



FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DE KITE

**GUIDE SUR LA SÉCURITÉ
POUR LA PRATIQUE DU
KITE AU QUÉBEC**

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DE KITE

PRÉSENTE

**GUIDE SUR
LA SÉCURITÉ
POUR LA PRATIQUE
DU KITE AU QUÉBEC**

ÉDITION 2021

Remerciements à Hugo Garon Bouchard, Laurence Lacerte, François Tremblay et au comité de sécurité de la FQK pour leur contribution dans le développement de ce manuel.

Fédération Québécoise de Kite par Marilys Lacroix Samson (Rédaction) et Corinne Trépanier (Design et Mise en page)

ÉDITION 2021 ©Tous droits réservés

**Noter que le masculin est utilisé dans cet ouvrage uniquement pour alléger le texte.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
1 ÉQUIPEMENT ET SÉCURITÉ	8
1.1 Les essentiels sur le harnais	9
1.2 Le système de largage de la barre	10
1.3 Ajustements qui préviennent le décrochage	12
1.4 Pièces d'équipement à ne pas négliger	14
1.5 Entretien préventif	15
2 LA SÉCURITÉ SUR LE SITE DE PRATIQUE	16
2.1 Analyse du SEA (Site-Environnement-Activité)	17
2.2 Les règles de navigation/priorité	22
2.3 Les signes de communication les plus importants	26
2.4 La zone de sécurité	28
2.5 Positionnement du kite dans la fenêtre de vol	28
3 LE SAVOIR-FAIRE EN TOUTE SÉCURITÉ	31
3.1 Les 3 étapes de sécurité; <i>quand et comment les utiliser</i>	32
3.2 EVAD: Le décollage assisté	36
3.3 L'atterrissage assisté	42
3.4 L'auto-atterrissage	44
3.5 L'auto-sauvetage en eau profonde	45
3.6 Sauvetage avec embarcation	48
3.7 Récupération d'un rider en eau profonde	50
4 CODE D'ÉTHIQUE DU KITEUR	51



INTRODUCTION

BONJOUR CHER KITEUR,

Merci de contribuer à promouvoir et améliorer la sécurité en kite au Québec.

Ce guide a été créé spécifiquement pour les pratiquants à travers le Québec afin de mieux vous préparer et bien connaître les différents systèmes, équipements et façons de faire qui vous permettront d'assurer votre sécurité et celle des autres lors de la pratique.

Le monde du kite évolue chaque jour et il est important de toujours rester à l'affût des changements, des nouvelles technologies et des nouvelles techniques qui font surface. Nous espérons que ce guide contribuera à votre développement. Nous travaillons fort pour conserver l'information la plus à jour possible.

Si vous pensez que ce guide peut être amélioré, n'hésitez pas à contacter la fédération pour faire part de vos idées.

Au nom de toute l'équipe, bonne lecture et bon vent!

1. ÉQUIPEMENT ET SÉCURITÉ

Pratiquer de façon sécuritaire commence par bien choisir, entretenir et connaître son équipement!

1.1 LES ESSENTIELS SUR LE HARNAIS

POIGNÉE À L'ARRIÈRE qui permet, entre autres, la récupération d'un pratiquant à l'eau lorsqu'il s'est détaché de son kite.

COUPE LIGNE affûté et régulièrement testé (la lame corrode rapidement). Certaines vestes de flottaison spécialisées en kite ont un emplacement spécifique pour le coupe-ligne.

LEASH DE SÉCURITÉ avec système de largage connecté à la partie avant du harnais (devant les hanches.) Dans l'éventualité où le kite n'est pas bien désamorcé suite au largage, il est préférable de se faire tracter vers l'avant par le leash plutôt que par derrière ou même de côté. Il est également beaucoup plus facile de larguer le leash dans cette position si nécessaire. Il est aussi préférable de le fixer du côté de la main dominante.

Poignée arrière



Coupe ligne et Leash de sécurité



1.2 LE SYSTÈME DE LARGAGE DE LA BARRE

Bien connaître son système de sécurité est primordial et il faut s'assurer de son bon fonctionnement en l'activant avant chaque sortie. Il est également important de comprendre qu'il y a plus d'un type de système pour désamorcer un kite et donc, plus d'une façon de voir un kite se désamorcer après l'activation du système de sécurité.

Avant de parler plus spécifiquement des différents types de systèmes de largage, il est important de savoir ce que sont les boules d'arrêts et pourquoi leur emplacement est important.

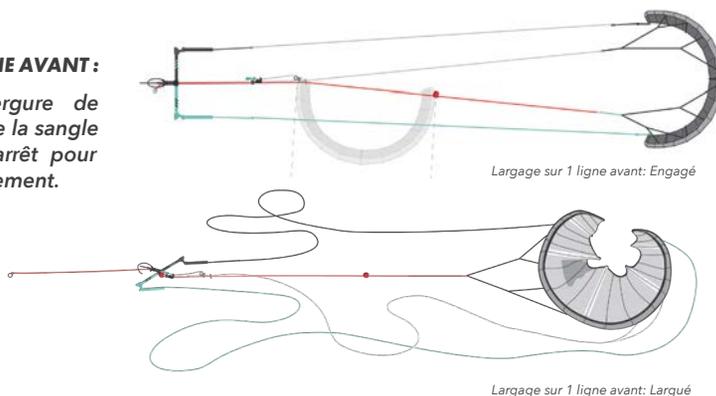
1^{ÈRE} BOULE D'ARRÊT : sert à arrêter la barre lorsqu'on la relâche pendant la pratique. Parfois ajustable, la rapprocher du *chicken loop* permet de rendre la barre plus facile à atteindre si on l'a lâchée (plus souvent utilisé pour les personnes de petite taille) et l'éloigner permet une plus grande amplitude pour diminuer la puissance de la voile lorsqu'on relâche la barre (car elle peut s'éloigner davantage).

2^{ÈME} BOULE D'ARRÊT : sert à empêcher la barre de glisser jusqu'au kite après avoir largué. Celle-ci n'étant pas essentielle, certaines barres ne sont pas équipées de cette boule d'arrêt. Cependant, si cette deuxième boule d'arrêt est présente il est important qu'elle soit positionnée assez loin de la première boule d'arrêt pour permettre au kite de se désamorcer complètement lorsqu'on largue à la barre. La barre vendue avec votre kite neuf sera généralement déjà bien ajustée, mais si vous souhaitez utiliser la même barre pour un autre kite ou si vous achetez de l'équipement séparément ou usagé, il se peut qu'il soit nécessaire d'ajuster la position de cette boule d'arrêt.

DISTANCE REQUISE ENTRE LA SANGLE D'AJUSTEMENT ET LA 2^E BOULE D'ARRÊT POUR BIEN DÉSAMORCER LE KITE

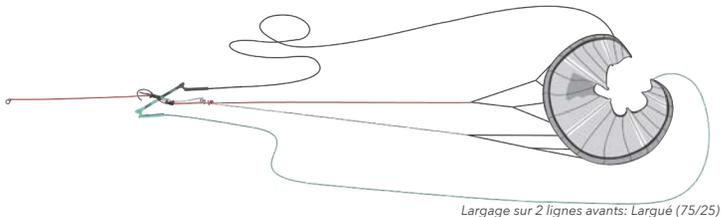
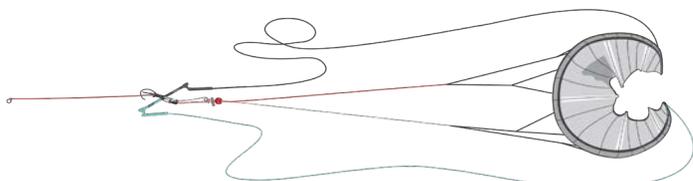
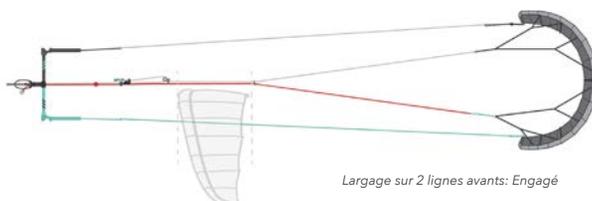
LARGAGE SUR 1 LIGNE AVANT :

Minimum 1 envergure de kite entre le haut de la sangle et la 2^e boule d'arrêt pour désamorcer efficacement.



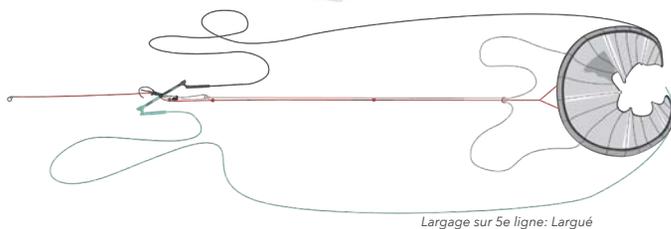
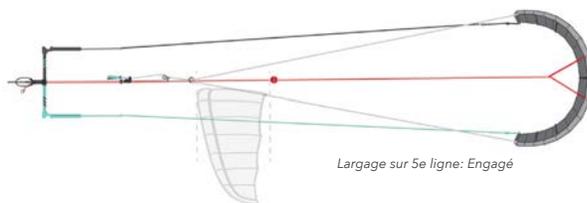
LARGAGE SUR 2 LIGNES AVANTS

Systeme peu recommandé, très rare de nos jours. Minimum 1 largeur de kite entre le haut de la sangle et la 2e boule d'arrêt.



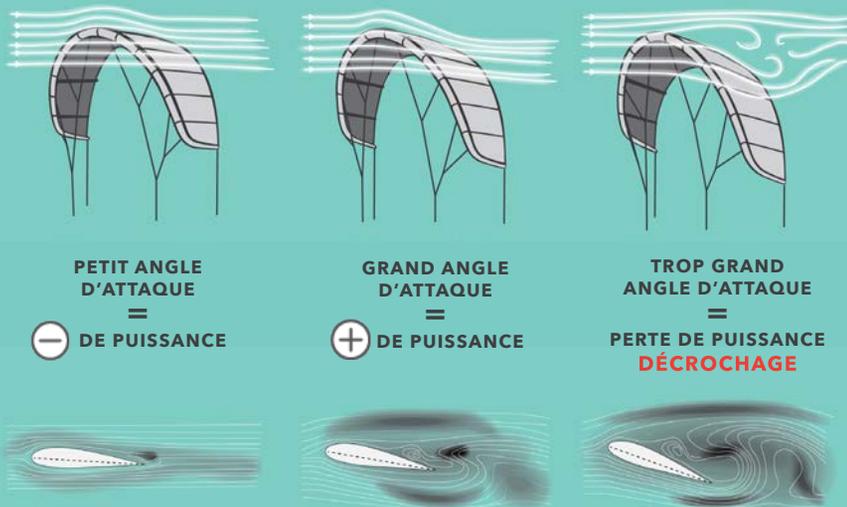
LARGAGE SUR LA 5E LIGNE :

Minimum 1 largeur de kite entre le haut de la sangle et la 2e boule d'arrêt.



1.3 AJUSTEMENTS QUI PRÉVIENNENT LE DÉCROCHAGE

Le décrochage est le phénomène qui se produit lorsque le kite vole à reculons jusqu'à tomber devant le pilote, boudin pointant vers le ciel. ce phénomène se produit généralement lorsqu'il y a trop de tension sur les lignes arrières par rapport aux avant.



PRÉVENIR LE DÉCROCHAGE

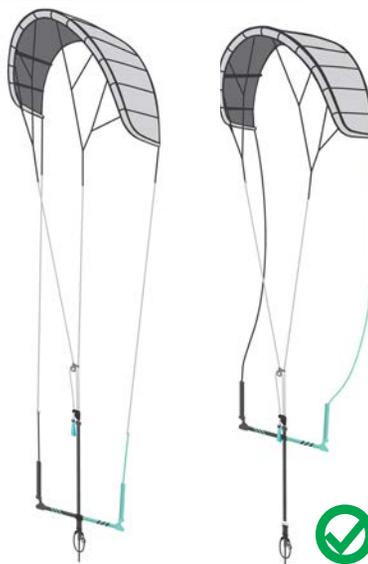
La solution est de diminuer la tension dans les lignes arrières pour diminuer l'angle d'attaque. Trois façons d'y arriver:

RELÂCHER LA BARRE

Le premier réflexe à développer pour stopper le décrochage en cours de vol!

En relâchant la barre, la tension dans les lignes arrières diminue et réduit l'angle d'attaque.

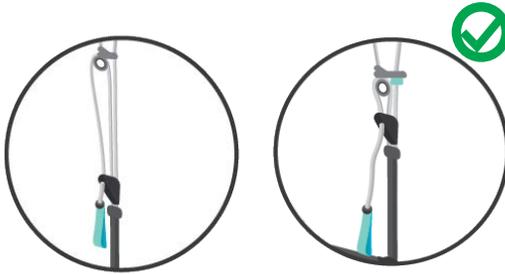
= de puissance



TIRER LA SANGLE D'AJUSTEMENT

L'ajout de depower, en tirant sur la sangle d'ajustement de la barre, raccourcit les lignes avant donc, par le fait même, enlève de la tension sur les arrières.

= \ominus d'angle d'attaque



ALLONGER LES LIGNES ARRIÈRES AVEC LES NŒUDS D'AJUSTEMENT



Lors du gréage, en attachant les lignes arrières au 3^{ème} noeud, celles-ci deviennent plus courtes et ainsi l'angle d'attaque augmente.

= \oplus de puissance

Le contraire s'applique au 1^{er} noeud car les lignes arrières vont être quelques centimètres plus longues et donc créer un angle d'attaque plus petit.

= \ominus de puissance

À la suite des corrections, même si le vent est léger et la traction insuffisante due à la faible énergie du vent, le kite pourra au moins rester en vol et générer une traction minimale.

À noter qu'un kite bien ajusté (avec les nœuds d'ajustements et la sangle d'ajustement) ne devrait pas avoir tendance à décrocher sauf si le vent est en train de tomber. Si on remarque que notre kite a tendance à décrocher trop facilement malgré un bon vent, il faut ajuster la tension des lignes arrières avec les deux autres ajustements.

Vous serez peut-être surpris d'apprendre que de tirer la sangle d'ajustement peut aider à redécoller votre kite en vent léger! La prochaine fois, faites l'expérience et ajustez la sangle de votre kite avant d'essayer de le redécoller. Même en vent très léger, vous augmenterez vos chances de réussite.

EN RÉSUMÉ :

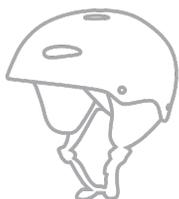
Plus de tension dans les lignes arrières n'est pas toujours la meilleure stratégie en vent léger!

Trop de tension dans les arrières est en fait beaucoup plus souvent un problème et une cause d'incident que l'inverse. En effet, l'excès de tension mène souvent au décrochage du kite et rends le pilotage plus difficile.

1.4 PIÈCES D'ÉQUIPEMENT À NE PAS NÉGLIGER

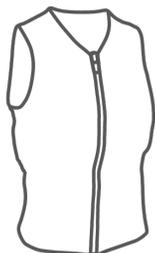
CASQUE

Recommandé et exigé durant la participation aux événements sanctionnés par la FQK



VÊTEMENT DE FLOTTAISON INDIVIDUEL (VFI)

Exigé par Transport Canada, doit être approuvé par T.C. avec indice de flottabilité minimum de 69N

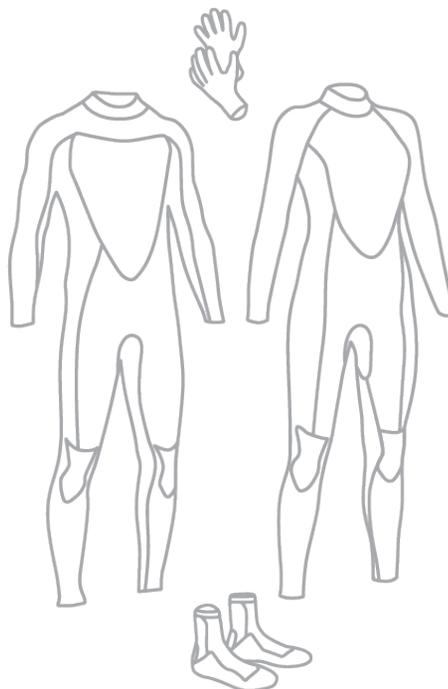


DISPOSITIF DE SIGNALISATION SONORE (SIFFLET)

Exigé par Transport Canada pour la pratique du kitesurf au Canada.



COMBINAISON ET ACCESSOIRES ISOTHERMIQUE EN NÉOPRÈNE



À PROSCRIRE : LE LEASH DE PLANCHE

La FQK ne recommande pas le leash de planche car il crée un risque additionnel de blessure. Avec une traction soudaine qui entraîne le pratiquant vers la voile, la tension créée dans le leash peut faire catapulter la planche dans la direction du pratiquant avec beaucoup de force. Cette recommandation ne s'applique pas pour les planches de surf à leash non-extensible.

1.5 ENTRETIEN PRÉVENTIF

LIGNES : Un nœud dans une ligne peut affaiblir la ligne à cet endroit et la rendre plus susceptible à rompre ou encore affecter la justesse du pilotage. En portant une attention particulière en démêlant les lignes, on peut éviter les nœuds et en profiter pour vérifier leur état. Un objet coupant sur la plage peut parfois partiellement couper une ligne et la rendre plus susceptible à rompre complètement plus tard pendant la pratique. Dans le cas où l'on note une faiblesse sur une ligne, il est recommandé de la remplacer par prévention.

KITE : Observer l'état du tissu de notre kite est également important, car même un petit trou de la taille d'une tête d'aiguille peut être la faiblesse qui fait que le kite va se déchirer à cet endroit en se fracassant sur l'eau. Il est possible de prévenir une déchirure importante en recouvrant un petit trou avec une pièce de réparation autocollante.

PLANCHE : Une vérification régulière de l'état des vis permet d'éviter d'en perdre une en cours de session.



RINCER SON MATÉRIEL

ESPÈCES ENVAHISSANTES :

Au Québec, certaines actions peuvent contribuer à freiner leur prolifération dans nos lacs. Lorsque vous changez de cours d'eau, pensez à :

- Enlever les résidus visibles de vos équipements (algues, sable, etc.).
- Supprimer les organismes invisibles à l'œil nu en rinçant votre matériel (40°C et plus).
- Sécher votre matériel (5 jours).

2. LA SÉCURITÉ SUR LE SITE DE PRATIQUE

AVOIR LA SÉCURITÉ EN TÊTE DÈS L'ARRIVÉE SUR LE SITE DE PRATIQUE PERMET DE BIEN SE PRÉPARER POUR UNE SESSION SANS PÉPINS!



2.1 ANALYSE DU SEA

L'analyse du site de pratique avant de s'y installer est une habitude très importante à adopter afin d'assurer une pratique sécuritaire. Pour se faire, le système international **S.E.A.** fut créé afin de servir d'aide-mémoire lors de l'analyse.

S : SITE DE PRATIQUE

E : ENVIRONNEMENT

A : ACTIVITÉ

S : SITE DE PRATIQUE

ZONES: Des différentes zones déterminées (zone de gréage, zone de pratique, zones interdites / à éviter).

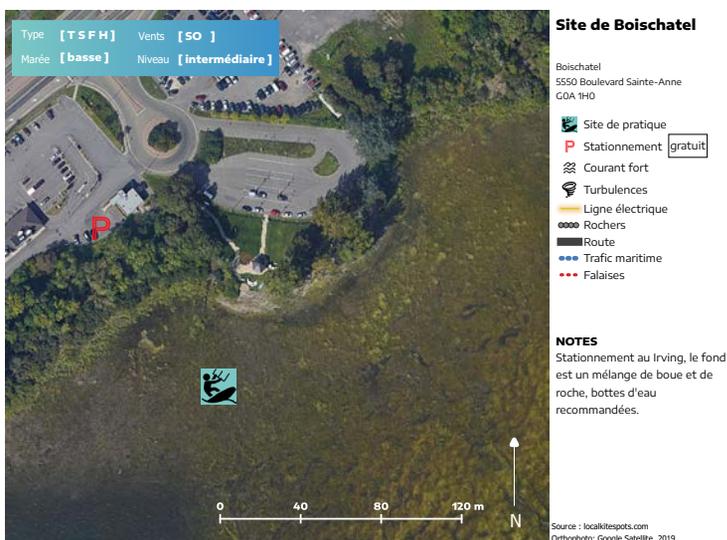
ESPACE: De l'espace disponible pour pratiquer en toute sécurité en tenant compte: de la présence de courant (baie, marée ou rivière), profondeur de l'eau, nature du fond de l'eau, présence d'obstacles cachés sous la surface de l'eau (roches, algues, coraux...), présence de vagues (houle ou vagues dues au vent local).

CONTACT: Qui contacter en cas de besoin de secours (peut varier d'un site à l'autre).

OBSTACLES: De la présence d'obstacles qui peuvent affecter l'espace disponible pour gréer au sol, pour décoller/atterrir la voile ou encore pour affecter le vent.

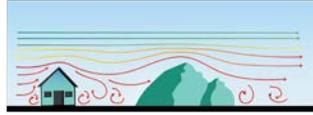
Le répertoire des sites de pratique est disponible sur le site internet de la FQK afin de mieux informer les kiteurs des particularités de chacun des sites du Québec.

Consultez-le pour vous aider à planifier vos sorties



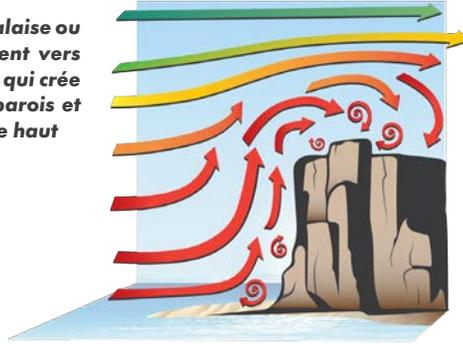
OMBRE DE VENT:

Les obstacles sur le terrain contraignent le vent à les contourner, ce qui cause des turbulences près de ceux-ci ainsi qu'un vide de l'autre côté de l'obstacle



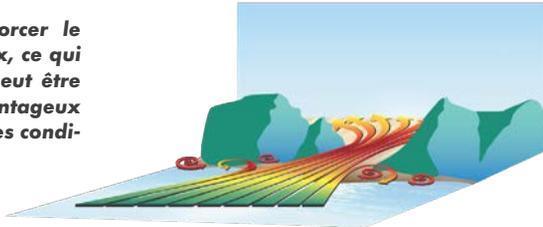
COMPRESSION:

Les parois escarpées d'une falaise ou d'une structure forcent le vent vers une direction ascendante, ce qui crée des turbulences près de la paroi et peuvent forcer un kite vers le haut



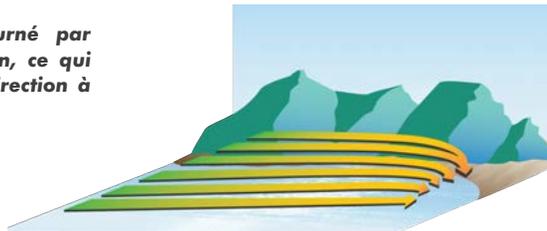
VENTURI:

Deux obstacles peuvent forcer le vent à passer entre les deux, ce qui crée une accélération. Ce peut être avantageux ou désavantageux selon la vitesse du vent et les conditions



EFFET DE BAIÉ:

Le vent peut être détourné par les obstacles sur le terrain, ce qui crée un changement de direction à certains endroits



EFFETS DE VENT:

Pour bien comprendre les effets de vent, on peut faire l'analogie avec l'eau d'une rivière. Une roche en plein milieu crée un courant plus fort juste au dessus (effet de compression) et plus faible (voire dans une direction différente) devant et derrière la roche (ombre de vent/turbulence). Les berges plus hautes de chaque côté ont pour effet de concentrer le flot de la rivière entre les deux (effet venturi). Puis, une courbe (ou inégalité dans la berge) a pour effet de concentrer le plus fort du courant dans le bas de la courbe (effet de baie).

Une fois arrivé sur un site de pratique, il faut donc bien analyser les obstacles et terrains qui peuvent affecter le vent. Ce peut être une montagne au loin, l'entrée d'une baie, des obstacles sur l'eau ou même des structures érigés près de la plage comme un centre d'accueil, un building, des arbres ou autre

Par journée chaude, un vent thermique peut aussi apparaître généralement en fin d'après-midi, causé par la différence de température entre la terre et l'eau. Plus la différence de température est grande, plus le vent thermique sera puissant. Ce peut être un avantage mais aussi un désavantage, selon les conditions. Il faut donc s'attendre à ce genre de phénomène et être prêt à réagir si le vent augmente trop.

Par effet contraire, lorsque la terre se refroidit en fin de journée, le vent peut complètement changer de direction et souffler vers le large. Il faut donc surveiller ce genre de phénomène lors de sorties tardives par de beaux couchés de soleil d'été.

E : ENVIRONNEMENT

Évaluez les conditions liées à l'environnement afin de déterminer si les conditions (actuelles et à venir) permettent une pratique sécuritaire (en fonction de votre équipement et niveau).

OBSERVEZ:

- La force du vent, les prévisions météo, les nuages.
- Restez à l'affût et méfiant des conditions instables (pluie, orage, passage d'un front)

CONNAÎTRE la température de l'air et de l'eau et porter une combinaison thermique au besoin (toujours penser qu'en cas de pépin le temps passé dans l'eau peut être plus long que prévu).

DÉTERMINEZ l'angle d'entrée du vent sur la berge (Onshore/Offshore/Side-on-shore/Side shore) et assurez-vous que la zone sous le vent est sécuritaire et permet une sortie de l'eau sécuritaire en cas de besoin.

DÉTERMINEZ l'angle d'entrée du vent sur la berge (Onshore/Offshore/Side-on-shore/Side shore) et assurez-vous que la zone sous le vent est sécuritaire et permet une sortie de l'eau sécuritaire en cas de besoin.

DIAGONALE VERS LA RIVE *Side-OnShore*

- ⊕ Direction majoritairement préférable car facile de sortir dans l'eau et le vent nous ramène vers la berge en cas de problème.
- ⊖ Possible de perdre du terrain sous le vent avant de pouvoir retourner à la rive en cas de pépin. Toujours être conscient de l'espace sous le vent.

PARALLÈLE À LA RIVE *SideShore*

- ⊕ Relativement facile de sortir d'un côté et revenir de l'autre et peu de risques de se faire tracter vers la plage par accident.
- ⊖ Risque d'avoir un peu de difficulté à revenir au bord en cas de problème (demande plus d'effort, de technique et de temps).

DIRECTEMENT VERS LA RIVE *OnShore*

- ⊕ Facile de retourner au bord.
- ⊖ Difficile de sortir car on doit remonter au vent immédiatement. Risques de se faire tracter par le vent (ou pousser par les vagues) vers la berge et/ou de laisser tomber notre kite sur la rive.

DIAGONALE VERS LE LARGE *Side-OffShore*

VERS LE LARGE *OffShore*

- ⊖ **À ÉVITER** à moins d'avoir un plan B pour revenir à la rive en cas de pépin (embarcation à moteur prête à secourir ou possibilité de marcher en eau peu profonde). Le vent est également moins stable dans cette direction.



A : ACTIVITÉ

S'assurer que la pratique de notre activité est sécuritaire et compatible avec les autres usagers du site c'est :

- Ne pas interférer avec les activités des autres usagers ;
- Respecter les règles de navigations propres à la pratique du kite;
- Ne pas pratiquer seul et avertir quelqu'un à terre de certains détails de notre sortie (ex: endroit et heure de retour) ;
- Savoir jusqu'à quelle distance de la rive pratiquer (distance possible de franchir à la nage) ;
- Être en état physique et psychologique pour pratiquer le kite ;
- Ne jamais pratiquer avec un état d'esprit altéré par des drogues, médicaments ou de l'alcool.



2.2 LES RÈGLES DE NAVIGATION/PRIORITÉ

Donner la priorité signifie de garder une distance sécuritaire des autres usagers du site et être prêt à modifier sa direction et vitesse afin de permettre à celui ayant priorité de maintenir sa direction et vitesse. Ces règles sont un guide. Il est de notre responsabilité d'éviter les collisions et situations dangereuses. Privilégions le moins manœuvrant, utilisons notre jugement et soyons courtois pour favoriser la bonne cohabitation sur les sites. Bien sûr, le respect de ces règles favorise la réduction des accidents. Tout en restant courtois, nous pouvons tous contribuer à les faire connaître davantage à ceux qui les appliquent mal lorsque nous en sommes témoins. N'hésitez pas à les partager!

Principes de base :

PRIVILÉGIER LE MOINS MANŒVRANT

UTILISER SON JUGEMENT POUR ÉVITER DES ACCIDENTS

RESTER COURTOIS POUR UNE BONNE COHABITATION



Parfois, la tendance des débutants est d'emmener le kite à 12h avant de croiser un autre pratiquant, sans tenir compte de sa position. Dans le cas où le débutant est sous le vent de l'autre pilote, c'est un geste qui n'est malheureusement ni courtois ni sécuritaire et cela rend le croisement plus risqué et ardu pour le pilote au vent. Garder le kite bas ou même le déposer sur l'eau est préférable.



2

LE KITEUR QUI PART SUR L'EAU A PRIORITÉ SUR LE KITEUR QUI RENTRE À TERRE.

Un kiteur sur la terre ferme est plus à risque de blessures lors de perte de contrôle. Il faut donc faciliter son entrée à l'eau.



3

QUAND DEUX KITEURS SE RENCONTRENT DIRECTEMENT: CELUI QUI NAVIGUE VERS LA DROITE A PRIORITÉ.

TRUC:

Celui qui se dirige vers la **DROITE** a le **DROIT** de garder son cap.



4

LE KITEUR SUR UNE VAGUE A PRIORITÉ SUR LA RÈGLE PRÉCÉDENTE.

Le kiteur surfant une vague perd de la maniabilité, ce qui lui laisse beaucoup moins de possibilités de manœuvre ; il a donc la priorité. Cependant, la priorité au kiteur qui part de la plage s'applique lorsque les vagues sont proches du bord (shore break ou barre de vague). Dans ce cas, celui qui surfe devra laisser la place à celui qui va vers le large.



5

QUAND DEUX KITEURS NAVIGENT DANS LA MÊME DIRECTION: CELUI QUI NAVIGUE PLUS LENTEMENT A PRIORITÉ.

Celui qui rattrape par derrière a un meilleur champ de vision sur la situation, il est donc de sa responsabilité de changer de direction ou de contourner sous le vent pour être vu.



6

LA PRIORITÉ DOIT ÊTRE DONNÉE AUX AUTRES UTILISATEURS DU PLAN D'EAU.

Il est de la responsabilité du kiteur de protéger les autres utilisateurs d'un plan d'eau du danger qu'il représente.



7

LORS D'UN SAUT, LE KITEUR DOIT AVOIR UN ESPACE LIBRE AUTOUR DE LUI.

Un kiteur doit avoir une zone de 50m libre sous le vent pour l'atterissage. Il doit également avoir une zone de 30m libre au vent pour ne pas entrer en collision avec quelqu'un derrière.

8 AVANT D'EFFECTUER UN VIRAGE, S'ASSURER QU'IL N'Y A PERSONNE DERRIÈRE

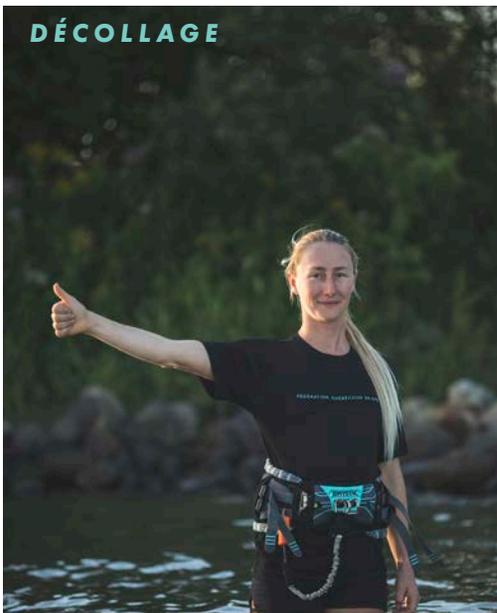


2.3 LES SIGNES DE COMMUNICATION LES PLUS IMPORTANTS

Bien que la plupart des signes de communication sont utilisés par les instructeurs de kite, une bonne compréhension des principaux signes pourra grandement améliorer la sécurité sur les sites.



DÉCOLLAGE



Sortir le pouce pour bien démontrer que le pilote est prêt et que son assistant peut laisser aller le kite.

ATTERRISSAGE



Mettre sa main sur sa tête et faire un mouvement de haut en bas. Utilisé par le pilote et son aide. Attendre que les deux aient bien répondu avant d'entamer la descente du kite.

À L'AIDE



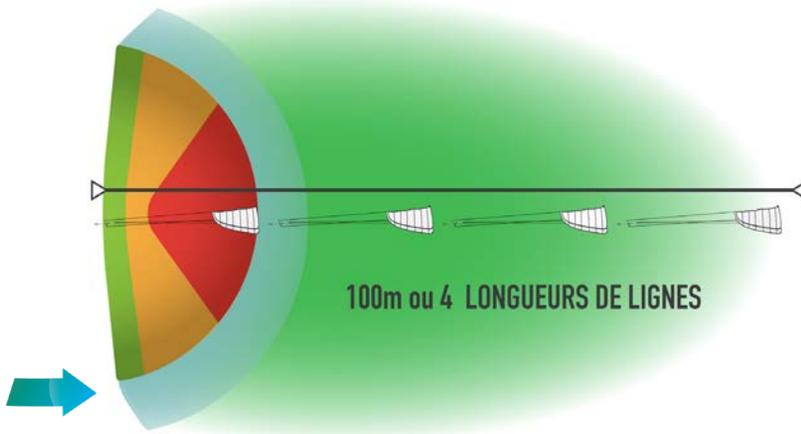
CHANGEMENT DE DIRECTION



2.4 LA ZONE DE SÉCURITÉ

La zone de sécurité est une zone qui doit être libre de tout obstacle (et personne) avant le décollage, pendant la pratique et avant l'atterrissage afin de maximiser notre sécurité et celle des autres usagers du site. La grandeur de cette zone devrait être d'environ 4 longueurs de lignes (100 mètres).

Bien sûr lors de croisement sur l'eau, ce n'est pas toujours possible de garder cette zone libre. Cependant, nous devons au minimum prendre conscience que chaque fois où cette zone n'est pas libre, nous devons être davantage prudents car les risques d'accident sont beaucoup plus élevés.



2.5 POSITIONNEMENT DU KITE DANS LA FENÊTRE DE VOL

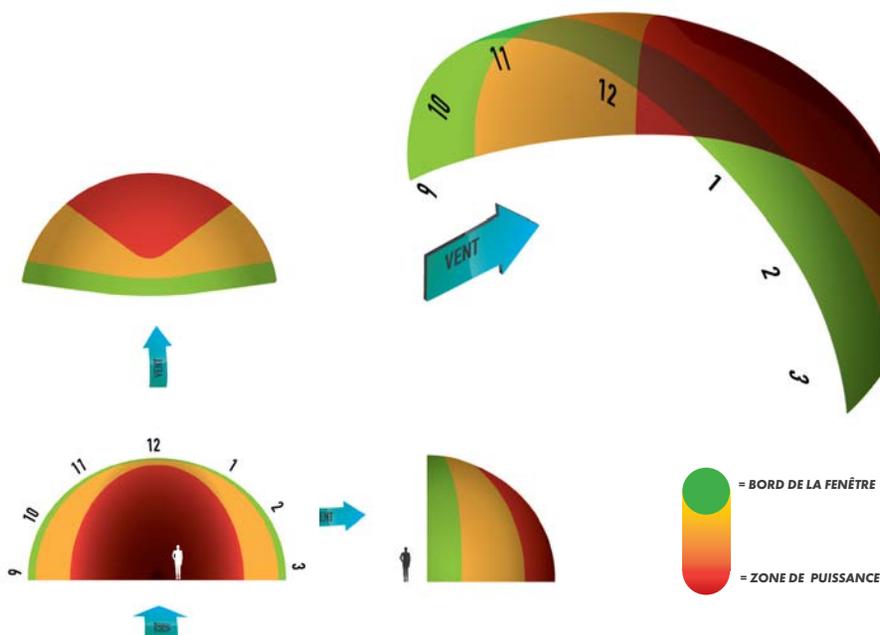
LA FENÊTRE DE VOL REPRÉSENTE L'ESPACE OÙ LE KITE VOLE. ELLE PEUT ÊTRE DÉFINIE COMME UNE DEMI-HORLOGE AVEC UNE PROFONDEUR ÉQUIVALENTE À LA LONGUEUR DES LIGNES.

LE ZÉNITH Il n'est pas nécessaire et même contre-indiqué dans la plupart des situations (incluant l'exécution d'un arrêt) de voler le kite à 12h (zénith), même si cette position fait partie du bord de fenêtre!

LA TRACTION EST TOUJOURS VERS LE KITE

Si le kite est au-dessus de notre tête, la traction est vers le haut (position pour les sauts) et dans une rafale, il peut nous tracter et nous faire perdre pied. La réaction la plus commune dans ce genre de situation est de s'agripper à la barre et ceci rend la situation encore plus dangereuse. Lorsque le kite est entre 10h et 11h ou 1h et 2h (position idéale pour le kite la majorité du temps), il est plus facile d'utiliser son poids dans le harnais afin de contrebalancer la traction du kite et de simplement marcher vers le kite dans le cas d'une traction plus importante.

Lors d'une baisse de vent, il est possible de perdre soudainement la tension dans les quatre lignes. Si cela se produit alors que le kite est à 12h, il va soudainement commencer à tomber vers le sol sans aucune tension dans les lignes. Comme il tombe directement vers le centre de la zone de puissance, il reprendra généralement soudainement dans le vent avant d'arriver au sol dans une position où il générera beaucoup de puissance. Bien entendu, pendant la chute du kite, le réflexe de la plupart des gens est de ramener la barre vers soi pour tenter de reprendre de la tension. Dans cette situation, au moment où le kite reprend sa tension, la traction sera fort probablement trop importante et entraînera le pilote dans un plongeon vers la zone de puissance. Par contre, si le kite est entre 10h et 11h ou 1h et 2h et qu'il perd soudainement sa tension, il tombera simplement plus bas, près du bord de la fenêtre de vol et générera beaucoup moins de puissance, risques de chute ou perte de contrôle pour le pilote.





3- LE SAVOIR-FAIRE EN TOUTE SÉCURITÉ

3.1 LES 3 ÉTAPES DE SÉCURITÉ: QUAND ET COMMENT LES UTILISER

Il est important de savoir dans quelles situations spécifiques chaque étape devrait être utilisée.

1. LÂCHER LA BARRE!

La première étape de sécurité qu'il ne faut jamais hésiter à utiliser est bien simple et peut éviter bien des situations inconfortables et dangereuses : lâcher la barre! Aussitôt que le kite génère plus de puissance que souhaité ou simplement si on sent qu'on n'a pas le contrôle et ignore quoi faire (ex. le kite a un comportement inattendu ou nous avons trop de vitesse), la meilleure chose à faire est de lâcher la barre! Malheureusement cette étape reste encore sous-utilisée, car souvent en perte de contrôle ou en moment de panique, le premier réflexe est de s'agripper. En pratiquant cette étape, il est possible de changer ce réflexe. En lâchant la barre et en restant calme, tout devient beaucoup plus sécuritaire et facile à gérer. Généralement, le kite pourra alors se poser doucement en générant une traction très minimale.





2. DÉSAMORCER LE KITE

Une fois la barre lâchée, une main (ou deux) devraient déjà être placée sur le système de largage de la barre (qui permet de désamorcer le kite). On doit être prêt à agir dans le cas où le kite continuerait à produire plus de traction que désiré ou tout simplement si le kite est en mouvement et qu'il est impossible de prédire la position dans laquelle il s'arrêtera. Dans beaucoup de cas, il est ensuite possible de remettre le tout en place rapidement pour continuer la session. Larguer à la barre pour désamorcer le kite ne devrait pas faire peur à personne. Ce système qui porte aussi le nom anglais "re-ride" a été créé justement pour permettre de gérer et régler de petits problèmes afin de continuer immédiatement la session. Dans une situation où continuer la session n'est pas possible dans l'immédiat, le kite est alors en position pour procéder à l'auto-sauvetage.

UTILISER LE SYSTÈME DE LARGAGE DE LA BARRE POUR DÉSAMORCER LE KITE EST LA MEILLEURE CHOSE À FAIRE SI :

- Une ligne est prise autour de la barre ou du kite.
- Le kite est en mouvement et produit plus d'un 360.
- Le kite continu à générer plus de puissance que désiré.

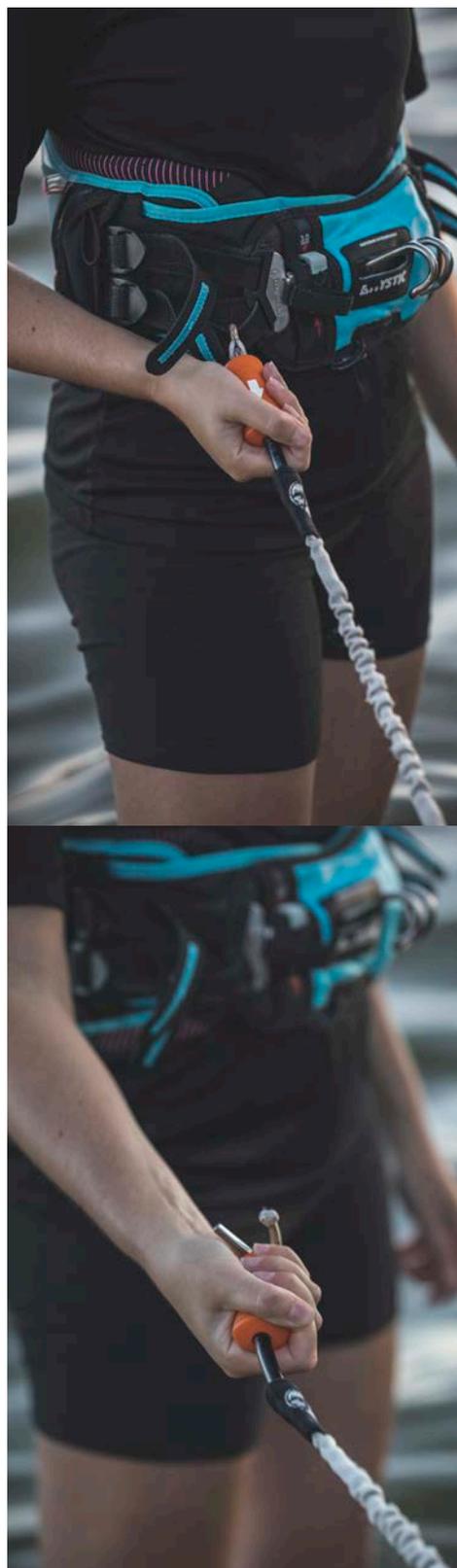
QUOI FAIRE SI LE KITE N'EST PAS DÉSAMORCÉ COMPLÈTEMENT?

Parfois (surtout en vent plus léger), la barre peut rester accrochée à un petit nœud sur la ligne de sécurité et ne pas désamorcer le kite immédiatement. Restez attentif à cette possibilité et si c'est le cas, simplement pousser la barre manuellement devrait lui permettre de passer au-dessus du nœud.

3. LARGUER COMPLÈTEMENT

Dans l'éventualité où, une fois le système de largage de la barre activé, la puissance générée par le kite est toujours trop importante (si le système a une défaillance, si une ligne s'est accrochée à un objet ou si une vague emporte le kite par exemple), le dernier recours est de se détacher complètement du kite en activant le système de largage du leash. À ce moment, on prend la décision qu'il est plus sécuritaire de revenir à la berge sans notre kite. Il est cependant très important, dans ce genre de situation, de tout faire en sorte pour récupérer le kite le plus rapidement possible avant qu'il ne devienne un danger pour les autres. S'il est impossible de le récupérer, il faut bien avertir les services d'urgence et sauvetage que le pilote n'est plus en difficulté. Si ce n'est pas fait et qu'un kite sans pilote leur est signalé, ils pourraient entamer des recherches inutiles pour le retrouver.

Il est important de réviser et pratiquer comment bien exécuter le re-ride (si l'auto-sauvetage n'est pas nécessaire) et l'auto-sauvetage. Une leçon avec un instructeur certifié peut être extrêmement bénéfique pour mieux comprendre et être en capacité de bien exécuter ces techniques.





3.2 EVAD: LE DÉCOLLAGE ASSISTÉ

La réalité est que beaucoup d'accidents se produisent au moment du décollage et de l'atterrissage du kite. En utilisant l'acronyme EVAD pour mémoriser, voici comment minimiser au maximum les risques d'accident pendant le décollage assisté.

À noter: La technique EVAD ne s'applique pas aux utilisateurs de kites à saisons. La technique de décollage est différente pour eux et peut généralement se faire sans assistant.

E : ESPACE ET POSITIONNEMENT

V : VÉRIFICATIONS ET DÉPLACEMENT

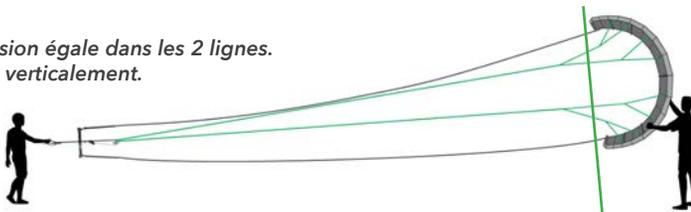
A : ADJUSTEMENTS ET CONNEXIONS

D : DÉCOLLAGE

E : ESPACE ET POSITIONNEMENT

- S'assurer d'avoir suffisamment d'espace (zone de sécurité libre de tout obstacle). Préférentiellement, le décollage devrait s'effectuer dans l'eau ou le plus près possible de la zone de pratique afin d'éviter les déplacements au sol avec un kite en vol.
- S'assurer que l'assistant au décollage sait comment tenir le kite (et attendra le signal).
- Se positionner avec le kite vers la zone de pratique (eau) par rapport au pilote pour éviter au maximum les changements de direction inutiles sur le site de décollage (au sol). On pense toujours à réduire au maximum les manipulations au sol pour minimiser les risques.
- Attacher le *leash*.
- Se positionner de façon à ce que le kite soit au vent de la personne à la barre AVANT de mettre de la tension entre les deux. Ceci évite une traction soudaine dans la voile et permettra une dernière vérification de l'équipement avant de trouver le bord de la fenêtre de vol progressivement.
- En s'éloignant du kite, le pilote cherche ensuite à créer de la tension égale dans les deux lignes avant (toujours avec le kite au vent et sans tension ou traction dans la toile du kite). L'assistant, quant à lui, doit tenir le kite de façon à ce que les deux bouts d'ailes soient alignés afin de permettre au pilote de garder la tension égale dans les lignes avant.

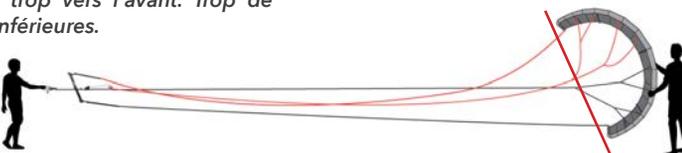
Bon positionnement: Tension égale dans les 2 lignes.
Les 2 bouts sont alignés verticalement.



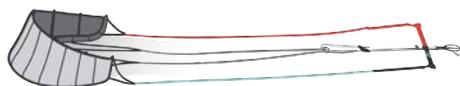
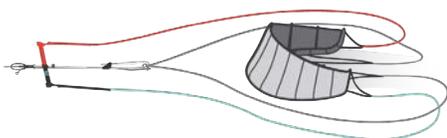
L'assistant tient le kite trop vers l'arrière. Trop de tension dans les lignes supérieures.



L'assistant tient le kite trop vers l'avant. Trop de tension dans les lignes inférieures.

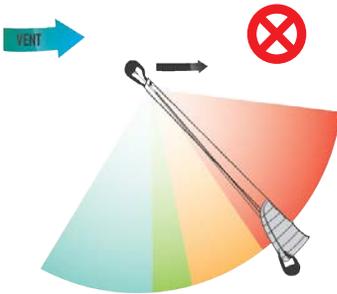
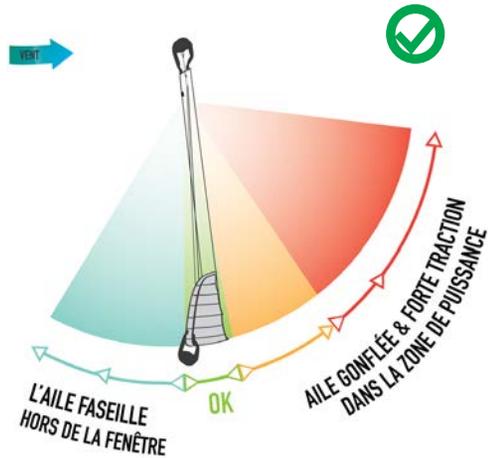


Il est toujours préférable de gréer les lignes sous le vent. La barre étant positionnée sous le vent, il est ainsi plus facile de vérifier les connexions. Il y aura aussi moins de risques de se positionner trop au vent du kite lors du déplacement en préparation au décollage.

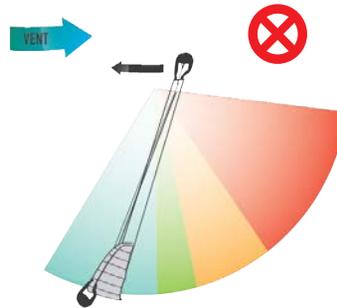


V : VÉRIFICATIONS ET DÉPLACEMENT

- Faire une dernière vérification des lignes avant de positionner le kite en bord de fenêtre de vol (là où la toile deviendra tendue). Le pilote peut simplement tenir le *chicken loop* dans ses mains pour se positionner (aucun besoin de le connecter au harnais à ce moment). Cela permet d'éviter que le *chicken loop* tourne et se décroche partiellement durant le déplacement pour positionner le kite en bord de fenêtre.
- Après vérification, le pilote se déplace contre le vent et autour de l'assistant afin de garder une tension égale dans les lignes avant et pendant le déplacement (toujours en tenant le *chicken loop* et donc sans toucher la barre) pour progressivement positionner le kite en bord de fenêtre.
- Si la position du kite semble forcer l'assistant à se déplacer, c'est signe que le pilote est probablement mal positionné ; soit qu'il a marché trop au vent ou soit qu'il ne se déplace pas autour de l'assistant. Ce ne devrait pas être difficile pour l'assistant de tenir le kite en place.



L'assistant est dans la zone de puissance.
Le kiteur doit descendre sous le vent.



L'assistant est placé trop au vent et l'aile faseille. Le kiteur doit se déplacer vers le vent.

QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE SE POSITIONNER TROP AU VENT DU KITE?

Trop de traction/puissance inutile qui provoque de la difficulté pour l'assistant de tenir le kite en place et donc risques de chutes et pertes de contrôle. Comme sur la figure à gauche.

A : ADJUSTEMENTS ET CONNEXIONS

- Une fois positionné avec le kite en bord de fenêtre, le pilote peut maintenant sentir la tension dans le kite comme si ce dernier était simplement au repos (déposé sur l'eau, barre lâchée) avec un minimum de puissance. C'est le moment de connecter le *chicken loop* au crochet du harnais et faire une dernière vérification que tout est bien connecté, aligné et ajusté avant le décollage. C'est aussi un bon moment pour ajuster la puissance (sangle d'ajustement).
- Une fois positionné avec le kite en bord de fenêtre, le pilote peut maintenant sentir la tension dans le kite comme si ce dernier était simplement au repos (déposé sur l'eau, barre lâchée) avec un minimum de puissance. C'est le moment de connecter le *chicken loop* au crochet du harnais et faire une dernière vérification que tout est bien connecté, aligné et ajusté avant le décollage. C'est aussi un bon moment pour ajuster la puissance (sangle d'ajustement).



D : DÉCOLLAGE

- S'assurer que la voie est toujours libre pour décoller et placer la main arrière sur la barre (en gardant une main libre pour le signal de décollage) afin de border la voile au minimum, juste assez pour pouvoir la piloter.
- Avec la voile légèrement bordée, commencer à incliner légèrement la barre pour piloter le kite vers le haut et s'assurer de donner un signal clair à l'assistant afin que ce dernier lâche simplement le kite.
- Comme le bord de la fenêtre de vol n'est pas une zone fixe, c'est une bonne pratique de se préparer à faire quelques pas de plus directement contre le vent, au cas où le vent diminuerait au même moment. Surtout, évitez de tirer la barre vers soi au maximum. Cela pourrait contribuer à faire décrocher le kite vers la zone de puissance et rendre la situation plus stressante et risquée.
- Si le kite ne décolle pas immédiatement, re-la-xe! La pire chose à faire est probablement de ramener la barre vers soi au maximum de puissance dans un effort pour décoller quand même. En effet, cela pourrait contribuer à faire décrocher le kite vers la zone de puissance et de ce fait, empirer la situation. Si toutes les autres étapes sont respectées et que le kite retombe en bord de fenêtre, il n'y a pas de danger. Lâcher la barre permet à l'assistant de rattraper le kite pour se repositionner. C'est une des meilleures choses à faire!



3.3 L'ATERRISSAGE ASSISTÉ

LES ÉTAPES :

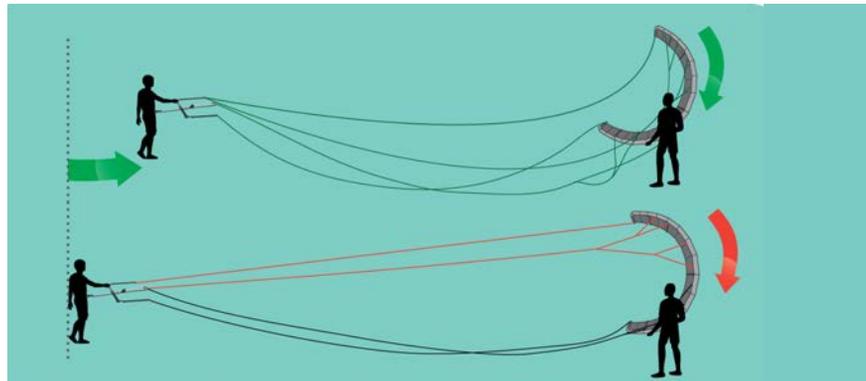
- 01 En arrivant à la rive, exécuter l'arrêt contrôlé (sans emmener le kite au zénith) permet au kite d'être déjà bien positionné pour la procédure d'atterrissage.
- 02 S'assurer d'avoir suffisamment d'espace (zone de sécurité libre de tout obstacle, objets pouvant endommager le kite et personnes).
- 03 Faire un contact visuel avec l'assistant potentiel et lui faire le signal d'atterrissage.
- 04 L'assistant devrait répondre par le même signal pour signifier qu'il a compris et est prêt à assister.
- 05 S'assurer que l'assistant se positionne bien pour attraper la voile avant de la descendre trop bas. Il devrait être positionné légèrement au vent du kite.
- 06 Relâcher légèrement la barre afin de laisser la voile descendre doucement avec la gravité tout en contrôlant la vitesse de sa descente avec une légère tension dans la ligne du haut (angle dans la barre). Faire cette étape lentement et en contrôle permet à l'assistant de se positionner avec plus de précision et d'attraper le kite avec moins de délais lorsqu'il arrive près du sol.





- 07 Si le vent est rafaleux, il est possible que la position du kite change rapidement (de l'avant vers l'arrière) et que l'assistant ait de la difficulté à bien se positionner. Dans un tel cas, il est d'autant plus important de relaxer et prendre son temps. Si le kite touche au sol avant que l'assistant ait pu l'attraper, c'est OK! Il n'est pas nécessaire que l'assistant attrape le kite pendant le vol. La meilleure chose à faire dans un tel cas est simplement de lâcher la barre pour diminuer la puissance et l'angle d'attaque de la voile. Cela permettra à l'assistant d'attraper le kite déjà au sol. Se préparer à larguer reste une bonne pratique préventive, mais n'y a pas de raison de tenter de redécoller rapidement. Le kite est conçu pour rester en bord de fenêtre donc l'assistant ne devrait pas avoir de problème à l'attraper si on ne le pilote plus.
- 08 Une fois le kite bien attrapé par l'assistant, marcher dans sa direction immédiatement afin de permettre aux lignes de perdre leur tension et ainsi faciliter la manipulation du kite par l'assistant.
- 09 S'assurer de bien ancrer le kite au sol s'il n'est pas rangé immédiatement.

LÉGENDE



3.4 L'AUTO-ATTÉRISSEMENT

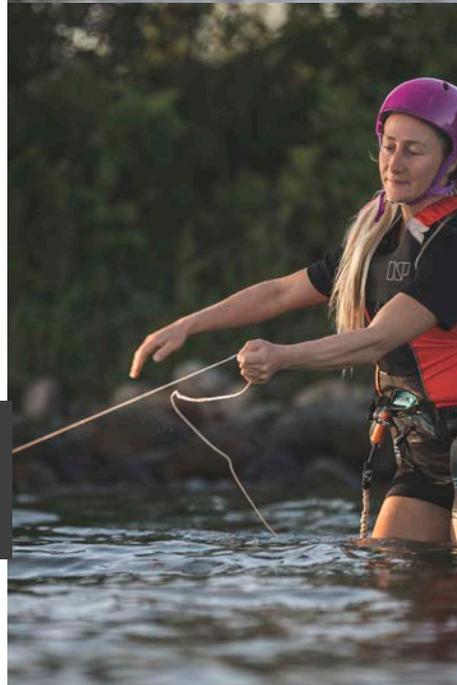
Il est généralement beaucoup plus simple et sécuritaire d'exécuter un auto-atterrissage à l'aide du système de largage que de tenter de marcher une longue distance avec le kite en vol afin de trouver un assistant pour atterrir. C'est donc une technique importante à maîtriser.

Bien entendu, l'auto-atterrissage ne se fait pas en eau profonde car le pratiquant doit être en mesure de marcher confortablement. On peut donc le pratiquer en eau peu profonde ou directement sur la plage.

LES ÉTAPES :

- 01** S'assurer que l'espace sous le vent est libre de tout obstacle ou objets pouvant endommager le kite (zone de sécurité).
- 02** Positionner le kite en bord de fenêtre (au sol ou sur l'eau) et lâcher la barre.
- 03** Utiliser le système de largage de la barre afin de désamorcer le kite. Le kite se déplacera probablement plus directement sous le vent à ce moment.
- 04** Commencer à grimper/pincer la ligne de sécurité pour s'approcher du kite (sans l'enrouler) et la laisser au sol derrière vous. S'assurer de ne jamais enrouler une ligne autour de ses mains, doigts ou autres membres du corps même si le kite est désamorcé.
- 05** Ne pas s'arrêter à la barre et simplement continuer de s'approcher du kite en grim pant/pinçant la ligne de sécurité qui est la seule ligne avec de la tension de l'autre côté de la barre.
- 06** Une fois près du kite, le sécuriser au sol afin de replacer les lignes prêtes pour la prochaine session ou retourner le kite pour le transporter à un endroit sécuritaire.

Il y a d'autres façons connues d'effectuer un auto-atterrissage mais elles comportent plus de risques. Cette technique qui utilise le système de largage est la plus sécuritaire.



3.5 AUTO-SAUVETAGE EN EAU PROFONDE

La raison la plus fréquente qui pousse à l'auto-sauvetage est l'incapacité de redécoller ou voler son kite correctement (le vent est tombé, une des lignes s'est brisée ou les lignes sont trop mêlées). Selon la situation, il y a différentes variantes, mais l'auto-sauvetage commence toujours de la même façon.

LES ÉTAPES:

- 01** Activer le système de largage de la barre pour désamorcer le kite
- 02** Commencer à grimper la ligne de sécurité pour s'approcher de la barre en la pinçant du bout des doigts et s'assurant de ne pas emmêler cette ligne autour de vous. Ça commence comme l'auto-atterrissage mais...
- 03** En arrivant à la barre, immédiatement commencer à enrouler la ligne de sécurité autour de la barre afin de sécuriser le kite en position désamorcée et éviter de s'emmêler avec durant le reste de la procédure. Une fois bien enroulée, il est possible de placer un des élastiques des bouts de la barre autour de cette ligne (ou faire une demi-clé avec) pour aider à la tenir en place en attendant de rouler les autres lignes par-dessus.
- 04** Il est maintenant sécuritaire d'enrouler les quatre lignes en même temps en utilisant la barre comme levier et en s'assurant que la seule ligne en tension reste la ligne de sécurité préalablement enroulée. Ceci faisant, s'approcher du kite en évitant d'avoir des lignes qui s'enroulent autour d'une des parties du corps.

ASTUCE :

Laisser 2 à 4 pieds de la ligne de sécurité non enroulée (dépendamment de la longueur du leash et du kite) facilitera la manipulation du kite plus tard.



- 05** Arrivé près du kite, s'assurer de sécuriser les quatre lignes maintenant enroulées autour de la barre pour qu'elles restent en place pendant les manœuvres suivantes. Garder la barre en main (ou l'accrocher à un endroit fixe sur le kite à l'aide du chicken loop) aide à minimiser les risques que les lignes se mêlent ou se déroulent au cours des prochaines manipulations.
- 06** Utiliser une bride au besoin pour s'approcher du kite et le tenir par le bord d'attaque. Si le kite a l'intrados vers l'eau, retourner intrados vers le ciel. Pour se faire, comme il est impossible de soulever le kite bien haut en étant en eau profonde, il faut se déplacer complètement vers un bout d'aile afin de se servir de la forme du kite. Immerger le bout d'aile choisi sous l'eau avec une main permet au reste du kite de se soulever un peu plus hors de l'eau. Avec l'autre main, il est maintenant facile de le pivoter autour du bout d'aile immergé.
- 07** Si le vent est encore présent (même très léger) et a un angle qui permet de positionner le kite vers la rive, il est possible d'utiliser son kite comme une voile pour retourner à la plage sans trop d'effort. Agripper la bride du côté de la plage et l'emmener du côté opposé en se déplaçant sur le bord d'attaque du kite jusqu'en bout d'aile afin de border la voile dans la direction de la plage. À noter qu'en présence de fortes vagues près de la plage, il est préférable de changer la technique avant d'arriver dans les vagues. Il est parfois possible (quoique moins efficace) d'utiliser cette technique même si le kite s'est déchiré ou le bord d'attaque est dégonflé. Si cela ne fonctionne pas, voir les prochaines options.





08 Si on se fait secourir par un bateau qui n'est pas encore arrivé, simplement s'asseoir dans le kite toujours gonflé en attendant. L'objectif est d'être ainsi plus visible et d'éviter l'épuisement.



09 Une fois le bateau de secours sur place ou juste avant d'arriver dans les vagues près du rivage, il est temps de dégonfler le bord d'attaque en s'assurant de garder les lattes gonflées (vérifier d'abord que toutes les valves des lattes sont bien fermées). Elles permettent au kite de flotter et de garder une forme solide. Il est donc plus facile de le manipuler que si le kite est complètement dégonflé.



10 Pendant que le kite dégonfle, plier le kite en deux (l'intrados à l'intérieur) et le rouler en commençant avec les oreilles ensemble et en allant vers le centre* afin de former un rouleau flottant le plus serré possible. Ne pas oublier de bien refermer la valve de dégonflage immédiatement afin d'éviter de laisser l'eau entrer dans le boudin! Il est possible d'utiliser votre leash ou harnais afin de sécuriser le kite dans cette position de rouleau. Attention! Ne dégonflez jamais votre kite sauf si vous êtes très près du rivage ou si vous avez un bateau à vos côtés, prêt à vous embarquer!



*Pour les kites disposant d'une valve de dégonflage sur l'oreille, l'enrouler en commençant par l'oreille opposée et en allant vers la valve.

3.6 SAUVETAGE AVEC EMBARCATION

Dans l'éventualité où vous avez l'opportunité de secourir ou d'être secouru à l'aide d'une embarcation, il est important de savoir comment le faire de façon sécuritaire afin d'éviter d'empirer la situation.



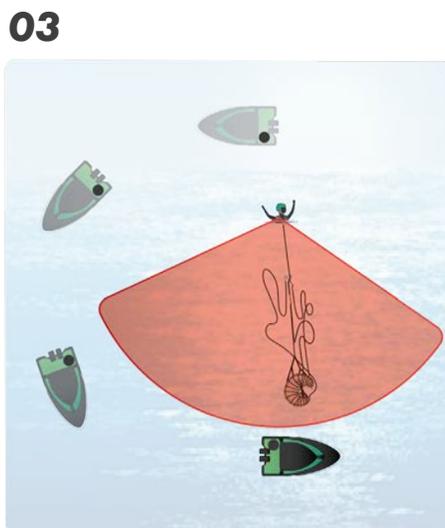
LES ÉTAPES :

01 Le bateau s'approche au vent du kiteur (pas trop proche, car le vent et les vagues peuvent pousser le bateau vers le kiteur) et s'informe de son état et du problème rencontré.

SI LE KITEUR A SEULEMENT UN PROBLÈME D'ÉQUIPEMENT ET QU'IL EST CONSCIENT ET EN MESURE DE LE FAIRE :

02 Il doit lâcher la barre et larguer le kite afin de procéder à l'enroulement des lignes comme en auto-sauvetage.

03 Une fois les lignes enroulées, le kite peut être dégonflé, plié en deux et roulé des bouts d'ailes jusqu'au centre (ou d'un bout d'aile à l'autre dépendamment où est positionné la valve de dégonflage) puis placé dans le bateau. Le kiteur peut ensuite embarquer dans le bateau.



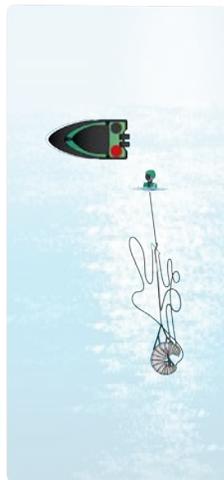
SI LE KITEUR EST INCONSCIENT OU DANS UN ÉTAT CRITIQUE :

- 02** La personne secourant doit déterminer le moyen le plus rapide et sécuritaire pour tous de cesser la traction exercée par le kite sur la victime (s'il y en a toujours).
- Utiliser le système de largage.
 - Laisser un assistant prendre le kite en charge à partir de la victime.
 - Conduire le bateau autour du kite afin de l'attraper et le dégonfler (attention aux lignes qui peuvent prendre dans le moteur).
- 03** Si un assistant est présent, il doit alerter les secours le plus tôt possible. Sans assistant, la priorité est de s'assurer que la victime est hors de danger supplémentaire (noyade) avant de prendre le temps d'alerter les secours (attendre d'avoir la victime à bord du bateau).
- 04** Récupérez la victime dans le bateau et procédez aux premiers soins et RCR en attendant les secours ou en la ramenant au bord pour y rejoindre les secours.

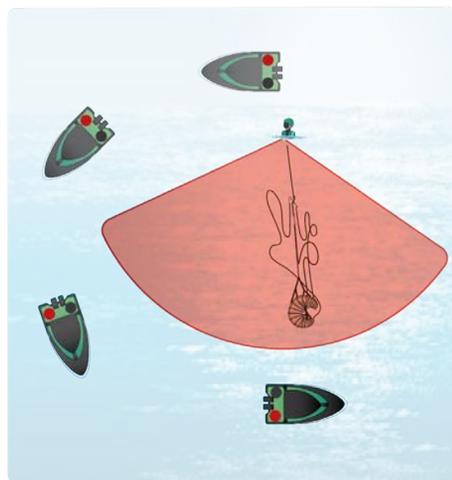
02



03



04



3.7 RÉCUPÉRATION D'UN RIDER EN EAU PROFONDE

Secourir une personne au large qui n'a plus (ou pas) de kite attaché à elle est un procédé relativement simple que n'importe quel pratiquant confirmé devrait être en mesure de faire.

LES ÉTAPES :

- 01** S'approcher de la personne en restant sous le vent et en gardant une distance sécuritaire afin d'évaluer la situation d'abord. Si la personne est dans un état de panique, il pourrait être dangereux de s'approcher avant que la personne ne se calme. Tenter de la rassurer et si possible, lui laisser prendre votre planche (sans vous mettre en danger) afin de lui donner quelque chose à quoi s'agripper. Cela pourrait contribuer à diminuer son stress.
- 02** Si la personne est suffisamment calme, s'approcher davantage afin qu'elle puisse agripper la poignée de votre harnais pour que vous puissiez la tracter avec vous. Spécifier à la personne qu'elle pourra lâcher à n'importe quel moment si elle a de la difficulté à tenir et que vous pouvez revenir.
- 03** Pointer la planche vers la plage avec la main avant et commencer un body drag le plus directement vers la plage, en gardant le kite stable dans cette direction.



4- CODE D'ÉTHIQUE DU KITEUR

Dans le but de promouvoir la pratique sécuritaire et harmonieuse du kite au Québec, le code d'éthique du kiteur regroupe différentes recommandations liées à la sécurité, l'attitude et l'environnement.

SÉCURITÉ POUR MOI ET CEUX QUI M'ENTOURENT

- Je connais et respecte la réglementation **SPÉCIFIQUE DES SITES**.
- Avant de pratiquer, **J'ÉVALUE** le site et je m'informe de ses particularités.
- Je connais et j'applique le code international des **RÈGLES DE NAVIGATION EN KITE**.
- J'évalue les **CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES** avant de pratiquer, et reste attentif à tout changement qui pourrait survenir.
- **JE M'ABSTIENS DE PRATIQUER** si je n'ai pas l'équipement requis pour les conditions.
- Je respecte **MES LIMITES** (mon niveau) et j'adopte une attitude sécuritaire pour tous.
- Je navigue toujours à une **DISTANCE SÉCURITAIRE** des autres kiteurs et des obstacles.
- Je conserve **UNE DISTANCE** d'un point d'accès sécuritaire qui correspond à ce que je suis en mesure de parcourir à la nage ou à pied.
- J'inspecte **L'ÉTAT DE MON MATÉRIEL** et mes connexions avant chaque décollage.
- Je **RAMASSE MON MATÉRIEL** lorsque je ne l'utilise pas.
- J'évite de pratiquer **SEUL**.
- Je porte une **VESTE DE FLOTTAISON** individuelle équipée d'un sifflet (**obligatoire**)*.
- Je porte mon **CASQUE** de protection.
- Mon harnais ou ma veste de flottaison est équipé d'**UN COUPE-LIGNE**.
- Ma **BARRE EST MUNIE** d'un système de largage rapide et d'un leash.
- Je connais et pratique périodiquement les méthodes de **SAUVETAGE AUTONOME**.
- Je ne pratique pas sous l'influence **D'ALCOOL OU DE DROGUES**.
- Lorsque possible, **J'ÉVITE DE PILOTER** mon kite en présence d'autres usagers dans la zone de chute.

* Guide de sécurité nautique de Transport Canada

ATTITUDE POUR LE RESPECT ET L'ÉPANOUISSEMENT DE TOUS

- Je facilite la **BONNE ENTENTE** entre les utilisateurs du site.
- Je **MONTRE L'EXEMPLE** et garde mon calme. Je respecte le bien d'autrui et je préviens les vols ou actes de vandalisme.
- Je suis **TOLÉRANT**, ouvert et accessible, spécialement face aux personnes moins expérimentées en kite.
- Je **REFUSE** toute forme de discrimination et violence (*physique ou psychologique*) sur les sites de pratiques.
- Avant de pratiquer sur un site privé, je m'assure d'obtenir **L'AUTORISATION** du propriétaire et, s'il y a lieu, d'assumer les droits d'accès.

ENVIRONNEMENT POUR LA NATURE ET LE RESPECT QU'ON LUI DOIT

- J'utilise les **STATIONNEMENTS** spécifiques des sites.
- J'utilise les **ACCÈS AUTORISÉS** pour me rendre aux sites.
- Je respecte la réglementation liée à l'**ÉROSION DES BERGES**, s'il y a lieu, ou à tout autre aspect de protection de la nature ;
- Je respecte les **ANIMAUX SAUVAGES** et m'abstiens de les nourrir.
- J'évite de naviguer sur les **ZONES PROTÉGÉES** associées à la protection de la faune.
- Je **LAVE MON ÉQUIPEMENT** avant de passer d'un plan d'eau à un autre.
- Je ramasse **MES DÉCHETS** avant de quitter et, s'il y a lieu, ceux des autres.



La fédération encourage ses membres à s'engager à répertorier tous les incidents/accidents non évités, propres à chaque site du Québec, afin d'aider à mieux cibler les causes et continuer d'améliorer son travail de prévention.

En cas d'accident, remplir le « Rapport d'accident» disponible à même votre « Espace membre » du site internet de la fédération www.federationkite.ca

Nous espérons que ce manuel va contribuer à rendre votre pratique encore plus sécuritaire. N'hésitez pas à partager ce que vous avez appris avec d'autres pratiquants qui ignorent peut-être certaines de ces choses. Ceci pourrait contribuer à éviter davantage d'accidents sur les sites de pratique du Québec (et d'ailleurs)!

AU NOM DE LA FQK, MERCI D'AVOIR À CŒUR ET DE FAIRE VOTRE PART POUR LA SÉCURITÉ DE NOTRE BEAU SPORT!

BON VENT!



