



Kiteboat Contest 2024

En août 2020, des professionnels et pratiquants de kiteboat se sont rencontrés à Port la Forêt pour échanger autour de leur pratique (cf article de Voile Magazine ci-dessous).

De cette rencontre est née une association dont l'objectif principal est d'œuvrer à la démocratisation de ce sport.



L'association a ensuite organisé ou participé à l'organisation de différents événements :

- un contest à Port-La-Forêt (Finistère) avec le soutien local d'Armorkite les 25, 26 et 27 Juin 2021 ([vidéo](#)).
- un contest à Hyères (Var) avec l'association locale Catakite & Co les 8, 9 et 10 octobre 2021 ([vidéo](#)).
- des initiations à Hyères avec Catakite & Co les 10 et 11 juin 2023
- un contest à Oléron avec O'Také et le WOC les 6, 7 et 8 octobre 2023
- des initiations à Oléron avec O'Také les 1 et 2 Juin 2024 ([vidéo](#))

L'association souhaitait organiser un nouvel évènement à l'automne 2024 en Occitanie. Ne disposant pas encore de structure pouvant accueillir l'évènement, nous sommes à la recherche de partenaires.

1. Objectif de l'évènement

Cette rencontre des acteurs du kiteboat a pour objectif :

- de rassembler les différents acteurs du kiteboat (de la voile légère à l'habitable, en passant par le handikite),
- d'échanger et partager autour des expériences de chacun sur ce support pour faire progresser le matériel et la pratique,
- de montrer et proposer à l'essai les différents supports au public, aux professionnels et aux médias présents à l'évènement,
- de démocratiser cette pratique et de la rendre plus visible.

Différentes activités seront proposées lors de l'évènement :

- présentations des supports à terre,
- navigation libre ou sur parcours d'entraînement,
- échange de supports ou d'équipiers à terre, ou sur l'eau à partir d'un bateau sécurité,
- challenge sportif hors compétition :
 - petites régates avec départ,
 - run de vitesse chronométré,
 - top speed GPS,
 - parcours raid ou longue distance.
- accueil du public/presse avec présentation de l'association IKIFF et des différents acteurs et partenaires (conférence ou table ronde).

2. Acteurs de l'évènement

a. Organisation

L'évènement est organisé en partenariat entre l'association International Kiteboating Federation France dite IKIFF (<http://kiteboat.org/> RNA W792009168) et la structure d'accueil sur le site de l'évènement.

La promotion nationale de l'évènement est organisée par IKIFF.

b. Public visé

Cet évènement s'adresse par ordre de priorité :

- aux acteurs du kiteboat, amateurs ou professionnels souhaitant présenter leurs activités en lien avec le kiteboat,
- aux professionnels du nautisme (entreprise, association, pôle de formation),
- aux accompagnateurs des participants,
- aux pratiquants de voile et kitesurf,
- au public de la région en tant que spectateurs.

Le nombre de places pourra être limité.

Voici quelques exemples de structures potentiellement intéressées (liste non-exhaustive) :

- Beyond the sea
- Armorkite
- Syroco
- Fil d'air
- SP80
- Catakite&co
- Kite Tender
- Innov'kiteboat
- Oceankite projects

Des participant.e.s de toute la France sont attendu.e.s, peut-être quelques étranger.e.s.

La plupart des participants seront des adultes, peut-être quelques mineurs accompagnés.

S'il y a des participants handikite, l'accueil des personnes en situation de handicap sera à envisager.

Les skippers et équipiers seront licenciés pratiquant FFV ou FFVL ou justifieront d'une assurance responsabilité civile kite et d'un certificat médical hors compétition.

Des passagers non inscrits pourront embarquer dans le cadre d'une licence FFVL avec emport de passager, ou en tant que baptême «journée porte ouverte» dans le cadre de la licence FFV.

3. Site

Les supports étant assez hétéroclites, le site idéal devra permettre de les accueillir tous ensembles :

- Zone de navigation abritée ou zone de repli,
- Zone de décollage/atterrissage à terre (zone dégagée avec vent régulier),
- Zone de mise à l'eau abritée des vagues (idéalement plage et mise à l'eau),
- Site pouvant être ouvert au public avec vue sur le plan d'eau,
- Parking à proximité de la mise à l'eau pour le matériel nautique,
- Zone de stockage des bateaux à terre,
- Zone de mouillage ou proximité d'un port,
- Parking voitures et remorques.

Les navigants auront la possibilité d'utiliser des douches et des vestiaires.

Un espace camping ou zone pour les camions aménagés serait appréciable.

4. Logistique

Entre 5 et 10 kiteboats sont prévus pour l'événement avec éventuellement quelques bateaux accompagnateurs. La conformité à la réglementation des bateaux sera demandée aux participants.

Il n'y a pas de nécessité d'entraver la navigation et pas nécessairement besoin de faire une déclaration de manifestation nautique. Si toutefois le besoin s'en faisait ressentir, la structure d'accueil serait l'organisateur officiel de la manifestation nautique.

L'évènement étant hors-compétition il n'y aura pas d'avis de course.

Des embarcations d'encadrement sont à prévoir pour la sécurité :

- 2 bateaux (type zodiac) : 1 bateau de sécurité pour 5 bateaux

Nous envisageons des frais d'inscription (hors repas et hébergement) de l'ordre de 25€ par jour/participant.

Une trentaines de personnes devraient être présentes pour le week-end et auront, pour la plupart, également besoin de gîtes et de couverts.

Des pré-inscriptions se feront en ligne et seront fermées 1 semaine avant l'évènement.

5. Durée et date de l'évènement

L'évènement est prévu pour se dérouler du vendredi midi 4 au dimanche 6 octobre 2024.

6. Contacts

Si vous souhaitez accueillir cet évènement encore unique au monde, ou soutenir son organisation, n'hésitez pas à nous contacter :

<p>Baptiste LABAT</p> <p>Président IKIFF</p> <p>info@kiteboat.org</p> <p>baptiste.labat@gmail.com</p> <p>+33 6 50 98 31 27</p>	<p>Maxime DENOIX</p> <p>Responsable communication</p> <p>max.denoix@armorkite.fr</p> <p>+33 6 83 82 45 93</p>
---	--

MAG

KITEBOATS

Une voi.l.e à explorer !

Sur un voilier, qui a dit que la voile devait tenir sur un mât ? Les kiteboats s'affranchissent des lois de la plaisance et offrent un énorme potentiel, reste à défricher la voie.

Texte : Damien Bidaine. Photos : Paquerette Warnebrocq et l'auteur.

C'EST UNE PREMIERE mondiale !

La réunion sur un même spot de tous les acteurs du kiteboating ou presque. Notons tous de suite l'absence – excusée – du Kitefinder que nous avons essayé en 2017 et parlons des présents. Le premier d'entre eux, et organisateur de l'événement, est Marc Denoix, concepteur, constructeur et promoteur de l'AK650, premier bateau habitable conçu de A à X pour être aérotracté. C'est le terme. Car si la pratique du kitesurf est bien entrée dans les mœurs, remisant au musée nombre de planches de windsurf, celle du kiteboat est encore le fait d'originaux, de testeurs, de passionnés qui n'hésitent pas à défricher un domaine d'application quasi vierge. Il y a bien eu Anne Quéméré, la pionnière, détentrice de la première traversée de l'Atlantique Nord en kiteboat (2006, 55 jours) puis du Pacifique (2011, 78 jours), mais depuis, les ailes ont encore progressé sans que personne ne relève son défi. Pourtant, l'idée est séduisante, voyez plutôt : plus de quille, plus de lest, plus de mât, plus de gîte – un kiteboat navigue à plat –, plus d'accastillage et donc un plan de pont ressemblant à une page blanche... Le champ des possibles est largement ouvert. C'est le sens de la réflexion des autres participants de ce week-end kiteboat dont Stéphane Bianco (entre autres choses cerf-voliste), les dynamiques bénévoles de Catakite venus d'Hyères, Baptiste Labat (ingénieur RKD) qui travaille à l'autopilote des ailes de traction ou de son collègue Xavier Labaune (Aïreaz) qui a tout expérimenté dans le vol à voile, du parapente au kiteboarding et qui naviguait, lui aussi, pour la première fois sur un kiteboat, mais avec la maîtrise du sujet en plus ! Vous l'aurez compris, en répondant

à l'invitation de ses connaissances sur la plage de Kerleven à Port-la-Forêt, je suis tombé dans un bouillon culture kite à vous donner le torticolis ! Une immersion totale dans une fenêtre de vent où mon carnet de notes a vite dû trouver la bonne incidence pour réussir à prendre un peu de hauteur sur le débat de spécialistes qui s'est tenu. Au début, à les écouter et à les regarder, je suis un peu perdu et sceptique, j'observe évidemment la rapidité de mise en œuvre des bateaux. Pas de grément à dresser, juste une coque à glosser

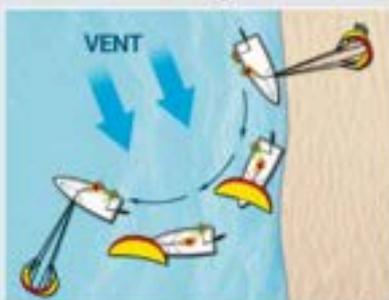


Ce Niroa était le plus expérimental des kiteboats. Observez le touc jaune qui fait le tour du trampoline : il contrôle les deux safrans !



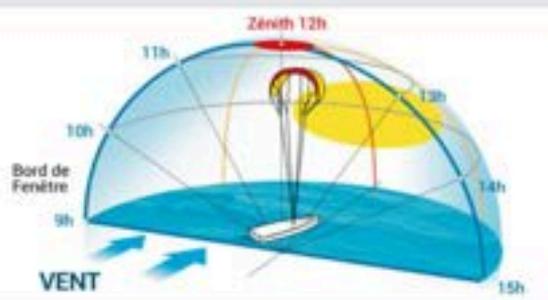
« Avec une voile propulsive à 24 m en bout de ligne, gare au torticolis à la fin du week-end ! »

Le kiteboat pour les nuls



Une bonne maîtrise du maniement d'une aile de kites est indispensable. C'est la base : en kiteboat, oubliez tout votre savoir de voiliers, vous voilà kitez ! Commencez par choisir la bonne taille de voile, de 4 à 25 m² de surface efficace, ce qui correspond non pas à la surface

développée de la voile qui est naturellement en C mais à la surface entre les deux « oreilles » (1). Connectez les lignes et gonflez la voile si c'est une voile boudin (recommandé). Pour l'envoyer, il faut que le bateau soit à l'arrêt : posé sur la plage ou freiné par une ancre flottante. La voile



lancée en bord de fenêtre monte au zénith. Il faut alors avoir en tête la fenêtre de vent dans laquelle évolue la voile. Carré-de-cercle au-dessus du pilote (le bord de fenêtre) est la zone où la voile est la moins puissante. Plus la voile s'en éloigne, plus elle gagne en puissance et donc en traction.



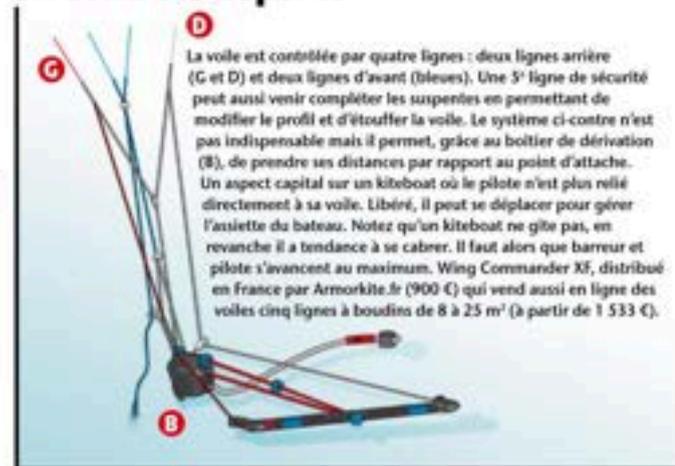
Le kiteboat, ça pulse ! Plus léger, plus rapide, plus stable qu'un voilier traditionnel à une ou deux coques.

dans l'eau, une ou deux dérives, un safran et un petit sac à voile à jeter à bord... Rien à voir avec ce couple très occupé sur la cale autour d'un Open 5.7 et qui ne la quittera que bien après nous tous. Pour cette première session en fin d'après-midi, seuls Baptiste et Lucas vont se mettre à l'eau à bord de leur Nacra 5.8 qu'ils me disent avoir « bricolé en une soirée » pour recevoir une aile de kite. Le vent souffle fort, 20-25 nœuds. Rien de fou pour deux pros du vol à voile. D'ailleurs, leur Nacra est ici dans une version assagie. Baptiste avait un temps échangé les deux dérives sabres contre des foils en alu imaginés pour les Laser et adaptés par Trévor Jack, un Australien reconnu dans le milieu. Ça volait haut et vite ! Pour s'élever, une aile a besoin d'un minimum de vent (3-4 nœuds) après elle créera son propre vent apparent, en revanche « la limite haute ne relève que du courage du pilote ». À bon entendeur... Avant qu'ils ne partent de la plage, un coup d'œil rapide sur le trampoline de leur Nacra m'interpelle : qu'est-ce donc que ce bout jaune qui ceinture le trampoline ? « C'est notre barre ! Tu vas voir c'est très pratique, car on se place le plus en avant possible pour maintenir l'assiette » ? Mais où tire l'aile ? « Le point de tire bouge d'un bord à l'autre sur ce mince cordage en Dyneema, il n'est pas fixe, il reste libre. En fait, on navigue avec une légère contre-gîte ». Je l'observerai le lendemain sur l'autre côté de ce rassemblement comme sur les monocoques 445 ou AK650 : le point de tire glisse sous le vent en ayant tendance à soulever la coque

qui, avec un gréement classique, aurait plutôt tendance à s'enfoncer ! En effet, tout est à réapprendre. Et à les voir quitter la plage pleine balle, je me dis que finalement y'a un truc... Mais au fait, du barreur ou du pilote, qui est le chef de bord ? Les deux mon capitaine ! Comme en voile légère, les équipiers doivent œuvrer de concert et être parfaitement synchrones. Disons que tandis que le pilote a la tête en l'air – enfin le regard –, le barreur

garde un œil sur le plan d'eau et le cap. C'est quand même le pilote qui envoie les empannages. Ah oui : en kite on ne vire pas bout au vent. C'est évidemment possible, mais moins rapide, moins évident, et il faut bien faire attention à ce que la voile ne tire pas en arrière... D'une façon générale, on envoie le virement ou l'empannage très rapidement. Du coup, pour faire une pause, pas de mise à la cape : la technique consiste à laisser la voile

Un contrôle déporté





monter au zénith au-dessus de soi. Là-haut elle gagne en stabilité et ne tracte plus. Sans rentrer dans la subtilité du pilotage, disons qu'il faut comprendre que la voile vole et s'exprime dans une fenêtre de vent en forme de quart de sphère placé sous le vent du pilote (voir ci-contre). Le bord de fenêtre gradué de 9 h à 15 h en passant par le zénith (12 h) est toujours au-dessus du pilote. C'est la zone de moindre puissance et de stabilité de l'aile. Pour être tracté, il faut schématiquement que l'aile tombe sous le vent. Attention, ça ne veut pas dire que le kiteboat est condamné à descendre le lit du vent.

DES PERFORMANCES TRES INTERESSANTES

Avec un plan antidérive (indispensable), on peut même remonter jusqu'à 35° du vent, mais là c'est une affaire de pratique ! En tant que néophyte j'en suis loin et je me contente dans un premier temps de tenir la barre de ces kiteboats avant de m'essayer au maniement de l'aile. C'est assez déstabilisant, le lofe trop alors qu'il faut apprendre à jouer avec la voile. Abaisser pour prendre de la vitesse puis lofer doucement quand la voile a acquis toute sa puissance à 45° du plan d'eau. Si le vent est un peu faible comme ce sera le cas le jour 2 de ce week-end, la coordination avec le pilote est d'autant plus primordiale. C'est une danse qui ne doit souffrir aucun faux pas : le pilote joue aux montagnes russes avec sa voile,

UNE AILE + UN DERIVEUR = UN KITEBOAT !



Que faire de votre vieux dériveur qui se désespère au fond du jardin ? Un kiteboat évidemment ! C'était le cas avec ce 445 (concurrent du 420) équipé d'une barre déportée (voir ci-contre) sur laquelle se connecte n'importe quelle aile. Le point de fixation autour de la dérive est à peine renforcé et c'est parti ! Une approche ultra-light du kite boat avec des contraintes réduites et des glisses garanties. Prix : à partir de 1 300 €.

CATAKITE, LE VOL LIBRE POUR LES HANDI



Jeff Fauchier, président de la Commission handicap de la Fédération française de vol libre est à l'origine de la transformation de ce Hobie Cat Max pour recevoir une aile de kite et des handicapés. Un trampo' rigide sécurisant, une barre en inox pour amarrer l'aile, un bateau, un hors-bord. Un peu lourd, mais très ludique pour que tous puissent pratiquer le vol libre ! catakiteandco.fr

AK-650, LE PREMIER KITEBOAT DE SERIE



Dessiné pour Armo Kite par Etienne Bertrand, il a deux ans de mise au point derrière lui. Tout à bord, est optimisé pour la traction de l'aile : point de tir, dérive asymétrique, etc. A tel point que le projet, contrarié par la Covid, était de le concurrencer en régates à des voiliers classiques. Et ce bateau pensé pour le rallye côtier a toutes ses chances. www.armokite.fr
Longueur : 6,50 m. Largeur : 2,20 m. Prix : 36 000 € (sans l'aile).



Toute l'équipe de kiteurs pour un briefing festif à bord de Cap au Vin.

créant son propre vent apparent générant puissance et traction tandis que le barreur doit trouver le cap juste pour déjauger et faire son cap ! Il est alors jouissif alors de voir comment les forces se conjuguent sans s'opposer : plus de rappel nécessaires, on reste sagement à plat. C'est comme un long surf qui s'ensuit, le bateau glisse, tout simplement. Enfin, simplement c'est vite dit, car si on ne risque ni le dessilage ni l'arrêt buffet, que celui qui n'a jamais fait tomber son aile me jette le premier seau d'eau ! C'est d'ailleurs un moindre mal et gare à ne pas emmêler ou casser ses lignes, car alors on se retrouve avec un bateau sans moyen de propulsion.

LES KITEBOATS PRETS A REINVENTER LA VOILE

À ce petit jeu, le Catalkite pensé pour initier des handicapés et l'AK650 imaginés comme un vrai baroudeur, tous deux motorisés, sortent leur épingle du jeu. Notons que tous les autres ont une pagaie ou une godille à bord, logique sur ces coques très légères. Même l'AK650, avec son fort volume habitable, ne déplace que 250 kg. Comprenez : en l'absence de mâts, les contraintes structurelles sont très faibles et les échantonnages à l'avenir. Il est désormais temps de débriefer ce petit week-end avec la question cruciale : à qui s'adressent les kiteboats et pour quel usage ? Plus simple à mettre en œuvre qu'un voilier, plus léger, plus rapide, mais plus expérimental aussi malgré tout. « Nous avons 3 000 ans de retard sur le voilier », dit l'un. Faux, réplique l'autre : « Les Polynésiens s'aidaient d'un cerf-volant ! ». Nouveau débat passionnant, autour d'un aéro sur le vieux gréement Cap au Vin (capauvin.com) venu mouiller son ancre devant Beg Meil. Le ressort du débat que le kiteboat peut être

une véritable opportunité pour faire revivre un vieux dériveur. Une solution éprouvée grâce notamment à la Commandering XF (encadré) qui permet de déporter la barre de contrôle de l'aile. La seconde évidence concerne les performances d'un kiteboat avec une marge de progression énorme pour peu que skipper et architectes se penchent sur le problème. Et ça commence à prendre, notamment du côté des ministres toujours à la recherche d'innovations... Affaire à suivre. Enfin, si le raid et la course sont à la portée de l'AK 650 ou du futur mini de Gildas Mahé (encadré), tous rêvent d'un voilier habitable hauturier. Marque pour cela un autopilote d'aile performant. Ceux existant ne sont pas

encore tout à fait au point. Il existe bien des ailes de traction autostables mais de faible puissance, permettant seulement de progresser à une poignée de nœuds. Le sujet est ouvert, en attendant, certains n'hésitent pas à se lancer dans la construction de kiteboats de grande taille. C'était le cas de Bertrand Barreau, outsider de notre week-end venu sans embarcation, mais avec des photos de son monocoque de 10,50 m, construction amateur, bientôt doté d'une aile Armorkite. En conclusion, ce tout premier rassemblement de kiteboats m'a donné le virus : promis je me mets au kite et dans la foulée, je m'inscris à l'association des kiteboats puisque voilà, c'est fait, ils l'ont créée ! ■

Et bientôt un mini-kite 650 !

Gildas Mahé y croit. « J'ai essayé l'Armorkite en baie de Port-la-Forêt avec 23 nœuds avec des pointes à 19 ! Même les IMOCA à l'entraînement nous jetaient des regards ». Du coup, ce coureur dans l'âme compte bien équiper son mini 650 – un plan Rolland – d'une aile de kite. « Un mini-kite c'est 300 kg de plomb en moins, pas de trainée hydrodynamique ni aérodynamique, pas d'accastillage ou si peu. Honnêtement, je ne vois pas comment ça peut aller moins vite qu'un mini classique ! » La marge



de progression est énorme mais pour quel usage ? » Armor Kite est selon moi dans la bonne veine : le loisir performant et sécurisant. Avec mon mini j'imagine des traversées de la Manche et de la Méditerranée, en mode performance ou en mode raid. On peut bien sûr faire la même chose en kitesurf, mais le bateau apporte un gain de sécurité : un moteur, une coque insubmersible, un aérif tout simplement. « Évidemment, il va falloir travailler car les forces, les contraintes ne sont plus les mêmes. Moi, je m'interroge encore sur les appendices : une, deux dérives ou bien des huils ? Il faut tout repenser !