURITE DES PERSONNES .....	9
A. A terre .....	10
B. Sur l'eau .....	10
6. CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCENDIE .....	11
A. Procédure d'alerte et d'intervention .....	11
7. CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT CORPOREL .....	12
A. Règle générale .....	12
B. Accidents à terre .....	13
C. Accidents sur l'eau .....	13
8. ORGANISATION DES SECOURS .....	14
A. Responsable du déclenchement .....	14
B. Conditions de l'appel à une aide extérieure .....	14
C. Suivi de l'intervention et circulation .....	14
D. Fin d'intervention et information de tous les acteurs .....	14
E. Inscription sur le registre de sécurité .....	14
9. CONTRÔLE DE L'ETAT DES MATERIELS DE SECOURS .....	15
A. Contrôles périodiques .....	15
10. INFORMATIONS ET CONTRÔLES .....	15
A. Informations des professionnels .....	15
B. Informations des pratiquants .....	15
C. Contrôle et exercices de sécurité .....	15

## **PREAMBULE**

Les textes qui suivent présentent les garanties d'encadrement, de technique de sécurité dans les établissements d'activité physique et sportive qui dispensent un enseignement de la voile et de la glisse aérotractée. Elles relèvent de l'arrêté du 9 février 1998 publié par le JO du 9 avril 1998 ainsi que dans les instructions et les recommandations fédérales pour les écoles de voile.

Le Dispositif de Sécurité et d'Intervention (DSI) regroupe les mesures d'organisation des secours et de prévention des accidents liés aux activités nautiques. Il prend place dans l'organisation générale des centres de pratique de Voile. Il est établi par le responsable de l'école Coriolis Foilschool.

- Il définit une surveillance adaptée aux caractéristiques du plan d'eau et aux activités.
- Il précise les procédures d'alerte et de recours aux services de secours.
- Il précise les mesures d'urgence en cas d'accident.
- L'application du DSI est de la responsabilité du/des Responsable(s) Technique(s) Qualifié(s) Désigné(s) (RTQ) de la structure.

L'encadrement est effectué par un personnel rémunéré ou bénévole, titulaire des qualifications requises. Encadrants titulaires des Brevets d'État : BEES, BPJEPS, DEJEPS GAN, CQP AMV, CQP IV.

# I. NUMEROS DE TELEPHONE ET CANAUX VHF

## 1. NUMEROS D'URGENCE ET VHF

<b>NUMEROS DE TELEPHONE</b>	
<b>SAMU – Urgence médicale</b>	<b>15</b>
<b>Pompiers</b>	<b>18</b>
<b>Gendarmerie</b>	<b>17</b>
<b>Appel d'urgence à partir d'un portable</b>	<b>112</b>
<b>Cross MED</b>	<b>196</b>
<b>SNSM Port Leucate</b>	<b>196</b>
<b>Responsable Coriolis Foilschool</b>	<b>06.62.07.08.67</b>

<b>Ostrécuteurs et pêcheurs Locaux</b>	
<b>Lucas Jaulent "Hypocampe"</b>	<b>06.70.94.74.95</b>
<b>David Loïc "Prud'hommes"</b>	<b>06.08.55.04.20</b>

<b>Ecole de Kitesurf proche</b>	
<b>Surf and Kite</b>	<b>06.02.44.26.43</b>
<b>Sky Fly</b>	<b>06 75 42 26 91</b>

<b>CANAUX VHF</b>	
<b>Canal VHF d'urgence</b>	<b>16</b>

## 2. NUMEROS UTILES SANS URGENCE

<b>CENTRE HOSPITALIER DE PERPIGNAN</b> 20 Avenue du Languedoc 66000 PERPIGNAN	<b>04.68.61.66.33</b>
<b>CENTRE HOSPITALIER DE NARBONNE</b> Boulevard Dr Lacroix 11100 NARBONNE	<b>04.68.42.60.00</b>



<b>CENTRE ANTI POISON ET TOXICOVIGILANCE</b> 249 Boulevard de Sainte-Marguerite 13009 MARSEILLE	<b>04.91.75.25.25</b>
<b>SOS MEDECIN</b> 163 Rue du Clos Banet 66000 PERPIGNAN	<b>0820 20 41 42</b>
<b>Dr. MAHE Sydney</b> 45 Rue Louis Pasteur 11370 PORT LEUCATE	<b>04.48.51.00.85</b>
<b>Dr. DUPUY Thierry</b> 6 Rue du Soleil Levant 11370 LEUCATE	<b>04.68.40.08.19</b>
<b>Mairie de Leucate</b> 34 Rue du Dr Sidras 11370 LEUCATE	<b>04.68.40.51.00</b>
<b>GENDARMERIE</b> AV de Septimanie 11370 LEUCATE	<b>04.68.40.04.11</b>
<b>POLICE MUNICIPALE LEUCATE</b> 2, Rue Raoul Calas 11370 LEUCATE	<b>04.68.40.18.80</b>
<b>GENDARMERIE MARITIME</b> PORT LEUCATE	<b>04.68.40.84.89</b>

### 3. RENSEIGNEMENTS UTILES

<b>RENSEIGNEMENTS UTILES</b>	
<b>PHARMACIE LA LEUCATINE</b> 123 TER Avenue Jean Jaurès 11370 LEUCATE	<b>04.68.48.00.70</b>

## II. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

L'école "Coriolis Foilschool" travaille sur le site de la Courbatière, autrement nommé "Petit Pêcheur" ainsi qu'au spot de "La Mine". L'école est spécialisée dans la pratique du Foil et enseigne l'activité du **Kite-foil**, **Wing-foil** et **Simulateur** de l'initiation jusqu'au perfectionnement.

Les activités sont encadrées par un professionnel diplômé, titulaire du BPJPS glisse aérotractée et disciplines associées.

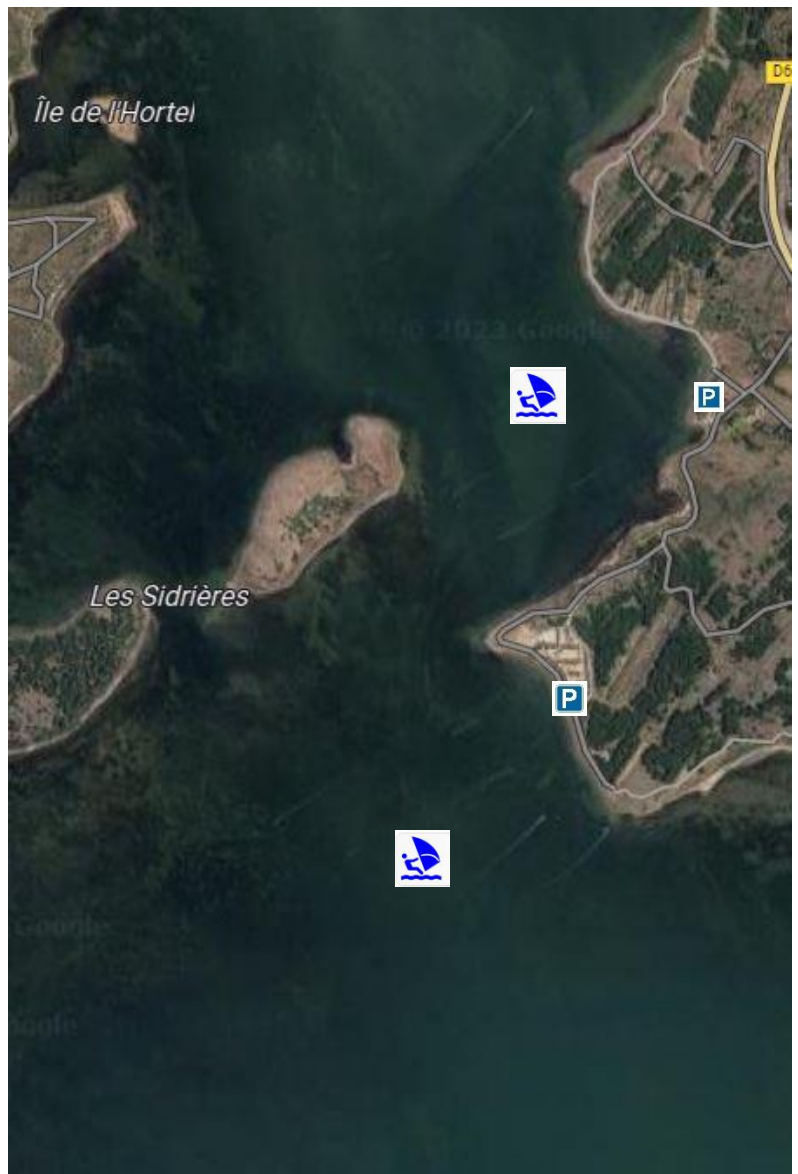
### 1. PERIMETRE DE NAVIGATION

Le périmètre exploité par l'école se situe sur la zone autorisée à la navigation de l'étang de Leucate. Deux lieux sont utilisés pour les cours : le spot du « Petit Pêcheur » (voir plan) et celui de « La Mine ».

Le site est choisi en fonction des conditions météorologiques (vent, mer, visibilité) et du niveau des pratiquants afin que l'enseignement soit le plus qualitatif possible.

En fonction des conditions météorologiques et du niveau des pratiquants, le moniteur peut décider de réduire le périmètre d'enseignement.

L'activité est stoppée lorsque le vent dépasse en moyenne 35 nœuds.



## 2. MATERIEL

Afin de garantir l'encadrement et la sécurité des stagiaires, l'école dispose du matériel suivant :

- Un bateau
- Un téléphone portable en étui étanche ;
- Un coupe lignes et couteau ;
- Jumelles ;
- Des équipements de sécurité individuels vérifiés chaque année ;
- Du matériel adapté à la pratique d'initiation et de perfectionnement renouvelé chaque année et vérifié au début de chaque séance ;
- Une pharmacie ;
- Une caisse à outils spécifiques.

### **COVID 19 :**

**Il est préconisé que les stagiaires apportent leur propre combinaison.  
Dans tous les cas, tout le matériel individuel fourni par l'école sera rincé et désinfecté après chaque utilisation: immersion de 30 min (Bacterless à 5%) + séchage.**

## 3. FONCTIONNEMENT GENERAL

### **A. Généralités**

- Les stagiaires remplissent une fiche d'inscription en ligne pour effectuer le stage, et souscrive une licence AFkite, FFVL ou FFV.
- Les stagiaires se changent sur le spot ;
- Les stagiaires débutants sont au nombre maximum de 3 par séance. Il peut se rajouter au groupe des navigations surveillées.  
En fonction des conditions météorologiques, du niveau des pratiquants ou de la trop grande hétérogénéité du groupe, le moniteur peut décider de réduire le nombre de pratiquant en activité ;
- Les séances ont une durée maximale de 2h30, soit environ 2h d'activité.

## ***B. Descriptif des séances***

### **A terre :**

La zone de préparation du matériel se situe sur la plage. Il s'en suit un briefing de sécurité et des explications théoriques.

En Kite, le décollage et l'atterrissage sont autorisés sur la plage seulement si le niveau de l'élève le permet.

### **Sur l'eau :**

- Les mises à l'eau se réalisent dans des espaces libres sous le vent. La zone de pratique est balisée, les dangers identifiés et la situation météorologique ainsi que son évolution sont présentées ;
- Le matériel est adapté aux conditions rencontrées, ainsi qu'au gabarit et niveau des pratiquants. Tous les réglages sont expliqués et réalisés avec les pratiquants avant la mise à l'eau. L'ensemble des équipements individuels est ajusté et vérifié : gilet de sauvetage spécifique, harnais, leash d'aile, et casque.
- Les consignes de sécurité, d'organisation et de communication sont rappelées (Cf. « Protocole avant la mise à l'eau ») ;
- Un exercice de démonstration de décollage et d'atterrissage est réalisé en début de séance. Un rappel des risques et des conduites à tenir est réalisé.

## ***C. Affichage et information***

Sur le site internet de l'école, le document du DSI est consultable ainsi que les informations pédagogiques et commerciales.

Dans le camion de l'école est disponibles le DSI, les tarifs, ainsi que les documents officiels liés à l'activité d'enseignement (diplôme, déclaration DDCCS, assurance structure et du professionnel).

## ***D. Quelques cas concrets***

### ***Cas 1 : perte de visibilité sur un groupe ou une personne***

1. Appel des secours par GSM ou VHF

### ***Cas 2 : Problème technique sur les équipements et le matériel***

1. Rejoindre le pratiquant ;
2. Identifier la nature du problème ;
3. Prévenir les autres pratiquants de l'intervention, demander de poser les ailes le temps de l'intervention ;
4. Intervenir.

#### **Cas particulier**

**Lorsque l'aile n'est plus contrôlable (ce qui se traduit très souvent par des kite loops), le largueur du chicken-loop doit être impérativement utilisé.**

### ***Cas 3: Incident sur une personne***

1. Rejoindre le pratiquant ;
2. Identifier la nature de l'incident / selon gravité : Appel secours avec téléphone ;
3. Prévenir les autres pratiquants de l'intervention, demande de poser les ailes le temps de l'intervention ;
4. Intervenir, procéder aux soins et en fonction imposer une pause ou arrêter l'activité du pratiquant ;
5. Remplir une main courante / déclaration DDJS si accident grave.



#### 4. **PROTOCOLE AVANT LA MISE A L'EAU**

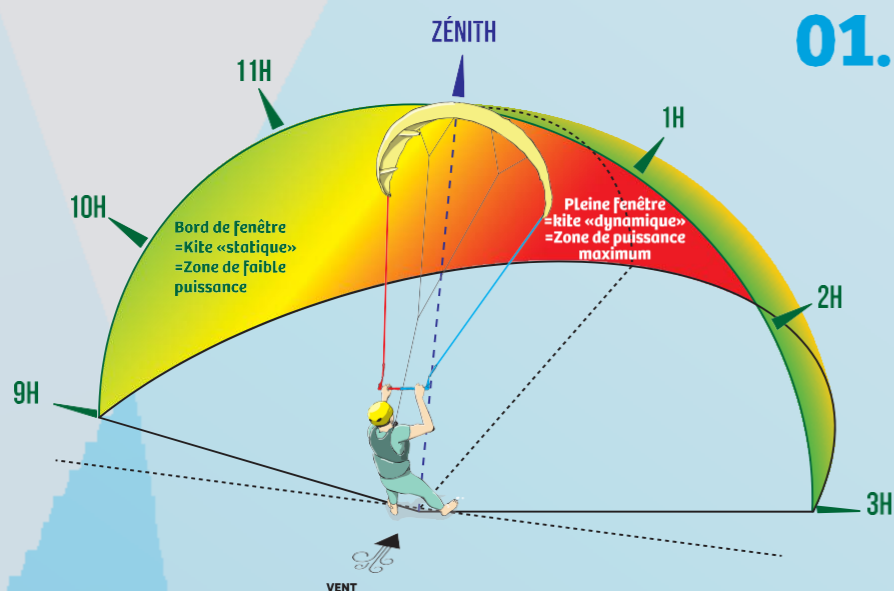
- **Environnement** : présentation des conditions météorologiques et de l'évolution, ainsi que du périmètre et de ses éventuelles dangers et abris.
- **Matériel et équipements individuels** : réglage, adaptation et ajustage ;
- **Manœuvres de sécurité** : essai du largeur, démonstration de décollage., comment poser son aile en bord de fenêtre.
- **Consignes d'organisation** :
  - Sur la sortie d'eau :
    1. Poser l'aile en bord de fenêtre;
    2. Lâcher la barre;
    3. Enlever le chicken loop et le donner au moniteur;
    4. Enlever le leash.
- **Consignes de communication** :
  - Communication à distance :
    1. **Urgence** : exécuter un mouvement de bas en haut en croisant les bras tendus au-dessus de la tête.
    2. **Demande d'aide** : idem avec un seul bras.
    3. **Amerrir** : poser à répétition la paume de la main sur le sommet du crâne.

## **5. PARTAGE DU PLAN D'EAU ET DE LA ZONE D'ARRIVEE ET DE DEPART AVEC LES PRATIQUANTS NON ENCADRES**

Les pratiquants non encadrés, doivent faire attention à ne pas passer dans la zone d'évolution de l'école. Si un pratiquant non encadré devient dangereux pour lui ou les autres pratiquants le moniteur intervient pour éviter tout risque.

# FENÊTRE DE VOL ET AÉRODYNAMIQUE

## 01. Fenêtre de Vol



**La traction générée par l'aile augmente lorsque :**  
 1 / le vent météo augmente,  
 2 / le vent ressenti par l'aile augmente (déplacement de l'aile seule dans la fenêtre ou déplacement de l'aile stabilisée en simultané avec le rider),  
 3 / l'incidence de l'aile augmente (« je borde »).

**La fenêtre de vol est la zone dans laquelle peut évoluer l'aile,**

Une aile cherche toujours à aller vers le **bord de fenêtre**, là où cela nécessite le moins d'efforts pour maintenir l'écoulement laminaire de l'air sur son profil, elle peut y demeurer **statique**, c'est là qu'elle tire le moins (l'aile ressent alors le vent météo).

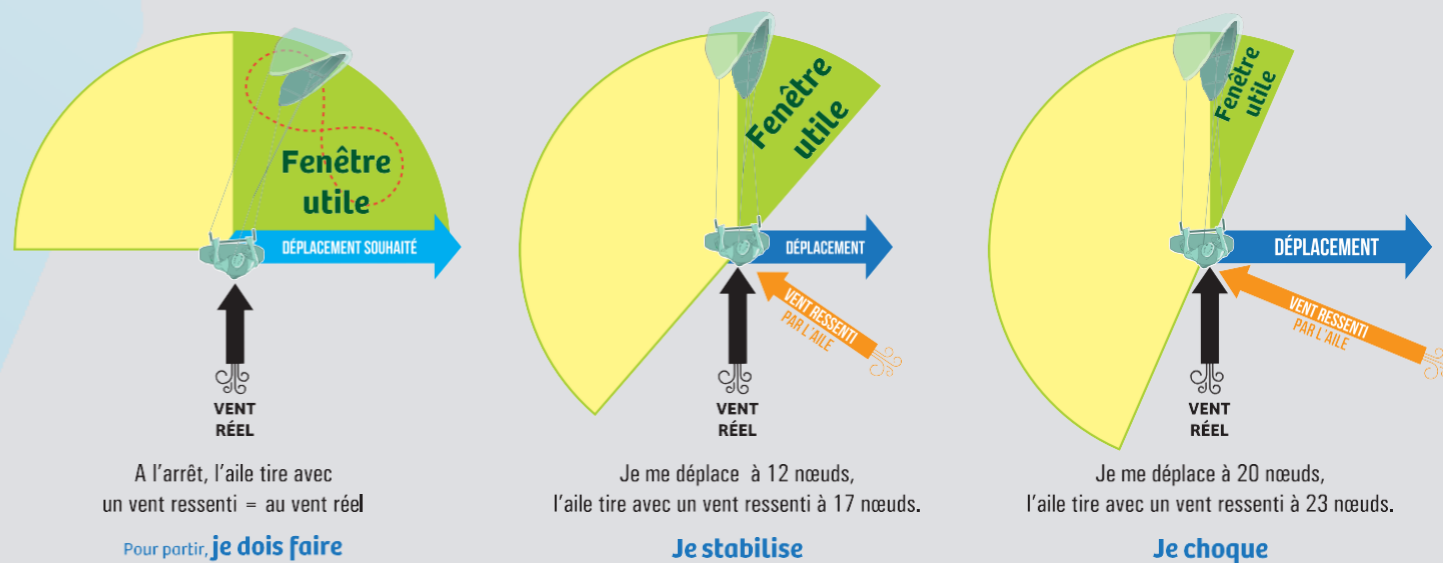
Le bord de fenêtre est ainsi un demi-cercle perpendiculaire au vent. Il borne la zone d'évolution de l'aile.

**En pleine fenêtre**, l'aile est en **forte opposition** avec le sens du vent et elle va maintenir l'écoulement de l'air en se déplaçant vers le bord de fenêtre. **Ce déplacement va ainsi générer plus de puissance** car le vent ressenti par l'aile a augmenté (Le vent ressenti par l'aile est la somme du vent météo et du vent vitesse qui vient d'être créé).

**Il n'est pas possible stabiliser la voile dans la zone de puissance.** Pour maintenir une puissance importante, l'aile doit faire des demi-tours avant d'atteindre le bord de fenêtre : **les 8 ou relances serpentines**.

Il est possible de réaliser ces relances serpentines dans une **zone plus restreinte** afin de **contrôler la direction et la force de la traction générée**.

**Une situation de décalage de fenêtre** Vent météo à 12 nœuds / déplacement vers la droite.

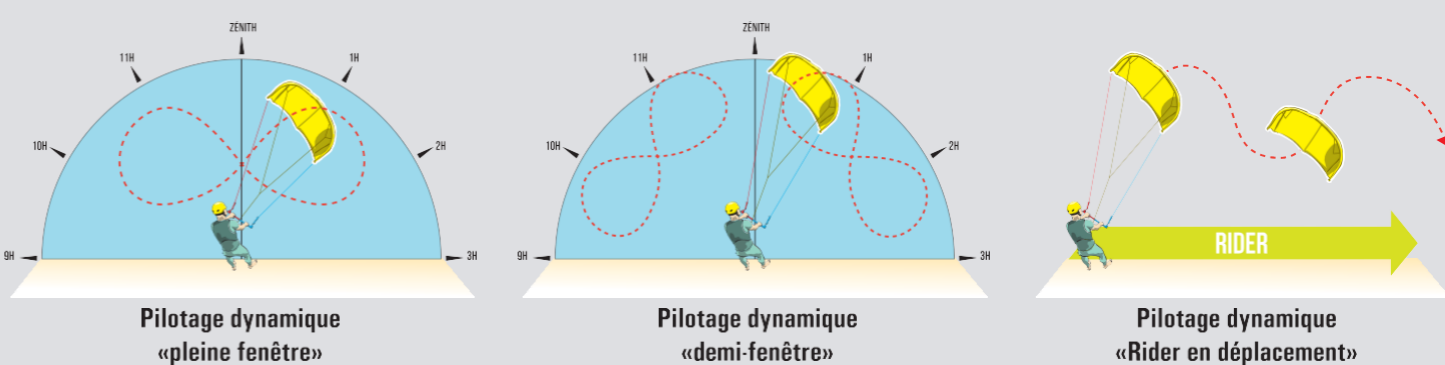


**Pour partir, je dois faire des relances serpentines en demi-fenêtre**

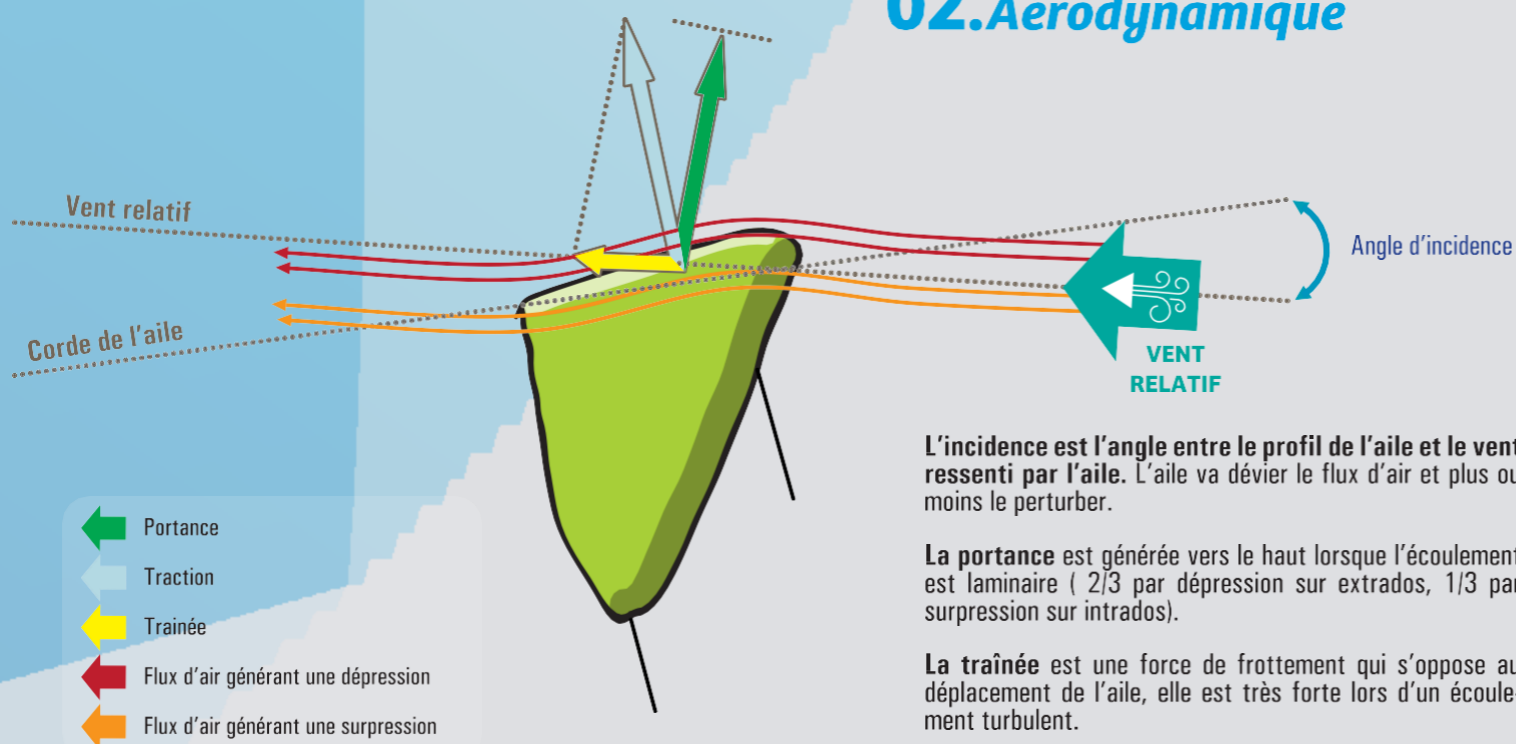
La fenêtre utile est la partie de la fenêtre dans laquelle l'aile peut maintenir le déplacement du rider dans la même direction et à la même vitesse.

**Lorsque le rider accélère sur une trajectoire définie :**

- la **traction** générée par l'aile **augmente** (le vent ressenti par l'aile augmente en fonction de la vitesse de déplacement).
- la **fenêtre de vol se décale** à l'**opposé** du déplacement, **réduisant la zone utile** pour maintenir ce déplacement.
- quand la **vitesse de déplacement devient trop importante**, l'aile finira par nous faire changer de **trajectoire**.



## 02. Aérodynamique

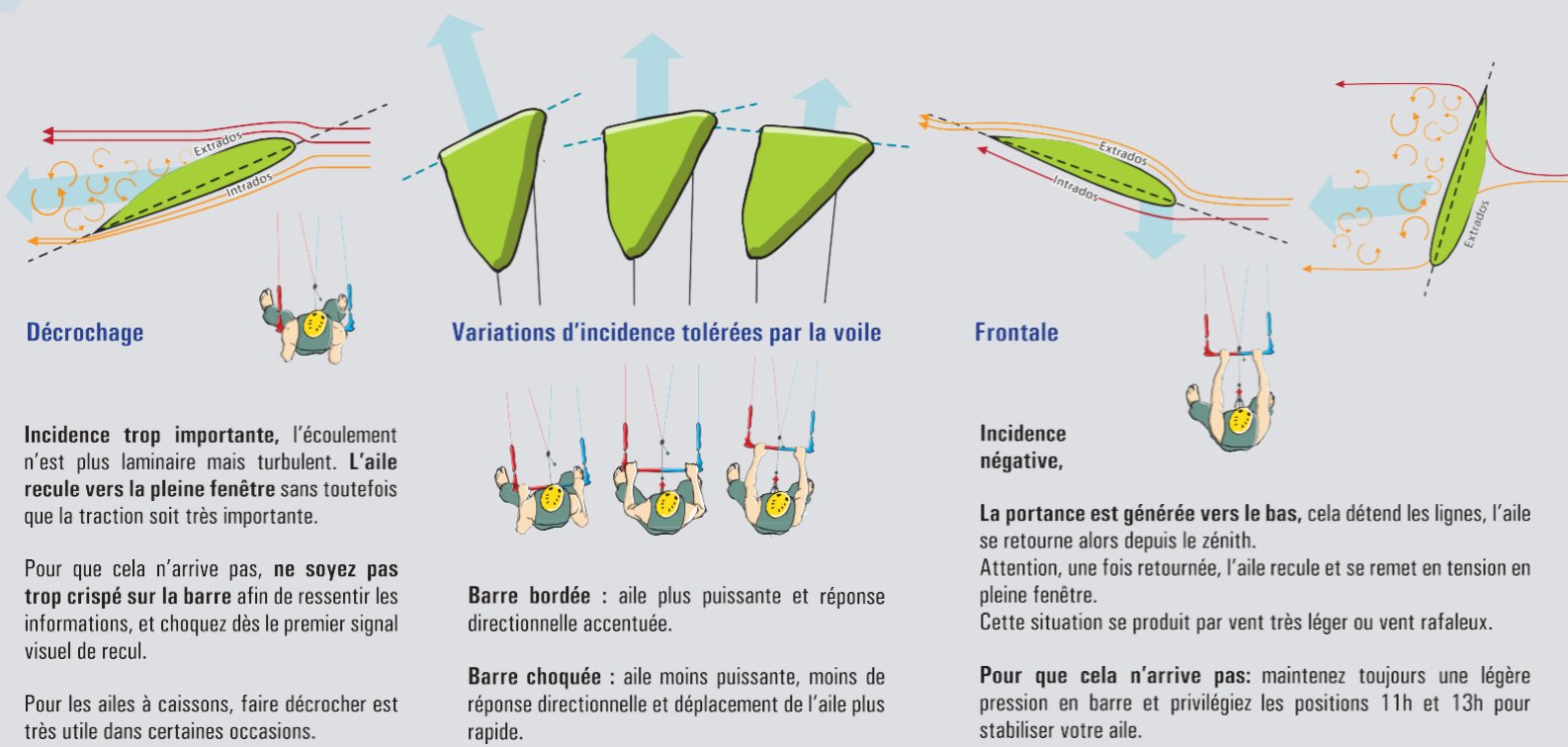


**L'incidence est l'angle entre le profil de l'aile et le vent ressenti par l'aile.** L'aile va dévier le flux d'air et plus ou moins le perturber.

**La portance** est générée vers le haut lorsque l'écoulement est laminaire ( 2/3 par dépression sur extrados, 1/3 par surpression sur intrados).

**La traînée** est une force de frottement qui s'oppose au déplacement de l'aile, elle est très forte lors d'un écoulement turbulent.

**La traction** générée par une aile est la composante de la portance et de la traînée.



**Incidence trop importante**, l'écoulement n'est plus laminaire mais turbulent. **L'aile recule vers la pleine fenêtre** sans toutefois que la traction soit très importante.

Pour que cela n'arrive pas, **ne soyez pas trop crispé sur la barre** afin de ressentir les informations, et choquez dès le premier signal visuel de recul.

Pour les ailes à caissons, faire décrocher est très utile dans certaines occasions.

**Barre bordée** : aile plus puissante et réponse directionnelle accentuée.

**Barre choquée** : aile moins puissante, moins de réponse directionnelle et déplacement de l'aile plus rapide.

**Incidence négative**,

**La portance est générée vers le bas**, cela détend les lignes, l'aile se retourne alors depuis le zénith. Attention, une fois retournée, l'aile recule et se remet en tension en pleine fenêtre. Cette situation se produit par vent très léger ou vent rafaleux.

**Pour que cela n'arrive pas**: maintenez toujours une légère pression en barre et privilégiez les positions 11h et 13h pour stabiliser votre aile.

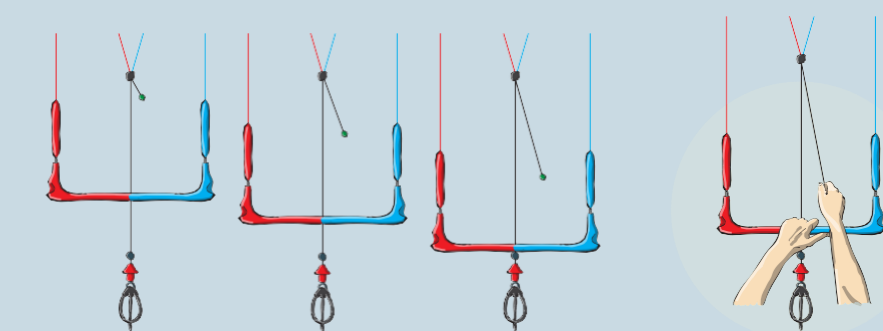
### Le trim n'est pas un réglage de puissance !!!

C'est un réglage de confort qui sert à positionner son « Point de Contrôle sensitif ».

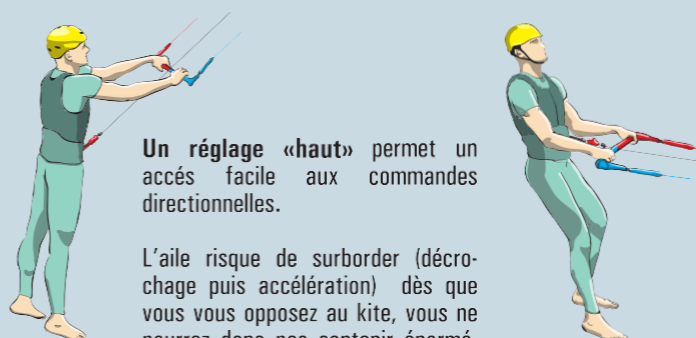
Ce « Point de Contrôle sensitif » se trouve dès les premières sensations de résistance de la barre, lorsqu'on fait descendre le long du « choquer-border », c'est à cette position que l'on pilote correctement un kite.

Lorsque l'on trime, le « point de contrôle sensitif » descend le long du bout, mais la **voile n'est pas moins puissante** dès lors que l'on pilote à ce « Point de Contrôle sensitif ».

L'action du Trim influence sur la position de nos bras et donc de notre corps, avec des répercussions sur le comportement de l'aile et notre équilibre.



**Certains voiles choquées accélèrent beaucoup et donc génèrent beaucoup de puissance malgré tout. Le premier facteur de puissance sera toujours « une voile qui se déplace ».**



**Un réglage «bas»** permet de s'opposer à la voile et de contenir plus de puissance.

Lorsque l'on est très sous-toilé, cela permet à la voile de ne pas décrocher même si l'on a peu de direction.

**Un réglage «haut»** permet un accès facile aux commandes directionnelles.

L'aile risque de surborder (décrochage puis accélération) dès que vous vous opposez au kite, vous ne pourrez donc pas contenir énormément de puissance.

Le débattement pour choquer n'est pas très grand.

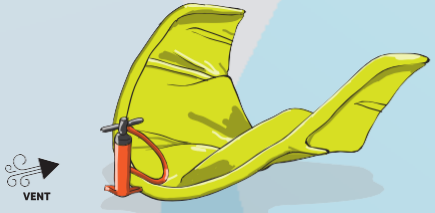
Pour le **pilotage dynamique**, l'accès aux commandes directionnelles est plus complexe, il faut utiliser les commandes type «tirer-pousser» avec les coudes vraiment le long des hanches.



# GESTION DU KITE À TERRE ET D'UNE AILE À CAISSON

## 01. Gestion du Kite à terre

### Gonfler son aile



### Sécuriser son aile au sol



### Visite pré-vol

- Gonflez suffisamment les boudins,
- Vérifiez l'état de vos lignes (sans nœud ni effilochées),
- Vérifiez la connexion de votre barre à l'aile (lignes décroisées, côtés respectés, têtes d'alouettes positionnées contre le nœud et serrées),
- Assurez-vous du bon état de votre système de sécurité (déclenchez et réarmez-le).

### Avant le décollage

- Vérifiez de disposer d'un espace suffisant pour ne mettre personne en danger,
- Avant que l'aile ne soit lâchée, réglez le trim pour obtenir de la maniabilité (lignes arrières actives sur l'aile quand la barre est tirée), avec un choqué suffisant (lignes arrières bien détendues barre poussée),
- Vérifiez qu'aucune ligne ne soit bloquée dans le harnais ou autour de la barre avant de faire lâcher l'aile.

### Connecter sous le vent de l'aile

Les lignes sont dévillées avec la barre à l'envers « rouge à droite » et connectées sous le vent de l'aile.

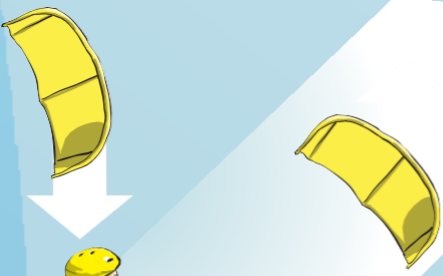
Les lignes doivent être enroulées lorsque le kite n'est pas utilisé.

### Pilotage statique « 1 main coulissage »

Le but d'un décollage n'est pas de monter l'aile au zénith mais de mettre l'aile en situation de vol stabilisé.



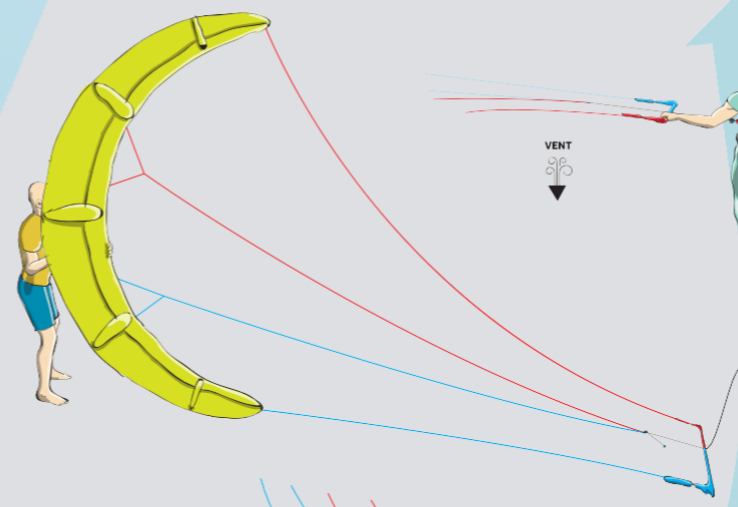
Je tends mon bras, la voile descend.



Je ramène la barre, la voile monte.

J'ai une main libre, je peux porter ma planche avec.

### Protocole Décollage



Assistant au vent du rider. Ce n'est a priori pas à lui de se déplacer pour positionner correctement la voile en bord de fenêtre.

### Signes de communication



Je veux poser mon aile, peux-tu la saisir ?



Je suis prêt, tu peux lâcher mon aile



Je vais changer de direction ou sauter

La zone de décollage doit être dépourvue d'obstacles sous le vent. Le but d'un décollage n'est pas de monter l'aile au zénith mais de mettre l'aile en situation de vol stabilisé.

Restez vigilant et prêt à activer votre largueur si besoin. Dans certains contextes, il est également possible de mettre l'aile en situation de vol en tenant simplement le chicken-loop, puis de se connecter au harnais.

Le tissu facile = contrôle des lignes = connexion leash, chicken loop à la main

### Positionnez vous face au vent !!

Le rider est bien positionné pour donner le signal de décollage lorsque :  
- Le tissu de l'aile arrête de faciller et se tend,  
- L'aile a envie d'avancer et commence à pousser l'assistant,  
- Vous commencez à ressentir une traction dans le harnais.

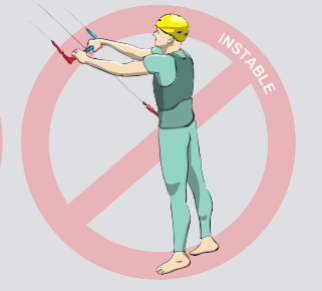


Gestion aile statique en bord de fenêtre « 1 main en coulissage », 1 main libre pour signal « lâche » et pour un éventuel largage.

### Ne restez pas face à la voile pour décoller !!



Réflexe : je recule dans l'axe des lignes, en tirant la barre.

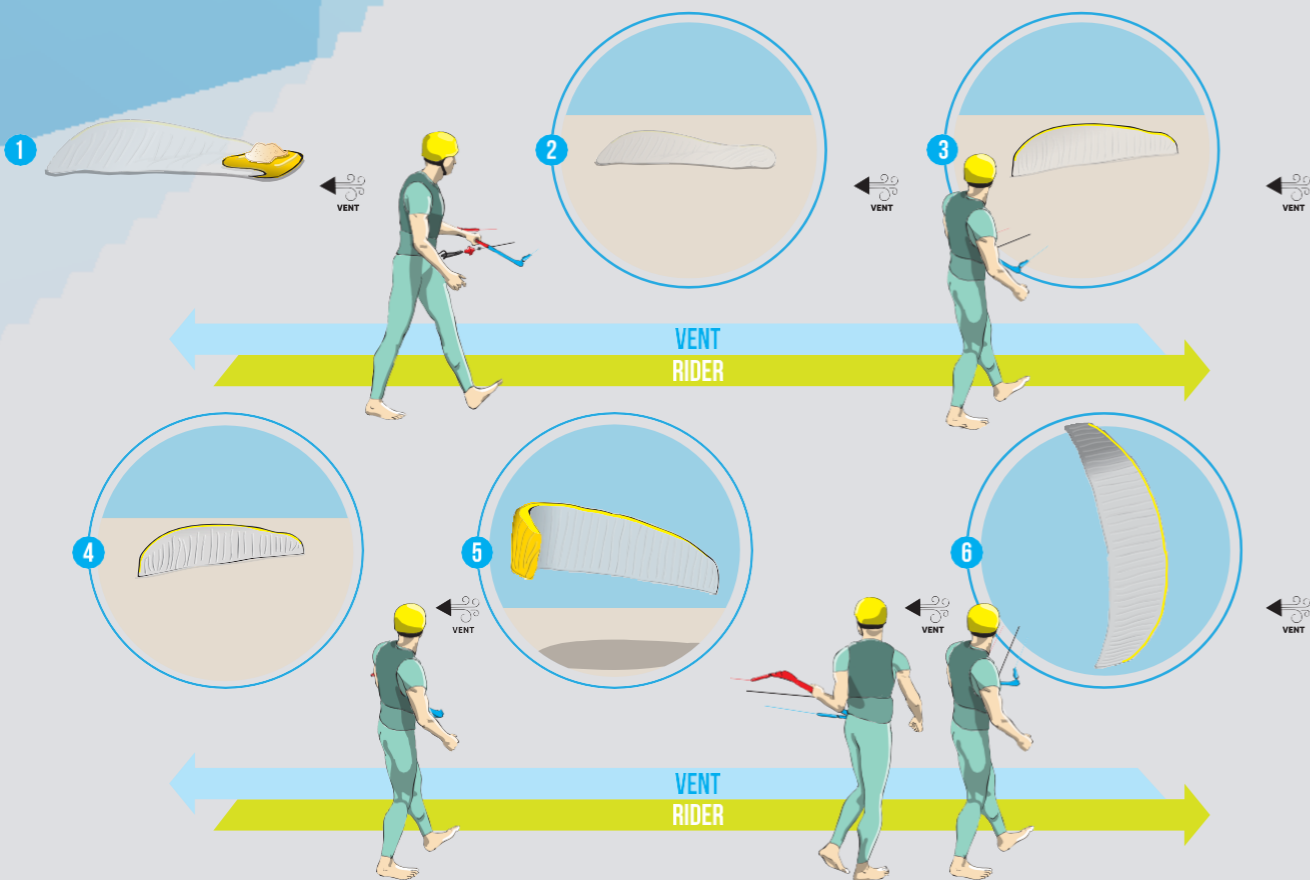


Position instable.

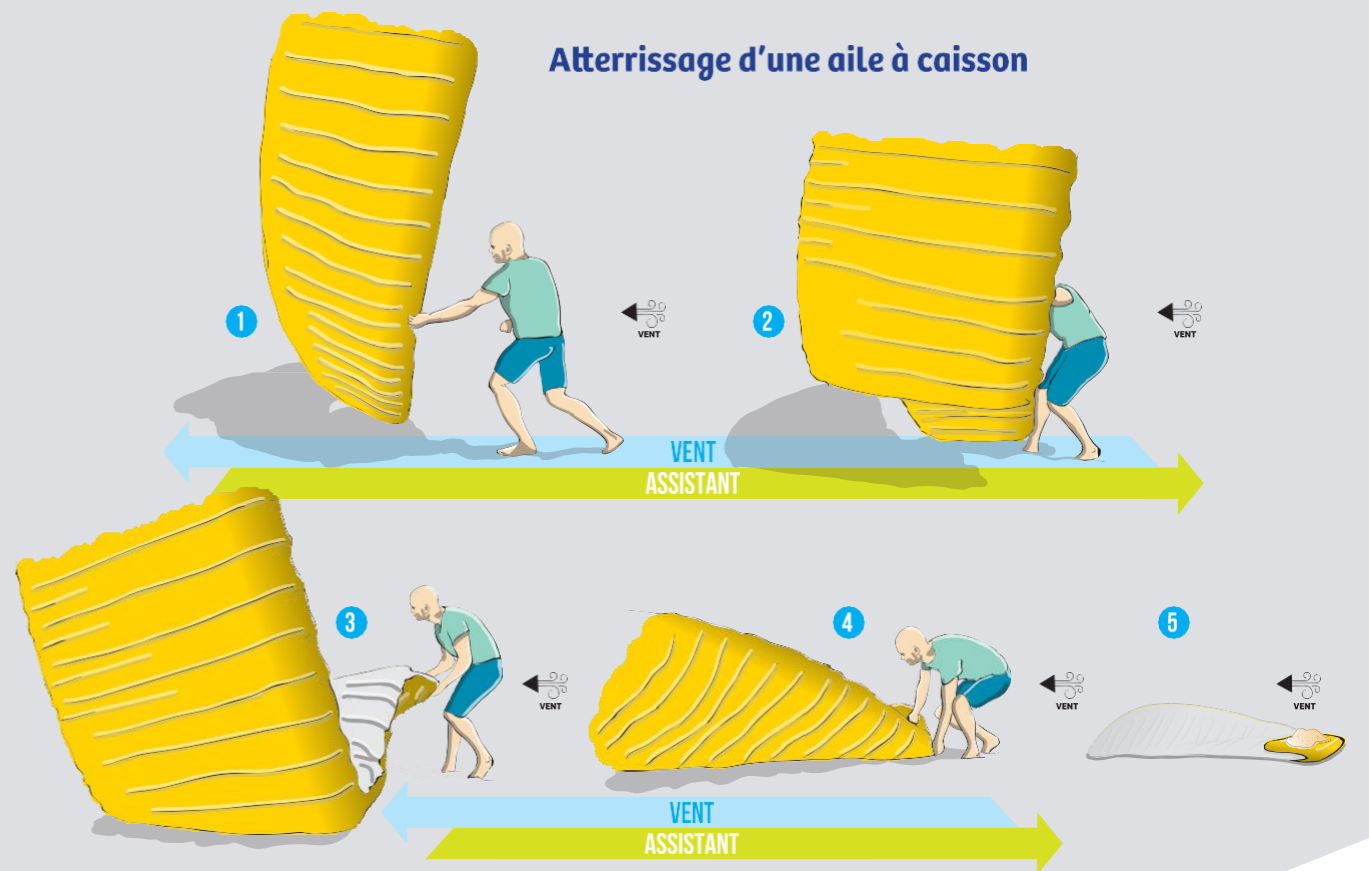
Face à voile, vous serez facilement déséquilibré vers l'avant !

## 02. Gestion d'une aile à caisson

### Décollage d'une aile à caisson



### Atterrissage d'une aile à caisson



- L'utilisation des ailes à caissons n'est pas recommandé par vent fort et rafaleux.
- Par vent léger, il est parfois utile de surborder la voile pour mieux la faire réaccélérer si elle ne veut pas remonter vers le zénith depuis le bord de fenêtre.
- Lorsque l'aile accélère lors d'un pilotage dynamique, choquer la voile vous apportera souvent plus de puissance.
- Ne tardez pas à rouler les lignes et à plier le kite en mode « auto-sauvetage » lorsque vous « bâchez » la voile et qu'elle semble impossible à redécoller. Il ne faut pas qu'elle se remplisse d'eau.

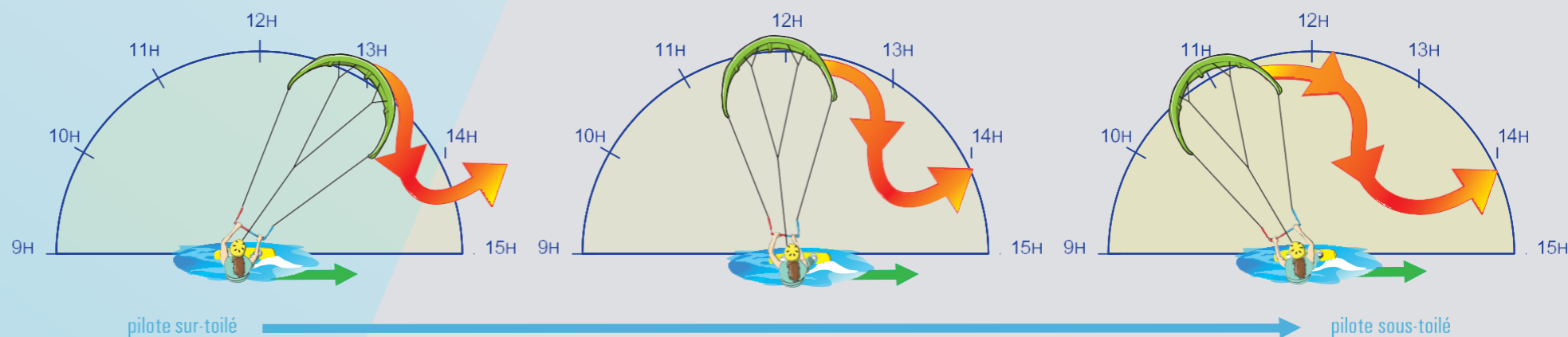


# WATER-START KITEBOARD

## 01. Water-start regroupé

« j'accepte, donc je suis »

- Efficace par vent très léger.
- Pas d'éjection en avant par vent fort.
- Nécessite un peu de souplesse.
- Le pilotage dynamique « tirer-pousser » doit être acquis et dissocié vis-à-vis d'une action « bas du corps ».

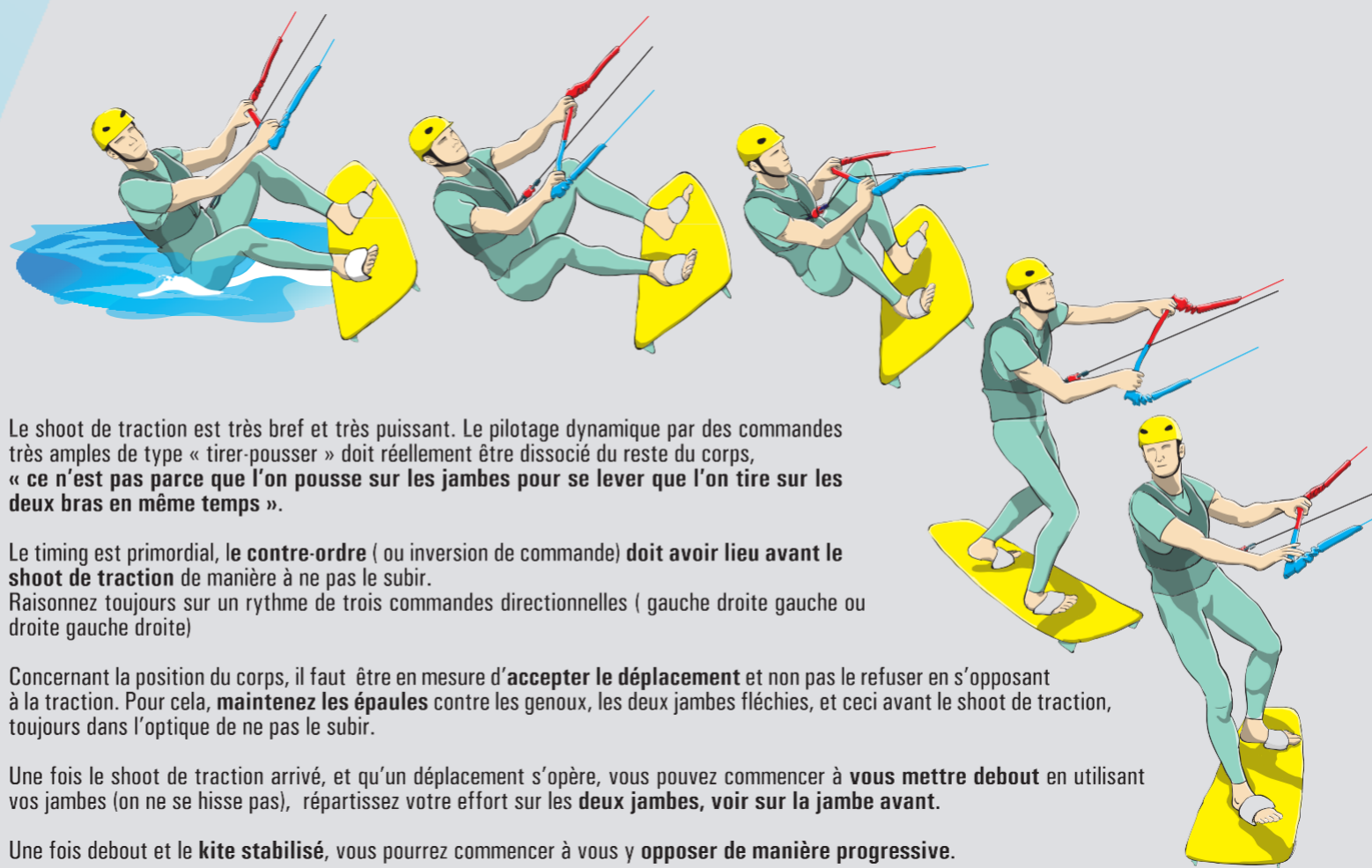
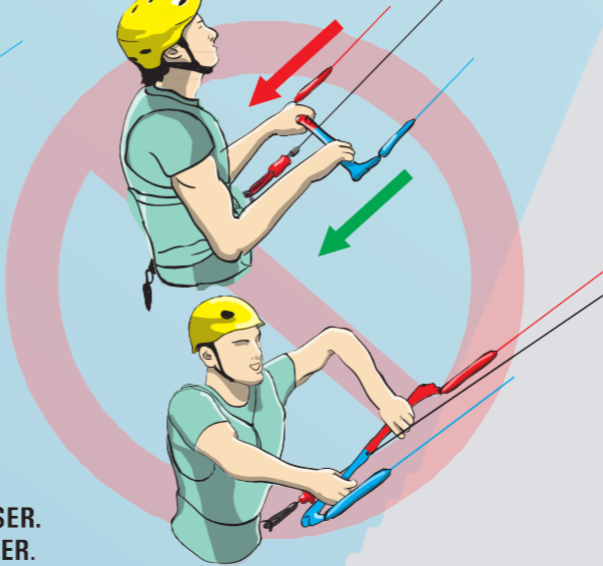


Le pilotage de la voile doit être **franc et tonique**, le but est de faire plonger la voile de sorte qu'elle regarde vers le bas. Seul le point de départ avant de faire plonger la voile peut différer pour doser.



### Pilotage dynamique «tirer-pousser»

Coupler les actions de **TIRER** et de **POUSSER**. Le bras qui **POUSSE** doit réellement **FORCER**. Les coudes doivent coulisser le long des hanches.



Le shoot de traction est très bref et très puissant. Le pilotage dynamique par des commandes très amples de type « tirer-pousser » doit réellement être dissocié du reste du corps, « ce n'est pas parce que l'on pousse sur les jambes pour se lever que l'on tire sur les deux bras en même temps ».

Le timing est primordial, le **contre-ordre** (ou inversion de commande) doit avoir lieu avant le **shoot de traction** de manière à ne pas le subir. Raisonniez toujours sur un rythme de trois commandes directionnelles (gauche droite gauche ou droite gauche droite)

Concernant la position du corps, il faut être en mesure d'**accepter le déplacement** et non pas le refuser en s'opposant à la traction. Pour cela, **maintenez les épaules** contre les genoux, les deux jambes fléchies, et ceci avant le shoot de traction, toujours dans l'optique de ne pas le subir.

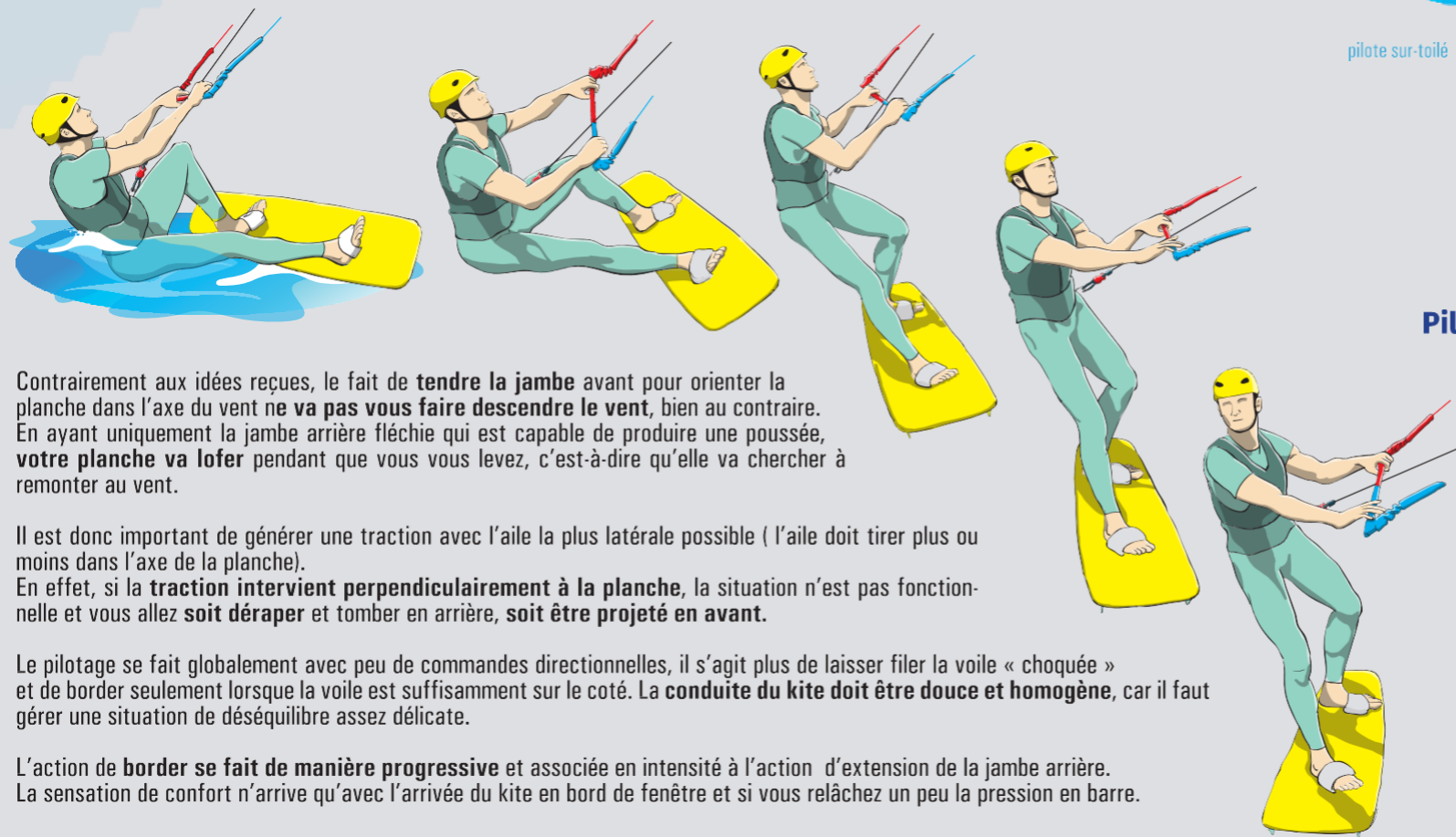
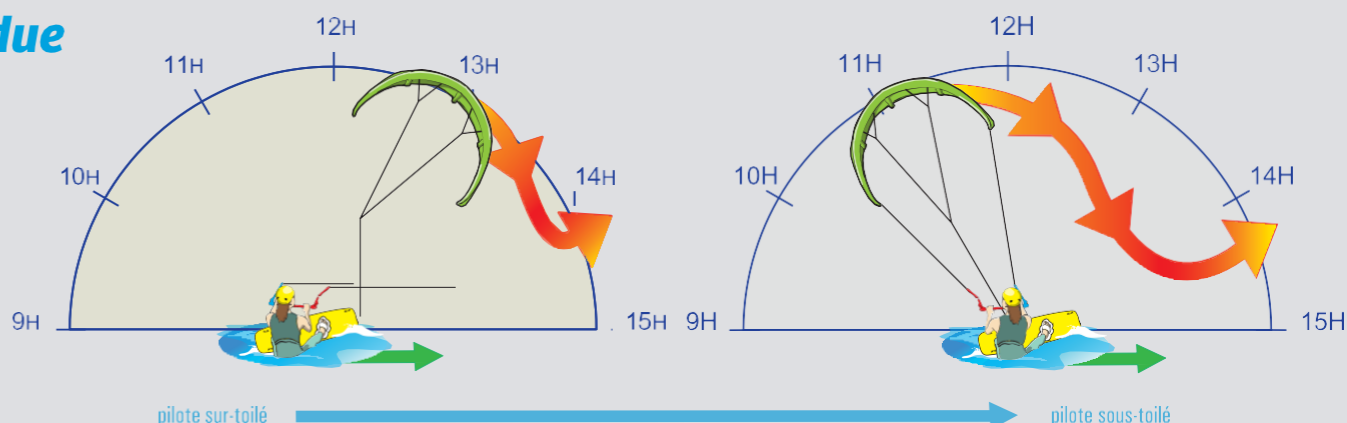
Une fois le shoot de traction arrivé, et qu'un déplacement s'opère, vous pouvez commencer à **vous mettre debout** en utilisant vos jambes (on ne se hisse pas), répartissez votre effort sur les **deux jambes**, voir sur la **jambe avant**.

Une fois debout et le **kite stabilisé**, vous pourrez commencer à vous y **opposer de manière progressive**.

## 02. Water-start jambe-avant tendue

« L'équilibre en déséquilibre ! »  
Tout est dans le dosage

- Permet de remonter au vent plus directement.
- Technique la plus utilisée par les riders autonomes.
- Gare au kite qui plonge trop fort !
- Soit vous dérapez, soit vous êtes projeté en avant !
- Nécessite d'être relativement toilé.



Contrairement aux idées reçues, le fait de **tendre la jambe avant** pour orienter la planche dans l'axe du vent ne **va pas vous faire descendre le vent**, bien au contraire. En ayant uniquement la jambe arrière fléchie qui est capable de produire une poussée, **votre planche va lofer** pendant que vous vous levez, c'est-à-dire qu'elle va chercher à remonter au vent.

Il est donc important de générer une traction avec l'aile la plus latérale possible (l'aile doit tirer plus ou moins dans l'axe de la planche).

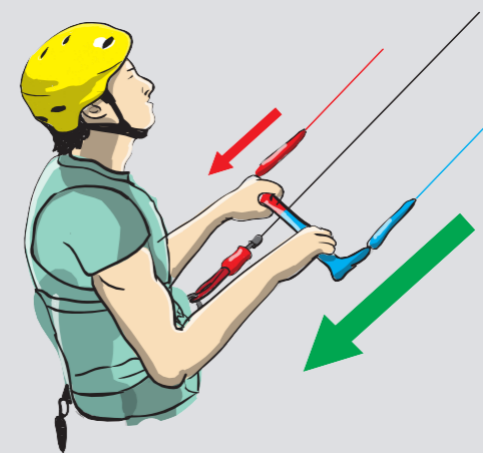
En effet, si la **traction intervient perpendiculairement à la planche**, la situation n'est pas fonctionnelle et vous allez **soit déraiper** et tomber en arrière, **soit être projeté en avant**.

Le pilotage se fait globalement avec peu de commandes directionnelles, il s'agit plus de laisser filer la voile « choquée » et de border seulement lorsque la voile est suffisamment sur le coté. La **conduite du kite doit être douce et homogène**, car il faut gérer une situation de déséquilibre assez délicate.

L'action de **border se fait de manière progressive** et associée en intensité à l'action d'extension de la jambe arrière. La sensation de confort n'arrive qu'avec l'arrivée du kite en bord de fenêtre et si vous relâchez un peu la pression en barre.

### Pilotage «tirage mains centrées»

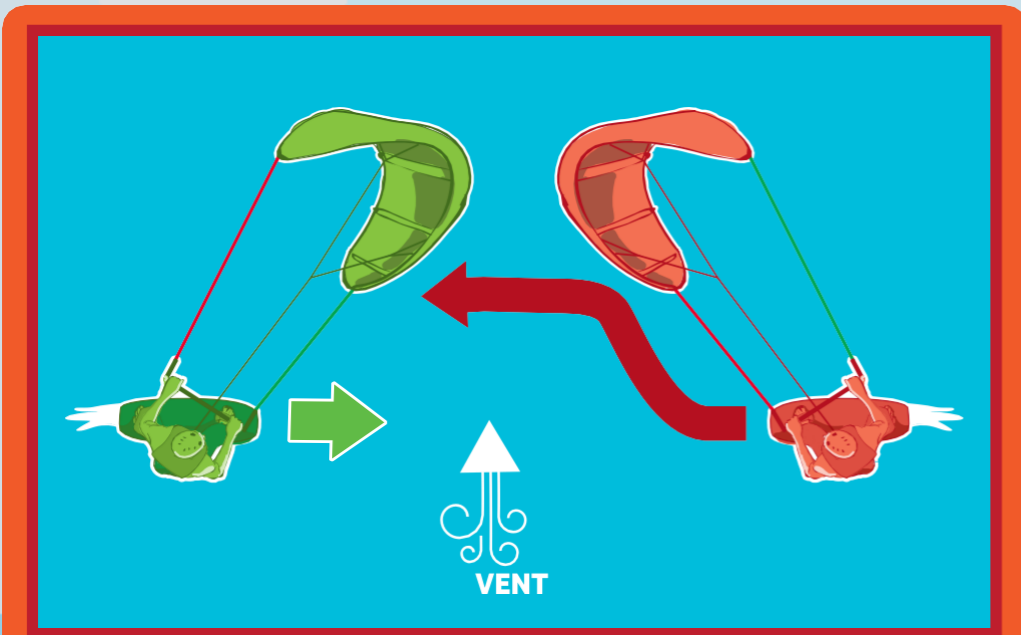
Je n'utilise pas le bras qui pousse, j'exerce simplement une pression plus importante d'un coté de la barre.



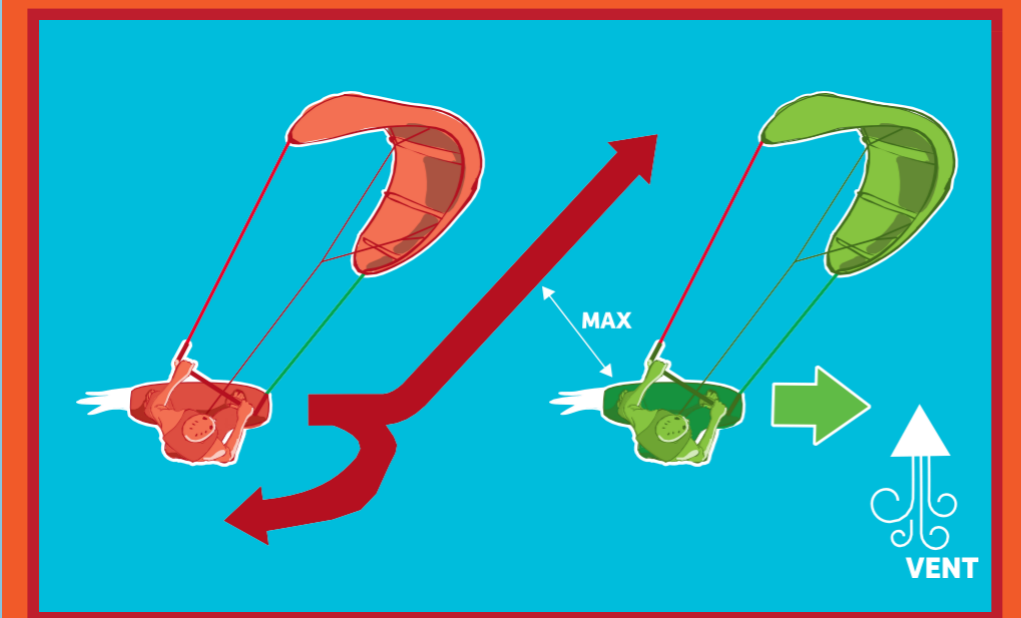


# RÈGLES DE NAVIGATION ET GESTION DE L'AILE DANS L'EAU

## 01. Règles de priorités



Le vent vient de la gauche de ma trajectoire, je suis bâbord donc je laisse la priorité et je m'écarte.

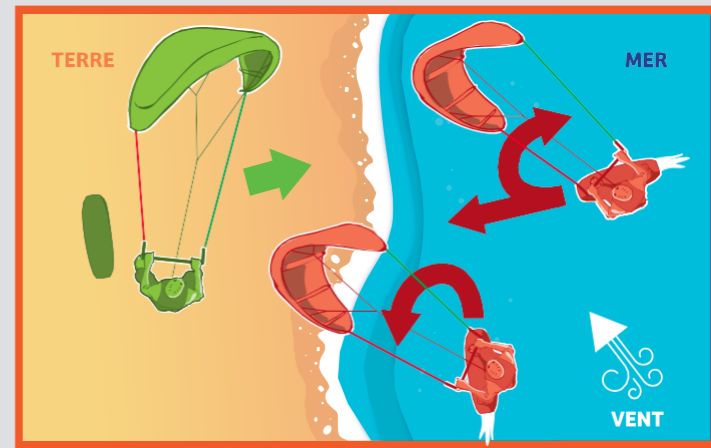


Je rattrape donc je laisse la priorité et je m'écarte.

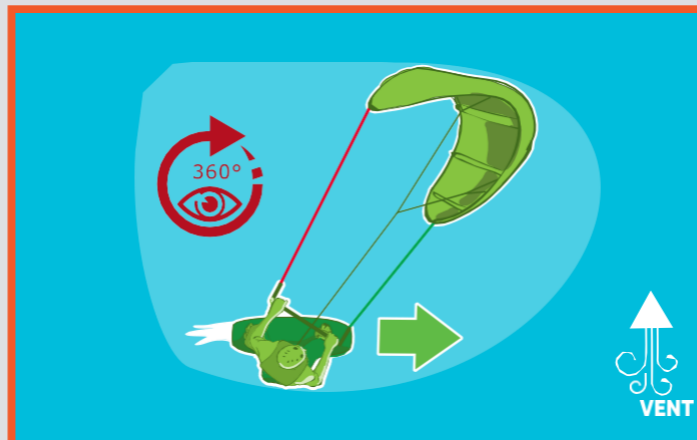
## 02. Règles de bonnes conduites



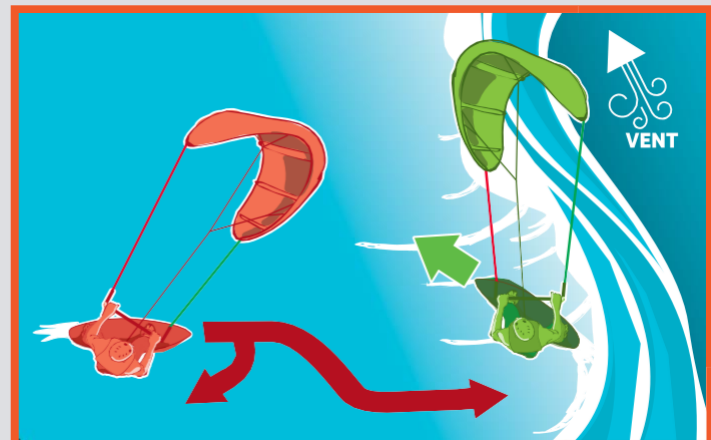
Quand je croise sous le vent, je baisse mon aile et je dois rester à l'écart.



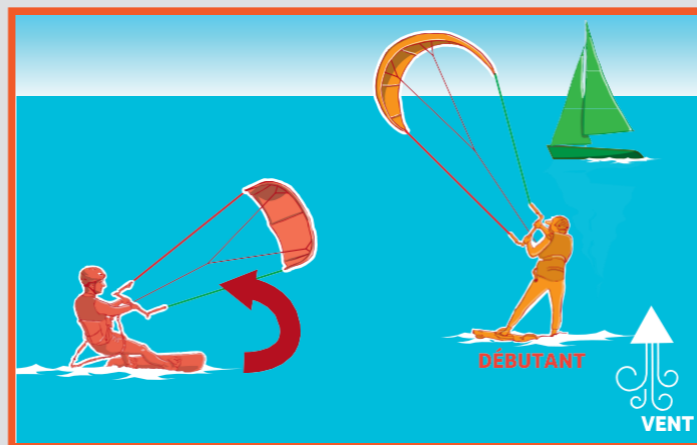
Quand je rentre à la plage je laisse celui qui sort se mettre à l'eau, quand je navigue au bord je reste à l'écart des sortants et rentrants.



Je conserve une zone libre sous mon vent. J'ai une observation panoramique avant de changer de trajectoire ou de sauter.



Je m'écarte de celui qui surf ou généralement qui est moins manœuvrant.



Principes de base :

**Le moins manœuvrant est prioritaire.**

**La collision doit être évitée.**

## 03. Gestion de l'aile dans l'eau

### Redécollage



Donnez une commande directionnelle très forte sur la barre ou sur une préligne, l'aile commence à pivoter.

Par vent léger, accompagnez la voile en vous mettant à plat ventre, voir en nageant vers l'aile. Attention toutefois à ce que l'aile ne bascule pas complètement sur le dos.

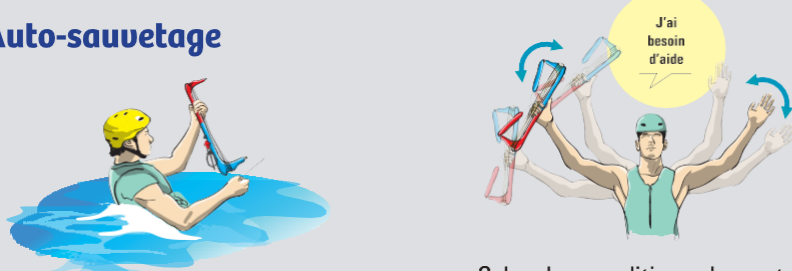
Maintenez la commande directionnelle jusqu'à ce que l'aile regarde en direction du bord de fenêtre,

Puis relâchez l'intensité de cette commande progressivement.

Une fois l'aile en bord de fenêtre, décollez l'aile en mode « pilotage statique 1 main en coulissage ».

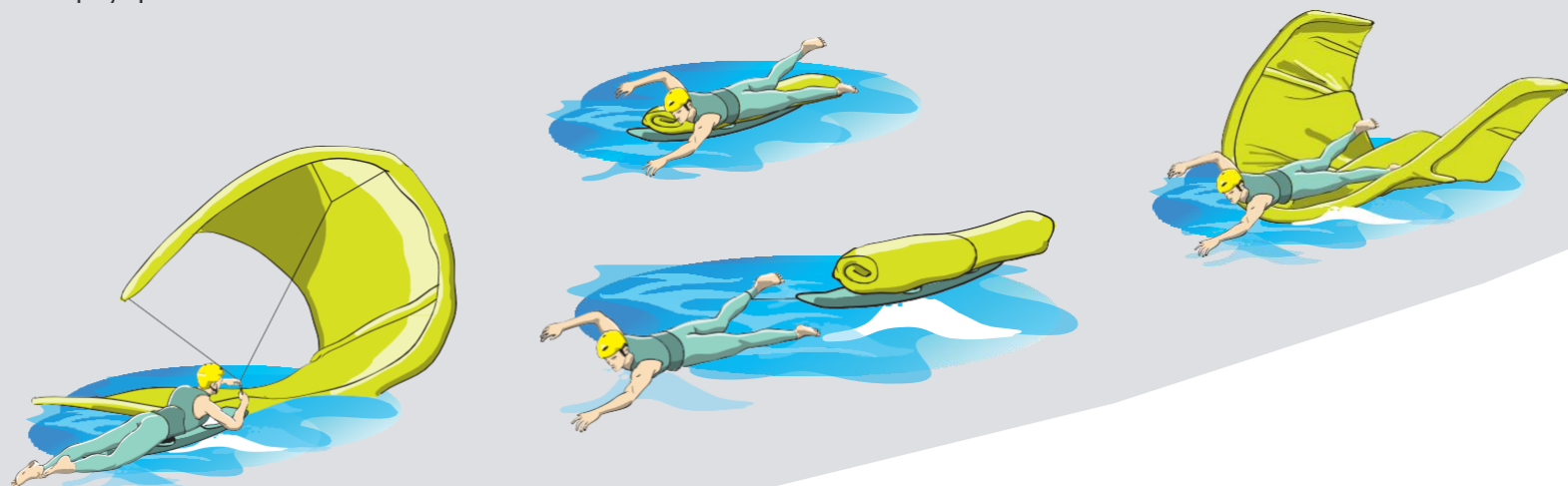
Par vent léger, passez en position nage tractée orientée afin de générer un léger déplacement latéral qui augmentera le vent relatif perçu par la voile.

### Auto-sauvetage



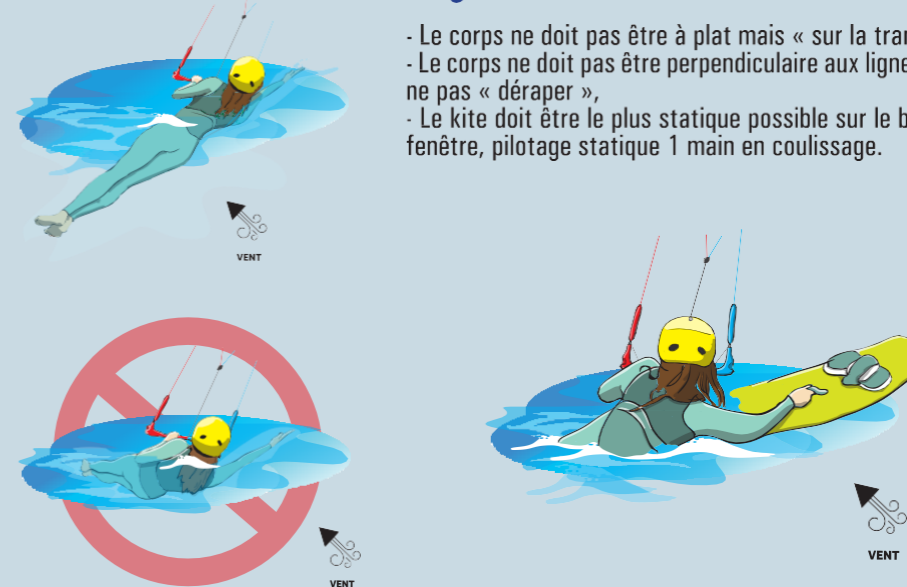
- Larguer,
- Enrouler en commençant par le leash,
- Enrouler les lignes pour se rapprocher de l'aile,
- Verrouiller le tout par une demi-clef sur la barre.

Selon les conditions de vent et son orientation par rapport à la plage, selon le type de matériel et vos capacités, plusieurs solutions s'offrent à vous pour revenir à la côte :

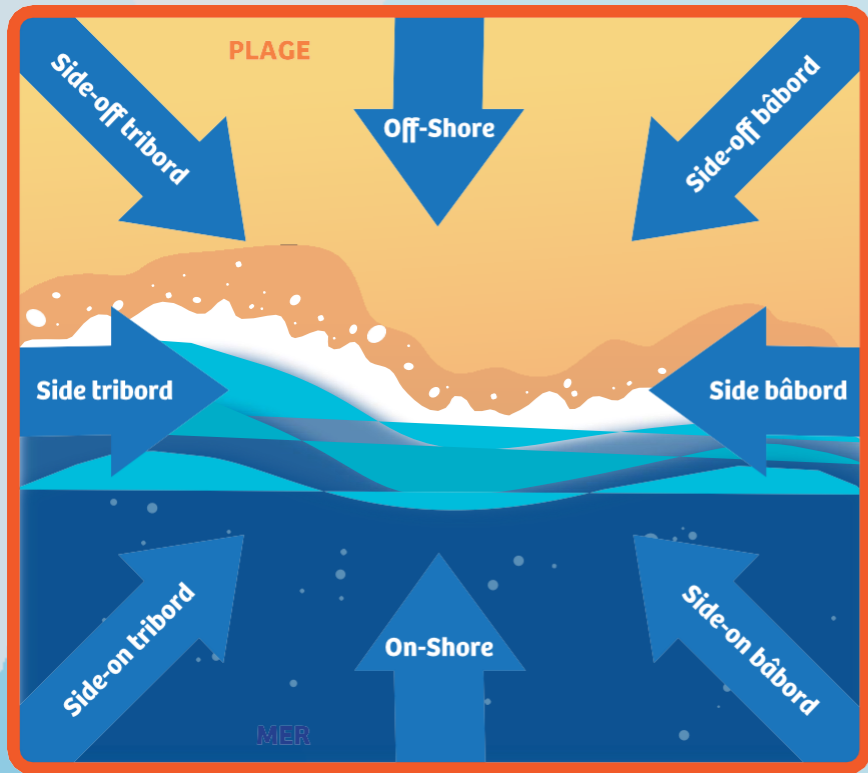


### Nage tractée orientée

- Le corps ne doit pas être à plat mais « sur la tranche »,
- Le corps ne doit pas être perpendiculaire aux lignes pour ne pas « dérapier »,
- Le kite doit être le plus statique possible sur le bord de fenêtre, pilotage statique 1 main en coulissage.

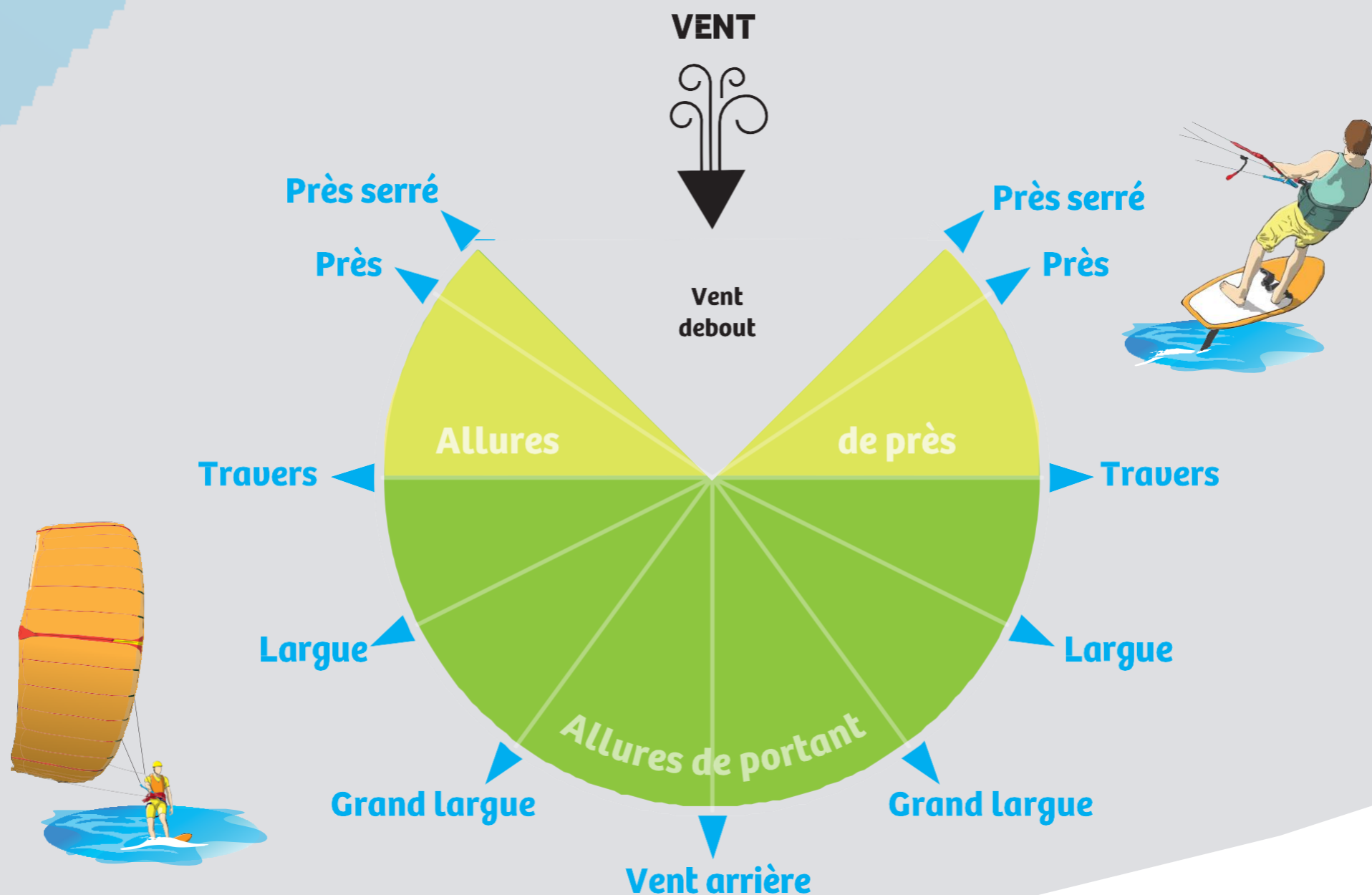


# ÉCHELLE DU VENT ALLURES ET ORIENTATIONS



	Vents Side et Side-off	Vents Side-On	Vents On-shore	Vents Off-shore
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilité à s'écarter du bord,</li> <li>- Croisements possibles,</li> <li>- Obstacles généralement éloignés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retour à la plage en cas de dérive,</li> <li>- Facilité à s'écarter du bord,</li> <li>- Croisements possibles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retour à la plage en cas de dérive.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan d'eau lisse,</li> <li>- Pas d'obstacles sous le vent.</li> </ul>
Dangers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retour à la plage possible en cas de dérive seulement avec l'aile en l'air.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence de vagues,</li> <li>- Obstacles sous le vent au décollage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence de vagues,</li> <li>- Difficulté à s'écarter du bord,</li> <li>- Obstacles sous le vent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de dérive vers le large,</li> <li>- Vagues très creuses en cas de houle.</li> </ul>
Conseils	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idéal pour surfer les vagues,</li> <li>- Ne vous éloignez pas trop du bord de plage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idéal pour apprendre en sortie d'école.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si possible, marchez et décollez dans l'eau avec un assistant,</li> <li>- Soyez très vigilant tant que vous ne vous êtes pas écartés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idéal pour tester de nouvelles figures,</li> <li>- Privilégiez les sites avec surveillance bateau.</li> </ul>

Terme	CALME	TRÈS LÉGÈRE BRISE	LÉGÈRE BRISE	PETITE BRISE	JOLIE BRISE	BONNE BRISE	VENT FRAIS	GRAND FRAIS	COUP DE VENT	FORT COUP DE VENT	TEMPÊTE	VIOLENTE TEMPÊTE	OURAGAN
Force	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vitesse en noeuds	1<	1 à 3	4 à 6	7 à 10	11 à 16	17 à 21	22 à 27	28 à 33	34 à 40	41 à 47	48 à 55	56 à 63	> 64
Vitesse en km/H	1<	1 à 5	6 à 11	12 à 19	20 à 28	29 à 38	39 à 49	50 à 61	62 à 74	75 à 88	89 à 102	103 à 117	> 118
Etat de la mer													



## **6. CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT, D'INCIDENT MATERIEL POUVANT PORTER ATTEINTE A LA SECURITE DES PERSONNES**

### **A. A terre:**

La première personne qui constate un évènement pouvant porter atteinte à la sécurité des personnes doit :

- Alerter le moniteur responsable s'il est à terre ou bien, toute personne ayant capacité à le prévenir.
- Baliser le secteur dangereux et éloigner les personnes non indispensables.

Le RTQ désigné prend les dispositions pour avertir les services d'assistances, les services de la mairie ou toute autres intervenants nécessaires à la mise en sécurité des personnes.

### **B. Sur l'eau**

Tout incident (collision, conditions météo imprévues, ...) doit être porté à la connaissance du RTQ désigné afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour la sauvegarde des personnes et du matériel.

Il peut être décidé que le moniteur mette en œuvre l'arrêt de l'activité.

Le moniteur informe les stagiaires sur les modalités du repli à terre sur la berge la plus proche permettant de s'abriter.

Il informe verbalement les autres pratiquants du plan d'eau du repli à terre.

Si l'avarie n'est pas réparable, la séance est annulée et un repli à terre de l'ensemble du groupe est organisé par le RTQ désigné.



## 7. CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCENDIE

### A. Procédure d'alerte et d'intervention

#### Niveau 1 : Situation sans urgence.

##### Le Moniteur :

Après un appel au RTQ, le problème se gère sur l'eau et ne nécessite pas d'aide extérieure.

La personne peut continuer l'activité

- Surveillance particulière.
- Une période d'arrêt sur la berge peut être nécessaire.

#### Niveau 2 : Situation sans urgence.

##### Le Moniteur :

Après un appel au RTQ, le moniteur confie son stage, suivant les possibilités, au moniteur le plus proche de son groupe. Ensuite, il ramène la personne à terre et confie le/la stagiaire au RTQ. Une fois le/la stagiaire pris en charge à terre, le moniteur retourne assurer son cours auprès de ses stagiaires. *Cette procédure est valable en cas de casse matérielle rendant la navigation impossible.*

##### Le RTQ :

Après réception de l'appel, il se libère de toutes activités en cours et donne des directives aux moniteurs et peut choisir d'intervenir directement sur l'eau. A terre, il réceptionne le/la stagiaire et coordonne l'intervention.

#### Niveau 3 : Situation grave.

##### Le Moniteur :

Après un appel au RTQ, le problème exige une aide immédiate des moyens de secours. Le RTQ demande une aide immédiate des moyens de secours institutionnels (sapeurs- pompiers, CROSS, sécurité civile, SNSM etc...).

##### Le RTQ :

Il se libère de toutes activités en cours et il prévient les moniteurs d'une zone afin d'anticiper un regroupement de la flotte éventuel. Il donne l'ordre d'intervenir avec les moyens d'assistance sur zone. Il désigne un coordinateur des moyens d'assistance sur la zone. Il alerte les autres moniteurs. Si plusieurs événements de même niveau se combinent, on passe alors au niveau supérieur :

## **Niveau 4 : DISPARITION D'UN PRATIQUANT : Situation critique.**

Inférieur à 5 minutes : **ALERTER** le responsable et les autres moniteurs afin de faire une surveillance active du plan d'eau.

À partir de 5 minutes : **ALERTER** les services de secours (CROSS, pompiers, gendarmerie). Rester en veille jusqu'à la fin des recherches.

## **8. CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT CORPOREL**

### **A. Règle générale**

Quelle que soit la nature de la blessure, tout incident sera communiqué au RTQ désigné dans les meilleurs délais.

Les blessures bénignes seront traitées sur place avec le matériel disponible dans la pharmacie. En cas d'urgence vitale ou de doute, la première personne qui constate un évènement doit :

- **Protéger** : écarter toute source de danger, se protéger, protéger la victime en balisant la zone dangereuse, protéger les personnes non indispensables en les éloignant, en cas d'absolue nécessité, déplacer la victime.
- **Alerter** : le RTQ désigné s'il est à terre ou bien toute personne ayant la capacité de prévenir le RTQ désigné.

Le RTQ se libère de toutes activités en cours et il prend les dispositions pour avertir les services d'assistance et de secours. En cas de blessure supposée grave, prévenir ou faire prévenir les secours externes :

- **Renseigner** : N'oublier pas de ne pas raccrocher en premier et d'envoyer une personne pour attendre puis guider les secours. Le message d'alerte doit renseigner sur :
  - Le nom et n° de téléphone de l'appelant ;
  - L'adresse exacte ;
  - La nature du problème et les risques éventuels (incendie, blessure...);
  - Le nombre et l'état des personnes concernées (victime consciente / inconsciente, saignement...);
  - Les premières mesures prises (balisage de la zone, coupure du courant...);
  - Les gestes effectués.
- **Secourir** : Les gestes de premier secours doivent être pratiqués par un secouriste. Quelques principes simples sont à connaître de tous :
  - Ne jamais déplacer la victime, et notamment en cas de traumatisme (coup, chute, faux mouvement...) sauf si c'est pour la soustraire à un danger grave et imminent auquel elle ne peut se soustraire elle-même ou si les secours donnent des



- consignes particulières;
- La trousse de secours se trouve dans les véhicules et permet de réaliser les premiers soins;
  - En cas de blessure, protéger la plaie avec un tissu propre;
  - En cas de brûlure, arroser en amont de la zone brûlée pour refroidir, le plus rapidement et le plus longtemps possible;
  - Réconforter et couvrir la victime en attendant les secours.

- **Prévenir** : Prévenir une personne dirigeante du Club même en cas d'accident bénin (pas d'urgence vitale). En cas de doute, il est recommandé de prendre un avis médical auprès du SAMU (15).

La conduite à tenir est affichée sur le tableau d'affichage général.

## ***B. Accidents à terre***

Si le blessé est mobile ou transportable, l'installer confortablement et traiter la blessure. Sinon, appliquer la règle générale.

## ***C. Accident sur l'eau***

En plus de l'application de la règle générale, il peut s'ajouter un rapatriement à terre. Le moniteur doit garantir la protection des autres stagiaires en ne laissant pas son groupe sans surveillance. Le RTQ se libère de toutes activités en cours et fait intervenir un autre moniteur pour prendre en charge le groupe de stagiaires du blessé qui ramènera le groupe à terre:

- à pied avec leur matériel dans les mains afin d'éviter tout imprévu supplémentaire

En cas d'urgence vitale ou de doute, le moniteur alerte le RTQ afin de prévenir les secours.

## **9. ORGANISATION DES SECOURS**

### ***A. Responsable du déclenchement***

Il appartient au moniteur en charge de son groupe et de toute personne témoin d'un incident ou accident de signaler dans les plus brefs délais au autres écoles un évènement pouvant engendrer un danger immédiat pour quelques personnes que ce soit sur l'eau ou bien à terre.

### ***B. Condition de l'appel à une aide extérieure***

Chaque moniteur pourra faire appel à une aide extérieure chaque fois qu'il le jugera utile.

Cette aide pourra également être sollicité par une autre personne présente (moniteur, pratiquants lambda...).

### ***C. Suivi de l'intervention et circulation***

Il appartient au RTQ désigné ou à toute autre personne désignée par lui, d'assurer le suivi en temps réel des interventions. Il devra également informer les personnes à prévenir en cas d'incident ou d'accident (parents, tuteur, ...).

### ***D. Fin d'intervention et information de tous les acteurs***

Lorsque l'intervention est déclarée terminée, il est très important de signaler la fin de la mise en alerte à toutes les personnes ou organismes de secours qui ont pu y participer. C'est bien entendu au coordinateur des secours que revient cette tâche (SAMU, Pompiers).

### ***E. Inscription sur le registre de sécurité***

Tout au long de l'incident ou accident, les moniteurs concernés noteront sur le registre de sécurité les éléments de son déroulement avec :

- Date et heure du déclenchement de l'alerte et son origine.
- Heure de déclenchement de l'appel à une aide extérieure.
- Différentes phases du déroulement de l'opération avec les heures correspondantes.
- Modalités de l'information des instances et des familles.
- Date et heure de la fin de l'intervention avec modalités de fin d'alerte.

## **10.      **CONTRÔLE DE L'ETAT DES MATERIELS DE SECOURS****

### ***A. Contrôles périodiques***

Les RTQ doivent s'assurer périodiquement du bon état de fonctionnement des équipements et matériels de secours.

Une vérification annuelle complète aura lieu et les moniteurs devront signaler les incidents techniques rencontrés. Tout incident et toute intervention sur les matériels de secours seront notés sur le document réservés à cet effet (registre de suivi des gilets, registre d'entretien du matériel).

## **11.      **INFORMATIONS ET CONTRÔLES****

### ***A. Informations des professionnels***

Une réunion annuelle d'information destinée à faire connaître et à commenter le DSI. Tout encadrant qui prendrait son service en cours de saison aura la même information à titre individuel.

Un extrait du DSI précisant les principales consignes de sécurité leur sera émis à cette occasion.

### ***B. Informations des pratiquants***

Il appartient aux moniteurs d'informer, dès le premier accueil, les pratiquants dont ils ont la responsabilité, des principales consignes de sécurité.

En outre, ces consignes seront réitérées chaque fois que nécessaire lors des différentes activités pratiquées. Un extrait du Règlement Intérieur et de ses consignes sera affiché dans le véhicule.

### ***C. Contrôle et exercices de sécurité***

Les RTQ doivent s'assurer périodiquement de l'observation des consignes de sécurité à terre et sur l'eau. Tout manquement fera l'objet d'une remarque aux personnes concernées.

Chaque année, sur l'initiative du Responsable de l'école, un exercice destiné à vérifier les connaissances concernant la mise en œuvre des secours sera programmé. Cela sera éventuellement complété par la proposition d'une formation lors des périodes d'inactivité.