

LA RÉGATE EN KITE, SOUS LA DIRECTION DU COMITE DE COURSE

BANQUE
POPULAIRE 

PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

 **FF**  **oile**

La Régate en kite, sous la direction du comite de course

PLAN :

- 1 – Introduction : le kite ? qu'est-ce qu'est
- 2 – La préparation des documents (« Ressource rare » techniciens FFVoile) :
 - *L'avis de course*
 - Les instructions de course
- 3 – Organisation de l'équipe « Comité de Course »
- 4 – Organisation de l'assistance / sécurité
- 5 – Organisation de « l'information aux coureurs »
- 6 – Deux départs en images
- 7 – Conclusion : un moment pour échanges

1 – Le Kite, qu'est-ce que c'est ?

Le kite ou cerf-volant de traction, né dans les années 1980, associe un engin de glisse (une planche) ou de roulage (une planche à roulette, par exemple) à une aile de traction.

Le mélange de glisse, de vitesse et d'aérien permet des combinaisons d'expression très variées : le freestyle (sauts et figures aériennes), la longue distance, la vitesse pure et aussi les courses sur parcours variés.

Le kite s'exprime sur différentes surfaces naturelles :

- sur l'eau c'est le kitesurf, avec une planche classique type wakeboard, une planche directionnelle ou une planche sur foil (le Kitefoil),
- sur la neige, c'est le snowkite (à skis ou snowboard),
- sur la terre ou le sable, avec un buggy (tricycle), un mountainboard (planche à roulettes) ou des rollers.

(à partir de : <https://kite.ffvl.fr/>)

1 – Les types de flotteurs



Les « TWIN-TIP » : planches symétriques, adaptation de planches de wakeboard



Les DIRECTIONNELLES : ressemblent aux planches de surf ou aux planches à voile



Le KITEFOIL : se compose d'une planche et d'un bras qui se termine par des ailettes

1 – Deux types d'ailes : ailes à caissons et ailes à boudins



Aile à caissons FLYSURFER
SONIC 2 - 2018



Aile à boudins Storm Psycho 2019
équipée de 5 lattes gonflables et
de 2 mini lattes

1 – La fenêtre de vol :

L'aile de kite, non solidaire du flotteur, se déplace dans un gros volume d'air.

La proximité avec d'autres ailes peut entraîner un emmêlage des lignes =

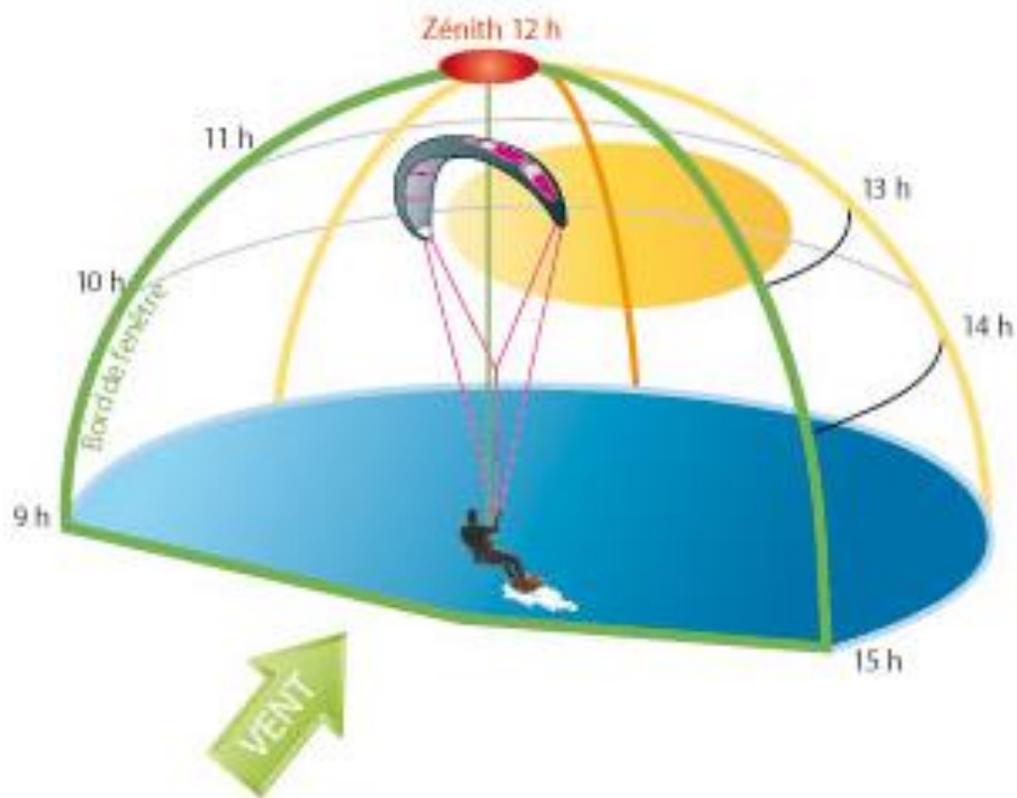
DANGER POTENTIEL

Principalement :

- Au départ,
- Lors des virements de marques

<https://www.kiteboarder-mag.com/pedag-bien-savoir-placer>

-kite-fenetre-vol



2 – La préparation des documents :

■ **L'AVIS DE COURSE :**

document sous la responsabilité de l'organisateur. Vigilance du Président du Comité recommandée (Réf RCV Annexe K recommandée en liaison avec l'Annexe F)

Art 10 LIEU :

- *Zone de course : limitée précisément et proche du rivage. (zone 300m ?)*
- *Demander aux Affaires Maritimes la « privatisation » de la zone de course*
 - **S'accorder avec l'organisateur sur les moyens déclarés**
 - **Des entraîneurs peuvent ultérieurement être additionnés. Ne doivent pas figurer à l'origine, sauf accord formel préalable**

Art 11 : LES PARCOURS :

- *soit rigidité et 2 ou 3 types prévus et décrits dans les IC,*
- *soit souplesse et parcours décrits lors des briefings coureurs.*

2 – La préparation des documents

■ **LES INSTRUCTIONS DE COURSE :**

- Document publié par le « comité de course » (RCV 90.1 (a))
- Respect des IC types RCV et sans doute des IC Types fédérales prochaines

ART 2 - AVIS AUX CONCURRENTS :

- Panneaux très accessibles et **VISIBLES**, dont proposition « Infos du jour »

ART 4 - SIGNAUX FAITS A TERRE :

- Positionnement du mat de pavillons / parcs sur la plage = visibilité
- Respect pavillons « AP » (retard) et « D » ou mieux « **Aperçu sur H** » (Blocage à terre)
- Proposition Ajout : Pavillon **ORANGE** (liaison avec CC)

2 – La préparation des documents

ART 5 - PROGRAMME DES COURSES :

- *A la fois précisions, MAIS prévoir souplesse dans le fonctionnement*
- *Faire apparaitre spécificités (briefings : cf « ANNEXE F – Art F7 », nombre de courses consécutives maximum sans un retour à terre...)*
- *Conserver le pavillon ORANGE sur le bateau comité : délais modifiés*

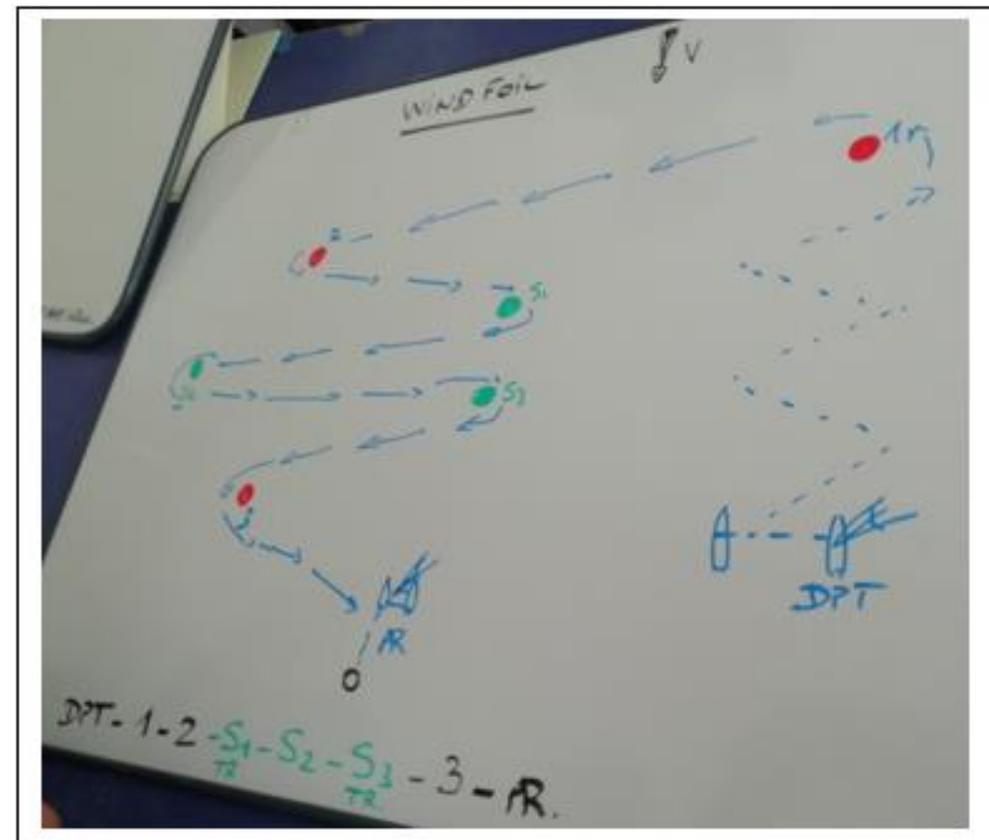
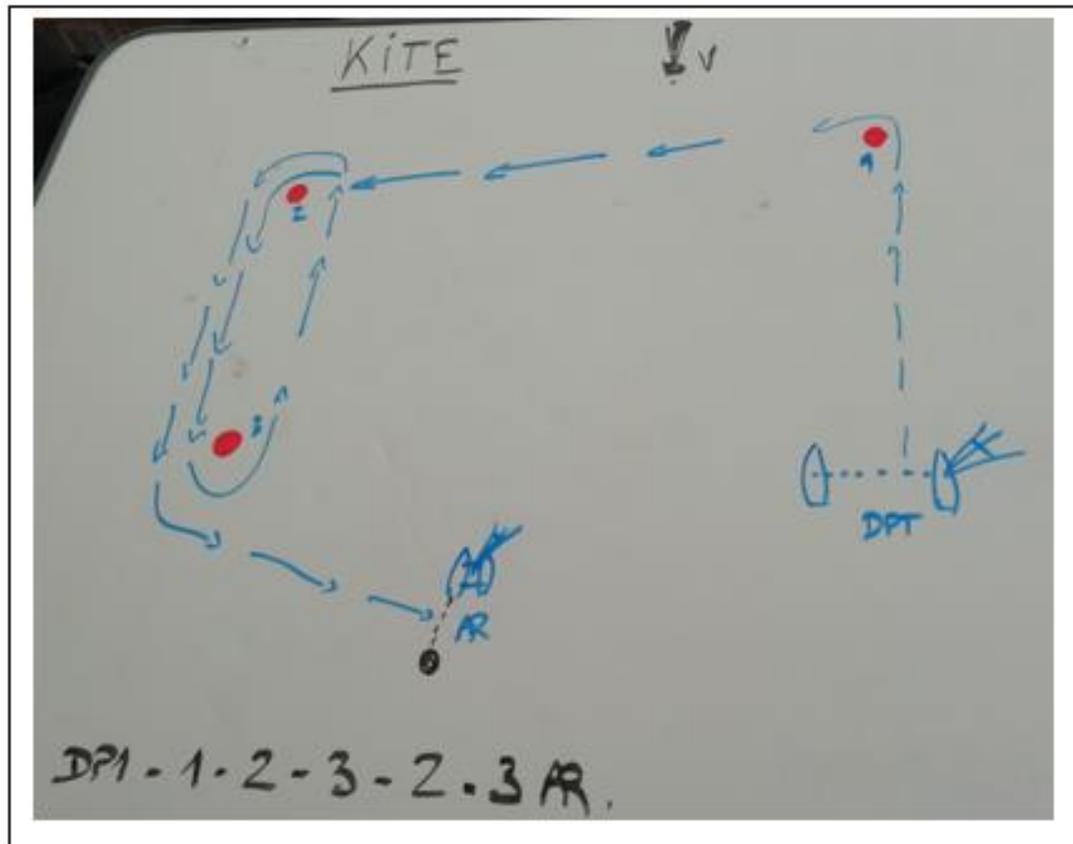
ART 8 - LES PARCOURS (élément important) :

- *Peuvent être variés = Imagination et logique (cf diapos suivantes)*
- *Pas de réduction du parcours*

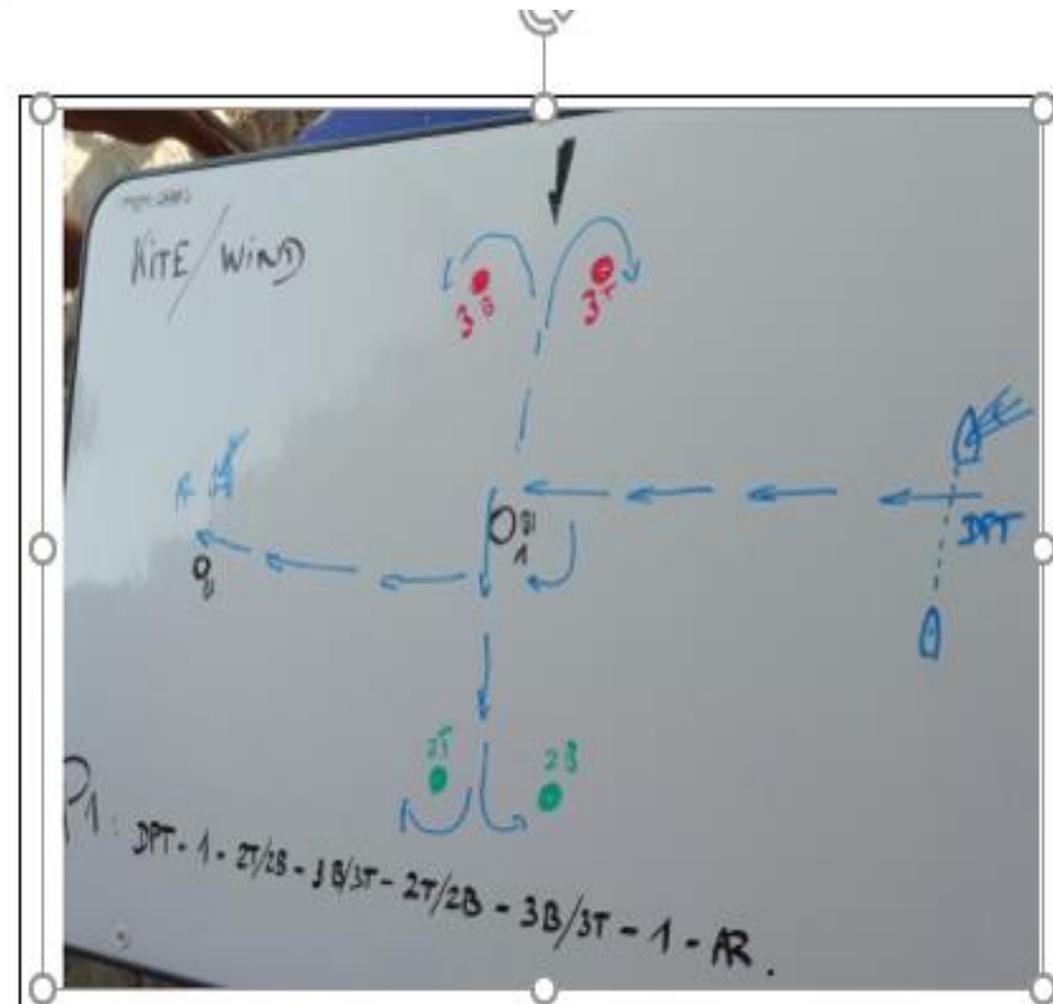
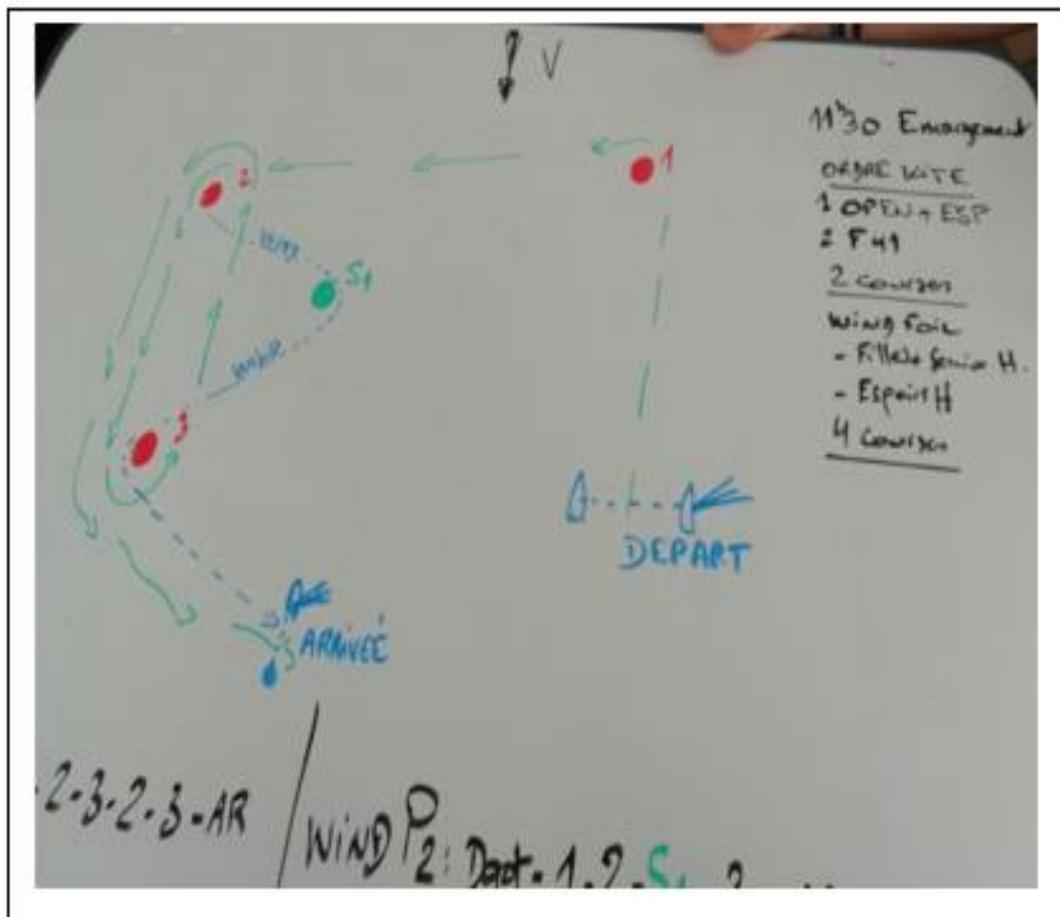
ART 12 – CHANGEMENT DU BORD SUIVANT DU PARCOURS

- *Pas de modification du parcours*

2 – La préparation des documents



2 – La préparation des documents



2 – La préparation des documents

ART 11 - LE DEPART :

- *Lignes de départ adaptées au support :*
 - De travers par rapport au vent : Twin-Tips / directionnelle
 - Face au vent, ou de travers : Foils
 - Longueur : mode de calcul idem dériveurs
- *Lignes d'arrivée*
- *Procédures de départ (Modification RCV 26):*
 - Raccourcies en durée / RCV 26 (cf tableau diapo suivante),
 - Différentes en pavillons (Rouge, Jaune, Vert). Dernière minute?
 - Application systématique de la RCV 30.4. Possibilité de ne pas utiliser le pavillon NOIR (*attention à la rédaction des IC*)
 - N° de dossard et pas de voile (Cf RCV « Annexe F – Art F3-30) »

2 – La préparation des documents

Procédure utilisée en France :

Minutes au regard du signal de départ	Signal visuel déferlé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification signal visuel
- 8' / - 10'	Pavillon ORANGE		Un	Départ imminent
- 5'	Pavillon classe		Un	Attention
- 3'	Pavillon rouge	Pavillon classe	Un	Avertissement
- 2'	Pavillon jaune	Pavillon rouge	Un	Préparatoire
- 1'		Pavillon jaune	Un long	Une minute
0'	Pavillon vert		Un	Départ
+ 2' ??		Pavillon vert	Aucun	Ligne de départ fermée

2 – La préparation des documents

Procédure « internationale » pondérée

Minutes au regard du signal de départ	Signal visuel déferlé	Signal visuel affalé	Signal sonore	Signification signal visuel
- 6'	Pavillon ORANGE		Un	Départ imminent
- 3'	Pavillon classe		Un	Avertissement
- 2'	Pavillon rouge		Un	Préparatoire
- 1'	Pavillon jaune	Pavillon rouge	Un long	Une minute
0'	Pavillon vert	Pavillon jaune	Un	Départ
+ 1'		Pavillon classe Pavillon vert	Aucun	Ligne de départ fermée

2 – La préparation des documents

ART 15 – TEMPS LIMITES ET TEMPS CIBLE :

- Temps de course réduits : de 6 à 20' selon parcours / vent
 - Eviter la monotonie
 - Selon niveau et types de kites,
- Temps cible pour marque 1 pas toujours utile
- Délai pour le dernier par rapport au temps du premier, ou par rapport au temps du coureur arrivant à la place médiane de la flotte

*ART X – REGLES DE SECURITE : **Fondamental***

- Les zones à terre :
 - Zone technique de stockage
 - Zone de décollage et d'atterrissage

2 – La préparation des documents

ART X – REGLES DE SECURITE : Suite

- **Le Beach Marshall** : *Position importante dans l'épreuve*
 - De préférence secondé par un Juge
 - Ses rôles (émargements, pavillonnerie à terre, communication avec concurrents), en relation avec le Psdt du CC

- **Emargements**
 - Sensibilisation des coureurs, précision dans le suivi
 - Quelle pénalités? Penser à la responsabilité du Psdt du CC

- **Prévoir intervention « formelle » des membres du CC sur l'eau**

2 – La préparation des documents

ART X – REGLES DE SECURITE : Suite et fin

■ **Lister les équipements de sécurité obligatoires en permanence sur l'eau**

- **Combinaisons isothermiques dans une eau de 18° et moins**
- **Un casque : de quel type? Une norme NF Kite ne semble pas exister**
- **Un gilet de protection et d'aide à la flottabilité 50N conforme à la division 240 ou une veste de protection conforme à la division 240**
- **Un dispositif luminescent de sécurité conforme à la division 240**
- **Un déclencheur et un libérateur conformes « NF Kite »**

** Le largueur « Wichard » est INTERDIT, pour les kiteboards. Question : comment doit agir le Psdt du CC (responsabilité / Droit et Jauge) ?*

- **Un dispositif coupe ligne adapté aux conditions de compétition.**

3 – Organisation de l'équipe « Comité de Course » :

Le Président du CC :

- **Fonctions du CC si présence d'un PRO/Directeur de course**

- * (Réf : Art II.1.6.1 du « règlement sportif de la FFVoile »)

- * *Confusion sur les titres pour les entrants de la FFVL*

- * *Actuellement confusion dans les définitions de CC et Directeur de Course dans « le règlement technique FFVoile »*

- **Avec Dir de C, gestion des briefings préparés (dont : parcours)**

- **Manage l'équipe « technique course » répartie sur 4 ou 5 bateaux :**

- * 1 bateau comité départ, (1 viseur recommandé)

- * 1 bateau arrivée si arrivée différente du départ,

- * 2 bateaux mouilleurs

3 – Organisation de l'équipe « Comité de Course » :

- Gestion des compétiteurs en relation avec le Beach Marshall, y compris lors des retours à terre dits « de confort »
- Mouillage Positionnement des parcours / à la côte
 - * Placement de la zone de départ et de la zone de lancement
- Mouillage des parcours,
- Lignes de départs longues = CONFORT. Jugement des départs
- Pointage à la marque 1 par mouilleur 1 = *connaitre le nombre de coureurs en course (peut être différent de l'émargement)*
- Enregistrement aux arrivées avec support technologique. Prendre en compte la position de l'aile (cf déf *FINIR*)

3 – Organisation de l'équipe « Comité de Course » :

- Suivi « assistance » aux compétiteurs via l'équipe « sécurité »

Proposition : une fiche « relevé d'interventions par course »

Date		Course N°							
N° dossard	Nom	Prénom	Heure appel	Source	Traitement				

En liaison avec le Directeur de Course,

- Enchaînement des courses
- Gestion des séquences de courses

4 – Organisation de l'assistance / sécurité :

Rappel : Le dispositif « assistance aux coureurs en course » est placé sous la responsabilité juridique du Président du C.C., même si le « Directeur de Course est responsable de la mise en place du dispositif de sécurité sur la compétition en collaboration avec l'Organisateur » (Art III.3 du « règlement sportif de la FFVoile »)

- **Fait respecter l'interdiction aux bateaux à moteur de circuler dans la zone (sauf ceux qui possèdent des rôles spécifiques)**
- **Assiste au « briefing sécurité » des coureurs**
- **Participe à la définition des placements / déplacements individualisés précis des bateaux d'assistance et au « briefing sécurité » de l'équipe nautique**
- **Nombre bateaux > 1 pour 10, 2 personnes à bord**
- **Assiste, en course, le coordinateur du dispositif « de sécurité »**

4 – Organisation de l'assistance / sécurité :

- En liaison avec le Directeur de Course :
 - Coordonne l'organisation stricte du retour à terre notamment si dommage aux biens et / ou à la personne.
- L'engin kite (aérotracteur):
 - Problématiques d'accidents potentiels (ailes gonflées, emmêlage)
Difficultés posées par l'ensemble Kite /aile à son pilote, et aux « récupérateurs » qui lui portent assistance
 - Plus-value apportée par un jet ski = vitesse de déplacement, sécurité de la propulsion (ni hélice, ni turbulences), évacuation
 - = formation spécifique « sécu kite FFVoile » pleinement justifiée
- Voir : https://kite.ffvl.fr/sites/kite.ffvl.fr/files/Guide_National_Reference_Kitesurf_V2%28BD%29.pdf

4 – Organisation de l'assistance / sécurité :

■ Le vent :

- L'ennemi du kite : sous 7 nœuds, le pilote ne flotte pas sur son support
- Le comité de course doit :
 - * *rechercher une navigation « confort » pour les coureurs*
 - * *anticiper la baisse d'intensité. Annulation de la course et retour à terre*

■ La vitesse :

- Kite rapidement à 15 nœuds. Jusqu'à 35 nœuds en course
- Silence ou faible sifflement dans les lignes
- Eviter tout obstacle. Gestion des bateaux d'assistance

5 – Organisation de « l'information aux coureurs » :

Une obligation de proximité et de disponibilité :

- * Soit directement par le Président du comité de Course / Directeur de Course
- * Soit par l'intermédiaire du Beach Marshall
- **Respect des horaires. Conditionne les comportements des coureurs ultérieurement**
- **Nécessité d'un affichage clair, simple, précis, complet. (Cf Tableau Infos du jour)**
- **Importance des briefings ORAUX qui doivent toujours être épaulés par des écrits**
- **Peut justifier de la création d'un article : « communication avec les concurrents » dans les IC.**

6 – Deux départs en images :

Deux départs en images :

- Départ vent de travers lors de l'Engie kite 2019 à La Grande Motte (34)
- Départ vent de face lors du Festikite 2018 à Villeneuve-Lès-Maguelone (34)

Pourquoi ?

- Pour montrer à ceux qui ne connaissent pas
- Pour observer les attitudes des coureurs
- pour se faire une idée de l'utilisation d'un outil technologique : la caméra

7 – Conclusion : un moment pour échanges

Un espace temps vous est maintenant proposé pour dialoguer plus largement qu'au moment de la présentation des diapositives.

■ Une piste de réflexion :

** vers une obligation de résultats et non plus de moyens créée par une décision d'un Jury ?*

** une ouverture pour un juge en responsabilité pénale ?*

Un exemple d'arrêt récent en ce domaine :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000038488627>

Bonnes régates dans un territoire de sécurité.

Paul BASTARD – 23/24 novembre 2019