GUIDE NATIONAL DE REFERENCE

LE KITESURF

SECURITE ET SECOURS EN MER

Document réalisé par Muriel GIPOULOU et la Commission « Sécurité et Technique Kitesurf »

FEDERATION FRANCAISE DE VOL LIBRE

1ère édition, janvier 2012

Prochaine édition janvier 2013

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

PREFACE

La commission sécurité « kitesurf » de la Fédération Française de Vol Libre, délégataire du ministère sur le développement du kitesurf, a réalisé ce travail collaboratif afin d'harmoniser et d'optimiser les secours concernant le kitesurf.

En effet, en cas de difficulté ou d'accident, un kitesurfeur est difficile à secourir du fait du matériel et de la cinétique de l'aile : le secours peut être périlleux, il ne faut pas engendrer un suraccident.

Ce travail, synthétisé par Muriel GIPOULOU, a été réalisé en collaboration avec des experts reconnus par la Fédération.

Ce groupe d'experts est composé de :

. **Muriel GIPOULOU**, sapeur pompier professionnel à Perpignan, présidente du club de kitesurf KSL Leucate, membre de la commission sécurité « kitesurf » de la FFVL, Monitorat Fédéral de kitesurf, pratique du kitesurf depuis 2002.

. **Matthieu LEFEUVRE**, cadre technique national, attaché à la commission sécurité FFVL, pratique du kitesurf depuis 2008.

. **Gaby PUCCI**, membre de la commission sécurité FFVL, directeur de course et juge officiel IKA, ancien président de la ligue PACA, pratique du kitesurf depuis 1998.

. **Jonathan TREILLE**, médecin urgentiste attaché au SAMU 13 de Marseille, enseignant CESU, membre de la SMMUM (Société Médicale Méditerranéenne d'Urgence Maritime), membre de la commission sécurité « kitesurf » de la FFVL, pratique du kitesurf depuis 2008.

. **François DUCHESNE DE LAMOTTE**, médecin fédéral national FFVL, membre de la commission sécurité FFVL, membre du comité directeur FFVL, pratique du kitesurf depuis 2000.

Le guide national de référence fournit des procédures éprouvées qui permettront de porter secours à un kitesurfeur en difficulté, avec un minimum de risques.

Ce travail est destiné à évoluer en fonction des retours d'expériences, soumis au groupe d'experts.

Dans sa prochaine version :
Il sera enrichi par des procédures encore plus adaptées à certaines situations.
Il abordera plus en détail l'aspect « secouriste et médical », spécifique aux secours kitesurf.

François Duchesne de Lamotte
Coordinateur de la Commission Sécurité Kitesurf de la FFVL.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

SOMMAIRE

1. Description du kitesurf : Pages 4 à 10
. Définition
. Matériel de kitesurf

2. Le pilotage de l'aile. Pages 11 à 15
. Fenêtre de vol
. Décollage / Atterrissage
. Zones d'évolution

3. Météorologie. Pages 16 à 17
. Force du vent
. Dangers liés à la météo

4. Les différents types d'accidents. Pages 18 à 21
. Au décollage
. Aile tombée dans l'eau
. Les sauts
. Non respect des consignes de sécurité

5. Risques et conséquences des accidents en kitesurf. Pages 22 à 24
. Profil des accidentés
. Pathologies médicales aigües liées au kitesurf
. Traumatismes liés au kitesurf

6. Manoeuvres de récupération d'une aile de kitesurf avec une embarcation. Pages 25 à 29
. Le pilote est conscient, accroché à l'aile.
. Le pilote est inconscient, accroché à l'aile.
. Le pilote n'est plus accroché à l'aile, qui dérive.

7. Récupération d'un kitesurfeur en détresse avec l'hélicoptère des secours. Pages 30 à 31

8. Principes secouristes et médicaux liés au kitesurf en milieu aquatique. Pages 32 à 34
. Secourisme spécifique kitesurf.
. Trousse de secours type.

9. Déclenchement des secours. Pages 35 à 36

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

1. DESCRIPTION du KITESURF

Kitesurf : Flotteur sur lequel le pratiquant se tient en équilibre dynamique et dont la propulsion est assurée par une aile **aérotractrice**.
➡ **Cerf volant de traction sur l'eau ou glisse aérotractée.**

L'aile est appelée aussi le kite ou le cerf volant ou la voile.
Elle est reliée au pratiquant par des **lignes** et une **barre de pilotage**.
La glisse s'effectue sur une **planche** qui peut être soit unidirectionnelle soit bidirectionnelle (twin tip).
Le pratiquant possède un **harnais** pour répercuter les efforts de traction et entraîner le déplacement.

*La **Fédération Française de Vol Libre** (FFVL) reçoit la délégation prévue à l'article 17 de la loi n°84-610 du 16 juillet 1984 modifiée pour la discipline : **cerf-volant de traction** (glisses aérotractées) le 19 décembre 2002.*

Le kitesurf est un sport classé en environnement spécifique, c'est à dire **présentant un risque potentiel et donc impliquant le respect de mesures de sécurité particulières**. Le kitesurf est moins traumatisant que le football mais avec un indice de gravité supérieur.

Il s'agit d'un sport individuel qu'il est préférable de pratiquer en groupe.

Pour pratiquer le kitesurf en toute sécurité, **il y a des règles à respecter, qui s'apprennent en école avec des moniteurs diplômés** d'un Brevet Professionnel. La grande majorité de ces écoles ont la particularité d'être affiliées à la FFVL qui propose une démarche qualité intégrant les questions de sécurité :

Label « Ecole Française de Kite (EFK) »

L'accidentologie en kitesurf reste aujourd'hui limitée. Elle est souvent liée à des comportements inconscients, à des personnes négligentes ou novices, qui voient le côté sport «fun» tendance extrême, mais qui ne respectent pas les **principes élémentaires de SECURITE** ou sous estiment les éléments (vent / mer /océan).

Il arrive également qu'il y ait un problème avec le matériel (ligne sectionnée / aile déchirée / problème de fixation du harnais / perte du flotteur).

Dans tous les cas, il faut savoir réagir vite. L'accident peut être :

. Le plus souvent Bénin

. Parfois Grave

. Très rarement Mortel

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Le matériel de KITESURF : AILE / BARRE / HARNAIS / PLANCHE

L'AILE de kite :

Il existe plusieurs sortes d'ailes.

Aile à structure gonflable

Aile à caissons

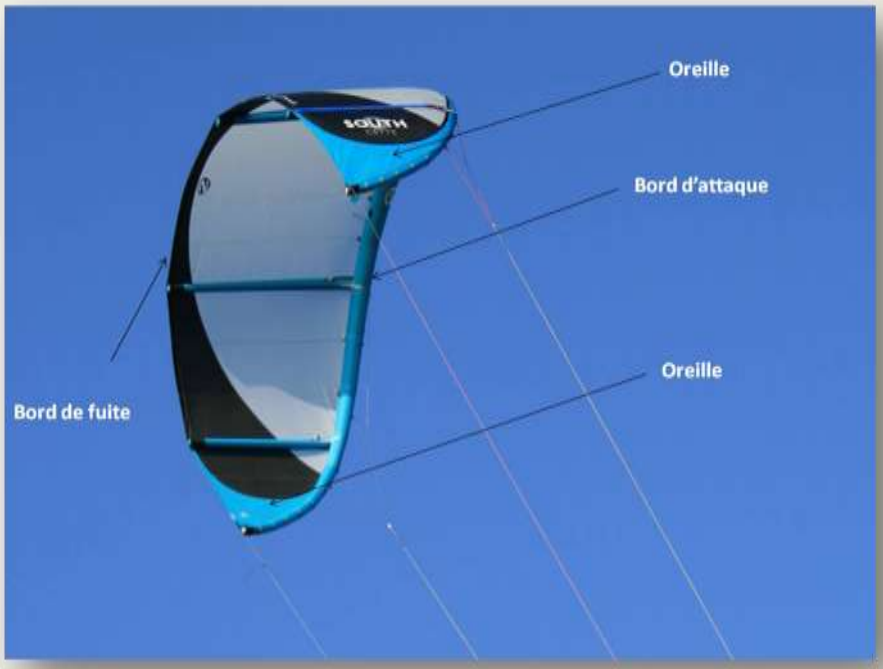
La plus courante sur l'eau est **l'aile à structure gonflable** en 4 ou 5 lignes reliées à la barre.

Cette structure gonflable permet généralement le redécollage de l'aile lorsqu'elle tombe dans l'eau.

. **Le bord d'attaque** est la plus grosse latte gonflée, centrale, qui représente la partie **AVANT** du kitesurf.

. **Le bord de fuite** est l'**ARRIERE** du kitesurf, le tissu.

. **Les oreilles** de l'aile sont les deux **extrémités** sur lesquelles se fixent les lignes.



La taille des ailes varie entre 3m2 **(pour vent très fort) et 18m2 (pour vent très léger)**.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

LA BARRE ET LE HARNAIS :

L'ensemble « Harnais / barre / lignes » relie le pilote à l'aile et permet son contrôle.

Harnais / barre

Les 2 lignes avant :

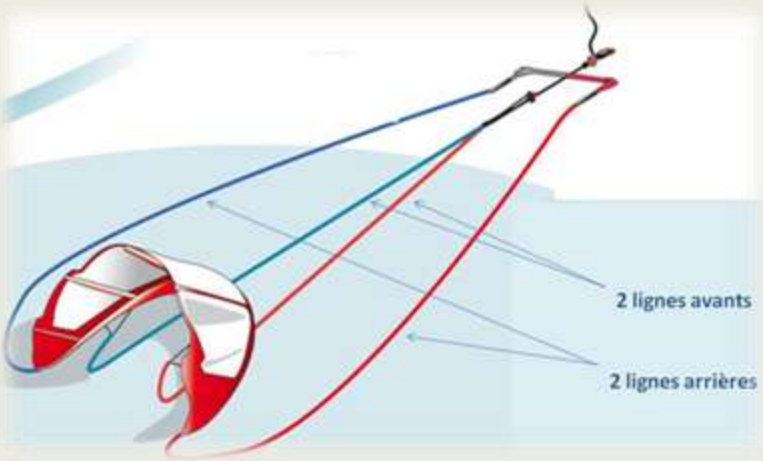
. Sont fixes car accrochées au harnais par un « chicken loop ».

. Ont un rôle de tenue de l'aile.

Les 2 lignes arrières :

. Sont mobiles car accrochées sur la barre.

. Servent à gérer la direction et la puissance de l'aile



C'est le système de « pousser /tirer » sur la barre qui va permettre de gérer la puissance de l'aile tout en naviguant.

En poussant la barre : l'aile perd de la puissance.

En tirant la barre : la puissance développée par l'aile augmente.

Les efforts de traction sont transmis directement dans le harnais.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

⇨ **LES SYSTEMES DE SECURITE** présents sur la barre :

Un largueur sous charge : c'est le **DECLENCHEUR**, il permet de se désolidariser de la barre et de l'aile en cas de problème. Tirer sur le largueur dans le sens indiqué sur celui ci pour « larguer » l'aile (généralement vers le haut mais pas toujours). Il diminue la puissance de l'aile sans la perdre.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Un leash d'aile : Une fois le « déclencheur » actionné, l'aile est toujours reliée au pilote par le leash d'aile. Cela permet de ne pas perdre l'aile en cas de « largage » tout en réduisant son pouvoir de traction.

Le largueur du leash d'aile : permet en dernier recours de se **désolidariser TOTALEMENT** de l'aile, en cas de problème.

Il arrive parfois qu'une ou plusieurs lignes se soient enroulées autour du pilote et empêchent la désolidarisation complète, exposant le pilote à des risques supplémentaires (noyade).

La Norme AFNOR :
« Exigences de sécurité relatives à la réduction ou à l'annulation de l'effort de traction et à la désolidarisation - Méthodes d'essais » Norme NF S 52-503, publiée au Journal Officiel juillet 2005.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

<u>Lors du largage de l'aile retenue par le leash</u> : elle se met **en drapeau, perd de la puissance et tombe** dans l'axe du vent (pleine fenêtre), ce qui en cas de vent fort, maintient toujours une traction plus ou moins importante selon la taille de l'aile (fardage).

Une fois le largueur sous charge actionné, l'aile perd de sa puissance et tombe.
Le pilote est toujours tenu par le leash d'aile.

Pour se désolidariser totalement de l'aile, tirer sur le largueur du leash d'aile,
Celle-ci n'est plus reliée, elle part à la dérive.

Il est important de savoir « larguer » : c'est-à-dire « déclencher » puis « libérer ».

Ce déclenchement nécessite un apprentissage et doit être maîtrisé !

⇨ **Il est important de protéger sa vie avant son matériel.**

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Dans les accidents les plus graves (collisions / noyades), ces règles n'ont pas été respectées.

Pour parer aux problèmes de lignes, il est conseillé le port d'un coupe ligne ou d'un couteau, dont l'utilisation pour le pilote n'est pas toujours aisée.

Cet outil est par contre vivement recommandé à toutes les équipes de secours.

LA PLANCHE :

Il existe plusieurs types de planches :

Twin Tip pour naviguer dans les 2 sens sans changer les pieds de place / **Directionnelle** type surf / long board

Parfois certains pratiquants mettent un **leash de planche** pour éviter de la perdre (souvent ce sont les débutants).

Pour des raisons de sécurité, le port du casque et du gilet est indispensable lorsqu'on possède un leash de planche mais malgré cela, la planche peut atteindre violemment le kitesurfeur.

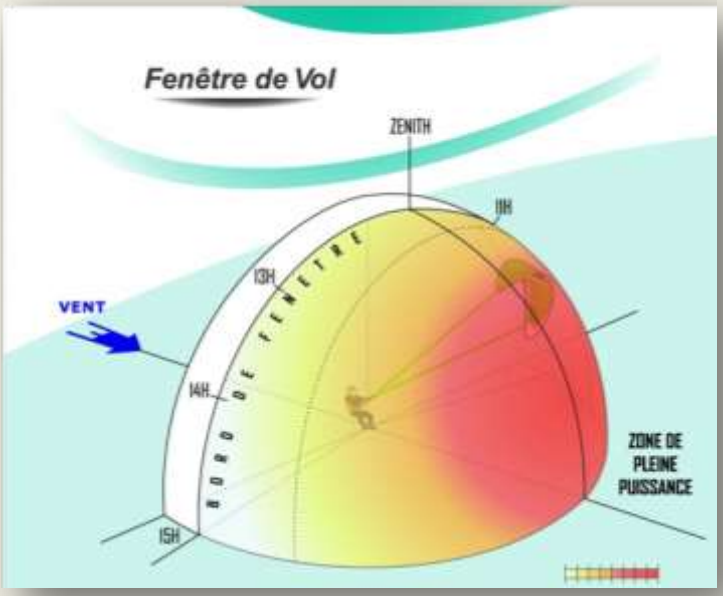
S'il n'a pas de leash, le pratiquant doit savoir récupérer sa planche. Il peut toujours se déplacer sans, en nage tractée par l'aile.

On peut voir plus récemment apparaitre d'autres engins comme l'hydrofoil (utilisé par vent léger), beaucoup plus encombrant.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

2/ LE PILOTAGE DE L'AILE

LA FENETRE DE VOL



L'aile doit généralement TOUJOURS décoller en bord de fenêtre de vol, rarement en pleine fenêtre, car la puissance (ou résultante des forces aérodynamiques) développée serait trop grande.

Le bord de fenêtre n'est pas une zone fixe, elle est aléatoire : en fonction de la force du vent et de la taille de l'aile.

Une erreur d'appréciation du bord de fenêtre au moment du décollage peut provoquer un accident grave pour le pilote (et pour des tiers s'ils venaient à se trouver sur sa trajectoire) : le pilote est le plus souvent amené par la puissance de son aile dans la direction du vent.

LE DECOLLAGE ET L'ATTERRISSAGE

Lorsque l'aile est posée à terre, le bord d'attaque est placé **face au sol et face au vent**. Un lest (sable en général) est placé sur la toile, près du bord d'attaque pour éviter que le vent ne l'emporte.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Une aile de kitesurf se prend **TOUJOURS par le milieu du bord d'attaque** et **JAMAIS par le bord de fuite ni par les oreilles ou les lignes**.

Une main « enroulée » au centre du bord d'attaque suffit à neutraliser l'aile.

L'aile est en position de décollage.

Le décollage avec une assistance est fortement conseillé, quelque soit le niveau du pratiquant.

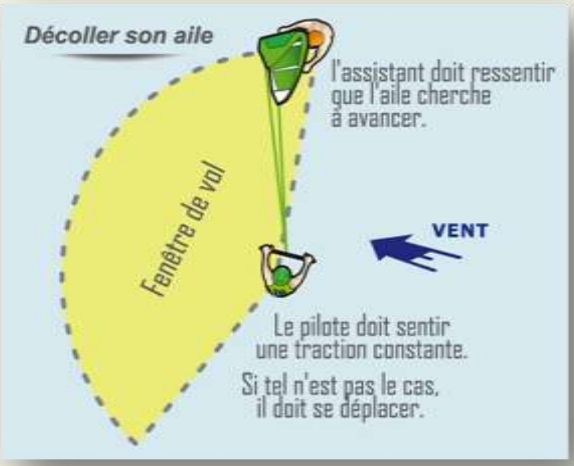
Cela permet de vérifier le bon montage des lignes lorsqu'elles sont en tension et évite d'abîmer la toile.

Le partenaire qui aide au décollage doit attendre un signe du pilote avant de lâcher l'aile.

Le pilote est le seul décideur.

Il suffit simplement d'enlever la main pour permettre à l'aile de voler. Il ne faut surtout pas la lâcher vers le haut.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131



A l'atterrissage il est également fortement conseillé de se faire aider / assister pour neutraliser l'aile. Le kitesurfeur voulant poser celle-ci fait un signe de la main à plat sur la tête. Il amène doucement son aile en bord de fenêtre et la fait descendre.

Lorsque l'aile est en bord de fenêtre et en statique, la puissance dégagée est minimale : c'est la **zone neutre**. L'assistant saisit le bord d'attaque et retourne l'aile sur le sable, comme indiqué précédemment.

La puissance maximale se situe généralement dans le « lit » du vent. Cette puissance (ou résultante des forces aérodynamiques) est directement liée à la vitesse de l'aile.

En navigation, la puissance est amplifiée par la vitesse de déplacement.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

ZONES D'EVOLUTION

Le kitesurf est une activité de pleine nature qui nécessite :

1 espace de préparation ou aire technique :

La plage

1 espace d'évolution :

La mer ou plan d'eau intérieur

En terme de règlementation des activités nautiques, le kitesurf est assimilé à la planche à voile : cela vaut pour le respect des zones et des règles de navigation.

Il existe des réglementations spécifiques pour la mise en place d'un chenal d'accès ou d'une zone de kitesurf.

Espace de préparation :

Zone technique destinée à gréer les ailes de traction, les faire décoller et atterrir en toute SECURITE, aussi bien pour les pratiquants que pour les spectateurs ou personnes présentes autour de cet espace.

Cette zone doit être dégagée de tout obstacle.

Pour faire évoluer une aile et à titre indicatif, **il est préférable de disposer d'un espace minimum autour du pilote, représentant un diamètre de 2 fois la longueur des lignes,** en cas de problème au décollage (connexion inversée des lignes, rupture d'une ligne, rafale ou mauvais choix d'aile).

Lors d'une connexion inversée des lignes, l'aile devient incontrôlable et dangereuse.

La vérification de ces connexions est une procédure incontournable avant chaque décollage et doit rester un acte individuel du pilote.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Espace d'évolution :

A l'intérieur de la bande des 300 mètres, la vitesse est limitée à 5 nœuds, excepté dans les zones dédiées au kitesurf.

Aux abords d'une zone de bain, il est nécessaire de respecter **une zone tampon sous le vent, dite de SECURITE,** interdite à toute activité. Cette zone doit faire minimum 30 mètres (longueur des lignes).

La navigation par vent Off Shore est déconseillée à moins d'avoir une sécurité bateau ou jet ski.

Selon la règlementation des affaires maritimes (division 240), **sont obligatoires au delà des 300m :**

. Un équipement individuel de flottabilité ou EFI : aide à la flottabilité (combinaison néoprène et /ou gilet de sauvetage et / ou combinaison de protection)

. Un moyen de repérage lumineux individuel (flashlight ou autres)

Des zones spécifiques au kitesurf existent : elles peuvent être balisées et définies par des arrêtés municipaux pour la pratique de ce sport.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

3/ METEOROLOGIE

LA FORCE DU VENT

Le tableau ci dessous permet de **définir la force du vent en fonction de sa vitesse**.
Ce tableau donne aussi la hauteur des vagues et un descriptif de l'état de la mer en fonction de la force du vent. Les vitesses se rapportent au **vent moyen** et non aux rafales.
Un nœud est égal à un mille à l'heure soit 1,852 km/h.

Force	Descriptif du vent	Vitesse du vent (nœuds)	Vitesse du vent (km/h)	Hauteur des vagues (mètres)	Etat de la mer
0	Calme	< 1	< 1	-	La mer est comme un miroir
1	très légère brise	1 à 3	1 à 5	0,1	Quelques rides en écaille de poisson, mais sans aucune écume
2	légère brise	4 à 6	6 à 11	0,2	Vaguelettes courtes aux crêtes d'apparence vitreuse, ne déferlant pas.
3	petite brise	7 à 10	12 à 19	0,6	Très petites vagues, les crêtes commencent à déferler, les moutons apparaissent
4	jolie brise	11 à 18	20 à 28	1	Petites vagues s'allongeant, moutons nombreux
5	bonne brise	17 à 21	29 à 38	2	Vagues modérées, nettement allongées, beaucoup de moutons, embruns
6	vent frais	22 à 27	39 à 49	3	Des lames se forment, les crêtes d'écume blanche s'étendent, davantage d'embruns
7	grand frais	28 à 33	50 à 61	4	La mer grossit en larmes déferlantes, l'écume commence à être soufflée en traînées dans le lit du vent
8	coup de vent	34 à 40	62 à 74	5,5	Tourbillons d'écume à la crêtes de lames, traînées d'écume
9	fort coup de vent	41 à 47	75 à 88	7	Grosses lames déferlant en rouleaux, tourbillons d'embruns arrachés aux lames, nettes traînées d'écume, visibilité réduite par les embruns
10	Tempête	48 à 55	89 à 102	9	Très grosses déferlantes, écumes en larges bancs formant des traînées blanches, visibilité réduite par les embruns
11	violente tempête	56 à 63	103 à 117	11,5	Lames déferlantes d'une hauteur exceptionnelle, mer couverte d'écume blanche, visibilité réduite
12	Ouragan	64 >	118 >	14	Lames déferlantes énormes, mer entièrement blanche, air plein d'écume et d'embruns, visibilité très réduite

Pour ce qui est du kitesurf, la plage de vent utilisée **varie entre force 3 et force 8**. Peu de pratiquants naviguent par force 9 mais il y en a malgré tout. **Plus le vent est fort, plus l'aile est de petite taille**. Plus une aile est petite, plus elle est vive et nerveuse.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

DANGERS LIES A LA METEO

Les cas les plus délicats à gérer pour un pratiquant de kitesurf, sont :

Les fortes rafales, le vent irrégulier, les vagues, les courants et les marées.

. Dans le cas d'un **vent fort et irrégulier**, il faut gérer la puissance de l'aile, le kitesurfeur peut se retrouver avec une aile trop grande pendant une rafale. Il peut alors être dans l'incapacité à la maîtriser et à la contrôler.

. De plus, selon la météo annoncée, le pratiquant se doit de rester attentif à **l'évolution du ciel, des nuages, des « grains »**. Si un orage approche ou se fait sentir, il est préférable de sortir de l'eau.

. Si le vent se met à « tourner» et à **changer d'orientation** (exemple l'été, le vent thermique a tendance à s'imposer par rapport à un léger vent de terre) : cela crée une « renverse ». Ce phénomène est dangereux si le pratiquant ne l'anticipe pas.

. La mer et l'océan sont des **milieux hostiles** mais dont la connaissance permet de réduire les risques.

. La **température de l'eau et de l'air** sont à prendre en compte également. En cas d'accident, le kitesurfeur peut rester dans l'eau un long moment et risquer l'hypothermie.

Le pratiquant doit se renseigner au préalable sur les conditions météo précises (bulletin météo local) et sur les particularités du site concerné (effet de site, connaissance et conseils des pratiquants locaux).

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

4/ LES DIFFERENTS TYPES D'ACCIDENT

AU DECOLLAGE

Si l'on inverse la connexion entre les lignes avant et les lignes arrière, les commandes sont inversées : c'est une grave erreur. **L'aile devient « folle »,** incontrôlable et dangereuse car elle a tendance à rester dans sa zone de plus grande puissance tirant et retirant le kitesurfeur à intervalles réguliers.

Rien ne peut l'arrêter hormis une intervention humaine. La seule solution autonome est **d'actionner le largueur** pour la neutraliser en lui enlevant sa puissance.

L'accident se passe tellement vite que le kitesurfeur peut se faire traîner sur plusieurs dizaines de mètres sur la plage avant de pouvoir réagir.

L'«auto-sécurité » réside dans l'anticipation des événements.

Ces accidents sont dus à une méconnaissance du matériel, de la météo, à une erreur d'inattention ou d'estimation ou à une faute de procédure.

AILE TOMBEE DANS L'EAU

L'aile peut tomber pour plusieurs raisons : **ligne cassée / perte de contrôle / largage de l'aile.**

S'il ne parvient pas à larguer son aile, le kitesufeur peut **se faire trainer sur ou sous l'eau** suffisamment longtemps pour risquer la noyade surtout s'il est équipé d'une planche reliée à lui par un leash.

Dans tous les cas, il faut être vigilant au kitesurfeur qui essaiera de revenir à la nage avec ou sans matériel.

Selon la force et la direction du vent, il peut vite **s'essouffler, se fatiguer, avoir des crampes, risquer l'hypothermie.**

Dans tous les cas, le pilote peut être confronté à une **situation de panique**.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

LES SAUTS

Les sauts font partie de la pratique du kitesurf. Il est possible de sauter à plus de 60 mètres en longueur et plus de 15 mètres en hauteur.

Le problème : les sauts ne sont pas toujours voulus et contrôlés. Lors d'une rafale ou d'un grain soudain, l'aile peut entraîner violemment son pilote dans les airs puis le trainer sur l'eau sur une centaine de mètres.

Un saut non contrôlé peut **finir dans une zone d'obstacles** tels qu'une maison, une voiture, un arbre, une digue, des personnes sur la plage. Les conséquences peuvent être dramatiques.

Certains sites de pratique en eau peu profonde sont un terrain favorable aux accidents exposant à des lésions traumatiques et sportives. Les accidents sont récurrents lors de sauts réalisés si la réception n'est pas bien maîtrisée ou lors de rafales emportant le kitesurfeur.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

NON RESPECT DES CONSIGNES DE SECURITE

Le pratiquant de kitesurf :

. N'a pas bien regardé les prévisions météos.

. Ne s'est pas bien renseigné sur le spot, ses particularités, ses dangers.

. Surestime sa condition physique, son niveau technique.

. Sous estime les éléments (vent / mer / vagues)

. N'a pas bien vérifié tout son matériel avant de décoller.

. A une mauvaise connaissance de son matériel.

. N'a pas fait le bon choix pour la taille de l'aile.

. Est allé dans l'eau avec une aile difficilement maîtrisable à terre.

. A navigué avec des obstacles sous le vent.

. Est allé naviguer par vent Off Shore sans sécurité bateau.

. A navigué trop près du bord par vent on shore.

(Il n'a pas reculé du bord de plage, d'au moins 2 fois la longueur des lignes)

. Spot surpeuplé et non respect des règles de navigation.

Dans tous ces cas, L'ACCIDENT PEUT AVOIR LIEU.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

CAUSES des ACCIDENTS en kite:

1. **Erreurs humaines**
2. **Vent / rafales / turbulences : Aérologie**
3. **Défaillance du matériel**

Du 1er octobre 2010 au 30 septembre 2011, 85 accidents en kitesurf ont été déclarés à la FFVL dont :

. 5 accidents graves (blessés lourds avec + de 48h d'hospitalisation)

. 1 décès

Le reste des accidents déclarés concernent des **dégâts matériels**.

Les accidents graves sont rares.

Aujourd'hui, environ 50% des accidents sont dus à des collisions : chocs frontaux, emmelage etc.

Les accidents au décollage ont proportionnellement diminué.

L'emmêlage des ailes est un facteur d'accidents.

Les accidents de kitesurf ne sont malheureusement pas tous déclarés à la fédération :

1/3 seulement des accidents liés au kitesurf en France et DOM TOM sont déclarés.

Ces chiffres ne sont donc pas représentatifs de tous les accidents.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

5/ RISQUES ET CONSEQUENCES DES ACCIDENTS EN KITE

PROFIL DES ACCIDENTES (toutes déclarations confondues):

Débutants : 44 % ➔ Méconnaissance du matériel + faute de pilotage

Confirmés : 39 % ➔ Prise de risque maximum + erreurs d'attention

Compétiteurs : 17 % ➔ Prise de risque maximum

Statistiques provenant de la FFVL.

PATHOLOGIES MEDICALES AIGUES LIEES AU KITESURF :

- ➔ Insolation / déshydratation / coup de chaleur / coup de soleil
- ➔ Crampes musculaires
- ➔ Hypothermie
- ➔ Noyade

TRAUMATOLOGIE LIEE AU KITESURF :

Les accidents de kitesurf peuvent générer tout type de traumatologie, **de l'entorse bénigne au polytraumatisme.**

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

➔ ***Traumatismes crâniens***

1 / Liés à la rencontre d'un impact à haute vélocité : ils sont **toujours graves** d'autant que les protections actuelles ne sont pas adaptées à ce genre de choc.

2 / Liés à l'eau ou à la planche : ils peuvent survenir avec une gravité variable en fonction du point d'impact en rajoutant des plaies potentiellement graves de la face. (ophtalmologiques, stomatologiques, dentaires et osseuses)

Avec une perte de connaissance même brève, il existe un risque de noyade par inhalation.

➔ ***Traumatismes thoraciques*** (fréquents)

Fractures de côtes dans la grande majorité des cas, lors de chutes à grandes vitesses et / ou de réceptions de sauts à glotte fermée.

En fonction du choc, il n'est pas rare de trouver plusieurs fractures, soit sur la même côte, soit des fractures étagées sur plusieurs côtes.

Dans ce cas, le risque est lié aux difficultés ventilatoires et à l'hémorragie pouvant comprimer ou envahir le poumon sous jacent.

➔ ***Traumatismes des membres supérieurs*** (rares)

Subluxation et luxation d'épaule, plus rarement la clavicule.

Des **ruptures tendineuses** de biceps ne sont pas rares.

Au niveau du poignet, on note des luxations complètes des os du carpe et des fractures classiques du scaphoïde et des 2 os de l'avant bras, en cas de choc contre un obstacle avec protection par les membres supérieurs repliés.

➔ ***Traumatismes du rachis*** (rare)

En général l'accidenté du rachis entre dans le cadre d'un polytraumatisme par haute vélocité sur un obstacle. Ils sont liés à des chutes après réceptions de sauts très élevés en eaux peu profondes ou à une perte de contrôle, accélération et rencontre d'obstacle : les deux circonstances pouvant s'additionner.

Ces traumatismes sont toujours sévères. Ils exposent à des risques vitaux et neurologiques fréquents (paraplégie, tétraplégie). Ils nécessitent un maximum de précautions dans les secours pour ne pas aggraver la situation.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

➔ ***Traumatismes du bassin*** (relativement fréquents)

Fracture du bassin : les conséquences sont potentiellement graves, non seulement par les risques de traumatismes associés, notamment de la vessie et des voies urinaires, mais surtout en cas de spot isolé car il y a un risque de saignement interne (volume hémorragique interne lié à la fracture de ces os riches en vaisseaux sanguins).

➔ ***Traumatismes des membres inférieurs*** (fréquents):

Les fractures du fémur sont rares et toujours liées à des polytraumatismes. Elles sont potentiellement dangereuses par le volume hémorragique interne surtout en cas de survenue sur un spot isolé.

Les lésions les plus fréquentes de la cuisse sont **les coupures d'aileron** comme en surf ou en funboard. Elles sont malgré cela rares puisqu'elles surviennent en compétition de longue distance / race, où les ailerons atteignent jusqu'à 45 cm.

A ce jour, il n'y a pas eu de section de l'artère fémorale.

Les fractures tibia / péroné sont classiques et sans particularité. Les fractures ouvertes sont rares, à peine 10%.

Les fractures de cheville, malléolaires externes le plus souvent ou bi-malléolaires : elles sont dues soit à un traumatisme suite à la rencontre d'un obstacle, soit le plus souvent par la rotation de la planche lors d'un saut, associé au déchaussage d'un seul des pieds. La fracture survient à la réception.

Les fractures des os du pied, il y en a 2 types :

1 / Isolées : liées à une contrainte excessive en flexion et en compression, en réception inadéquat de saut ou en tombant de la planche sur obstacle.

2 / Multiples : souvent associées à des fractures complexes de la cheville et liées cette fois à un traumatisme par haute vélocité contre des obstacles en se protégeant par la mise en avant des pieds.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

6/ MANŒUVRES DE RECUPERATION D'UNE AILE DE KITE EN DERIVE AVEC UNE EMBARCATION

L'embarcation utilisée peut être **un bateau à moteur de petite taille** (souvent de type zodiac), ou **un jet ski**.

La proximité avec l'eau est nécessaire pour pouvoir manœuvrer l'aile rapidement ainsi que le pilote.

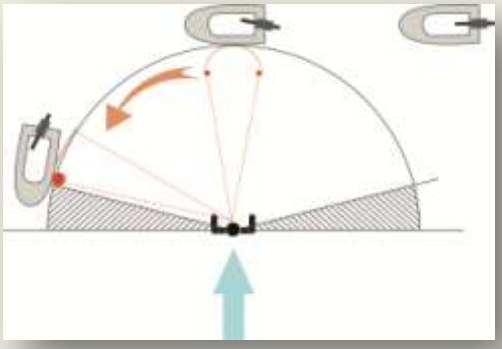
Le danger principal de la récupération d'une aile de kite est l'emmêlage des lignes détendues dans l'hélice.

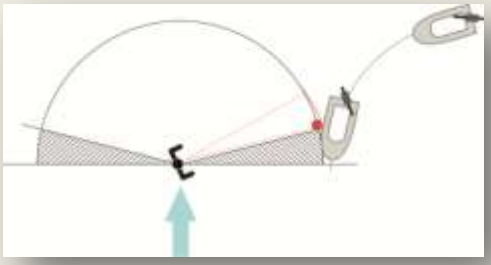
La procédure doit être rigoureuse et malgré les conditions, précise.

A l'approche, **on distingue 3 cas de figure** :

1/ Le pilote est conscient, accroché à l'aile :

Il est possible de récupérer l'aile avec l'aide du pilote, en bord de fenêtre.





Demander au kitesurfeur de mettre son aile doucement en **bord de fenêtre**, gauche ou droit et de la poser au ras de l'eau, les lignes bien tendues.

L'aile est facilement récupérable dans ce cas là, en se positionnant sur sa tangente.

Ne jamais attraper une ligne pour récupérer l'aile : elle peut sectionner un doigt.

En amont de l'intervention en bateau, le pilote peut avoir largué puis rejoint son aile pour la sécuriser.

Ainsi, il sera davantage repérable en flottant sur l'aile.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Manœuvre de récupération d'une aile de kitesurf
Pilote conscient / aile mise en bord de fenêtre

Approche prudente vers l'aile, abord par l'avant,
moteur au point mort et saisie ferme du bord d'attaque

Retourner l'aile pour limiter sa prise au vent,
dégonfler le bord d'attaque en ouvrant la valve au centre.

Demander au kitesurfeur d'enrouler les lignes autour de sa barre.

Une fois l'aile dégonflée du bord d'attaque, la plier en deux,
la rouler sur elle-même et la ranger bien calée dans l'embarcation.

Récupérer le kitesurfeur une fois qu'il a bien replié sa barre et ses lignes,
Récupérer ensuite sa planche et le ramener au bord de plage.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Il est opportun de ne jamais déconnecter les lignes lorsque l'on récupère un kitesurfeur avec une embarcation :

. Cela évite que des lignes trainent autour du bateau ou jet ski et se prennent dans l'hélice ou la turbine.

. Cela maintient la liaison kitesurfeur / sécurité jusqu'à la mise à bord du kitesurfeur.

. Cela évite au kitesurfeur de se prendre lui-même dans ses lignes quand il les enroule autour de sa barre.

2 / Le pilote inconscient, accroché à l'aile :

Dans des conditions de vent très léger, l'aile sera relativement stable et calme.

Approcher le pilote inconscient, le récupérer, lui larguer aussitôt son aile totalement et le ramener au bord de plage.

Dans du vent fort, l'aile pourra adopter un comportement très instable et continuer à développer de la traction en se déplaçant.

Si le pilote est inconscient**, il faut obligatoirement s'occuper de l'aile en premier pour pouvoir récupérer le pilote.**

Sans maîtrise totale de l'aile, il est souvent impossible d'intervenir sur le pilote inconscient sans risquer le suraccident.

Pour maîtriser l'aile dans ce cas, **deux solutions** fonctionnent :

1 / L'embarcation suit l'évolution de l'aile non maîtrisée par le pilote à une vitesse adaptée. Lorsque celle-ci redescend vers l'eau, **gaffer une ligne au passage et rayonner en remontant rapidement au vent**. L'aile s'immobilise alors puisqu'elle n'est plus chargée par le pilote inconscient (plus de tension dans les lignes). Une fois l'aile dégonflée, le pilote peut être récupéré au bout des lignes, en remontant celles-ci dans l'embarcation.

2 / Si l'on ne peut toujours pas neutraliser l'aile, il est possible d'envoyer n'importe quel objet (casque, saut, pagaie) relié au bateau par un bout, dans les lignes d'une aile « folle », **l'emmêlage stoppe la rotation de l'aile** car la charge n'est plus supportée par le pilote. Remonter rapidement au vent du pilote en rayonnant autour de lui.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

3 / Le pilote n'est plus accroché à l'aile :

L'aile est emportée par le vent : elle « roule » dans l'eau.

La résistance de l'eau peut retenir la barre et tendre les lignes n'importe quand, ce qui a pour effet de faire redécoller l'aile, puis elle retombe et ainsi de suite.

Ce processus continuera tant que l'aile sera gonflée.

Le pilote dérive moins vite que l'aile, il sera donc à son vent.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Manœuvre de récupération d'une aile de kite à la dérive

Une aile à la dérive est dangereuse à récupérer surtout par vent fort.
Faire une approche prudente.

Les lignes sont un danger pour l'embarcation qui vient récupérer l'aile.
Suivre l'aile de côté, parallèle à son axe de déplacement, soit l'axe du vent.

Ne pas se précipiter sur l'aile.
Attendre qu'elle se neutralise toute seule sur l'eau.
Lorsque l'aile est « stable », la récupérer en se mettant SOUS le vent de l'aile
pour ne pas mettre les lignes dans l'hélice du moteur ou la turbine.

Retourner l'aile sur « le dos » pour la déventer.
Dégonfler l'aile par le bord d'attaque en ouvrant la valve.
Plier l'aile en deux et la rouler sur elle-même.
Ramener les lignes.
Ranger l'aile bien calée sur l'embarcation.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

7/ Récupération d'un kitesurfeur en détresse avec l'hélicoptère des secours

L'hélicoptère des secours est déclenché en moyenne **3 fois par an** par les différents CROSS pour venir en aide à des kitesurfeurs.

La mise en place des secours se fait souvent par **connectivité interdépartementale**. La régulation en est parfois rendue difficile entre le CROSS, le SAMU, le CODIS.

Le départ en hélicoptère se fait avec un pilote, un mécanicien treuilliste, un médecin du SAMU, un ou deux plongeurs.

Le danger pour l'hélicoptère est le redécollage de l'aile de kitesurf avec le vent produit par ses pales.

L'hélicoptère est là pour le **sauvetage de la victime uniquement**, le tractage est interdit, le matériel est laissé sur place. Les services de secours peuvent éventuellement récupérer le matériel si la demande en est faite.

La commission sécurité kitesurf de la FFVL recommande fortement à tous les pratiquants le port de bandes réfléchissantes sur soi, qui sont très visibles de nuit aux lumières infra rouges de l'hélicoptère.

Avant l'arrivée de l'hélicoptère,

AFIN D'EVITER LE SURACCIDENT :

Il faut SECURISER LA ZONE.

Les pratiquants se trouvant dans les 400 mètres alentours doivent sortir de l'eau et participer à la sécurisation de la zone en dégonflant les ailes et en enlevant les planches qui pourraient s'envoler.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

1 / <u>Si la victime est consciente</u> :

Il est préférable qu'elle se mette **en flottaison sur son aile** en ayant pris soin de ranger ses lignes. Il n'y a pas de danger pour l'hélicoptère, il peut manœuvrer.

2 / <u>Si la victime est inconsciente</u> :

Un premier plongeur est largué sous le vent de l'aile.

Lorsque celle-ci dérive sur lui, il la maîtrise et la dégonfle en ouvrant la valve du bord d'attaque, sans rien déconnecter.

L'aile est neuralisée : l'hélicoptère peut s'approcher de la victime.

Tant qu'il y aura un danger quelconque, l'hélicoptère n'approchera pas.

Le deuxième plongeur descend récupérer le kitesurfeur en détresse avec un treuil, il ne se déconnecte jamais, **il largue la barre du harnais** et remonte la victime accrochée à lui.

Concernant la médicalisation à bord de l'hélicoptère, deux cas de figures sont possibles, selon le type d'hélicoptère (Eurocopter, Augusta) :

1. <u>L'hélicoptère a la capacité d'accueillir la victime et toute l'équipe à bord</u> : **les soins médicaux sont délivrés immédiatement**, dès l'arrivée à bord de la victime après treuillage. Ensuite :

. Soit l'hélicoptère prend la direction de l'hôpital le plus proche si l'état de la victime permet un transport héliporté ;

. Soit l'hélicoptère se pose après treuillage sur une zone sécurisée avec tout le monde à bord, afin que la victime puisse recevoir des soins médicaux ne pouvant être donnés en vol. Son transfert se fera ensuite soit par voie aérienne, soit par voie terrestre (VSAV) sur un centre hospitalier.

2 / <u>L'hélicoptère n'a pas la capacité d'accueillir la victime et toute l'équipe à bord</u> : **Le médecin sera laissé sur la plage avant d'effectuer le sauvetage.** Une fois la victime dans l'hélicoptère, celui-ci retourne se poser sur la plage. La victime est alors prise en compte par le médecin à terre (ayant repéré une mise en condition de celle ci à l'abri des projections de l'hélicoptère) et reçoit les soins nécessaires avant son transport sur un centre hospitalier.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Une DZ (zone de sécurité) doit faire 20 mètres par 20 mètres mais dans ce cas, le vent est amplifié sous le souffle de l'hélico, la zone doit être la plus large possible.

8 / Principes secouristes et médicaux liés au kitesurf en milieu aquatique

Lorsque l'on va secourir un kitesurfeur en difficulté, il y a deux aspects à prendre en compte :

➔ **L'aspect technique** du ramassage.

➔ **L'aspect médical et secouriste**, indissociable, sur lequel nous rappelons les grands principes, en insistant sur les pathologies pouvant bénéficier d'actions simples.

A / SPECIFICITES du SECOURISME

1. Le pilote est exposé à la noyade de stade 1 assez facilement, par inhalation :

La noyade de stade 1 par inhalation en kitesurf est liée à la vélocité de la plupart des situations périlleuses.

Il ne faut pas la négliger car la « décompensation » est tardive : elle nécessite au mieux une prévention et une orientation dans un service hospitalier adapté car il peut survenir un œdème pulmonaire plus ou moins grave.

Tant qu'il y a incertitude sur l'inhalation ou non, le kitesurfeur ayant été en difficulté **doit être suspecté d'inhalation** et doit être traité comme tel.

2. Le kitesurfeur est souvent équipé d'une combinaison :

➔ Elle limite la perte thermique et l'expansion d'une éventuelle hémorragie interne (bassin, membres…).

➔Elle gène la ventilation en cas de traumatisme sans empêcher une éventuelle hémorragie des structures pulmonaires.

➔**Il faudra donc éviter de retirer une combinaison sur les membres mais il faudra dégager impérativement le thorax.**

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

3. Le kitesurfeur risque la déshydratation et / ou l'hypoglycémie :

Il a peut être navigué pendant un bon moment avant que l'accident n'arrive : il risque d'être déshydraté, plutôt en glycémie basse, épuisé.

➔Conscient, il devra être hydraté et devra recevoir du sucre.

➔Pour un diabétique, il faudra le resucrer également.

➔Inconscient, il devra recevoir un apport liquidien sucré par perfusion.

4 / En cas de plaie ou de fracture ouverte :

Le milieu aqueux est plutôt favorable, surtout salé, mais nécessite **un rinçage à l'eau douce ou au sérum physiologique, une désinfection et un parage correct** pour éviter une infection.

En cas de suspicion de fracture, **il faut immobiliser le pilote dans les plus brefs délais** : la mobilisation d'un foyer de fracture favorise la survenue de chocs.

5 / Perte de connaissance :

La notion de perte de connaissance même brève est complexe.

Au moindre doute, **3 questions simples sont à poser** (médecine du sport, critères concernant les KO) :

➔Quel est votre nom ?

➔Où sommes nous ?

➔En quelle année sommes nous ?

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Un transit aux Urgences pour tout traumatisme crânien et / ou toute perte de connaissance est **impératif.**

Nom / Dénomination commune (Dosage)	Indication	Posologie	Quantité
Defibrillateur semi-automatique / DSA	Arrêt cardiaque		1
BIAFINE / Trolamine	Brulure superficielle, coup de soleil	Application locale	1
Sérum physiologique (dosettes 10mL)	Nettoyage plaie, lavage oculaire		10
BISEPTINE / Chlorhexidine (spray 100mL)	Antiseptique/désinfection plaie		1
BETADINE gel / Povidone iodée gel (30gr)	Plaie, sous compresse pour pansement		1
Compresses stériles 5X5cm	Pansement, avec MEFIX		10x5
MEFIX / Sparadrap (10X10cm)	Fixation pansement		1
Garrot d'urgence	Hémorragie ou section de membre	En amont du saignement	1
Couverture de survie	Hypothermie / Hyperthermie		4
Collier cervical rigide adulte/ado	Immobilisation cervicale après traumatisme		1 - 1
Bombe de froid	Contusion, traumatisme, hématome	Application locale	1
Sachet de froid	Contusion, traumatisme, hématome	Application locale	6
ELASTOPLAST / Bandes adhésives 8cmX2,5m	Strapping entorse		4
Echarpe triangulaire	Immobilisation coude au corps		2
Bande Velpeau / Bande de crêpe 4mX10cm	Fixation pansement, sachet froid, gel		3
COHEBAN / bande de contention 10cmX2m	Entorse, contusion, claquage	Compression lésion	2
Compresse HYDROGEL 10X10cm	Brulure	Sur la zone brulée	3
Masque à oxygène haute concentration			2
Insufflateur à oxygène	Arrêt cardiaque, arrêt respiratoire	15-20 insuffl/min	1
Masque pour insufflateur Taille 3&4			1 - 1
Tubulure à oxygène	Raccord entre insufflateur et oxygène		1
Gants non stériles Taille M&L	Soins de plaie		1
Ciseaux JESCO			1
Sparadrap	Fixation pansement		5
Sachet de sucre (10gr)	Hypoglycémie, fatigue, malaise, perte de		50

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

	connaissance		
MEDICAMENTS RECOMMANDES			
DOLIPRANE / Paracetamol (1gr)	Douleur, fièvre	1gr/6h	10
ADVIL / Ibuprofène (200mg)	Douleur, traumatisme	200mg/6h	5
BRICANYL / Terbutaline	Crise d'asthme	2 bouffées en cas de crise	1
KETUM / Ketoprofene gel (2,5%)	Entorse, contusion, tendinite	Application locale	1
ANAPEN / Epinephrine (0,30mg)	Choc anaphylactique	Intramusculaire cuisse	1

B / Modèle de trousse de secours Clubs / Ecoles

9 / DECLENCHEMENT DES SECOURS

Les secours doivent être alertés dès que possible.

Les **C.R.O.S.S** (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) sont responsables des secours en mer.

Prévenir le CROSS : VHF Canal 16

. **Pour un sauvetage** de kitesurfeur en détresse.

. **En cas de matériel dérivant** afin de prévenir que personne ne s'y trouve relié.

Coordonnées des CROSS en France :

. CROSS GRIS-NEZ, Manche Est – Pas de Calais : 03.21.87.21.87

. CROSS JOBOURG, Manche centrale : 02.33.52.72.13

. CROSS CORSEN, Manche Ouest : 02.98.89.31.31

. CROSS A ETEL, Atlantique : 02.97.55.35.35

. CROSS MED LAGARDE : 04.94.61.71.10

. CROSS AG, Antilles Guyane : 05.96.71.92.92

. CROSS RU, La réunion : 02.62.43.43.43

Toutefois, il n'est pas toujours simple de prévenir le CROSS en premier.

L'alerte peut aussi être communiquée via les pompiers, le SAMU, la police, la gendarmerie, les postes de secours (SNSM) qui retransmettront.

GSM : 112 / 18

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

Les éléments importants à transmettre dans une alerte sont les suivants :

. Lieu de l'accident et modalités d'accès

. Circonstances, description de l'accident

. Sur la plage ou en mer

. Age, poids

. Force et direction du vent, surface de l'aile (évaluation des forces de traction)

. Heure de l'accident

. Température de l'eau

. Combinaison néoprène ou non

. Matériel de protection ou non (casque, gilet)

. Evaluation de l'énergie cinétique

De plus en plus, les CROSS sont confrontés à de fausses alertes en raison de kitesurfeurs ayant abandonné leur matériel.

C'est pourquoi, il faut prévenir le CROSS si une aile dérive seule.

Cela évite le déclenchement des secours inutilement.

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

La commission sécurité kitesurf de la FFVL a mis en place une **CHECK LIST SECU KITE** et un **BSK (Bulletin Sécurité Kitesurf)**: ce sont des informations synthétiques et des rappels nécessaires à la sécurité de tous.

Toutes les informations sur la sécurité en kitesurf sont disponibles

sur le site de la Fédération Française de Vol Libre : http://kite.ffvl.fr

REMERCIEMENTS

David BOURDET

Benjamin BLANCHET

Brice LAQUIEZE

Ghislain BETZ

Bruno CHRISTIN

François DELAMOTTE

Jonathan TREILLE

Stéphane BODOU

Matthieu LEFEUVRE

Gaby PUCCI

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131