

GLASSY



VOL^o4



Le réseau des écoles de kite & wing



1 WIMKITE PROSHOP

62930 WINREUX **WING**
06 81 76 82 05 | www.wimkite.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

2 KITE R PROSHOP

14810 MERVILLE FRANCEVILLE PLAGE **WING**
06 87 12 34 51 | www.kite-r.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

3 PNH PÔLE NAUTIQUE HAGUE

50460 URVILLE NACQUEVILLE **WING**
02 33 03 30 52 | www.polenautiquahague.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

4 EVORIDE

35400 ST MALO **WING**
06 88 46 72 78 | contact@evoride.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

5 100% KITESURF

29880 PLOUGUERNEAU **WING**
06 33 44 02 55 | www.kitesurfnotogre.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

6 ONE LAUCH KITEBOARDING

56340 CARNAC
06 44 78 36 81 | www.onelauchkiteboarding.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

7 PLAISIR KITE

44410 PONT NAHE - ASSÉRAIC **WING**
06 50 49 39 22 | www.plaisirkite.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

8 LINE UP

44600 ST NAZAIRE
07 83 89 57 22 | www.ecolelineup.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

9 H2 AIR

44250 ST BREVIN **WING**
06 36 91 72 91 | www.h2air-kiteschool.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

10 GLISSE ACADEMY

44250 ST BREVIN **WING**
06 08 63 34 63 | www.glisse-academy.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

11 FROMENTINE KITE

85550 FROMENTINE **WING**
06 61 80 54 85 | www.fromentinekite.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

12 ILE DE RE KITESURF

17940 RIVEDOUX PLAGE **WING**
06 77 09 10 45 | www.ilederekitesurf.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

13 LACANAU KITE CENTER

33680 LACANAU **WING**
06 08 34 59 07 | www.kitecenter.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

14 SUD LANDES KITE & WING

40510 SEIGNOSSE **WING**
06 58 01 35 02 | www.sudlandeskite.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

15 KITE FAMILY

34300 LE GRAU D'AGDE **WING**
06 04 65 09 18 | www.ecolekitefamily.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

16 FIL D'AIR

34140 MEZE **WING**
06 10 25 22 58 | www.fil dair.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

17 TIKI KITECENTER PROSHOP

34110 FRONTIGNAN PLAGE **WING**
06 19 14 87 90 | www.tiki-center.com/kitesurf
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

18 JAWAI

13700 MARIGNANE **WING**
06 58 01 35 02 | www.jawaikiteschool.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

19 KITE ALMANNARE

83400 HYERRES **WING**
06 48 86 31 72 | www.ecole-kite-almannare.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

20 MF KITE PROSHOP

83400 HYERRES **WING**
06 07 02 76 13 | www.mfkite.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

21 KITE & WING EVASION

83400 HYERRES **WING**
06 47 87 63 99
www.kite-wing-evasion-olmonens.fr
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

22 ALTITUDE KITE

05200 CROT **WING**
04 13 38 34 22 | www.altitude-kite.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

Guadeloupe

1 JUST' IN KITE

97180 SAINT ANNE **WING**
06 90 98 59 27 | www.justinkitesurf.com
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

Nouvelle Calédonie

1 VAKARM KITESCHOOL

98800 NOUMEA
744 633 | www.ecolekitenoumea.nc
☎️ 📧 📺 📶 🚗 🚚 🛠️

LÉGENDE

- ÉCOLE KITE SURF
- ÉCOLE PROSHOP
- WING ÉCOLE WING FOIL
- 🚢 BATEAU
- 📻 RADIO
- 🚿 DOUCHE
- 🌊 EAUX PEU PROFONDES
- 🌊 EAUX PROFONDES
- 🏄 FOIL
- ❄️ SNOWKITE
- 🌍 TERRE
- 🗺️ ITINÉRIANT
- 🗣️ ENGLISH SPOKEN
- 🗣️ PARLER ITALIANO
- 🗣️ HABLA ESPAÑOL



REPARATIONS, BLADES ET ACCESSOIRES DE KITE

★★★★★

© Nikita Bogarov

Viv ansanm

Dans les rues de Port-au-Prince, les gangs ont arrêté de se faire la guerre pour se liguier contre la population et ce qu'il reste d'état haïtien. Ils appellent ça le « *viv ansanm* », étrange conception du *vivre ensemble* qui serait drôle, si elle n'était pas si tragique. Ce concept est malmené avec plus ou moins d'intensité à peu près partout dans le monde, du levant au ponant.

La défense de l'intérêt général devrait toujours dicter une décision publique, elle n'a pourtant plus rien d'une évidence, même au sein des plus vieilles démocraties. Outre le naufrage yankee, on voit aussi chez nous des élus se proclamant du peuple agir contre lui, en réfutant la science. Regardez donc qui vote à l'assemblée contre le nutriscore, les panneaux solaires sur les parkings, les ZFE, la redistribution, la protection des espaces naturels, mais soutient en revanche les pesticides dangereux, les polluants éternels ou les mégabassines.

De nombreux spots ferment aujourd'hui, souvent par méconnaissance ou peur de nos activités, mais aussi, comme à Ingril, parce que certains intérêts sont privilégiés au détriment de tous les autres. Les rideurs, qui ont pourtant consenti à de nombreuses concessions, afin de partager l'espace et « *viv ansanm* » sont en passe d'en être bannis. On comprend que cela soit insupportable lorsque c'est le fruit de copinages ou du lobbying. Bien des riders se font aussi une spécialité de ne s'intéresser qu'à leur petite personne, alors beaucoup de gestionnaires nous décrivent comme une addition de consommateurs et non comme une vraie communauté. Peu d'entre nous envisagent de se consacrer à un conseil municipal, au risque de rater des sessions, alors que les retraités ou les pêcheurs, y sont, eux. Face à ceux que la glisse dérange, nous sommes seuls, alors commençons par être tous irréprochables cet été : « *en vacances j'oublie PAS tout* ». Glassy ira faire un saut juste à côté, au nord de l'Espagne, pour profiter de l'éclipse totale et des vagues... mais sans faire trop de vagues. Et vous ?

vincent chanderot
redacteur en chef

Photo : Nicolas Lefaudeaux. En une : Lukas K Stiller



HELMET RANGE

Protection Without Restriction



X-OVER



Need For Speed



NORM EN1385
NORM EN1077B



PROWIP 2.0



Ready For Racing



NORM EN1385
NORM SAILING PROTOCOL



WIPPER 2.0



Search For Freedom



NORM EN1385



WIFLEX PRO



Unleash The Performance



NORM EN1385



GLASSY VOL.4



BALZ MÜLLER

Notre idole était à la première coupe du monde de parawing et au défi, il nous raconte tout !



AXEL GÉRARD

Notre pote vice-champion du Monde Surf/Freestyle est aussi un des meilleurs dans les vagues. Cette polyvalence à très haut niveau mérite bien son interview dans Glassy.



ALAN FEDIT

Notre bro waterman, pro-rider, développeur et coach nous explique les débuts de la parawing en compète.



PIERRE REMY

Notre voisin, champion du Monde de parapente de distance nous livre toutes les clés de la course trans-pyrénéenne sans nous faire suer.



AXEL REESE

Notre camarade copywriter vit sa meilleure vie de rider allemand, toujours fourré en Egypte ou au Brésil à siroter des caipirinhas avec les pros.



CHRIGEL MAURER

Notre gourou, 8x vainqueur de la X-Alps et 3x sur la X-Pyr, répond à nos questions sur cette course folle.



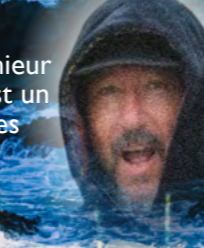
VAÏNA PICOT

Notre amie championne d'Europe et vice-championne du Monde s'est collée une rédac pour nous. Sujet : sa navigation monstre autour de la Guadeloupe.



FINN FLÜGEL

Notre petit rider allemand est devenu grand... et champion du Monde de kite freestyle. Il nous livre 2-3 petits secrets.



GURVAL LEGO

Notre poteau du Glassy crew, ingénieur de formation, designer de métier est un bidouilleur compulsif qui fabrique ses propres foils depuis des siècles.



CHARLES QUEGUINER

Notre pilier de comptoir du Glassy crew est ingénieur, développeur et bien sûr excellent rider, comme ne le prouvent pas ses résultats à Gruissan.



VINCENT CHANDEROT

Notre rédacteur en chef, inspecteur des travaux finis et à faire, vous a cuisiné tout ce Glassy.

| | |
|-----|---|
| 04 | EDITO |
| 10 | COURRIER DU LECTEUR |
| 14 | RADAR |
| 18 | PARAWING - L'ERE DE LA COMPETITION |
| 26 | COMPETE - MON DEFI PARAWING |
| 32 | MATOS DE QUALITE - LES FOILS |
| 46 | SPOTS - RIDER L'ECLIPSE TOTALE EN ESPAGNE |
| 52 | AVENTURE - VAÏNA PICOT GRAN GWADA TOUR |
| 64 | TRICKS - WINGFOIL KAMASUTRA |
| 72 | RENCONTRE - AXEL GERARD |
| 84 | ABC - DEUX-TROIS CHOSES SUR FINN FLÜGEL |
| 88 | PARAPENTE - LA X-PYR |
| 102 | PARCOURSUP - MARKETING - COPYWRITING |
| 104 | PORTFOLIO - DEFIS KITE & WING |

Mais aussi : Benjamin Gaudry, Romain Larripa, Anne Rostain, Bruno Sroka, Alexis Maréchal, Damien Chaboud, Etienne Geoffroy, Henrik Pagel, Benoit Gomez, Thomas Proust, Tom Pansard, Aljaz Valic, Arthur Mathieu, Beat Stefan, Sam Décolle-minette,

The Duotone Foil Assist

Prone / Downwind / Cruising



Foil Assist Cruise
Mast AL

Foil Assist
Mast D/LAB

Foil Assist
Mast AL



Vous avez des questions ? Nous avons peut-être une réponse !

glassy@etik.com



Lolo d'Oléron : Salut Vincent, bravo, très courageux et complets tes articles du Vol.2 sur l'aspect écologique de notre pratique. Par contre, je ne suis pas d'accord avec le kilométrage que tu suggères pour compenser la fabrication d'une voiture électrique et tu n'évoques pas le fait qu'après l'amortissement du surplus de CO₂ à la fabrication, tu n'en produis plus.

Salut Lolo, bravo d'avoir atteint la dernière phrase d'un article long et technique, comme on ne va pas forcément en chercher dans un magazine de glisse ! J'entends ton émotion, car on lit beaucoup de choses sur le sujet. Il y a toujours un degré d'incertitude dans la data carbone, qui tient aux sources, mais aussi aux hypothèses et à la nature des choses qu'on choisit de comparer. Quand on parle de bagnole, il peut aussi bien s'agir d'une petite 205 que d'un Hummer ou un cybertruck dont les fabrications n'ont pas les mêmes impacts et dont les consommations ont aussi évolué selon les millésimes. On peut aussi considérer par exemple que la moyenne des riders n'utilise pas de voiture flambant neuve pour charger des planches humides, donc il y a des approximations et aussi du doigt mouillé. On s'intéresse par conséquent avant tout aux ordres de grandeur et l'idée à retenir, c'est que l'énergie la plus propre est celle qu'on n'utilise pas. Une voiture électrique c'est bien (selon le mix du pays), mais si c'est un véhicule d'appoint dans ta datcha de l'île de Ré pour aller au Spar, c'est moins bien. La fabrication des batteries émet énormément et il faut que ces bagnoles roulent un maximum. Concernant les émissions à l'usage, les constructeurs n'ont pas besoin de moi pour user et abuser du concept de « zéro émission », qui est usurpé, puisque outre la fabrication, des particules fines de pneus et de plaquettes de frein sont aussi émises, et que le mix français émet aussi du CO₂ (et des radiations pour des milliers d'années). La conversion complète du parc français impliquera des constructions pharaoniques de réacteurs nucléaire et de lignes à haute tension !



La Tousse : Bonjour, j'ai acheté une nouvelle front wing pour faire évoluer progressivement mon matos,, mais pas encore de stab... Y a-t-il une fourchette de taille de stabilisateur « obligatoire » ou puis-je conserver encore mon ancien ?

Notre journaliste designer Charles Quequiner va te répondre : Il est en théorie tout à fait possible de monter une front wing performante avec un gros stab de débutant, à condition que l'incidence reste cohérente. Le foil restera fonctionnel, mais dans la pratique, le gros stab, en générant beaucoup de traînée, bridera la glisse et la maniabilité de l'aile avant. Il peut créer un déséquilibre marqué entre pied avant et pied arrière. A l'inverse, quand on utilise une front wing très petite et maniable, on peut être tenté de diminuer fortement la taille du stab pour gagner en vivacité, mais à trop la réduire on rendra le foil difficile à contrôler. Pour trouver le bon compromis qui te conviendra entre performance, stabilité et maniabilité, tu peux te fier aux préconisations d'association des constructeurs. La race illustre parfaitement ce compromis. Les front wings y sont extrêmement petites, de l'ordre de 500 cm² et pourtant les stabilisateurs restent relativement grands, autour de 150-170 cm². À ces vitesses très élevées, un petit stab rendrait le foil incontrôlable. Les riders préfèrent donc assumer un peu plus de traînée pour gagner la stabilité nécessaire et exploiter réellement la performance de leur aile avant.

Taille de stab - pas d'accord - Mouche pisseuse - mal de crâne



Finoux d'Albion : Bonjour ! En cherchant « Glassy wing » sur google, c'est la Mouche Pisseuse qui sort en prems. Est-ce une joke ou vous avez besoin de mes services en référencement ?

Merci Finoux, tu mets le doigt sur quelque chose de vraiment passionnant, qui, d'une certaine façon a façonné la glisse... Savais-tu que le Flysurf a été rebaptisé Kitesurf (ou Kiteboard pour Robby) parce qu'à Maui, ça voulait dire surf de mouche et que ça n'était pas assez classe pour nos pionniers. Notre Mouche Pisseuse (ou Glassy winged Sharpshooter) est une sorte de cigale yankee, qui suce la sève des arbres et pisse jusque 1000 fois son poids chaque jour grâce à une catapulte, ce qui crée une petite pluie de pisse dans les forêts où elle abonde ! Rien à voir effectivement avec le fanzine, pas de mouches ici, encore moins de pisseuses. GLASSY n'est, avec le recul, pas vraiment le nom idéal pour un positionnement sur les sports éoliens, mais ça n'est pas une aberration non plus, par vent offshore, dans les vagues... Et puis quand c'est trop glassy, tu lis Glassy, cqfd. Dans l'édito du Vol. I, tout est expliqué : « Entre un plan d'eau choppy et une vague bien glassy, le choix est vite fait. Entre un journal dans le chaos (condamné depuis en justice et officiellement disparu hier) et le magazine Glassy, le choix ne nous a pas été laissé, mais qu'il en soit ainsi ! » Du chemin a été parcouru depuis, mais on n'a pas quitté le degré zéro des compétences informatiques et commerciales, alors bien sûr tous tes conseils sont les bienvenus !



Marco de Martigues : Salut, j'ai souvent mal au fond du crâne quand je tombe à l'eau. Est-ce que ça pourrait être le signe de quelque-chose ?

Salut Marco, merci pour ta confiance, mais n'hésite pas non plus à en parler à ton médecin à l'occasion ! Les céphalées sont bien connues des surfeurs en début de session dans l'eau froide. Après 2-3 canards, les vaisseaux sanguins des méninges se contractent puis provoquent une douleur en se re-dilatant. Ça peut faire tomber dans les pommes, alors mieux vaut éviter les sessions cheveux secs et se mouiller progressivement. Si tu rides en wing ou kite dans l'air chaud, il peut se produire la même chose en tombant dans l'eau plus fraîche par choc thermique. Tu peux essayer le casque ou le bandeau. Il se pourrait aussi que tu sois sensible des sinus, surtout si tu navigues dans des eaux pas hyper clean. Le nettoyage des naseaux au kärcher lors d'une chute bien dans l'axe peut irriter vivement et laisser une douleur passagère assez profonde à l'arrière de la caboche, c'est peut-être aussi un début de sinusite. La prochaine session bouche-toi le nez en tombant et si c'est convaincant, tu n'as plus qu'à investir dans un pince-nez de piscine et saluer pour nous la police du style.

Merci chers amis, vous gagnez une superbe paire de nos claquettes préférées offertes par COOL SHOES



SOUTENIR GLASSY

Un mag indépendant et dense, comme GLASSY, ça ne court pas les rues, mais alors gratos... mais où va-t-on ? Pensez à faire un don sur la [cagnotte paypal](#), c'est indispensable si vous voulez que ça dure. Parler de glisse, on aime bien, mais chercher de la pub... ça non ! (Merci en passant à nos quelques annonceurs Prokite, Flysurfer, Core, Duotone, Wip, Ketos, KT, Sroka, WindySam pour leur confiance !)

Quoi de plus agréable que de lire et relire son magazine sur du beau papier ? **VOUS AVEZ MAINTENANT LA POSSIBILITÉ D'OBTENIR GLASSY EN FORMAT LIVRE PAPIER !** On n'a pas encore trouvé le bon modèle, alors pour l'instant c'est le démon amazon.fr qui s'occupera de la paperasse -mais c'est aussi, lui qui rafle tout... Par contre, si vous êtes plein à nous écrire pour demander une prévente, par exemple d'une reliure en 500p du best-of des premiers volumes, on y va ! Les news sur [insta @glassy.kite.wing](#)

FLYSURFER

ZAP... plus vite, plus loin

Technologie double surface ultra performante

Tailles: 3/4/5/6,5m²

RADAR



Bidouilles, tendances, innovations, bricolages ingénieux ou idées mortes-nées. *Vu, entendu ou essayé à Gruissan*



Le palan sur les Wings de race

Le creux dans une voile donne de la puissance et c'est primordial sur les bords de portant. Les régatiers issus de la planche et du bateau sont habitués à manipuler le palan d'écoute (aka la bosse d'empointure) pour descendre sous le vent. Or, si les wings monopeaux sont assez creuses, ça n'est pas le cas des doubles peaux. Inspiré par la dernière Fusion de Ozone, Thomas Proust nous a montré le palan qu'il s'est bricolé pour agir comme un nerf de chute : il rapproche les tips et ferme la fuite, ce qui génère du creux. La mauvaise nouvelle : ça n'est que pour les doubles-peaux et on ne voit pas de ruissellement pour les mono ! Selon lui, envisager un tel système pour compenser la déformation du bord de fuite d'une mono ne ferait que tout empirer !

Le retour du TT de vagues

Vous avez connu les TT Altika ou la Mong de Franz OLRV dans les années 2000 ? Un tout petit TT rouge aux rails arrondis ? Cette savonnette hyper fun, mais qui peinait à caper, a inspiré Damien Girardin « *mais avec 20 ans d'expérience en plus* » pour sa nouvelle board *Snackpack* « *J'ai coupé mon surf au milieu et ai dupliqué l'arrière* » nous dit-il pour dégrossir le concept qui n'a rien à voir avec un mutant. C'est un vrai twintip, mais sans flex, surdimensionné et doté de trois ailerons de chaque côté pour assurer une remontée au vent comparable à un TT. Une board aux rails épais pour profiter à fond des vagues à l'aller comme au retour (comme au bon vieux temps des surf strappés en somme) et assez indiquée pour les sessions un peu chantier plein onshore et à ceux et celles qui rechignent à se séparer de leur TT pour jouer dans les vagues. Damien dit du coup carrément cesser la production de ses surfs Reedin.



La Front wing démontable

Conçue pour les aficionados de pumpfoil urbain qui se déplacent en transports en commun avec des ailes dont l'envergure peut dépasser 1m85, cette nouvelle frontwing de Ketos est démontable en trois parties. La partie centrale est commune à toutes les tailles, dont seuls les tips font varier la surface. Cette aile, aussi utilisée par quelques plaisanciers en parawing (facile à ranger dans les coffres), démontre qu'en dépit de la forte pression appliquée aux tips, ce montage tient la route et que l'état de surface, qui compose avec deux jonctions, n'empêche pas du tout le foil de bien voler.



Parawing hybride

Bien connu en kite et en parapente on attendait le profil hybride sur les parawings, dont on sait qu'il occupe beaucoup de constructeurs. C'est Triple 7 qui dégage le premier après avoir introduit la première double-peau. Avec des caissons sur seulement la première moitié de la corde, l'objectif est de profiter de la meilleure remontée au vent et de la stabilité de la double peau à haute vitesse, sans se voir pénalisé dans les domaines qui restent les points forts de la mono-peau : poids, prise d'eau et fond de puissance pour le start. La boîte de parapente de Aljaz Valic (qui courait aussi le défi) lance deux hybrides sur le marché, l'une avec des caissons sur 50% de la corde, l'autre avec 25% seulement pour privilégier le confort de navigation et la facilité d'utilisation.



Mini-Kite

Les 4 lignes ont tout changé pour le kite, alors on ne comprenait pas pourquoi la parawing ne s'en saisisait pas... C'est chose faite grâce à Gael Contal et Bruno Sroka. Le border-choquer des PW que l'on connaît agit sur l'incidence de l'aile, ce qui les fait avancer et reculer dans la fenêtre, mais sans vraiment contrôler la puissance. Le depower de la FYNIX, lorsqu'elle est mise au harnais, relâche les seuls C (donc du frein) tandis que A et B ne bougent pas. C'est par conséquent la surface utile de la voile que l'on peut faire varier et non plus sa seule incidence, qui reste constante. La puissance se subit moins, elle se dose comme sur un kite.



Les nuages de mouches narcissiques

L'algorithme s'est déchainé sur instagram : en sollicitant la moitié de ce que la planète glisse compte d'influenceurs, on a cru pendant quelques jours qu'elle tournait toute entière autour d'un nouveau must-have, un drone video conçu pour décoller sur l'eau. Si l'idée d'un drone *follow-me* étanche est très séduisante, une crainte nous fait frémir pour les spots fréquentés : peut-on vraiment, pour combler un besoin narcissique, imposer aux autres

de rider entourés d'une nuée de robots bruyants, susceptibles de les percuter (puisque non-équipés d'anticollision) ? Les batteries de ce drone de marque inconnue des vidéastes pro se vident en seulement quelques minutes (suivre un rider évoluant à 20 kts dans 20 kts de travers avec un tel fardage demande à ce drone de voler à fond) et doivent être changées au sec, pour un résultat pas forcément très probant. C'est probablement ce qui préservera ceux qui aspirent à de la tranquillité sur l'eau de cette nuisance... avec aussi le tarif très élevé (1 600€ prix public) pour un produit très original, mais dont les prestations et la fiabilité restent à démontrer ! La discrète perche à selfie is not dead !





La caisse à outil de Windy Sam

Notre journaliste-voilier Windy Sam, qui a sauvé des milliers de wings au défi ou au GWA, nous montre dépité sa nouvelle caisse à outils « rien que pour démonter les poignées de wing des différentes marques... hâte que Bruxelles impose un système unique ! » C'est oublier la compétition sans merci que se livrent les constructeurs... Une poignée tout simplement vissée, voilà qui aurait pu être ce système universel, mais ce montage est protégé par un brevet. L'inventeur de l'écrou et du boulon ne s'y attendait probablement pas, mais il faut donc prendre une licence d'utilisation pour visser une poignée... ou espérer que ça passe. Apparemment ça ne passe plus, Duotone étant bien décidée à défendre son brevet. Les marques qui ne souhaitent pas s'acquitter de royalties (avec pour certaines des arriérés) devront par conséquent inventer de nouveaux systèmes compliqués... au grand dam des caisses à outils de Windy Sam et de ses confrères réparateurs.

Achetez ce numéro à prix libre pour assurer les prochains GLASSY ici



Panneaux soudés

On connaissait l'assemblage des panneaux de dacron par soudure/collage en remplacement des coutures, pratiqué par l'usine Brainchild de Ralf Grösel, afin d'obtenir une meilleure réactivité et contourner certaines faiblesses structurelles. Airush propose depuis peu de la soudure sur les tissu UPE de ses Team Series. Les panneaux sont en fait toujours cousus, mais également reliés par un pont soudé, afin qu'il reprenne l'effort et soulage les coutures. C'est désormais aussi au tour du nouvel Aluula (Deified) de pouvoir être assemblé par soudure. On nous annonce une prochaine wing Halo Pro chez Core avec cette technologie, mais apparemment, pas encore de kite, il faut avouer que le contexte économique actuel n'est pas vraiment propice à des kites qui pourraient friser les 3 000€...



Foilscoot à la Foilie

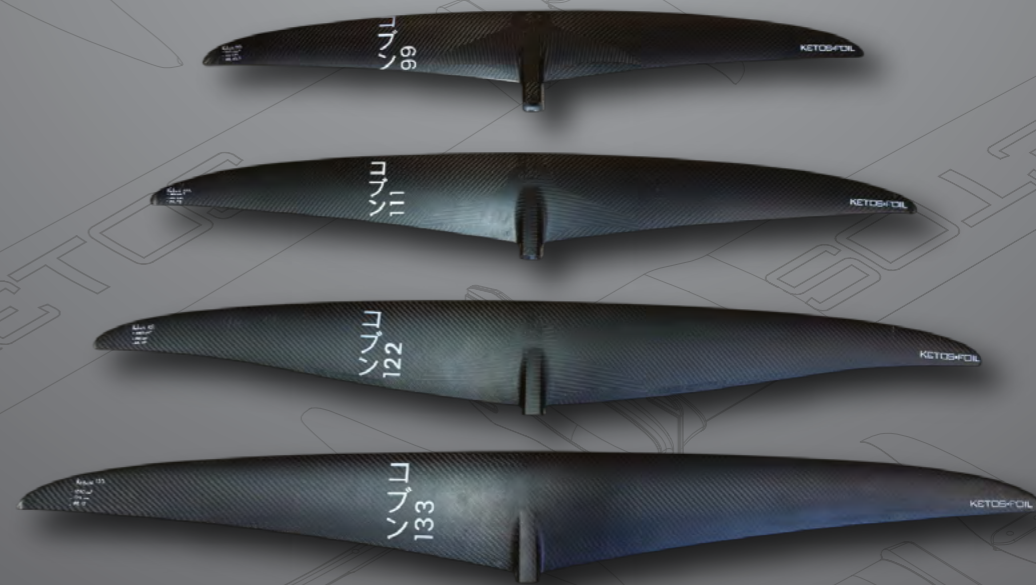
La Foilie au Lac (de Monteynard près de Grenoble), le super festival de la glisse dans les alpes, accueillait officiellement une manche de l'open de France de pumpfoil, avant que ne se dispute la finale, à priori au Glisse & Van show de Vaires-sur-Marne. A Monteynard, une autre discipline faisait son apparition pour une grande première en compétition : le foilscoot ! Une approche plus accessible du dockstart et promise à son petit succès, car moins décourageante que le pumpfoil pendant les cent premières tentatives depuis un ponton !



KETOS • FOIL



Fiers de fabriquer vos foils en Savoie depuis 2009



Pump, Kitefoil, Wingfoil, Parawing, Surfboard, DW

LA PARAWING ENTRE DANS LA COMPETITION



L'ère de la parawing semble bien lancée avec maintenant sa propre coupe du monde et même une catégorie au sein du Défi Wing de Gruissan. Si l'idée de faire de la para un support de compétition semble une aberration à certains, beaucoup de pro-riders semblent plutôt s'en réjouir. Après la première épreuve au Mondial du vent et le Défi, quelles sont les conclusions?

Par Vincent Chanderot avec Alan Fédit et Balz Müller. Photos Lukas K Stiller

Après un bord de pumping, cinq riders déploient leurs Parawings en simultané dans un mouchoir de poche, tant bien que mal... Alan Fédit en tête, comme Balz Müller en poursuivant se souviennent de ce moment comme d'un vrai feu d'artifice.



L'ancien olympien Axel Mazella a participé à la toute première coupe du monde de parawing avant de remporter le défi de Gruissan dans sa catégorie. Il a pourtant tourné la page du haut niveau pour se focaliser sur le développement d'ails, c'est ce qui explique sa participation aux régates, qu'il situe pourtant aux antipodes de l'essence de la parawing : une pratique fun et sans règles. La compétition reste néanmoins un laboratoire intéressant pour les constructeurs et une attraction pour ceux qui ont besoin de savoir qui est le plus fort. Le dilemme de soumettre une discipline libre (free-ride, free-style) à un carcan de règles dictées par des multinationales et des mocassins à glands n'est pas nouveau et a déjà traversé à peu près toutes les disciplines de la glisse, du snowboard au kite, en passant par le skate, le ski freeride ou l'escalade.

Sentiment intime

Si ce constat est partagé par beaucoup, il n'empêche toutefois pas les riders présents au Mondial du Vent de s'enthousiasmer d'un nouveau format. Pour le fantasque Balz Müller « Bon dieu, la parawing pour moi c'est à l'opposé de la race sérieuse. C'est ce sentiment de pure liberté, de freeride, ou comme j'aime le qualifier de funboarding, à l'ancienne ! Mais concrètement, dès que tu mets des bouées et un chronomètre, les humains se muent en animaux ! Tout le monde dégaine sa plus petite frontwing et pompe en downwind comme des ânes sur la ligne la plus rapide. J'ai découvert que ça pouvait être super excitant, rien n'est verrouillé comme dans le yachting et assimilés, en particulier grâce au redéploiement de la para après les sections de pumping : ça devient vivant et aléatoire ! » Mais dès lors qu'il ne s'agira plus que de VMG (compromis cap-vitesse) ou de savoir qui passera le plus de temps à la gym, « là nous perdrons l'esprit de la parawing. Je ne suis pas du tout

opposé à la course, j'adore, mais j'espère que l'esprit restera créatif, expressif, « surfy », avec un espace pour le style et la créativité ».

Leçons de Leucate

Tout le monde s'attendait à des conditions en mode survie, mais le vent aura été beaucoup plus léger. Pour Alan Fedit, sans Tramontane, mais avec 10 kts de Marin et des vagues de 1m à 1m 50, « on était vraiment dans de la vraie parawing, à pouvoir descendre les houles. Les six manches avec du vent assez soutenu, des vagues sans vent, du vent sans vagues, ont permis de tester plein de choses ». Pour Balz, la première leçon est que la course en PW peut se tenir dans des vents ridiculement faibles et qu'une petite brise onshore crée un contexte fun et très adapté avec des petits rollers : « Les gens pompaient comme des fous sur des foils minuscules en essayant de connecter les rafales, ça devenait extrêmement physique et technique de tenir le vol, néanmoins toute la flotte montrait un taux de kiff qui crevait le plafond ». L'important selon Alan sera à l'avenir de ne pas faire de compromis, ni de sacrifice, en privilégiant vraiment les spots avec de la houle, pour ne pas trahir l'esprit et « voir qui analyse le mieux les éléments pour aller le plus vite ».

Les parcours testés

Le Mondial du vent aura été un premier terrain d'exploration afin de tester le maximum de possibilités, dans lequel, aux dires de Balz, le manager sportif du tour SFT a vraiment voulu impliquer les compétiteurs. Alan Fédit nous présente ce qui a été testé :

- Les départs timés (au chrono), mais Balz a aussi proposé un départ assis sur la planche, avec envoi de la PW au top., ou encore depuis le sable par offshore. On a testé deux départs au près, comme en voile, mais le sport est





Alan Fedit dépacke devant Luca Vuillermet, un moment toujours délicat!

peut-être un peu jeune pour ça.

- Les parcours typés boardercross, en S ou en C, avec slaloms entre des bouées, zones de stashing (pumping). Dans ces manches relativement courtes (1 à 3 min), ce sont la vitesse et la tenue en stashing qui priment avec petit foil de mise.

- Les parcours upwind-downwind : 1 à 1,5 km de remontée au vent, puis stashing et descente en pumping. Ces parcours, qui correspondent pour Balz à ce que la plupart des pratiquants réalisent, demandent des PW performantes au près et sont assez intéressants car mettent aussi en œuvre une stratégie de course et de lecture du plan d'eau avec les effets de côte, les ado et refusantes, comme en voile. Il faut aller le plus vite possible avec un petit foil, mais pas trop, car il faut aussi pouvoir tenir la distance en pumping ! Pour Tom Pansard, exploiter au mieux la puissance de la houle et lire son roulement c'est de la vraie stratégie : « les bumps s'éteignent et il faut trouver la porte pour les connecter les uns aux autres, afin d'optimiser la descente. Sur les spots comme Carro, la houle est rapide et va dans tous les sens, ça peut être complexe à exploiter et très sélectif ». On s'oriente vers des règles comme en freestyle-slalom, il ne semble pas question de pouvoir dépacker pour se repositionner ou de profiter d'une ado : « si tu poses ou tombes, tu as le droit de redéployer la para, mais sans gain sous le vent, juste pour revoler ». Il faudra des règles très précises qui ne puissent laisser aucune proie au doute et aux décisions injustes.

- Le « Hawaiian finish » qui consistent à franchir une ligne d'arrivée située sur le sable, c'est super cool, notamment pour le public. Pas mal de choses sont dynamiques et séduisantes pour les athlètes comme pour les spectateurs. Balz a aussi été surpris par la compacité de la flotte :

« Sur une manche, 5 ou 6 parawings collées qui s'ouvrent en même temps, c'est fou, c'est fun c'est un vrai feu d'artifice » !

Comment gagner

Selon les parcours et la houle, la demande envers le matériel diffère, le choix de la taille du foil est hyper importante. Pour Alan « un petit foil permet d'être rapide, mais risque de ne pas pouvoir tenir la houle. Trop rapide il peut passer travers les trains de vagues. Un foil plus grand est moins rapide, mais permet de tenir un pumping plus long sans trop d'épuiser ». Surtout pour les vieux ! Ce point a réjoui Balz « Une flotte de riders enthousiastes des kids U14 au grand père, tous mordus de parawing ». Aljaz Valic, le designer slovène de Triple 7 qui frise la cinquantaine nous disait avoir été bien en peine physiquement en dépit de son aile de 7,5m². Pour Alan, la compétition de PW ne favorise pas certains gabarits comme les autres supports. « Tout le monde peut pratiquer pas besoin d'être lourd ou léger. En PW on est très vite surtoilé ou sous-toilé, mais on a l'avantage immense de pouvoir en packer plusieurs ailes dans un petit sac à dos et en changer en quelques secondes. Dans les règles de course rien ne l'interdit, c'est un élément intéressant en stratégie qu'on ne voit nulle part ailleurs dans la glisse. » Un des aspects marrants est aussi de ne jamais savoir comment se passera le dépacking. « Les ailes commencent à être au top pour ça et on a beau avoir de la technique, il peut toujours se passer quelque chose en sortie de freestyle. Il suffit d'un petit dévent, d'une courbe mal gérée ou d'une petite ligne qui reste accrochée au chrono pour que le dépacking ne se passe pas comme prévu. Ça rajoute du suspense, car si la PW ne s'ouvre pas bien, ou si la board sticke à l'eau, une grosse avance peut se perdre en un rien de temps » ! Selon Tom Pansard, bien packer la para dans

« La diversité des parcours assurera un tour divertissant et intéressant. Ce sera la qualité des riders qui prévaudra et évitera une course à l'équipement dans laquelle personne n'a vraiment envie de s'engager »
TOM PANSARD vainqueur SFT Parawing Leucate



Dates à suivre : SFT Parawing Cabarete (juin), Lac de Garde (juillet) , Hood River (50% de chances, en septembre)



Achetez ce numéro à prix libre pour assurer les prochains [GLASSY](#) ici

une poche fait aussi du partie du savoir-faire et pourrait se voir imposé à l'issue des discussions entre riders, dont le SFT se réserve le dernier mot. « *La diversité des parcours et des formats assurera un tour divertissant, intéressant et objectif. Ce sera la qualité des riders qui prévaudra et évitera une course à l'équipement dans laquelle personne n'a vraiment envie de s'engager* ».

Le Freestyle et les vagues.

Y aura-t-il un tour freestyle ? Et un tour de vagues ? Faut-il ajouter un petit saut dans les parcours comme à l'époque du kite bump & jump ? Sur ce dernier point, Alan pense que cela pourrait introduire une technicité supplémentaire et un effet Wow pour les spectateurs, mais pas certain que ceux qui rient strapless apprécient. Pour lui « *tous les tricks de wing peuvent être fait en PW : backflip, front 720, palau, backmobe...* » et pour Balz « *le tour freestyle devrait déjà exister ! Ça n'est qu'une question de temps. La PW invite à être créatif, parce que tu n'es pas connecté à l'engin et que tout est très compact. Je suis aussi certain qu'il y aura des compétitions de vague et que ce sera le format le plus attractif des sports nautiques éoliens* ». Alan s'y voit aussi, avec des « *trucs bien engagés* », un peu freestyle en partant au large avec la parawing et en mode surfoilo au retour, sur les vagues du Cap Vert !

Surf Foil Tour

On est donc allé poser directement la question à Jorgen Vogt, le patron du tour SFT, qui n'est autre que celui du GKA et GWA, où les épreuves de vagues deviennent très très rares : « *La parawing est encore très jeune mais nous étudierons son développement dans toutes les directions. Lancer un tour Freestyle ou Wave dépendra beaucoup du nombre de pratiquants. Notre problème pour organiser les GWA et GKA vague est que les bons spots n'ont pas l'argent pour les financer (NDLR : selon nos informations, en 2023 pour un GKA en France en 2023, un club organisateur devait s'acquitter de 145 000 €HT de ticket d'entrée et rassembler un budget total de 300 000€), ou qu'ils ne veulent pas d'une telle publicité, ou encore qu'ils sont trop éloignés des intérêts de nos sponsors. Les compétitions de vagues sont les plus chères parce que les waiting period sont plus longues et par exemple, ériger une tour de juges sur un reef est difficile, quand ça n'est pas interdit* ». Côté riders grand public, pour Alan « *il y a de l'envie et du potentiel, même si certains sont encore dubitatifs, mais comme on l'a tous été aux débuts de la wing ! Les gens doivent se faire leur expérience. C'est vrai qu'on peut facilement se mettre un peu plus en galère qu'en wing, mais le matériel évolue et au final c'est tellement grisant !*



Arc

Pro Carbon.

The most balanced surf style parawing and wing focused midlength board. With a slightly wider and rockered recessed deck, narrower offset strap options, and aero outline for smooth arcing turns. Guido Ferrer on the new Stock Model in 58 liters.

ktfoiling.com



MON DEFI PARAWING

AVEC BALZ, CHARLY ET C^{IE}

Les grands bords de travers comme le défi de Gruissan correspondent plus à l'ADN du windsurf, du kite ou de la wing que de la parawing (dont la vocation est d'être stashée). Quarante bornes à fond de reaching, c'est pas le plus fun à rider en para nous dira l'un, mais l'idée à Gruissan, c'est aussi de se marrer avec plein de monde et de se régler.

Par Vincent, Balz, Charles, Ajlaz, Arthur, photos de Jean-Marc Cornu

Vainqueur du Défi Kite, puis du Défi Wing et désormais du Défi Parawing (avec une seconde place overall Wing), Axel Mazella aura marqué définitivement l'histoire Gruissanaise. Fraîchement retiré du haut-niveau, celui qui passe désormais 4 mois dans l'année à développer des ailes sur l'île Maurice s'était aussi fixé un autre objectif, celui de tester sa nouvelle mono-peau face à ses concurrents, notamment la double-peau développée par Flysurfer. Les très longues distances, même en travers, permettent de peaufiner des réglages, d'analyser les vitesses moyennes et maximales de son équipement et de le situer par rapport à ce qui se fait sur le marché. Le plateau parawing rassemblait 21 coureurs (sur 650, un bon début!) dont au moins 4 ou 5 metteurs au point, accueillis avec un mélange de curiosité, d'incrédulité mais aussi de méfiance (certains considérant la parawing avantagée en s'apparentant plus à un kite). Tom Pansard, qui restera à jamais le premier vainqueur d'une épreuve de coupe du monde de Parawing mourait d'envie de concourir avec son maillot de leader dans un format de course différent, mais c'était sans compter sur les besoins de son équipementier de le voir caracoler en tête des wings mono-peaux, qui sont, il est vrai son marché principal, ce qu'il a fait.

« Dès que j'ai un peu de vitesse je ne peux pas m'empêcher d'envoyer un backflip => » Balz



Charles Queguiner : Du Fuuun !

Je suis rentré le matin même de Maurice, où je devais bosser au développement des wings et parawings sur Manawa et One eye... Tous ceux qui me connaissent savent ma passion pour la race haha, j'arrive à aller vite sur les vagues, mais sur le flat, je n'ai jamais essayé, et encore moins en régate ! Alors sur la ligne de départ, j'alignais 0% de préparation, 0% de compétences, mais 100% de fun ! Et c'est ce qu'on a vécu, parce qu'après trois bonnes bières, c'est ce tout qu'il reste des galères à Gruissan. J'ai bien compris pour le coup que de finir dans un bridage de parawing à fond sur le flat, ça fait encore plus de nœuds que dans une vague et qu'une manche de 20 bornes avec une aile trop petite ou trop grande, c'est totalement épuisant ! Quel souvenir, quand les parawings ont toutes pris le départ ensemble, on était aussi en train d'écrire l'histoire. J'ai peut-être fini dernier, je ne sais pas, je ne sais plus... ça c'est une autre histoire ! :)

Arthur Mathieu : Du Fun

J'ai shapé ma planche 2 jours avant la course et elle a fini de sécher sur la plage des chalets. J'ai pris un foil de 400cm², mais mon dernier entraînement datait d'il y a au moins 6 mois. J'ai aussi découvert le jour-même la nouvelle parawing que j'ai utilisée, une double-peau en plus, la Zap... Je vous laisse imaginer mes ambitions sur ce défi ! Est-ce grâce à cette para, c'est possible, en tous cas elle a super bien performé pour m'offrir la 3ème place en parawing et la 40ème/600 overall ! L'ambiance en mer comme à terre était folle ! Hâte de revenir encore moins préparé l'an prochain... sur un malentendu, je termine 2 haha !

Balz Müller : Du Fun !

C'était un kif total de voir tant de fous de foil, tous ensemble sur un départ au lièvre, ça semblait tellement irréal ! Le Défi est fou parce que tu as rarement l'occasion de rider full speed sur 10km en ligne droite ! Cette course permet de montrer l'excellence du matériel et la performance sur des bords carrés. La vitesse et l'aisance avec lesquelles Axel a remporté le défi (et la seconde place overall) avec son petit parachute singleskin tenu à bout de bras... sont d'un autre monde et promettent bien de belles choses à cette jeune discipline. Pour moi le freestyler, rider une telle distance tout droit sans envoyer un backflip c'est déjà un énorme challenge, heureusement il y avait des sections avec des algues donc j'étais forcé de sauter pour nettoyer le foil, c'était ma partie préférée héhé. Le Défi pour moi c'est pas une question de victoire ni même de classement, mais d'y participer et de passer un super moment avec mes amis ! Je me répète souvent, mais ce que nous vivons est incroyable !

Aljaz Valic : Du Fun !

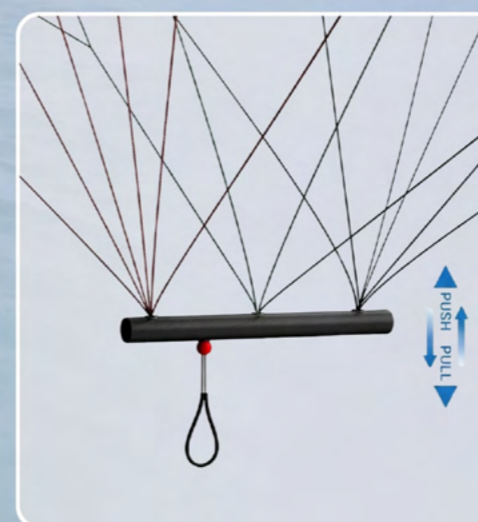
La route est longue depuis la Slovénie, mais c'est le genre de déplacement qu'on ne regrette pas. Rencontrer autant de public français, de pros et de médias, on a rarement de telles occasions. Cette ligne de départ à plus de 600, c'est exceptionnel et ça fonctionne plutôt bien ! J'ai fait les manches avec ma parawing hybride, sans me mettre la pression. Je ne sais pas quel est mon classement, mais j'aurais pu faire mieux si j'avais ridé strappé, je suis pas mal tombé au début avec les algues, je ne pouvais pas sauter, je reviendrai mieux équipé l'an prochain ! J'ai été ébloui par Axel, sa technique est incroyable, il ne pouvait pas perdre, quelle que soit la parawing que tu lui mettais entre les mains !



Axel Mazella remporte le classement Parawing et termine 2nd Overall

LE PREMIER VRAI CHOQUER - BORDER

Pushbar System®



Le PBS est **la seule barre au monde** avec un vrai choquer border capable de modifier la géométrie d'une pocket wing en temps réel.

Un geste, une poussée et vous contrôlez instantanément la puissance de votre parawing.

Pratiquez plus longtemps, avec moins d'effort.

PushBar®
SYSTEM

FYNIX

www.srokacompany.com

QUALITÉ DE FABRICATION ET DURABILITÉ **DES FOILS**

Un foil qui fonctionne, c'est bien, mais s'il vous dure longtemps, c'est mieux. Car s'il prend du jeu, devient trop flexible ou s'il casse, ça n'est bon ni pour l'agrément d'usage, ni pour la planète, ni pour le portefeuille. Voici donc, dans la série «Qualité et finitions» notre chapitre consacré à ces beaux foils qui vous font de l'oeil au shop. Nous parlerons ici de qualité de la fabrication et non pas de performance du design, ce qui n'est pas la même chose. On n'est jamais mieux servi que par soi-même (ou par GLASSY), nous sommes donc allés à la recherche des repères (pages blanches) auprès d'éminents spécialistes et des grands principes (pages rouges). Vous constaterez qu'en fonction de leurs expériences et approches, tous ne sont pas toujours unanimes, aussi, plutôt que d'appliquer un biais de sélection, nous avons laissé chacun s'exprimer.

Par Vincent Chanderot, dessins de Gurval Lego

Avec Anne Rostain (Ketos) AR
Damien Chaboud (Alpine) DC
Henrik Pagel (Levitaz) HP
Alexis Marechal (Aeromod) AM
Bruno Sroka (Sroka) BS
Etienne Geoffray (Ketos) EG
Benoit Gomez (Rider FRA) BG
et Gurval Lego (Glassy) GL

- **REPÈRES VISUELS**
- **PRINCIPES DE CONSTRUCTION DURABLE**
- **CONTRÔLES DE QUALITÉ**
- **CAUSES FRÉQUENTES DE SAV**
- **LONGUE VIE À TON FOIL**
- **CONSEILS DE PRO-RACER**

UNE FABRICATION DE QUALITE REPERES VISUELS POUR UNE DURABILITE MAXIMALE

Repère 1. L'ASPECT DU CARBONE

- Le consommateur est trop habitué à l'esthétique « aspect carbone sans défauts », qui sous des atours parfaits ne permet pas de conclure sur la qualité. Une pièce en composite apparent implique de la porosité entre les fibres et des micros-défauts, qui sont tous effacés par les opérations de finition, glass, vernis successifs ou masticages légers. Une pièce de qualité peut donc aussi présenter des « masquages » de petits défauts, avec de la peinture sur les bords d'attaque. Un foil (comme une board) bien construit n'a rien à cacher, mais une pièce totalement peinte ne permet pas de savoir à quel point elle dissimule de mastic, qui n'a ni le poids, ni les caractéristiques du carbone. (AR)

- Un défaut de finition peut laisser transparaître la porosité du carbone. Si la fibre est mal imprégnée de résine, ou s'il en manque, il y aura des micro-aspérités qui gêneront l'écoulement de l'eau. (BS)

- Difficile de conclure sur la qualité d'un foil depuis l'aspect cosmétique. Certain déchantent après un impact en découvrant qu'il n'y a presque pas de carbone autour de la mousse alors que la finition était impeccable. Contre exemple, les foils de race Chubanga ont longtemps eu un aspect « artisanal » avec des imperfections tout en étant les plus efficaces et rapides, du marché. (GL)



Les irrégularités de ce type (à g.) sur ce qu'on appelle parfois la « couche cosmétique » sont sans conséquences. Mieux vaut en avoir des visibles, que dissimulées derrière de la peinture. Les petites retouches au posca (à d.) ne cachent pas forcément d'horreurs non plus.

Repère 2. L'ASPECT DE L'ALU

- Les mâts alu sont obtenus par extrusion. La matière est poussée à travers un orifice qui lui confère sa forme. Ce process laisse des rayures en surface qui sont effacées avec deux approches : L'approche économique privilégie le sablage, mais cette technique laisse une surface un peu rugueuse, que de la peinture masquera peu ou prou. L'approche qualitative, pour une meilleure glisse, passe par plusieurs étapes de ponçage au grain de plus en plus fin, avant le polishage à la bonnette pour une finition lisse.

Les fuselages alu peuvent être soit taillés dans la masse, soit réalisés en fonderie. Cette dernière technique laisse des microbulles qui peuvent provoquer une corrosion qui aboutit à de la casse. On sait qu'un fuselage est produit en fonderie s'il est ajouré (creusé), s'il y a des nervures dans les vides. L'anodisation est un pelliculage qui protège de l'oxydation. Plus elle est épaisse, plus le process est long et cher, mais il n'est pas possible de distinguer à l'œil nu une anodisation OAD de 70 microns d'une plus fine. (DC)

LES PRINCIPES DE CONSTRUCTION POUR UNE DURABILITE OPTIMALE

LES MATÉRIAUX

- **Alu** : le 6063 est un alliage facile à travailler et doté d'un bel état de surface, mais qui nécessite des parois de forte épaisseur pour rigidifier un mât. Le foil est par conséquent lourd avec une épaisseur de 17-19 mm pour une durabilité acceptable, ce qui offre aussi une moins bonne glisse. L'alu 6061T6 est plus compliqué à extruder et par conséquent plus cher, mais sa rigidité et sa résistance supérieures autorisent des profils plus fins, jusqu'à 15mm. Au sein de ces deux grades d'aluminium, il peut bien sûr avoir différentes qualités, comme entre deux fibres de carbone UHM. (DC)

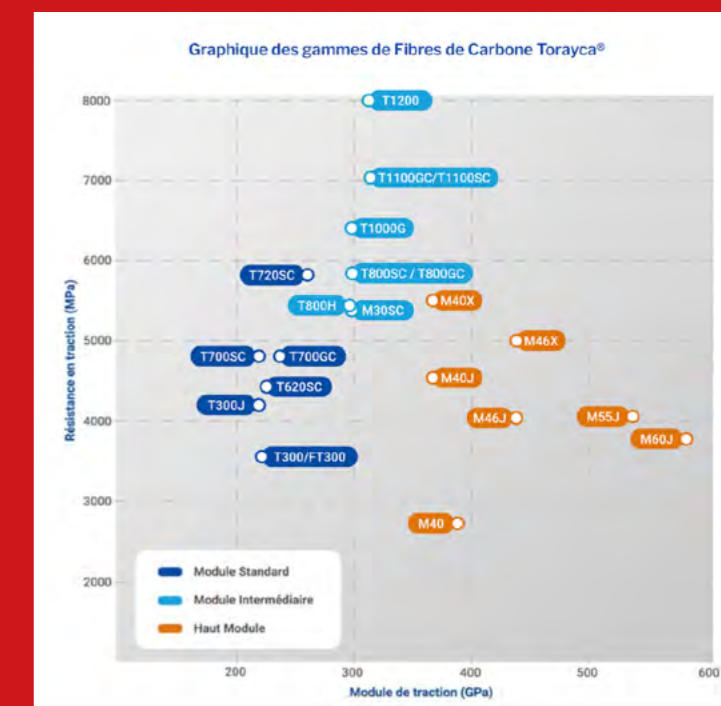
- **Carbone** : Le prepreg est principalement un gain de temps énorme, 15min de temps de drapage du moule contre 1h en voie humide classique. Le rendu est strictement identique, donc c'est transparent pour le client ! Mais dans le cadre industriel, cette fibre préimprégnée évite aussi aux ouvriers des erreurs de mélange, ou de mettre trop ou pas assez de résine à certains endroits. C'est plus cher à l'achat et plus contraignant. Avec une durée de vie de 6j à température ambiante, on doit conserver les rouleaux de prep au congélateur. (EG)

- **UHM** : Le carbone ultra haut module n'est pas gage de durabilité. Plus le module du carbone est haut, plus la fibre est fragile. Les résistances en torsion sont excellentes, mais la fibre est plus cassante et le coût augmente en fonction de la qualité des fibres. On triple le prix en sortie d'usine d'un mât 100% M40J si on le construit en carbone M46J. Les carbones M55 et M60 peuvent être utilisés aussi, encore faut-il les trouver et qu'ils soient de bonne qualité, car UHM ne signifie pas que la fibre de carbone est de bonne qualité ! En Europe c'est possible, en Asie c'est plus compliqué. La demande ne fera pas baisser le prix de ce type de carbone car il est plus dur à fabriquer. On peut

demander au fabricant de foil la quantité de carbone HM ou UHM utilisée. Un mât qualifié de UHM ne veut pas dire que la pièce est construite à 100% en UHM. Des constructeurs qualifient de HM ou UHM des mâts construits avec seulement 10% de ces fibres. Un mât full-carbone peut être un empilement de 140 couches de fibres, on peut imaginer un effet d'annonce avec seulement quelques-unes en HM ou UHM. Nous militons pour une transparence sur cette information. C'est un bon critère de fiabilité et de sérieux des marques. (BS)

- L'UHM est pertinent dans certains cas, mais tient aussi de l'effet de mode. Il devient un argument marketing que le client gobe facilement. (AR)

- Avoir du carbone au centre ne sert à rien, il n'y a aucun gain de rigidité et la fibre UHM ne s'y justifie pas plus, elle n'est vraiment utile que sur les couches extérieures. (HP)



REPERES VISUELS

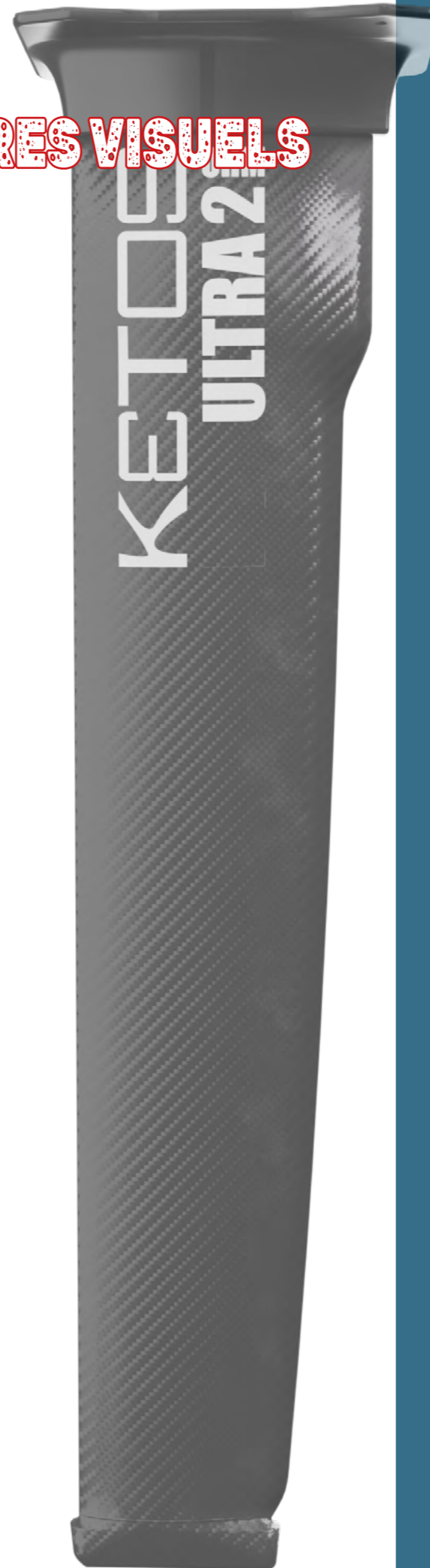
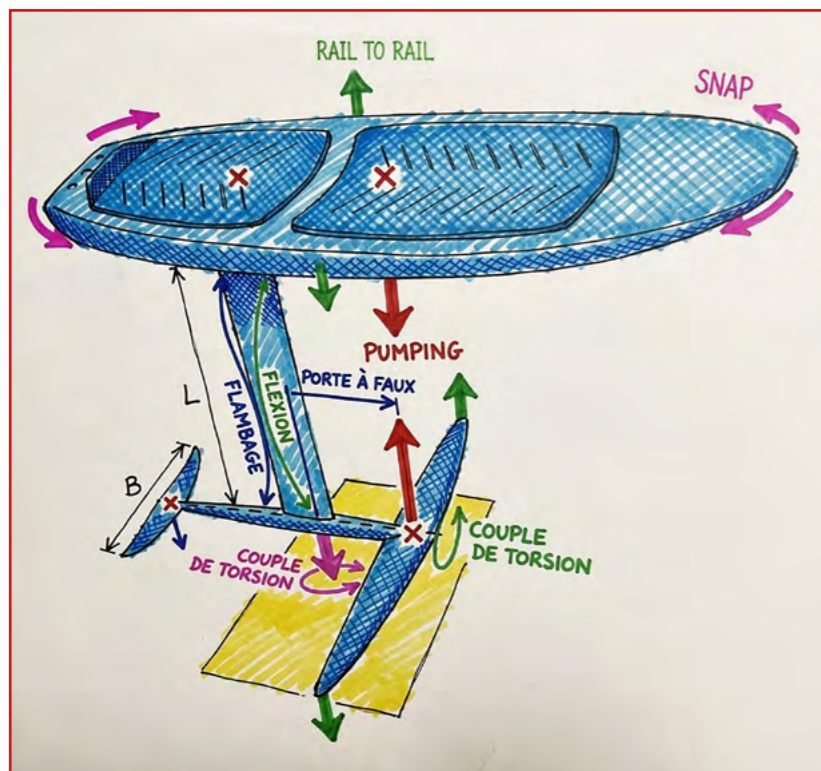
Repère 3. LA RAIDEUR DE L'ENSEMBLE DU FOIL

- Un foil qui est raide et qui le reste, sera facile à contrôler et réactif sous les pieds, pendant longtemps. Pour s'exprimer sur la qualité du foil au regard de ce paramètre, il faut bien entendu le mettre en balance avec son matériau, son prix et son programme et les besoins réels du riders, car un manque de raideur pourra aussi être délibérée et venir de la conception. (BS)

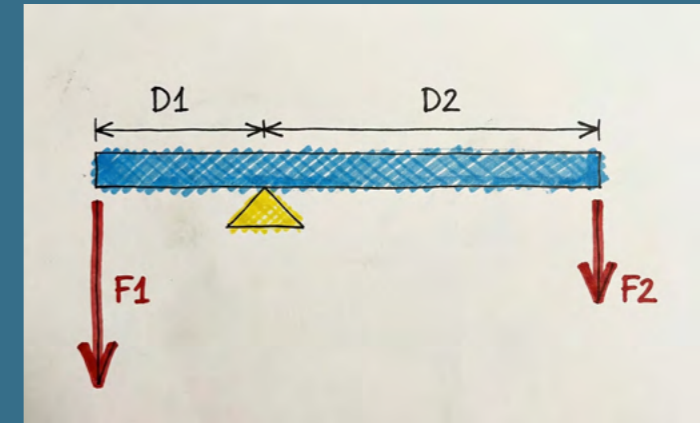
- Le dimensionnement des pièces reprenant des efforts importants joue un rôle capital dans la rigidité et le long terme. Un fuselage, en particulier s'il est habillé de high aspects, ne tiendra pas la route s'il est sous-dimensionné pour gagner du poids et du CX. (AM)

- Avec les ailes à grande envergure, on va nécessairement avoir besoin d'un foil mega rigide, mais pour un foil destiné au freeride, on pourra tolérer une rigidité moindre. (AR)

- Le flex résiduel est une perte d'énergie. Il en faut le moins possible si c'est pour aller vite. En vague c'est potentiellement intéressant, mais il faut pouvoir le contrôler et il n'est pas certain que les usines soient en mesure de le faire, donc je m'en tiendrais à moins de flex pour plus de contrôle (BS)

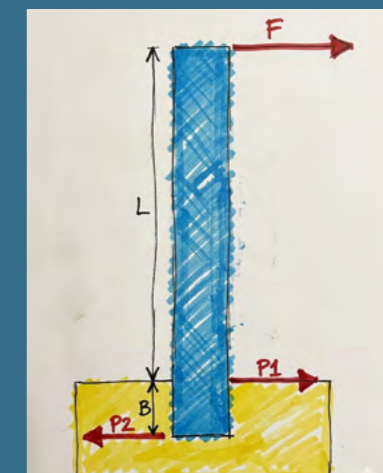
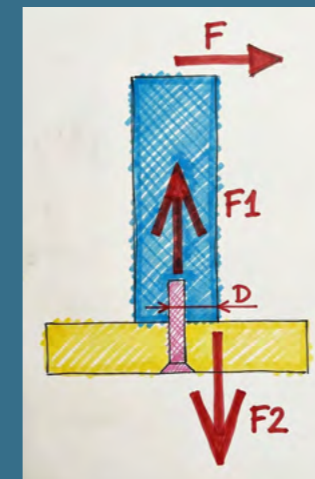


Vers 30 kts, les tips des stabilisateurs peuvent endurer une pression équivalente à 100 kg. Imaginez un peu deux gros riders perchés chacun sur l'extrémité du stab : il faut du costaud! (c) IKA media



On peut imaginer les jeux de forces que supportent nos joujoux. Ils peuvent se représenter comme sur une balance romaine (schéma) où ils s'équilibrent. Une force x une distance doit être égale à l'autre force x l'autre distance soit $D1 \times F1 = D2 \times F2$. On comprend vite les immenses contraintes que subissent les vis, fuselages et autres emboîtements avec un gusse de 80kg perché dessus.

Sur le schéma ci-dessous (à gauche) qui symbolise un mat posé sur un fuselage et vissé (style titan, AFS...) il ne faut pas être docteur en astrophysique pour comprendre les énormes forces que sont F1 et F2 et l'importance des inserts qui vont maintenir tout ce petit monde en place. C'est pas tellement différent pour un montage en "boitier" où les parois doivent encaisser toute la pression lorsque le mât fléchit. (GL)





REPERES VISUELS

Repère 4. LA RAIDEUR DU MAT

Elle se détermine pour un mât par deux composantes : la raideur en flexion et en torsion. On peut constater immédiatement la raideur en poussant les tips vers le bas (flexion latérale) ou en tordant l'avion (torsion). Autre moyen : fixez le foil et posez la planche à l'envers puis tapez sur l'aile avant. Si la vibration s'arrête rapidement, alors le mât est plutôt très raide, si l'aile oscille longuement, alors il manque de raideur. Cette mesure de la rigidité, statique, est un indicateur précieux, mais la rigidité dynamique en navigation est bien plus importante. La vitesse de retour à sa position initiale révèle la nervosité de la pièce. Dans les sports à foil, on est à privilégier le maximum de nervosité sur le mât. (BS)

- On vous promet parfois une épaisseur réduite de mât, que vous ne retrouverez en réalité qu'au contact du fuselage, mais qui bondit ensuite immédiatement. Vous ne retrouverez pas l'effet que vous escomptiez sur la traînée, parce que l'épaisseur qui nous intéresse vraiment est celle de toute la partie immergée (au moins 30cm) ! Conserver la même rigidité en réduisant l'épaisseur de 2 ou 3 mm de moins c'est un défi technique et aussi une source de soucis potentiels, alors mieux vaut se demander tout de suite si cette partie affinée n'est pas le maillon faible ! (HP)



Test de raideur en flexion (main noire)
Test de raideur en torsion (mains jaunes)

PRINCIPES DE CONSTRUCTION

STRUCTURES

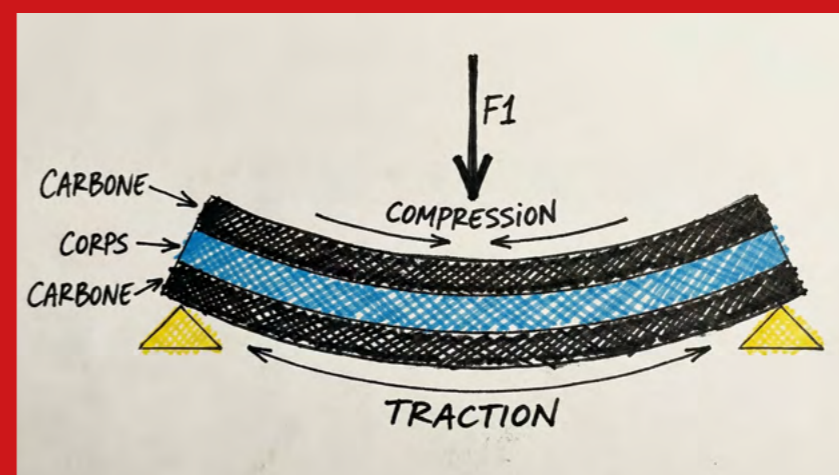
- Il arrive d'entendre, "c'est pas du carbone, il y a de la mousse dedans". Mais ce n'est pas tant la quantité de matériau qui compte, que la façon de le draper et le transformer qui influe sur la qualité finale. Peu de fabricants produisent des ailes monolithiques. Nous utilisons aussi une "mousse" dans les mats, dans les ailes et dans les fuselages, mais on peut tout mettre derrière ce mot. Nous avons choisi des mousses à cellules fermées dotées de bonnes propriétés de résistance au cisaillement et nos foils sont connus pour durer ! Dans les profils très fins, nous n'utilisons pas de noyaux, ils peuvent être monolithiques. (AR)

- Les gens cherchent deux facteurs antinomiques : haut de gamme mais léger. Or la légèreté présente aussi des inconvénients, difficilement compatibles avec la durabilité. On peut obtenir deux mâts issus du même moule, mais de poids différents : il suffit de retirer du carbone pour le remplacer

par de la mousse, ce qui lui permettra aussi de le vendre moins cher. Un mât plus lourd contient plus de carbone, voir sera 100 % carbone. Plus il contiendra de carbone, plus le mât sera, selon moi, résistant aux immenses contraintes en flexion et en torsion infligées notamment par les ailes à haut aspect. Je dis cela parce qu'on a déjà vu des mâts moussés, dotés au départ une rigidité acceptable, perdre 30 à 50 % de leur rigidité après quelques dizaines d'heures de navigation : l'âme en mousse, s'est totalement désagrégée à l'intérieur et le mât est devenu creux. Avec un mât plein, mais plus lourd, je pense que ce problème ne pourra pas arriver. (BS)

- La mousse n'a rien de mauvais en soi pour nous, elle aide à la répartition la pression dans le moule. Avoir du carbone au centre ne sert à rien, il n'y a aucun gain de rigidité et la fibre UHM ne s'y justifie pas plus, elle n'est vraiment utile que sur les couches extérieures. (HP)

Quand on tire sur la fibre de carbone, elle ne s'allonge presque pas, c'est un bête de traction, alors que la fibre de verre pourra s'étirer de presque 5%. Par contre elle n'aime pas être comprimée c'est pourquoi on dit souvent que les planches en carbone n'aiment pas les coups. Sur le schéma d'un mât en flexion, on voit une couche subir une traction et l'autre une compression, alors que l'intérieur (bleu) ne joue pas vraiment de rôle dans la rigidité de l'ensemble. On peut alors y mettre une mousse HD ou du bois ou un autre matériau, pourvu qu'il soit durable et le moins compressible possible pour ne pas se faire écraser entre les parois. GL



REPERES VISUELS

Repère 5. LES ASSEMBLAGES

- Sur les systèmes d'assemblage par un contact d'une portée aile/fuselage, la portée doit être parfaite et plane. Sur les systèmes d'emboîtement par le dessus, il ne doit pas y avoir de jeu, nous préférons dans ces cas un emboîtement conique. (AR)

- Si le fuselage rentre dans l'aile avant, il faut absolument que le jeu soit réduit au minimum (de l'ordre du micron). Nous savons maintenant d'expérience qu'il augmentera sur ce type d'emboîtement avec le temps. Il en va de même avec l'emboîtement mat-fuselage si on veut une réaction saine et un contrôle facile. Devoir utiliser une mailloche pour monter ou démonter un foil neuf n'est pas problématique, cela montre que l'ajustement est bon, reste à espérer que ça dure ! On devrait pouvoir secouer un foil dont l'avion serait emboîté, sans vis, sans qu'il tombe, sinon il se pourrait bien que ce soient les vis qui reprennent l'effort et pourraient par conséquent casser. (BS)

- La profondeur des connexions doit être suffisante : les vis doivent pouvoir être insérées dans les inserts d'au moins 5 à 6 tours. Pour une platine, une profondeur de moins de 1 cm, c'est très peu... (AM)

- Un fuselage métallique usiné est plus précis qu'un composite moulé. Il pourra travailler dans toutes les directions, pas uniquement dans le sens de ses fibres. La fibre de carbone aime être droite... Les angles sont des pertes de force et on y retrouve bien souvent de la résine... mais sans fibre ! Pour la connexion, si l'ajustement n'est pas parfait, les forces se concentreront sur une zone de contact en forme de ligne plutôt que de se diffuser sur une surface, on a là une source possible de casse. (HP)

- Un mat carbone avec platine US intégrée, sans rupture du profil c'est magnifique, mais en fonction du cahier des charges ce n'est pas forcément l'objectif principal. Après 3 ans de relevés sur notre banc de test, nous obtenons les meilleurs résultats de rigidité en torsion et flexion avec une platine rapportée. (EG)



Différentes approches de la connexion mât-fuselage :

1. Le mat s'enfonce profondément, comme chez Code qui déclare « c'est pas tout fin, mais au moins c'est du costaud »
2. Le mat est posé sur une portée lisse
3. Le fuselage est inséré dans un tube intégré au mat (Armstrong)
4. Le T-bar : le fuselage et le mat forment un ensemble monobloc sur lesquels sont montés les ailes (ici en cône chez Flite)



PRINCIPES DE CONSTRUCTION

LES EMBOÎTEMENTS

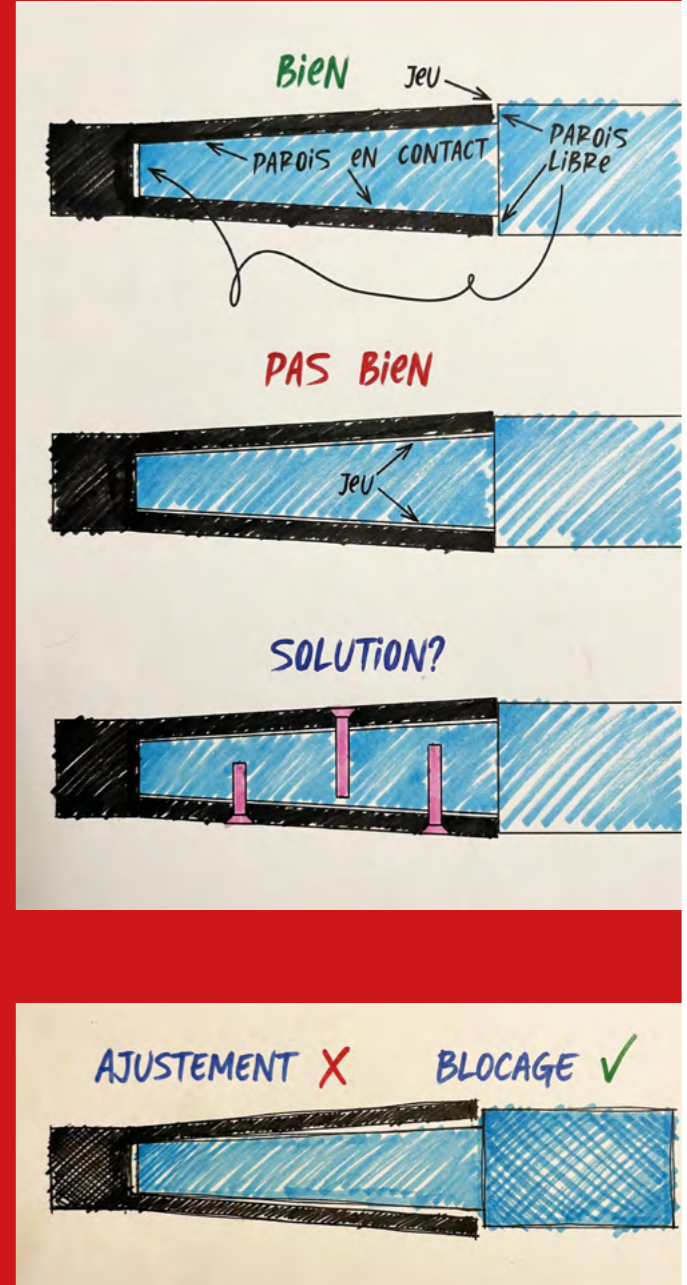
- La qualité de l'assemblage mât-fuselage peut affecter la durabilité du foil. Pour un assemblage parfait sans que n'apparaisse du jeu, il faut une jonction parfaitement ajustée. La reprise d'effort peut se faire par différents moyens.

Les vis : sur un assemblage basique et ce sont elles qui reprennent les efforts, mais ce n'est pas leur vocation. Si une vis est mal serrée, alors l'assemblage prendra du jeu et il peut y avoir de la casse.

Le boîtier conique : l'effort est repris par la qualité de l'ajustement de ces deux pièces. S'il est parfait, alors les vis ne serviront qu'à maintenir l'ensemble. Si l'assemblage a du jeu, alors les vis auront un grand rôle dans le maintien de l'ensemble. La construction des emboîtements est fondamentale. Un ajustement parfait implique un maximum de raideur et donc de carbone donc pas de mousse. (BS)

- Les emboîtements mâles-femelles vieillissent mal lorsque les deux pièces sont en carbone. La connexion travaille et s'use. Sans déformation possible du composite, du jeu apparaît rapidement par rupture de fibres. Un problème qu'on rencontre moins avec les fuselages alu ou titane, qui peuvent se déformer un peu puis finissent par se stabiliser. Ces métaux sont ductiles (ils tolèrent une déformation plastique sans rupture) et isotropes (ils disposent d'une résistance mécanique dans tous les axes), ce que ne sont pas les composites. (AM)

- A 35 kts chaque détail à compte, mais chez nos clients, aucun ne perçoit la différence hydro entre le fuselage en 2 parties et un stab-fuselage monobloc... Jusqu'au jour où il veut moduler la longueur ou la surface, ou exploser le stab : on n'est plus sur la même gamme de prix ! Un foil durable a non seulement des assemblages solides, mais est aussi évolutif et réparable pour durer. C'est pourquoi nous faisons du rétrofit : les anciennes ailes restent toujours compatibles avec les nouveaux fuselages. (EG)



Ces fixations « à faible conicité » permettent une très bonne tenue, sous réserve d'un ajustement au micron, pour avoir toutes les parois en contact et c'est bien sûr très coûteux ! Voilà pourquoi on voit des foils bloqués, des gars se balader avec des maillets ou des constructeurs qui mettent des vis partout. Une aile peut se bloquer non pas parce que l'ajustement est parfait, mais parce qu'il ne l'est pas et que ça coince juste à un endroit (voir schéma). Des marques ont un emboîtement conique avec un jeu pour le montage et quelques vis pour bloquer le tout, mais un vissage efficace se fait dans le sens de l'effort. Avec des vis perpendiculaires si l'ajustement est trop lâche, c'est la tête de la vis qui travaillera, ce qui conduit aux décapitations. (GL)



REPERES VISUELS

Repère 6. LE VISSAGE

- Des vis de M8 seront plus résistantes et auront un serrage plus important que des vis de M6. Mais si l'on veut affiner au maximum le foil, alors il faut réduire toutes les épaisseurs. Les vis résultent donc d'un compromis : réduire la traînée avec du 6mm ou être plus costaud en 8mm au prix d'un peu plus de traînée. (BS)

- Je n'ai pas d'avis, aujourd'hui tous nos foils sont proposés pour le mat/fuselage et aile/fuselage en M6. (AR)

- Les inserts affleurants ont généré des retours car ils pouvaient s'arracher, donc maintenant on les inclut complètement dans le composite, avec des vis plus longues (DR)

- Un vissage efficace se fait dans le sens de l'effort. Avec des vis perpendiculaires et un ajustement un peu lâche, c'est la tête de la vis qui travaille, ce qui conduit à des décapitations. De bonnes vis, c'est aussi un indicateur intéressant pour savoir si le constructeur grapille un peu sur tout ! (GL)

Repère 7. LE POIDS

- Pour un foil en carbone, un modèle léger contient souvent de la mousse et aura par conséquent potentiellement moins de raideur qu'un foil plein. Certes, il sera plus facile à manipuler, mais il sera moins durable dans le temps. (BS)

- Nous parvenons à produire des foils très légers avec un noyau en PVC, dont la durabilité est reconnue. Il faut utiliser les bons noyaux aux bons endroits et positionner intelligemment les renforts. Un produit bien conçu sera d'office mécaniquement très résistant. Par contre plus le foil que vous tenez dans les mains est lourd par rapport à son poids annoncé, plus il contiendra de mastic, utilisé pour masquer des erreurs. (AR)

- Un foil lourd peut signifier que du carbone est remplacé par du métal. Cela ne signifie pas pour autant que la qualité soit moindre. Un T métallique dans les ailes et pour la reprise aile-fuselage permet de diminuer le coût et d'assurer une certaine homogénéité dans la production de grandes séries dans les usines asiatiques. (AM)

Repère 8. LE PONCAGE

- C'est plus le travail en sortie de moule que le design qui distingue le foil de race de celui de loisir. Quand le foil grand-public sera poncé puis vernis, celui destiné à gagner en compétition subira 3 à 8 heures de travail, entre la découpe du plan de joint, le premier ponçage, le rebouchage des pinholes (les microtrous), un re-ponçage, puis (chez Levitaz) l'enduction d'un mastic avec enduit de finition, puis et encore un ponçage ! Toutes ces opérations de finition représentent un coût réel qui fait vraiment la différence en termes de glisse comme de prix final ! (BG)

- Le bouchage des pinholes permet de réduire les turbulences et améliore les performances du foil, mais ne constitue pas un enjeu structurel. Si pour nos foils de race qui sont menés à plus de 30 kts, il ne doit en subsister aucun, un foil grand public peut tolérer sans problème des pinholes sur la corde et le bord de fuite, et ne combler que ceux des bords d'attaques. Nous ponçons les ailes de race avec un grain de 2000 afin qu'il se forme une couche limite avec l'eau. En versant de l'eau sur le foil, on observe s'il existe des îlots déperlants (hydrophobes). Ils peuvent être source de décrochage du fluide et si le foil est parfaitement propre et dégraissé alors les racers les reponcent en douceur ces endroits (HP)

A suivre : les boards !
Achetez ce numéro à prix libre pour assurer les prochains
[GLASSY ici](#)

LE CONTROLE QUALITE EN USINE

Le « QC » n'est pas le même chez toutes usines. Certaines grosses usines scannent tous les mâts pour vérifier que la géométrie reste identique sur toute la prod. Ils les pèsent et effectuent ensuite un test de flexion et de raideur. Le foil est monté sur un banc d'essai afin de reproduire le même test à l'identique, avec la même pression, par la même personne et de la même manière, pour réduire la marge d'erreur. Ce test permet de s'assurer qu'il n'y a pas de variation de raideur par rapport au foil référence. Si ces tests sont

réussis, alors il y a un test d'assemblage afin d'en déterminer la justesse. Toutes les usines et toutes les marques n'ont pas recours aux mêmes protocoles. Nous demandons à ce que toutes les pièces subissent tous les tests, plutôt que des échantillons aléatoires. C'est le prix à payer pour réduire le SAV au minimum sur le long terme. Le seuil de tolérance (donc la différence entre 2 produits) peut monter jusqu'à 20%, ce qui est énorme. C'est un choix. De notre côté, nous tolérons jusqu'à 7 % d'écart sur la rigidité d'un mât. (BS)

LES CAS (ET CAUSES) POSSIBLES DE SAV

Il y a plein de facteurs qui peuvent engendrer du SAV sur des foils.

Sur les foils en aluminium :

- Une mauvaise qualité d'aluminium

- Epaisseur trop fine des parois.

- Une largeur insuffisante du profil peut flamber un mât (il se tord). Un mât très raide et solide en alu avoisine les 18 mm. Un mât plus fin glissera mieux certes, mais pourra se tordre en cas de grosses contraintes. (DC)

Sur les foils en carbone :

- Défaut de construction (moule mal fermé, strat) : la pièce peut se délaminer lorsqu'elle est soumise à des efforts.

- Mauvais échantillonnage du carbone : la résistance de la fibre est insuffisante au regard de l'effort à fournir.

- Réduction de la quantité de carbone pour diminuer le prix et le poids. (BS)

- Manque de tests prolongés sur des pièces en carbone qui doivent être éprouvées dans le temps... mais la clientèle exerce une pression -à laquelle il faut résister- pour que les produits sortent rapidement. Aller trop vite entraîne forcément un risque de surprise.

- Mauvaise géométrie : des choix de designs trop extrêmes ou exotiques peuvent aboutir (si cumulés à un manque de recul) à un produit trop fragile. On a vu par exemple des mâts juste posés sur le fuselage, avec l'effort repris uniquement par des vis de 6mm.

- Trop de pression sur les délais de production : en poussant une usine à produire plus vite, on s'expose potentiellement à des erreurs de fabrication. Il faudrait idéalement sortir régulièrement des petites séries, afin de roder la chaîne de fabrication sans la mettre sous pression, mais le marché ne peut pas attendre ! (BS)

- A pièce et design égal, un mauvais dimensionnement peut engendrer une casse structurelle. Les petits ateliers ont l'énorme avantage de pouvoir produire une présérie et adapter ce qui doit l'être pour arriver à un retour proche de zéro. Après une première mini-série qui valide la pertinence du design et la fiabilité, la production se fait quasiment en flux tendu : le défaut, s'il en reste, sera rapidement identifié et rectifié.

Une pièce conçue avec le seul hydrodynamisme en tête, oubliant l'aspect résistance, risque d'être ultra fragile. Par exemple un raccord avec un angle sera fragile, car dans les composites, un angle est une amorce de rupture. Quand on designe une aile, le raccord avec le fuselage doit être smooth, quitte à perdre un peu en traînée sur le papier, ce que l'on va perdre d'un côté, on va le gagner en rigidité et en longévité du produit. (AR)

PROLONGER LA VIE DE SON FOIL

- Ne vissez pas un foil avec du sable dans les pas de vis.
- Attention, c'est très facile de trop serrer dès qu'on a mis du tefgel ou de la graisse.
- Arrêtez le waterstart dans les profondeurs incertaines, si vous labourez les fonds, cela va fragiliser tout l'ensemble.
- N'arrivez pas pleine balle sur la plage.
- Ne posez jamais un foil sur le côté (board sur le rail et foil appuyé sur un winglet). C'est l'endroit le plus fragile.
- Insérez des vieilles balles de tennis fendues sur les bouts d'aile pour les protéger pendant le transport ou sur le parking.
- Après les sessions en mer, rincez régulièrement le foil à l'eau claire pour préserver sa glisse. S'il n'y a pas d'eau douce passez un coup de chiffon dès que possible.
- Rincez et démontez le foil après chaque session si le mât est en alu.
- Si vous avez un fuselage et des inserts en alu, pensez à renouveler le graissage des vis.
- Ne le laissez pas dans une voiture en plein soleil (les planches non plus), cela peut altérer l'efficacité de la résine.
- Évitez de le laisser en plein soleil sur la plage trop longtemps. Les UV l'attaquent en dépit du revêtement. Gardez la crème solaire pour votre peau.
- Si vous ne l'utilisez pas pendant un certain temps, rincez-le et laissez-le sécher avant de le stocker dans sa housse. Desserrez les vis d'1/4 de tour pour préserver les inserts.
- Vérifiez de temps en temps les inserts, serrages et emboîtements.

- Vous pouvez étaler une très fine pellicule de liquide hydrophobe au chiffon sur les pièces alu neuves, puis tous les deux mois, afin de limiter le dépôt de croûte de sel.
- N'utilisez jamais d'acétone sur les foils vernis.
- Poncer un foil à cause d'une rayure, c'est lui enlever de la matière de façon irréversible... Il est toujours préférable de la combler avec de la résine, mais le plus important est de bien comprendre ce qu'il se passe avant d'agir. Par exemple avec un foil qui siffle, on aurait tendance à se précipiter sur le bord de fuite... Attention de bien regarder d'où peut venir le problème !

LES TRUCS DE PRO-RACERS

Le foil de race d'Iset Segura ne tolère aucune tache ni rayure. Dégraissage systématique et ponçage s'il reste des ilôts hydrophobes (c) Hadjuk

L'état de surface doit être nickel si on veut aller très vite, mais on peut aussi sentir des différences en freeride à 20 kts. L'entretien consiste d'abord à prévenir les rayures et c'est le mât le plus important. On ne pose pas le foil sur le sable, on met les housses le plus vite possible et sans sable, bien sûr. On le lave de temps à autres, parce que toute trace de gras comme de crème solaire crée de la ventilation, les flux décrochent autour du profil et génèrent de la traînée. Une aspérité ou une rayure de 1mm provoque une vraie perte de performance et notamment de stabilité. Il y a plusieurs écoles pour nettoyer les foils : le produit lave-vitres (sans parfums) et en ce qui me concerne, l'anticalcaire de salle de bains. On peut utiliser un peu d'acétone pour dégraisser les Chubanga, mais surtout pas les autres foils du commerce, qui sont vernis. De l'eau versée sur un foil bien dégraissé s'écoulera immédiatement plutôt que de rester collée. Les autocollants sur les mâts altèrent la glisse avec leur surépaisseur et ils sont très sensibles aux rayures ! (BG)

A suivre : les boards
Achetez ce numéro
à prix libre pour
assurer les prochains
[GLASSY ici](#)

TRIP ESPAGNE L POUR L'ECLIPSE T TALE

Cet été, le 12 Août, le soleil et la lune nous donnent rendez-vous dans le nord de l'Espagne pour la première éclipse totale du soleil visible près de chez nous depuis 27 ans et la dernière avant 55 ans! Ce spectacle éphémère, rare et éblouissant traversera la péninsule ibérique de la Galice aux Baléares et voici nos conseils pour en profiter... après une journée de ride bien sûr ! Par Vincent Chanderot

Les éclipses il y en a tout le temps. Une ou deux par an, en ce qui concerne la Lune. Les éclipses partielles de Soleil, comme paraîtra celle du 12 août en France, ne sont pas rares non plus, mais pouvoir admirer une totalité est exceptionnel, car la bande d'ombre court un terrain beaucoup plus réduit (une bande de 300km de large, souvent sur l'océan). Une totale n'arrive qu'une ou deux fois dans une vie si on ne court pas après, car il s'agit d'un vrai miracle de la nature.

Dans tout l'univers

L'éclipse totale de soleil, n'est pas qu'une vulgaire occultation. C'est une coïncidence unique dans le système solaire et probablement assez rare dans l'univers. Elle tient au rapport (diamètre de la Lune / diamètre du Soleil) exactement égal à celui (distance Terre-Lune / distance Terre-Soleil). La conséquence : le diamètre apparent des deux astres est souvent identique, donc quand la Lune s'imisce entre le soleil et nous, c'est exactement la boule en fusion qui est masquée, mais rien de plus : la couronne et les protubérances de plasma à la surface solaire deviennent visibles !

Quand tout bascule

Lorsque vous assisterez à une éclipse totale, vous ne l'oublierez jamais. Une pseudo-nuit tombe en une seconde, la nature ne comprend pas, les non-humains se taisent, le temps est suspendu, vous assistez à un truc unique. On voit l'ombre de la Lune défilier, les couleurs changent, les planètes et les étoiles apparaissent. Le soleil noir peut se regarder droit dans les yeux. Mais tout cela ne dure qu'un bref instant. En Espagne cet été, on n'aura pas plus d'1 min 40s pour savourer le spectacle. Alors autant bien se préparer !

Conditions optimales

Le cône d'ombre de l'éclipse abordera vers 20h26 la côte nord de l'Espagne puis à 20h33 les abords de Valence sur la côte orientale. Or le soleil se couchera à 21h30 à Gijon, à 21h08 à Saragosse et 20h30 à Valence. Ce qui signifie qu'en Galice, le soleil noir émergera tout juste 15° au-dessus de l'horizon, tandis que sur les bords de la méditerranée, il aura peut-être déjà disparu derrière les reliefs de l'arrière-pays depuis seulement quelques secondes ! En med il faudra absolument être vers Tarragone. Plus vous irez à l'ouest, plus le soleil sera haut et plus longue sera la totalité (surtout en se plaçant au milieu de la bande d'ombre). Il faudra veiller à ce qu'aucun relief dans l'ouest ne vienne masquer le spectacle, l'azimut du soleil au coucher se situant dans le 300 (WNW). Il faudra aussi être vigilant sur la météo ! En bord d'océan, le spectacle risque d'être grandiose, avec le soleil bas, mais le risque que les nuages gâchent tout est potentiellement plus important qu'au centre du pays ou en med, quoique des orages peuvent aussi y apparaître en fin d'après-midi. Où aller alors ? Nous serons sur le meilleur spot, probablement entre Gijon, San Xurxo, les picos de Europa et La Loteta / Bardenas, mais ça se décidera bien entendu le 12.

Observation

Ne regardez jamais le soleil en face sans protection, tant qu'il n'est pas éclipsé totalement ! On trouvera probablement partout les lunettes filtrantes. Attention à ce qu'elles soient nickel ! On le déconseille pour la forme, ça n'est pas du tout dans « les normes » et comporte un risque en cas de décrochage, mais des astronomes amateurs fixent à l'élastique sur l'ouverture des télescopes ou jumellees quelques épaisseurs de couverture de survie, qui font office de filtre de dépannage (toujours côté soleil).

A la prochaine

Fait rare et injuste, l'Espagne profitera encore d'une nouvelle éclipse totale, le 2 août 2027. Il s'agira de la Big One, cette fois dans le sud : 4min30 à Tarifa (et 6min20 à Louxor !). On ne la ratera pas non plus, car ensuite, il n'y aura plus de totale en Europe avant 2081... faudra tenir ! En 2028, toujours en Espagne, se produira une éclipse annulaire, qui laisse apparaître un anneau de feu, c'est moins bien, il fait encore jour, mais c'est quand même pas mal non plus !

Le soleil sera bas, comme ici, à l'ouest de l'Espagne et au ras de l'horizon côté méditerranée... un élément à prendre en compte, avec la météo ! (c) Elot Herman

LES SPOTS DE L'ÉCLIPSE TOTALE avec The Spot2be

San Xurxo -Galice (1)

On ne va pas commencer à faire l'inventaire des innombrables spots du coin (parce qu'on le fera plus tard !), mais les alentours de Ferrol disposent de sacrés atouts ! Entre les vagues à San Xurxo, Doniños, ou Santa Comba et les spots abrités dans les rias (Bañobre, Ares), il y a de quoi faire, en parasoaring aussi. Quoique excentré de la zone centrale, avec une côte face à l'ouest, on sera bien pour reluquer l'éclipse au-dessus de l'océan... s'il ne pleut pas. Parce qu'on ne peut pas être vert comme le pays Basque, à deux pas du cap Finisterre, sans risquer une saucée à tout moment !

Gijon (2)

Les environs du port Asturien profiteront du temps d'éclipse le plus long, avec une vue bien dégagée depuis le cabo Peñas, mais la côte très rocheuse et les vents poussifs n'en font pas l'endroit le plus connu pour sortir les kites et les wings, alors prenez aussi le surf !

Lienres - Santander (3)

Beaucoup de monde sur les plages, donc c'est pas facile pour les kites en été, mais Lienres, c'est LE spot de vagues de la région pour les secteurs NE et E. Si c'en est trop, c'est pas le flat qui manque dans la région, par exemple juste derrière la plage, dans la ria (à marée haute uniquement). Plein de possibilités aussi sur les deux rives de la lagune de Santander. Pour l'éclipse, on est pas mal entre le spot et l'after-party, avec le soleil entre terre et mer, le hic, ce sera peut-être les Picos de Europa (2600m), très proches, qui pourraient impacter la météo. Le bon plan c'est peut-être dedans, c'est si beau !

Embalse del Ebro (4)

Grand lac au sud de Santander, qui fonctionne avec toutes les orientations et avec un thermique de 15 kts en milieu d'après-midi, mais plutôt pour les kites, en raison des fonds souvent riquiquis en été. Niveau éclipse, on est à quelques kilomètres à l'est d'une station de ski qui culmine à 2200m, donc mieux vaudra prévoir un petit crochet vers la plaine dans le sud ou à la côte.

Bilbao (5)

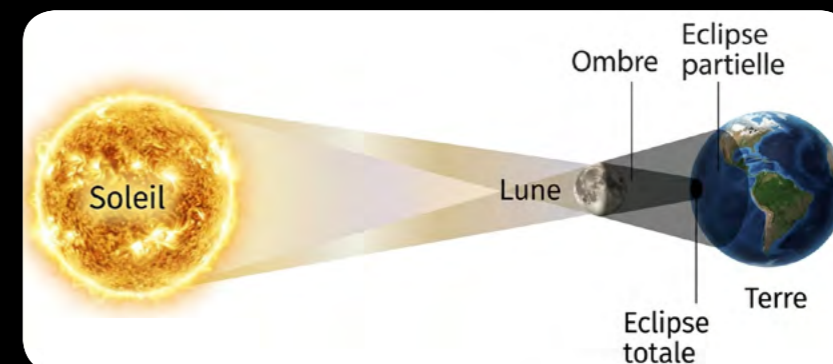
On est à la limite de la bande de totalité, alors mieux vaudrait tirer un peu à l'ouest pour allonger le spectacle. Au port (Getxo) se trouve un spot de kite et wing freeride de fond-de-rade pour du vent de WSW à NW. A Sopelana, conditions plus océaniques, avec courants, rochers et shorebreak, un poco mas complicado, mais c'est aussi un gros spot de parasoaring

La Loteta (6)

Ce petit lac perdu dans la pampa serait le plus venté d'Espagne. On n'a pas fait le calcul, mais il jouit de sa petite notoriété, avec 10 à 20 kts de S-SE (et du sale temps) mais aussi parfois 30 kts de Cierzo (NNW). Le fond varie selon la sécheresse, ça passe pas toujours en foil mais cette année est pas mal. Il y a beaucoup à découvrir dans cette région qui sombre dans la sieste l'après-midi : désert des Bardenas, Mallos de Riglo, ainsi que Loarre pour le parapente (mais le parakite ici c'est no-way !). Gros tekos pour l'éclipse sur le lac de la Sotonera,

Delta del Ebro (7)

Trabucador offre une lagune peu profonde très glassy et un spot en mer. L'été, le Garbi prédomine : en s'engouffrant dans le delta, ce thermique de SW est un peu plus fort qu'ailleurs. Ce sera probablement le moins pire des spots méditerranéens pour observer l'éclipse, mais à votre place on pliera les gaules assez tôt pour filer sur les hauteurs... comme probablement tout le monde là-bas, parce que les espagnols sont déjà à fond depuis des mois sur leur éclipse. On est un peu au nord du centre de la bande de totalité, mais le soleil risque d'être très très très bas, donc voilà, nous on parie pas dessus...



LES PRIORITÉS : 1. Horizon WNW dégagé. 2. Pas de nuages. Sur cette carte, les couvertures nuageuses moyennes en août : pas mal d'entrées maritimes en fin d'après-midi sur la côte Galice-cantabrique. 3. Le plus à l'ouest et au plus près de la bande centrale. 4. Un spot pas loin avec du vent !

photos : à gauche Nicolas Lefaudeux. Sequence Nick Mischo

AVENTURE

VAINA PICOT

CONCOURSEUR



Vice-championne du monde senior IWSA à seize ans après seulement deux ans de wing, la double championne de France et d'Europe ne rechigne pas à se frotter aux longues distances, comme en atteste sa victoire au Défi Wing 2025. Pour s'émanciper des parcours jalonnés de bouées, elle a tenté la première de la plus belle des navigations pour rendre hommage à son île natale : le tour de la Guadeloupe. Par Vaina Picot et Vincent Chanderot, photos Native Pictures

« Me reconnecter à la beauté incroyable de la Guadeloupe, comme on a rarement l'occasion de l'admirer, à un moment charnière de ma vie »

L'idée du tour de la Guadeloupe m'a été soufflée par mon ami Tristan Algret un pro de la planche à voile. Il avait déjà réalisé, non sans mal, ce tour en windsurf et m'a lancé ce défi d'être la première à le réaliser en wingfoil. L'idée m'a immédiatement séduite. Ce type de projet est très différent des compétitions auxquelles je participe habituellement, très cadrées, sur des parcours courts et rapides. Une telle aventure personnelle représente un défi physique et mental intéressant. Une manière aussi de me reconnecter à la beauté incroyable des paysages de la Guadeloupe, comme on a rarement l'occasion de les admirer, à un moment charnière de ma vie, qui m'a conduit à déménager en métropole pour me consacrer à mon projet compétitif.

Orga

Comme tout raid côtier ou même un downwind, un projet comme celui-ci ne s'improvise pas. Faire le tour complet de la Guadeloupe représente environ 300 kilomètres de navigation. Cela implique de pouvoir rider vite et pendant longtemps, au moins 12 heures à une moyenne de 25 nœuds, car il n'est pas question de naviguer de nuit et les journées à rallonge n'existent pas sous les tropiques ! Certaines portions seront engagées et techniques, au vent de côtes sauvages, sous le vent des montagnes ou dans les canaux. Certains bords se feront au large dans des conditions océaniques, d'autres en rase-caillou. Les îles de Guadeloupe présentent une côte très variée et découpée, avec parfois un lagon ou du sable fin, mais parfois aussi des falaises, sans possibilité de rejoindre rapidement la terre en cas de problème.

Teamwork

Pour toutes ces raisons, et parce qu'on n'aurait peut-être pas laissé une fille de 16 ans se lancer toute seule dans une aventure pareille, un bateau piloté par Tristan Algret m'a suivi tout au long du parcours afin d'assurer la sécurité. Nous savons que le passage le plus délicat se trouverait sous le vent de Basse-Terre. Le secteur est réputé pour ses déventements liés à la Soufrière, le volcan mythique qui se dresse à presque 1500m d'altitude pour stopper l'alizé. Ça n'est pas du tout la même configuration que la navigation au sud de Grande-Terre, toute plate, qui culmine à 135m ! Ici, le vent peut tomber ou tourner brutalement, à moins qu'il ne soit tout simplement inexistant et qu'il faille aller le chercher très loin au large ! C'est moins la crainte d'un accident que ce risque d'être prise dans la pétrole qui a imposé le bateau que j'utiliserai seulement en dernier recours... mais aussi parce que la navigation au large n'est pas vraiment légale en wingfoil. Il permettra enfin de faire de belles images et de transporter l'avitaillement, car il m'était impossible de porter assez d'eau et de nourriture sur moi sans m'alourdir démesurément.

Aux Antilles on se lève tôt

Je n'ai pas fermé l'œil de la nuit, avec ce petit mélange de stress et d'excitation. Le lever, très tôt, pour rejoindre le bateau à 5h30 ne m'aura donc pas posé de problème ! Un premier faux-départ est donné, mais les conditions ne sont pas encore en place et c'était l'heure de pointe dans le chenal du Gosier. On n'y voyait pas grand-chose non plus, alors que les casiers sont nombreux. Le chrono est finalement déclenché à 6h43 devant l'îlet de carte postale du Gosier. Le premier tronçon consistera à rejoindre la Pointe des Châteaux : cap à l'est, en louvoyant au près face à l'alizé, établi en est-sud-est à un peu moins de 15 nœuds. Je vais enchaîner 13 tacks pendant plus de 2 heures !



« on ne vient jamais ici en wing »



Départ aux aurores dans le chenal surfréquenté à Gosier

Stratégie et réglages

Le vent est suffisant à la côte, ce qui m'évite d'avoir à m'éloigner au large ou je pourrais rencontrer trop de sargasses. J'en croise et en ramasse malgré tout quelques-unes dans mon foil. Quand cela ne provoque pas de chute, je suis obligée de sauter pour les enlever, ce qui consomme de l'énergie, or la clé était de trouver le bon équilibre : garder la voile assez droite pour obtenir le meilleur cap possible, tout en restant à l'économie. L'objectif était clair, franchir la pointe des Châteaux encore fraîche, car ce n'était que le début de l'aventure. Je suis habituellement réglée pour le près en circuit de compétition. Mais pour ce projet, avec beaucoup de travers, j'ai essayé de trouver un bon équilibre dans les réglages, y compris dans mes straps, pour être la plus efficace sur toutes les allures. J'ai également opté pour un réglage très puissant, afin de pouvoir affronter des zones de vent léger.

Pointe des Châteaux

Après avoir vu défile dans mon dos les spots de Ste-Anne et St-François sur lesquels j'ai fait mes premières armes, puis admiré les deux îlots de la réserve de Petite-Terre, j'atteins la pointe est de l'île, qui lui donne un bec de colibri en 2h25. Il y a un spot de kite à cette pointe des Châteaux, mais on ne vient jamais ici en wing. C'est aussi une grosse attraction touristique avec sa croix sur les immenses blocs rocheux. Le passage au ras de ces rochers massifs était absolument magique. C'était pourtant l'un des endroits que je redoutais le plus. Exposé directement au swell du large avec des profondeurs faibles et l'interférence de l'île de la Désirade, la houle y est souvent très forte et croisée, ce qui rend la navigation technique et exigeante.



AVENTURE

« Poser le foil aurait été catastrophique »

Vigilante

Virement de bord effectué, je me plonge dans le tronçon qui me mènera, plein large, jusqu'à la Pointe de la Vigie, tout au nord de l'île. Je vois la Soufrière au loin et me dis « Wow, il faut que j'aille tout là-bas, faire le tour complet de ce volcan ! » Les conditions auront finalement été assez clémentes, avec moins de houle que nous ne l'imaginions, mais le vent très faible et les sargasses nombreuses rendirent le tronçon délicat et me l'ont fait paraître interminable. Pendant près de deux heures, je me suis battue pour rester en vol. Poser le foil aurait été catastrophique : redécoller dans si peu de vent, aurait été presque impossible, j'ai pourtant dû me forcer à manœuvrer avec très peu de pression dans la wing pour changer de temps en temps d'amure afin de me soulager. La côte est parsemée de falaises et de criques, elle n'invite pas vraiment à ce genre de navigation en wingfoil, alors je savoure de voir défiler devant moi ces points de vue exceptionnels.

Cul-de-sac

La Pointe de la Grande Vigie atteinte, je file direction Deshaies, avec un long bord de portant. Je traverse le grand cul-de-sac marin par le large pour chercher du vent frais. Ça fait plus de cinq heures que je navigue, ça fait deux fois une session normale pour beaucoup de gens, mais il me reste encore le double à parcourir ! Mes jambes commencent à souffrir, mais je tiens ! Les conditions évoluent, elles deviennent incroyables et parviennent à me rebooster : la mer plate, le vent régulier et le contournement fabuleux de la pointe Allègre, la tête à l'Anglais et l'ilet Kahouanne, c'est magnifique... tout ce qu'on rêve de vivre en wingfoil ! J'ai bouclé cette section en 1 h 30, avec des sensations de vitesse et de glisse exceptionnelles. Cerise sur le gâteau, je sens le vent encore se renforcer à l'approche de Deshaies. Le vent monte à 20 nœuds établis, ce qui pouvait laisser présager d'un

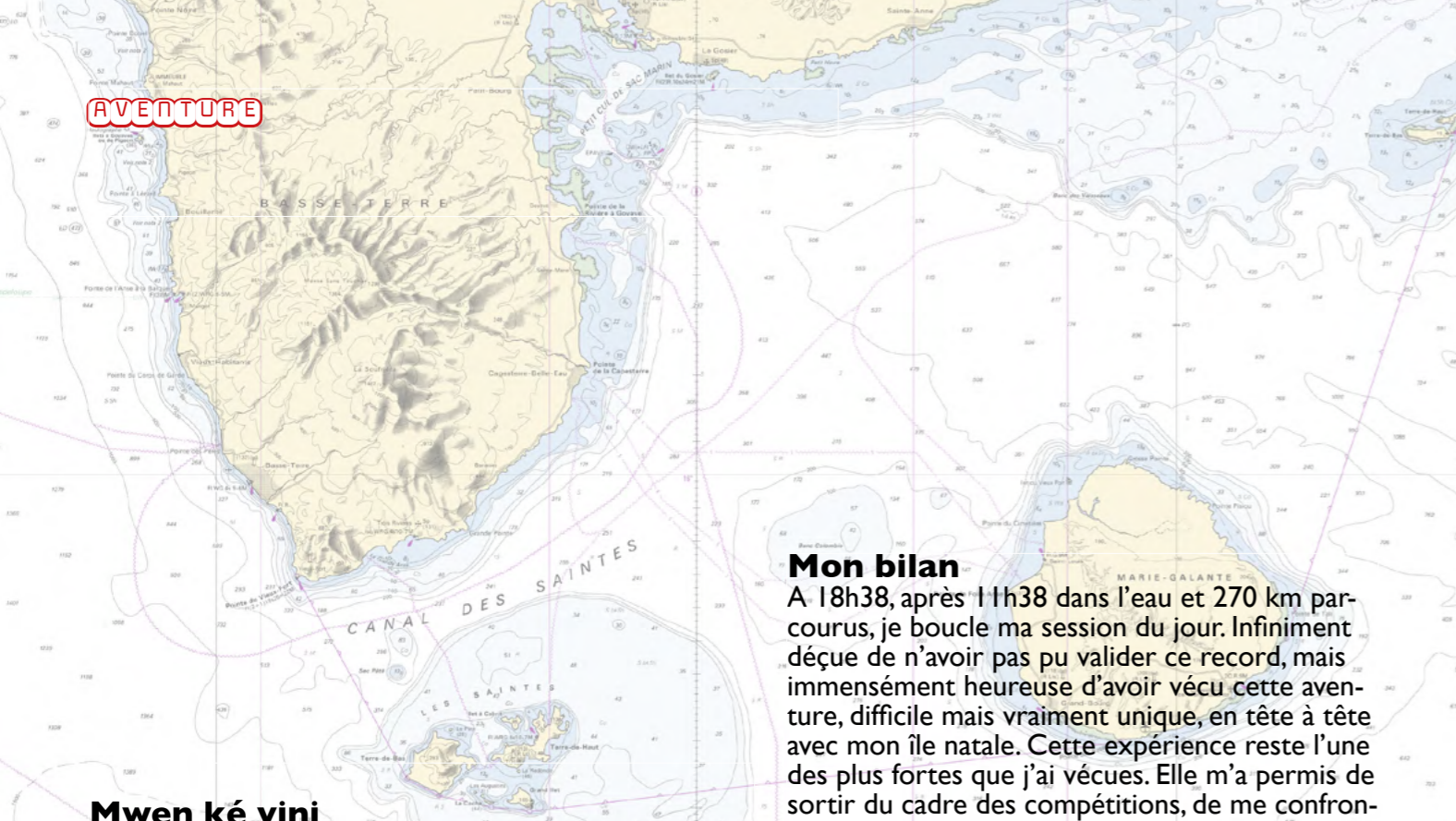
Entre la pointe des Châteaux et la Vigie, un bord interminable dans du vent très léger, au large d'une côte déchiquetée. La douleur fait déjà son apparition, il reste pourtant encore les 3/4 du parcours à boucler.

« Le coin a contribué à écrire la légende de la Route du Rhum, en rebattant souvent les cartes »

Un mur

Bouillante et ses îlets à Goyaves sont connus pour la plongée dans la réserve Cousteau... pas pour la voile. Le coin a pourtant contribué à écrire la légende de la Route du Rhum, en rebattant souvent les cartes, à quelques milles de l'arrivée de la transat mythique. Deux stratégies s'imposent ici : rester près de la côte, où le vent est souvent plus fort comme aujourd'hui, ou s'éloigner davantage au large, où il est théoriquement plus régulier. J'ai choisi de rester à la côte, mais finalement, que j'opte pour l'une ou l'autre option, le résultat aurait été le même : la zone était complètement déventée ce jour-là. J'ai barboté pendant trois heures sur ma board dans l'attente de quelques risées, mais lorsque s'est faite ressentir une bascule avec de l'ouest léger, on a su que ça ne repartirait pas et qu'il n'y avait pas plus d'espoir au large. Ça aura été le moment le plus difficile de toute l'aventure. Accepter de rester bloquée et renoncer, après avoir tout donné pendant 6 h 30 pour avancer vite est une vraie épreuve mentale, je n'avais jamais été confrontée à un truc pareil en compétition. La déception fut d'autant plus intense qu'on savait qu'à une dizaine de milles au sud, soit à peine 25 minutes de nage, il était possible de toucher un alizé tout frais dans le canal des Saintes. Pour des raisons de sécurité et parce qu'il était impossible de repartir, j'ai dû accepter la décision difficile de rejoindre la pointe du Vieux-Fort par bateau, afin de retrouver du vent et pouvoir terminer le tour, mais qu'elle fut dure et frustrante !

Retour de l'alizé au sud de Basse-Terre, au milieu des sargasses. Ces algues dérivent par bancs, accrochent les foils et obligent à consommer une énergie précieuse pour sauter et s'en dépêtrer.



Mwen ké vini

Faire appel à cette assistance signifiait que mon tour ne serait pas validé dans son intégralité, mais je tenais tout de même absolument à boucler cette aventure sur mon foil. J'aurais fait de mon mieux, j'aurais tout essayé en dépit des éléments qui n'ont pas joué en ma faveur. À Vieux-Fort, j'ai repris la wing avec une énorme détermination. Je voulais repousser encore mes limites et terminer ce projet en beauté, pour réduire le sentiment d'inachevé, avec déjà en tête la revanche que je prendrai sur l'adversité. Je suis relancée et à fond dans un long bord en direction de l'archipel des Saintes que je tiens au bout des bras et que je trouve toujours fabuleux. Je distingue même le pain de sucre de la Terre-de-haut (oui, vous avez remarqué, il y a souvent le mot Terre dans les noms d'îles de Guadeloupe !) Le vent est canalisé ici, puis le contre-bord m'amène vers Capesterre où je me retrouve à nouveau sans vent. Mais sans me démoraliser, car cette pointe est fameuse pour ça, il s'y forme une sorte de coussin d'air au vent de la Soufrière qui dévie l'alizé. Je parviens à m'en échapper à la grâce d'une risée, puis tout se remet en place et je peux filer comme une balle vers Gosier dans une lumière crépusculaire qui clôt cette journée d'une façon mystique.

Mon bilan

A 18h38, après 11h38 dans l'eau et 270 km parcourus, je boucle ma session du jour. Infiniment déçue de n'avoir pas pu valider ce record, mais immensément heureuse d'avoir vécu cette aventure, difficile mais vraiment unique, en tête à tête avec mon île natale. Cette expérience reste l'une des plus fortes que j'ai vécues. Elle m'a permis de sortir du cadre des compétitions, de me confronter à l'océan autrement, et surtout de découvrir la Guadeloupe sous un angle totalement inédit. Naviguer pendant des heures, passer des caps mythiques comme la Pointe des Châteaux ou de la Vigie, longer les falaises et les plages... c'est une aventure qui restera gravée à jamais. Et ce n'est que le début. Je serai de retour et je tire certains enseignements pour la prochaine tentative. Sur une navigation aussi longue, la stratégie est essentielle. On navigue à l'économie, en limitant les manœuvres au strict nécessaire. On fait attention à ne pas poser le foil dans les zones de vent léger, cela réclame beaucoup de concentration pour lire la houle, utiliser le pumping au bon moment et garder la vitesse minimale pour rester en vol. On soigne son routage notamment sur les côtes sous le vent, mais parfois, rien n'y fait, l'océan décide.

Avec un peu de recul, je ne garde que du bon de toutes ces aventures. Les jambes en carton sont déjà oubliées et grâce à ce tour, le skipper Armel Le Cléac'h m'a convié à bord de son trimaran ultim, pour cruiser à 35 nœuds sur mon parcours, cette fois les doigts de pieds en éventail !



« Infiniment déçue...
mais immensément heureuse »

La navigation en chiffres :

Loch : 270 km

Temps sur l'eau : 11h38

Vitesse moyenne : 23,5 kts

Vitesse max : 28 kts

Nb de tacks et jibes : 18 et 15

Nombre de chutes : 8

Vent moyen : ESE 13-14 kts, pointes à 20, passages à 8 kts.

Plan d'eau : mer calme sauf à la pointe des châteaux et dans le canal des Saintes

Surface wing : 6,5 m² DP

Surface foil : 470 cm²

Achetez ce numéro
à prix libre pour
assurer les prochains
[GLASSY ici](#)





wingfoil Kamasutra

«Ce que font les ados aujourd'hui est inatteignable pour presque tout le monde» Dr Beat

Les ados sont désespérants. Même en wing, ils nous rappellent au temps qui passe. Conscient que leur freestyle aérien restera à jamais inaccessible à 90% des riders, le Docteur Beat documente un répertoire de 2 000 tricks de « flow freestyle », sans sauter, pour meubler ses innombrables sessions de flat sur des spots de poche et accessoirement pour le prochain Tricktionary.

Par Vincent Chanderot et Axel Reese

Serguei Mak Paporazzo

Quand on est jeune, on n'a pas besoin de docteur et encore moins de Kamasutra. Mais quand le poids des années se fait ressentir, que sauter en foil tient de la roulette russe... que peut-on bien faire si l'envie de progresser et de défricher de nouveaux terrains subsiste encore ? Le Dr Beat pourrait se contenter de surfer, pardi, mais il faut croire que le freestyle l'a marqué au fer rouge, du temps où il courait en coupe du monde de windsurf. Depuis 4 ans, Beat Steffan s'est lancé dans la wing, pour maintenir la flamme à 61 ans, avec le projet de référencer pour le successeur de son fameux Windsurf-Kamasutra cette fois consacré à la wing, des milliers de tricks, manœuvres et combos (dont beaucoup inventés par lui-même) qui s'effectuent sans saut. Avec déjà 2 000 manœuvres au compteur, vous pouvez être certains qu'il y a aussi du déchet

et du grand n'importe-quoi. Pourquoi se compliquer la vie à balancer la wing dans tous les sens, quand il y a tant de plaisir à tirer d'un glide épuré sur une vague ? Beat vous répondra que c'est le piment et la contradiction qui animent les freestylers qu'on retrouve ici : la maîtrise du geste technique. Et c'est vrai, c'est aussi un moyen de consolider les manœuvres et d'éviter la foule, avec une discipline praticable tout aussi bien sur les spots intérieurs et de proximité, petits ou balayés par des vents très moyens.

Freestyle pour tous

« Les jeunes wingfoilers impressionnent par les hauteurs et les figures radicales, mais les mouvements sans saut reflètent la réalité de la plupart des pratiquants », suggère Beat. « Je pense que beaucoup de ces manœuvres

de "flow freestyle" sont intéressantes pour la grande majorité des riders. Ce que font les adolescents aujourd'hui est totalement inatteignable pour presque tout le monde. Mon ambition est de montrer ce qu'il est possible d'apprendre et de réaliser de nouvelles choses avec une wing à tout âge. »

Doc & wingfoil

Exilé à Tarifa, le docteur en économie suisse, apprend encore tous les jours, malgré ses 61 ans et des décennies de glisse. Après avoir répertorié des milliers de figures, il s'enthousiasme toujours : « C'est l'aspect génial de la wing : beaucoup reste encore à inventer et le cycle d'apprentissage est très rapide ! Bien sûr, beaucoup de moves reposent sur des évolutions ou des combinaisons de techniques existantes, mais l'imagination n'a pas de limites ! ».

Kamasutra

Le Dr Beat a publié son Kamasutra du windsurf il y a 20 ans avec quelques sommités du sport (Gollito, Pasko, Campbello). Une collection de plus de 400 manœuvres de la plus simple à l'impossible. « Le windsurf faisait partie de ma vie depuis les années 80. Je me suis installé à Tarifa où j'ai créé la voilerie Bull Sails et El Niño. De 1997 à 2003, j'ai participé au circuit PWA Freestyle, mais ces 15 dernières années, je ne progressais plus et commençais à m'ennuyer. Quand j'ai découvert le wingfoil, ça ne m'intéressait pas du tout, puis j'ai été emporté, comme tout Tarifa, par cette nouvelle vague après le windsurf des années 80 et le kite des années 2000 ». Produire un Wingfoil Kamasutra sonnait donc comme une évidence. Il est en cours de réalisation pour ses réseaux (Beat Steffan) et surtout pour un vol.2 du fameux Tricktionary.

« Il ne faut souvent que quelques tentatives pour apprendre un nouveau move »



Le jibe handlepass upside-down wing... Ca sert à rien? Qui sait vraiment? Passez-le pour voir, il vous sera peut-être un jour utile!

Sales gosses

Beaucoup de ses amis à Tarifa ont switché, notamment la famille Suardiaz, dont il coache les rejetons en compétition avec le succès qu'on sait (Nia Suardiaz est octuple championne du monde Surf/freestyle et Freely/slalom). Les anciens trouvent dans les kids de Tarifa une motivation et une inspiration, qui les ont aidé à s'améliorer rapidement dans leur sillage. « Les voir est motivant, même si je ne peux pas me comparer à eux. À 14 ou 15 ans, ils sont souples comme du caoutchouc, légers et n'ont peur de rien. Pour eux, l'accent est mis sur les sauts. De mon côté, j'ai créé une niche très excitante et réaliste avec les manœuvres sur l'eau plate. Ce « flow freestyle » reflète mieux la pratique quotidienne de 90 % des wingfoilers ».

Progression sur le flow

Pour s'aventurer en freestyle de base, il faut commencer par être à l'aise avec les jibes, les virements de bord (tacks) et si possible les changements de pieds, car ce sont les briques fondamentales, dont le flow-freestyle ne propose finalement que des variations agrémentées de jongleries. Mais se motiver pour cocher des manœuvres de flow-freestyle vous permettra aussi de consolider des bases pour exceller ensuite dedans, car vous vous fixerez (enfin) des objectifs. Il faut essayer de nouvelles choses étape par étape et introduire de la variété est crucial.

« L'avantage du wingfoil, c'est qu'il ne faut souvent que quelques tentatives pour apprendre un nouveau move, alors qu'en windsurf, on pouvait galérer des mois sur la même manœuvre ». Choisissez les conditions les plus favorables et ça peut aller très vite : un vent peu rafaleux et pas trop faible et surtout un plan d'eau le plus lisse possible. « Si votre spot permet de vous émanciper du leash de board, c'est bien ».

Répertoire

Tout le monde peut développer un répertoire. Il existe deux voies pour le doc : cognitive à terre et intuitive sur l'eau (il voit dans le flow ce qui peut sortir d'un move basique). « Mon compatriote génial Balz Müller rêve ses tricks, moi j'imagine les moves dans les endroits les plus improbables et les note tout de suite par écrit. Ensuite, je les joue dans ma tête : en général à ce stade ça fonctionne haha ». Quand Beat Steffan est sur une manœuvre, il se demande ce qu'il pourrait sortir toeside ou heelside, s'il pourrait inclure un wingspin (rotation sur le lacet) à un jibe et dans quel sens il serait le plus fluide? Il interroge les options envisageables pour ajouter un wingflip (flip au-dessus de la tête ou sur son axe) ou wingpass (autour du corps). de façon à ce que tout puisse s'enchaîner «naturellement»...

VOUS EN AVEZ MARRE DE TOURNER EN ROND SUR VOTRE PETIT LAC...

> AJOUTEZ DE LA COMPLEXITÉ, ET DU DÉFI SANS PRENDRE DE RISQUES

> TESTEZ LE FLOW FREESTYLE !

Les Sept familles

Le doc développe ses moves par catégories

- Les Jibes et Duck jibes
- Les Tacks (Virements)
- Les 360
- Les Wing spins (rotations de l'aile)
- Les Moves au portant
- Les Grabs du bord d'attaque
- Les Wing passes (passages autour du corps)

Une des difficultés pour lui est aussi de les nommer, pour les ranger avec l'aide de Michi Rossmeyer dans le Tricktionary, dont ils préparent un volume freestyle ainsi qu'un vol.3 wave, downwind & racing. Alors on leur a filé un petit coup de main...



L'ordonnance du Dr Beat

1. Visualisation : Je joue le trick dans ma tête d'abord plusieurs fois avant de le tester sur l'eau.

2. L'antisèche : J'emporte une feuille de papier plastifiée dans ma combinaison avec un rappel de mes objectifs et ma liste de variantes à tester, sinon, j'oublie tout ou je ne fais rien !

3. Analyse des chutes : Je tombe souvent, mais j'essaie de comprendre pourquoi avant de recommencer.

4. Rythme : Travailler seulement 2 ou 3 tricks dans la session suffit. Après quelques échecs, passer à un autre trick avant d'y revenir et en prenant un peu de temps pour se relaxer et simplement cruiser entre deux.

5. Ego : Il faut avoir une ambition saine, trouver de la détermination tout en restant humble quant à ses capacités. Subir son égo devient contre-productif, surtout après 60 ans !

Un sport de vieux

Pratiquer ce flow-freestyle vous catalogue-t-il parmi les vieux ? « On ne devient vieux que lorsqu'on arrête d'apprendre. On peut encore développer des tas de nouveaux tricks passé 60 balais et c'est toujours stimulant d'expérimenter de nouvelles sensations en prenant de l'âge ». Le processus dépend plus de la motivation et de la technique que du millésime « On apprend moins vite, il faut un peu plus de discipline. Je m'échauffe toujours, surtout les épaules, et fais 15 minutes d'étirements par jour. Mais notre chance est que le wingfoil ne nécessite pas d'effort physique intense et que la progression est dix fois plus rapide que sur d'autres supports ».

- Fun 😄😄
- Frime 😎😎
- Balls 💀
- Taf 😬😬



Le Duck Jibe Hands-Off

Pourquoi risquer les erreurs de manipulation, alors qu'en fin de compte, une wing peut tout à fait empanner toute seule !

Dans des conditions médium et en évitant la rafale, jetez votre wing en l'air entre le grand-largue et le vent-arrière. Le vent apparent devrait permettre à la wing de pivoter sans se faire la malle si vous lui imprimez un mouvement de twist puissant, dans le sens que vous souhaitez lui donner, donc vers votre tête pour la main arrière et vers l'avant pour la main avant. La wing va drifter dans l'axe du vent, alors attendez de la récupérer pour lofer!

Le tip du Doc : Une position contre nature permet d'être plus efficace : main avant en pronation, main arrière en supination..

Les problèmes : Comme souvent le timing (trop tôt, trop tard), l'intensité (trop mou).

A quoi ça sert ? Ce trick vous occupera bien pendant un quart d'heure dans une session un peu molle et permettra d'économiser l'usure du grip de poignée... Mais sans rigoler, si vous y parvenez sans les mains, vous ne foirerez plus jamais un duck jibe!



Le Pause-clope Tack

Le tack c'est bien. A contre, c'est super. Mais quand tout devient trop facile, c'est lassant...

Alors pourquoi ne pas partir en s'appuyant à contre, la wing dans le dos? La sortie de virement se fait toeside, mais la voile est directement dans la bonne position pour relancer. A se demander pourquoi personne ne le fait en compète! Trois temps pour ce trick à découvrir dans des conditions clémentes mais avec un vent soutenu : 1. Passer la wing dans le dos - pause-clope- 2. Reprendre au moins un peu de navigation à contre, sinon ça n'est que de l'esbrouffe 3. Virement. Commencez peut-être par virer à contre si vous ne savez pas encore!

Le tip du Doc : Au milieu de l'auloffée, passez la wing dans le dos. Prenez gare à votre trajectoire et équilibrez la wing sur votre nuque, afin de pouvoir lâcher la main arrière. Appuyez-vous sur le strut pour gonfler la wing à contre et poussez la main pour l'orienter vers l'avant.

Les problèmes : Poussez bien le bord d'attaque au vent, sinon vous tueriez le tack en perdant toute la vitesse.

- Fun 😄😄
- Frime 😎😎
- Balls 💀
- Taf 😬😬

A quoi ça sert ? Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué? Mais à y réfléchir, si vous trouvez que de savoir gérer la nava à contre dans le dos est sûrement très utile, ce tack est un échappatoire facile et élégant à l'exercice.



Le Tack de Kro

Attaquer un tack par une amorce de racing jibe, maintenir la wing fausse panne et passer en force, voilà le programme, parce que vous le valez bien!

En toeside, la main arrière en supination (paume vers le bas), faites pivoter la wing, bord de fuite vers le ciel pendant une abattée rapide pour pouvoir la redresser au-dessus de vous, avec le bout du strut qui pointe vers le vent. La latte est au contact de la tête, les bras fléchis. Vous êtes au grand largue, déplacez la wing légèrement vers l'arrière en passant la main arrière en pronation. Tenez la wing bien à plat pendant que vous lofez. avec un appui toeside, la wing vous appuiera moins dessus, jusqu'au passage de l'axe du vent.

Le tip du Doc : Veillez à bien conserver la vitesse, car il n'y a pas de propulsion depuis une allure très abattue.

Les problèmes : Ils commencent si vous ne ramenez pas la wing bien à l'horizontale.

A quoi ça sert ? Trois gestes techniques pour une seule manoeuvre, c'est un bon début, mais pourquoi devoir toujours se justifier ?

| | |
|-------|-----|
| Fun | 😄 😄 |
| Frime | 😎 😎 |
| Balls | 💀 |
| Taf | 😓 😓 |

Tourner les serviette c'est beau, mais tourner les wings c'est classe ! Quel style fluide, quelle technique dans ce mouvement de cowboy, qui envoie l'aile tournicoter comme un lasso pendant le jibe, pour la récupérer ensuite sur la bonne amure !

Rapprochez la wing de votre épaule pour placer la main avant sur le BA. Mettez ensuite aussi l'autre et décalez-les vers le tip. L'ancienne main arrière se trouve plus en avant, sur une section plus fine, elle imprime une rotation horizontale au BA. Le temps de faire changer de direction à la board, l'autre main récupère la poignée et stoppe la rotation.

Le tip du Doc : Un maximum de speed évitera que la wing vienne vous aplatis le dos.

Les problèmes : Sans vitesse comme souvent, ça ne marche pas et si la wing ne tourne pas horizontalement vous risquez de la voir se faire la malle.

A quoi ça sert ? Etre aussi exubérant que ceux qui parlent des mains ? Se donner une allure de torero? Olé... indispensable!

| | |
|-------|-----|
| Fun | 😄 😄 |
| Frime | 😎 😎 |
| Balls | 💀 |
| Taf | 😓 😓 |

Le Cow-Boy Jibe



RENCONTRE

AXEL GERARD

BALEZE BREIZH



Premier Français au classement de la coupe du monde freestyle, au top mondial également en vagues, le vice-champion du Monde 2022 est à n'en pas douter l'un des wingfoilers les plus complets et polyvalents de la planète. Le gros chevelu qui nous surprenait minot a bien grandi maintenant et mérite une rencontre dans **Glassy**. Avec Vincent Chanderot, Photos Stiller GKA et Redbull contentpool



Salut Axel. Sur quels spots a-t-on le plus de chances de te voir naviguer ?

Salut, j'habite à Plérin à côté de Saint-Brieuc dans les Côtes d'Armor. De chez moi on peut voir la plage des Rosaires. C'est là que tout a commencé et c'est mon homespot, où je vais tous les jours après les cours. Ça n'est pas vraiment un spot de vagues mais y'a les conditions pour s'entraîner en freestyle. Onshore c'est un peu le chantier, mais ça fait skatepark, c'est cool. Offshore c'est bien sûr très irrégulier, pas facile, mais très formateur. On va pas mal dans le Finistère le weekend avec mon père et ma sœur, dans le Sud pour naviguer dans les vagues, à la Torche par exemple, ou dans le nord pour du thermique pas trop loin en été.

A quel point es-tu attaché à la Bretagne ?

Je suis Breton et fier de l'être, je suis heureux de vivre ici. Je n'envie pas vraiment les riders qui habitent à Tarifa, par exemple. Ils sont plus gâtés par le vent, pour autant je préfère habiter la Bretagne. C'est une pointe, on arrive toujours à trouver des conditions intéressantes. Elles ne sont pas similaires tous les jours, il ne s'installe pas de monotonie. On ne sait pas à quoi s'attendre et les bonnes surprises

sont d'autant plus satisfaisantes ! La Bretagne c'est un condensé des plus beaux spots de la Terre, plus je voyage, plus je le constate. Le Chili m'a rappelé le Finistère nord, le Cap Vert le sud. On a aussi des lagons turquoises, des criques sauvages, des vagues de folie.

Tu as découvert la glisse très jeune, avec ton père.

J'ai commencé à surfer à 7 ans, ce qui n'est pas spécialement jeune par rapport à certains pros. J'ai essayé ensuite le kite mais n'ai pas accroché, le vent pour nous les surfeurs c'était synonyme de session pourrie et j'étais trop à fond dans la recherche de conditions de surf parfaites pour voir tout le potentiel. Il faut dire aussi que j'étais encore petit, je n'étais pas en confiance avec les lignes, le vent et c'est la Bretagne ici ! Mon père est kiteur mais ne m'a pas forcé la main. Vers 9-10 ans j'ai commencé le surfoil pour avoir plus de sessions sur mon spot, qui ne marche pas toujours très bien. J'ai appris seul, personne n'en faisait ici et j'ai un peu galéré au début, je ne connaissais rien aux réglages... je mettais tout sur l'avant et me faisais éjecter au take-off !

Après deux sessions, j'arrivais à jiber des deux côtés.



Tu n'es pas né avec une cuillère en argent dans la bouche et il t'a fallu bouger ton boule de préado pour te procurer du matos de wing... à 11-12 ans !

Oui je suis allé démarcher moi-même des marques et des shops avec un book de photos pour leur proposer de me prendre comme ambassadeur en surfoil. J'ai écrit à Bruno André, on a partagé une session ensemble et ils m'ont engagé, ça a été un grand changement pour moi ! A ce moment, ils se lançaient dans la wing et m'ont tout de suite proposé d'essayer, j'ai carrément accroché.

Sur ton spot en 2021, vous n'étiez pas nombreux et tu t'es formé tout seul.

J'étais le seul, mais c'est allé assez vite grâce au surfoil, c'est tellement plus dur ! Tout était dégrossi. Au premier essai avec une wing, j'ai volé direct. Le switch c'était un peu plus compliqué, comme pour tous les surfeurs, mais au bout de deux sessions, j'arrivais à jiber des deux côtés. A 3-4 sessions, on passe le weekend à Quiberon et je vois Yann Rifflet, qui faisait déjà des vidéos. Je lui ai demandé quelques conseils et il m'a aidé pour mes premiers virements et premiers sauts. Après, pour le freestyle, il faut en bouffer dans son coin.

Tu as beaucoup cassé ? Sur quoi en particulier ?

Non pas trop, en plus je suis assez léger. J'ai pu contribuer aux tests pour améliorer la solidité chez AFS, on était les premiers à sauter fort sur ce matos avec Alan, c'était intéressant ! En freestyle ou en vagues forcément il y a des grosses chutes et on soumet les boards et les foils à beaucoup de contraintes, donc forcément comparé à un pratiquant loisir, on use beaucoup de matos, mais je suis pas un gros casseur. J'en vois autour de moi qui sont beaucoup plus doués pour ça et sont capables de détruire 6 ou 7 voiles dans une journée haha ! Bon, tu me mets demain à Ponta Preta, je ferai aussi des dégâts, c'est sûr, ça pardonne pas là-bas !

Y a-t-il eu un déclic qui t'a fait basculer du côté des champions ?

J'ai mis un peu de temps à poser le backflip, j'avais pas les bonnes conditions, mais quand je l'ai enfin passé, ça a été un déclic et mon niveau est monté en flèche. J'ai passé dans la foulée front et 720, qui étaient les 3 tricks phares en compète. Je faisais du football à la base, j'ai toujours été compétiteur. Je matais Kai Lenny ou les GWA et quand j'ai vu que je prenais du niveau, j'ai tout de suite décidé de me donner les moyens d'essayer de devenir champion du Monde.

Tu as fait le lycée en sport-études avec des cyclistes sur route...

Quand ils partaient tous rouler avec leur coach après les cours, j'allais rider tout seul, mais on a partagé plein de choses sur les valeurs de l'entraînement et de la compétition. Le peu de temps que je passe au lycée, je dois être très focus et efficace pour pouvoir me barrer ensuite, c'est le deal avec mon père, alors pour tous les à-côtés, les filles, tout ça, on n'a pas le temps ici... Par contre si les conditions sont folles, j'ai quand même le droit de sécher un cours !

Tu as tout de même été accompagné à tes débuts en compète par Bruno André.

Vers 12 ans Bruno a dit quelque chose qui m'a marqué : « Axél je le vois dans 2-3 ans dans le top 3 mondial » il a cru en moi et c'est exactement ce qu'il s'est passé. A cette époque il préparait ses diplômes de coach il m'a pris sous son aile, un peu comme cobaye, haha, il m'a entraîné pendant deux ans je crois, plus particulièrement sur les compétitions, il avait l'expérience du windsurf aussi.

Tu t'entraînes maintenant sans coach... tu es assez carré à 18 ans pour t'astreindre à une discipline, définir tes objectifs, t'autoévaluer ?

J'ai pas vraiment le choix, alors j'essaie de faire de mon mieux. Je reproduis un peu de ce que j'ai appris et observé, mais j'ai quand même un préparateur physique. Tout ça fait partie du projet avec mon père, il me laisse me débrouiller et me pousse à devenir autonome.



« Les cinq tours, c'est sûr, ce sera fait »

Il a décidé pour toi que tu deviendrais un mec débrouillard, du coup c'est toi seul qui gères tous tes partenariats.

Oui c'est important dans la vie, et ça fait partie du métier ! Cette petite expérience commerciale me sert déjà, par exemple avec parcourssup : je ne stresse pas aux entretiens, j'arrive bien à me vendre grâce à tout ce qu'ils m'ont laissé faire ou en ne le faisant pas à ma place !

Alors comment s'organise ta logistique internationale sans équipe et sans permis ?

Cette année je suis allé seul à toutes les compétés, mais on s'organise avec les copains, qui eux ont le permis. Pour préparer les GWA, je me suis souvent regroupé avec Kylie Belloevre (qui a aussi assuré mon caddie), Julien Rattotti ou Bastien Escoffet. On est parfois des concurrents, il y a de la rivalité, mais grâce à la wing, on partage quelque chose de plus grand que nous. Quand on se retrouve à trois avec Basti et Malo à surfer une vague parfaite au Chili, ça crée quand même quelque chose de spécial :)

Les jeunes freestylers ou waveriders sont-ils accompagnés par les instances ?

En vague pas du tout, pour le freestyle il y a un stage par an. François Boivis l'entraîneur est présent à Leucate au freestyle avec un bateau, ça nous aide, mais sinon l'action fédérale va surtout à la régata.

Tu travailles très dur en Freestyle mais ton terrain de jeu favori, c'est la vague.

Oui exactement. La compétition c'est surtout en freestyle, donc j'ai pas le choix. C'est beaucoup plus de frustration, de travail technique de devoir se cogner des backmobe. Je dis pas que j'aime pas ça, mais face à la vague, pffui, rien à voir ! Après ne va pas croire que les vagues c'est seulement du kiff. Au Chili, dans 3m avec peu de vent, il faut aussi se faire un peu violence, y'avait plein de gars qui ne voulaient pas y aller ! Parfois c'est « j'y vais mais j'ai peur » haha mais pour moi l'adrénaline prend vite le relais.

En 2024 tu es vice-champion du Monde Senior Surf-Freestyle et 4^e mondial en vagues. Est-ce que ça a changé ta vie ?

Oui ça m'a permis de trouver plus de moyens pour atteindre mon but en prouvant que j'en étais capable et d'y aller vraiment à fond. Cette visibilité a commencé à créer de nouvelles opportunités de découvrir le monde, j'en suis reconnaissant. L'acceptation des wingfoilers n'est pas toujours très évidente de la part de certains « puristes » du surf. Je suis toujours à leurs yeux un de ces satanés wingueurs, mais au moins j'ai été vice-champion du





monde, ça aide peut-être à se faire tolérer (ce qui n'empêche pas de me faire gueuler dessus par certains néo-bretons je te rassure haha). Plus sérieusement, je n'ai pas changé et j'essaie de ne pas penser au regard des gens, parce que je sais que ça, on ne pourra jamais le maîtriser.

En dépit des sollicitations, tu n'as pas quitté ton premier sponsor...

Quasiment toutes les marques m'ont contacté, j'ai pas mal hésité, c'est tentant de rejoindre une grosse écurie, mais j'ai préféré rester. J'ai obtenu un nouveau contrat et niveau matos, j'avais ce qu'il me fallait pour m'épanouir sur l'eau et me battre à armes égales pour gagner en coupe du monde. La relation humaine avec toute l'entreprise est très cool. Ils ont toujours cru en moi et me poussent dans le bon sens. Bien sûr ils me demandent de faire de l'image, mais pas de passer ma vie à publier sur instagram, ils attendent à ce que je participe aux compétitions, mais sans me mettre une pression du résultat. On est sur une histoire longue, je ne les lâche pas et je pense qu'ils ne me lâcheront pas, ça me rassure. Quand j'étais blessé ils m'ont soutenu. D'être le rider numéro 1 c'est quand même confortable, alors que dans d'autres marques ils sont 15 000.

Tu pensais un temps t'orienter vers une école d'ingénieur. Une post-carrière dans le design fait partie de tes projets ?

Je suis vraiment dans le flou là... c'est certain que c'est intéressant, mais je pense aussi à d'autres voies comme le management d'entreprise, peut-être pour gérer des écoles de wing, va savoir. Je pense faire une césure l'an prochain pour me donner à fond dans la compétition. C'est maintenant ou jamais, j'en profiterai pour passer aussi le DE voile avec la filière athlète de haut niveau et ça me donnera un peu de temps pour y réfléchir !

Mais tu bidouilles déjà un peu le matos et es déjà associé au développement.

Oui bien sûr, je bosse beaucoup sur le développement. Je suis là pour dire ce qui me plaît, les caractéristiques que je veux ressentir, mais c'est le job des ingénieurs de savoir s'il faut mettre plus de concave pour y arriver. Moi j'ai participé à tout le développement des nouveaux foils perf et ai beaucoup testé les nouvelles wings. En fait j'interviens très tôt sur les premiers protos du matos très pointu alors que sur les foils grand public ou les wings freeride, je vais plutôt tester et valider à la fin, quand arrivent les préséries.



2021, le GWA Tarifa, c'était la préhistoire... avec le minot chevelu qui faisait déjà des étincelles.

Qu'y a-t-il aujourd'hui à améliorer dans le matos pour aller plus fort, plus vite, plus haut ? Est-ce d'ailleurs nécessaire ?

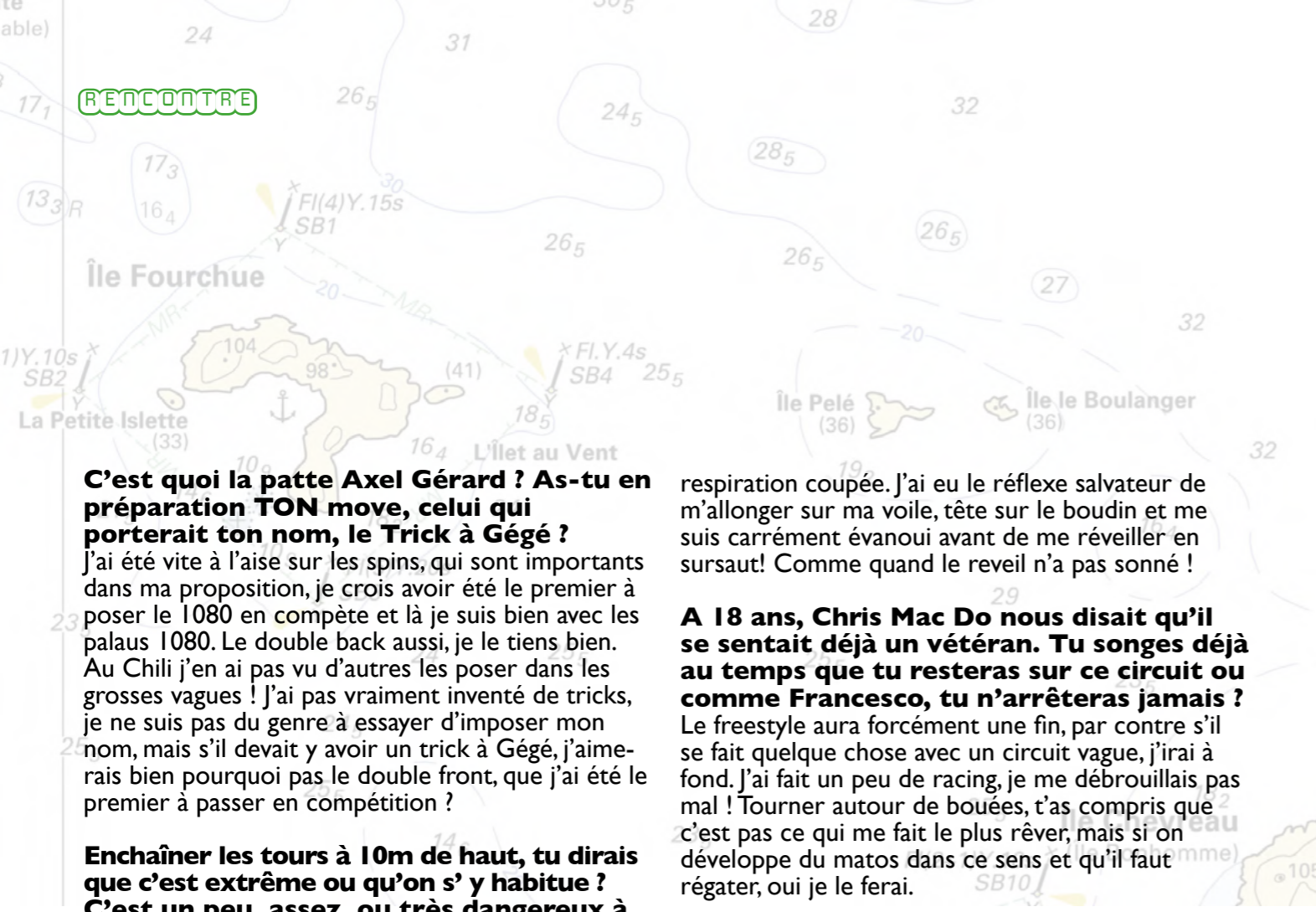
Je ne sais pas si la performance est uniquement liée au matos en fait. J'ai l'impression que plus il est simple et facile d'utilisation pour tout le monde, plus nous pourrons le pousser loin nous aussi. Tu vois la wing que j'utilise, on l'a développée à la base pour que les gens normaux puissent tacker avec beaucoup de facilité. Elle flotte au-dessus de toi, elle porte bien et du coup dans les sauts elle est parfaite pour nous, alors que ce n'était pas du tout à la base une machine pur freestyle ! En vague on devrait pouvoir continuer à améliorer les foils sur lesquels on pourra appuyer fort même à haute vitesse pour être très radical. En freestyle la portance et le airtime ont déjà beaucoup progressé et ça nous aide bien. Des foils petits pour la vitesse mais qui gardent du repop. Le matos actuel est quand même très bon et ne nous bride pas vraiment mais des petits détails, des réglages permettront à coup sûr à nos disciplines de devenir encore plus impressionnantes.

Les gens disent que tout reste à inventer en freestyle. Toi, qui montes déjà à plus de 10m, enquilles des doubles, des combos... tu en entends peut-être mieux les limites ?

Je ne vois pas les combos tellement se développer, quant aux limites, forcément on devrait s'en rapprocher bientôt. On est déjà aux doubles fronts, ça va être compliqué d'en faire plus. Les cinq tours, c'est sûr que ce sera fait. Six, on sait pas... mais après tout, il y a deux ans le double front nous paraissait impossible !

Que nous réserve le tour cette année ?

Beaucoup de gars ont passé l'hiver à s'entraîner spécifiquement au freestyle à La Ventana et ont pu s'observer. Je suis arrivé à Leucate avec moins d'heures de vol, mais j'ai pris beaucoup plus de plaisir à m'entraîner en vagues, et ça porte aussi ses fruits. J'ai gagné le truc de Red Bull au Chili qui mixe vague et freestyle, c'est très important pour moi ! A Leucate dans 10 kts, c'était vraiment à qui choperait la rafale qui le monterait plus haut que les autres ! La plupart des favoris se sont fait sortir, moi aussi, alors que je suis plutôt à l'aise dans le light, mais j'ai pas trouvé la gust. Cette saison il y a une dizaine de prétendants possibles à la victoire. Les tricks ont été postés cet hiver, il va falloir les poser maintenant en contest. Beaucoup de palas, parce que ça permet de bien prendre de la hauteur et enchaîner ensuite sur d'autres tricks : palau backflip, palau 1080. Je bosse sur le palau front actuellement après avoir fait un petit blocage dessus... J'étais tombé sur l'oreille et me suis percé le tympan sur un essai.



C'est quoi la patte Axel Gérard ? As-tu en préparation TON move, celui qui porterait ton nom, le Trick à Gégé ?

J'ai été vite à l'aise sur les spins, qui sont importants dans ma proposition, je crois avoir été le premier à poser le 1080 en compète et là je suis bien avec les palas 1080. Le double back aussi, je le tiens bien. Au Chili j'en ai pas vu d'autres les poser dans les grosses vagues ! J'ai pas vraiment inventé de tricks, je ne suis pas du genre à essayer d'imposer mon nom, mais s'il devait y avoir un trick à Gégé, j'aimerais bien pourquoi pas le double front, que j'ai été le premier à passer en compétition ?

Enchaîner les tours à 10m de haut, tu dirais que c'est extrême ou qu'on s'y habitue ? C'est un peu, assez, ou très dangereux à tes yeux ?

Suivant les conditions ça peut être vraiment extrême. Un front ça peut aller, mais y'a des fois t'es là-haut et tu te dis qu'il faut surtout pas te louper ! On est très haut avec une lame sous les pieds quand même. Chez moi, seul à l'eau en plein hiver, j'ai fait une sur-rotation, je suis tombé à moitié sur le dos :

Vainqueur ravi du premier «Red Bull Wing Sphere» devant ses camarades Malo et Bastien, Axel Gérard place beaucoup d'espoirs dans ce format en devenant mêlant vrai surf et gros freestyle.

respiration coupée. J'ai eu le réflexe salvateur de m'allonger sur ma voile, tête sur le boudin et me suis carrément évanoui avant de me réveiller en sursaut ! Comme quand le reveil n'a pas sonné !

A 18 ans, Chris Mac Do nous disait qu'il se sentait déjà un vétérans. Tu songes déjà au temps que tu resteras sur ce circuit ou comme Francesco, tu n'arrêteras jamais ?

Le freestyle aura forcément une fin, par contre s'il se fait quelque chose avec un circuit vague, j'irai à fond. J'ai fait un peu de racing, je me débrouillais pas mal ! Tourner autour de bouées, t'as compris que c'est pas ce qui me fait le plus rêver, mais si on développe du matos dans ce sens et qu'il faut régater, oui je le ferai.

Le tour Surf/Freestyle, c'est 7 compètes dont deux paquets à Tarifa/Canaries puis au Brésil. C'est bon pour les riders ?

C'est pas mal que les compètes s'enchaînent proches les unes des autres, ça évite l'avion, même si on peut rêver mieux que tout un été aux Canaries ! On passera du temps avec les potes du GWA, on est une bande de jeunes, on s'entend tous plus



« C'est hyper frustrant de voir aussi peu d'implication sur la vague alors que c'est la plus belle des disciplines »

ou moins assez bien et on réalise surtout la chance qu'on a tous d'être là, à faire ce qu'on aime faire. Au Brésil il y a un mois entre les deux compètes, ça c'est pas le top par contre.

Tu crois que le GWA soutient suffisamment le circuit vague pour entretenir un vrai projet ?

En tant que riders, on est très déçus, y'a pas mal de trucs qu'on ne comprend pas. Un world tour avec une seule étape, c'est plus vraiment un tour... et elle sera probablement annulée. C'est hyper frustrant de voir aussi peu d'implication sur la vague alors que c'est la plus belle des disciplines. Quand tu vois comment on a été accueillis, comme des rois, par Red Bull sur leur première compétition au Chili, ça fait réfléchir à la place des athlètes et du sport dans l'organisation... On était au centre d'un projet conçu pour nous, alors que sur le tour on a plus le

sentiment d'être des petits soldats au service d'une firme. Le projet de Red Bull de faire une sorte de King of the Air de la wing apportera peut-être une pression saine et positive sur le GWA !

Tu te chauffes un peu avec la parawing ? Est-ce que ça pourrait aider à dynamiser un tour en vagues avec le SFT ?

J'ai essayé deux trois fois, mais je reste concentré sur la wing. J'ai pas trop poussé le truc, mais pour moi, c'est de la wing en moins bien hahaha ! Je m'y mettrai bien sûr si ça prend, mais pour l'instant ce ne sera qu'en loisir. Je ne vois pas encore trop l'intérêt en compétition et ce qu'on a vu à Leucate ne donnait pas vraiment envie... Bon d'accord y'avait pas de vent, mais ils se sont acharnés à lancer des manches alors qu'on aurait pu passer des heats

« Dans 3m avec peu de vent, il faut aussi se faire un peu violence, y'avait plein de gars qui ne voulaient pas y aller ! »

en freestyle, donc ça commence mal haha. Ça me semble trop élitiste pour l'instant, pour faire de la race, ils ont besoin d'autant de vent que nous en freestyle, alors je ne vois pas vraiment l'intérêt. En vague je pense pas que ce soit imaginable. Quand c'est parfait, le vent est limite. Comme au chili, on galérait à décoller, mais avec une wing ça passait et ensuite on se retrouvait dans une vague de surf. S'il faut 45kts, non merci ! Le SFT c'est le GWA en fait, donc s'ils croient déjà pas à la vague en wing, alors que c'est le must et que c'est ce que les gens aiment faire, je vois pas trop pourquoi ils pousseraient pour la PW.

A propos de GWA, comme tous ceux qui ont émergé jeunes, tu apparais sur les rankings avec une photo de toi à 12 ans avec tignasse et bagouzes. Vous avez appelé la police du style ?

C'est marrant j'y pensais ce matin, il faut vraiment qu'on leur demande de changer toutes ces photos. Quand j'étais petit, les surfers avaient tous les cheveux longs alors j'en voulais moi aussi et j'ai pas fait les choses à moitié !

Tu commences à être très sollicité cette année... la vie de prorider correspond à l'image que tu en percevais ?

C'est difficile de gagner sa vie avec la wing, un prize money de vainqueur de coupe du monde c'est entre 1 000 et 1 200 € et les sponsors ne se bousculent pas, donc la vie de rêve c'est celle du boulot... à moins d'en avoir déjà une au départ ! Mais on a clairement une chance inouïe de voyager et de vivre des expériences incroyables, cependant je dois dire que rien n'arrive par hasard. Ceux qui paraissent vivre un rêve éveillé en wing s'en sont donné les moyens, quel que soit leur parcours. Je ne vais pas naviguer quand j'ai envie ou quand c'est parfait et qu'il fait beau. Je suis à l'eau tous les jours, par tous les temps, sous la pluie ou la neige, quand j'ai mal ou que j'ai la flemme ! Je fais aussi de la salle tous les jours, il faut accepter de faire pas mal de sacrifices ! Le plaisir c'est la clé de tout, il faut parvenir à trouver du plaisir dans ce qu'on fait... même s'il n'y en a pas forcément haha.

Achetez ce numéro
à prix libre pour
assurer les prochains
[GLASSY ici](#)

L'Alphabet d'air

DE FINN FLUGEL

Le petit bonhomme aux longs cheveux blonds qu'on voit depuis quelques années sur les podiums a bien grandi et casse tout depuis 2025 : champion du Monde de Freestyle, 2nd en Big Air au Lords of Tram, vice-champion du monde foil Big Air. On sait moins que cela répond à un plan établi de longue date : Flügel (« l'aile » en allemand) est programmé pour la gagne et ses darons ont investi des moyens importants pour y parvenir. Rider talentueux et travailleur acharné, le rejeton du patron de la marque F2 nous livre ici les clés de son ride, et se prête à un exercice plutôt rare de transparence et de lucidité sur les facilités dont il a pu profiter pour accéder au plus haut niveau. Avec Finn et Simone Flügel, Axel Reese, Nico Delmas, mouliné par Glassy,



B comme BIG AIR

J'ai l'impression que tous ceux qui achètent un kite aujourd'hui veulent sauter haut et qu'il y a énormément de monde qui souhaite participer aux compétes de big air... Il devient difficile d'émerger de la masse et trouver un sponsor est très compliqué. Pour moi, le big air c'est un sommet : comme je passe la majeure partie de l'année à El Gouna en mer Rouge, qui n'est pas réputé pour ses vents forts, j'apprends à composer avec moins de vent et surtout à en tirer le meilleur parti. Le big air pour moi, c'est l'air style oldschool : sauter au max dès 15 nœuds et faire de beaux loops, mais bien sûr aussi des sessions hardcore à Balneario ou à Barcarès dans 35 nœuds et plus. Mon ride va clairement vers les tricks en loop simple, très hauts et très techniques, avec les amerrissages en blind. Quand je me regarde rider je pense avoir encore une bonne marge de progression et j'ai de nouvelles choses à apprendre quasiment chaque jour.

photos Romantsova et GKA

C comme COACH

Mon coach m'est absolument indispensable ! Bien sûr, c'est toujours une question de budget : l'investissement en vaut-il la peine ? Depuis tout petit, j'ai pratiqué chaque sport avec un coach. Dans le kite, c'est une rareté, qui l'est beaucoup moins dans d'autres sports et je suis heureux que mes parents y adhèrent. Mon coach, Nicolas Delmas, m'accompagne une semaine toutes les six semaines et je n'ai jamais connu autre chose. C'est un ami, une personne de confiance, pour laquelle j'ai du respect. Il m'impose la ponctualité et un bon comportement, mais aussi d'encaisser des décisions qui ne me plaisent pas, dans mon intérêt. Mon coach m'est aussi capital en compétition. Il me connaît sur le bout des doigts et sait exactement comment me calmer quand je suis stressé. Je n'ai alors qu'à me concentrer sur l'exécution des tricks qu'il me suggère. On forme une équipe de rêve.

D comme DÉBUTS

J'ai passé beaucoup de temps dans le centre nautique de mes parents en Égypte. J'y ai appris à nager, le windsurf et le kite. Je trépassais toujours sur la plage, en espérant que quelqu'un m'embarquerait sur sa board. À trois ans, j'ai eu mon trainer-kite, je le sortais tout le temps. Ensuite, j'ai voulu une board et notre équipe de production m'en a fabriqué une... elle m'accompagnait partout. J'ai récupéré le harnais de ma mère, beaucoup trop grand, et je me suis accroché à une barre d'entraînement. J'adorais ça et j'ai commencé à imiter dans cet exercice essentiel ce que je voyais les grands faire. À six ans, c'était le deal, j'ai enfin pu m'entraîner avec un instructeur. À cette époque, nous avons accueilli la Freestyle World Cup 2016. J'étais surexcité et quand Carlos Mario (sexuple champion du monde) a kité avec moi, c'est devenu clair : je ferai du freestyle. J'ai passé mes premiers tricks déhookés vers neuf ans. Aujourd'hui, c'est dingue, beaucoup de ces riders sont toujours là et je me bats désormais contre eux pour le titre !



E comme EGYPTE

En CM2, j'ai convaincu mes parents de me laisser quitter l'école en Allemagne pour rejoindre l'école suisse d'El Gouna, en Égypte, où mon père possédait un centre nautique (Bernd est le pdg de la marque F2, NDLR). Ils n'étaient pas très chauds à l'idée d'abandonner la vie organisée en Bavière et de se reposer en Égypte pour s'occuper de moi, mais l'envie de devenir prorider était trop forte et ils ont accepté. Je me suis très bien entendu avec mon prof principal en Égypte, il a appris à kiter avec nous et nous rions beaucoup ensemble. À 12 ans, ça s'est compliqué, car je participais à mes premières World Cups mais il a accepté de devenir mon précepteur ! On a vécu trois années extraordinaires, il me suivait des semaines entières au Brésil, à Tarifa, pour continuer à m'enseigner ! Cette période était vraiment unique. Cette année, je suis des cours à distance, mais je peux toujours faire appel à lui en cas de besoin.

F comme FREESTYLE

Je le pratique depuis mes débuts, le freestyle c'est l'ADN de ma façon de kiter et tout le reste s'est construit dessus. Je ne savais quasiment pas rider quand j'ai testé le déhooké et mes premiers petits raileys. À force sans doute de voir toujours les freestylers à El Gouna, je pensais que c'était comme ça que fonctionnait le kite. C'est pas facile pour un gringalet, mais ça ne m'a pas arrêté. Heureusement, j'ai eu très tôt un coach qui m'a permis de construire les bases, étape par étape. Aujourd'hui encore, j'adore le freestyle et mon grand objectif depuis des années était de remporter le titre GKA, chose fait l'an dernier et ce n'est que le début ! J'ai travaillé vraiment dur et y ai consacré beaucoup de temps. Mais l'expérience du freestyle et le haut niveau technique qu'il exige m'aident aussi dans les disciplines du big air. C'est très excitant de mélanger tous les éléments.

H comme HYDROFOIL

C'est le futur du big air, selon moi. J'avais neuf ans quand j'ai essayé un foil pour la première fois. Je me souviens encore exactement de cette sensation étrange, mais tellement excitante! Je n'ai plus jamais arrêté de rider, parce que j'ai tout de suite compris qu'on pouvait sauter vraiment très haut avec beaucoup moins de vent. Je ne faisais pas encore l'association avec le big air à l'époque, et aucun jeune ne s'intéressait au foil, c'était plutôt un truc de darons pour le vent faible. J'avais 12 ans lors de ma première participation à un GKA à Tarifa. Je vois ce sport se développer et le nombre de participants augmenter, ça me rend vraiment heureux. Je me bats pour que les épreuves hydrofoil prennent plus d'importance. C'est hyper spectaculaire, même avec peu de vent et les tricks qu'on réalise sont incroyables. Mieux encore, je pense que c'est une pub géniale pour le sport : à Sylt, on voyait clairement que les spectateurs comprenaient ce qu'on faisait. Les sauts sont hauts, ils reconnaissent les rotations et saisissent beaucoup mieux les tricks que nous réalisons, alors qu'en freestyle ou big air TT, ils comprennent rien !

K comme KITES A CAISSONS

Les caissons sont devenus un indispensable pour le lightwind mais aussi l'entraînement aux tricks en général grâce à leur airtime exceptionnel ! Ils permettent de décomposer des tricks mais ouvrent aussi la porte à de nouveaux, comme les vrilles.

P comme PERSONNALITÉ

Ne jamais essayer d'être la copie de quelqu'un d'autre, c'est ce qui fait de chacun d'entre nous un rider unique. Ton style c'est ta vraie carte de visite. L'aboutissement, c'est quand les gens te voient rider et disent : « C'est Finn, je le reconnais à son style », là, tu es sur la bonne voie. Mon objectif, en termes de style est de parvenir à mixer le maximum d'éléments des différentes disciplines dans lesquelles j'évolue, en intrudisant un max de freestyle à mon big air.

R comme REF

J'apprécie le style de certains riders, mais je n'ai jamais été du genre à vouloir ressembler à machin ou machin. Je préfère être la meilleure version de moi-même. Vous avez déjà lu ça quelque part ? Bon, alors je peux dire que des mecs comme Carlos Mario m'inspirent. Il est au sommet depuis des années, il a façonné le freestyle comme personne d'autre et il est toujours resté sympa et humble. Ça compte mille fois plus pour moi que les trucs de dingue que certains balancent juste pour faire le buzz. Les mecs comme le tennisman Jannik Sinner ont un mental à toute épreuve, ils sont capables de renverser des situations désespérées et j'aimerais trouver cette force aussi. Je pense souvent à Janek Grzegorzewski, qui a, défini selon moi les débuts du big air. Calme, fluide, toujours dans le flow, ce style de ride me parle vraiment et c'est un type vraiment sympa.

S comme STRAPS

La question ne se pose plus pour moi depuis longtemps. Plus jeune, il me semblait évident que les freestylers devaient rider en boots : c'était la règle. Je m'y suis plié, mais je n'ai jamais aimé ça, j'ai toujours trouvé qu'elles entravaient mes mouvements, que les chutes étaient beaucoup plus violentes et que le risque de blessure était trop élevé. En grandissant, j'ai cessé d'écouter les gens et suis passé aux straps. Aujourd'hui, je laisse glisser les questions du style « C'est pour quand le vrai freestyle ? ». Je ne veux pas incarner cet éternel old-school, j'appartiens à une nouvelle génération ! J'adhère totalement au nouveau format GKA, où le toeside, les blind tricks et les combos font partie intégrante du jeu. Pour moi, c'est infiniment plus technique qu'avant et c'est exactement ce qui définit mon style de ride.

M comme MOUSTACHE

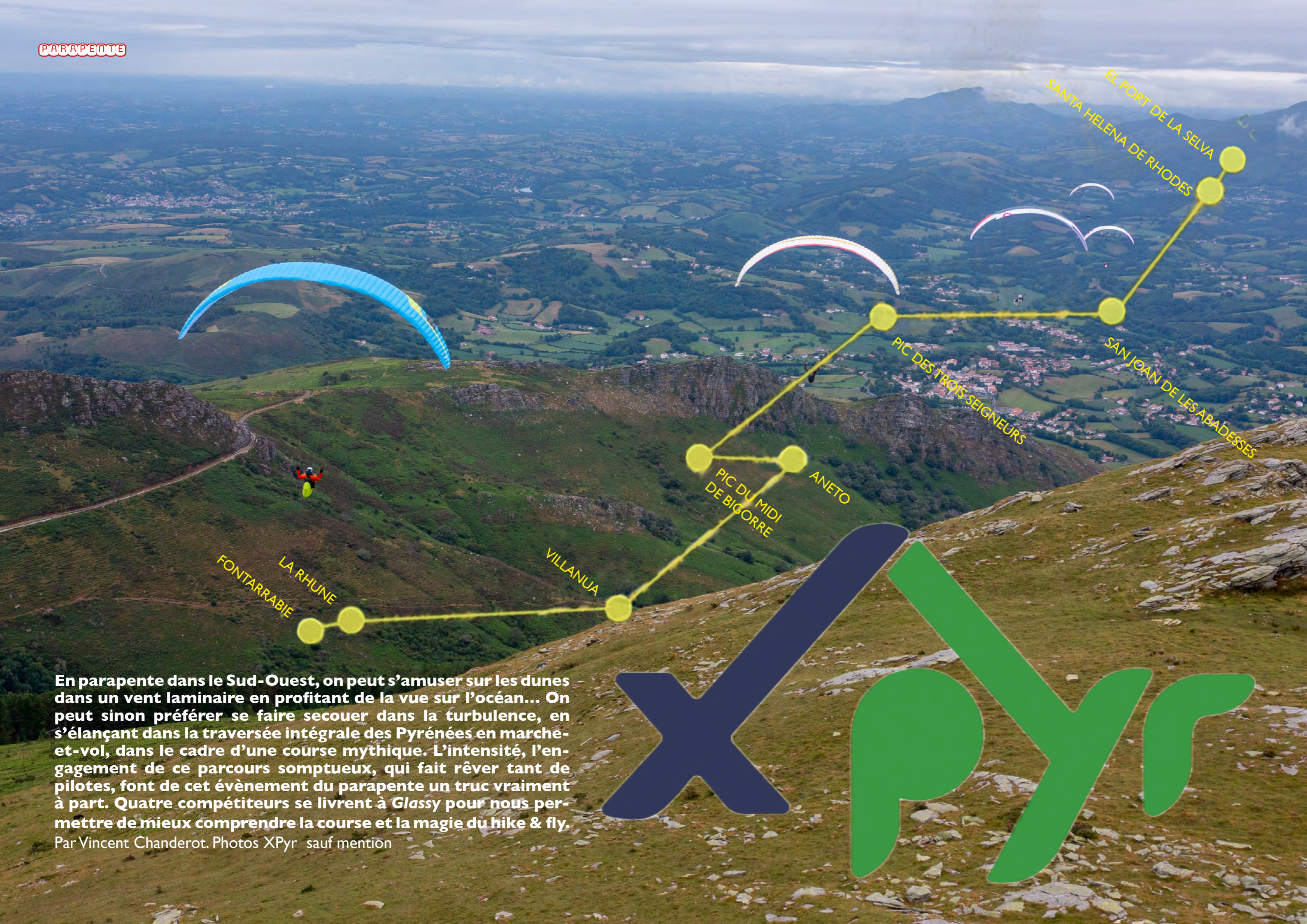
Il y a le duvet mais aussi le parapente : Après deux minutes en l'air j'ai su vouloir aller à fond dans cette direction! Devenir meilleur mais surtout garder ce sport stupéfiant aussi sûr que possible. Simone : C'était un de ses plus grands rêves que d'apprendre le parakite, mais nous, ses parents, l'en avons dissuadé. On lui fait maintenant confiance, car nous savons pouvoir compter sur lui, il n'est pas du genre à prendre des risques inconsidérés et a un excellent feeling pour tout ce qui touche au vol. Il fait maintenant partie de l'équipe internationale Flare. Le parakite, qu'il pratique treuillé à El Gouna est devenu une de ses grandes passions.

T comme TRICKS

Finn a proposé des tricks comme on n'en voit jamais pour conquérir le titre mondial, avec trois world-firsts. Son trick signature, je dirais, c'est le **Blind Judge 9** (back-side 9), qui demande un pop vraiment explosif en blind comme peu sont capables d'en fournir. Il y a aussi eu un **KGB 9**, très technique, qui demande beaucoup de puissance. Le champion Carlos Mario l'avait posé une fois pas super clean et là, Finn en a enchaîné deux parfaits, c'est une performance d'extra-terrestre. Le **Doom Doom 7** est propre à Finn. Ce trip en départ toeside, contient une inversion de rotation et deux handle-passes. Il a changé la donne dans une finale très relevée. (par Nico Delmas)

W comme WORLD CHAMP

Le rêve absolu. Depuis que j'ai commencé le kite, je travaille avec cet objectif de décrocher le titre mondial en catégorie senior. Je participe à toutes les disciplines sauf le strapless : freestyle, hydrofoil, big air et j'aimerais conquérir un titre mondial dans chacune d'elles dans un futur proche. J'ai déjà été plusieurs fois champion du monde de freestyle junior. Rempporter ma première couronne U19 de Big Air à domicile en Allemagne à St. Peter-Ording, devant mon public c'était vraiment quelque chose d'exceptionnel, mais alors la consécration ce fut l'an dernier, avec le titre senior, dans ma discipline numéro 1.



En parapente dans le Sud-Ouest, on peut s'amuser sur les dunes dans un vent laminaire en profitant de la vue sur l'océan... On peut sinon préférer se faire secouer dans la turbulence, en s'élançant dans la traversée intégrale des Pyrénées en marché-et-vol, dans le cadre d'une course mythique. L'intensité, l'engagement de ce parcours somptueux, qui fait rêver tant de pilotes, font de cet événement du parapente un truc vraiment à part. Quatre compétiteurs se livrent à Glassy pour nous permettre de mieux comprendre la course et la magie du hike & fly.

Par Vincent Chanderot. Photos XPyr sauf mention



Le 21 Juin, plage de Fontarrabie, face à Hendaye : top départ d'une des courses les plus difficiles et engagées du règne animal. On sait quand commence la X-pyr, pendant sudiste de la non moins mythique X-Alps (qui boucle autour des alpes austro-helvètes), mais on ne sait pas quand elle finira, toute soumise aux aléas météorologiques. Les concurrents doivent rejoindre les rives de la méditerranée par la seule force de leur science du vol et de leurs guibolles. La magie de ces courses, qu'il est possible de suivre en direct, tient à ce que rien n'est jamais acquis. Que tous les jours, les concurrents prennent chacun plusieurs départs à des endroits différents. Que comme dans un Vendée Globe, certains pourront chercher, au gré des conditions météo et de leur tactique, l'autoroute du sud des versants espagnols, tandis que d'autres chemineront sur les hauts sommets ou se perdront dans des vallées encaissées. A la différence de la compétition de distance, où les courses sont lancées pour 3h à fond lorsque les conditions passent au vert, le coureur de H&F compose avec les conditions de toute une semaine, pour fournir un effort permanent. Il peut ici poser en fond de vallée ou en altitude, pour se repositionner à pieds et improviser sa partie à 3 bandes.

changer, elle va t'aider à prendre des décisions de routage en vol et au sol. Quand j'ai dépassé tout le monde en 2022, on a fait le pari que ça volerait fort à Castejon-de-Sos, quand le reste du groupe de tête évoluait plutôt sur l'axe. Une erreur se paie cash, mais il faut savoir s'autoriser à prendre des risques. A ma première XPyr, je n'avais rien à perdre et rien à prouver, j'ai fait des choses que je ne me suis pas permises à la suivante, parce que je n'avais pas envie de faire une erreur qui puisse nuire au résultat final.

à la dernière édition, il a mené tout le début de course, pourtant ni lui, ni son équipe n'étaient jamais venus dans les Pyrénées ! La reco à pied est plus intéressante à mon sens, pour trouver les chemins les plus efficaces, pour repérer les points d'eau, mais tu peux aussi la sous-traiter à d'autres !

LE CHAMPION

PIERRE REMY

Le béarnais Pierre Rémy a été champion du monde de parapente de distance. Il a brillé à la X-Pyr, finissant 3^e à quelques minutes dès sa première participation et fait donc partie des légendes du plateau 2026.

Nous étions tous comme des fous sur le final de la XP2022, où tu prenais le lead la veille de l'arrivée. Pour ceux qui ne croissent pas, qu'est ce qui peut tout faire basculer dans une course comme ça ?

Il y a une grande part d'aléatoire dans une course comme la XPyr, qui dure plusieurs jours et où les options tactiques sont nombreuses : il faut être au bon endroit, au bon moment. Tu peux arriver quelques minutes trop tard et voir les conditions se dégrader durablement devant toi, alors que d'autres viennent de s'échapper ou voir au contraire ton avance se réduire à néant en attendant que ça vole. Le travail de ton équipe peut aussi tout

On te voit tous les jours faire des triangles énormes à l'entraînement... mais au départ de Couraduc... chez toi. Alors quelle est l'importance de la connaissance du terrain pour une course de 600 km comme la XPyr?

J'accorde la priorité à l'accumulation d'heures de vol pour arriver avec les meilleures sensations et le meilleur mental. C'est plus important que de savoir si à tel ou tel endroit, ça marche bien d'habitude, non seulement parce qu'on ne rencontre jamais vraiment deux fois les mêmes conditions, mais aussi parce que c'est notre métier de savoir analyser tout ça et voler en cross ! J'accorde aussi beaucoup d'importance à un équilibre entre préparation, vie de famille et professionnelle. Je ne me vois pas partir en permanence trois jours à droite ou à gauche, d'autant plus que j'ai quand même déjà beaucoup volé un peu partout dans les Pyrénées. Regarde le Brésilien





(c) Antton Arretz

Techniquement il y aura des secteurs très différents sur la traversée. Un petit topo?

Oui le début c'est le Pays Basque, et pour caricaturer, il va falloir marcher dans des collines, alors que sur la fin, il faudra marcher sur le plat ! Et entre les deux il y a la montagne avec du gros vol possible ! Ce sera le plus plaisant, on ira voler sur les faces sud espagnoles, mais aussi sur le piémont français. Avec un waypoint très nord dans les Pyrénées ariégeoises, ça vaudra peut-être le coup de rester de ce côté pour finir, mais on ne sait jamais. En parapente, la route la plus rapide n'est pas toujours la plus courte. Tu peux avoir intérêt à traverser toute la crête frontalière pour aller chercher des conditions qui te mèneront un petit peu plus vite devant !

Est-t-il est encore question de plaisir ici ?

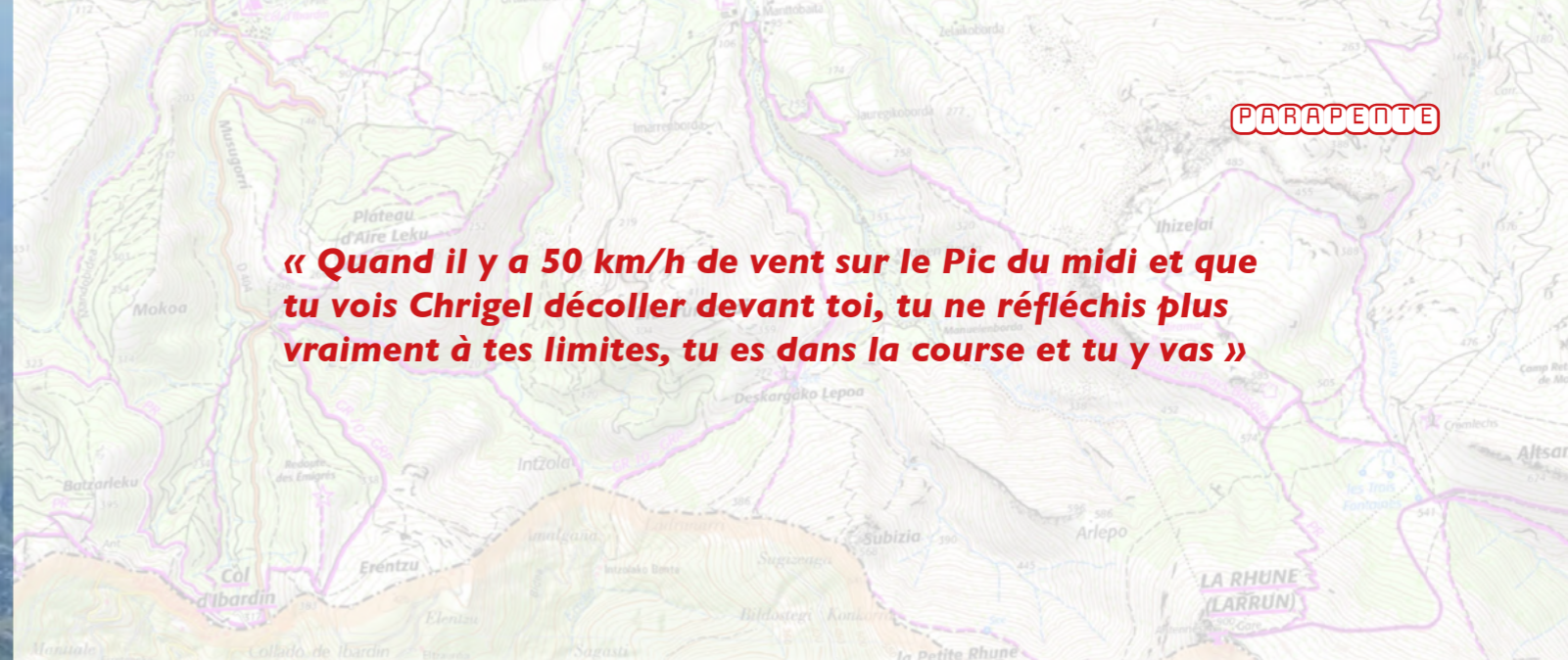
Cette course est difficile, les journées sont longues, exigeantes mentalement et physiquement : on marche beaucoup, on vole longtemps avec de l'engagement. C'est usant, mais on ne récupère pas toujours bien. Si tu te retrouves à poser tard dans un endroit à la con, tu bivouaques tout seul ! La pression de la course ne s'arrête jamais. En terminant ma première XPyr, je ne voulais plus en entendre parler, mais le surlendemain, on était repartis pour la suivante avec mon équipe ! Cette course c'est un sacré moment avec les copains et un truc populaire comme on n'en a pas en coupe du monde, dont tout le monde se fout. Les gens viennent marcher avec nous ou nous amener des sandwiches, comme le gardien du refuge de Venasque, qui a vu que nous allions passer près de son estive. Nous, les pyrénéens, on a la chance de connaître des gens tout au long du parcours, c'est sympa de faire un bout de chemin ensemble.

Y a-t-il un style de vol Pyrénéen ?

On dit que les Pyrénées c'est comme le vol de plaine avec des montagnes qui gênent au milieu. C'est une suite de thermiques et de transitions pour traverser les vallées, qui change des longs cheminements en appui sur les reliefs comme on en trouve dans les Alpes, qui permettent de faire des bornes facilement. Les pilotes pyrénéens développent une vraie culture du vol libre avec une grande capacité d'analyse et on voit souvent des grands champions venir de régions où le vol est plus compliqué, comme Honorin Hamard (Normandie) ou Max Pinot (Franche Comté).

Sur qui mettras-tu un billet ?

Bah j'y vais pour essayer de gagner et je vais m'y appliquer, alors je vous invite à mettre un billet sur moi haha! Mais en H&F, c'est pas comme au loto, il y a vraiment beaucoup de paramètres qui entrent en compte, même si à la fin c'est Chrigel qui gagne... Il y a un top 10 de pilotes très costauds qui se profile, avec les clients habituels et des nouveaux comme Justin Puthod qui est une vraie machine, capable de voler 11 heures ! Une édition avec des conditions très fortes, beaucoup de vent, sera très sélective et les pilotes exceptionnels avec un mental énorme tireront leur épingle du jeu, comme évidemment Chrigel Maurer, qui a toujours tout ce qu'il faut pour tenir les jeunes en respect. Avec des conditions plus tranquilles, je dirais que tous les bons pilotes dotés de bonnes cannes pourront élever leurs prétentions.



PARAPENTE

« Quand il y a 50 km/h de vent sur le Pic du midi et que tu vois Chrigel décoller devant toi, tu ne réfléchis plus vraiment à tes limites, tu es dans la course et tu y vas »

La prise de risque des concurrents te semble-t-elle plus importante chaque année ?

Je ne sais pas si le curseur de l'engagement continue d'augmenter, mais c'est aussi très lié aux conditions et à la physionomie de la course. Quand il y a 50 km/h de vent sur le Pic du midi et que tu vois Chrigel décoller devant toi, tu ne réfléchis plus vraiment à tes limites, tu es dans la course et tu y vas. La compétition te fait prendre des décisions que tu ne prendrais pas en entraînement et l'effet de groupe t'amène à des endroits, sous le vent ou sans filets, où tu n'irais probablement pas tout seul.

De quels garde-fous faut-t-il être conscient, quand on étudie le live de la X-pyr pour progresser ?

Tu peux tirer quelques interprétations sur les conditions qu'on rencontre derrière un ordinateur, mais beaucoup d'informations essentielles resteront toujours filtrées. Il est possible d'utiliser les traces pour essayer de comprendre quelle est l'analyse ou la stratégie des pilotes, mais il manquera toujours les éléments visuels. On peut par exemple se lancer dans quelque chose qui semble insensé sur la carte, mais elle ne montre pas le cum qui était en train de se former ou le piaf qui nous a indiqué une ascendance ! Nos traces ne doivent pas être prises brutes de décoffrage par des pilotes en progression. Nous n'avons ni le même matériel, ni la même expérience du site, ni le même niveau de pratique... Comme vous, je dis souvent aux élèves « C'est pas parce qu'il y a des ailes en l'air que c'est bon pour vous »

Tu conçois des parapentes chez Nervures. T'es-tu fabriqué une machine de guerre ou seras-tu en Klimber?

Nous avons pas mal de projets industriels, qui me laissent moins de temps à consacrer aux parapentes. Nous concevons maintenant aussi des kites pour les cargos et on est même sur de la parawing ! J'ai fait un proto pour la XPyr 2020, mais là je volerai sous une Klimber de série, qui est plus légère, compacte, tolérante et plus facile à décoller et atterrir dans des endroits escarpés que mon aile de compétition de cross. J'utiliserai aussi une nouvelle sellette *submarine* légère qui enveloppe le pilote dans un carénage.

L'EXPERT BENJAMIN GAUDRY



Sur la ligne de départ, les concurrents sont présentés dans plusieurs catégories, du rookie à légende, en passant par la star internationale, mais tous se battront dans un seul classement. Parmi les « first-timers », ceux qui ont déjà participé à la course, mais au sein d'une équipe de soutien, le militaire de 36 ans basé à Pau et pointure des courses hike & fly pyrénéennes réalise aujourd'hui enfin son rêve.

« Les pilotes qui ne connaissent pas le terrain peuvent parfois avoir un avantage, car ils ne sont pas influencés par des schémas habituels »

Tu as déjà fait des traversées intégrales des Pyrénées rapides et sans assistance. Quel genre de conneries et de risques est-on amené à courir ici, surtout sur un format en course ?

L'enjeu de la compétition et la confrontation aux autres pilotes amènent à prendre souvent plus de risques qu'en vol bivouac loisir. On voit les autres avancer, on veut suivre, parfois au détriment de sa propre analyse. Dans les Pyrénées, les risques viennent aussi du caractère sauvage du massif : peu de zones posables, beaucoup de vols sous le vent du relief, notamment avec du flux de nord où l'on évolue sur les faces sud. Certains phénomènes de fœhn sont également bien connus. On a pu voir lors de l'édition 2022 des pilotes décoller dans des vents à la limite du déraisonnable, ce qui montre à quel point les décisions peuvent devenir engagées sous la pression. Ce n'est souvent pas une grosse erreur qui pose problème, mais l'accumulation de petites prises de risque liées à la fatigue et à l'envie de rester dans le match.

Quels seront tes moments forts ?

Pour moi, ils se situeront probablement en Espagne, où les conditions peuvent permettre d'avancer très rapidement. Ceux qui auront accumulé du retard au pays Basque auront alors l'opportunité de revenir très fort et très vite. Les traversées de la crête frontière seront aussi particulièrement spectaculaires, autant pour les pilotes que pour le public. Ce sont des passages emblématiques, avec des paysages incroyables et des choix stratégiques importants. L'arrivée sur des sites de vol connus ou sur des atterrissages fréquentés sera également l'occasion de croiser du monde et de partager ces moments. La X-Pyr reste une aventure ouverte et l'ambiance créée par le public peut vraiment marquer les esprits. On compte sur vous pour mettre l'ambiance !

Qu'a ce massif de si particulier ?

Les Pyrénées sont un massif très sauvage, avec des contrastes marqués entre la face nord française et la face sud espagnole. Côté français, c'est très vert, boisé, parfois plus fermé. Côté espagnol, c'est plus aride, plus minéral, avec une sensation d'espace différente. Ce contraste, associé aux lacs d'altitude et aux sommets aux courbures très esthétiques, fait de ce massif l'un des plus beaux de France avec les Alpes, mais les vols s'y méritent davantage. L'aérologie est souvent plus complexe, moins lisible et les cheminements moins évidents. En hike&fly, on peut devoir s'engager ici dans des vallées sans possibilité de poser. C'est un massif qui demande beaucoup d'adaptation et qui récompense la patience autant que l'engagement.

Les Pyrénéens sont-ils avantagés ? Existe-t-il un style de vol pyrénéen ?

La fameuse question de l'avantage terrain. Connaître le massif peut être un vrai plus sur des journées classiques, on sait où raccrocher, où monter, où transiter. On se pose moins de questions et on gagne du temps. En revanche, sur des journées plus atypiques, les pilotes qui ne connaissent pas le terrain peuvent parfois avoir un avantage, car ils ne sont pas influencés par des schémas habituels. On l'a déjà vu sur plusieurs éditions. Concernant le style de vol, il existe aussi des différences. Dans les Alpes, on trouve souvent de longues crêtes rocheuses que l'on peut suivre sur de grandes distances. Dans les Pyrénées, la progression est plutôt est-ouest alors que les vallées sont souvent orientées nord-sud. Il faut donc davantage s'arrêter, enrouler, ou trouver des cheminements différents, notamment via le piémont et les échanges plaine-montagne.

Achetez ce numéro à prix libre pour assurer les prochains [GLASSY ici](#)





Tu es préparateur mental pour les parapentistes. Comment aborder la gestion des émotions et du risque sur un effort aussi long et intense ?

La gestion des émotions est essentielle sur une course aussi longue. On passe rapidement de la frustration, quand on marche en fond de vallée, à l'euphorie quand tout s'aligne en vol. Si on se laisse emporter, la focalisation de l'attention n'est plus au bon endroit : pilotage, sensations et prise de décision. La régulation émotionnelle devient donc un élément clé de la performance. Concernant la prise de risque, avoir un processus décisionnel solide, construit et testé avec son équipe, est crucial. Il faut aussi gérer la fatigue qui s'accumule jour après jour, optimiser le sommeil et faire attention à la nutrition et à l'hydratation. Ce sont des éléments parfois simples, mais qui conditionnent la lucidité et donc la sécurité.

Quelles difficultés sont imposées par le règlement de course ?

Une des contraintes est de devoir rester dans un périmètre de 150 mètres autour du dernier point de la journée. C'est parfois frustrant, car on ne peut pas toujours échanger avec les locaux ou aller chercher un bon camping avec pizza, haha. Plus sérieusement, le respect des espaces aériens et des zones protégées impose d'adapter en permanence sa navigation et son plan de vol. Souviens-toi de notre ami Cyriaque, disqualifié pour avoir empiété le parc national alors que son gps était en train de bugger. Il faut rester optimisé tout en respectant ces contraintes. Certaines balises doivent être validées par une signature, ce qui oblige à poser dans des conditions pas forcément idéales. Cela ajoute une dimension stratégique supplémentaire à la course.

Existe-t-il différentes stratégies de course ?

Il existe surtout différents profils de pilotes avec leurs forces et leurs faiblesses. Certains sont très forts physiquement et peuvent compenser facilement une montée de 1500 m de dénivelé ou une longue marche. D'autres font la différence en vol, que ce soit dans des conditions fortes ou très faibles. Certains sont excellents en thermiques, tandis que d'autres performant sur les longs cheminements très rapides. Le pilote qui se connaît bien et qui exploite au mieux ses qualités tout en gérant ses points faibles a un avantage. La relation avec l'équipe est aussi déterminante pour garder de la lucidité dans un environnement en perpétuelle évolution. La clé reste l'adaptation constante aux conditions.

Tu t'élances avec quelles ambitions ?

Je pars avant tout pour donner le meilleur de moi-même. Sur une X-Pyr, la régularité et la capacité à rester lucide du début à la fin sont essentielles. La performance ne repose pas uniquement sur le pilote, mais aussi sur l'équipe qui analyse, conseille et aide à prendre du recul. Le rôle du team est fondamental pour garder une vision globale et éviter les erreurs liées à la fatigue par exemple. Je remercie déjà énormément mon équipe pour ce job. Si je parviens à exploiter mon expérience du massif, à rester constant et à prendre les bonnes décisions collectivement, alors je pense qu'il y a moyen d'aller chercher une belle performance.

Devant Jean-Pierre, le pic du midi d'Ossau... long way ! (c) XPyr

LE PASSIONNÉ
ROMAIN LARRIPA



Le rookie et local de l'étape départ est un « jeune » pilote qu'on a observé évoluer avec une clairvoyance très précoce. Le jeune père de famille de 33 ans doit aujourd'hui composer avec son job de technicien supérieur fraiseur pour mener à bien une préparation exigeante qui lui permettra de vivre à fond son rêve de X-Pyr. Découvrons avec lui comment on rejoint cette aventure hors du commun.

Quel est ton background en parapente ?

J'ai commencé il y a bientôt 7 ans, avec une approche très orientée plaisir. Je me suis rapidement tourné vers le vol de distance avec une vraie attirance pour l'aventure et le vol bivouac. J'ai eu la chance de voler dans une grande partie des Pyrénées, mais aussi de vivre des expériences fortes comme un vol bivouac au pied de l'Himalaya.

La X-Pyr, c'est quoi pour toi ?

Le graal du marche & vol dans les Pyrénées ! Une course mythique qui traverse la chaîne d'Ouest en Est, uniquement en volant ou en marchant, avec une vraie part d'aventure, de construction stratégique et d'adaptation. C'est un rêve pour beaucoup de pilotes, et pour moi le premier ! J'habite à 15 kilomètres du départ, j'ai assisté à 3 départs sur la Rhune et je me suis promis de tout tenter pour y prendre part un jour !

Quels sont les profils des concurrents ?

On retrouve un mélange assez unique : des athlètes de très haut niveau, capables d'enchaîner des journées énormes, mais aussi des pilotes passionnés, parfois amateurs, avec un gros mental et une vraie capacité d'adaptation. Je vais me retrouver sur la ligne de départ avec des champions du Monde comme Pierre Remy, Chrigel Maurer... c'est complètement dingue !

Tu as un profil atypique parce que tu n'as pas fait de compétition, hormis une seule de marche-et-plouf... comment te positionnes-tu ?

C'est vrai que je viens plutôt du monde de l'aventure et je revendique fièrement mon statut d'amateur ! Mais la X-Pyr, ce n'est pas qu'une course de performance : c'est aussi une aventure humaine, de la gestion, de l'analyse météo et du mental pur. Je me vois clairement comme un outsider... mais un outsider qui se battra jusqu'au bout !



La X-Pyr sur la Peña Montañesa

Beaucoup de candidats, peu d'élus. Comment es-tu parvenu à être sélectionné ?

La sélection repose sur plusieurs critères : expérience en cross, capacités physiques, capacité à évoluer en montagne en autonomie, mais aussi le projet, l'ambition et la motivation.

J'ai passé plusieurs heures à construire un dossier solide pour démontrer que j'avais ma place à la Xpyr2026, grâce à mon mental et mon engagement dans la discipline. J'ai fourni des traces de vol qui ont convaincu les organisateurs de la solidité de ma candidature et j'ai aussi eu quelques résultats en courses de trail pour le côté physique.

Quelles sont les forces en présence et que viennent chercher les amateurs ?

Les pros viennent se disputer une victoire, quand les amateurs viennent vivre une aventure qu'ils rêvent depuis des années. Certains tenteront de repousser leurs limites au plus loin, d'autres espèrent simplement rallier l'arrivée, comme c'est mon cas.

Quels objectifs et quels moyens te donnes-tu ?

Mon objectif est de faire une belle course et de rejoindre la Méditerranée, si possible dans les temps (le goal reste ouvert un temps limité après l'arrivée du premier). Je veux aussi prendre du plaisir et vivre des moments forts avec ma team et les amis présents sur le parcours, je sens que ça me donnera une force énorme. Je me prépare avec beaucoup de sérieux et d'envie. Mon père m'a appris que le travail paie tôt ou tard, donc je m'entraîne régulièrement avec un sac bien chargé pour me rapprocher des conditions de course, avec le soutien d'acteurs locaux du parapente. Côté vol, j'essaie

de faire du volume depuis le début de l'année, mais ça n'est jamais facile au Pays Basque avec en plus le boulot. J'essaie de progresser notamment la prise de décision et l'efficacité en cross.

Tu es bien modeste, en attendant, tu as bouclé le premier triangle FAI de 100km au Pays Basque, derrière lequel cavalaiement tous nos cadors depuis des années ! Ensuite pour une sortie entre potes, tu as traversé les Pyrénées en deux jours !

Oui les conditions étaient incroyables, j'ai pu enchaîner et pousser bien plus loin que prévu! Cette sortie, alors que j'avais raté le super créneau précédent, m'a fait un entraînement complet, physique et mental... exactement ce qu'il me fallait ! Premier jour depuis les abords de l'Orhy, 173 km en 6h30 avec un posé sur une crête où j'ai passé la nuit, dans le vent et l'humidité. Le lendemain, tout seul dans des conditions plus techniques et du vent de nord, il a fallu rester propre pour traverser des zones exigeantes, avec peu d'options de posé. Malgré le vent de face sur Font-Romeu, je n'ai rien lâché pour rallier une arrivée magique devant la Méditerranée. 184 km en 6h45. La traversée des Pyrénées peut quasiment se faire en 2 jours, c'est pour cela que le parcours prévoit une «dog leg» au centre du massif!

Peux-tu expliquer le rôle de ton équipe ?

L'assistance est essentielle, elle gère toute la logistique au sol : déplacements, bouffe et le soir venu, également la détente, la récupération et le bivouac. Elle nous aide aussi à faire les bons choix aux bons moments. La X-pyr est un vrai travail d'équipe et sans eux la course est quasiment impossible !

La passion de Romain Larripa : gravir les sommets Pyrénéens, dénicher un petit déco pour redescendre en volant auprès de sa petite famille
(c) Poums 64



LA LEGENDE CHRIGEL MAURER

Difficile de faire mieux que le champion Suisse, référence incontestée et inoxydable du Hike&fly : vainqueur de 3 X-Pyr et 8 X-Alps, il reste au sommet à 43 ans, toujours capable de sortir un vol de folie pour renverser les situations.

De retour après trois victoires suivies d'une pause. Trouveras-tu d'autres plaisirs possibles que celui de renouer avec le succès ?

Oui, je n'ai malheureusement pas pu participer en 2024, car je me suis consacré à réaliser mon projet xPeaks.ch (qui consistait à enchaîner les 82 sommets alpins dépassant 4000m en parapente, à pieds et en autonomie totale NDR). Maintenant, je suis très heureux de revenir explorer à nouveau les Pyrénées, je pense que ce sera très excitant avec un nouvel itinéraire et des conditions météorologiques différentes ! Ça n'est jamais la même course.

Qu'ont les Pyrénées que les autres n'ont pas ?

Les Pyrénées sont plus difficiles, c'est une véritable aventure. La logistique avec l'équipe d'assistance est aussi un véritable défi. Et puis émotionnellement, c'est génial de pouvoir commencer au bord de l'océan et de finir au bord de la mer!

Poursuis-tu une stratégie de vol différente dans les Pyrénées que dans les Alpes ?

Pas vraiment... et heureusement, le vol fonctionne de la même façon dans le monde entier!

Quelles zones crains tu le plus ?

Le départ et à la fin sont plus plats et compliqués, mais entre les deux il y a de grandes montagnes que j'attends vraiment avec impatience !

Tu te décris comme un pilote «raisonnable»... que souhaites-tu dire aux gens qui veulent s'inspirer de toi grâce au livestream ?

Le suivi en direct n'est pas toujours facile à interpréter - vous ne pouvez pas voir la météo et quelles sont les difficultés que je rencontre... Ce qui vaut pour un jour ne vaut pas pour un autre alors ne tirez pas de conclusions hâtives

Penses-tu que la prise de risque augmente encore chaque année ?

Pour ma part, ma prise de risque diminue - je pense que c'est normal en vieillissant. En revanche, j'ai plus d'expérience, ce qui me permet de compenser. En ce qui concerne les jeunes, je ne saurais trop dire.

As-tu un mauvais conseil à l'attention des jeunes qui auraient l'outrecuidance de vouloir te battre ?

Oui, bien sûr... ne faites pas les idiots et suivez-moi !... Voilà... Comme ça ils seront bien loin derrière :-)

Qu'inspire le nombre record de participants et de rookies (30/50) à la X-Pyr 2026 ?

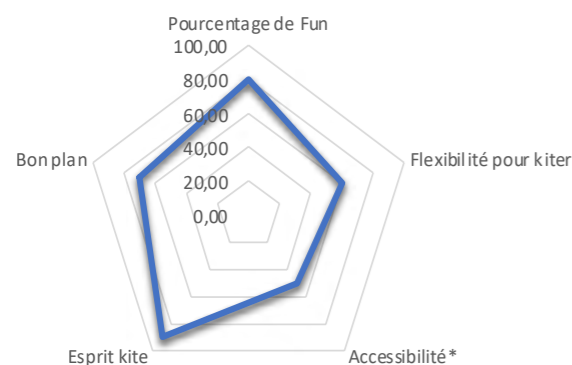
Ah, c'est toujours génial de voir apparaître de nouveaux athlètes, il y a à chaque fois des surprises ici. J'espère qu'écloront de nouveaux talents, qui m'apporteront une nouvelle motivation, pour aller encore plus vite à la X-Alps 2027 !

Achetez ce numéro à prix libre pour assurer les prochains [GLASSY](#) ici

BOSSER DANS LA GLISSE : AU MARKETING

AVEC **VICTORIA STUART**

Copywriter
Chargée marketing/communication
Nouvelle-Zélande



MON TAF

Dans une agence de publicité, une rédactrice concevait des publicités. Mon rôle chez North jusque récemment était d'être la gardienne de notre image, en assurant la cohérence de nos messages sur toutes les plateformes. Le copywriter écrit toutes les descriptions de produits, les caractéristiques techniques, le site web, les communiqués de presse, les articles de blog voire les scripts vidéo.

MA RÉALITÉ

Je pense qu'elle est conforme à l'idée qu'on s'en fait, sauf qu'on travaille dans une boîte de kite et de wing... Néo-Zélandaise... près de l'océan! Au marketing, on passe beaucoup plus de temps à l'intérieur et à l'ordinateur que certains pourraient le penser, vu depuis les antipodes. On a beaucoup de travail, mais il est plaisant et c'est vrai que quand il y a de belles conditions, on voit les bureaux se vider étrangement vite !

LES MAUVAIS CÔTÉS

Un des inconvénients, dans une boîte internationale, est de devoir souvent travailler en dehors des heures de bureau, afin de pouvoir communiquer sur plusieurs fuseaux horaires. Nous dormons quand les équipes commerciales basées aux Pays-Bas travaillent. Les équipes de marketing sont peu nombreuses et souvent débordées par les dossiers qui s'accumulent.

LES BONS CÔTÉS

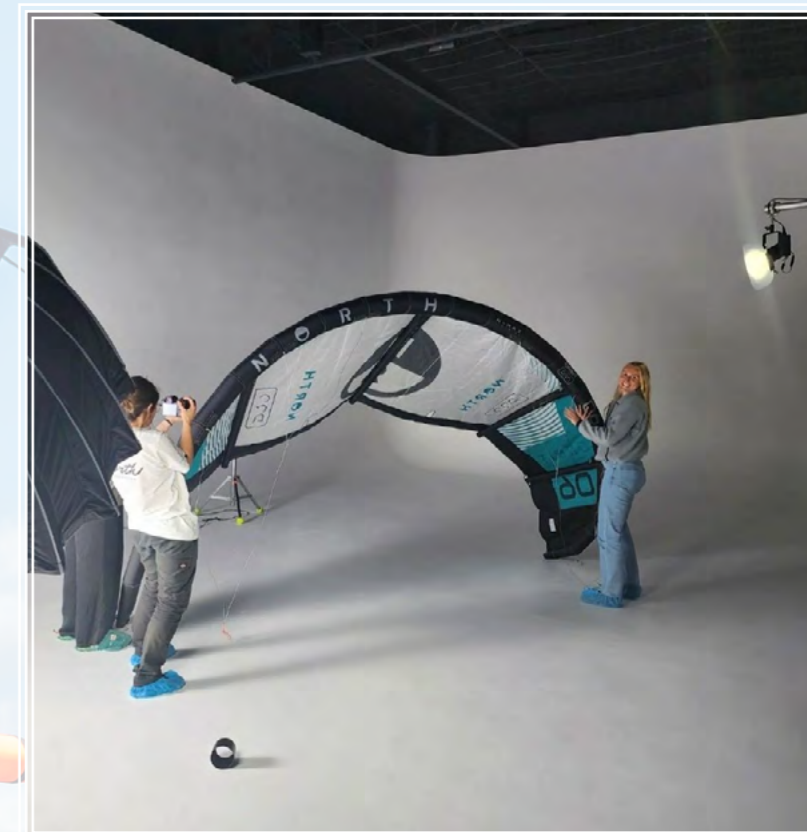
Pouvoir proposer des solutions créatives à chaque défi ! J'aime travailler avec des personnes qui partagent les mêmes idées. L'industrie des sports nautiques attire des gens plutôt cool et les histoires autour du café du lundi matin sont toujours excitantes ! J'ai toujours hâte de pouvoir essayer les nouvelles gammes et nous avons la chance de pouvoir emprunter du matos ou de l'acquérir à bon prix. C'est plus facile d'avancer dans le sport quand il y a le matos et les copains sous la main !

LA GLISSE AU BOULOT

Il est question de glisse du matin au soir, mais mon temps sur l'eau a diminué depuis que je travaille en bureau, j'y passais une douzaine d'heures par semaine. Je ride toujours quelques matins par semaine avant d'aller pointer. Avec de bonnes conditions, vous trouverez toute l'équipe marketing à la plage en « board meeting » (jeu de mots qui désigne aussi la réunion du conseil d'administration), avant de retourner travailler jusque tard le soir. Nous avons aussi un lac pour la wing à dix minutes. Il n'est pas rare de voir les combis sécher aux fenêtres du siège!

LES COMPÉTENCES ET FORMATIONS

Mon parcours semble assez indiqué, j'ai suivi des études de communication jusqu'en 3^e cycle, puis ai bâti quelques expériences dans le journalisme, les relations publiques et le marketing. J'ai été monitrice et je me suis occupée de la distribution des SUP Starboard. Il y a de nombreuses opportunités avec le marketing digital dans cette industrie. Les médias sociaux, tout le monde connaît, mais il faut aussi comprendre le parcours client. La maîtrise des logiciels (Creative Suite Adobe) pour l'édition d'images, la maquette, la conception Web et la production vidéo est une compétence précieuse.



Les équipes de marketing sont souvent présentes sur les shootings et les événements... bon plan?

L'ARGENT ET LA PRÉCARITÉ

Les salaires me semblent acceptables si on se rappelle qu'il s'agit de l'industrie des sports nautiques, pas de la banque. Contrairement à eux, nous pouvons regarder par la fenêtre et tout envoyer balader pour aller à l'eau si le vent commence à souffler ! Par contre beaucoup de copywriters ne sont maintenant plus des salariés, mais des travailleurs en freelance / autoentrepreneurs. Avec cette crise qui impacte l'ensemble de l'économie, l'industrie de la glisse et des loisirs traverse de grosses difficultés actuellement et subit des restructurations. (Victoria vient d'ailleurs de quitter North, NDLR). Si aucune marque ne pourrait vraiment se priver de marketing, les budgets et les recrutements sont pour l'instant au plus bas.

DEFIWING DEFIKITE PORTFOLIO

de Jean-Marc Cornu
et Louis McHugh

Julien Rattotti, tout frais champion
d'Europe, passe la ligne d'arrivée en tête

Bonambi à terre et sur l'eau avec pas loin
de 650 wings et parawings sur la ligne de
départ





Un truc incroyable à vivre, même quand on n'aime pas les spots bondés, et on n'a pas résisté longtemps : aller se coller sur une ligne avec plus de 600 wings !



Conditions assez cool cette année en wing avec une tram raisonnable et un plan d'eau de plus en plus cristallin après l'épisode de marin pendant le kite, et des wings à perte de vue...



C'est l'été, évitons de nous faire broyer par la sinistrose, la mondialisation et les chauffards des mers ! Ridez safe, prenez soin de vous et de la planète pour retrouver bientôt GLASSY Vol.5

GLASSY restera fidèle à ses valeurs
Nous savons déjà ce que nous voulons pour le prochain mag, mais vous pouvez aussi nous dire ce que vous en espérez ! Pour ceux qui nous ont exprimé vouloir une édition papier, ce sera fait. Retrouvez ici-même et sur insta les infos pour vous la procurer dès qu'elle sera disponible.

La solution trouvée (à la demande, chez l'ogre bezos) ne nous plaît pas beaucoup alors nous pourrions aussi imprimer un best-of de 500 pages des 4-5 premiers volumes ! On a feuilleté les épreuves, il est magnifique! Qui en veut ?

Le modèle économique de GLASSY, même s'il ne nous obsède pas jour et nuit, reste olé-olé, basé sur des dons trop peu nombreux et une recherche de pub, qui nous ennuie profondément. Nous ne voulons pas d'un GLASSY à péage, alors n'oubliez pas de vous sacrifier pour les autres, si vous voulez donner à GLASSY les moyens de vous offrir un vrai magazine LIBRE, grâce à une participation LIBRE !

Suivez et partagez l'insta @glassy.kite.wing parce qu'il le vaut bien et pour les bonus et les infos du Glassy papier.

GLASSY

glassy@etik.com
@glassy.kite.wing

Responsable de la publication, DA :
Vincent Chanderot

Ils et elles ont collaboré ou contribué à ce «fanzine» :

Gurval Lego, Sam Delcominette,
Charles Queguiner, Donibane Wingfoil, Axel Reese,
Vaïna Picot, Balz Müller, Anne Rostain, Bruno Sroka,
Benjamin Gaudry, Jean-Marc Cornu
Pub : glassy@etik.com

La reproduction même partielle des articles et illustrations est interdite.

Dépôt légal juin 2026



SPÉCIALISTE RÉPARATION
KITE BARRE WING WINDSURF SAILING
LEUCATE



RÉPARATION ET DEVIS SUR PLACE
OU PAR CORRESPONDANCE



AGRÉÉ PAR LES MARQUES / S.A.V. EN DIRECT

SAM : +33 (0) 6 21 43 06 33

WWW.WINDYSAM.COM