



**FEDERATION FRANCAISE DE VOL LIBRE**

# **REGLEMENT DES COMPETITIONS**

## **FFVL**

### **“KITE SURF”2001**

*Dossier réalisé en collaboration avec :*

*Stéphane Vieilledent, Marielle Lachaize, Yves Goueslain, Géraldine Perche, Christophe Hugoo, Nicolas Vienne, Christophe Ganty, Stéphane Bodou, François Cuizinaud, Jean-Michel Payot, Karine Legrand*

Annexe 1 : Interventions de sauvetage sur un kite surfer avec un bateau à moteur

Annexe 2 : Découpage des inter-régions et coordonnées des responsables

Annexe 3 : Calendrier des compétitions kitesurf comptant pour championnat de France

**4, rue de Suisse - 06000 NICE - Tél. 04.97.03.82.82 - Fax 04.97.03.82.83 - 3615 FFVL (2,21 F/m)**

**E-Mail : [ffvl@ffvl.fr](mailto:ffvl@ffvl.fr) Site Internet : [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)**



# 1 PRESENTATION

Dans le cadre des textes régissant le sport en France, la Fédération Française de Vol Libre a reçu habilitation ministérielle pour le cerf-volant le 24 juin 1996, pour promouvoir et organiser la pratique de cette discipline.

La Commission compétition cerf-volant de la Fédération Française de Vol Libre organise et coordonne les compétitions de cerf-volant sur le territoire français.

Afin d'aider les organisateurs de manifestations ou de compétitions de kite surf sur le territoire français, vous trouverez une proposition de règlement pour l'année 2001.

Dans ce cadre, le règlement qui suit, doit permettre l'organisation de compétitions dans les meilleures conditions de sécurité, d'organisation, de communication et de respect de l'esprit sportif.

Des modifications seront apportées pour 2002, à partir des expériences entreprises sur le territoire français.

Si vous avez des remarques constructives à proposer, rédigez les par écrit et adressez les par courrier à la FFVL à l'attention de la commission compétition cerf-volant.



## 2 Conditions administratives

### 2.1 HOMOLOGATION

Pour qu'une compétition soit reconnue comme manifestation FFVL et inscrite au calendrier officiel de la FFVL, il est nécessaire que son organisateur respecte les directives du présent règlement.

### 2.2 DEMARCHES ADMINISTRATIVES

- Faire acte de candidature auprès du secrétariat FFVL : 4 rue de Suisse 06000 Nice et du Président de la Commission des Compétitions (ou de la personne déléguée) pour les compétitions **Nationales** et **Régionales**.
- Demander à la FFVL une attestation d'assurance.
- Réunir les autorisations (préfecture, mairies, propriétaires des terrains,...)
- Se mettre en contact avec le président de la commission compétition cerf-volant pour définir la répartition des rôles entre la FFVL et l'organisateur et connaître le nom du coordinateur.
- Informer le président de la ligue FFVL dont dépend le lieu de la compétition.
- Informer les services de sécurité des risques et des contraintes d'intervention, liées au cerf-volant (cf. : annexe)

### 2.3 CONDITIONS D'INSCRIPTIONS DES COMPETITEURS

L'organisateur a la charge d'établir les modalités d'inscription (date limite d'inscription, nombre de participants, conditions d'annulation, frais d'inscription)

*Exemple* : Le dossier d'inscription peut contenir :

- nom, prénom, club d'appartenance, adresse, téléphone, numéro de licence, planning de compétition,
- inscrire à la compétition seuls les riders présentant leur licence FFVL,  
*Aucune participation de riders ne présentant pas cette licence FFVL, ne devra être acceptée, en application de la Loi de 1984 sur le sport. Le non-respect de cette règle entraîne la responsabilité de l'organisateur, y compris devant les Tribunaux.*
- Fiches de présentation compétiteur pour le commentateur ou médias
- Liste des hébergements et restaurations (Contacts et tarifs) possible pour le compétiteur.

Un coureur devra confirmer son inscription auprès de l'organisateur par courrier dès que possible et au minimum HUIT JOURS en renvoyant le dossier complet.

Le nombre d'inscrit est limité à 32 compétiteurs, l'ordre d'arrivée du courrier permettra la sélection des coureurs. Pour faire participer plus de coureurs à la compétition, une demande avec proposition de format de course et de jury devra être formulée au Responsable Inter-régional.

Les frais d'inscription sont fixés à 50 frs par jour.



## 3 Personnes requises

Afin de favoriser le bon déroulement d'une compétition, nous vous conseillons de nommer un Directeur d'épreuve, un Représentant de pilote, des Juges et au minimum un Responsable Sécurité.

### 3.1 DIRECTEUR D'ÉPREUVE

#### 3.1.1 Définition

**Le Directeur d'Epreuve de part ses choix et son attitude privilégiera le dialogue et l'écoute des compétiteurs dans le sens de l'amélioration permanente du règlement, il ne peut bien sûr pas participer à la compétition en tant que rider.**

#### 3.1.2 Prérogatives, fonctions

Le DE est le garant de la sécurité des riders et du public. A tout moment, il peut interrompre la compétition ou exclure un compétiteur pour des motifs de sécurité.

Il doit avoir pris connaissance des spécificités du (des) site(s).

Il doit connaître nominativement les compétiteurs présents sur l'eau lors de la compétition.

Il organise le briefing de l'épreuve et calcule le classement des riders.

Il définit les heures d'ouvertures et de fermetures de la compétition pour la journée.

Le DE peut organiser à tout moment lors d'une compétition, une réunion avec les personnes intervenant dans la compétition.

Le directeur d'épreuve peut être assisté dans les prises de décisions d'un représentant de l'organisation, du représentant des pilotes et des juges.

#### 3.1.3 Briefing du directeur d'épreuve

Au cours du briefing général, le DE doit informer les pilotes sur les points suivants :

- Esprit dans lequel se déroule la compétition.
- Météo, développement du temps
- Zones réservées aux compétiteurs et conditions de décollages
- Dangers, obstacles, etc.
- Règles de bienséance (Fair-play)
- Conditions de prise en charge du coureur par la sécurité sur l'eau (plus de prise en compte des notes, mais le coureur termine son heat) et l'entraide obligatoire en cas de danger
- Les modalités de proclamation des résultats (affichage, horaires, réclamations, ...)
- Le format de la manche
- Prochaine heure de briefing sur le décollage



### **3.2 REPRESENTANT DE PILOTE**

Le représentant des pilotes est élu par les pilotes participant à la compétition.  
Le représentant de pilote participera aux décisions concernant le choix des épreuves.  
Il peut alerter le DE de tous problèmes mettant en danger les pilotes ou le public.

### **3.3 LES JUGES**

#### **3.3.1 Composition du groupe des juges**

Le jugement des épreuves de free-style doit être opéré par des personnes non impliquées dans le milieu professionnel du kitesurf.  
Groupe de 3 juges minimums pour chaque manche.  
Deux juges doivent rester identiques durant le déroulement de l'épreuve.

#### **3.3.2 Prérogatives des juges**

Attribuer une notation à chaque sportif en regard des critères de jugement en suivant la grille de notation donnée par le responsable inter-régionale.

#### **3.3.3 Notation**

Les critères de notation doivent être indiqués sur chaque feuille de notation.  
Les notes attribuées sont confidentielles. Les grilles de notation sont fournies au directeur d'épreuve qui en effectue la moyenne pour attribuer le classement.

### **3.4 SERVICE DE SECURITE**

**DANS LE CADRE DE L'ORGANISATION D'UNE COMPETITION OUVERTE AU PUBLIC, TOUS LES MOYENS POUR ASSURER LA SECURITE DU PUBLIC ET DES COMPETITEURS DOIVENT ETRE MIS EN ŒUVRE.**

Au minimum un responsable de la sécurité doit être nommé par l'organisateur pour organiser et gérer la sécurité à terre et sur l'eau.

### **3.5 LE RIDER**

#### **3.5.1 Comportement du rider**

Tout compétiteur s'engage dans sa pratique à se conformer aux règles du jeu, respecter les décisions du DE et des juges, respecter adversaires et partenaires, refuser toute forme de violence et tricherie, être loyal et Fair-Play en toutes circonstances.

Tout compétiteur dont l'attitude verbale ou physique sera jugée par le Jury déloyal ou abusif sera éliminé de la compétition. Il pourra en outre encourir des sanctions de la FFVL pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive.

Le pilote qui vole à proximité d'un pilote en difficulté doit lui porter assistance ou avertir par tout moyen le DE.

Il appartient au rider de prendre le départ ou pas de la compétition en fonction de ses capacités physiques et mentales.



Aucun rider ne peut recevoir une aide **autre que pour sa sécurité** (redécollage de l'aile, perte de planche, ligne casée) dans la zone d'évolution de la compétition. Cependant un caddie est autorisé sans gêner les autres compétiteurs.

Si un bateau doit intervenir sur un rider, celui-ci se voit hors course pour la fin de son heat, mais il garde les points obtenus avant l'intervention.

### 3.5.2 Equipement du rider

Le Directeur d'épreuve peut interdire à tout pilote la participation à l'épreuve, s'il ne possède pas :

- Casque
- Equipement d'aide à la flottabilité
- Liaison de sécurité entre le cerf-volant et le pilote
- Tout compétiteur doit pouvoir se libérer entièrement et instantanément de la puissance de son aile de traction sans la perdre.
- Identification visuelle sous la forme de numéro ou de couleurs, des compétiteurs participants à l'épreuve est laissé à la discrétion de l'organisateur.
- Le rider s'engage à porter les lycras des sponsors de l'épreuve ainsi que les stiqueurs sur les planches si besoin).

### 3.5.3 Lest

L'utilisation du lest (eau ou sable) est interdite.



## 4 Conditions de Déroulement d'une Epreuve

### 4.1 PHILOSOPHIE

Les maîtres mots que nous voulons donner aux directeurs d'épreuves (aussi appelé directeurs de course) sont :

- Créativité, imagination
- Adaptation au site et aux conditions de vent et de vague
- Sécurité des sportifs et du public
- Développer l'esprit participatif des riders
- Favoriser le fair-play

### 4.2 TYPES D'EPREUVES

Le classement se fera sur des épreuves de FREESTYLE

### 4.3 CATEGORIES

- Coureur moins de 21 ans
- Coureur de plus de 21 ans
- Femme

L'organisateur peut ouvrir une autre catégorie et délivrer une récompense selon le critère de son choix.

### 4.4 TITRE DE CHAMPION OU CHAMPIONNE DE FRANCE

La FFVL décernera les titres de :

- Champion de France moins de 21 ans
- Champion de France plus de 21 ans
- Championne de France

### 4.5 CRITERES DE JUGEMENT AVEC UNE NOTE SUR 20

Les décimales peuvent être utilisées.

#### 4.5.1 Technique – 50%

1 meilleur saut

- Amplitude
- Réception
- Difficulté de la figure
- Combinaison de figures

#### 4.5.2 Artistique – 50%

- Style
- Transition
- Surf
- Diversité des sauts



#### 4.6 FORMAT DE MANCHE

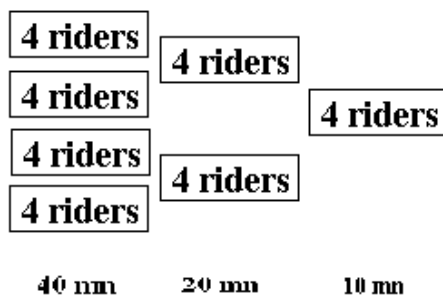
Le DE décide du format de chaque manche (voir points suivants 1 ou 2 ou 3) en s'entourant des conseils qu'il estime nécessaires, en fonction des conditions météorologiques, aérologiques et du niveau des riders.

Des formats différents peuvent être adoptés lors d'une épreuve.

##### 1) Pools éliminatoires de gagnants (heats de 10 mn mini, de 4 ou 8 riders) et/ou avec double éliminatoire si possible

L'évaluation se fait par comparaison.

##### 1 pool de 16 riders



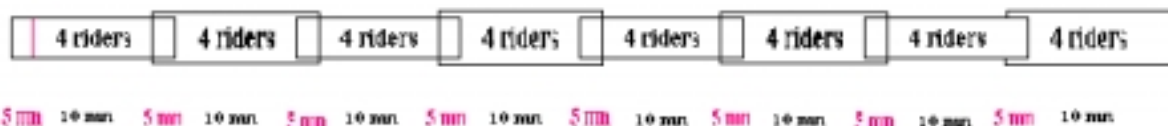
**Durée total des heats : 2 h 30**

Attention : Si les enchaînements des heats prennent 5 mn, il faudra rajouter 1 h.

##### 2) Succession ininterrompue de Heats (heats de 10 mn min, de 4 riders)

Les riders sont notés sur 20 indépendamment les uns des autres. Un classement sera établi en fonction de leur note obtenue lors de leur heat.

**8 heats de 10 mn et 5 mn de mise en oeuvre**



**Durée total des heats : 2 heures**

##### 3) 8 pools déterminant un gagnant par pool (heats de 10 mn mini, de 4 ou 8 riders)

L'évaluation se fait par comparaison.

Dans ces 8 premiers heats, un seul rider est sélectionné. Un classement pour les 8 riders sélectionnés seront établis selon le format 1.

Les riders éliminés au premier tour seront classés 9<sup>ème</sup>.

**Durée totale des heats : 1 h50 et 1h d'enchaînement**



#### **4.7 CLASSEMENT**

La note obtenue déterminera l'ordre de classement quel que soit le type de format.

- Le 1<sup>er</sup> : 1 point
- Le 2<sup>ème</sup> : 2 points
- Le 3<sup>ème</sup> : 3 points
- Etc.

Le classement général sera effectué sur le nombre de manches validées à l'exclusion de la moins favorable. Sauf si 2 manches seulement ont été courues auquel cas le classement sera établi sur ces deux manches. Une seule manche peut suffire pour valider une épreuve.

En cas d'égalité lors de l'établissement du classement général, le résultat de la dernière manche est prédominant.

Le tableau de classement par catégorie comprendra : nom, prénom, nom du club d'appartenance, nom de la région d'appartenance, adresse, tél., Email, point par manche.

Le même tableau devra être utilisé durant toute l'épreuve.

La sanction en cas de non respect des règles de bienséance ou de course sera de 20 % de pénalité sur la note obtenue lors du heat par le rider fautif, ou sur son prochain heat (exemple : le rider s'entraînant dans la zone de course pendant un autre heat), voir la disqualification si la faute est faite dans le but délibéré de nuire à un autre riders.

Le jugement est fait en arbitrage direct sans appel, par les juges et le DE.

#### **4.8 SELECTION POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE (DECOUPAGE DES INTER-REGIONS EN ANNEXE 1)**

*Issue des inter-régionales zone A, B, C, D, E :*

- Coureur homme : 5 meilleurs de chaque inter-région
- Coureur femme : 1<sup>ères</sup> meilleures de chaque inter-région

Le mode de sélection est à la discrétion du responsable inter-régionale.

##### **4.8.1 Issue du Kite Board Pro Tour**

- Coureur homme : 7 meilleurs riders français de la saison 2000
- Coureur femme : 3 meilleures compétitrices françaises de la saison 2000

*Issue des Dom-Tom:*

Des places pourront être attribuées

#### **4.9 AFFICHAGE DES RESULTATS**

L'organisateur doit prévoir et annoncer l'heure officielle des résultats et le lieu (en principe PC) de manière à ce que les pilotes puissent faire rectifier d'éventuelles erreurs.

Cet affichage doit être effectué le plus rapidement possible après chaque heat.

#### **4.10 LES RECOMPENSES**

Les éventuelles récompenses distribuées aux riders sont à l'initiative de l'organisateur.



## **5 Mise en place d'une Epreuve**

### **5.1 ZONE DE TECHNIQUE, ZONE DE DECOLLAGE ET ESPACE D'EVOLUTION (PLAN DE SITUATION)**

Le décollage est organisé en 2 zones : une zone de préparation technique et une zone de décollage où les riders entreront sur l'eau selon les instructions données par le DE.

Une zone de sécurité à terre entre le public et sous le vent de la zone de décollage est conseillée.

La zone d'évolution de la compétition doit être clairement définie lors du briefing.

Les juges doivent être isolés et face à cette zone d'évolution sur la terre.

### **5.2 ORGANISATION DES DECOLLAGES**

L'ordre et les modalités de décollage sont fixés à l'avance par le DE.

Un pilote peut se faire aider.

Le DE doit veiller à la sécurité des pilotes et du public. Il se réserve le droit d'arrêter les décollages à tout moment.

### **5.3 CONDITIONS DE VENT**

Les conditions minimums et maximums de vent doivent prendre en considération la sécurité des pilotes et du public, niveau des riders, les conditions de sécurité, la spécificité du site et les moyens d'intervention de sécurité de l'organisateur.

La validation d'un heat ou d'une manche est laissée à l'appréciation du DE



## 6 Conditions de Sécurité

### 6.1 L'ORGANISATEUR

L'organisateur est chargé d'organiser la sécurité sur terre et sur l'eau des compétiteurs et de l'ensemble des intervenants de la compétition.

Il doit avoir informé les organismes de secours susceptibles d'intervenir pendant la manifestation des risques et modalités d'intervention pour secourir un rider.

Il doit prévoir des bateaux ou jet ski permettant de ramener rapidement l'ensemble des compétiteurs se trouvant sur le plan d'eau, en cas de force majeure.

Le mode d'alerte des secours doit être connu de tous.

### 6.2 LE DIRECTEUR D'ÉPREUVE

Le Directeur d'épreuve a une responsabilité collective vis à vis de l'ensemble des pilotes qui volent durant l'épreuve.

Il a un rôle fondamental vis à vis de la sécurité des heats (prévention, anticipation, vigilance sur les comportements antisportifs,...)

Il doit connaître les zones d'évolution des épreuves qu'il met en place, les prévisions météorologiques, le mode d'alerte d'intervention des secours et les sites de replis.

Il doit posséder un moyen de communication entre l'organisateur, les secours et les pilotes (radios, téléphone, drapeau ou autres moyens qu'il jugera utile)

### 6.3 LE POINTAGE (DEPART-RETOUR)

Le pointage des pilotes est **systematique** et **obligatoire**, car le DE et le responsable de la sécurité doivent connaître le nombre et l'identité des compétiteurs évoluant sur l'eau.

### 6.4 CAS DE FORCE MAJEURE

Seul le DE peut annuler un heat en cours, en cas de force majeure. Dans ce cas, il doit informer les pilotes par tous moyens à sa convenance. Ces moyens auront dû être déterminés avant les épreuves et précisés lors du briefing (Couleur de drapeau spécifique + fumigènes ou autres).

*NOTA : si le DE est conduit, pour des raisons liées à la sécurité (augmentation du vent, arrivée d'un front d'orage) à demander à des riders de se poser, le heat est ipso facto annulé.*

### 6.5 LE BATEAU OU JET SKI

**Les bateaux ou jet ski doivent pouvoir ramener rapidement à terre l'ensemble des compétiteurs se trouvant sur le plan d'eau.**



## **6.6 EQUIPEMENT DES MOYENS DE SECOURS**

- Fonction de l'homologation du bateau ou jet ski
- Couteaux (coupe suspente)
- Personnes (si possible 2 personnes) ayant connaissance de la procédure de sautage d'un kite-surfer (Voir l'annexe)

## **6.7 REGLES DE BIENSEANCE LORS DE LA COMPETITION (CF. : EXTRAIT DU RIPAM)**

La vigilance, le contrôle de la vitesse et la maîtrise des manœuvres d'abordage du kitesurfeur dans la zone de compétition sont les conditions sine qua non pour le bon déroulement de la compétition.

### **6.7.1 Veille (vigilance)**

Tout rider doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

### **6.7.2 Vitesse de sécurité**

Tout rider doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité. Pour tous les riders :

- la visibilité ;
- la densité dans la zone de compétition et en dehors ;
- la capacité de manœuvre de son Board et de son cerf-volant et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
- l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation.

### **6.7.3 Manœuvre pour éviter les abordages**

Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage, doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout kitesurfeur qui l'observe visuellement. Une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois est à éviter.

Si le rider a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre kitesurfeur doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre kitesurfeur soit définitivement paré et clair.

Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un kitesurfeur doit réduire sa vitesse ou casser son erre en mettant au zénith le cerf-volant ou en battant en arrière au moyen de son cerf-volant.



#### **6.7.4 Règles de priorité (cf. : document ci-joint règle de la Fisly)**

A partir des observations au cours de l'année à venir, nous définirons des règles de priorité adaptées au kitesurf sur tous les supports de glisse (eau, terre, neige) afin de faciliter les transferts de compétence des compétiteurs.

Un kitesurfeur sous le vent d'un autre ou rattrapé ou au prés séré est prioritaire.

En cas de croisement, les deux kitesurfeurs doivent s'écarter par leur droite.

Le niveau de pratique des compétiteurs déterminera les règles à mettre en place.

## **7 Communication**

L'organisateur a entièrement à charge la communication de l'évènement.

Il peut demander l'aide des instances fédérales décentralisées (ligue et comité départementaux)

La FFVL inclura toute manifestation répondant au règlement ci-dessus dans son calendrier officiel.

Les dates et résultats seront publiés sur le site Internet FFVL.

L'utilisation des logos FFVL est autorisée si le règlement ci-dessus est accepté.

Un stand FFVL ou des bannières peut être mis à disposition de l'organisateur sur demande.

Les résultats sont à envoyer dans les meilleurs délais au responsable inter-régionale et au secrétariat FFVL – 4 rue de Suisse 06000 Nice

L'organisateur s'engage à envoyer ou à remettre à chaque compétiteur les résultats de chaque épreuve.



## 8 ANNEXE 1

### INTERVENTIONS DE SAUVETAGE SUR UN KITE SURFEUR AVEC UN BATEAU A MOTEUR

#### AVANT UNE ACTION DE SAUVETAGE

- Etre attentif aux variations de vent et au changement de conditions météorologiques
- Compter régulièrement le nombre de cerf-volant en l'air (Le cerf-volant, le casque et le gilet de sauvetage permettent de visualiser le kite surfeur)
- Observer régulièrement le comportement du kite surfeur
  - Fréquence de phase de repos l'aile au zénith augmente
  - Regarde régulièrement vers la berge ou sauveteur
  - Gestuelle saccadée ou imprécise (signes de fatigue)

#### CRITÈRES DE DÉCLENCHEMENT D'UNE INTERVENTION

- Obstacle sous le vent du pilote
- Difficultés majeures à revenir au point de départ
- Immobilisation de l'aile au zénith de façon prolongée
- Déclenchement des systèmes de sécurité (Largage du cerf-volant)

#### METHODES D'INTERVENTION

- Se positionner à coté du pilote (pas sur la trajectoire potentielle de la personne) face au vent sous le vent du pilote.
- Demander si le pilote peut enrôler ses lignes ou doit être rapatrié à terre
- Si le cerf-volant est au zénith, demander sur quel bord de fenêtre, il posera le cerf-volant (droite – gauche)
  - **Cerf-volant au zénith ou dans l'eau**
  - Aller se positionner en bord de fenêtre légèrement au vent
  - Prendre l'aile par le bord d'attaque
  - Retourner le Cerf-volant
  - Faire signe au pilote d'enrouler ses lignes (Le pilote enrôle ses lignes sur sa barre)
  - Dégonfler le bord d'attaque du cerf-volant
  - Remonter lentement sans présenter l'hélice aux lignes en décrivant un arc de cercle
  - Récupérer la barre, Récupérer le pilote
  - Décrocher le Leach et remonter la planche
  - Enrouler le cerf-volant pour réduire la prise au vent
- **Procédure d'urgence - Rapatriement du pilote et cerf-volant immobilisé dans l'eau**
- Se positionner à coté de la personne (pas sur la trajectoire potentielle de la personne) face au vent sous le vent du pilote
- Récupérer le pilote
- Décrocher le Leach et remonter la planche
- Laisser dériver la barre, les lignes et le cerf-volant dans l'eau
- Informer les autres riders de l'obstacle (corne de brume)
- Ramener le pilote à terre
- Retourner sur le matériel abandonné en veillant à ne pas présenter l'hélice aux lignes
- Récupérer le cerf-volant par le bord d'attaque
- Dégonfler le bord d'attaque du cerf-volant
- Enrouler le cerf-volant pour réduire la prise au vent
- Ramener les fils et la barre dans l'embarcation
- A terre, immobiliser avec un poids le cerf-volant (bord d'attaque vers le sol) pour le rendre inopérant.

## 9 ANNEXE 2

### DECOUPAGE DES INTER-REGIONS 2001



#### Responsable Inter-régionaux

<b>A VIENNE</b>	37 allée des 5 Bonniers Nicolas 59650 Villeneuve d'asq	06.81.36.76.09	nvienn@hotmai.com
<b>B PERCHE</b>	1 place de keridenvel Géraldine 56510 St Pierre de Quiberon	06.84.07.40.06	cotesauvage@infonie.fr
<b>C LACARRERE</b>	Fly Surf Club Bordeaux- 213 Bd Jean Pierre Alfred Daney 33300 Bordeaux	05.56.11.00.64	<a href="mailto:flysurfclubbordeaux@wanadoo.fr">flysurfclubbordeaux@wanadoo.fr</a>
<b>D BODOU</b>	155 av. St Maurice Stéphane 34250 Palavas les Flots	06.62.02.16.96	sbodou@libertysurf.fr
<b>E GANTY</b>	25 rue colonel Roux Christophe 05000 Gap	06.20.81.81.74	

#### Coordinateur Championnat de France

<b>HUGOO</b>	67 rue François Tixier Christophe 59240 Dunkerque	06.14.25.62.02 / 03.28.26.46.87 / 03.28.20.61.92	Christophehugoo@wanadoo.fr
--------------	---	--	----------------------------



## 10 ANNEXE 3

### CALENDRIER 2001 - COMPETITIONS KITESURF

28 et 29 avril	Championnat inter-régional zone A	Dunkerque	Cédric GROULET	Dunkerque Flysurfing club	06.71.00.51.03
23 et 24 juin	Championnat inter-régional zone A	Le Touquet	Nicolas VIENNE	Les Chars Latents	06.81.36.76.09
24 au 27 mai	Championnat inter-régional zone B	Quiberon	Géraldine PERCHE	Cote Sauvage	06.84.07.40.06
28 et 29 avril	Championnat inter-régional zone C	Hossegor	Emmanuel TAUB	Kiteland	06.08.71.45.00
09 et 10 juin	Championnat inter-régional zone C	Hourtin port	Jérôme BOUREAU	UCPA Hourtin	06.14.30.44.93
22 et 23 septembre	Championnat inter-régional zone C	Hourtin port	Jerome BOUREAU	UCPA Hourtin	06.14.30.44.93
13 et 14 octobre	Championnat inter-régional zone D	Port Camargue	Stéphane BODOU	UCPA Port-Camargue	04.67.68.27.39
14 au 16 septembre	Championnat inter-régional zone E	Savine le Lac	Christophe GANTY	Power Kite Haute Alpes	06.20.81.81.74
01 au 04 novembre	Championnat de France	Dunkerque	Christophe HUGOO	Dunkerque Flysurfing club	06.14.25.62.02. 03.28.26.46.87 03.28.20.61.92