



**LIVRET
DE BIENVENUE**
Bénévoles
2024



“Le mot”

“Quatre années devant nous ! Un travail d'équipe nous attend...

Quatre années pour tous ensemble, salariés, comité directeur, bénévoles, partenaires et institutionnels, se diriger vers un but commun.

Tous ensemble nous irons loin et amènerons le YCC au plus haut niveau. Découvrez nos ambitions à travers ce projet.

Ensemble hissons les voiles !”

*Armelle FOURNIER
Présidente du Yacht Club de Carnac*

“Un bénévole fait don de son temps et trouve un accomplissement personnel dans une association. Son engagement est libre !”



1. Les fondements

La création



L'histoire du Yacht Club de Carnac à démarré il y 60 ans, avec un certain nombre de membres, de stagiaires, de bénévoles, de présidents, d'administrateurs, de moniteurs... **avec une même envie : la passion de la voile.**

Le Yacht Club de Carnac est une **association à but non lucratif** d'intérêt générale, **affilié à la fédération française de voile, d'aviron et de natation**. Le **comité directeur bénévole détermine le cap**, les orientations générales de l'association, mis en application par les salariés permanents.

L'ensemble de **l'équipe se mobilisent** chaque année pour **proposer des pratiques nautiques variées accessible à tous.**

Le **Yacht Club de Carnac** connaît un fort engouement pour sa **convivialité**, sa **passion** et son **excellence nautique**. Aujourd'hui, nous sommes la **3ème Ecole Française de Voile !**

Le Yacht Club de Carnac c'est 22450 personnes accueillies par an, 7 salariés permanents et 2 alternants, 30 moniteurs saisonniers, 200 supports nautiques, 120 bénévoles actifs, 30 arbitres, 26 bateaux de sécurité



1. Les fondements

Les valeurs portées par l'association



PASSION : pratiquants, dirigeants, salariés, bénévoles,.. Une chose nous réunit : notre **passion** pour la VOILE !



CONVIVIALITÉ : vous assurer une bonne ambiance et le sentiment de **bien-être** au Yacht Club de Carnac est notre priorité ! ,



INTÉGRATION : la pratique de la voile **accessible à tous** : âges, niveaux, loisir, compétition !



EXCELLENCE : encadrement sportif par des **professionnels** diplômés et passionnés pour vous accompagner vers le haut niveau !



1. Les fondements

Le projet associatif

Les 5 missions du Yacht Club de Carnac

Développer la pratique nautique :

- Accueillir, enseigner et développer les activités nautiques de découverte, loisir et de compétition toute l'année
- Faciliter et sécuriser la pratique libre et autonome des activités

Éduquer par la mer :

- Un apprentissage pour les jeunes avec des moniteurs expérimentés et qualifiés pour transmettre leurs connaissances nécessaires à une bonne pratique du nautisme
- Environnement : les activités nautiques vivent et dépendent de l'environnement et de respect du littoral. Le YCCarnac préserve son écosystème et participe à la sensibilisation des publics accueillis



1. Les fondements

Le projet associatif

Les 5 missions du Yacht Club de Carnac

Créer du lien social :

- Le nautisme est un fort vecteur de lien social et transmet des valeurs comme la solidarité, la cohésion, le respect et le partage

Former les professionnels :

- Transmission des savoirs afin de former les moniteurs à l'encadrement de la voile

Contribuer à l'attractivité du territoire :

- Animation : nous mettons en place de nombreuses activités afin de répondre aux attentes d'une pratique locale toute l'année
- Événements : organisation de nombreux événements afin de valoriser le territoire et montrer le dynamisme et le savoir-faire local



1. Les fondements

Le projet associatif

Notre projet associatif nécessite d'être présent sur 9 domaines d'activités, permettant de viabiliser un modèle socio-économique mixte autour d'activités sportives, sociales et économiques

1/ Pratique sportive annuelle

2/ École française de voile

3/ Location nautique

4/ Activités groupes

5/ Formation

6/ Activités scolaires

7/ Événements

8/ Pratique nautique libre

9/ Projets de haut niveau



1. Les fondements

Le projet associatif

Les missions et actions



Le défi de nautisme facile

Nous avons pour **ambition** que la **population locale appréhende l'eau** comme un **espace de loisir** et de **tourisme nautique de proximité**. Nous souhaitons **faire du nautisme un sport ouvert à l'année, à toutes et à tous**.



1. Les fondements

Le projet associatif

Les missions et actions



Le défi de l'avenir

Nous souhaitons faire une **remise à niveau des infrastructures**, avec la **rénovation qui permettra d'impacter la préservation de l'environnement** en **diminuant la consommation énergétique**



1. Les fondements

Le projet associatif

Les missions et actions



Le défi socio-économique

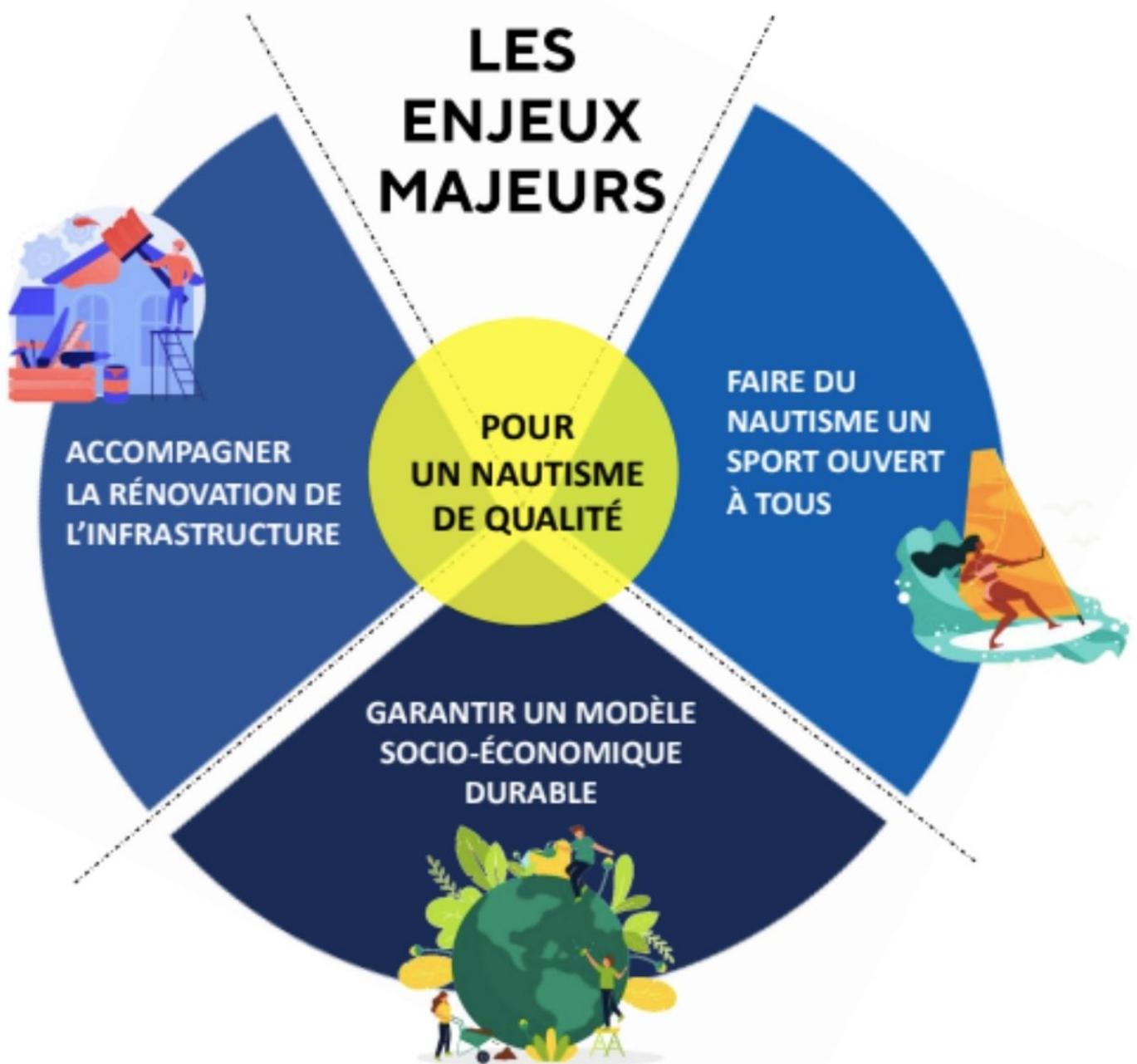
La stratégie de **développement nautique** du Yacht Club de Carnac doit jouer sur **plusieurs tableaux** : ne pas chercher "à faire toujours plus", mais viser le "toujours mieux". Il faut **accepter les saisonnalités** tout en **maîtrisant leurs effets**. La **durabilité** du **modèle** socio-économique **repose** sur la **mixité des domaines d'activités** : **sportif, social et économique**.



1. Les fondements

Le projet associatif

Les enjeux majeurs



2. Organisation et fonctionnement

Adresse

Yacht Club de Carnac, Port en Drô

Contact utile

François Pedro : Directeur

- direction@yccarnac.com
- 0661726908

Servane Moreau : Directrice adjointe

- adjointe.direction@yccarnac.com
- regate@yccarnac.com
- 0609666248

Claude Le Pluard : Responsable technique

- technique@yccarnac.com
- 0685866574

Outils numériques

- Site internet



ORGANIGRAMME - SALARIES



François PEDRO

Directeur

direction@yccarnac.com
0661726908



Servane MOREAU

Directrice adjointe

Adjointe.direction@yccarnac.com
regate@yccarnac.com
0609666248



Mika BELLEC

**Responsable training
et service**

nautique@yccarnac.com



Claude LE PLUARD

Responsable technique

technique@yccarnac.com



Murielle VALETTE

**Responsable administratif
et secrétariat**

info@yccarnac.com
0297521098



Evelyne CONTENTIN

Service comptabilité

comptabilite@yccarnac.com
0297526642



Gaëlle BELLEC

Hôtesse d'accueil



Benoit Prunier

EFV



Célia DELFAUT

Chargée de communication



Mathys LE GALLEZ

Référant Point Location

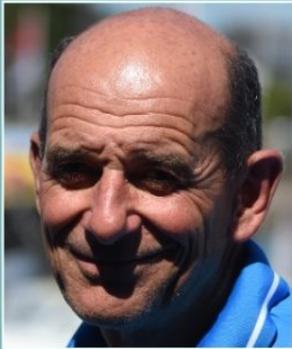
locations@yccarnac.com



Dacid SALLE

Technique

MISSION DES SERVICES



François PEDRO
 Directeur
 direction@yccarnac.com
 Ligne Bureau 02 97 52 52 66 47
 Tel perso : 06 61 72 69 08



Servane MOREAU
 Directrice adjointe
 Adjointe.direction@yccarnac.com
 regate@yccarnac.com
 Ligne bureau 02 97 52 66 44
 Tel perso : 0609666248

Lien hiérarchique : Comité Directeur

Management
 Gestion
 Application des décisions
 Formation pratique permis-côtier

Lien hiérarchique : Comité Directeur et Directeur

Management équipe administrative,
 communication
 Evènementiel, compétitions
 Marketing
 Gestion d'une partie de la RH
 En charge des partenariats
 Evolution du site internet



Claude LE PLUARD
 Responsable technique
 technique@yccarnac.com
 Tel perso : 06 85 86 65 74

En charge de :

- La flotte sécurité
- L'atelier
- Les réparations
- Protocole réparation

Evelyne CONTENTIN
 Comptable
 comptabilite@yccarnac.com
 Ligne bureau 02 97 52 66 42



Lien hiérarchique : Comité Directeur et Directeur

Comptabilité
 Contrôle des caisses
 Social et éléments de la paie
 Suivi des comptes
 Bilan comptable

MISSION DES SERVICES



Mikaël BELLEC
 Responsable training et service
 nautique@yccarnac.com
 Tel perso : 06 76 01 37 55

Lien hiérarchique : Directeur

Responsable des activités : écoles de voile, école de sport, scolaire, groupe et point location
 Formations : niveau 4 + CQPPIV + pratique permis
 Management équipes : BPJEPS à l'année ou long contrat, équipe de moniteurs saisonniers et aide moniteurs
 Gestion préparation des flottes



Benoit Prunier
 EFV / EDS
 sportif@yccarnac.com
 Tel perso : 06 70 75 02 46

Lien hiérarchique : Responsable

Training et service
 Second de Mika
 Entraîneur équipe compétition
 Catamaran



Mathys LE GALLEZ
 Référent Point Location
 location@yccarnac.com

Lien hiérarchique : Responsable

Training et service
 Référent Point location



Gaëlle BELLEC
 Hôtesse d'accueil

Présente de Avril à Octobre



Murielle VALETTE
 Responsable administratif et secrétariat
 info@yccarnac.com
 0297521098

Lien hiérarchique : Directrice adjointe

Hôtesse d'accueil
 En charge de l'administratif et secrétariat :
 statistique, permis côtier, formation,
 assurance, boutique,
 la mise en vente des stages



Célia DELFAUT
 Chargée de communication

Lien hiérarchique : Directrice adjointe

Freelance
 Gestion du réseaux sociaux
 Gestion du site internet
 Communication régates et EFV
 Visuel

ORGANIGRAMME - COMITE DIRECTEUR



LE FOURNIER Armelle
Présidente



Pierre FOLDES
Vice-président



Guillaume BOSSE
Secrétaire adjoint



Dominique BIGOT
Secrétaire



Laurent ETHEIMER
Trésorier
Référant commission
RH

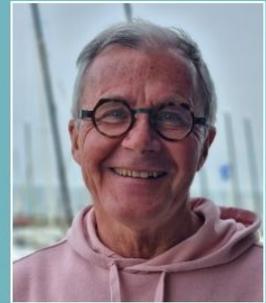
CODIR



Gilles GRENIER
Sportif



Olivier JEHL
Aviron



Jean Charles CONAN
Benevoles



René ENARD
Partenariat



Sophie ALMARIC



Stéphane COTTU



Christophe RICHARD
(mairie)



Pascal LE JAN
(mairie)



Philippe GOUHIER
SNSM



Cédric FRABOULET

BENEVOLES - REGATE



Amalric Pierre-Henri



Amalric Sophie



Audat Patrick



Bathany Jean-Jacques



Bigot Dominique



Bossé Guillaume



Cailloce Marine



Chaumont Laurent



Coffin Cédric



Coffin Sandrine

BENEVOLES - REGATE



Audat martine



Cottu Baptiste



Delacroix Antoine



Blayo Serge



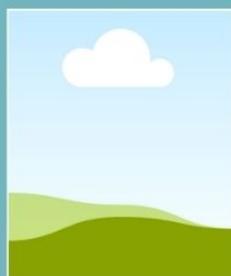
Cottu Stéphane



Foldes Pierre



Chauvigné Paula



Croyat Michèle



Giblet Vincent



Condroyer Myla



Dam Nicolaas



**Guillopé-Pierre
Clarisse**

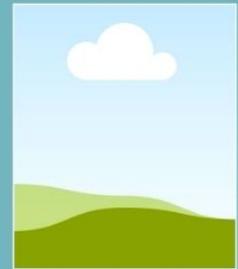
BENEVOLES - REGATE



Deleplace Jean-Michel



Enard René



Engel Fabrice



Foucart Michel



Fournier Jerome



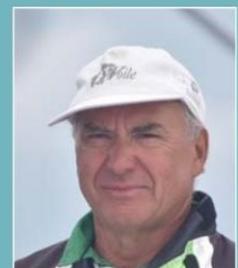
Fraboulet Cédric



Gouhier Philippe



Gonot Jean Pierre



Grenier Gilles



Guiné Chrystelle



Halluite Philippe



Halluite Sylvie

BENEVOLES - REGATE



Etheimer Laurent



Jehl Olivier



Giblet Marine



Le Bec Frédérique



Le Borgne Pierre



Guillard Xavier



Le Mercier Jean- Marcel



Le Lagadec Hermine



Longuet Patrick



Longuet Mireille

BENEVOLES - REGATE



Kloboukoff Alix



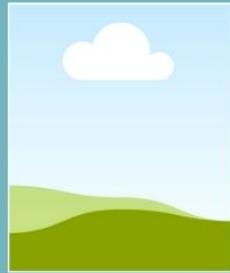
Launay Jo)



Le Bec Frédérique



Le Coguic Yannick



Le Fournier Armelle



Le Jean Pascal



Le Quellec Philippe



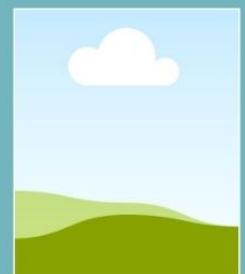
Le Squer Michel



Lorence Yann



Marmonteil Thomas



Mesgouez Jacques

BENEVOLES - REGATE



Moreau Raymond



Pédro Anne-Marie



Pédro Valentine



Poubanne Pascal



Poubanne Pascale



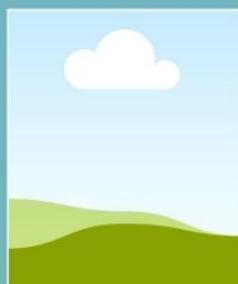
Pujol Hubert



RIMAUD Bruno



Tatibouet Claudine

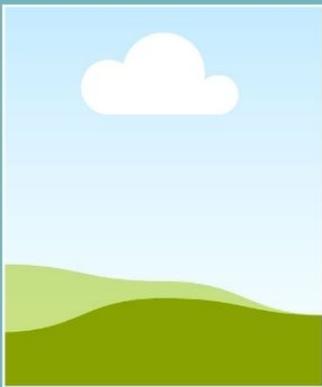


Rouillard Yves

BENEVOLES - REGATE



Richard Christophe



Prunier Thierry



RIMAUD Sophie



Surre Florence



3. L'association s'engage, le bénévole s'engage

Droit des bénévoles

L'association s'engage à l'égard des bénévoles en favorisant un environnement inclusif et propice au développement personnel, encourageant la participation active dans les activités nautiques et offrant des opportunités de formation continue. Elle reconnaît et valorise la contribution essentielle des bénévoles à la réussite des projets du Yacht Club de Carnac

Obligation des bénévoles

Les bénévoles du Yacht Club de Carnac ont pour obligation de contribuer activement aux diverses activités et événements organisés par l'association, de respecter les valeurs et règles établies, ainsi que de collaborer de manière constructive avec l'équipe encadrante pour assurer le bon déroulement des initiatives nautiques et des projets sociaux

4. Parcours du bénévole

Réferents

Réferent terre

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574

Réferent bar

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574

Réferent panier repas

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574

Réferent repas

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574

Réferent rangement

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574

Réferent mer

CLAUDE LE PLUARD

Tel : 0685866574



4. Parcours du bénévole

Postes

1

Poste terre

- Secrétariat général (inscription, affichage)
- Emargements
- Organisation général (PC terre/course)
- Logistique terre (gestion matériel)
- Organisation du parking
- Intendance (préparation des paniers mer, gouter et service au bar)
- Médical (en PC terre)

2

Poste mer

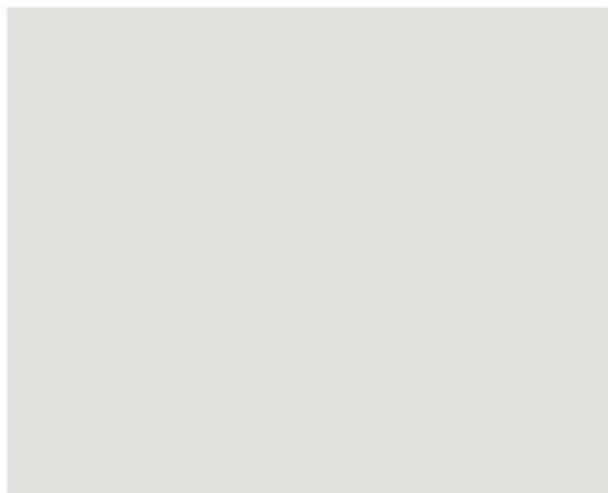
- Matériel nautique (Préparation et rangement)
- Sur bateau comité (Secrétariat, pavillonnerie, contrôle visée, pilote)
- Sur bateau viseur/pointeur (Secrétariat, contrôle visée, pilote)
- Sur bateau arrivée (Secrétariat, contrôle visée, pilote)
- Sur bateau de surveillance (pilote, co-pilote)
- Médical sur vedette

4. Parcours du bénévole

Secrétariat des régates

Il est chargé de tout ce qui concerne l'organisation :

- Contact avec les demandeurs (Ex. Classe Open Bic, Classe F18)
- Contact avec les instances «voile» (CDV., FFV.,.....)
- Contact avec les instances institutionnelles (Conseil général, Mairie,.....) Contact avec les présidents et arbitres pour définir les instructions de course (Commission d'arbitrage)
- Contact avec les représentants de classe et les concurrents Contact avec les bénévoles
- Contact avec les sponsors et partenaires
- Protocole (cérémonie d'ouverture, remise des prix et pot) Organisation matérielle (repas, soirée, dotations, ex: t-shirts, paniers « mer »)
- Budgétisation (coût, sponsors, subventions etc....)
- Accueil des concurrents pour les inscriptions et saisie des informations dans le logiciel gérant la régate
- Établir l'ébergement



Bénévoles à terre

Selon l'importance de la régate le nombre varie de 2 à 4 bénévoles. Ils exécutent les tâches suivantes (liste non limitative) :

- Organisation du parking
- Règlementation de l'accès au parking
- Mise en place des panneaux publicitaires et informatifs
- Surveillance du parcours et veille VHF
- Émargement départ et arrivée
- Transmission des informations entre le Comité Course et le jury
- Établissement et affichage des avenants du Comité Course et du jury □ Affichage des résultats provisoires
- Réception des feuilles d'arrivée sur la cale
- Mise en place des tables et chaises sur la terrasse
- Etc.....

Postes terre



Rôle du PC terre

- Suivre à la VHF le déroulement de la régate
- Servir de relais avec les autres services
- Alerter les secours extérieurs en cas de besoin (selon procédure sur l'eau)
- Recevoir les résultats des courses, établir et afficher le classement au fur et à mesure du déroulement de l'épreuve
- Établir et afficher le classement final
- Préparer la remise des prix en respectant le protocole
- Préparer et servir le pot de clôture
- Ranger les tables et tout ce qui a servi au pot



4. Parcours du bénévole

Poste mer

Informations importantes

- Les personnes allant sur l'eau se réunissent préalablement dans une salle qui leur est affectée.
- En cas de plusieurs ronds les bénévoles sont répartis dans des salles définies par la couleur des flammes identifiant le rond, ne pas se tromper de salle.)
- Le président du comité course fait son briefing et explique au tableau la nature du parcours et le déroulement de l'épreuve.
- C'est dans cette salle que seront distribués les paniers « mer », la dotation (s'il y en a) ainsi que les tickets de bar et de repas/soirée coureurs-bénévoles (s'il y en a)
- Il est temps de prendre un gilet de sauvetage mis à disposition et de s'équiper pour aller sur l'eau
- L'embarquement sur l'eau, en général 2 heures avant la mise à disposition des concurrents se fait par l'intermédiaire de navettes
- En cas de plusieurs ronds il faudra bien identifier celui auquel vous êtes affectés en repérant la flamme des bateaux du comité de course.
- Un pneumatique, qu'il soit une navette ou une sécurité est attribué à un pilote bien déterminé, ne pas prendre celui qui est le plus près de l'eau ou le mieux gonflé
- Les semi-rigides et les vedettes sont sur leurs mouillages qu'il est impératif de respecter au retour car ils sont attribués en fonction des caractéristiques propres à chaque bateau
- Les pilotes doivent s'assurer de la bonne marche de leur embarcation, notamment vérifier le plein d'essence avant de partir sur zone
- Au retour : Les nourrices et bidons seront débarqués pour faire le plein. les VHF portables seront remises dans la salle pour être rechargées, les feuilles de pointage seront remises à la personne chargée de les récolter pour les transmettre au PC terre
- Un débriefing a lieu au retour : Dire les pannes, les avaries et les pertes de matériel. Il faut penser au service technique qui n'a que très peu de temps pour la remise en état afin que nous soyons opérationnels le lendemain



4. Parcours du bénévole

Postes mer

Le comité et son équipe

Le président du comité de course, assisté de son équipe à bord (pilote, secrétaire, chronométrateur, pavillonneur, viseur, signal sonore) gère l'ensemble de la compétition: sécurité, organisation et suivi de la course, départ et arrivée si elle a lieu au bateau comité ce qui est souvent le cas. Il dirige l'organisation sur l'eau et à terre.

L'équipe se compose:

- Du bateau comité (départ et arrivée)
- Du bateau mouilleur
- Du bateau viseur le cas échéant (sur le départ et/ou sur l'arrivée)
- Des bateaux pointeurs
- Du bateau d'arrivée le cas échéant
- Des bateaux de sécurité



Bénévoles sur le bateau comité

- **Pilote** : Conduite du bateau sur zone, mouillage et déplacement de la ligne de départ, veille VHF, surveillance. Il cumule la fonction de secrétaire ou pavillonneur ou chronométrateur ou signal sonore.
- **Secrétaire** : Adjoint du président il s'informe des IC, note les infos sur le vent, les procédures. Au départ il note les heures, les OCS-BFD-DNS. Pendant la course il note les abandons, les interventions de sécurité, les indications des pointeurs (N°, heure de passage, vent), il note tout et signale toute anomalie. Il peut également actionner le signal sonore.
- **Chronométrateur** : Il s'assure que l'heure du 1er départ peut être respecté ou s'il faut envoyé un retard (Aperçu). Il contrôle l'heure avant de l'envoi de la procédure et en donne le décompte . Pendant la procédure il annonce le décompte de chaque envoi ou affalé de pavillon en précisant le pavillon concerné. Il indique régulièrement le temps de course et celui d'arrivée. Il est en émission VHF pendant les annonces et les décomptes. Il peut également actionner le signal sonore.
- **Pavillonneur** : Il est chargé de l'envoi et de l'affalé des pavillons en suivant les instructions du chronométrateur ou du président. A l'envoi le pavillon concerné doit être en haut au top (commencer à monter à top -2", à l'affalé le pavillon doit descendre au top. Il faut être vigilant pour le rappel individuel (pavillon X, 1 signal sonore) et le rappel général (1er substitut, 2 signaux sonores) qui doivent être monter très rapidement.
- **Viseur** : Il est chargé de surveiller la ligne de départ. Il annonce l'identification (N) de voile/dossard) des bateaux qui s'approchent de la ligne, ou la mordent dans la dernière minute. Au top départ il précise les bateaux qui ont mordu la ligne et s'assurent qu'ils effectuent la réparation adéquate.

Voir procédures de 5 minutes et de rappel dans les documents utiles

4. Parcours du bénévole

Postes mer

Mouilleur

- Le mouilleur est chargé de positionner les bouées du parcours
- Cette tâche est confiée à une personne compétente généralement assistée d'un bénévole
- Il met en place le parcours dès que la ligne de départ est positionnée
- Pendant la course il peut être affecté à des tâches diverses tout en continuant à surveiller le vent
- Sur indication du comité il doit modifier le positionnement des bouées (changement de parcours)
- A la fin de la journée il est chargé de ramasser les bouées, de les regonfler ou de les faire réparer si nécessaire
- Il peut être le référent du rond



Viseur

- Le bateau arbore le pavillon orange uniquement pendant la procédure de départ au signal du comité
- Le viseur dont le bateau est situé en bout de ligne de départ est chargé de renseigner le président de ce qu'il voit de son côté au moment du départ. Il doit être vigilant et très réactif
- Il doit noter tout ce qui n'est pas dans les règles de course, ceci est très utile en cas de réclamation des concurrents.
- Il est indispensable qu'il reste discret dans ses émissions en VHF afin de ne pas susciter de remarque des entraîneurs qui sont à l'écoute sur le canal
- La ligne de départ est matérialisée par les mâts portant les pavillons oranges ou la bouée en bout de ligne si le viseur ne matérialise pas la ligne, dans ce cas il n'arbore pas le pavillon orange



4. Parcours du bénévole

Pointeur

Le pointeur est situé aux abords d'une bouée, marque de parcours, il note sur une feuille de pointage (N° de voile/dossards) tous les bateaux qui passent et si possible l'heure. Il avise le comité des premiers et derniers de chaque série (identification et heure)

- **Si sa bouée coule ou part à la dérive** il doit rester à sa place et arborer le pavillon M (marque manquante) en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents. C'est lui qui devient la marque à contourner
- **En cas de changement de parcours** il arbore le pavillon C et un tableau indiquant soit les signes + ou -, soit le nouveau cap vers la prochaine bouée, tout en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents
- **En cas de réduction de parcours et d'arrivée à sa marque** il arbore les pavillons S et Bleu (n'est plus obligatoire) en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents. Il note l'ordre d'arrivée (N° de voile/dossard) et l'heure du dernier ou de tous les concurrents (heure, minutes, secondes) s'il s'agit d'une course en temps compensé
- **En cas d'annulation de la course** il arbore le pavillon N tout en faisant plusieurs signaux sonores à l'approche des concurrents

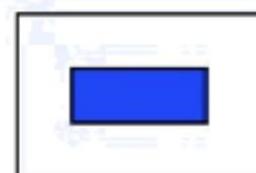
Postes mer



Pavillon M



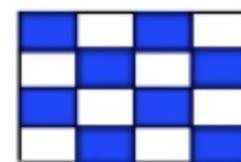
Pavillon C



Pavillon S



Pavillon bleu



Pavillon N



4. Parcours du bénévole

Postes mer

Le bateau d'arrivée

Il est mis en place lorsque les concurrents sont nombreux ou que le comité est obligé de lancer plusieurs départs à suivre quand il y a plusieurs séries.

- Il arbore le pavillon bleu d'arrivée
- Il montre le tableau avec la liste des concurrents de la manche qui ont été éliminés (BFD) ou (UFD), qui n'ont pas réparé après le rappel individuel (OCS) ou qui n'ont pas pris le départ à temps (DNS)
- En cas de régata concernant plusieurs séries il aborde le pavillon de la série concernée par l'arrivée en cours.

Selon les circonstances il arbore soit les pavillons aperçu sur A (retour à terre, plus de course aujourd'hui) ou les pavillons aperçu sur H (course retardée, retour et instructions à terre).

Il peut également arborer les pavillons N sur A (course annulée, retour à terre, plus de course aujourd'hui) ou les pavillons N sur H (course annulée, retour et instructions à terre)



Pavillon bleu



Aperçu sur A



Aperçu sur H



N sur A

N sur H
Courses annulées
Instructions à terre

Pavillon de série

- Le passage de la ligne d'arrivée du premier de chaque série est accompagné d'un signal sonore. Un bref coup de sifflet pourra être donné aux suivants.
- Les étrangers sont habitués à être signalés à chaque bateau passant la ligne.
- Les bateaux BFD,DNS,OCS,UCS ne seront pas sifflés
- Le bateau d'arrivée doit montrer de façon visible – à l'arrière, du côté de la ligne d'arrivée - un tableau sur lequel sont inscrits les N° de voile/dossards des BFD,DNS,OCS,UCS en indiquant le N° de la course et éventuellement de la série concernée
- **Important** : La répartition des rôles doit être clairement établie : Un viseur officiel avec dictaphone qui annonce les N° de voile/dossards, un(e) secrétaire avec feuilles, crayon(s), chronomètre, un 2ème viseur aux signaux sonores avec jumelles et si possible feuilles et crayon(s)
- Elle communique le plus rapidement possible les résultats au PC terre
- Au retour à terre, un membre de l'arrivée doit se tenir à la disposition du PC terre pour apporter d'éventuelles précisions sur les résultats recueillis

4. Parcours du bénévole

Bateaux sécurités

Postes mer

Ils sont disposés sur l'ensemble du parcours selon les directives du président du comité de course.

Leur rôle est d'assurer la sécurité de la régata, ils surveillent en permanence l'évolution des concurrents en étant attentifs aux dessalages et aux éventuels appels à l'aide.

Sauf en cas de force majeure où l'intégrité physique d'une personne est en jeu ils ne doivent pas porter assistance de leur propre initiative. Le simple fait de toucher le bateau ou un concurrent le disqualifie pour la course en cours.

- Ils doivent informer rapidement et de façon précise le comité des interventions qu'ils sont amenés à faire.
- Tout bateau de l'organisation ne pouvant se déplacer signale un incident en donnant la position du concurrent et en s'assurant que quelqu'un intervient.
- Un bateau en avarie ne doit être ramené à terre qu'après autorisation du comité, éventuellement amarrer le bateau à une bouée de parc ostréicole.

Exemple d'appel VHF : "Comité" "Comité" "Comité" pour "Pointeur 1" / "Pointeur 1, ici "Comité" j'écoute / "Comité" le n° FRA 0256 ne passe la bouée 1 / Bien reçu de "Comité"



4. Parcours du bénévole

Étape du parcours d'intégration



Visite des locaux



Repas bénévole



Formation sur les différentes missions



Formation PSC1



Aide au club pour les tâches quotidiennes

4. Parcours du bénévole

Valorisation du bénévolat

Passeport bénévole

Lors du repas bénévole, un passeport bénévole est remis en main propre afin de valoriser le temps consacré à l'association, l'aide apportée, la bienveillance, ainsi que l'ambiance positive au quotidien que chacun a contribué à instaurer

Goodies

Tout au long de l'année, les bénévoles reçoivent des tee-shirts, des sweats, etc., lors des régates. En fin d'année, en fonction du nombre d'heures qu'ils auront consacrées au club, des goodies leur seront offerts pour reconnaître et récompenser leur engagement.

5. Documents utiles

Fiche bénévole

PARTICIPATION A L'ORGANISATION DES REGATES DU YACHT CLUB DE CARNAC POUR L'ANNEE 2024.

Merci d'avance pour votre aide à l'organisation de nos événements.
Merci de compléter **TOUTS** SÉRIEUSEMENT cette feuille qui vous permet d'être assuré en responsabilité civile pendant votre bénévolat.

Nom : Adresse : Téléphone portable : Adresse mail : Profession (Facultatif) : N° licence :	Prénom : Date de naissance : Code Postal : Ville : Téléphone fixe : Téléphone en cas d'urgence : Taille (Tee shirt) :
---	---

1. Poste terre

 Secrétariat Général : inscriptions - affichages...
 Embarquements
 Organisation générale : PC terre/course
 Logistique terre (gestion matériel)
 Organisation du parking
 Intendance : Préparation des paniers mer, goûters / Service au bar
 Médical ter/pc/terre

2. Poste mer

 Matériel nautique : Préparation et rangement
 Sur bateau comité : Secrétariat, planification, contrôle visée, pilote
 Sur bateau vitesse/pointeur : Secrétariat, contrôle visée, pilote
 Sur bateau arrivée : Secrétariat, contrôle visée, pilote
 Sur bateau de surveillance : pilote, co-pilote
 Médical sur vedette

Vos autres compétences :
 Je parle Anglais OUI NON Autres langues :

Pour les **ADULTES**, une autorisation parentale manuscrite datée et signée par au moins un des parents est **OBLIGATOIRE**.

Je possède Certifié restreint radiotéléphonie ou équivalent : oui non
 PERMIS BATEAU : Carte mer C&T Hauturier
 UN BATEAU : Zodiac Vedette Une VNF Une VNF
 Si oui merci de remplir la fiche page suivante
 Si oui ces objets sont sous ma propre responsabilité

Droits à l'image

J'autorise le YC Carnac à utiliser mon image sous forme de photo ou de vidéo, sur son site web et ses comptes de réseaux sociaux, sur ses brochures et dans le cadre de sa communication, sans limitation de temps, et à utiliser mes coordonnées pour ses futures communications par ses coordonnées ou par celles de proches et proches à des fins.

Droits d'auteur

J'autorise le YC Carnac à utiliser mes photos, vidéos et tous autres fichiers. Je lui cède les droits de reproduction, de reproduction, d'adaptation et tous autres droits, réservés à sa communication. L'usage peut être sous forme électronique, numérique, papier et audio, à des fins promotionnelles, publicitaires et commerciales, sans limite géographique ni de durée.

Formulaire valable uniquement pour l'année civile en cours. DATE ET SIGNATURE : _____

YACHT CLUB CARNAC, PORT EN ORG. BP 30, 56201 CARNAC. www.ycarnac.org regates@ycarnac.com 02 97 51 44 44

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT VOTRE BATEAU ANNÉE 2024.

NOM DU PROPRIÉTAIRE : _____	PAYS : _____
ADRESSE : _____	VILLE : _____
CODE POSTAL : _____	TELEPHONE : _____
TYPE DE BATEAU : _____	
N° Immatriculation : _____	
MATERIAU DE CONSTRUCTION : CERTIFICAT DE JARGE TYPE H : LONGUEUR DE SIGNALMENT : MATERIEL AU BORD DU BATEAU (JEU) : JEU HETTE :	ANNEE : VITESSE MAXI DU BATEAU : _____ km/h PLUS GRANDE LARGEUR EXTÉRIÈRE : JEU DE BOUTE : NOMBRE DE PERCHES/EMBARQUÉS :
MARQUE MOTEUR : _____	
TYPE : _____	
PUISSANCE : _____ CV ADMINISTRATIF :	CARRURE :
SOCIÉTÉ ASSURANCE (Société & RC : NON & ANNEXE complétée) : _____	
N° ASSURANCE : _____	
En tant que propriétaire de votre bateau, votre assurance dommages est mise en cause si besoin et vous devez le bateau d'un tiers licencié ou dommage causé par vous-même sur votre propre bateau. Par contre : En ce qui concerne votre RC (dommage à une personne physique tiers) vous pouvez le faire basculer sur celle du YCarnac ; merci alors de RENSEIGNER/INDIQUER : le sociétaire M. _____ souhaite un transfert de responsabilité civile au Yacht Club de Carnac, organisateur de l'événement.	

Formulaire valable uniquement pour l'année civile en cours. DATE ET SIGNATURE : _____

PS : VOTRE BATEAU DOIT IMPRÉVABLEMENT ÊTRE ÉQUIPÉ EN MATÉRIEL DE SÉCURITÉ SUPRANT SA CATÉGORIE (-3M, +4M, +6M)
 JOINDRE LA PHOTOCOPIE DE VOTRE ACTE DE FRANQUISATION

YACHT CLUB CARNAC, PORT EN ORG. BP 30, 56201 CARNAC. www.ycarnac.org regates@ycarnac.com 02 97 51 44 44

37

5. Documents utiles

Abandon de frais

Vous venez nous **donner un coup de main** sur les différents **événements du club**.

Vous pouvez **demandeur un abandon de frais**, vous comptabilisez vos déplacements sur le doc ci dessous afin de déduire une partie de votre bénévolat fiscalement si vous êtes imposable.

Puissance administrative (en CV)	Barème kilométrique applicable aux voitures (en €)		
	Distance (d) jusqu'à 5 000 km	Distance (d) de 5 001 km à 20 000 km	Distance (d) au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	$d \times 0,529$	$(d \times 0,316) + 1\,065$	$d \times 0,370$
4 CV	$d \times 0,606$	$(d \times 0,340) + 1\,330$	$d \times 0,407$
5 CV	$d \times 0,636$	$(d \times 0,357) + 1\,395$	$d \times 0,427$
6 CV	$d \times 0,665$	$(d \times 0,374) + 1\,457$	$d \times 0,447$
7 CV et plus	$d \times 0,697$	$(d \times 0,394) + 1\,515$	$d \times 0,470$



5. Documents utiles

Événement 2024

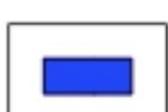
Evénements 2024.



Janvier <ul style="list-style-type: none"> • 27 : Assemblée générale 	Février <ul style="list-style-type: none"> • Inscription des bénévoles aux régates 	Mars <ul style="list-style-type: none"> • Reprise de l'Ecole de Sport • 23 - 24 : Ligue dériveurs
Avril <ul style="list-style-type: none"> • à partir du 6 : Stages de printemps • 13 - 14 : Foils Journées de l'ENVSN - Baie de Quiberon • 26 - 28 : Eurocat / National F16 / Hurricane Europe 	Mai <ul style="list-style-type: none"> • Inscription aux stages d'été 	Juin <ul style="list-style-type: none"> • 21 - 24 : Eurocup RS
Juillet <ul style="list-style-type: none"> • à partir du 1er : Stages d'été • 13 - 14 : Challenge des Dolmens • à partir du 28 : Suivez Claude le Pluard et Marine Cailloce sur les épreuves de voile des Jeux Olympiques de Paris 2024 	Août <ul style="list-style-type: none"> • 3 : Raid du Pô • 17 - 18 : Challenge des Menhirs 	Septembre <ul style="list-style-type: none"> • 7 - 8 : Breizhskiff • Rentrée de l'Ecole de Sport
Octobre <ul style="list-style-type: none"> • 5 - 6 : Finn Ouest Tour • 6 : Départementale dériveurs • 20 : Départementale WASZP + cata • à partir du 21 : Stages de la Toussaint 	Novembre <ul style="list-style-type: none"> • Repas bénévoles • 17 : Départementale dériveurs + cata 	Décembre <i>Joyeux Noël !</i> 

5. Documents utiles

Pavillons

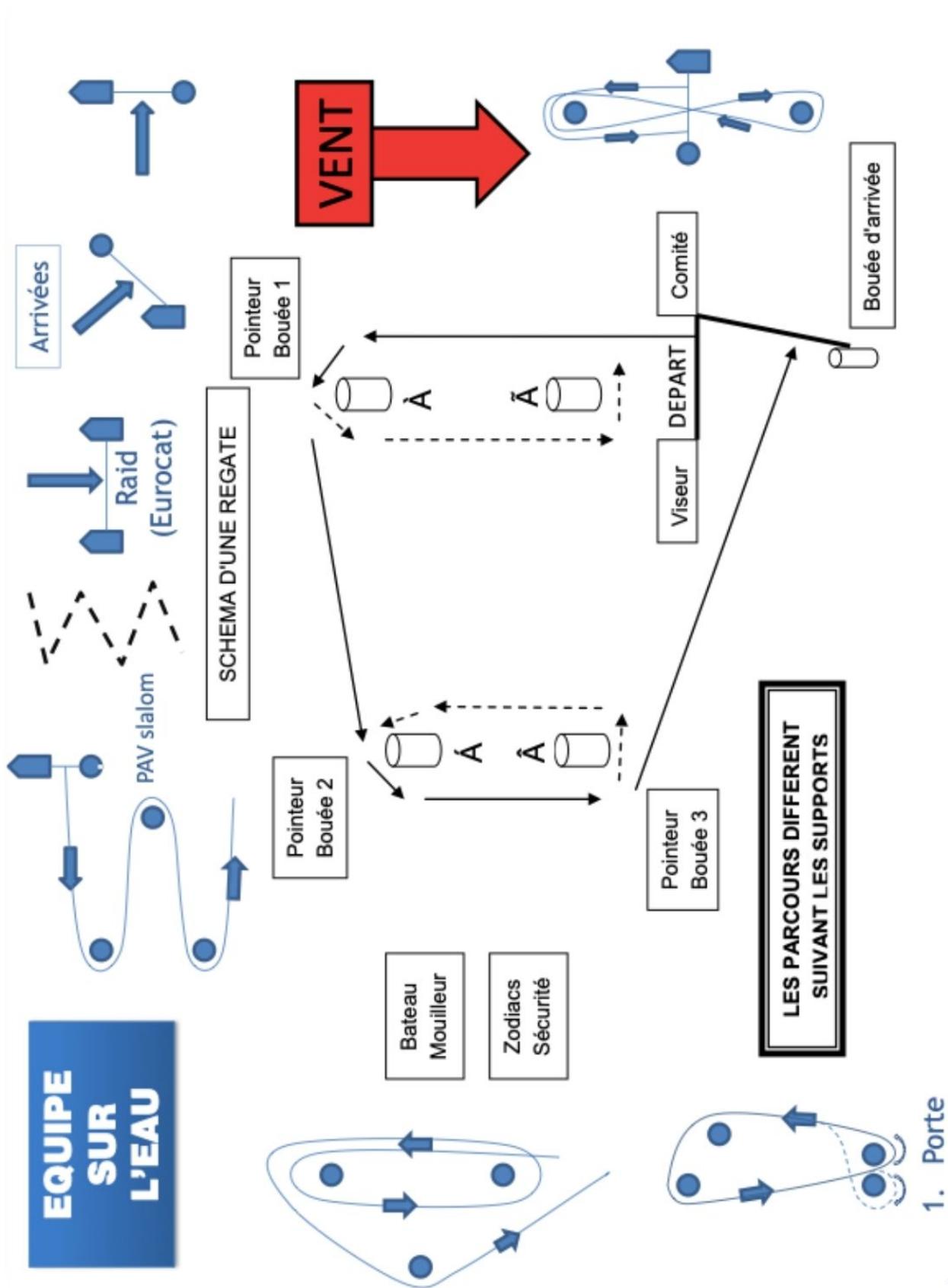
RECAPITULATIF DES PRINCIPAUX PAVILLONS DE REGATE			
 Aperçu Retard ou arrêt de procédure Affalé 1mn avant envoi signal d'avertissement	 Pavillon orange Ligne départ le départ 5mn minimum avant signal d'avertissement	5 minutes  Pavillon de série Signal d'avertissement pour la série avant prendre le départ Départ	4 minutes  Pavillon P Etre sous la ligne au moment du départ Retour sous la ligne si le départ a été anticipé 1 minute
4 minutes  Pavillon I Interdiction de franchir la ligne de départ dans la dernière mn Retour par l'extérieur 1 minute	4 minutes  Pavillon Z Pénalité de 20% sur les points de la manche si le départ a été anticipé 1 minute	4 minutes  Pavillon noir Disqualification pour la manche en cas de départ anticipé suivant la règle de la minute 1 minute	 Pavillon X Rappel individuel si un ou plusieurs concurrents identifiés en cas de départ anticipé
 1er substitut Rappel général si plusieurs concurrents non identifiés en cas de départ anticipé	 Pavillon bleu Arrivée Noter le numéro de voile plus l'heure d'arrivée en cas de temps compensé	 Aperçu sur H Courses retardées Instructions à terre	 Aperçu sur A Plus de courses aujourd'hui Retour à terre
 N sur H Courses annulées Instructions à terre	 N sur A Courses annulées Plus de courses aujourd'hui	 Pavillon N Les courses en cours sont annulées Rejoignez la ligne de départ	 Pavillon S Réduction de parcours
chaque coursueur  Pavillon C Parcours modifié +/- ou nouveau cap pour atteindre la marque suivante	chaque coursueur  Pavillon M Signale qu'une marque manquante a été remplacée	 Pavillon L A terre : avis affiché pour les concurrents En mer : venez à proximité ou suivez ce bateau	 Pavillon Y Equipement de flotabilité obligatoire
 Pavillon du club	 Flammes identifiant les les bateaux du comité de course suivant les ronds	 Flamme numérique 1  Flamme numérique 2	 Flamme numérique 3  Flamme numérique 4



Nouveau pavillon
Le pavillon U peut être mis à la place du noir.
Dans ce cas le départ anticipé est annulé si
rappel général ou annulation de la course.

5. Documents utiles

Parcours différents suivant les supports

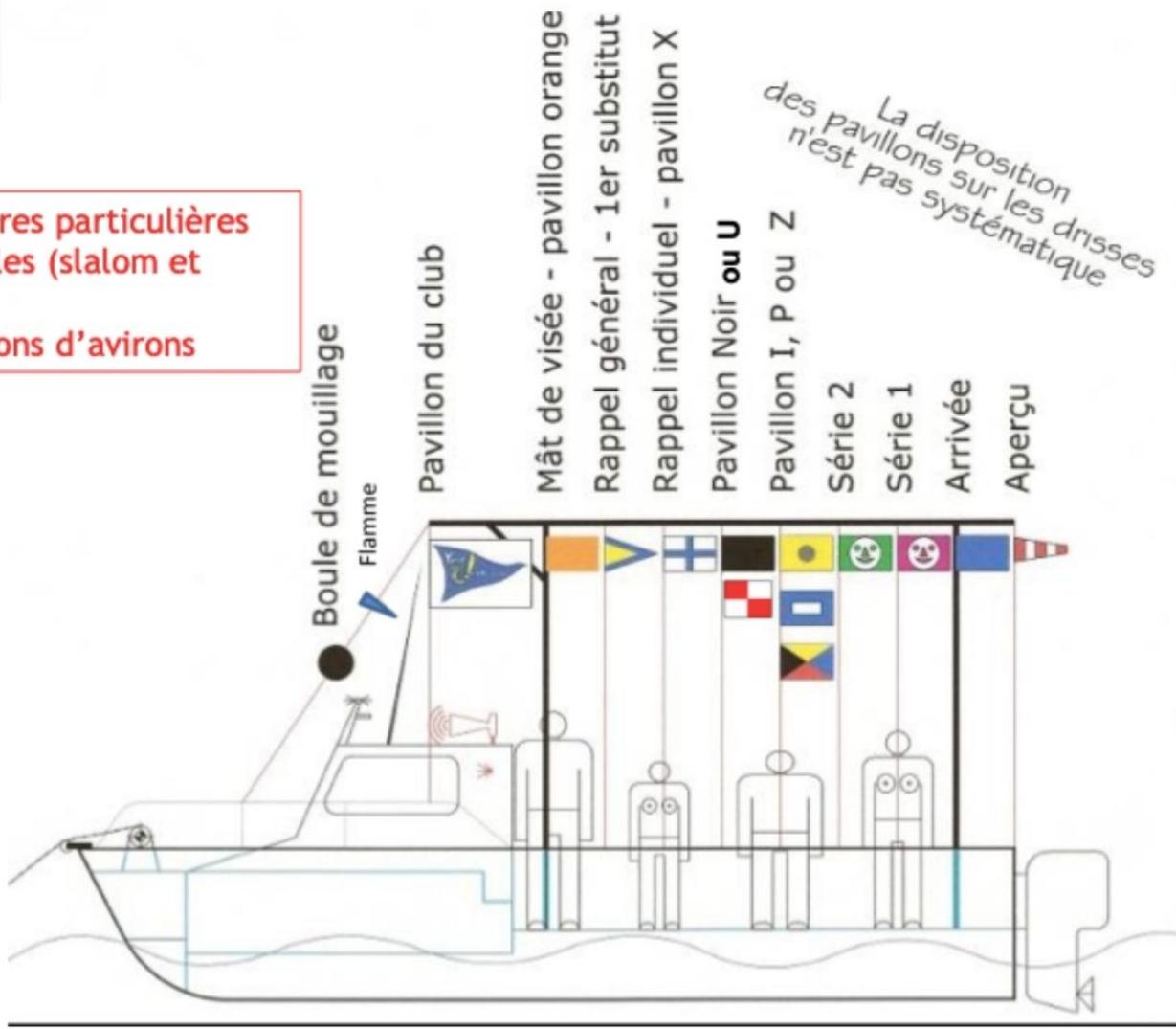


5. Documents utiles

Dispositon des pavillons

EQUIPE SUR L'EAU

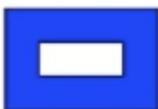
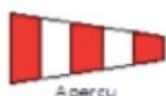
Attention : procédures particulières pour planches à voiles (slalom et vagues) ainsi que compétitions d'avirons



5. Documents utiles

Procédure de 5 minutes

**EQUIPE
SUR
L'EAU**



Procédure de 5 minutes (dériveurs, catas):

Si retard, envoi du pavillon aperçu avec 2 signaux sonores (longs).

Envoi du pavillon orange 5 mn minimum avant le début de la procédure, 1 signal sonore. Signifie aux concurrents que la ligne de départ est positionnée.

Si envoyé sous aperçu, affalé de l'aperçu 1mn avant le début de la procédure.

Il reste à poste jusqu'à la fermeture de la ligne de départ.

H -5 : Envoi du signal d'avertissement (pavillon(s) de série), 1 signal sonore.

H -4 : Envoi du signal préparatoire (pavillon I, P, Z, noir ou U), 1 signal sonore. **LES CONCURRENTS SONT EN COURSE.**

H -1 : Affalé du signal préparatoire, 1 signal sonore (long).

H -0 : Affalé du signal d'avertissement (pavillon(s) de série), 1 signal sonore.

Le bateau comité peut arborer le pavillon du club et le pavillon Y si le port du gilet est obligatoire.

Dans les grandes régates il peut être amené à arborer le pavillon du sponsor et/ou de l'instance organisatrice.

5. Documents utiles

Procédure de rappel

EQUIPE SUR L'EAU



Pavillon I



Pavillon P



Pavillon Z



Pavillon X



1er substitut



Pavillon noir



Pavillon U

Procédures de rappel

Sous pavillon I les bateaux ne peuvent pas franchir la ligne dans la dernière minute

Sous pavillon P les bateaux peuvent franchir la ligne et revenir en dessous jusqu'au moment du départ.

Sous pavillon Z, même procédure que sous pavillon I.

Rappel individuel, envoi du pavillon X et 1 signal sonore : un ou plusieurs bateaux ayant volé le départ sont identifiés, ils doivent faire le tour par les extérieurs sous I et Z et/ou par l'intérieur sous P.

Sinon disqualifiés pour cette course. Affichage des N° à l'arrivée (OCS)

Rappel général, envoi du premier substitut et 2 signaux sonores : les bateaux ayant volé le départ n'ont pu être identifiés, tous les bateaux doivent revenir en dessous de la ligne de départ pour un nouveau départ.

Sous pavillon noir les bateaux ne peuvent pas franchir la ligne dans la dernière minute. Les bateaux fautifs sont notés et sont disqualifiés pour cette course. Affichage des N° au tableau avant nouvelle procédure en cas de nouveau rappel général ou à l'arrivée (BFD).

Il n'y a pas de rappel individuel.

Sous pavillon U : idem pavillon noir. Les N° sont affichés avec la mention UFD
Si rappel général ou annulation de la course la sanction ne s'applique pas.

5. Documents utiles

Quelques informations importantes traitant de la sécurité, complétées par des informations d'ordre général.

URGENCES C.C.A

La Commission Centrale d'Arbitrage a mis en place une procédure Urgence CCA pour identifier les interventions des services de l'état lors des compétitions soit suite :

- - au déclenchement d'intervention extérieure au dispositif de sécurité propre à la compétition
- - à l'évacuation sanitaire ou médicale coordonnée par les moyens de l'Etat
- - à une blessure grave ou décès.

Dans tous les cas voici le lien vers le rapide questionnaire que vous devez remplir [REEMPLIR LE QUESTIONNAIRE](#)

Si le niveau de gravité est important (décès ou blessure grave) merci d'appeler le 01.40.60.37.58 joignable 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 (si personne laissez un message en précisant votre nom et prénom, un résumé de l'objet de votre appel et en laissant votre numéro de téléphone où le responsable pourra vous recontacter). Bien entendu, cet appel ne doit pas venir perturber les opérations en cours et doit être effectué lorsque les opérations de secours ont été organisées.

Si vous ne l'avez pas encore fait, nous vous demandons d'enregistrer ce numéro de téléphone dans votre portable à «URGENCE CCA» pour l'avoir à disposition en cas de besoin.

QR code questionnaire

Le coupe-circuit

Voici un lien vers document sur la sécurité/accompagnateur présenté lors de la formation nationale du 13 janvier 2024.

Procédure de rappel

Vous trouverez dedans une vidéo diffusée sur les réseaux socio lors d'un incident à la Soft 2023 " bateau fou sans pilote", une analyse du jury concernant les RCV pour les accompagnateurs, les faits et les conséquences de cet incident, ainsi que les conclusions du jury.

Le rapport du BEA MER concernant l'accident de la Licorne (blessure mortelle d'un kitesurfeur).

Le rappel sur la modification de la division 240.

5. Documents utiles

Les modification de la division 240

Référence réglementaire : paragraphe 7. de l'article 240-2.01 - dispositions générales, du chapitre 3. Conditions d'utilisation :

A bord des navires à moteur de propulsion hors-bord avec commande à la barre ou en déporté, ainsi qu'à bord des véhicules nautiques à moteurs, lorsque ces navires ou véhicules nautiques à moteur en sont équipés, en application des réglementations nationales ou européennes applicables à leur date de construction, le dispositif filaire d'arrêt d'urgence coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du conducteur (coupe-circuit) doit être relié au poignet ou à la jambe de ce dernier, dès-lors que le moteur est allumé.

Le coupe-circuit filaire ne doit en aucun cas être modifié (rallongé, déplacé) pour faciliter les mouvements du conducteur sur le navire.

Dans toutes les conditions de navigation, tout déplacement du conducteur sur le navire s'effectue après avoir éteint le moteur ou s'être assuré que l'hélice ne peut être engagée.

Le présent alinéa s'applique également aux navires équipés de coupe-circuits électroniques.

Un second coupe-circuit filaire doit pouvoir être accessible à bord et son emplacement identifié :

Afin de pouvoir redémarrer le moteur par la/les personnes éventuellement restée(s) sur le navire, et

Pour aller chercher la personne tombée à l'eau.

Les documents utiles

Procédure de rappel

Prescription de la FFVoile à la règle 25 (Avis de course, instructions de course et signaux) : Pour les épreuves de grade 5, l'affichage des instructions de course types sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

Les IC types ont été modifiées suite à l'incident de la SOF (voir le § ACCOMPAGNATEURS). Merci d'utiliser ces documents pour nos épreuves de grade 5A/B/C.

Prescriptions 2021 2024 FRA

Recommandations CCA 2023 2024

Directives CCA 2021 2024

Le nouveau Règlement Technique des Pratiques Sportives Compétitives de la FFVoile à lire

5. Documents utiles

CCA/CRA

Vous pouvez retrouver dans le Règlement CCA le rôle des CRA.

Parmi ses missions principales, la CRA :

- assure la formation initiale et continue aux qualifications régionales selon les cursus et processus définis par la CCA, et transmet après avis les candidatures aux formations nationales,
- assure ou contrôle les désignations des équipes d'arbitres sur les épreuves du calendrier régional, donne un avis sur les demandes de dérogation pour les grades 4,
- fait diffuser à ses arbitres les documents, informations, directives et recommandations émanant de la CCA,
- s'assure de la conformité des avis de course et des instructions de course avec les documents types et les directives et recommandations de la CCA,
- transmet à la CCA toute information ou rapport faisant état de problèmes liés à l'arbitrage des épreuves se déroulant dans la ligue.
- répond aux différentes sollicitations de la CCA.

Pour être concret il ne faut pas appeler ou écrire la CCA pour tout ce qui touche à l'arbitrage au niveau régional (désignation sur épreuves de GR 5, renouvellement de qualification,...)

La CRA Bretagne est aidée dans ses tâches par les CDA, les 4 présidents sont tous membres de la CRA.

Composition de la CRA BRETAGNE;

Annick MARTIN (22)

Bertrand CALAVARIN (Président CDA 22)

Ludwig REITZER (22)

Éric BOURNOT (Président CA 29)

Patrick QUIDEAU (29)

Éric HUMEAU (29)

Hervé DESPRES (Président CDA 35)

Alain CHAMPY (56)

André LE NEURES (56)

Frédéric COIFARD (Président CDA 56)

Yvon POUTRIQUET (35) (président CRA)

Merci de nous avoir rejoint !



PEYO CREMADES



FRANCE



BRETAGNE

HORIZON 2028 - KITESURF

PC
kitesurfing •

QUI JE SUIS ?





MON SPORT



LE KITESURF

Bien au-delà d'un simple sport ou activité physique, incarné pour moi une **passion et obsession** puissante qui transcende les frontières, unifie des individus de divers horizons, cultures et croyances. Il représente une **opportunité** exceptionnelle pour abolir les barrières, surmonter les préjugés, et **tisser des liens** authentiques avec les autres.

“ KITESURFING, IS A WAY OF LIFE ”

QU'EST-CE QUE LE FREESTYLE

- ↳ Une discipline en **3 dimensions** et plus...
- ↳ Des figures **acrobatiques** très **techniques** comparées à la gymnastique.
- ↳ Des figures également **exigeantes** avec de la **précision**, de la **tonicité** et de la **rapidité** dans l'exécution.



THIS



QU'EST-CE QUE LE BIG-AIR

- ↳ Une discipline également en 3 dimensions...
- ↳ Des figures aériennes, techniques et demandant un dépassement de soit constant.
- ↳ Une gestion du stress, de la pression et de la peur qui doit être imparable



PC
kitesurfing.





PC
kitesurfing •

RÉSULTATS SPORTIFS

RETROSPECTIVE

GKA >> CHAMPIONNATS DU MONDE **FREESTYLE**
BAKL >> CHAMPIONNATS DU MONDE **BIG-AIR**

2023 // GKA
KITE WORLD TOUR
5 ÉTAPES

QATAR - COLOMBIE - FRANCE - BRÉSIL - QATAR

*PREMIÈRE ANNÉE EN SÉNIOR

17^e / 52
Sélectionnés

2 ENTRAÎNEMENT À L'ÉTRANGER
GRÈCE - ESPAGNE

2021 //

3ème Étape BAKL • *Quart de finale*

Championnat du Monde Jr • *6ème*

Championnat de France Jr • *8ème*

+ un stage d'entraînement

2022 // *SUR LISTE SHN

Wildcard Neom Beach Game • *Top 20*

3ème Étape BAKL • *8ème*

1ère Étape BAKL • *5ème*

+ 2 stages d'entraînement

03 >>>

*Sur les listes du ministère des sports en tant que **Sportif de Haut Niveau**

PC
kitesurfing.

PEYO **CREMADES**

peyocremades@orange.fr
+33 7 84 19 55 31



HORIZON 2028

“ Je ne perds jamais, soit je gagne,
soit j'apprend ”





SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

DIRECTION DE LA FORMATION

Sauvetage et kitesurf



INTRODUCTION

L'apparition de nouvelles pratiques sportives, comme le kitesurf, impose aux sauveteurs de s'adapter et de mettre en œuvre des techniques de sauvetage particulières.

Le kite surf est un sport classé en environnement spécifique, c'est-à-dire présentant un risque potentiel et donc impliquant le respect de mesures de sécurité propres, tant pour les pratiquants que pour les sauveteurs.

L'accidentologie y est limitée mais avec un indice de gravité fort, le niveau du pratiquant et le matériel étant souvent mis en causes.

ONT PARTICIPE A L'ELABORATION DE CE REFERENTIEL

Loïc DOISON, DIRFORM

Quentin DURAND ADELINE, CFI Vendée

Elliot RIARD, CFI Vendée

Loïc SOUFFLET, ENVSM

REMERCIEMENTS

Matthieu LEFEUVRE, cadre technique national, attaché à la commission sécurité FFVL

Anthony MAHE, président de l'association TAKPT

Vincent PATRICK, CFI Vendée

PHOTOS

Loïc DOISON, DIRFORM

Thibault GUSTIN, CFI Lorient

SOURCES

Guide national de référence FFVL: le kitesurf, sécurité et secours en mer

Rapport 2011 sur les chiffres de l'accidentologie du kite à la FFVL



SOMMAIRE



1 Description générale

1/1 L'aile	page 8
1/2 Le harnais, la barre et les lignes	page 8
1/3 Les systèmes de sécurité	page 9
1/4 La planche	page 9
1/5 La fenêtre de vol	page 9
1/6 Les zones d'évolution	page 10

2 Risques et prévention

2/1 Dangers spécifiques	page 12
2/2 Accidentologie	page 12
2/3 Conseils de prévention	page 13
2/4 Sécurité du sauveteur	page 13

3 Techniques de sauvetage

3/1 Récupération d'une aile à terre	page 16
3/2 Récupération d'une aile à la dérive	page 16
3/3 Récupération d'un kitesurfer	page 17
3/4 Récupération d'un kitesurfer blessé ou inconscient	page 18





1

DESCRIPTION GENERALE



1/DESCRIPTION

L'aile est reliée par des lignes et une barre de pilotage au pratiquant qui possède un harnais, la glisse s'effectuant sur une planche (glisse aérotractée). Cette activité est gérée par la Fédération Française de Vol Libre (FFVL)

1/1 L'aile

L'aile est appelée aussi kite, cerf-volant ou voile. 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, qui permet le redécollage, en 4 ou 5 lignes reliées à la barre.

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



Le bord d'attaque est la plus grosse latte gonflée, centrale, qui représente la partie avant du kite.

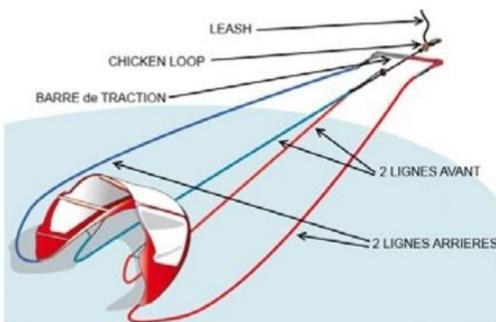
Le bord de fuite est l'arrière du kite, en tissus synthétique.

Les oreilles de l'aile sont les 2 extrémités sur lesquelles se fixent les lignes.

1/2 Le harnais, la barre et les lignes

L'ensemble harnais-barres-lignes relie le pilote à l'aile et permet son contrôle.

Les lignes, longues de 25 m, peuvent supporter jusqu'à 800kg de traction avant de rompre.



Les 2 lignes avant sont fixes car accrochées au harnais par un "chicken loop" et permettent la tenue de l'aile.

Les 2 lignes arrières sont mobiles car accrochées sur la barre et servent à gérer la direction et la puissance de l'aile.

C'est le système "pousser/tirer" (ou "border/choquer") sur la barre qui va permettre de gérer la puissance de l'aile.



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. Celui-ci est équipé d'une poignée dans le dos qui peut aider lors du hissage de la victime sur l'embarcation de sauvetage.

1/3 Les systèmes de sécurité

Ils apparaissent de couleur vive (orange, rouge, ...) et leur sens d'activation est indiqué par une flèche, cependant, ils changent d'un fabricant à un autre et leur fonctionnement peut varier.



Le largueur sous charge ou déclencheur: permet de se désolidariser de la barre et de l'aile en cas de problème. Celle-ci perd de sa puissance et tombe.

Le 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 de se désolidariser **TOTALEMENT** de l'aile en cas de problème.

ATTENTION: 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, coupures, strangulation, ...) et/ou à la réactivation de l'aile qui peut se remettre en traction.

1/4 La planche

Il existe plusieurs types de planches:



Twin Tip
type wake board



Directionnelle
type surf board

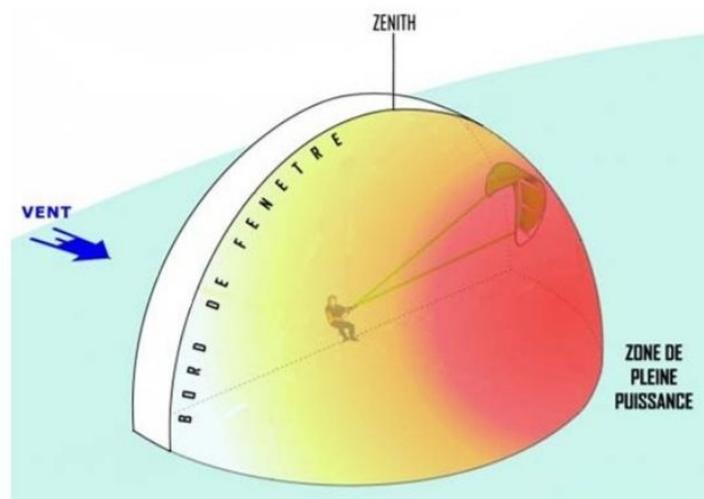


Foil

Un leash de planche peut être utilisé, ce qui permet au pratiquant de ne pas perdre sa planche mais augmente les risques de choc.

1/5 Fenêtre de vol

Lorsque l'aile est en bord de fenêtre et en statique (entre 9h et 15h), la puissance dégagée est minimale, c'est la zone neutre, facilitant en sécurité le décollage et l'atterrissage de l'aile. La puissance maximale est obtenue lorsque l'aile est au milieu et vers le bas de la fenêtre de vol.



1/6 Zones d'évolution

1/6/1 L'espace de préparation

C'est une zone technique destinée à gréer les ailes, les faire décoller et atterrir en sécurité, aussi bien pour les pratiquants que pour les spectateurs ou personnes présentes autour de cet espace. La zone doit être dégagée de tout obstacle sur un diamètre d'au minimum 2 fois la longueur des lignes.



1/6/2 L'espace d'évolution

La plage de vent utilisée varie entre force 3/4 et force 8. Peu de pratiquants naviguent au-delà. Plus le vent sera fort, plus l'aile sera de petite taille, donc plus vive et nerveuse.

Comme en planche à voile, la navigation en kitesurf est limitée à 2 milles d'un abri, uniquement de jour. Sa vitesse est limitée à 5 nœuds dans la bande des 300 mètres, sauf dans les zones réservées.

Au-delà des 300m, l'équipement obligatoire (Cf. Division 240) est composé:

- d'un équipement individuel de flottabilité;
- d'un moyen de repérage lumineux



Des zones spécifiques au kitesurf existent: elles peuvent être balisées et définies par des arrêtés municipaux.



Pour la Méditerranée, il existe un arrêté préfectoral réglementant la pratique du kitesurf.



2

RISQUES ET PREVENTION



2/1 Dangers spécifiques

3/1/1 Liés au matériel

- Lors d'une connexion inversée des lignes, l'aile devient incontrôlable et dangereuse dès le décollage, elle a tendance à rester dans sa zone de plus grande puissance, tirant et retirant le kitesurfer à intervalles réguliers (kiteloop). Le même phénomène peut se produire si une ligne s'emmêle autour de l'aile ou du kite surfer. Rien ne peut l'arrêter hormis une intervention humaine ou le largage de l'aile pour la désactiver.

- Les lignes peuvent couper si elles sont prises à la main lorsque l'aile se met en traction.
- Le mauvais état du matériel peut également être facteur d'accident.

3/1/2 Liés à l'environnement

- Le vent: en rafales ou irrégulier: peut provoquer une perte de contrôle de l'aile si non anticipé par le pratiquant. Si changeant de Direction, peut provoquer un éloignement de la côte.

- La mer: marée, vagues et courants: autant de facteurs qui peuvent accroître le risque d'accident.

- La température de l'air et de l'eau: le kitesurfer peut rester longtemps dans l'eau et risquer l'hypothermie.

2/2 Accidentologie

Au regard des enquêtes spécifiques sur les accidents graves menées par la FFVL (bilan 2011), il ressort nettement que le dénominateur commun est:

- des conditions météorologiques particulières et notamment lors de vents forts et irréguliers (25 à 40 nœuds)

- une inexpérience notoire du pratiquant au regard des conditions météo particulières voire extrêmes

- des accidents généralement provoqués par un décollage violent et projetant la victime sur une partie terrestre ou sur un obstacle. On constate néanmoins ces 2 dernières années l'émergence d'accidents graves survenant sur l'eau (malaises ou aile en kiteloop)

Cause des accidents

- Erreur d'attention ou faute de pilotage
- Erreur de positionnement ou de placement
- Défaut de contrôle du matériel
- Prise de risque excessive
- Site de pratique inadapté

Niveau de pratique des accidentés

Débutant: 32%

Confirmé: 62%

Compétiteur: 6%

Quasiment autant de pratiquants portaient le casque que non

Type de blessures

Membres inférieurs : 49% (essentiellement des fractures)

Membres supérieurs : 25% (luxation et fractures)

Tête : 17% (traumatisme crânien)

Colonne/tronc : 9%

On retrouve souvent un contexte de polytraumatisme, dû à des impacts par haute vitesse, pouvant associer fractures, plaies et perte de connaissance.

On peut constater que les pratiquants libres non-licenciés semblent beaucoup plus exposés aux accidents et en particulier aux accidents graves en kite que les pratiquants licenciés. La démarche de se licencier semble déjà en soi un signe de prise de conscience des risques de sa propre pratique.

Il est à noter d'une part, que les chiffres quantitatifs de la fédération semblent à priori sous-estimés car peu de pratiquants (notamment en club) semblent faire la déclaration en ligne à la FFVL. D'autre part, les déclarations étant essentiellement motivées par des questions d'assurance, la notion d'accident semble en soi en partie biaisée. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'on peut constater un nombre important d'accidents déclarés entraînant aucuns dommages corporels.

2/3 Les conseils de prévention

- Vérifier les conditions météorologiques
- Se renseigner sur le spot, ses particularités, ses dangers
- Etre préparé physiquement: ne pas surestimer sa condition physique
- Etre préparé techniquement: ne pas surestimer ses capacités techniques au regard des conditions météo
- Vérifier son matériel avant de décoller
- Porter une combinaison, un gilet de flottabilité, une lampe et un casque
- Entretien son matériel couramment (rinçage, séchage, ...)
- Bien connaître son matériel et l'adapter aux conditions de vent et de mer
- Naviguer dans une zone dégagée de tout obstacle
- Ne pas naviguer par vent de terre (off shore)
- Naviguer à 2 ou prévenir un proche de sa zone d'évolution et de son heure de retour
- Respecter les autres utilisateurs du plan d'eau et les règles de priorité sur l'eau
- Si en dérive en mer, ne jamais abandonner son matériel: se mettre en flottaison sur son aile après avoir pris soin de ranger ses lignes et attendre les secours.

2/4 Sécurité du sauveteur

- Ne pas intervenir seul
- Evaluer la force et la direction du vent
- Prendre en compte la houle et les vagues avant d'intervenir
- S'assurer de l'absence de dangers à proximité, la manipulation pouvant prendre du temps
- Ne pas se mettre dans la fenêtre de vol
- Ne jamais attraper les lignes
- Ne manipuler la barre qu'une fois l'aile complètement "désactivée"
- Toujours attraper l'aile par le bord d'attaque en la saisissant par le milieu du boudin principal
- Avoir à proximité un couteau ou un coupe ligne en cas de difficulté
- Depuis une embarcation, le pilote mettra le coupe circuit à la cheville afin d'aider si besoin son équipier à manipuler l'aile et à faciliter son dégagement s'il est pris dans les lignes
- En mer, c'est au pilote ET à l'équipier d'évaluer la prise de risque et la technique la plus adaptée au regard des conditions de vent et de mer.



3

TECHNIQUES DE SAUVETAGE



3/1 Récupération d'une aile à terre

Sur terre ou dans l'eau, une aile de kite se prend toujours par le milieu du bord d'attaque, JAMAIS par le bord de fuite, ni par les oreilles ou les lignes.



En cas de difficulté et à la demande du kitesurfer, le sauveteur, positionné au vent, attrape la voile par le boudin principal.

Si l'aile n'est plus reliée au kitesurfer, le sauveteur se mettra sur la trajectoire du kite et l'aplatira au sol avant de la saisir convenablement.

EN AUCUN CAS, il ne cherchera à l'arrêter en attrapant les lignes ou la barre (risque élevé de décollement de l'aile et de mise en traction)



L'aile se manipule face au vent et positionnée en "U".



Lorsque l'aile est posée à terre, le bord d'attaque est placé face au sol et face au vent, du sable est placé sur la toile, près du bord d'attaque pour éviter que le vent l'emporte.

3/2 Récupération d'une aile à la dérive

Un des risques est le redécollage de l'aile à cause de la résistance de l'eau qui peut retenir la barre, tendre les lignes et donc faire redécoller l'aile n'importe quand. Celle-ci retombe et l'action peut se répéter plusieurs fois.

- 1/ rester en dehors de la fenêtre de vol et repérer la barre de traction afin de définir le sens de dérive (généralement dans le lit du vent)
- 2/ Faire le tour du kite pour repérer les éventuelles lignes à la dérive
- 3/ Le pilote place le coupe circuit à la cheville
- 4/ Une fois l'aile neutralisée dans l'eau (entre 2 envolées), le pilote se met sous le vent de l'aile et l'aborde sur son erre par le 3/4 arrière.
- 5/ L'équipier saisit l'aile par le milieu du bord d'attaque et place l'aile en U.
- 6/ Il dégonfle le boudin principal, puis plie l'aile en 2 et la roule sur elle-même avant d'enrouler les lignes autour.
- 7/ Le pilote fait route vers la plage après avoir averti le poste de secours

3/3 Récupération d'un kitesurfer

En jet ou en pneumatique, l'abord de la victime et de l'aile est le même que décrit ci-dessous. En jet, l'équipier se placera sur la planche afin d'avoir un maximum de place pour effectuer la manipulation de l'aile.

1/ Approcher le kitesurfer à vitesse réduite et rester à distance (portée de voix). L'équipier et le pilote s'assurent de l'absence de lignes sur leur route. A tout instant, le pilote sera en mesure d'arrêter le moteur, de s'écarter ou de faire marche arrière si des lignes sont sur leur route.



L'équipier demande au kitesurfer comment il va et s'il est capable d'enrouler ses lignes sur la barre.

S'il en est capable, les sauveteurs récupèrent la planche du kite pendant ce temps puis voir paragraphes 3 et 4 après que le kitesurfer ait enroulé ses lignes.

S'il n'en est pas capable, ils demandent au kitesurfer de lâcher la barre, de libérer le chicken loop et lui expliquent leur action:

- récupération et dégonflage de l'aile,
- enroulement des lignes autour de l'aile
- récupération du kitesurfer à bord

2/ Le pilote se dirige vers l'aile en décrivant un large arc de cercle, en dehors de la fenêtre de vol. Le pilote contact le poste par VHF et le prévient de son action.

Sur son erre, le pilote aborde l'aile par le 3/4 arrière, en présentant l'aile à l'équipier. Il maintient le moteur à distance des lignes tout en essayant de relâcher la tension sur les lignes.

3/ L'équipier attrape l'aile par le milieu du bord d'attaque et la positionne en "U"

4/ Il dégonfle le boudin principal et plie la voile en 2.

5/ Il la roule sur elle-même puis ramène les lignes dans l'embarcation (ou il les enroule autour de l'aile). Le pilote maintient toujours le moteur à l'opposé des lignes.

3/ TECHNIQUES D'ASSISTANCE



6/ L'équipier ramène à lui le kitesurfer toujours relié aux lignes. Le pilote garde le moteur au point mort.



7/ Une fois à proximité du kitesurfer, l'équipier l'aide à remonter à bord. Ils récupèrent la planche une fois le kitesurfer en sécurité.



8/ Le pilote prévient le poste qu'il a récupéré le kitesurfer et son matériel et qu'ils rentrent au bord.

3/4 Récupération d'un kitesurfer blessé ou inconscient

Approcher le kitesurfer à vitesse réduite et rester à distance (portée de voix). L'équipier et le pilote s'assurent de l'absence de lignes sur leur route. A tout instant, le pilote sera en mesure d'arrêter le moteur, de s'écarter ou de faire marche arrière si des lignes sont sur leur route.

L'équipier s'assure de l'état de conscience et de validité du kitesurfer.

Le pilote et l'équipier décident à 2 de la conduite à tenir:

1ère option: si les conditions le permettent (clapot et vent faible à modéré):

- Aborder la victime par le côté, perpendiculairement au vent
- L'équipier libère le kitesurfer: il enlève le chicken loop -ou active le largueur sous charge- et enlève le leash, le risque principal de cette action étant de remettre les lignes en tension et faire redécoller l'aile

- L'équipier hisse le kitesurfer à bord. Le pilote s'assure du positionnement de l'équipier et de la victime puis passe un message au poste: aile à la dérive à aller récupérer ou signaler au CROSS, demande de renforts et de matériel de réanimation en bord de plage.

2ème option: si le vent est fort et la houle ou le clapot important: voir 3/3, du paragraphe 2 au paragraphe 6.

Une fois le kitesurfer récupéré, le pilote s'assure du positionnement de l'équipier et de la victime puis passe un message au poste: "aile à la dérive à aller récupérer ou signaler au CROSS, demande de renforts et de matériel de secourisme en bord de plage".