Document pédagogique

DUNKERQUE FLYSURFING CLUB

http://dfc-kiteboarding.fr

Dunkerque LNG
GROUPE EDF

FFVL
Fédération Française de Vol Libre

FRANCE STATION NAUTIQUE
Les Dunes de Flandre

Les grands horizons
Ville de Dunkerque

Force et orientation du vent :

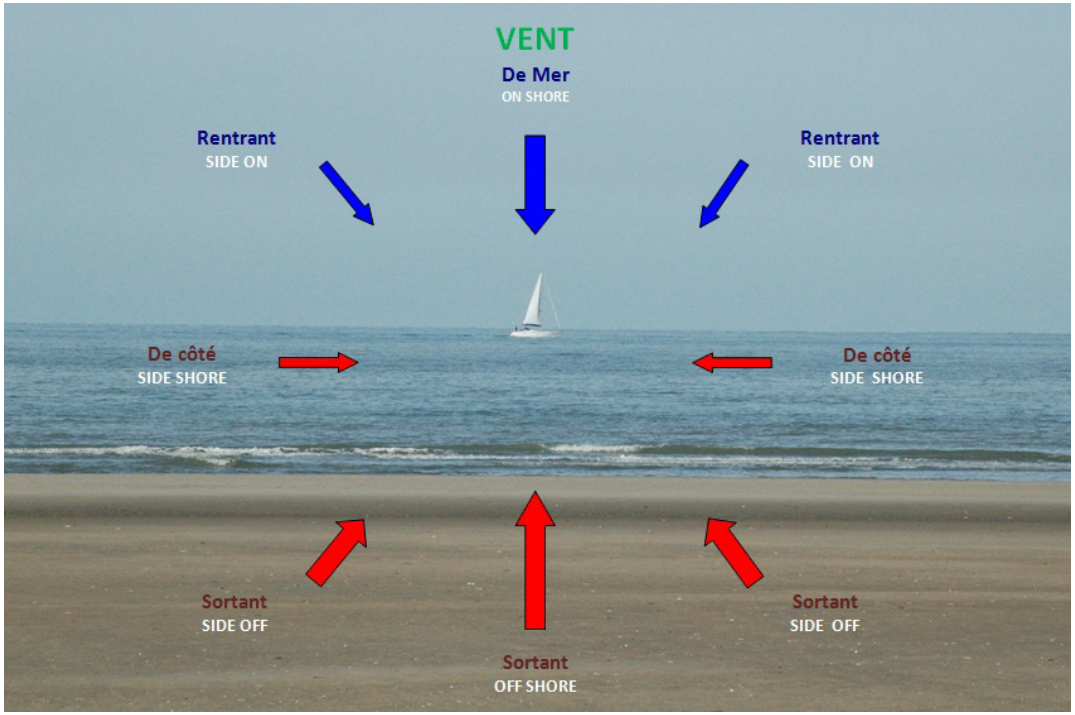
Echelle de beaufort

(taille d'aile estimé pour un rider « débrouillé » d'environ 75 kg)

FORCE	TAILLE D'AILE	NŒUDS (1 NŒUD = 1,872 KM/H)	MER	DESCRIPTION
0	Insuffisant	0 à 1	Calme	Calme (miroir)
1	Insuffisant	1 à 3	Très légère brise	Ridée
2	Insuffisant	4 à 6	légère brise	Belle (vaguelettes)
3	12 à 14	7 à 10	Petite brise	Peu agitée
4	**9 à 12**	**11 à 17**	**Jolie brise**	**Agitée (nombreux moutons)**
5	**7 à 9**	**18 à 21**	**Bonne brise**	**Forte (vagues, moutons, embruns)**
6	**5 à 7**	**22 à 27**	**Vent frais**	**Très forte (lames, écumes blanches)**
7	STOP	28 à 33	Grand frais	Grosse (lames déferlantes, écumes soufflées en traînées)
8	STOP	34 à 40	Coup de vent	Très grosse (tourbillons d'écume)
9	STOP	41 à 47	Fort coup de vent	Enorme (déferlantes violentes)
10	STOP	48 à 55	Tempête	Enorme (déferlantes en rouleaux)
11	STOP	56 à 63	Violente tempête	Enorme (mer blanche)
12	STOP	64 et +	Ouragan	Enorme (apocalypse)

Du vert au rouge, on peut naviguer en adaptant la surface de son aile. La notion de risées (ou rafales) est à prendre en compte car c'est un facteur de risque. Le bulletin météo et l'observation du plan d'eau et du ciel, sont donc indispensables.

La rose des vents

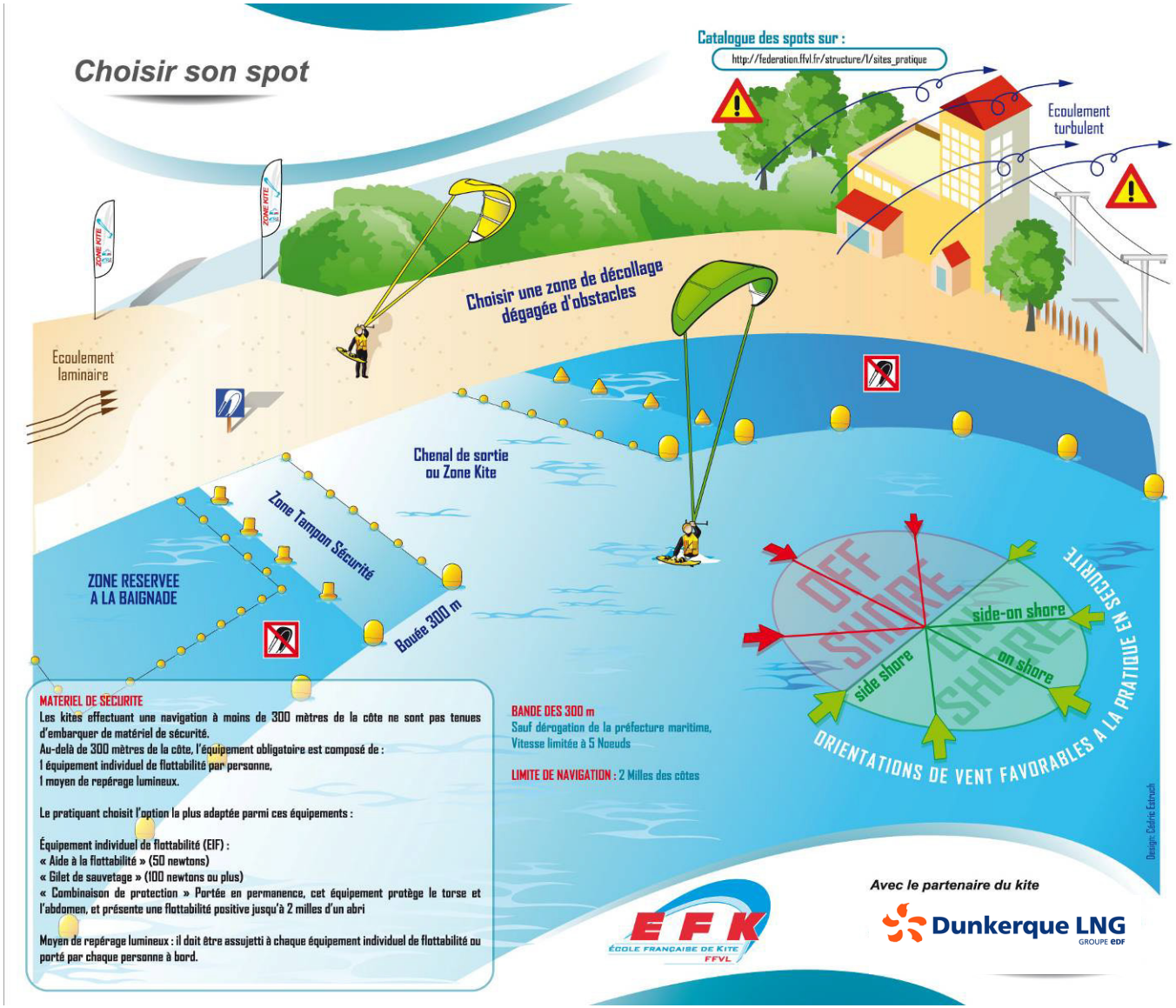


NE JAMAIS NAVIGUER PAR VENT Sortant (OFF SHORE) ainsi que par vent de côté (SIDE SHORE) En effet, Il peut très rapidement basculer « sortant » sans qu'on s'en aperçoive

Grâce à Dunkerque LNG et aux surveillances Sud-Ouest mises en place à la base de la Licorne, vous pouvez désormais naviguer par vent sortant lorsque le bateau est en place. Nous recommandons toutefois ces sorties au kitesurfeurs expérimentés.

La météo

La météo, constitue l'élément primordial de notre sport. C'est en fonction de celle - ci que vous choisirez votre spot ainsi que la surface de votre aile. La météo est une science certes, mais pas toujours exacte, elle nous donne souvent une tendance. Il faut se méfier si les conditions annoncées sont différentes de la réalité, il est préférable de s'abstenir que de tenter le diable ! Attention aux GRAINS (ces gros nuages noirs qui arrivent soudainement), souvent le vent monte considérablement et cela est très dangereux. Se renseigner également sur les horaires et coefficients de marées et les éventuels courants qui pourraient être dangereux. Informations complémentaires : plaquette pédagogique FFVL



Le spot

Il est nécessaire de se renseigner sur le spot, quels en sont les risques (courants, horaires des marées, épaves, obstacles sous le vent, autre pratiques), les règlements …

A signaler à la base nautique de la licorne :

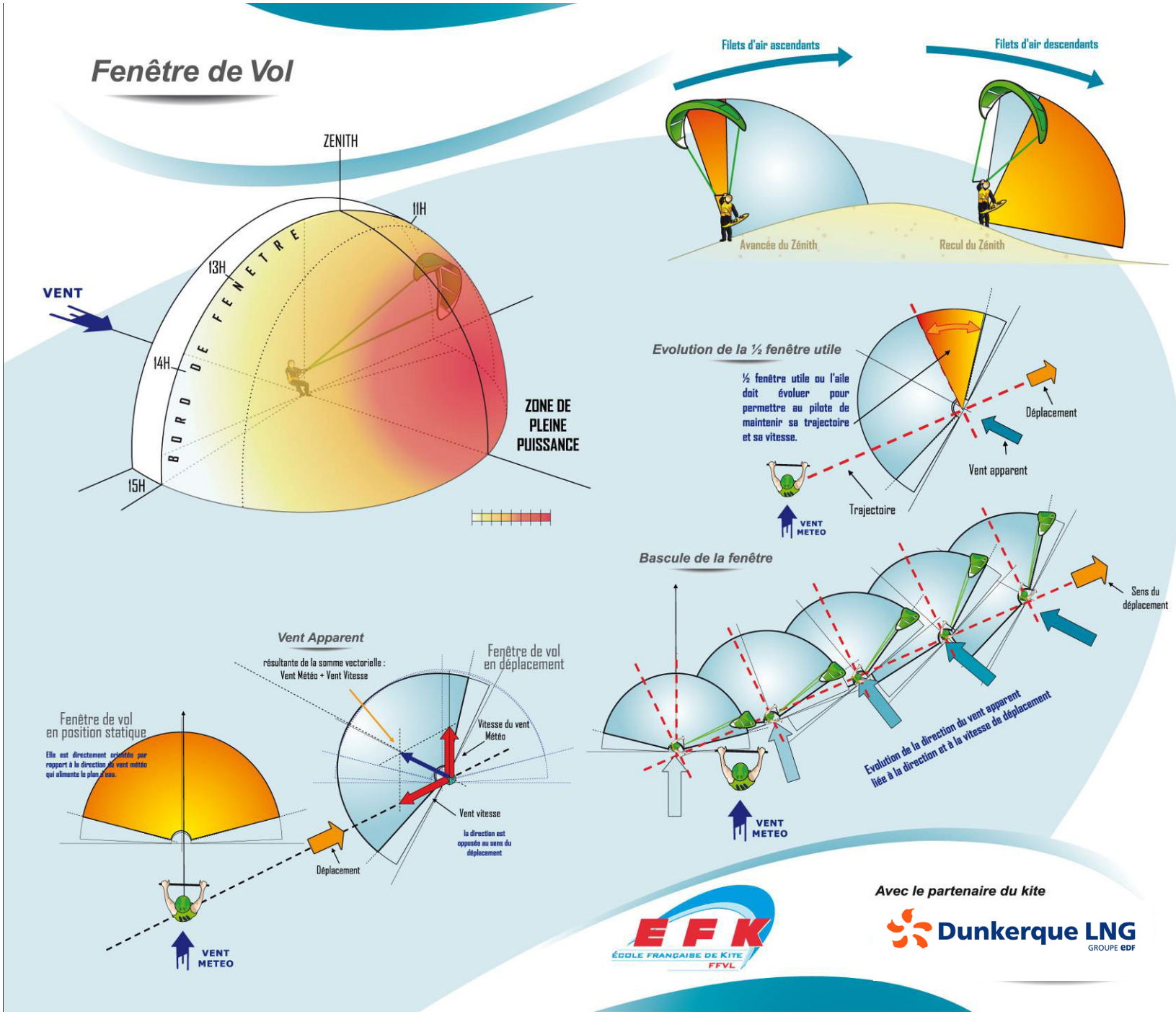
- une épave à l'est du poste de police (signalée par des bouées jaunes).

- le spot est réglementé du 01 juillet au 31 aout, 2 beach-marshalls sont présents tout l'été pour vous accueillir et vous conseiller au niveau du Kite Park.

- des filets de pêche dangereux à marée basse.

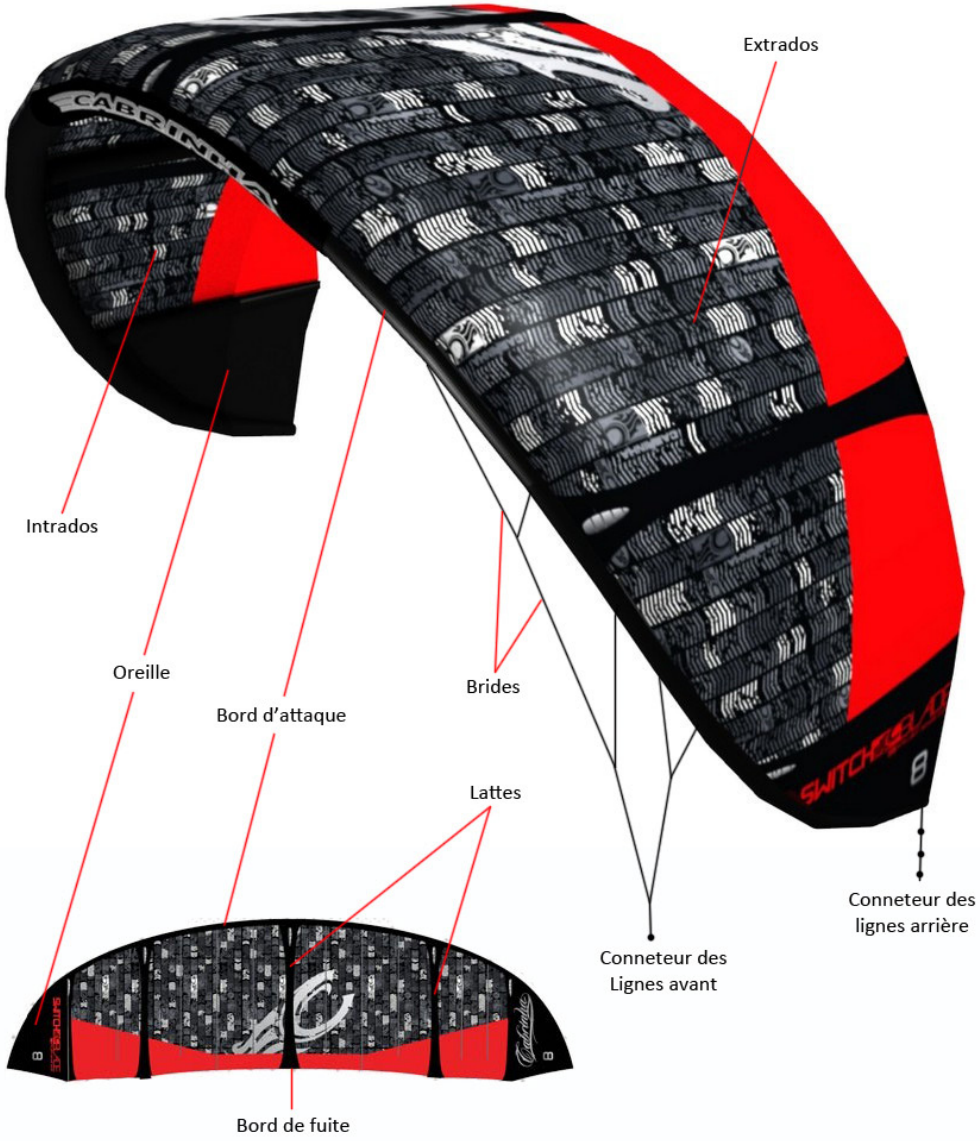
Retrouvez ci-dessous le spot du DFC avec les conditions de vent favorables et les particularités du site :

La fenêtre de vol



Le matériel

Voici tout d'abord 2 schémas sur le **vocabulaire** couramment utilisé pour décrire une aile et une barre de Kitesurf. Il peut exister des différences selon les modèles des fabricants mais ces schémas correspondent à la majorité des ailes que vous allez trouver sur le marché.



Les planches et les ailes

- Il existe aussi plusieurs types de planches. La plus répandue est la **Twin Tip** qui est parfaite pour débuter. C'est une planche symétrique qui permet de naviguer dans les deux sens sans avoir à changer de pieds. Le leash de planche sert à éviter de perdre la planche. Celui-ci n'est souvent pas utilisé pour des raisons de sécurité. En effet, malgré le port du casque et du gilet, la planche peut atteindre violemment le kitesurfeur (parties non protégées comme la nuque ou le visage par exemple). Le casque est indispensable si l'on met se leash. Il existe également des planches de **surf** pour aller surfer dans les vagues et des planches de **race** pour les compétitions de longue distance.

Twin Tip

Surf

Race

- Il existe aujourd'hui 2 types d'ailes ; les ailes **C-SHAPE** et les ailes **PLATES**. Les ailes C-Schape sont réservées aux pilotes confirmés pratiquant le freestyle (figures libres). En effet, ces ailes sont assez techniques à piloter car elles sont rapides et très maniables, avec une traction constante dans le harnais. La plupart du temps, elles sont montées en 5 lignes.

Pour débuter, privilégier les ailes plates ou SLE ou hybrides (à bridages) dites 100 % depower. En effet, ces ailes destinées à tous les pratiquants sont plus douces en pilotage, très stables, avec une traction qui se fait plus en barre. Elles sont généralement montées en 4 lignes. Et surtout l'appellation 100% depower signifie une baisse de puissance instantanée dès qu'on lâche la barre. Attention l'argument « 100 % depower » ne garantit rien : une aile surtoilée, même plate restera surtoilée donc dangereuse, le meilleur des équipements doit être en adéquation avec les conditions. Vous trouverez plusieurs appellations, selon les constructeurs, pour ce type d'aile mais elles sont bien de la même famille.

Aile C-SHAPE	**Aile PLATE (100% depower)**			
	Delta-shape	SLE	IDS	Sigma-shape

Harnais et combinaison

Les **harnais** les plus souvent utilisés sont de 2 types : les harnais "culotte" qui maintiennent bien le bassin et empêche la boucle de harnais de remonter mais qui limitent la liberté de mouvement. Les harnais "ceintures" sont eux moins limitant au niveau des mouvements mais la boucle de harnais peut remonter si le harnais n'est pas adapté à votre morphologie.

Harnais Culotte

Harnais Ceinture

Descriptif de la boucle

Shorty

Pour aller dans l'eau vous devrez également vous équiper d'une **combinaison** intégrale et/ou un shorty pour l'été :

La dénomination combinaison intégrale 5-3 mm veut dire 5mm d'épaisseur sur le torse, et 3 mm sur les bras et les jambes. L'hiver il est préférable d'opter pour une 5-3 voir une 6-3 et l'été, optez pour une combinaison 3-2 ou un shorty 3-2 ou 2-2.

La région étant assez froide, vous pouvez l'hiver vous munir de chaussons, gants, cagoule ou bonnet en néoprène, quand les températures baissent.

Intégral

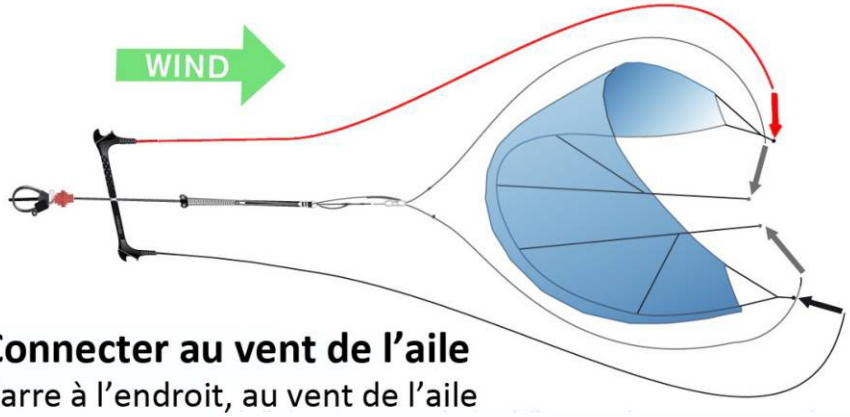
Equipement de sécurité

Le **casque** sera indispensable si vous débutez pour éviter les chocs trop violents à la tête lors des premières chutes sur terre ou en mer. Un **gilet de flottaison** vous aidera également à flotter plus facilement en cas de situation périlleuse en mer.

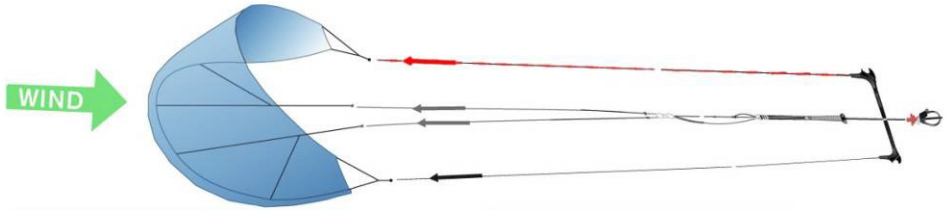
Enfin si vous naviguez régulièrement loin des côtes, pensez à vous munir d'une **lampe flash**, et de quelques **fumigènes** pour que les secours puissent vous repérer plus facilement en mer. Un **anémomètre** vous permettra également de bien mesurer la force du vent.

Gréement de l'aile

Voici les 2 façons de gréer son aile, au vent ou sous le vent :



Connecter au vent de l'aile
Barre à l'endroit, au vent de l'aile



Connecter sous le vent de l'aile
Barre à l'envers, sous le vent de l'aile

Montage-Décollage de l'aile

Connecter son aile

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

Effectuer une visite pré-vol de son aile

- Assurez vous que le gonflage des boudins de votre aile soit suffisant
- Vérifiez l'état de vos lignes
- Vérifiez la connexion de vos lignes à l'aile et à la barre de contrôle
- Assurez vous du bon état de votre système de sécurité

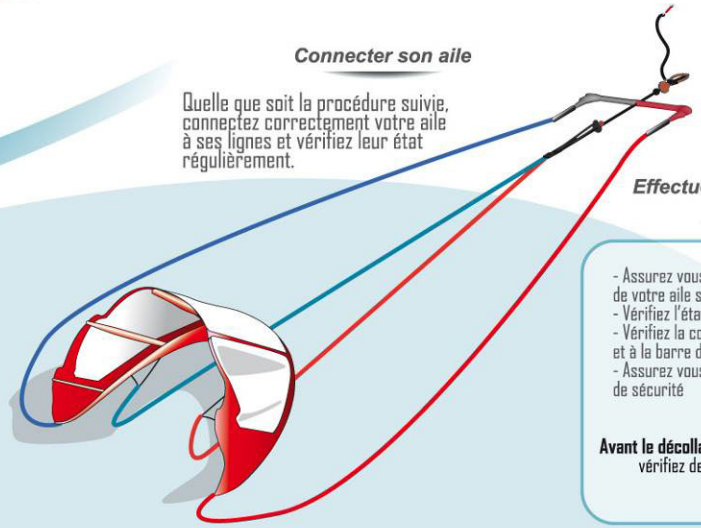
Avant le décollage,
vérifiez de ne mettre personne en danger.

Gonfler son aile

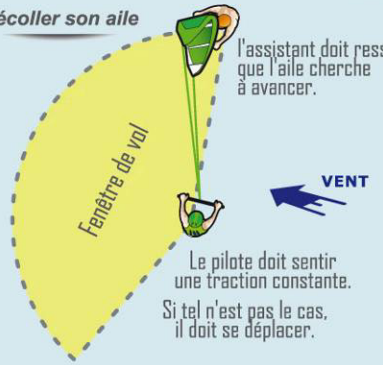
L'aile est gonflée sur le dos, face au vent.

Poser son aile au sol

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



Décoller son 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.

Les gestes de communication entre le pilote et son assistant

ATTERRISSAGE
Je veux faire atterrir mon aile

J'AI BESOIN D'AIDE
J'ai un problème et j'ai besoin d'aide.

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

Auto-sauvetage

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 :

Néanmoins, gardez à l'esprit qu'une aile ouverte reste en complément du moyen de repérage lumineux un excellent moyen d'indiquer votre position.

Créez un différentiel suffisant sur les lignes et pliez les sur la barre de contrôle.

LE SYSTEME DE SECURITE

Depuis 2005 la norme NF S52-503 relative aux « systèmes de sécurité des ailes de kite vous garanti un fonctionnement adéquat en cas de perte de contrôle de votre aile.

Néanmoins, votre sécurité et celle des tiers ne doivent pas être uniquement fondées sur le fonctionnement du système de sécurité.

Elles sont le résultat d'un apprentissage convenable, et d'une évaluation juste des conditions de navigation et de leur évolution au regard de vos compétences.

La mise en oeuvre d'une procédure de sécurité ne peut pas se découvrir en situation d'urgence. Elle requiert un apprentissage. Il est strictement nécessaire de s'y préparer lors des phases d'entraînement, tout autant que de prévoir les situations à risque afin de ne pas avoir à y recourir.

Votre système de sécurité doit être entretenu et régulièrement vérifié.

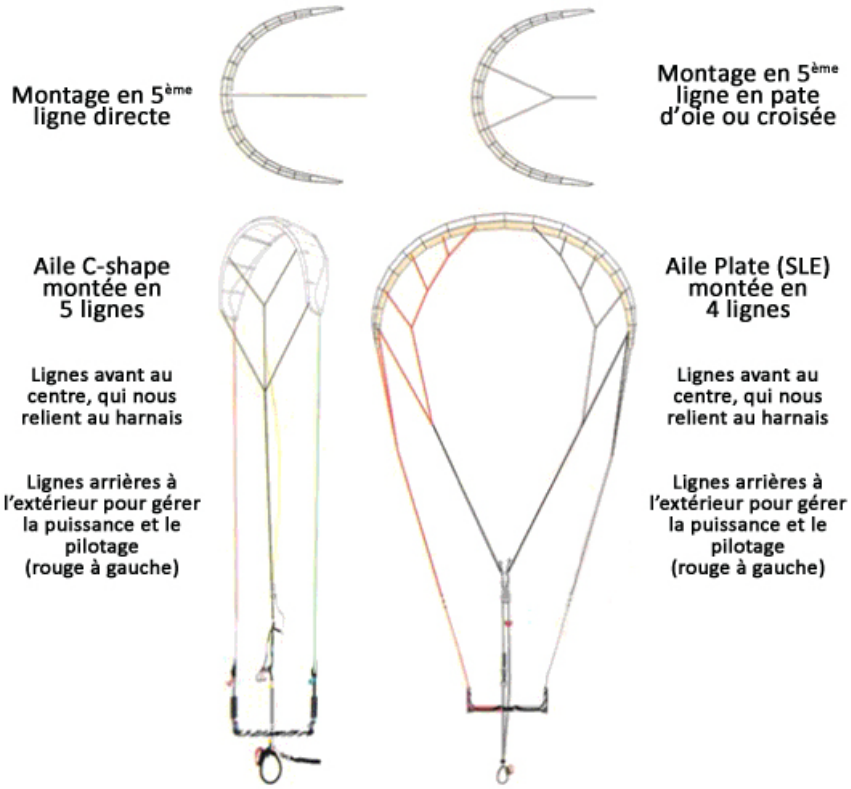
EFK
ÉCOLE FRANÇAISE DE KITE
FFVL

Avec le partenaire du kite

Dunkerque LNG
GROUPE EDF

Design: Cédric Estruch

Bridages de l'aile



Barre et système « border-choquer »

C'est avec elle qu'on agit sur l'aile. Elle comporte le système de "choquer-border" et plusieurs systèmes de sécurité. Le système de choquer-border permet d'ajuster la puissance de l'aile tout en naviguant.

En poussant la barre, l'aile devient moins puissante. Cela est très utile lors d'une rafale par exemple. En tirant la barre vers vous, la puissance développée par l'aile augmente.

Les organes de sécurité qui équipent la barre de contrôle sont les suivants : un largueur principal de l'aile (sous charge) et un leash d'aile.

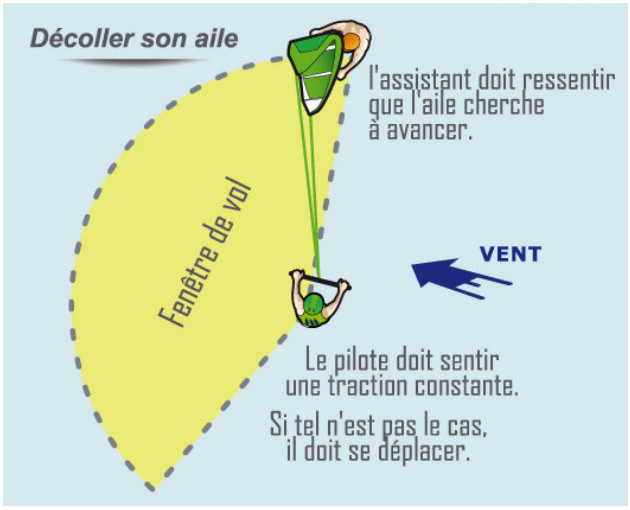
Pour ne pas avoir toute la puissance de l'aile dans les bras, le kitesurfeur est fixé au kite (aile) à l'aide d'un harnais. Le largeur sous charge permet de se séparer de l'aile en cas de problème. Le leash d'aile reliant une ligne au harnais sert à ne pas perdre l'aile.

Lors du largage la voile se met en drapeau, perd de la puissance et tombe.

Le décollage et l'atterrissage :

Attention au décollage à l'espace libre sous le vent : vérifier qu'il n'y a ni obstacles ni passants sous le vent de votre aile. Une aile se prend par le milieu du bord d'attaque et jamais par le bord de fuite ou le spi (toile). Lorsque celle-ci n'est pas utilisé, elle doit être retourné de manière à ce que les boudins soient placés du coté du sol et que le bord d'attaque soit face au vent. Un objet ou du sable est placé sur la toile, juste derrière le bord d'attaque pour éviter que le kite s'envole (cf. schéma "poser son aile" du Montage-Décollage de l'aile).

L'aile doit toujours décoller depuis le bord de fenêtre de vol, et jamais en pleine fenêtre. La puissance développée serait trop importante. Le décollage, avec une assistance, est fortement conseillé. Cela permet de vérifier le bon montage des lignes et d'éviter d'abîmer la toile. Le partenaire doit attendre un signe avant de lâcher l'aile. Ne surtout pas la lancer vers le haut.
A l'atterrissage, il est aussi préférable de se faire assister. La demande d'assistance se fait grâce à un signe de main à plat sur le haut de la tête et qui signifie "je veux poser".



Cas particulier des ailes à caissons

N'étant pas munie de boudin, pour assister un rideur à l'atterrissage il faut attraper l'aile par l'oreille (le coté).

Lors des initiations

Facilement repérables, 2 personnes avec la même aile.

Inviter les passants et autre pratiquants à passer derrière le pilote de l'aile.

Les différents types d'accidents

Au décollage, mauvais montage des lignes

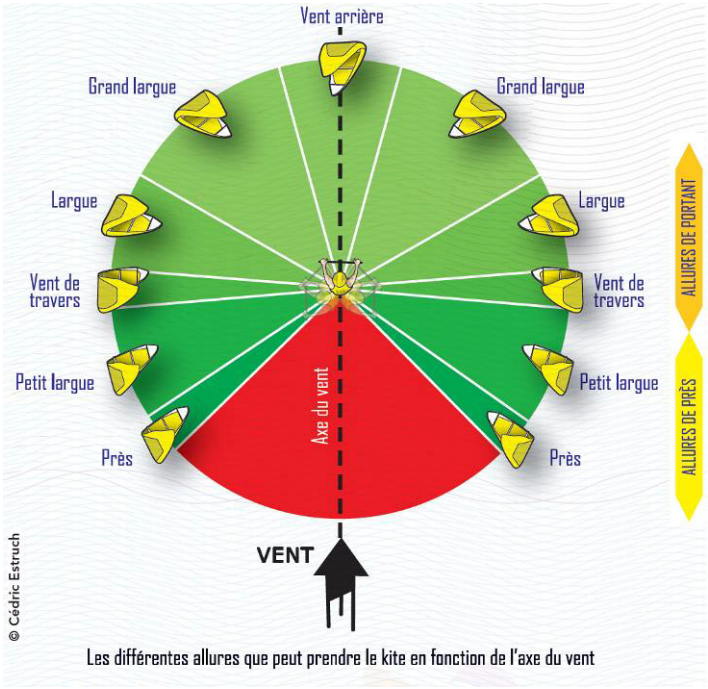
Certainement la cause la plus fréquente d'accidents. Un inversement de ligne entre les "avants" et les "arrières", rend l'aile incontrôlable, puissante, et dangereuse. Le kitesurfeur peut se faire traîner alors sur plusieurs dizaines de mètres sur la plage. Cet accidents est due à une méconnaissance du matériel ou à une faute d'inattention. Lors d'un décollage, il faut au moindre doute larguer l'aile.
Aujourd'hui, certains fabriquants ont installé des détrompeurs (ou codes couleur) sur les nœuds de connexion pour éviter ce genre d'accident.

En mer, aile tombé à l'eau

L'aile peut tomber à l'eau pour plusieurs raison ; que se soit accidentelle (ligne qui casse, perte de contrôle,…) ou volontaire (largage). Si l'aile ne peut pas redécoller il faudra surveiller le kitesurfeur. Pour une aile tombée à plus de 300 m du rivage, le retour à la nage risque de durée plus d'une heure ! Le kitesurf est un sport physique, les risques de fatigue et d'hypothermie son important.

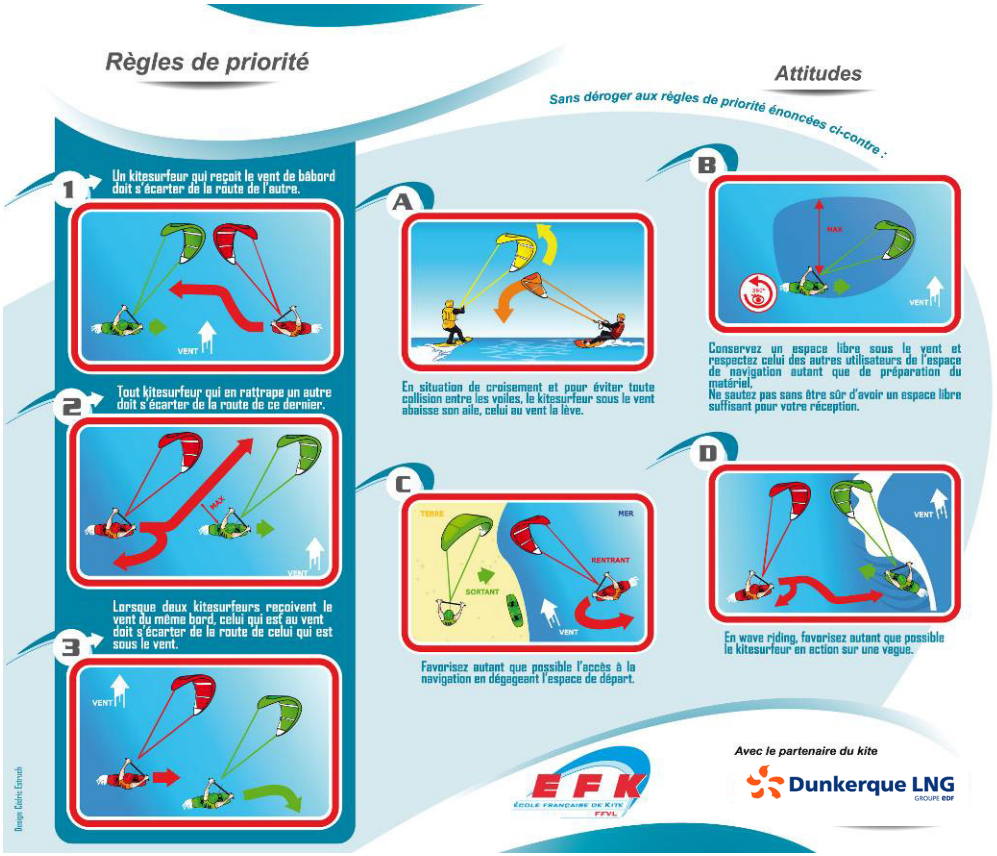
La navigation

Les allures



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

Les règles de priorité



Les écoles

Le passage par un stage en école reste la meilleure façon d'appréhender la pratique de kite et de progresser rapidement

Charles STECHELE : 06 30 99 17 34
http://www.triplec-school.com/

Aymeric CIEGELSKY : 06 85 69 41 87
http://www.kitessentiel.com/

Profs EPS du DUK : 06.28.22.32.78
http://kiteunssdunkerque.fr/

Les avantages à prendre une licence FFVL du club du DFC

Le club reste la suite logique après avoir appris les rudiments du kitesurf dans une école ou avec un ami. Le club du DFC n'est donc pas une école mais il permet aux pratiquants débrouillés ou en sortie de stage de se réunir pour bénéficier d'avantages non négligeables :

- Une assurance Responsabilité Civile pour votre pratique loisir et en compétition.
- Participer aux compétitions et conviviales organisés pas la FFVL et les clubs ou associations affiliées.
- Bénéficier toute l'année d'une surveillance par vent Sud-Ouest à la base de la Licorne grâce à Dunkerque LNG, ainsi que de navettes gratuites pour se déplacer vers Wissant ou la Pointe aux oies.
- Naviguer sur l'un des plus beaux spots de la région avec un accès à la base de voile de la Licorne pour rincer votre matériel ou prendre votre douche toute l'année. Et l'été, un accès au Kite Park avec modules, animations, et une sécurité active des beach-marshalls.
- Devenir membre actif et participer à l'organisation des manifestations locales (KOD, Dunkerque en survet, les fêtes du nautisme, ...) ou internationales (KPWT).
- Prêt du matériel du club lors des sorties ou sessions organisées. Le club possède un pack d'une quinzaine d'ailes de l'année ainsi que des planches Twin Tip, de surf et de race.
- Aide au déplacement pour des compétitions FFVL, avec une priorité donnée aux jeunes.

Alors si vous souhaitez vous licencier, ou des infos supplémentaires, retrouvez nous sur : http://www.dfc-kiteboarding.fr/

Derniers conseils :

- Ne restez jamais seul.
- Discutez avec les riders locaux plus aguerris, "tu prends quoi comme taille d'aile ? ", etc.
- Vérifiez régulièrement le bon fonctionnement de vos systèmes de sécurité.

Restez humble face aux conditions météo :

- si votre aille est trop grande par rapport à la force du vent
- si les conditions de mer sont trop fortes

Mieux vaut s'abstenir.

Si vous souhaitez des informations complémentaires sur la pédagogie rendez-vous sur le site du DUK : http://kiteunssdunkerque.fr/ ou sur le site de la FFVL : http://kite.ffvl.fr/

A bientôt sur le spot, Bon ride !

DUNKERQUE FLYSURFING CLUB

http://www.dfc-kiteboarding.fr/

Retrouvez ce document numérique en couleur sur :

http://www.dfc-kiteboarding.fr/Revue%20Presse/Pedagogie-DFC.pdf