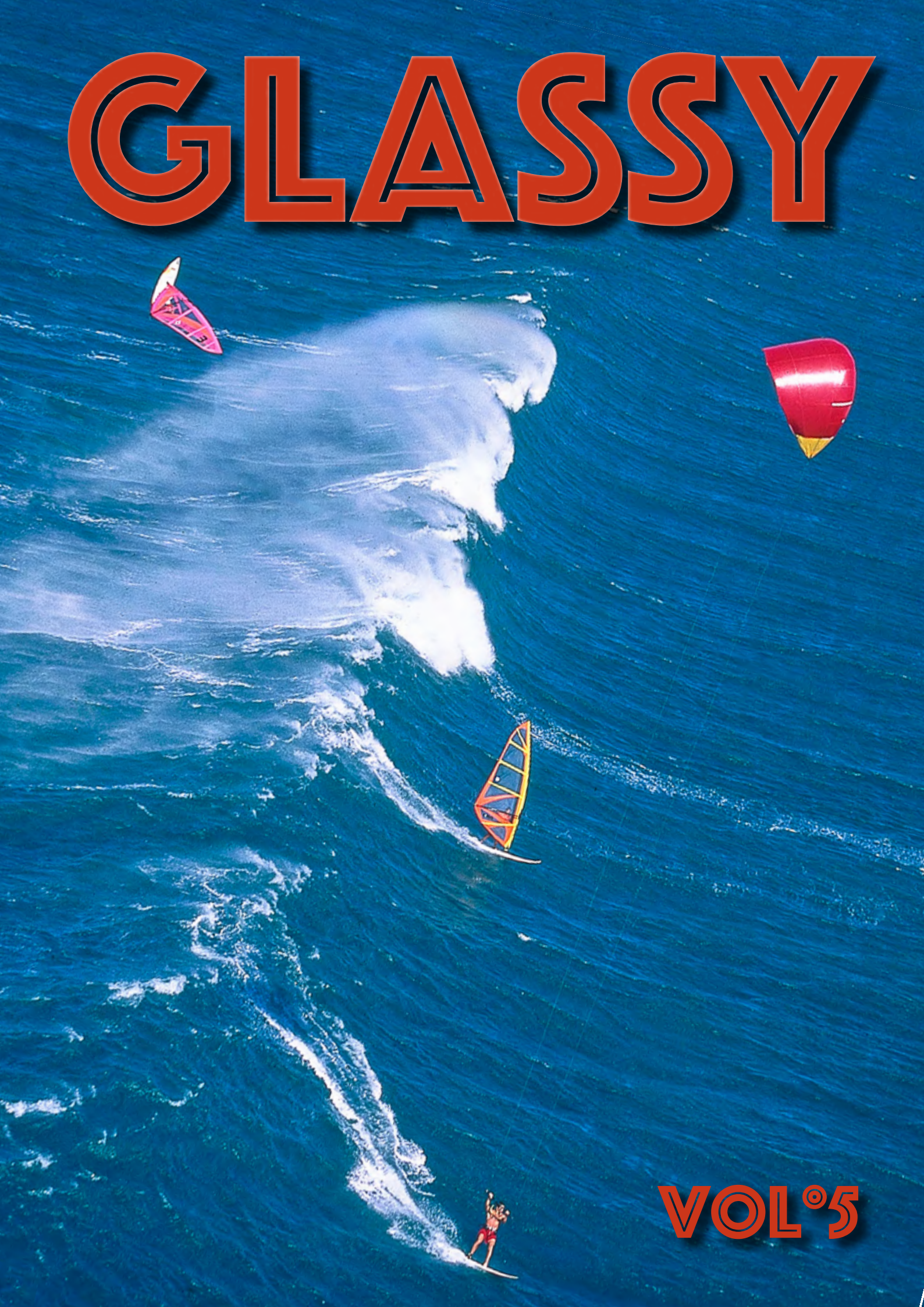
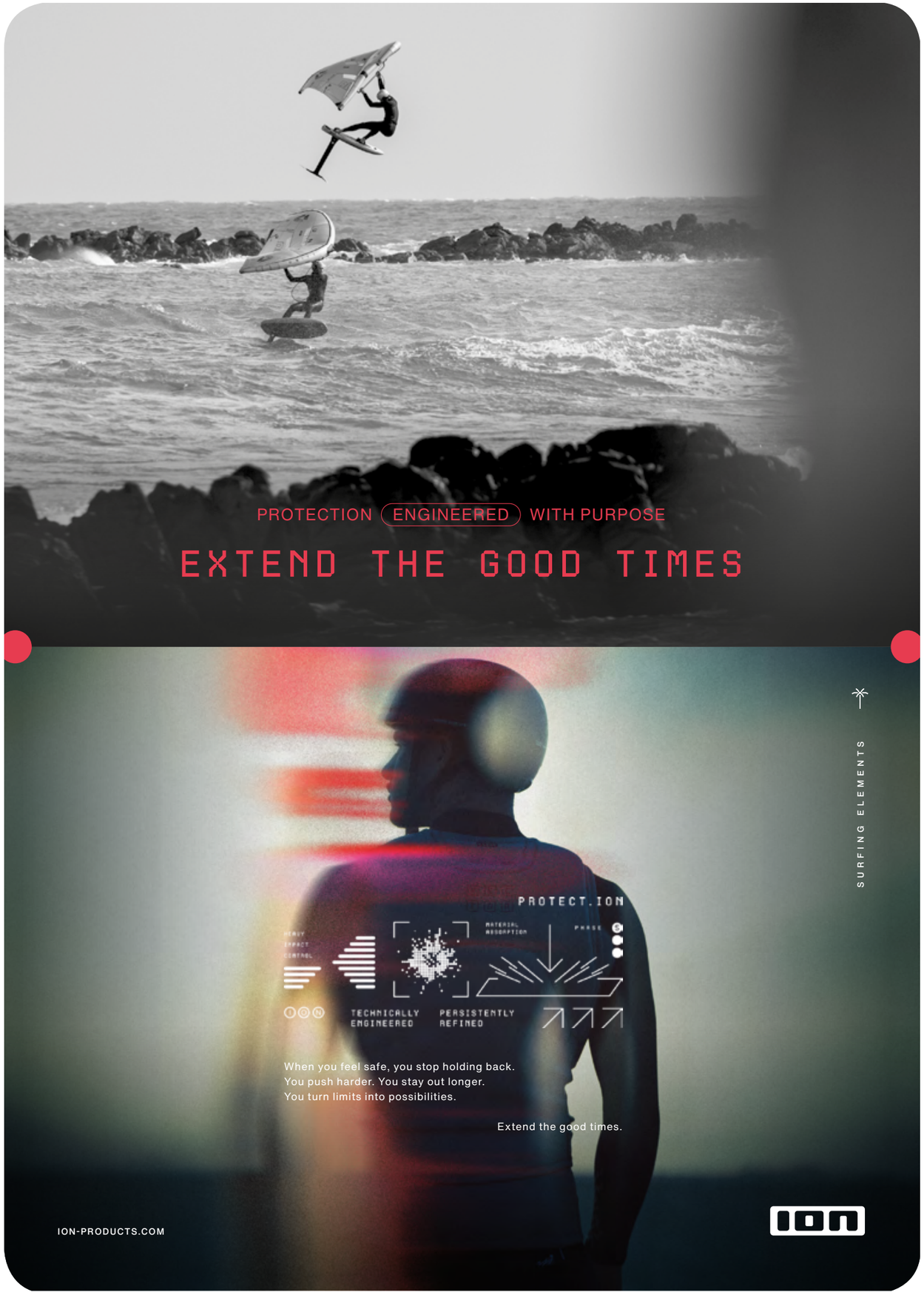
GLASSY



VOL°5


PROTECTION ENGINEERED WITH PURPOSE
EXTEND THE GOOD TIMES
SURFING ELEMENTS
PROTECT.ION
TECHNICALLY ENGINEERED
PERSISTENTLY REFINED
When you feel safe, you stop holding back.
You push harder. You stay out longer.
You turn limits into possibilities.
Extend the good times.
ION-PRODUCTS.COM
ION


DUOTONE
TAKE YOUR RIDING TO THE NEXT LEVEL
PHOTO TOBY BROMWICH RIDER FINN SPENCER
STRONG
LIGHT
SUPERIOR
Duotone Trace SLS Wave
TRACE SLS
S/L/S
Duotone
Duotone
Follow us
duotonesports.com
duotonesports.com/fr/wing-foiling/plus/find-us/dealers



En couverture : Bertin, Naish, Hawaii par Peter Sterling 1996

M. Bertin par B. Biancotto

KESAKO ?

WIND Magazine aurait fêté ses 50 ans cette année avec le fiston Kiteboarder (25 ans), s'ils n'avaient fait une dernière rencontre fatale. WIND provoqua un tournant majeur dans l'histoire du kite, avec cette photo et ce titre, *Kesako*, en *une* du mag de février 1997. Le kitesurf tel que nous le connaissons aujourd'hui est donc apparu il y a pile trente ans et nous célébrons ici ces années qui ont changé nos vies. Nous avons déniché les diapos originales du tout premier shooting de l'histoire du kite de septembre 1996 avec Manu Bertin et retrouvé le créateur des ailes à boudins. Beaucoup de pionniers ont ajouté, dans leur coin et souvent en même temps, leur pierre à l'édifice et mériteraient d'être salués. Les différentes versions de la biographie du kite sont déjà disponibles ailleurs, alors j'ai préféré rendre hommage à ma façon à l'innovation, avec un traitement qui parlera à tous, jeunes ingénus ou vieux de la vieille nostalgiques.

Il y a vingt ans, un autre rider risquait lui aussi sa santé pour développer le *parakite,* qui révolutionne aujourd'hui le vol libre et affole beaucoup de riders. Nous raconterons cette histoire qui semble se perpétuer. Après les pionniers, les premiers utilisateurs *grand-public* essuient encore un peu les plâtres des V1 (rappellez-vous des deux-lignes). Le matériel évolue ensuite rapidement vers plus de facilité, mais aujourd'hui encore les nouveaux adeptes de la parawing passent à leur tour par la phase galère... alors nous tenterons de leur venir en aide. Ce volume a décidément de la tenue, mais toutes ces belles promesses ne doivent pas occulter un avenir qui s'obscurcit sérieusement. L'été dévastateur qui s'achève devrait vraiment alerter les citoyens qui pensent encore que *tout finit toujours par s'arranger.* La Vie ne peut pas *s'adapter* aux conditions trop dures qui arrivent plus vite et plus fort que prévu. On nous annonce des villes en France aussi chaudes que la *Vallée de la Mort,* pas plus tard que lorsque l'IA et Skynet seront venues à bout de l'intelligence humaine... Nous sommes donc allés prendre la température -bouillante- des océans : ils se meurent et tout suggère que rien ne leur survivra. A la lecture des thermomètres et de cet article, le rôle d'un mag comme *Glassy* n'est surtout plus de prétendre que l'automne doit se passer au Brésil avec les nouveautés 2027 sous peine d'avoir tout raté ! Souhaitons seulement un joyeux anniversaire au kite et à ses héritiers, en espérant que d'autres nouveautés 2027 d'un tout autre calibre nous permettront de souffler décemment ses soixante bougies !

Vincent Chanderot



GLASSY VOL.5

04 EDITO
08 QUESTIONS DU LECTEUR
10 METEO - LIRE LE CIEL POUR COMPRENDRE LE VENT
20 DOSSIER - LE FLYSURF A 30 ANS
22 PORTFOLIO - LE PREMIER SHOOTING KITE
28 RADAR - LES COLD CASES DU DESIGN
42 ABC - 30 ANS, 40 MARQUES ICONIQUES
52 RENCONTRE - BRUNO LEGAIGNOUX
60 SURVIVAL - SESSIONS BOUILLANTES PAR CANICULE MARINE
64 PARAWING - GALÉREZ MOINS... MAIS GALÉREZ QUAND MÊME
74 PARAPENTE - UNE AUTRE HISTOIRE DU PARAKITE
80 AVENTURE - LE TOUR DE FRANCE DE NICO PARLIER
100 PARCOURSUP - EVENEMENTIEL



LAURENT NESS
Notre camarade, mémoire vivante et pionnier du kite a tout vu et tout essayé. Fondateur du premier shop-école, il enseigne toujours, à Oléron, chez *Kiteinside*.





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

NICOLAS PARLIER
Notre ami du bassin, champion du monde et recordman de vitesse en kitefoil réalise ses rêves et nous les raconte : Il a fait le tour intégral de la France, en kite, en 15 jours !





TOM PANSARD
Notre pote waterman de Carro a remporté la première épreuve de coupe du Monde de l'histoire de la Parawing. Ça pose son homme... Et son tuto.

CHARLES QUEGUINER
Notre pilier de comptoir du *Glassy crew* est ingénieur, développeur et bien sûr excellent rider en Parawing notamment.



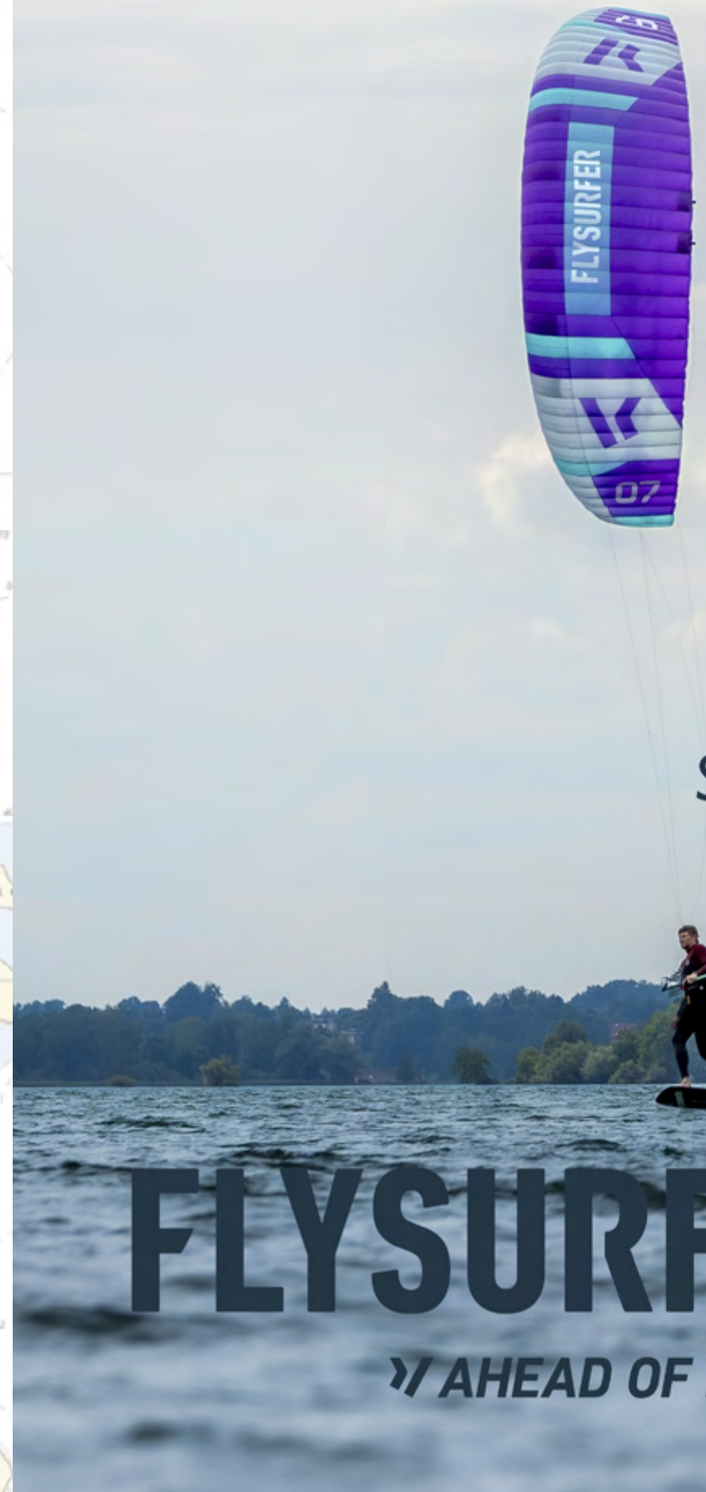


ANTOINE LORIN
Notre confrère photographe, droniste et réalisateur a mis en images le tour de France de Nico Parlier.

GURVAL LEGO
Notre poteau du *Glassy crew,* ingénieur de formation, designer de métier est un bidouilleur compulsif, qui fabrique ses ailes et foils depuis des siècles.



Et aussi : Thomas Proust, Julian Novak, Cindy Robert, Bruno Sroka, Nicolas Caillou, Richard Boudia, Benjamin Mahiou, Michael Vannier, Tristan Hattu, Manu Bertin, Bruno Legaignoux.



LE COURRIER DU LECTEUR

LE COURRIER DU LECTEUR

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

glassy@etik.com



et gagnez votre bout de harnais LISA *Mono*

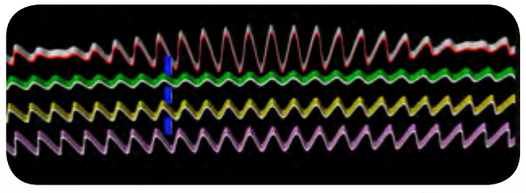
GLASSY SINON RIEN

Un mag indépendant, dense et fait main, ça ne court plus les rues, alors gratuit... Pensez à verser une participation libre pour une version augmentée HD si vous voulez que ça dure! Quoi de plus agréable que de lire et relire son magbook sur du beau papier ? **Vous pouvez maintenant obtenir *GLASSY* en print** sur glassy.cloud et vous y abonner en mode gratos. Les news sont sur insta.

Doudou Du Do de Daia : **Salut Glassy, j'ai remarqué qu'à chaque fois que je m'installe sur un gros bump au large, il se ramollit. Peux-tu expliquer ça ?**

Tu mets le doigt sur un problème, Doudou, qui n'est ni lié à ton ride, ni à ton spot, mais que tout le monde subit partout en silence. Les vagues ne sont pas des masses d'eau qui se déplacent, mais des ondes. Disons même plutôt la somme de toutes les ondes de vitesse, période et/ou hauteur différente qui passaient par là. Lorsque des ondes s'additionnent « *en phase* » (càd avec leur maximum au même moment), leurs hauteurs se cumulent et peuvent faire de grosses crêtes et inversement.

La belle vague que tu observes n'est donc jamais une onde qui se propage toute seule, mais une construction, à un instant donné, qui se défera dans le temps suivant. C'est ce qui explique que la houle que tu observes au large se propage par groupe de vagues (ou *série*) avec en son sein une succession de grosses crêtes, puis de plus petites.



Les vagues qu'on observe (rouges) avancent par séries et sont la résultante visible de la somme de plusieurs ondes, (verte, jaune, violette), dont vitesse, période ou amplitude diffèrent.

Là où ça devient intéressant, c'est que les séries progressent, dans les grandes profondeurs du large, deux fois plus lentement que l'onde de la vague (qui n'est pas matérialisée, c'est ça qui est difficile à visualiser).

Cela signifie qu'au sein de la série, les grosses vagues du large ne restent pas tout le temps à la même position : à un moment, elles seront au début, puis au milieu, puis à la fin. Elles semblent reculer dans la série.

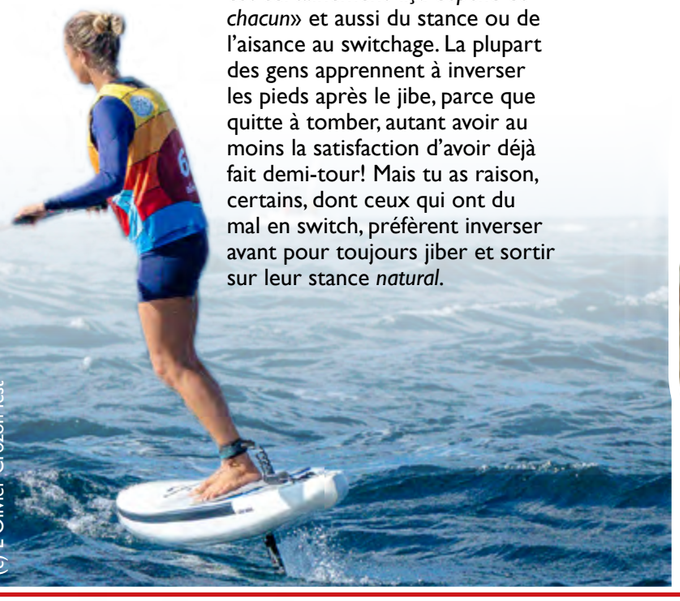
Lorsque les houles s'approchent des profondeurs faibles, les vitesses de la vague et du groupe deviennent identiques, donc la place des grosses vagues dans la série ne change plus : si elles sont au milieu, elles le resteront.

Au large, et c'est là ta question, à peine t'es-tu installé sur ton bon gros bump, que l'onde qui donne sa hauteur à la vague s'est déjà décalée vers l'arrière, ce qui te donne l'impression de ne jamais miser sur le bon cheval.

La prochaine fois, que tu vois un bump qui te plaît, vise le suivant. Il ne paye pas forcément de mine mais, mathématiquement, il grossira plus que ta cible initiale, qui se dégonfle déjà.

Kiki des Landes : **Aloha Glassy, j'ai démarré la wing et je commence les manoeuvres. Je vois une majorité de pratiquants inverser les pieds après, mais aussi beaucoup les inverser avant. Il y a une technique meilleure que l'autre ?**

Salut Kiki, s'il est question de facilité, la réponse la plus appropriée est certainement «*ça dépend de chacun*» et aussi du stance ou de l'aisance au switchage. La plupart des gens apprennent à inverser les pieds après le jibe, parce que quitte à tomber, autant avoir au moins la satisfaction d'avoir déjà fait demi-tour! Mais tu as raison, certains, dont ceux qui ont du mal en switch, préfèrent inverser avant pour toujours jiber et sortir sur leur stance *natural*.



(c) L Olivier Crozon fest



(c) Hajduk

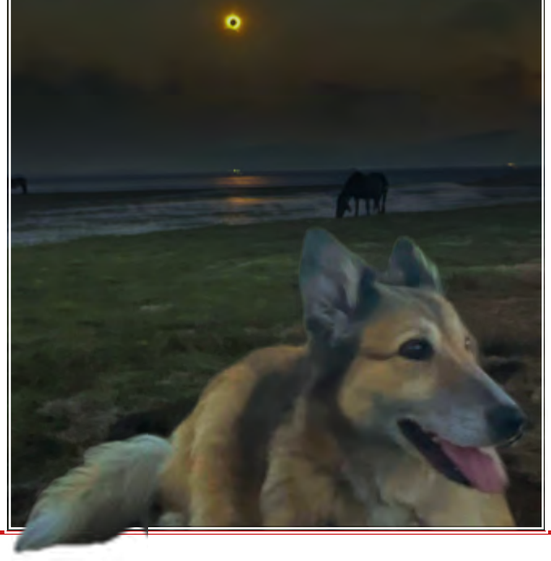
S'il est question d'efficacité au tack, **on va demander à des régatiers : Cindy Robert** s'entraîne du mieux qu'elle peut pour atteindre le haut-niveau en formula wing. Elle analyse sa progression avec une centrale inertielle et ce monitoring révèle bien que le changement de pied influence absolument tout. «*En switchant avant le virement, on doit passer un temps en toeside, la planche à plat. Cela se traduit par une perte d'angle de remontée au vent et une perte de vitesse, en raison de la difficulté accrue de conserver la pression et la stabilité. En déswitchant juste après le virement, je ne perds rien au vent, conserve une Vmini 3 fois plus élevée et relance quasiment deux fois plus vite, c'est donc ma technique actuelle, en attendant de parvenir à faire le changement de pieds pendant le virage. Ca augmentera encore mon efficacité, mais c'est encore beaucoup de travail ».*



	Switch avant	Switch après le tack
Perte au vent	-19m	0m
Vmin	2,5 kts	8,3 kts
Relance (18kts)	4,6s (26m)	2,9s (18,7m)

Eneko de Bamako : Adio, j'ai fait le con et n'ai pas suivi les conseils de Glassy 4 : non seulement je n'ai eu ni vent, ni swell le 12 Aout sur la côte en Espagne, mais en plus à cause des nuages, on n'a pas vu l'éclipse. Vous parliez d'un rattrapage l'an prochain ?

Eneko, si tu n'écoutes jamais les anciens et t'en remets constamment à chatGPT, tu n'arriveras à rien ! On t'avait pourtant prévenu de checker les entrées maritimes ! Voici pour ta peine le selfie de Captain Txok, le patron de Glassy, aux abords de l'Embalse del Ebro, un immense lac qui prenait 20 kts pendant que la côte pétoleuse à Liencres se voilait sournoisement. L'an prochain, le kitespot2be c'est Tarifa, mais c'est certain, il y aura trop de monde en Andalousie, à Tanger, Djerba et Louxor... Par contre en Lybie les tarifs seront hyper intéressants et il restera des Airbnb disponibles... vas-y !



LIRE LE CIEL POUR COMPRENDRE LE VENT

A terre, sur l'eau, levez les yeux ! Ce qui se passe au-dessus de nos têtes révèle beaucoup d'informations sur l'évolution du vent et du temps à court et moyen termes. C'est indispensable en régate, mais aussi pour se mettre en sécurité, optimiser le plan d'eau ou comprendre si le vent reprendra. Ces observations ont aussi été pendant longtemps les seuls moyens de prévisions, popularisées avec des dictons. Par Vincent Chanderot

(c) Ydwer





Un grain passe au Morne : il modifiera le vent à son passage. A ne pas confondre avec un cumulus de brise de mer, qui se forme à la côte, mais ne partira jamais au-dessus de l'eau.

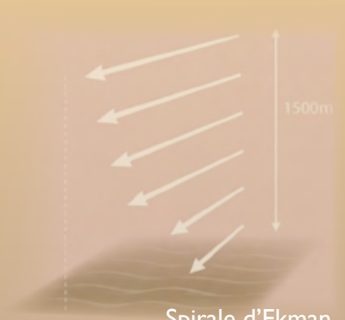
(c) Ozone

En nave j'oublie tout… et la prise d'information devient parfois limitée. Souvent on se contente de jeter un œil à l'aspect de l'eau au large ou à s'inquiéter vaguement de la noirceur d'un nuage. Vous êtes-vous jamais demandé pourquoi certains, 300m plus loin, volent encore quand vous êtes encalminés dans la pétole ? Les nuages génèrent des zones où le vent est accéléré, annulé ou dévié. En comprenant ce qui se passe dans le ciel, on peut se positionner au bon endroit pour toucher le meilleur vent, anticiper une bascule qui nous placerait sous le vent d'une pointe ou au vent mollasson d'un danger.

Spirale d'Eckman

En altitude, le vent circule librement le long des lignes de mêmes pressions (les isohypses), tandis qu'il subit beaucoup de frottements en basse couche. Conséquence des forces de friction et de Coriolis, le vent y subit un freinage et une rotation sur la gauche, dont l'amplitude dépend de la rugosité du terrain : 10-20°sur l'océan, 30 à 40° sur la terre ferme. Cette rotation se transmet en altitude de proche en proche, par frottements, jusqu'aux alentours de 1500m, aux frontières de ce que l'on appelle la couche limite. Le vrillage d'un gréement de voilier ou la « spirale d'Ekman » illustrent merveilleusement ce gradient.

Par conséquent, le vent ressenti au niveau de la mer n'est pas le même que celui qu'on peut lire sur les nuages. A condition que la masse d'air soit homogène (car elle est parfois constituée de strates totalement indépendantes), vous verrez les cumulus venir d'une direction plus à droite que le vent ressenti sur l'eau. Pour illustrer : en naviguant dans du vent d'Ouest, nous observerons le plus souvent du Nord-Ouest en altitude. Par conséquent, ce ne sera pas le grain qui se trouve pile à votre vent qui devra vous préoccuper, il vous passera à côté. Il faudra plutôt surveiller celui placé plus sur la droite.



Spirale d'Ekman



(c) Mackenbrouck

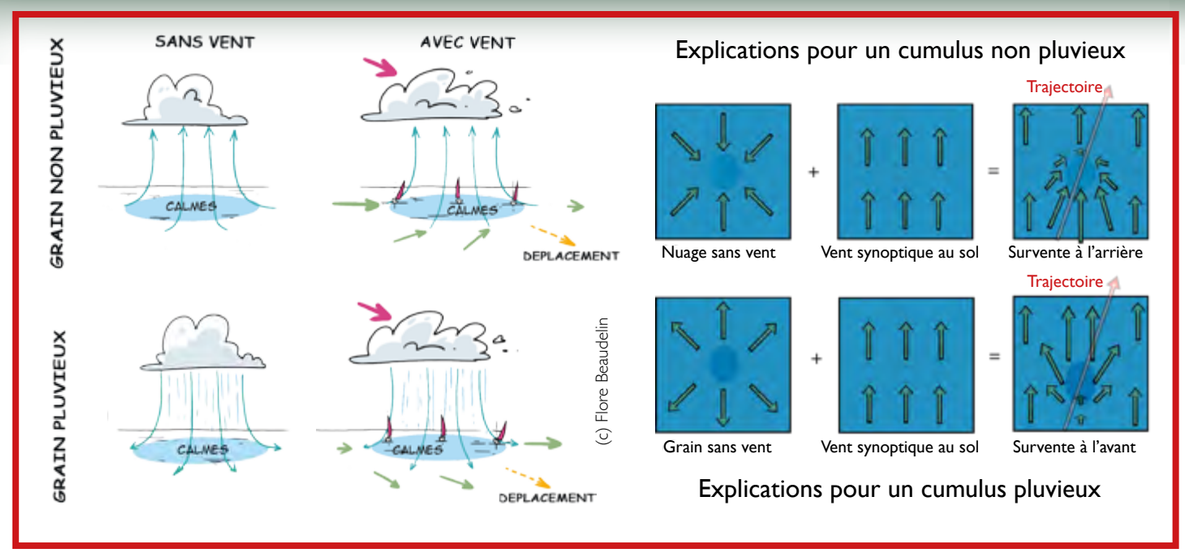
Le vent autour du nuage

Certains nuages ont la possibilité de modifier les champs de vent. Il s'agit des nuages convectifs de type gros cumulus, cumulonimbus ou stratocumulus, en beau chou-fleur, dont la base, d'aspect grise et plate signifie qu'ils sont toujours en formation. L'air y est aspiré de toutes les directions dans un cercle d'environ 1 mille nautique pour s'élever en altitude. Le nuage est la matérialisation de cette ascendance (due à une instabilité de la masse d'air) et le centre de la zone couverte par le nuage est donc une zone de calmes.
S'il y a du vent météo : en additionnant les vecteurs (voir dessins), on observe des champs de vent très différents. Le bord d'attaque du nuage sans pluie est précédé d'une molle, tandis que l'arrière profite d'une survente.

La zone sous le nuage reste très calme et le vent sur les flancs subit une bascule « adonnante » : vers la gauche à gauche du cumulus, à droite sur la droite. (Voir dessins)

Sous la pluie

Lorsque le cumulus est sur le point de se transformer en grain, ou qu'il pleut déjà, le mécanisme est inverse : l'air froid est rejeté en rafales vers le sol dans toutes les directions et se fait ressentir sur environ 3 milles, voire plus pour le cunimb. Avec du vent synoptique, c'est ce qui nous intéresse, la résultante provoque une survente parfois violente à l'avant du grain et une zone pétoleuse à l'arrière. Le dessous du nuage reste calme et les flancs génèrent une bascule droite à gauche, et gauche à droite: le vent paraît s'écarter de l'axe du vent moyen pour sembler sortir du nuage.



(c) Flore Beaudelin

Que faire ?

Qu'on évolue sur un parcours de régate ou qu'on cherche seulement à trouver le vent qui va bien pendant la session, retenez qu'il y a des zones à éviter. On essaie de ne pas se faire prendre dans la molle à l'avant et en-dessous d'un cumulus sans pluie. Si le grain est pluvieux, on ira chercher le vent devant lui ou sur ses côtés en évitant de rester dessous ou derrière lui... Une solution simple utilisée en régate consiste à privilégier le côté du plan d'eau dont le ciel est le plus bleu, pour profiter d'un vent régulier. On peut sinon contourner les nuages en profitant de l'adonnante (sans pluie) ou en virant dans la refusante (cum avec pluie), afin de toujours rester sur les bords. Cette stratégie est à mettre en œuvre en fonction du matériel et de ses envies bien sûr, car on n'approche pas un grain de la même façon si on est déjà surtoilé et à la rue ! Dans ce cas on cherchera plutôt les côtés de nuages, à moins bien sur que du big air en mode *full send* soit au programme.

« Un nuage est un indicateur, mais je vérifie toujours que son effet soit bien visible sur l'eau : aspect de la surface, riders dans la zone. Dans une météo instable, il faut anticiper. À nos vitesses une zone de vent arrive très vite et une décision prise trop tard se paie immédiatement » **Thomas Proust**

Orage

C'est plus le cas encore avec le front de rafale d'un grain orageux. Il est beaucoup plus violent et difficile à éviter. Les arcus, ces nuages en rouleau très caractéristiques, annoncent des rafales très violentes. En surpassant le vent météo, ces conditions peuvent générer des rotations de vent radicales et imposent d'aller se mettre à l'abri, car la foudre peut venir frapper. *Glassy* y consacrera un prochain article. L'orage passé, il subsiste encore des microbursts, des rafales très courtes mais très puissantes.

Les lignes de grains

Les cumulus se pavanent parfois en bandes. Il peut s'agir de lignes de grains ou encore de fronts froids à l'arrière des perturbations. Les variations y sont semblables : le vent forcît et bascule globalement sur la gauche en avant de la bande nuageuse (de quelques minutes pour une ligne de grains à une heure pour un front), il mollit pendant le passage du front, avant de basculer à droite en reprenant de la vitesse.

Ligne de convergence

Ces phénomènes classiques ne doivent pas être confondus avec les lignes nuageuses de convergence, en cumulus soudés et alignés (stratocumulus), lorsque deux vents d'orientation ou de caractéristiques différentes se rencontrent. Les confluences provoquent toujours des ascendances et donc des nuages s'il y a de l'humidité dans l'air. Si les deux vents se percutent avec une angulation faible, le nuage sera peu marqué, mais le vent sera intéressant à exploiter, car il se renforcera sur ses bordures. Ce n'est pas le cas lors de la rencontre du Mistral sec et du vent d'Est humide, car elle se fait avec une angulation importante (la bascule peut atteindre 180°) et se matérialise par une bande fixe de stratocumulus épais. Il en découle un vent faible, variable et turbulent en dessous et aux abords de la conflu, comme le décrit Nicolas Parlier dans son passage du golfe Juan dans son article.

Nappes de stratus

Les sessions de lightwind anticycloniques peuvent être optimisées avec l'apparitions de grandes bandes stratiformes dotées de bordures très nette. Surtout visibles aux heures les moins chaudes de la journée elles s'accompagnent généralement d'une bascule du vent sur la droite à leur approche avant un renforcement très net en tournant à gauche sous le stratus.

Lever les yeux au ciel permet de confirmer ou infirmer les prévisions des sites météo.
(c) Jean Souville



Un bel arcus... On vous laisse deviner le vent qui souffle devant... Réponse dans le prochain volume. (c) Romantsova

Les cartes meteo

Les observations en altitude permettent de réaliser les prévisions à moyen terme. En effet, les cartes météo 500 hPa (5 500m) et 850 hPa (1 500m) s'affranchissent des interactions avec la surface terrestre et permettent ainsi de mieux appréhender l'évolution des dépressions et anticyclones. On y lit aussi les vents synoptiques, pour savoir par exemple si la brise de mer pourra s'installer ou pas. Regardez la force du vent à 1000m, vous saurez la force des rafales. Lever les yeux au ciel permet donc de valider et compléter les informations des sites météo.

Les nuages d'altitude

Les nuages cumuliformes des étages moyens se forment préférentiellement sur la marge Est d'un anticyclone et de sa dorsale, ils annoncent donc son arrivée. Le ciel tend en revanche à se couvrir de stratus sur sa marge Ouest, signe qu'il s'éloigne de nous et que le temps devrait se gâter. Les nuages de l'étage supérieur, les cirrus et les cirrocumulus sont souvent associés à l'arrivée prochaine d'un front chaud, donc d'une perturbation, ce qui peut nous intéresser. « *Barbes de chat aux nuages annoncent du vent grand tapage* ».
Ce n'est pourtant pas toujours vrai et on peut utiliser la « règle des vents croisés » pour confirmer cette prévision : ce sera bien le cas si le vent au sol souffle plus à gauche que la circulation des cirrus (Sud au sol et Ouest en altitude). Si on observe du NW au niveau de la mer avec les mêmes cirrus, le temps ira en s'améliorant, on est dans le ciel de traîne, tandis que si on touche de l'Ouest, il ne devrait pas y avoir de changement notable dans les heures suivantes.

Pour aller plus loin : jetez un oeil aux ouvrages météo de la biblio, dont la bible « Meteo & Stratégie » de JY Bernot (Voiles Gallimard), qui s'amuse aussi à décortiquer quelques dictons. Saurez-vous deviner de quoi parle celui-ci ? « *Rouge le soir, blanc le matin, bon quart pour le marin* » (Indice : ce n'est pas le pinard).



Cinq livres utiles

Meteo au large et Stratégie

Jean-Yves Bernot, chez Voiles Gallimard. (65€)



La bible de la météo marine profite d'une nouvelle édition avec une maquette rajeunie et enfin des couleurs ! Les connaissances, les outils, et les illustrations sont bien entendu mis à jour pour délivrer de façon limpide une somme colossale d'informations denses et techniques. Ce livre n'est pas un outil de vulgarisation, car il se destine aux marins qui se confrontent aussi bien aux conditions du grand large que de la côte. Ce qui y est abordé n'est donc pas forcément accessible au pékin moyen (quoique sans aucune équation incompréhensible), mais constitue un véritable outil de culture marine et de compréhension de l'environnement dans lequel nos glisses évoluent.

L'Aero-Manuel de la Météo

de Arnaud Campredon chez Cepaduès (35€)



Ce livre de météo est exceptionnel. S'il y est avant tout question des phénomènes intéressants pour les sports aériens et qu'on y parle beaucoup de pilotage et de montagne, tout y est passionnant et expliqué avec clarté, même pour ceux qui ne s'aventurent pas en l'air au delà de la plage. Quand on vole sous un chiffon, une bonne connaissance de la météo est vitale et Campredon l'a bien compris : aucun autre manuel n'est autant illustré. La moindre idée développée s'accompagne d'un ou plusieurs dessins et ça... ça change absolument tout !

Le QUIZ de l'Aero-Manuel de la Météo



On a longtemps pensé que lire plein de fois un texte permettait de l'apprendre par coeur, mais on sait aujourd'hui qu'il est plus pertinent de créer des connexions neuronales en essayant d'en reconstituer le souvenir 10 fois. Sachant cela, prendre l'apprentissage comme un jeu avec le cahier d'exercices est diablement efficace, d'autant plus que toutes les réponses aux QCM sont bien expliquées et démontrées, ce qui permet même de se passer du manuel. Si comme moi, vous commencez les livres par la fin, c'est celui qu'il vous faut. (35€)

Une histoire du Parapente

Michel Ferrer chez Glénat (26€)



L'ancien redchef du magazine *Parapente+* nous propose ici *Son* histoire du parapente. Ce n'est pas la vôtre, ni la mienne, mais la sienne est quand même sacrément documentée et c'est toujours bon de savoir d'où l'on vient. L'histoire du parapente fut une sacrée aventure, haute en couleurs. Comme celle du kite ou du surf, elle s'est construite grâce à des personnalités exceptionnelles, des évènements marquants, des vols d'anthologie et du matos auquel il fallait, retrospectivement, oser s'accrocher dans la turbulence. Michel Ferrer a connu tout ça et nous le raconte en 64 fiches qui alternent entre portraits, vols historiques et technologies, à piocher dans l'ordre ou pas, au gré de ses envies. Il manque bien sûr toujours des héros ou des tendances à l'appel dans ce genre d'exercice contraint par la pagination, mais Ferrer s'en excuse auprès des Chandelier, Armant, Hamard, Pinot, DeBlick, Coupat, Eyraud, Delluc, Claudel, Harich, sans qui le parapente, l'acro, les speedflying, speedriding et parasoaring ne seraient pas ce qu'ils sont aujourd'hui.

Grand Atlas de Déserts,

Collectif, chez Glénat (40€)



Pourquoi les déserts dans *Glassy* ? Saviez-vous que le sud de la France devrait devenir hyperaride avec 8 mois de sol sec par an à la fin du siècle? C'est en tous cas un modèle discuté dans cet atlas passionnant, qui nous explique la formation des déserts, leur climat, leur géologie et comment la vie s'y perpétue. Et comme les destinations à la mode du kite et de la wing d'aujourd'hui (Nordeste Brésilien, Sahara Occidental, Cap Vert, Canaries, Andalousie, Egypte, Mada) sont des zones arides voir désertiques, vous parviendrez peut-être à capter l'attention de la jolie barmaid du spot avec ce (gros) livre sous le bras, plutôt qu'avec vos histoires de sessions auxquelles elle n'accorde plus aucune attention.



© Nikola Baggarov

Le réseau des écoles de kite & wing

AF Kite & Wing
ASSOCIATION FRANCAISE





LÉGENDE

- ÉCOLE KITE SURF
- ÉCOLE PROSHOP
- WING ÉCOLE WING FOIL
- BATEAU
- RADIO
- DOUCHE
- EAUX PEU PROFONDES
- EAUX PROFONDES
- FOIL
- SNOWKITE
- TERRE
- ITINÉRANT
- ENGLISH SPOKEN
- PARLAR ITALIANO
- HABLA ESPAGNOL



WANIKOU KITESURF INTERNATIONAL
RÉPARATIONS, BLADDERS ET ACCESSOIRES DE KITE

KITE SCHOOL DVD

PRO KITE Center

1 WIMKITE PROSHOP
62930 WIMREUX 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.polenautiquehague.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.kitesurfbretagne.fr

6 ONE LAUCH KITEBOARDING
56340 CARNAC
06 44 78 36 81 | www.onelaunchkiteboarding.com

7 PLAISIR KITE
44410 PONT MAHE - ASSÉRAC 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 56 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.sudlandskite.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.fildair.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 68 86 31 72 | www.ecole-kite-almanarre.com

20 MF KITE PROSHOP
83400 HYERRES WING
06 07 02 76 13 | www.mfkite.com

21 KITE & WING EVASION
83400 HYERES WING
06 47 87 63 99
www.kite-wing-evasion-almanarre.fr

22 ALTITUDE KITE
05200 CROT WING
04 13 38 34 22 | www.altitude-kite.com

Guadeloupe

A JUST' IN KITE
97180 SAINT ANNE WING
06 90 98 59 27 | www.justinkitesurf.com

Nouvelle Caledonie

B VAKARM KITESCHOOL
98800 NOUMEA
744 633 | www.ecoledekitenoumea.nc

30 ANS
1996-2026

TREND 1996
LE FLYSURF A TRENTE ANS

PORTFOLIO Diapos inédites du premier shooting ever de kite, par Peter Sterling avec Manu Bertin, Maui, septembre 1996. **p20**

RADAR Cold Cases : Trente ans d'innvotations et de conceps oubliés. **p28**

ABCDaire Trente ans, quarantes marques qui ont façonné le paysage du kite et de la wing. **p42**

RENCONTRE Bruno Legaignoux, concepteur de l'aile gonflable. **p52**





(1) Peter Sterling pas plus qu'aucun autre, n'avait encore vu, ni bien compris ce qu'il se passait en 1996 à Ho'okipa. Ses annotations à destination des redac' chefs des magazines en témoignent : «*Notez le kite et la barre crochetés au harnais à la taille de Manu et les straps sur le surf*». (2) Laird Hamilton sera un camarade de Bertin en 96, sur cette diapo avec une aile *Kiteski* à armature solide, qu'il utilisera encore, après avoir explosé sa Wipika dès les premières sessions. A cette époque Bertin décrira son aile rouge comme la première Wipika vraiment marine et solide dans l'alizé hawaiien, mais tout était encore fragile et une session se finissait parfois assez vite et bien souvent avec de la casse ou une aile en vrac. Ces diapos sont donc issues de plusieurs sessions.











Avec son seul et unique kite rouge à 2 lignes, dessiné par les Legaignoux et fabriqué par Roger Brand dans son atelier de protos de parapentes à Hong-Kong, le projet de Manu Bertin était simple en 96 : rider avant tout les vagues hawaiiennes, en downwind (so 2026 !). La descente de Ho'okipa à Kanaha (devenue *Kite beach*) se faisait sous le regard circonspect et parfois ironique des windsurfers, comme Robby Naish (en haut et en couv'). Peter Sterling profita de sorties en hélico payées par les planchistes pour rencarder Bertin et le shooter sur le chemin de retour. Le flysurf en 1996 s'est développé sans moyens, avec très peu de soutiens et Manu Bertin travaillait toute la semaine comme jardinier pour financer son aventure.



(1) Ce carving frontside surpuissant, le windsurf ne pouvait l'offrir. Manu Bertin partait en toeside sur sa board à 2 straps avec une aile sans bord-er-choquer à l'assaut des vagues du large. «*Autant en emporte le vent* » le retour se faisait la plupart du temps en stop.
(2) Notes de Sterling : «*En train de pomper les chambres à air, comme ça, ça flotte*». Amateurs de pressions à 10psi : matez la pompe de l'époque pour aller surfer Hookipa, elle tient dans la main...
(3) Le système de sécu : un wichard larguable sous charge monté sur une des lignes... «*toute sortie est définitive*».
(4) Ces kites étaient des exemplaires uniques qu'il falait bichonner et entretenir sans répit. Après l'aile rouge en 5m², une seconde, jaune de 7m², fit son apparition. Elle ressemblait à un spi, toute indiquée pour le downwind les jours de light.

Mise à l'eau sur Ho'okipa, le territoire des windsurfer, seul kite contre tous :) Notez la sécu, le largueur sur la ligne.
Sterling, Sept 1996.

COLD CASES

Derrière chaque innovation il y a une belle idée, qui nous permet d'aller plus vite, plus haut, plus sûr, plus beau ! Répondant aux besoins d'une époque, certaines vivront de beaux jours avant de disparaître, quand d'autres ne rencontreront jamais le succès. C'est la vie du ride et de ses modes. Voici trente ans de designs abandonnés, d'idées géniales qui n'ont pas fonctionné, de fausses pistes, de concepts trop en avance sur leur temps ou mal vendus, d'inventions qui ont changé la pratique puis sont passées de mode, mais qui, toujours, auront ont été marketés à fond comme des « *GAME CHANGER* » Par Vincent Chanderot avec Laurent Ness

La jeune génération ne réalise probablement pas ce à travers quoi sont passés leurs ainés, qui pratiquèrent le kite des 90s jusqu'au début des années 2000. Des ailes dangereuses, qui ne choquaient pas, remontaient difficilement le vent, avec des barres rudimentaires dotées de largueurs parfois en tuyau d'arrosage.
Le chemin parcouru jusqu'aujourd'hui a été parsemé d'embûches, de fausses directions, d'essais/erreurs qu'il est toujours très plaisant de réexplorer. Non pas pour se moquer, mais bien au contraire, afin de rendre hommage aux marques et à ceux qui ont pris le risque d'innover, de s'aventurer sur des pistes inconnues.

Dans les marques de kite aussi, il y a celles qui inventent, qui font progresser le sport, et les suiveurs, qui ne risquaient pas de se retrouver dans ce dossier, alors que grâce leur soit rendue !
Les designs ont évolué, mais les modes, les usages aussi. On peut juger d'un flop s'il a été abandonné sans n'avoir jamais été repris, ni copié. Mais des concepts brillants n'ont parfois pas essaimé ou ont disparu également pour des raisons commerciales : trop cher, timing inapproprié, incapactié à les soutenir, protection par un brevet trop fort... Une belle page d'histoire du kite et de la wing à revisiter !

Big up Lionel Hacine, Gurval Lego, Benjamin Mahiou, Charles Queg, Windy Sam, Nico Caillou, Marc Blanc, Steve Palier & Richard Boudia, Ben Tillier



LE PANTALON

Qui n'a pas rêvé en 2002 du futal BUMP & JUMP Devil Slim à passer sur la combi ? La trend s'est finalement rapidement évaporée quand les riders ont enfin ouvert les yeux : un truc de plus à trimballer et à rincer, inutile et finalement pas si stylé, pas donné non plus et qui en fin de compte caillait même encore plus pendant l'hiver !



LE HARNAIS-SHORT

Le short sur la combi a survécu un bout de temps au pantalon. Il a même enfanté cet hybride chez DAKINE, resté très longtemps au catalogue et repris chez ION et RIDE ENGINE, mais peu aperçu sur les spots et très générationnel. Peut-être parce qu'en dépit de son élégance incontestable permettant de dissimuler le *paquet*, c'était avant tout un harnais culotte. Apprécié des foileurs, mais dans lequel il fallait en plus se glisser à poil ou en slibard, à moins de vouloir porter deux shorts ?

LE CROCHET LARGUABLE

Pouvoir se désolidariser du crochet, c'est probablement la sécu ultime, même en death loop. Probablement pensé quand les largueurs manquaient encore de fiabilité ou étaient difficiles à reconnecter, ce MYSTIC KRS *Safety,* pourtant astucieux et universel, n'est plus produit.
Sa fiabilité n'était pas totale non plus avec une traction en biais. Les bons systèmes de sécu et le désintérêt d'introduire un maillon supplémentaire dans la chaîne, redondant et susceptible d'être perdu n'ont pas aidé non plus.





SPREADER BAR FIREBALL

CABRINHA fut très fier en 2016 de cette bonne idée, qui consiste à rapprocher l'axe de traction du kite de notre centre de gravité et éviter le porte-à-faux du crochet, notamment en toeside. Ils allaient plus loin que le crochet sur ressort, malheureusement pour Cab, la résistance des riders à devoir tout changer, comme pour les iphone (spreader + chicken loop sur chaque barre, Cab uniquement) puis peut-être l'arrivée des *ropes* sont venues à bout de ce qui nous était présenté comme un « *game changer*», qui n'en sera finalemet pas un.

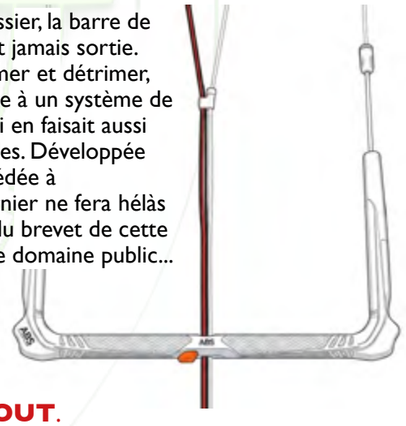


LA BARRE À ENROULEUR

Des pionniers on fait du kite en ski nautique à la barre du KITESKI. Son winch, était une idée astucieuse pour décoller dans les petits spots. Mais très imposante et plutôt dangereuse, la barre (tout comme la pratique) des frères Roesler ne survivra pas à l'impératif de simplicité, alors qu'on cherchait à faire des ailes qui volent et redécollent déjà correctement. Développées pour les kites 2 lignes, la mise en œuvre en 4 lignes aurait relevé de l'usine à gaz.

LA BARRE ABS

Exception dans ce dossier, la barre de Siegfied Vlaminck n'est jamais sortie. Elle permettait de trimer et détrimer, d'une seule main, grâce à un système de ressorts et poulies qui en faisait aussi un amortisseur à rafales. Développée pour GENETRIX et cédée à DÉCATHLON, ce dernier ne fera hélàs rien (because covid) du brevet de cette pépite... tombé dans le domaine public... avis aux amateurs !



LA BARRE PUNCH-OUT.

Ça partait d'une bonne intention de OCEAN RODEO en 2002, alors que le depower des kites restait encore limité : larguer en cas d'urgence en poussant la barre à fond... mais finalement non. Dans les grosses rafales, le punch-out pouvait ouvrir le chicken-loop tout seul, ce qui a valu bien des déconvenues aux riders qui n'avaient pas encore déconnecté le système... à grands coups de ciseaux !



LA SECU SUR LES ARRIÈRES

Une vraie révolution selon CABRINHA, qui n'a pourtant pas inspiré la concurrence. Le système de sécu RECON, doté de plein de sangles et de ressorts, larguait les avants et impliquait que les lignes coulissent dans les tips du kite. La V2 disposait d'un mode larguage d'urgence pour le décollage, en tapant la barre sur la butée, mais avec son poids et sa manutention pas tellement plug-and-play, elle n'a pas survécu.



LA BARRE POUR PETITS BRAS



Cette innovation sur la NAISH *TORQUE BTB* positionne le trim sous la barre, ce qui le rend toujours facilement accessible, même avec le harnais ceinture remonté sous les aisselles. Avec le paquet de tresses qui traversait la barre pour le B/C et le trim, ça ne coulissait pas toujours super bien, en particulier quand le dyneema enflait, il fallait donc finalement vraiment de sacrés biscoteaux aux filles et aux enfants (ses cibles)… et puis l'inno s'en est allée.



LE LARGUEUR ROTATIF

Obsession fatale du créateur de CORE pour les situations où, tiré violemment sous l'eau, il devient quasiment impossible de pousser un largueur : il suffisait d'un quart de tour pour déclencher ce système, qui a pourtant bridé le décollage de la marque. Pas de bol, il ne fonctionnait pas avec les ropes qui devenaient en vogue auprès des waveriders, les plus concernés par le sujet. On ne vient pas comme ça à bout d'habitudes vieilles de 10 ans prises avec le traditionnel *push-to-release* !

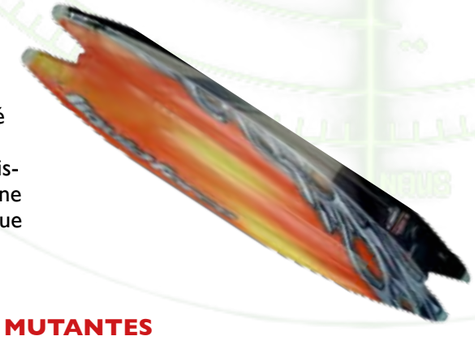


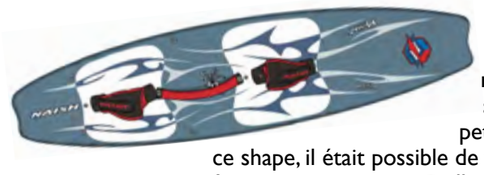
LE TWINTIP À RAILS ARRONDIS

Ce twintip très court, dont les rails épais et arrondis reproduisaient un peu le carving d'un surf était une savonnette. Ceux qui ont possédé la TAKOON MONG ont adoré ce petit jouet, dessiné par Franz Olry, inventeur du TT et shapeur des ALTIKA. A l'époque les prix étaient raisonnables, tout se vendait mais Olry signait avant tout des concept-boards un peu extrêmes. Cette board, qui capait difficilement, manquait bien sûr de polyvalence pour devenir celle de M. Tout le monde. Les collectionneurs la conservent encore et elle inspire à nouveau aujourd'hui des shapeurs, en kite, mais aussi pour la parawing avec sa carène tendue prolongée par des plateformes à rocker.

LES BOARDS WAKE

Les shapes de wakeboard tels celui de Jimmy Lewis sur la LIQUID FORCE *PICKLEFORK* (la «pique à cornichon») ont été utilisés en 2002 par beaucoup de pros, pour leurs capacités hors normes à caper et à délivrer des sauts techniques et puissants. Rien ne glissait aussi bien à l'époque, pourtant cet outline original ne fera pas long feu, vite supplanté par celui des TT que nous connaissons encore aujourd'hui.





LES BOARDS MUTANTES

Un peu directionnelle, un petit peu twintip, c'est le concept mutant, dont la NAISH *MUTANT* était la plus fameuse représentante, avec des straps vaguement recentrés, un set de deux petits ailerons sous le nose et un mini thruster sur l'arrière. Avec ce shape, il était possible de tirer un petit bord de dépannage sans devoir jiber. Conçues pour être moyennes partout, elles n'étaient finalement bonnes nulle part. Le ni-droite ni-gauche ne fonctionne pas non plus en kite et les boards sont donc restées divisées entre les deux camps, celui du TT et celui de la directionnelle.

LES TT A RAILS ASYMETRIQUES

Il fut un temps où beaucoup de TT, comme cette KITELOOSE ou les BIC AIRFLOW, présentaient un *cutaway*, une entaille plus ou moins prononcée de leur outline au niveau des tips toeside, qui raccourcissait le rail et rapporchait les ailerons. Les gens du marketing de l'époque, n'ont pas manqué d'arguments, mais le bonus théorique de maniabilité au bottom de ce shape n'a pas plié le game. On a reposé la question au shapeur aujourd'hui : « *A cette époque, on essayait tout, et tout le monde se copiait... puis on a compris que ca ne servait à rien...*»

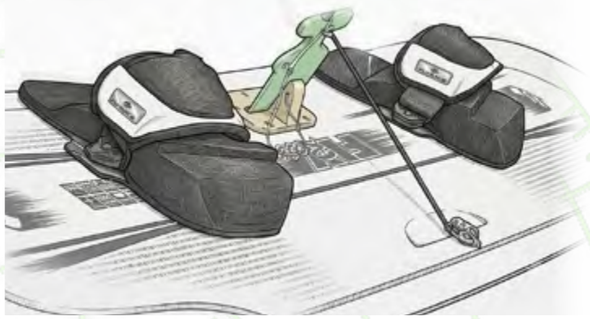


LA 5ÈME LIGNE

La cinquième ligne, inventée par Michel Bousquet, a révolutionné la sécurité des C-kites. A installer en kit sur deux points (et de série sur certaines WIPIKA) elle permettait de larguer, poser seul, mais aussi de réduire la puissance du kite à la demande. Ken Winner de NORTH déposera le brevet «*5th Element*» pris sur un seul point du BA, qui se contentera du seul systeme de larguage. Il élevera le V, ce qui réduisait les risques d'emmêlement et autres embrouilles, mais le système restait tout de même plus fastidieux et compliqué à dérouler que 4 lignes. Raison probable pour laquelle la cinquième ligne n'a pas essaimé partout, en plus des brevets qui la protégeaient. Les premiers bow-kites ne tenant pas toutes leurs promesses, la 5ème ligne s'est maintenue, jusqu'à ce que leur depower et sécurité la rendent moins utile.

LE TT À DÉRIVE

Les designers qui ont fait leurs classes en Mistral One Design devaient bien en passer par là : La FLYSURFER *FLYRACE* possédait une grosse dérive sabre lui permettant de caper à mort en naviguant à plat. C'était efficace, mais complètement contre-intuitif, dès le waterstart. Les transitions devenaient un enfer, il fallait retirer la dérive à la main pour abattre !



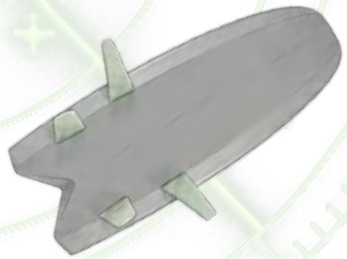


LE TWINTIP À DECK AMOVIBLE / TRANSPARENT

INOBO s'aventurait en 2017 sur le terrain du TT modulable avec un cadre full carbone sur lequel pouvaient se monter différents decks en bois ou plexi. L'expérimentation s'est rapidement arrêtée, Antonin Raffarin avouant lui-même que les concours étudiants dont ils furent lauréats récompensaient des business plans, mais pas du tout la solidité d'un projet adossé à un véritable marché et à ses besoins. Effectivement, qui a vraiment besoin de changer l'outline de son TT sans pouvoir varier le rocker ou le flex ? Est-t-il raisonnable de sacrifier les caractéristiques du coeur en bois pour voir à travers une board en plexi? L'idée est de retour cette année, mais la question reste la même et aux dernières nouvelles, plus de nouvelles.

LES BOARDS DE RACE

Les planches directionnelles très tendues pour la vitesse étaient conçues pour faire la course autour des bouées. Pas très fun, hyper physiques et tape-cul dans le clapot, le grand public ne les a jamais vraiment adoptées avant que le foil ne les enterre définitivement sur les compétitions, plus adapté et rapide dans le light wind.





LES CHAUSSES

A la grande époque du wakestyle, les chausses étaient un must-have, même si elles peinaient à conquérir le grand public, en raison de la difficulté de les enfiler et de leur dangerosité, notamment dans les vagues. Le champion du Monde 2025 raconte dans *GLASSY4* avoir toujours détesté les chausses, incontournables en compétition «*pour être pris au sérieux ou être cool*»…à quoi ça tient… jusqu'à ce qu'il gagne en straps. Les chausses disparaissent progressivement, faute de demande, mais aussi d'offre, les marques ne proposant quasiment plus de matériel pour le freestyle, devenu un marché de niche.

LE SEAGLIDER

Développé notamment par Didier Costes puis Luc Armant (designer et champion du monde de parapente), ainsi que Sylvain Claudel, ce radeau équipé d'un foil qui fait office de dérive a été commercialisé par Stéphane Rousson pour son petit zeppelin à pédales. Damien Leroy a créé le buzz en volant pendant des heures 10m au dessus de l'eau avec son kite, en tow, comme on dirait aujourd'hui. Vendu à quelques exemplaires sous le nom OWLONE, il nous promettait «*l'ultimate sailing*», malheureusement, ce délire demandait d'être surtoilé et ne naviguait qu'au près, sans qu'on puisse modifier son cap... Difficile d'éviter l'échouage...





LE FOIL CANARD

Le foil qu'on connaît, c'est un plan *porteur-déporteur* : une frontwing qui délivre de la portance (vers le haut) et un stab qui tire vers le bas. Le pari du foil canard est d'avoir les deux plans porteurs, ce qui permet de diminuer les surfaces, puisque les deux additionnent leur lift. C'est le plan de voilure choisi sur le Rafale, l'avion de chasse. ZEEKO s'est prêté à ce petit jeu avec son *SPITFIRE*. Ce foil était maniable, facile, robuste et offrait un pilotage se rapprochant plus du surf, avec la puissance qui montait par l'arrière dans les virages. Cependant, sa grande sensibilité aux réglages et donc une tolérance faible aux imprécisions en usine n'ont pas permis d'en faire un standard industriel.



LE FOIL SÉCURITÉ

Une Invention de Ken Winner, le designer de Duotone, qui nous dit déplorer que le marché ait choisi la voie la moins safe pour l'apprentissage du foil... Si SLINGSHOT a produit des foils *Phantasm* aux tips recourbés, seul DÉCATHLON a repris son concept de foil doté de tubes qui reliaient les tips d'ailes pour éviter les blessures. Le NORTH LTD en carbone ne survivra pas à un positionnement difficile. Chez Décat, ce foil avait tout pour plaire en séances de découverte, avec en plus ses bords d'attaque et de fuite en caoutchouc, tant il est vrai que la perspective de se faire découper ou embrocher a calmé quelques aspirants foileurs. Cantonné aux séances de découverte, c'était un super outil, certes peut-être plus pour les clubs et écoles que pour le grand public, mais Décathlon n'a pas donné sa chance au produit, en le retirant très -trop- vite du marché.



LE MONOFOIL

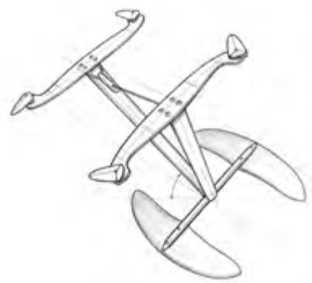
Le foil sans fuselage ni stab est une réalité qui fonctionne, mais ne fait pas beaucoup de petits. Avec seulement une frontwing, on fait des économies et on gagne aussi de la rigidité et une maniabilité de dingue, à pouvoir faire des 360 à plat dans un mouchoir de poche. TRITON en a fait sa spécialité, que SABFOIL a aussi reprise. Amusants pour du freestyle et dans les petites vagues lentes, ces profils deviennent incontrôlables à haute vitesse. Ce qui est embarassant dans un marché où il faut croire que les gens aiment bien aller vite...



LE FOIL TWIN-TIP

L'intention était bonne : faciliter l'accès au foil, comme le TT a contribué au boom du kite, en supprimant l'impératif du jibe. Le public ne s'en est pourtant pas saisi, même s'il faut bien constater que pour la clientèle ciblée par ces foils, parvenir à voler constituait déjà une épreuve, avant même de se projetter sur le jibe, d'ailleurs on connaît tous des gens qui se satisfont très bien de juste pouvoir cruiser sans savoir faire demi-tour... BRUNOTTI et IERO ont tenté chacun un coup. L'italo-batave a osé un foil symétrique monté sur une board gonflable. Le Hyérois, comme son nom l'indique, proposa un foil doté d'un double mât, qui se clipsait sur les twin-tips. Le truc fonctionnait pas mal, mais avec de tels profils, les foils étaient moins stables que les directionnels et plafonnaient forcément en vitesse. Ajoutons que pour les riders débrouillés, se priver du plaisir d'un beau jibe, c'est une hérésie... Un concept qui reviendra peut-être un jour, pourquoi pas en wing au Club Med ?





LE KITE HYBRIDE DELTA / CAISSON

C'est facile de se moquer d'un kite d'avant le kite, mais la PETER LYNN C-QUAD était quand même une drôle de machine, que les gens aimaient ou détestaient. Surtout utilisée en buggy à partir de 1997, alors que les boudins remontaient le vent comme des oignons, elle hybridait la structure des deltas (dotés d'un bord d'attaque très fin) avec le bridage d'un caisson. Mais c'est aussi la petite frite en mousse pour faire croire qu'elle flottait en utilisation flysurf qui la rend inoubliable !





LA SÉCU SUR LES FREINS

Les kites ont subi à peu près toutes les hybridations possibles dans les 90-2000's, comme chez les FANATIC DRAGONFLY ou VADE RETRO qui mélangeaient caissons avec un long boudin transversal au tiers de la corde, pour une redécollabilité, toute théorique. La première avait de piètres performances et la sécu la plus dangereuse au monde, qui vous attachait au bord de fuite. En lachant la barre, la voile ne décrochait pas, à cause du boudin qui maintenait l'envergure, mais se mettait dans l'axe du vent en parachutale. On se retrouvait tracté sous le vent par le poignet.



LE BORD DE FUITE GONFLABLE

Un kite à boudin 4 lignes, dont les struts furent doublées de lattes rigides, mais surtout d'un bord de fuite gonflable... Pourquoi tant de haine ? Ce fut la FLEXIFOIL NEXUS. Beaucoup de problèmes pour un des pires kites développés et une disparition prématurée. Les mini-lattes perpendiculaires apparaîtront plus tard pour réduire les flappements du bord de fuite, mais des boudins sur leur longueur, plus jamais !... à l'exception notable de la toute première SLINGWING (dès 2015 !!) SLINGSHOT vantera un effet *Reflex* pour cet artifice, qui s'avèrera en réalité aussi un aérofrein permanent, contribuant à une wing deux fois plus lourde que sa V2, qui s'en passera très bien ! Ça c'est fait, maintenant, on est de nouveau tranquilles pour 30 ans !





ASPECT RATIO : 10

Plus l'allongement (l'Aspect Ratio) est élevé, plus le profil est long, fin et les performances sont améliorées. Aujourd'hui les gens ne s'intéressent qu'à l'AR des foils, mais dans les années 2000, c'était un critère très important sur l'accessibilité des kites. Les high aspect étaient plus difficiles à redécoller et avaient une tendance à poulper (le *Jellyfishing*) insupportable. Robby s'est fait plaisir avec sa NAISH X10, hyper allongée avec 10 d'aspect ratio, une machine pour se faire satelliser, mais à laquelle personne n'avait vraiment envie de rester accroché quand le vent prenait des tours. Un kite indécollable dans l'eau… tout comme dans les ventes !

LE KITE LOW COST

Aux débuts du kite, les prix n'atteignaient pas les sommets actuels, mais il fallait tout de même sortir un bon billet. Pour démocratiser l'accès au sport, WIPIKA a cherché comment proposer du matos école robuste et peu cher, notamment grâce au *Tarpaulin*. Ce tissu, qui n'est autre que de la bâche polyéthylène bas de gamme, permettait de reduire la facture de 40%, mais son poids démesuré et son toucher de sac Ikéa valurent à la LTR (*learn to ride*) beaucoup de railleries. La petite histoire raconte que les Legaignoux étaient opposés à sa commercialisation, mais que leur associé Lam Sails et le manager Mat Pendle passèrent outre, marquant le début de relations difficiles qui accompagneront la marque à sa perte.



LE KITE EN CUBEN FIBER

Les tissus Cuben en Dyneema, introduits sur *America*[3] pour la coupe éponyme sont les précurseurs des UHMWPE d'aujourd'hui. BEST a introduit ce matériau sur son kite HELLFISH en 2005 à grand renfort d'annonces marketing, promettant évidemment un game changer… Mais cette techno appliquée aux kites à boudins n'était pas encore mature, comme quoi, le tissu ne fait pas tout. La fragilité des kites et de leurs coutures de BA ont coûté très cher en SAV à la marque, qui n'a pas traîné pour retirer la Hellfish, trop en avance sur son temps.



LE BORD D'ATTAQUE ELLIPTIQUE

Afin de donner un profil elliptique plus aérodynamique au bord d'attaque, il y avait deux bladders dans celui de la GAASTRA PHOENIX ! Le résultat était bien là dans la forme, mais dans le fond, un gain très marginal, du poids en plus, un BA hyper rigide avec la sensation de piloter un tank et surtout une sacrée contrainte : gonfler les deux bladders en même temps !! Personne n'a copié, c'est étonnant…

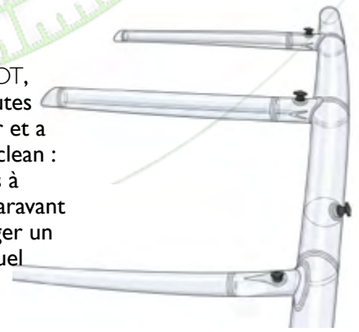


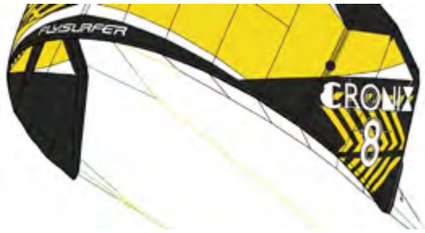
LES KITES EN SIGMA

Réponse de NAISH en 2008 aux bow-kites, le profil en SIGMA signé Damien Girardin a surpris son monde par ses formes très disruptives mais n'est pas parvenu à s'imposer durablement, même s'il compte toujours quelques afficionados aujourd'hui ! Ce shape incompris, qui s'envolait souvent tout seul sur la plage (et sort souvent en première réponse dans les conversations sur les excentricités) fut décliné sur 5 modèles, dont certains volaient plutôt pas mal, avant d'être abandonné. Aucun autre designer ne s'aventurera dans cette forme pittoresque en kite, tandis que le type bow, qui peinait à convaincre les riders, finira par s'imposer, chez Naish aussi.... Toutefois aujourd'hui, les bords d'attaque biomimétiques en nageoire de baleine, finalement pas si éloignés du Sigma, se retrouvent sur les caissons ELEMENT, les parapentes GIN et des foils AFS (ou TAKUMA) car ils semblent bien tolérer les basses vitesses et les incidences élvées.

LES BLADDERS OCTOPUS ET TWO-PUMP

On connaît tous le One-pump avec les petites durites, breveté par SLINGSHOT, mais on a vite oublié le Two-pump de NORTH en 2007. Une durite reliait toutes les lattes, mais le système, mal construit et mal intégré, n'arrêtait pas de pêter et a disparu aussi sec. Chez NAISH le système OCTOPUS se montrera bien plus clean : rien ne dépassait grâce à une connexion par tétines, qui contribuera d'ailleurs à introduire la coutures, nickelles, de jonction des lattes sur le BA, alors qu'auparavant elles étaient fixées par des languettes. En revanche, trouver une fuite et changer un bladder avec des doigts boudinés de rider, c'était un véritable cauchemar auquel aucun rider ni revendeur n'avait envie de se soumettre.



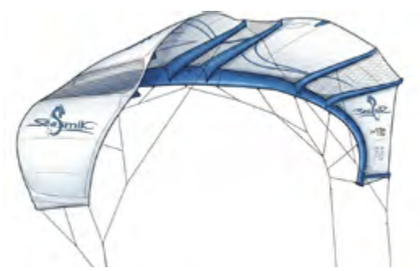


LES LATTES INTERROMPUES ET LES BRIDAGES D'ARRIÈRES

La FLYSURFER CRONIX disposait de nombreux arguments pour se proclamer révolutionnaire. Des lattes gonflables qui se terminaient par des lattes en carbone pour modifier le profil et un suspentage très élaboré du bord de fuite, censé apporter plus de puissance à bas régime. Sans parler du sac de lest à largage automatique pour le décollage... Bref, il y avait de l'idée, mais il y avait plus simple et ce qui devait arriver arriva.

LES AILES AVEC TROP DE LATTES

Plus de lattes, ca fait un profil plus stable, mais aussi un embonpoint qui ne favorise pas le vol. Les heureux propriétaires de certaines ailes à 9 lattes (et sans one-pump !) s'en souviennent encore. Pour ceux de l'aile plate SEASMIK, 8 lattes sans compter le BA, c'était la triple-peine : non seulement les struts étaient doublés inutilement, c'était horriblement moche, mais en plus des fenêtres en monofilm tramé rajoutaient encore un peu de poids au kite !

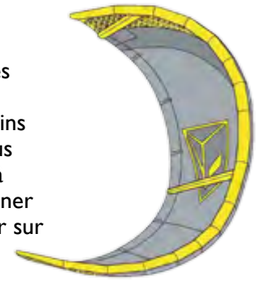




En 2022, la wing CABRINHA CROSSWING X3 a osé la latte centrale doublée, mais vous connaissez la chanson : « Odile, *on peut ajouter deux lattes une fois, mais on ne peut pas ajouter deux fois une latte... aargh, non ! On peut...*» Bref, si vous avez la bonne, écrivez-nous, vous avez gagné, en tous cas on n'a plus revu ce design... mais ça n'est pas fini ! Des protos de wings DP de race sont développés actuellement avec deux struts fines et décentrées (reliées par un pont pour soutenir le boom) chez FLYSURFER ou avec un boudin de BA et un second plus reculé pour rigidifier l'envergure chez STARBOARD !

LE KITE POUR LIGNES COURTES

Le kiteloop en lignes courtes c'est sympa, mais nos kites sont loin d'être faciles et agréables à naviguer dans cette configuration. En 2011, la trend du kiteloop short-lines était encore très loin, mais voici l'AIRUSH ACCESS, un kite, à boudins développé spécifiquement pour des lignes de 12m, afin de pouvoir accéder plus facilement aux petits spots. L'aile fonctionnait correctement, mais la difficulté à créer du vent relatif, à cause de la fenêtre réduite, contraignait à surdimensionner la board. Airush n'avait pas prévu à l'époque que les riders préfèreraient rester sur les grands spots bondés avec leurs petites boards !





LES AILES PLATES

Dotés d'un suspentage réparti le long des lattes, ces kites proposés initiallement par SEASMIK furent dotés d'un depower impressionnant, qui les rendait excellentes dans le vent fort, mais moins dans le faible. Ils n'ont pas fait flop, c'est d'ailleurs à l'une de ces ailes, la GENETRIX Hydra V3, que Seb Cattelan doit d'avoir franchi le premier la barre des 50 kts en kite à Lüderitz ! Genetrix, comme KITECH ou Seasmik n'ont pas transformé durablement l'essai et ont toutes disparues. Il n'est toutefois pas à exclure que revienne un jour ces shapes, au moins pour les kites de traction de bateaux dans lesquels s'est lancé Armand Torre, le designer de la Hydra.

LE KITE POUR SUP

En 2010, il fallait se contenter de peu pour s'amuser dans le très light, alors F-ONE nous a annoncé une Ré-vo-lu-tion : oublier les sauts et se faire tracter en SUP, avec un kite 2 lignes tout simple : la SOURCE. C'était fun, mais il se trouva peu de sans-culottes pour se laisser convaincre d'acheter un kite supplémentaire et pas donné, de grande taille, mais sans aucun depower, pour une pratique marginale, d'autant plus que la troisième ligne, qui permettait le redécollage facile était en option, à 90€. Quatorze ans plus tard, comment ne pas y repenser en voyant la PLUME, une cousine boudinée de la parawing... sans stashing possible, mais assez intéressante pour la découverte et le vent rafaleux, notamment pour les clubs et écoles. L'avenir proche dira si elle subsistera comme une singularité au sein d'un marché devenu opulent, ou si elle rejoindra son illustre ancêtre dans le placard à archives.



LE KITEWING GONFLABLE

Ce truc génial, héritier du BIRDSAIL de Roland Le Bail (et du WINGSURFER de Jim Drake) de 1982 était populaire dans les pays du nord pour rider à fond sur la glace, mais aussi en roller, mountainboard, ski, ou avec un windsurf, pour ceux qui aimaient galérer et s'envoyer des gros tirs. La boîte finlandaise KITEWING sortit vers 2008-09 une version à boudin gonflable, plus pratique pour aller sur l'eau que la structure en fibre. On avait donc là une wing entre les mains... mais en 2008, peu de gens avaient un foil sous les pieds, on restait donc dans le wingsurf, un gadget… L'idée brillante, en avance sur son temps, disparut à nouveau pendant 10 ans faute de support vraiment pertinent, jusqu'à son retour en fanfare comme on sait avec le wingfoil, auquel la marque ne sera jamais associée...



LES KITES AUTOZENITH

Le caractère autozenith est super intéressant. Quand vous lâchez la barre, le kite se met tout seul à midi au lieu de tomber à l'eau. La contrepartie, du moins dans l'état de l'art lors de son abandon pour le kite, c'était un manque singulier de puissance et de depower. La PETER LYNN CHARGER (à caissons) connaîtra trois versions avant d'être arrêtée en 2019, en raison de sa fabrication compliquée et un virage stratégique vers les boudins. PLKB regrettera souvent que « *la différence ne paye pas toujours* » et on est bien d'accord chez Glassy :)

LES KITES À LATTES PAIRES

La norme des kites aujourd'hui est à un nombre de lattes impair (3 ou 5, parfois 1). C'est parce qu'il y en a une au milieu pour soutenir la canopée là où le profil est le plus efficace et doit être maintenu en priorité… ça tient la route. Certains designers ont décidé du contraire, par exemple sur la NAISH RIDE ou la PETER LYNN ESCAPE qui traversa 9 générations (2012-2021). Une fierté revendiquée chez PLKB, innovateur prolifique, qui a pourtant rejoint les rangs, en abandonnant lui aussi la parité. Rien à voir, quoique, FLYSURFER semble préparer une wing de race dans cette configuration sans central-strut.



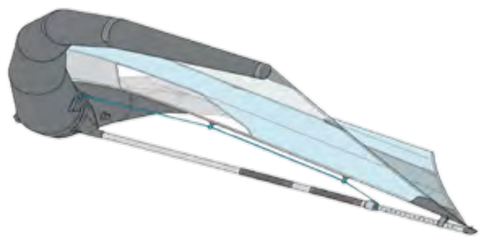


LES KITES DOUBLE-PEAU

Les Legaignoux ont commencé par développer des doubles-peaux en 1984, afin de réduire la trainée derrière le boudin. Logique : comme sur les ailes d'avions. Mais ça ne marchait pas, mieux valait conserver de la traînée : en ralentissant les kites lourds, elle leur évitait de sortir de la fenêtre et de faire des frontales. En 2010, Ralf Grösel et Ken Winner ont aussi développé des DP partielles pour la NORTH EVO, mais ont conclu que cela n'apportait finalement pas grand-chose, au détriment du poids, de la pilotabilité, du fond de puissance, de la facilité de réparation et du prix... N'en jetez plus ! Le DP est néanmoins devenu la norme en Wing de race depuis 2024, mais en kite, seul GONG fera le grand saut cette même année en commercialisant des DP partiels sur un segment limité de sa gamme et ne sera rejoint par aucun autre constructeur.

LA LATTE DE WING

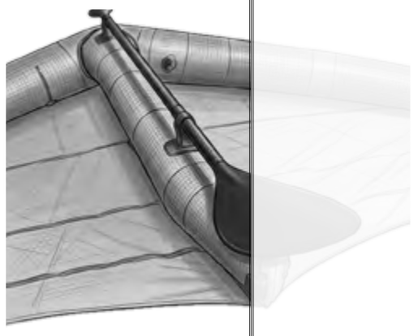
On a déjà oublié la Wing DUOTONE ECHO de 2020, avec son absence de latte centrale gonflable, remplacée par une latte traditionnelle en fibre, associée à un wish (en alu). Plus rigolo, le maintien sur la canopée était assuré par un bout, dont il était possible de régler la tension, dans l'esprit du point d'écoute en windsurf. Cela s'avèrera finalement assez fastidieux avec des noeuds qui traînaient et finalement une latte flottante, tout le monde trouvait ça pas si mal !



LES WINGS X-PLY

La canopée en toile de spi se déforme de façon élastique (sur l'instant) et plastique (dans le temps), alors un tissu type monofilm tramé comme en windsurf semblait une solution intéressante. Super cap, vitesse et sustentation chez la REEDIN qui a associé ce X-Ply à un cadre en dacron classique, tandis que ENSIS proposait ce qui aurait pu sembler le combo gagnant en le montant sur un UHMWPE. Hélàs la formule ne survivra pas, handicapée notamment par le poids conséquent du tissu et son par son prix.





LES POIGNÉES À CONTRE

En tournant la poignée REVO, elle le centre de la board s'aplatit et au vent. C'est assez astucieux avec les planches dotées d'un flex et d'un rocker très prononcés. Sorti un temps chez ELEVEIGHT puis repris par CORE /CARVED, il faut croire que la majorité des freeriders est allergique au concept de «*s'intéresser aux réglages*» ou ne trouve pas indispensable de s'ajouter pour 20€ d'accessoire à une époque où la board et tous les indispensables coûtent déjà leur pesant de cacahuètes.



LA DEFLATE WING

Des [illegible] downwind, afin de leur [illegible] des heures ou organiser une navette en voiture : cette wing fine et légère intégrait la pagaie sur le wishbone et pouvait se dégonfler pour se ranger dans un sac à dos. Des [illegible] accessoires, [illegible] concepts pliants en parapluie, mais ZEPHYR n'aura pas fait les choses à moitié. Implanté il est vrai sur un des spots les plus propices (l'étang de Berre), Eliott Nataf a, le pauvre, développé une super DEFLATE WING tout en [illegible] le boom des [illegible] parvient à remonter au [illegible] cher, avec la possibilité [illegible] deflate, mais ça n'est [illegible] Zephyr restera le seul et unique.

Des Cold-cases encore tièdes ?
Il y en aura pour tout le monde!

Une version HD et augmentée est réservée aux soutiens de GLASSY.

Si Glassy vous plaît bien, offrez-vous ce fanzine à un prix libre : vous aurez plus de contenus, **mais permettrez surtout à ce projet journalistique indépendant de se poursuivre durablement.** Sinon dites-le, on arrête ;)

Suivez ce lien pour obtenir le volume complet avec une participation libre. (Visa/ Applepay / Googlepay, etc). Possible aussi par le lien Paypal mais envoyez nous aussi un email!

Les meilleures marques soutiennent Glassy et contribuent un peu à vous en offrir 90% gratuitement, sans aucune contrepartie éditoriale. **Big up** FLYSURFER France, DUOTONE, WIP, CORE, le réseau PROKITE. Un média financé par des annonceurs, c'est bien...mais un journal libre soutenu par ses lecteurs, c'est le mieux !

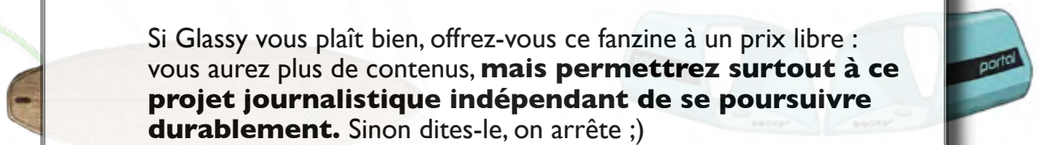
Nous avons la chance de pouvoir tous bénéficier d'une board parfaitement adaptée à nos besoins, taillée sur mesure, ce qui n'existe pas en ski, vélo ou tennis...C'est ça le custom, fabriqué à la demande par un artisan, en France, avec une qualité faite pour durer, un ratio poids/solidité inégalable et pourtant à un prix qui n'est pas forcément supérieur à des produits industriels venus d'Asie (puisque sans intermédiaires). En dépit de cette chance inouïe, la plupart des riders préfèrent les boards de série, propulsées par un marketing plus efficace et obnubilés probablement par la possibilité de revente, qui effraie toujours un peu avec le « sur-mesure », alors que rien de très excentrique n'en émerge pourtant. Et puis d'abord, quand on a SA board, pourquoi vouloir la revendre ?

GLASSY

LES PROFILS VARIABLES À ZIP

Une aile dont on pourrait modifier le profil ou la surface en un instant, ce serait bien pratique ! Le brevet Legaignoux de 1984 prévoyait d'ailleurs un zip longitudinal dans ce but, mais jamais été mis en application. Plusieurs systèmes ont existé et fonctionné correctement sur des kites à caissons, avec des scratchs, ou des zips comme sur les AEROS Duo actuelles, dont les cellules centrales peuvent se rassembler. Sur les kites à boudins RRD TYPE 4 (à 8) il était possible d'ouvrir un zip pour augmenter la plage haute. On ne voit plus ça en kite gonflables, mais en wing, oui : sur les tailles enfant (jusque U17) de la monotypie X-15 que STARBOARD espère imposer en compète, où la surenchère en matos est un [illegible] aimer, parce que *deux tailles pour le prix d'une*, c'était pas dans [illegible] difficiles à convaincre, car en dézippant la canopée, on ne peut espérer qu'un compromis de dépannage. Difficile en effet d'optimiser la petite taille, qui se retrouve affublée d'un bord d'attaque surdimensionné pour un grand allongement et un surpoids inévitable. C'est ce qui avait [illegible] et devait rester [illegible] transposé à la réalité.





LES BOARDS

Tout le monde [illegible] d'écologie dans [illegible] mais personne n'en met. La fibre de lin fait pourtant office de candidate idéale pour les planches : produite naturellement en France avec peu d'eau, d'engrais et de pesticides, légère et performante, elle amortit en plus divinement les vibrations. Sa mise en oeuvre, un peu plus technique, en faisait la chasse gardée des artisans-shapeurs de pointe, comme NOTOX, avec toute une gamme de strapless, mais cela n'a pas enmpêché TAKOON d'en proposer un modèle industriel, alors que DUOTONE s'en tiendra à quelques couches sur des twintips.
NORTEMANA s'est aussi fait une spécialité du lin et a même proposé de très jolies boards de wingfoil, avant de renoncer (pour la wing, pas pour le kite), parce que, les gens sont nous confie-t-il, maintenant persuadés -à tort bien entendu- qu'il leur faut absolument du carbone!

LES AILERONS A PROFIL INFINI

[illegible] *Glassy vol.1*, ces ailerons en tunnel sont une [illegible] ceux qui les ont [illegible] avec un pop brouillon, facilité dès l'école, mais caractère moins joueur... Ils auraient pu établir un nouveau standard, s'ils avaient été créés par Duotone, mais seront peut-être un cas d'école de flop commercial. Difficile de percer sans moyens en temps de crise, avec un produit disruptif mais trop onéreux, optionnel et mal vendu. Introduits à 190€ les 4 (quand 2 font l'affaire) par une petite boîte autrichienne sans implantation dans le monde du kite, ils ciblent, avec un discours élitiste, des riders de bon niveau qui n'en ont pas forcément besoin ni envie, au lieu de se focaliser avant tout sur les darons qui plafonnent et les riders en progression. L'aileron n'est pas parvenu à forger sa beach-credibility sur le terrain et ce n'est pas faute d'avoir loué les services d'Andrea Principi comme VRP de luxe. Qu'on ne l'ait plus jamais vu les utiliser après ses vidéos instagram n'y serait pas étranger. Voilà une bien belle limite à l'influence sur les réseaux ! Peut-être les ailerons tunnels finiront-ils par exploser, mais vous l'avez compris à la lecture du dossier : il ne suffit pas à une idée d'être bonne pour qu'elle survive !

Des Cold-cases encore tièdes ?
Il y en aura pour tout le monde!

Une version HD et augmentée est réservée aux soutiens de GLASSY.

Si Glassy vous plaît bien, offrez-vous ce fanzine à un prix libre : vous aurez plus de contenus, **mais permettrez surtout à ce projet journalistique indépendant de se poursuivre durablement.** Sinon dites-le, on arrête ;)

Suivez ce lien pour obtenir le volume complet avec une participation libre. (Visa/Applepay / Googlepay, etc). Possible aussi par le lien Paypal mais envoyez nous aussi un email!

GLASSY

SOÖRUZ
RIDER'S VISION
NEW
GURU WIND
Axel Gérard by @vpictures
LA RÉFÉRENCE
POUR LES SPORTS DE VENT
ÖRGANIC OYSTERPRENE
Fabriquée à partir de caoutchouc naturel issu de forêts certifiées FSC et de poudre de coquilles d'huîtres, cette nouvelle mousse offre de hautes performances tout en étant biosourcée à 82 % (USDA Certified Biobased Product).
NOVA SKIN
Nouvelle matière exclusive présente sur le ventre et le dos, pour un meilleur effet coupe-vent sans atténuer la souplesse.
STORM-DRY
Cette doublure intérieure, présente de la poitrine aux chevilles, améliore la chaleur et le confort, et réduit le temps de séchage.
DÉVELOPPEMENT WIND
Coupe anti-tétanie aux avant-bras, bande auto-agrippante et évacuation d'eau au niveau des chevilles.
SCANNEZ LE QR CODE POUR DÉCOUVRIR LE PRODUIT
SOÖRUZ Surfwear Company - FRANCE - Tél. : 05 46 34 67 54 - surfwear.sooruz.com



Nous nous sommes tant aimés...

30 ANS DE PASSION ET DE VIE COMMUNE

TRENTE ANS, QUARANTE MARQUES

Elles nous accompagnent pour certaines depuis les débuts, beaucoup sont apparues depuis et pas mal ont disparu...Quelques-unes ont complètement changé d'identité, ou sont passées à autre chose... Qui se tient derrière les marques de kites qui habillent nos spots depuis trente ans ?

***Les fonds noirs ont disparu, les rouges ont cessé le kite et la wing (ou ne donnent plus de nouvelles), les oranges sont dans des situations intermédiaires (plus de distribution, reprise, activité ralentie).**

(c) Souville / Cornu

WIPIKA

Création : Wipicat 1993-95 à Quimper, relancée sous le nom Wipika en juin 1997, disparue en 2002.
Fondateurs et propriétaires : Bruno et Dominique Legaignoux
Designers : Bruno et Dominique Legaignoux
Kites mémorables : « Classic », Airblast.
Innovations : Kite gonflable, Twin Tip (Franz Olry)
Titres : Lou Wainmann, Flash Austin, Franz Olry, Anne-Laure Pegon, Cindy Mosey, Christopher Tasti

La marque par laquelle tout a commencé. Dépossédés par leur associé, les Legaignoux créeront Takoon et Wipika sombrera.

NAISH

Création: 1995 à Maui au sein de Naish Sails (Windsurf)
Fondateur : Robby Naish
Designers : Don Montague, Damien Girardin, Ewan Jaspan
Propriétaires : Naish International, dirigée par Robby Naish, puis Kubus Sports (Pays-Bas)
Kites mémorables : Naish AR3.5, Raven, Torch, Pivot.
Innovations : première marque sous licence Legaignoux en 1999, largueur push-away.
Titres : Robby Naish, Manu Bertin, Bertrand Fleury, Kevin et Jalou Lageree.

La première compagnie à prendre la licence du kite, elle fait désormais partie d'un groupe multisports et reste présente sur tous les sports nautiques.

CABRINHA

Création : 2000 à Maui
Fondateur : groupe Neil Pryde avec Pete Cabrinha
Propriétaires : Pryde Group puis rachetée en 2020 par le fonds Water Bound Investments de Jon Modica.
Designers : Pat Goodman, sauf 2019-21: Dudu Mazzocato.
Kites mémorables : CO2, Crossbow, Switchblade, Moto X.
Innovations: Premier kite sous licence Bow.
Titres : Martin Vari, Julie Prochaska, Bruno Sroka, Fabienne d'Ortoli, Rob Douglas, Nick Jacobsen, Jesse Richman, Liam Whaley, Keahi de Aboitiz, Moona Whyte.

La première compagnie à prendre le virage du bow kite, elle est contrôlée aujourd'hui par un de ses anciens riders.

FLEXIFOIL

Création : 1971 Nouvelle Zélande
Fondateur et propriétaires : Ray Merry, Andrew Jones, Van Dort
Designers : Andrew Jones, Ray Merry
Kites mémorables : Beamer Buster, Hadlow Pro
Titres : Aaron Hadlow

La marque fut surtout connue pour ses cerf-volants et sa collab avec Hadlow jeune, mais a abandonné le kitesurf pour se focaliser sur son premier métier.

PETER LYNN / PLKB

Création : 1971 Nouvelle Zélande.
Fondateur : Peter Lynn.
Propriétaires : Peter Lynn, puis Vliegerop (Pays Bas, 2005) puis Equipe Trading (Unifiber, Loft Sails, 2025).
Designers : Peter Lynn, Nicolas Caillou.
Kites mémorables : C-quad, Arc, Twinskin, Vapor.
Innovations : powerkites, auto-zenith, Arc.

Une marque toujouts dicrète en France, mais dont la contribution au powerkite a été immense.

RRD

Création: 1994 (Windsurf) en Toscane
Fondateurs et propriétaire : Roberto Ricci
Designers : Werther Casteletti, Simone Vannucci
Kites mémorables: Type 4, Religion, Obsession.
Titres : Seb Garat, Abel Lago, Alessandro Tomasi (wing)

Marque multi-glisse adossée à une grosse branche surfwear salvatrice, dans les premières à s'intéresser au kite (board de Bertin). Ni amerloque, ni allemande : c'est l'Italie...

SLINGSHOT

Création: 1999 Hood River, USA
Fondateurs et propriétaires : Jeff et Tony Logosz.
Designer : Tony Logosz.
Modèles populaires : Fuel, RPM, Machine, UFO, Code.
Innovations : One-pump, one-lock foil, Slingwing (en 2015).
Titres : Julien Sudrat, Ruben Lenten, Youri Zoon, Carlos Mario, Jeremy Burlando.

Marque innovante du mainland américain, qui revendiquait un petit côté punk depuis son fief de Hood River.

FLYSURFER

Création : 2001, Marquartstein, Bavière (GER)
Fondateurs : Armin Harich, Ralf Grösel, Arne Wehrlin, Manfred Kistler, Jürgen Kraus.
Propriétaires : Skywalk GmbH, détenue par l'équipe dirigeante (Harich, Wehrlin, Bolli, etc.)
Designers : Armin Harich, Andreas Hanrieder, Benni Bölli.
Innovations : précurseur des caissons fermés et haute performance, des monopeaux, du parakite.
Kites mémorables : Mastair, Psycho, Speed, Peak, Soul, Hybrid, VMG… Moustache (parakite), Pow (PW).
Titres : Max Maeder, Lauriane Nolot, Daniela Moroz, Theo de Ramecourt, Or-argent-bronze Olympique, Lolo BSD (snowkite).

Marque de référence en caissons (100% de la flotte des JO). Désormais aussi implantée sur les kites boudins, wings et parawings, premier sur le parakite.

LIQUID FORCE

Création: 1995 (Wakeboard, en Californie) 1999 (kites, à Hood River).
Fondateurs : Tony Finn et Jimmy Redmon
Propriétaires : Finn & Redmon, puis Motion Water Sports, puis Kent Watersports qui stoppera le kite.
Designers : Julien Fillion, Simone Vannucci
Innovations : monolatte, foilfish alu
Kites mémorables : Havoc, Hifi, Envy, Solo
Titres : Christopher Tack

Les kites ont disparu en 2020, mais la marque produit toujours des wakes et des accessoires.

AIRUSH

Création: vers 1999 (accessoires puis boards) à Hawaii
Fondateurs : Keith et Karen Baxter
Propriétaires : Baxter, puis Starboard, puis Alex Pastor depuis 2025.
Designers : Ben Severne, puis Mark Paddo Pattison ainsi que Benoit Ménétrier.
Kites mémorables : Lift, Lithium, Razor, One.
Innovations : chicken loop, monolatte.
Titres : Alex Pastor, Gisela Pulido, Bruna Kajiya.

La marque longtemps pilotée depuis l'Afrique du Sud, vient de quitter le giron du géant Starboard pour devenir indépendante, rachetée par son ancien champion.

F-one

Création: 1994 (planches à voile) à Gravels (34).
Fondateurs et propriétaires : Raphaël et Sophie Salles.
Designers : Sylvain Peretti, Robert Graham, Charles Bertrand (boards), Charles Brodel. Ralf Groesel depuis 2024. Nicolas Caillou (PW)
Kites mémorables : 215 Red (board 1997), Bandit (2008).
Innovations : Delta, ailerons unibox.
Titres : Mickael Fernandez, Charlotte Consorti, Alex Caizegues, Mitu Monteiro, Liam Whaley, Moona Whyte, Charles Brodel, Chris Mac Donald (wing).

Marque parmi les quelques majors de la wing et du kite restée indépendante.

Best

Création : 2003 en Floride (USA) puis implantée en Espagne.
Fondateur : Alex Shogren.
Propriétaires : Shogren, puis Javier Pérez Dolset en 2012. Coupable de la plus grande banqueroute espagnole (Zed Group), il coulera *Best* en spoliant beaucoup de monde. Aujourd'hui, *Best* semble toujours sous le contrôle discret des mêmes dirigeants.
Designers : Peter Stiewe (avant 2017), Su Kay.
Innovations : Vente directe, tissus dyneema.
Kites mémorables : Waroo, Yarga, Nemesis, Kahoona, TS, GP.
Titres : Kristin Boese et Gisela Pulido.

Petite marque devenue leader dans les 2000's en introduisant la vente directe, avant son effondrement délictueux et sa disparition. Il semble que ses instigateurs tentent de relancer la marque, avec une fabrication à Tarifa.

takoon

Création : 2002 entre Montpellier et la Rep Dom
Fondateurs : Bruno et Dominique Legaignoux
Propriétaires : Legaignoux (1) puis Bic Sports (2), puis P&J Design (3), puis Oger (4).
Designers : (1) Legaignoux, (2) Alain Bernard puis Nicolas Caillou, Norbert Curti (3) Hervé Bouré (4) Alain Bernard puis Charles Quéguiner (ainsi que David Getaz aux PW).
Kites mémorabless : Wook, Skoop, Nova (premier bow kite), Furia, Wing.
Innovations : Bow kite
Titres : Hervé Bouré, Bruno Sroka.

La marque historique, liquidée puis passée entre plusieurs mains dans les 2000's, a délaissé le kite (mais devrait y revenir), après s'être hissée comme un acteur important de la wing en France.

DUOTONE

Création: 2001 en Autriche puis Oberasching en Bavière (GER) anciennement NORTH
Fondateurs : Boards & More sous licence North Sails jusqu'en 2018
Propriétaires : Boards & more (Emeram Capital Partners)
Designers : Ken Winner, Ralf Grösel (jusque 2022), Sky Solbach
Kites mémorabless : Rhino, Rebel, Neo, Evo, Vegas, Unit (wing)
Innovations : 5th element, Click Bar, wing.
Titres : Jamie Herraiz, Charles Deleau, Aaron Hadlow, Andrea Principi, Lorenzo Casati, Airton Cozzolino, James Carew, Matchu Lopes, Mikaili Sol, Nia Suardiaz, Wesley Brito et d'autres.

La marque leader du marché kite et wing et windsurf, dénommée « North » jusqu'en 2018.

OCEAN RODEO

Création 2001, Vancouver, Canada.
Fondateur : Richard Myerscough.
Propriétaires : Myerscough/Harrington puis Aluula (dirigée par Myerscough), puis le fonds Bainbridge international (UK Southmapton) en 2024.
Designer: Ross Harrington.
Innovations : Aluula.
Kites mémorables : Bronco, Flite, Rise.
Titres : Carla Herrera, Giel Vlugt (world first S-loop et double loop), Mathis Ghio (Wing)

La marque, détenue par *Aluula*, fut la première, à profiter de ses tissus, mais sans parvenir à transformer l'avantage. Vendue au fonds *Bainbridge*, O.R ne vend plus rien et ne répond plus depuis 2024. Un retour au printemps 2027 est évoqué... si tout se passe bien...

CORE

Création à Fehmarn (Allemagne), des Boards *Carved Customs* en 2001, puis des kites Core en 2007.
Fondateur : Bernie Hiss.
Designer : Frank Ilfrisch.
Propriétaires : fonds KJK puis les skis Elan (2025).
Modèles populaires : Riot, XR, Nexus, Section.
Innovations : Panneaux aluula soudés.
Titres : Janek Grzegorzewski, Zara Hoogenraad, Gabriele Benetton.

Principal challenger du marché premium sur les kites, qui commence à rattrapper son retard en wingfoil. Introduit l'aluula soudé, très haut de gamme et bien sûr très... pas donné.

KITELOOSE

Création : Trentino en Italie en 2002 (boards) et premiers kites en 2005.
Fondateurs et propriétaires : Max et Gianvi Galtarossa, Fabrizio Airoldi.
Designer : Eric Hertsens, Nicolas Caillou.
Innovations : TT sandwich
Kites mémorables : Angel, Raw, Aihoo, W Tribe.
Titres : Antoine Auriol.

La marque des shapeurs italiens venus du snow a disparu du monde du kite vers 2015. Le frangin Max tente encore de propager la *Loose* avec des customs en wing.

OZONE

Création : 2003 UK (Parapentes : 1998)
Fondateurs et propriétaires : Mike Cavanagh, David Pilkington, Rob Whittall, Matt Taggart.
Designers : Rob Whittall, Dom Zimmermann.
Innovations : Usine propre à Ozone, Wings DP.
Kites mémorables : Frenzy, R1, Edge, Reo, Vortex, Fusion (wing).
Titres : Nicolas Parlier, Axel Mazella, Mathis Ghio.

Grande marque britannique du parapente, venue logiquement au kite par les caissons puis les boudins, puis logique, en parawing.

GENETRIX

Création : 2005, Aude puis Pays Basque
Fondateur et propriétaire : Martial Camblong
Designers : Martial Camblong, Armand Torre, Siegfrid Vlaminck.
Kites mémorables : Hydra, Origin Samba.
Innovations : Ailes plates, barre ABS.
Titres : Seb Cattelan (2 records de vitesse).

La petite marque (2-3 personnes) amena son aile plate à franchir la première les 50 puis 55 kts. Puis Genetrix disparut d'un monde où le vent fort se faisait trop rare, avec la maladie de son fondateur et d'autres complications...

GA KITES

Création : Voilerie Gaastra en 1897 aux Pays-Bas, kites GA en 2001.
Fondateur : Douwe Gaastra
Designer : Urs Hungerbühler
Kites mémorables : Jekyll, Maxx, Spark
Titres : Maddalena Spanu (wing)

Une grande marque du windsurf, qui poursuit une gamme de kites, mais mise clairement beaucoup sur la wing.

blade

Création : 2005 en Israel
Fondateur et propriétaire : Yaron Barlev.
Designer : Momi Kapoa.
Kites mémorables : Trigger, Skinny Boy, Fat Lady, Tiny Beast.

La marque israélienne aux imprimés très reconnaissables a disparu de la circulation depuis 2019.

PANSH

Création : +- 30-40 ans, probable atelier de cerf-volerie à Weifang, capitale chinoise du cerf-volant traditionnel.
Fondateur et propriétaire : Pan Xin
Designer : Alexandre Jumel (depuis 2022), Pan Xin, Ian Nudge Pearse, Michael Schweigor.
Kites mémorables : Aurora, Magnet, Kestrell.

Toute petite marque chinoise aux prix très bas, sans grandes ambitions commerciales, dont très peu de monde sait très peu de choses. Populaire en snowkite. Son concepteur nous avait confié qu'elle lui « *permet de rendre ses designs accessibles à ses potes pour vraiment pas cher, avec une qualité vraiment moins pire qu'avant* ».

STAR

Création: 2005 à Cabarete, République Dominicaine
Fondateurs : Éric Beaudonnat & Frédéric Bené
Propriétaires : Beaudonnat / Béné – IKO, puis Éric Vimont en Floride.
Designer : Éric Beaudonnat, Nicolas Caillou, NC.
Kites : S-Bow, Taïna, Arawak, Sirius.

Marque fondée par les promoteurs des écoles IKO, orientée vers les l'initiation et l'accessibilité. Fin de distribution en France post-covid et plus trop de nouvelles des amériques depuis 2024.

JN

Création : 2003 en Autriche.
Fondateurs : Bernd Jochum et Michael Nesler. (JN)
Designer : Michael Nesler.
Propriétaires : JN Sporting Goods GmbH.
Kites mémorables : Wild Thing, Prima Donna, Mr Fantastic, Randas.
Titres : Alex Schwab, Leander Vyvey.

Existe toujours malgré une nette perte de visibilité. Confidentielle en France.

GK GLOBE KITES

Création : 2006, Ile Maurice, fin d'activité vers 2010
Fondateur, proprio, designer : Mat Pendle
Kites : Sonic et Trix.

Marque développée par un ex-employé de Takoon pendant l'âge d'or du kite, disparue dans la foulée. (*voir p55)

Création : 2007 en Suisse après un développement chez Gin Gliders (fameux parapentes, Corée).
Fondatrice : Fabienne Kaufmann
Propriétaires : Fabienne Kaufmann, puis Blue Sports, puis Jonas Hiller et maintenant une compagnie américaine avec Sabrina Parisi.
Designers : Robert Graham puis Hans Bollinger et Sylvain Peretti (Lei), puis Jungmok Park.
Innovation : Kite hybride (monopeau + caisson),
Kites mémorables : Nazca, Zulu, Eskimo, Shaman, Marabou (hybride).

Marque historique dans les caissons et la race. Toujours active, en dépit d'une distribution française à l'abandon depuis des années. La nouvelle boss américaine, au profil très atypique, a mis les boudins en pause, pour renouer avec Gin Gliders, les parapentes, dont la marque fut issue.

Création: 2008 Hawaii, disparition vers 2015.
Fondateur : Lou Wainman, départ en 2014.
Propriétaires :Wainman et associés, Europe Spółka Jawna.
Designers : Mike Husky Przeciechowski. (boards Sean Ordonez).
Kites mémorables : Rabbit gang, ManiaC.
Innovations : bridage modulable.
Titres : Niccolo Porcella, Bertrand Fleury.

Marque originale, pilotée par la première légende du wakestyle, qui l'a quittée après s'en être fait confisquer le contrôle, ce dont elle ne s'est pas remis.

Création : 2011 aux Estables (Haute-Loire)
Fondateurs et propriétaires : Thierry Pascal et Nicolas Ch ume
Designer : Jerome Josserand
Kites mémorables : Condor, R
Innovations : «one more chance»
Titres : Didier Botta

Une marque auvergnat snowkite qui s'est ave le boudin avant de disp 2016.

Création : 2012 à Garons (Gard)
Fondateur propriétaire et Designer : Hervé Boure
Kites mémorables : Legion
Innovations 100% strapless, 3D Hook

La première marque intégralement dédiée ess est devenue très la wing et revient e et une petite production à flux tendu

Les révélations exclusives* sur les marques nées après 2010 les plus populaires sont dans la version HD augmentée de Glassy :)

En remerciement aux soutiens de GLASSY**,** quelques pages leur sont réservées.

Si le fanzine vous plaît, offrez-vous ce volume à un prix libre, vous aurez non seulement plus de contenus, mais vous permettez surtout à ce projet journalistique indépendant de se poursuivre durablement. **Ce sont ces quelques pages qui permettent de financer tout le reste !**

Un média tenu par des annonceurs, c'est peut-être bien...mais un journal libre soutenu par ses lecteurs, c'est le mieux !

Suivez ce lien pour soutenir Glassy et obtenir le volume complet avec une participation libre. (Visa, Applepay, Googlepay, etc)
Possible aussi par le lien Paypal mais envoyez nous aussi un email!
*non contractuel !

Création : 2008 à Frontignan (Hérault) puis Sète
Fondateur et propriétaire : Nicolas Caillou
Designer : Nicolas Caillou
Innovations : Foil canard
Kites mémorables : Notus, Krush, Pursuit.

La marque de Nicolas Caillou, présent dès les débuts avec Wipika. Finie Zeeko, Caillou officie désormais chez F-one. notamment comme designer des parawings.

Création : 2010 entre Perth (Australie) et la France.
Fondateurs : Jerôme Josserand, Ben Ménétrier,
Designer : Ben Ménétrier
Kites mémorables : Rafale, Peak, Blind, Empire

La marque des antipodes menée par des frenchies (un snowkiter pro et un designer de chez Airush) developpera du caisson, puis des boudins pendant 5 ans avant de disparaître totalement de la circulation en 2016, année décidément fatale.

Création : vers 1996 à St-Nazaire, kites vers 2010
Fondateur et propriétaire : Jérôme Castagnet
Designer : Thomas Lantoin
Innovations : Kites doubles-peaux, aramide.
Kites mémorables : Str
Titres : (en wing uniquem Bastien Esc offet, Francesco Castenskio d).

La marque en VPC a relancé en 2024 une vaste gam me de kites visant à bousculer le

Création : 2016 Haarlem (Pays-Bas)
Fondateurs et propriétaires : Alex Morgenstern et Hans Lieben
Designer : Alex Morgenstern, puis Ralf Grösel avec Aaron Hadlow.
Innovations : Premier client de Brainchild et ses panneaux soudés.
Kites mémorables: Force, Thrive, Peak.
Titres : Lorenzo et Leonardo Casati.

A l'origine, un atelier de réparation puis une marque modeste, devenue poids lourd des compétitions de Big Air en sollicitant les services de Ralf Grösel et des frères Casati.

Création : 1986 à Oldenburg en Allemagne (cerfs-volants), kitesurfs vers 2010
Fondateurs : Hans Pinkenburg et Jürgen Weidewitsch
Propriétaire : Invento Products & service GmbH
Designer : Alex Hesse puis Tom Bourdeau (2007-2018)
Kites mémorables : Montana, Matrixx, Zeekai, Ignition, Topas

Fini le kitesurf, «HQ4» reste présente sur le marché américain en cerf-volants uniquement.

NORTH

Création : 2018 aux Pays-Bas
Propriétaire : North Actionsports Group, filiale de North Technology Group.
Designers : Pat Goodman (jusque 2021), Pepijn Smit (2021) puis Dano See. Hannes Papesh (formula).
Kites mémorables : Orbit, Reach, Carve.
Titres : Marc Jacobs, Capucine Delannoy, Francesca Maini, Nathalie Lambrecht.

La branche kite du géant de la voilerie North Sails, créée à la fin de la licence accordée à Boards & More, a ne pas confondre avec l'ancien Duotone, qui portait donc ce même nom et le logo à flèches

Eleveight

Création : 2017 (Perols FR, Guincho PT, Xanten GER)
Fondateurs et propriétaires : Peter Stiewe, Philippe Martin et Robert Bratz.
Designer : Peter Stiewe
Kites mémorables : RS, FS, WS, XS.
Innovations : Largueur à réenclenchement auto.
Titres : Arthur Guillebert.

Marque européenne fondée par le designer historique et des cadres de BEST, présente en kite, wing et parawing.

DECATHLON

Création : ORAO, 2019 à Lille par Décathlon
Propriétaire : fam Mulliez (Auchan, Leroy Merlin...)
Designers : Ocean Rodeo puis François Bassac.
Kites : Orao 500, Strateria l.

Decathlon semble avoir beaucoup tergiversé avant de lancer des kites, pour ne finalement sortir que deux modèles conformes à son marché et à un prix intéressant, puis de renoncer depuis 2024.

Reedin

Création : 2020 (Hawaii / Pays Bas)
Fondateurs et propriétaires : Kevin Langeree et Damien Girardin.
Designer : Damien Girardin.
Kites mémorables: SuperModel, HyperModel

Une marque qui associe l'ancien designer-shapeur français de Naish, à son rider King of the air. et qui *tente des trucs*, en kite et en wing.

VANTAGE

Création : 2019 à La Haye (Pays-Bas).
Fondateurs et propriétaire: Robin Van de Putte
Designers : Alain Bernard, Robin Van de Putte, Kasper Masure.
Innovations : plus d'IA, de data, moins de protos.
Kites mémorables : Vulture
Titres -

Marque hollandaise sans réseau de distribution qui mise sur son usage des algorithmes. Dotée d'une gamme réduite et d'une grande confiance dans son modèle.

ELEMENT

Création : 2024 en Suisse.
Fondateurs et propriétaires Hans Bollinger, Benoît Gomez et Andreas Messerli
Designer : Hans Bollinger
Kites mémorables : Flash, Arrow, PW Freefly
Innovations : bord d'attaque ondulé, parawing hybride.

La marquede caissons rassemble le coureur de l'équipe de France olympique Benoit Gomez et le designer de kites et parapentes (et champion du monde) Hans Bollinger, associés précédemment aux ailes Gin.

AIRWAVE

Création : 2012 parapentes BGD, kites 2021 (Grasse FR, et Autriche),
Fondateurs et propriétaires: Bruce Goldsmith
Designers : Tom Lolies puis Corentin Tran
Kites mémorables : Koala, Alma (hybride)
Marque BGD très populaire en parapente tenue par un ex champion du monde





RETROUVAILLES AVEC LEGAIGNOUX

L'aile à boudins a permis l'essor du *flysurf* (aka *kitesurf*) il y a pile 30 ans. A l'occasion de cet anniversaire, nous avons sorti de sa retraite caribéenne celui qui l'a inventée avec son frangin, puis shapé son évolution. Il revient pour *Glassy*, sur leur histoire, les débuts difficiles, la fin troublée et sur ses toutes dernières idées.

Par Vincent Chanderot, photos de Patricia Legaignoux

« Robby était tellement opposé à l'idée, qu'il me menaçait de me virer si je continuais à faire des kites » Don Montague cité dans le livre de BL

Comment s'est fait ressentir le besoin d'un kite gonflable en 1983 ?
Nous étions des voileux, windsurfers et surfers à la base. Quand l'idée d'utiliser un cerf-volant comme système propulsif en remplacement des voilures classiques nous est venue, c'était pour une application à la voile comme pour le windsurf, donc le kite devait obligatoirement redécoller de l'eau. Après avoir testé pendant quelques mois le redécollage de trains de petits cerfs-volants à armature rigide, il nous est apparu comme seule solution d'utiliser un kite unique qui serait gonflable pour des raisons de légèreté, de redécollage et de praticité. Le concept du C-kite gonflable a été finalisé et protégé par notre premier brevet, fin 1984, et est encore produit par plusieurs marques !

Comment êtes-vous venus à créer une forme de kite qui ne ressemblait à rien de ce qui volait à l'époque ?
Ça a été un processus basé sur l'intuition, les connaissances techniques et les essais. On est parti d'une feuille blanche, considérant qu'une aile à caissons ne pouvait pas être utilisée sur l'eau. Notre toute première maquette était un cerf-volant à 2 lignes rectangulaire, c'était juste une preuve de concept. Les parapentes et ailes à caissons de l'époque avaient déjà une légère arche, vus de face, c'est ce qui permet à un bout de tissu de rester déployé dans le sens de l'envergure et nous l'avions compris. Les *Flexifoils* qui tractaient le catamaran Jacob's Ladder, avaient, eux une arche assez prononcée. Nos protos suivants avec des formes rectangulaires ou elliptiques étaient aussi en arche, mais nous ne voulions pas d'un suspentage complexe pour notre aile, qui avait vocation à pouvoir tomber dans l'eau ou dans les algues. La forme en « pétale » avec une ligne à chaque extrémité s'est alors vite imposée. Cette forme se met automatiquement en arche prononcée, à moins de recourir à un suspentage ou des tubes très rigides. Nous avons ensuite abandonné le squelette en fibre de verre/carbone pour le cadre gonflable léger et flottant. Le C-kite était né, tel que nous le connaissons encore aujourd'hui. L'ensemble du processus a pris 8 à 10 mois.

Quand on voit l'utilisation des caissons aujourd'hui en big air, snowkite, aux JO, en parawing et étant vous-mêmes parapentistes, auraient-t-ils mérité qu'on leur accorde plus d'intérêt dans les années 2000 aux côtés de tes boudins ?
Honnêtement, d'un point de vue business, ce n'était pas mon intérêt que les ailes à caissons se développent et j'ai une certaine fierté à constater que 40 ans plus tard, les « boudins » restent leaders du marché. Après, on peut se poser la question : si nous n'avions pas développé nos ailes, le sport se serait-il développé avec des caissons ? Si oui, combien d'années plus tard ? Les ailes à caissons étaient présentes avant les ailes à boudins. Je faisais des compétitions de buggy contre des caissons dans les années 1992-95, avec un certain succès, alors que ce n'est pas un sport nautique. Des marques ont en permanence tenté d'améliorer les kites à caissons pour rivaliser ou supplanter les kites à boudins, force est de constater qu'il leur a fallu plus de 30 ans pour s'imposer sur certains segments du marché. Je pense que les raisons sont multiples et que l'effet de mode dont bénéficiait le boudin n'explique pas tout.



1984, les frangins testent les trains de cerfs-volants pilotés sur une barre à enrouleurs

Tu avais même songé à une application en « kitejumping » pour tes ailes à boudin auto-zénith.
De 1984 à 94, nous avons amélioré nos kites en recherchant toutes les applications et les marchés possibles ! Parmi elles, le saut de dunes et le vol libre, en « concurrence » avec le parapente. Nous avons fabriqué et testé une aile dédiée de 16m² double-surface et j'ai fait un vol depuis le Menez-Hom, avec un dénivelé de 100m. Nous avons ensuite contacté des marques de parapente pour leur proposer l'idée...

Vous avez proposé des licences à toutes les marques de la glisse, mais aucune n'a cru au kite avant les années 99-2000.
Les marques ne se sont pas intéressées au potentiel de nos ailes plus tôt, parce qu'en 1984, quand nous avons commencé à faire la promotion de notre invention, la planche à voile atteignait son pic de vente et de popularité. C'était le gros boum, elles tenaient leur vache à lait et n'avaient aucune raison de s'intéresser à un concept aussi bizarre ! Ce n'est que dix ans plus tard que nous avons senti le vent tourner, avec certains pros à la recherche de nouvelles sensations, un peu lassés du windsurf. C'est donc contraints et forcés que nous avons du créer notre marque, *Wipicat* en 1994 puis *Wipika* en 1997, afin de démontrer qu'il existait un marché. Cette stratégie a finalement payé : les marques se sont intéressées au kite, nous avons immédiatement donné des licences, ce qui a permis au sport de croître très vite.

Qui ont été les premiers à saisir l'opportunité ?
Pascal Maka, le recordman du monde de vitesse, nous a demandé dès 1985 des protos de grande taille pour naviguer dans le vent faible, mais nous n'étions hélàs pas en mesure de les lui fournir à l'époque. Bien plus tard, nous avons été en pourparlers pendant un an avec le géant Neil Pryde, avant qu'il ne renonce à nous prendre une licence. Ce fut un coup dur, mais ce refus se révélera une chance inouïe. Début 1997, je lui dis : « *vous avez une unité de prod en place, vous avez acheté les matériaux, vous avez tout le nécessaire, c'est dommage d'en rester là… je vous propose de vous commander 100 kites, nous les finirons nous-mêmes, nous les vendrons… et je vous paierai ensuite* ». Par chance, Neil fut d'accord et cela nous permettra de lancer *Wipika*.
Naish a été la première marque à nous prendre une licence en 1999, mais c'est son designer Don Montague qui a convaincu Robby et ça n'a pas été facile, il le raconte dans mon livre : « *Au tout début, Robby ne voulait pas essayer, ni Pete Cabrinha, ni Ken Winner. Aucun de mes amis à Hawaï ne voulait essayer. Pour eux, cela manquait de virilité... Robby était tellement opposé à l'idée (comme il l'a été ensuite à l'égard du Sup), qu'il me menaçait régulièrement de me virer si je continuais à faire des kites* ».



1985, la R&D en avant toute ! Troisième ligne au centre du BA et dérive pour l'autozénith.

« L'aventure Takoon n'aura été pour moi qu'une source de déceptions »

Le marché explose mais très vite vous partez sur le développement du bowkite.
En 2001, avec l'explosion du nombre de pratiquants, les accidents se multiplient, la configuration 4-lignes ne permet pas un bordé-choqué suffisant en cas de grosse rafale. Chaque disparition est une blessure pour nous, comme pour le sport. Avec Dominique, installés en République Dominicaine depuis un an, nous décidons de travailler sur un kite qui aurait beaucoup plus de depower, mais resterait le plus simple possible.
Nous présentons le concept et les premiers protos *Bow* à notre équipe de *Takoon* basée en France en 2002. L'objectif était de le mettre sur le marché au plus vite, mais je comprends, au bout d'un an, qu'elle n'est pas motivée et ne m'épaule pas. Nous avons donc continué à avancer seuls, Dominique et moi, en adaptant le logiciel pour cette aile différente, lançant des protos, testant en R&D, etc. En 2004, je somme mon équipe de finaliser un modèle avec moi et de lancer la production pour une présentation au Salon Nautique, faute de quoi je proposerai le concept à d'autres marques. Devant le peu de progrès réalisés, en janvier 2005 je pars présenter 2 protos à Naish et Cabrinha. Dans l'été, *Cabrinha* suivie de *Takoon*, dont les équipes se sont finalement motivées, proposent un Bow-kite en shop, mais l'avantage marketing ira largement à *Cabrinha* et sa Crossbow.

Le concept de *Bow kite* n'a pourtant pas été accueilli avec l'enthousiasme espéré par les marques et les riders.
En 2005, quand elles ont compris que nous avions un nouveau concept solide et breveté, alors que le brevet du C-kite allait tomber dans le domaine public, ça a grincé des dents. A cette époque, tout le monde était satisfait de son C-kite, le sport était populaire malgré les accidents récurrents, les pro-riders avaient leurs petites habitudes avec ces ailes et la licence allait devenir gratuite. L'arrivée du *Bow kite* était donc une mauvaise nouvelle pour les marques, qui n'y voyaient qu'une tentative de notre part de continuer à toucher des royalties, sans percevoir la dimension sécurité, performance et accessibilité. Enfin, pas toutes les marques : Pete Cabrinha a bien compris l'opportunité qui se présentait à lui de remonter dans la hiérarchie des marques et il a foncé : ils sont parvenus à mettre sur le marché leur Crossbow seulement 8 mois après ma présentation du concept, je pense que c'est un record absolu !

Conduire une entreprise dans le kitesurf naissant devait être un mélange d'excitation lié à l'innovation, mais aussi de grandes difficultés.
La création et le développement d'un nouveau sport, où tout est à inventer, même son nom, bien sûr que c'est excitant. Par contre le business, c'est effectivement un milieu très dur. Tous les coups sont permis, dont les moins légaux, très difficiles à combattre dans un contexte international. J'ai subi pas mal de désillusions et de trahisons, notamment celle de mon associé japonais de *Wipika* (Etsushi Matsuo, NDR), chargé dès 1999 de gérer l'entreprise pendant que je me concentrais sur la



Bruno Legaignoux fait la démonstration de son kite (double peau 20m2 et à skis) pendant une coupe du monde à La Torche en 1986, alors que les funboarders doivent rester au sec, faute de vent suffisant



En test en 1986 : pas de barre, le kite se pilote en tirant sur les lignes !

R&D. Il m'avait été présenté par le patron de Lam Sails, qui fabriquait nos kites. Il a pris des décisions dans mon dos, en m'y sachant opposé, qui se sont révélées catastrophiques, comme ce tissu, issu de son fournisseur habituel plutôt que du mien : il délaminait et a affecté notre image. J'avais décidé de me séparer de lui quand il est parvenu à me déposséder de ma société en falsifiant des documents à Hong Kong. D'où la création de *Takoon*, pour redonner du boulot à notre équipe, virée elle-aussi de *Wipika*. Je l'ai créée pour eux, je n'en avais pas besoin, mais au final ça n'aura été qu'une source de déceptions, d'où la vente de la marque trois ans plus tard à Bic Sports.

A la vente de Takoon, tu tournes la page de l'entreprenariat pour rester juste un inventeur.
Oui, je ne me suis jamais senti chef d'entreprise, je n'ai jamais aimé gérer des employés, la compta, les finances. Ma passion, c'est la R&D, ce qui m'a fait déléguer la gestion de *Wipika* puis *Takoon* à des gens peu dignes de confiance. Je me suis donc à nouveau concentré sur le métier d'inventeur, mais c'était surtout devenu de la gestion des brevets, des contrefaçons, des procès, des avocats, des conseils... Beaucoup de marques nous ont contrefait. Le premier contrefacteur du bow aura été mon ex-employé de *Takoon* Mathieu Pendle, parti avec mes plans pour fonder *Globe Kites*... il sera condamné, mais s'expatriera à Maurice pour échapper aux sanctions. Ensuite des marques concurrentes, surtout l'ex-*North* devenue *Duotone* et *F-one*, se sont acharnées à faire invalider le brevet. J'ai gagné contre toutes les actions pendant 8 ans... sauf la toute dernière. Comme la justice, la propriété intellectuelle ne fonctionne que pour les grosses entreprises et les inventions à fort potentiel financier, pas pour des marchés de niche comme le kite. Trop de délais, de coûts et d'aléatoire... Au final, l'invalidation du brevet bow kite m'a plutôt soulagée… J'ai enfin pu prendre ma retraite, à 50 ans, m'acheter un catamaran de 50 pieds, traverser l'Atlantique, voyager, me mettre au parapente. Voler était un de mes rêves d'enfant...

Quelles pistes as-tu explorées depuis ? J'ai vu des travaux sur les ailes autostables et les bords d'attaque affinés ?
J'ai continué de réfléchir à des améliorations, mais sans objectif de les breveter ou monnayer, just for fun ! Un des axes était de fabriquer une structure gonflable sans coutures, à base de tuyau textile de diamètre continu fabriqué au kilomètre. Pas de coutures, donc pas de points faibles, donc possibilité de mettre beaucoup plus de pression pour diminuer drastiquement le diamètre. On réduit la traînée aérodynamique, le poids des kites et les coûts de fabrication !

« Déboucher sur une révolution : moins cher, plus perfo, plus accessible »

Le Covid est arrivé alors que quelques marques commençaient à s'intéresser au concept, puis elles se sont toutes lancées dans le wingfoil… D'ailleurs ce concept de tubes haute pression est transposable à la wing !
Avec un bord d'attaque plus léger, on peut prétendre à l'auto-stabilité, car le centre de masse du kite recule et j'ai réussi à rendre auto-zénith un prototype de kite haute-pression performant. Tout cela aurait pu déboucher sur une révolution : moins cher, plus perfo, plus accessible grâce à l'auto-zénith, mais je n'ai pas insisté. Aux marques de prendre le relais si elles le souhaitent. Pour ceux qui veulent en savoir plus, j'ai un site *www.brunoinventions.com*.

« Au final, l'invalidation du brevet bow kite m'a plutôt soulagée »

Suis-tu encore l'évolution des kites aujourd'hui ? Vois-tu des fausses routes ou du potentiel quelque part ?
Je suis tout ça de loin maintenant. Je vois des améliorations sur les matériaux et méthodes de construction, mais attention aux dérapages financiers ! Si on marginalise les kites à budget raisonné, on tue le sport, comme le funboard a tué la planche à voile grand public. J'ai toujours fait mon possible pour empêcher cela.

Tu aurais pu inventer des choses sur la wing aussi ?
On invente lorsqu'on est soi-même confronté à un problème qui n'a pas encore de solution satisfaisante. Or ce n'est pas une pratique qui m'attire, ni que je pratique, pas plus que le windsurf, donc non. Par contre la parawing m'intéresse et je suis curieux d'essayer !

Tu es devenu fondu de parapente. L'inventeur est-t-il toujours en action sous ses ailes ?
Le parapente est un sport où les constructeurs poussent toujours beaucoup à l'innovation, mais où le moindre détail peut faire basculer vers l'accident, donc je ne joue pas à modifier mes parapentes. Par contre j'imagine deux grandes évolutions arriver :
1- Une orientation vers un hybride parapente/parakite (ce parapente spécifique à la pratique du vol de pente ou de dune), qui permettra une pratique plus simple et plus sécurisée. Pour parvenir à cet hybride, il faut deux choses : un profil qui rassemble le meilleur des deux mondes (c'est le plus compliqué et je le laisse aux designers experts), et un système de bridage qui permette aussi bien l'utilisation parapente classique que l'utilisation parakite. Sur ce point j'ai bricolé un petit système qui me semble pas mal pour passer de l'un à l'autre en vol d'un simple geste.
2- L'assistance au pilotage géré par une IA. Elle intégrerait des lunettes connectées avec caméra, tous les instruments déjà utilisés par les pilotes, toutes les données météo disponibles, les cartes de relief, de thermiques, d'espace aérien, un renifleur d'ascendances, etc. Elle agrégera toutes les connaissances accumulées par les meilleurs pilotes et progressera par deep learning. Elle serait un outil pédagogique efficace, un instructeur embarqué qui accompagnera le pilote durant toute sa progression en lui expliquant ses propositions de route. Il apprendra au débutant à tourner dans un thermique, à ne pas aller dans des zones turbulentes, il aidera le pilote confirmé à planifier son vol en fonction de ses envies et de la météo. Le potentiel est énorme ! Je n'ai pas les compétences pour développer cet outil mais je participerais volontiers à un tel projet si on me le proposait !

Le livre de Bruno Legaignoux « *Kitesurf, du rêve à la réalité* » sera bientôt réédité en version numérique et papier, disponibles sur amazon. Les infos et les archives Legaignoux sont sur www.brunoinventions.com et www.kitesurfhistory.com



PANSH®
panshkite.com
"It's all about you..."
Performance Merlin
Allround-Perf Kestrel
Freeride Hawk
Hybride Magnet
PW Hybride Leaf
ParaWing Rock

SESSIONS BOUILLANTES CANICULES MARINES

PAR

Les vagues de chaleur marines (Marine Heat Waves, MHW) déferlent toujours plus fréquentes, intenses et longues, comme nos côtes en ont fait l'expérience cet été. Alter ego des canicules, mais dans l'eau, elles asphyxient la vie aquatique. Ces épisodes affectent toute la planète, été comme hiver. Ils ravissent les baigneurs mais forment les prémices d'un bouleversement profond des écosystèmes par Vincent Chanderot

Le record mondial de température moyenne de l'eau a été battu 100 fois d'affilée cet été

Par grosse canicule, on se cale à l'ombre, on va à la plage. Certains se terrent avec la clim. Mais quand la canicule affecte l'eau de mer et qu'on est une gorgone, un concombre ou même un alvin, c'est beaucoup plus compliqué. Avec la chaleur qui se faufile partout et des capacités migratoires nulles ou limitées, il faut subir. Tenter de résister à la chaleur extrême pendant ces cinq jours ou beaucoup plus. Pas de clim pour les gobis.

Un des nombreux problèmes auxquels les petits habitants des spots sont confrontés, est la multiplication et la répétition de ces jours caniculaires à un rythme effréné. Des études publiées dans la revue de référence Nature révèlent que les canicules marines ont doublé entre 1982 et 2016 en lien certain avec le changement climatique et ça n'est que le début. D'après les auteurs, un climat à +3,5°C vers lequel nous nous précipitons les verra augmenter d'un facteurb 41 ! L'été 2026 dépasse tous les records d'anomalie de température et remodèle la trajectoire climatique. La résistance des organismes et la résilience de la nature a ses limites et ils sont en train de s'y heurter. Autant dire que ces températures extrêmes, passant de *rares* à *habituelles* (elles survenaient statistiquement 3 jours par an hier, mais 1 jour sur 3 demain) dégraderont radicalement tous les écosystèmes.

Effet délétère sur les chaines alimentaires et la diversité

En soumettant longuement les espèces à leurs limites, elles finissent par mourir. Les populations de poissons peuvent migrer d'environ 70km par décennie quand c'est possible, mais pour les sédentaires, point de salut. On évoque beaucoup des coraux, dont on pense qu'ils sont condamnés dans la plupart des mers du globe. Il suffit chez certaines espèces tropicales que la température atteigne 30° pour que soit expulsée l'algue unicellulaire symbiotique qui leur fournit des nutriments issus de la photosynthèse. Le blanchiment qui s'ensuit est momentanément réversible, mais le corail affaibli aura besoin de temps pour se régénérer. Or la répétition des canicules condamne toute possibilité de résilience et aujourd'hui 95% des massifs de la grande barrière australienne sont plus ou moins blanchis. La canicule marine marseillaise de l'été 2022 a anéanti des colonies entières des fabuleuses gorgones pourpres, notamment aux abords de l'ile de Riou. Elles peineront à s'en remettre, sachant qu'il leur faut 40 ans sans *HMV* pour régénérer une forêt.

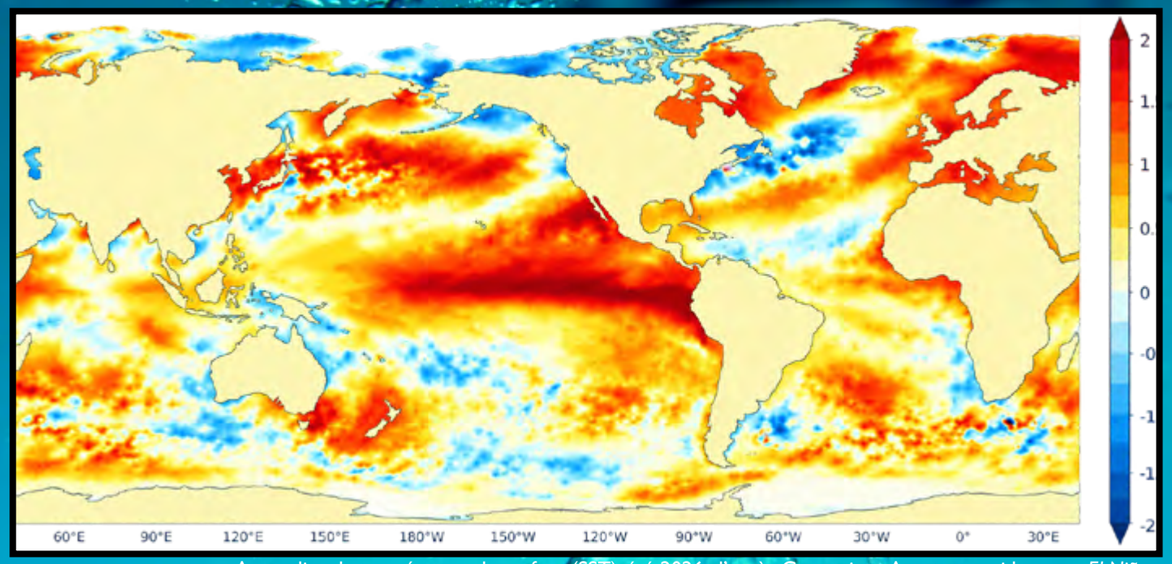
Un phénomène naturel exacerbé par nous

L'oscillation australe *El Niño*, tend à augmenter en fréquence et en intensité avec le changement climatique. La phase chaude peut être assimilée à une canicule marine et renforce ces mêmes phénomènes autour du Pacifique et de l'Indien, mais les MHW n'ont pas besoin d'elle pour sévir. La phase froide La Niña a accompagné aussi des canicules marines ravageuses, par exemple à l'ouest de l'Australie. Le Niño de 2015/16 surnommé Bruce Lee, tellement il était balèze, a provoqué dans les Maldives et la grande barrière un des pires épisodes de blanchiment corallien jamais observé et il s'est répété



Les Gorgones, coraux et les plantes fixées subissent une mortalité terrible en raison des canicules à répétition

(c) Robert Hajduk



Anomalies de température de surface (SST), été 2026, d'après Copernicus. A noter aussi le super *El Niño*

l'année suivante, pourtant non-El Niño. On attend cet hiver un « *super El Niño* ». Les grands herbiers et les forêts d'algues laminaires sont moins médiatiques, ils subissent toutefois aussi des dégâts très importants lors des MHV. C'est d'autant plus problématique qu'ils forment tout comme le corail, des milieux d'importance majeure pour la croissance des poissons et des mammifères, pour l'oxygénation de l'eau et la fixation des sédiments.

The Blob

Un épisode caniculaire nommé The Blob a laissé des traces dans les annales américaines. De 2013 jusqu'à 2015, l'eau du golfe d'Alaska a flirté avec des anomalies de température de +2,5°C à +6°. Des millions de poissons ont disparu, ruinant la pêche locale. Les plages ont charrié des centaines de milliers de cadavres d'oiseaux marins. Le plancton à la base de la chaine trophique s'est raréfié, les alvins n'ont pas pu grandir correctement. Les poissons morts ou partis, les oiseaux furent affamés, tandis que certaines espèces de planctons toxiques proliférèrent dans les niches libérées, décimant quantité de loutres, otaries et baleines au passage.

2003

La grande canicule de 2003 a provoqué une mortalité importante sur les coraux, gorgones et herbiers de posidonies de méditerranée et passera bientôt pour une année banale. Les MHV s'y répètent depuis et les derniers étés furent particulièrement critiques, avec une eau dépassant parfois les 30°. *Mare nostrum* se tropicalise à petit feu et offre des conditions favorables à des espèces dites « *lessepsiennes* » qui ont franchi le canal de Suez : on rencontre maintenant barracudas, raies pastenagues ou dorades coryphènes au large de Nice.

Plus inquiétant, des espèces invasives prolifèrent, telle la rascasse volante (une plaie aux Antilles et en Afrique) ou encore le poisson-lapin. Cette sorte de poisson-perroquet à moitié jaune découverte il y a 10 ans à Carro se multiplie depuis, évidemment comme des lapins, en ravageant les algues cystoseires et les herbiers de posidonie.

Vents et courants

Les canicules marines de 2026 ont explosé des records d'intensité et de durée sur nos littoraux, avec notamment 20° sur la côte d'Opale et 30°C en Corse en raison de fortes chaleurs et des vents faibles, qui n'ont pas pu brasser les eaux, ni générer d'upwelling.
Pétole, absence de pluies, forte insolation, littoral en cul de sac, diminution des débits des rivières sont des éléments aggravants pour la température des eaux de surface. Une eau qui tourne en rond dans un golfe surchauffé tend à se réchauffer plus que la normale. Lorsque la température de l'eau devient caniculaire, le gradient de température entre l'eau et la terre diminue : c'est la pompe de la brise de mer qui s'affaiblit voire disparaît. Une eau très chaude peut aussi alimenter abondamment et rapidement les nuages d'orage, susceptibles d'abattre des pluies dévastatrices sur l'arrière-pays.

Cool man

Peut-on vraiment se réjouir comme le font les JT de pouvoir se baigner sans se mouiller la nuque ou d'enlever 1mm de combi ? Absolument pas ! Une baignade dans 30° c'est juste horrible. Nous (et la vie marine) avons tout à perdre d'un réchauffement chronique de l'eau des spots, parce qu'elle sera plus haute, plus trouble, moins vivante et abritera potentiellement plus d'organismes pathogènes ou dangereux. Les animaux à coquille calcaire ne parviendront plus à former leur protection. Au-delà d'une certaine température l'océan absorbe moins de CO_2 atmosphérique et ne nourrira plus les populations. Nous évoquions récemment l'impact délétère du réchauffement climatique sur les vents synoptiques et voici qu'il affecte également la méso-échelle par le biais des canicules marines puisque les brises de mer sont inhibées. Vous l'avez remarqué, elles ont peu soufflé cet été, et il aurait fallu être très mobile pour en profiter.
Il reste encore une chose à faire pour tenter de stopper le mouvement : cesser et faire cesser de toute urgence les émissions de gaz à effet de serre !

2026 année de bascule sur Terre aussi

Canicules marines, terrestres et sécheresses : même combat. Ce qui se passe sous l'eau est un reflet du changement opéré dans l'air. Sorti des espaces artificialisés, on voit bien que la vie crève de soif et se consume chaque année de plus en plus et franchit les limites de sa résilience, dans un petit parfum d'effondrement.

La végétation meurt. Des cultures ne lèvent même plus. Il ne tombe plus d'eau pour les arroser et quand bien même il en resterait à pomper, les plantes ne font plus de photosynthèse à 40°C. La vie telle que nous la connaissons -et qu'elle nous paraît tolérable- ne peut tout simplement pas s'adapter aux chaleurs qui nous sont promises. Ceux qui ont déjà essayé de supporter plusieurs jours entre 40 ou 50° à l'extérieur, et sans clim, le savent déjà.

Les disettes se compensent depuis quelques décennies grâce à la mondialisation et au pétrole : quand rien ne pousse, on demande à un voisin. Mais quand c'est la crise climatique qui se mondialise et que même l'Angleterre souffre du manque de pluie et de canicules, on commence à réaliser l'impasse dans laquelle nous nous sommes enfermés : pourra-t-on manger ses bitcoins ? L'IA sait-t-elle faire pousser des légumes ? La forêt aura-t-elle la clim ?

Les scientifiques, déjà en PLS, s'étranglent des décisions extrémistes de l'administration trumpiste abolissant toutes les limitations de pollution, mais la France et l'Europe régressent aussi gravement. Les multinationales des énergies, de la banque, de l'industrie, de la tech et de la finance, sont prêtes à sacrifier nos conditions de vie pour accumuler des profits de court terme, avec notre complicité de consommateurs et celle des gouvernements de tous bords et surtout du tribord. On peut ne s'intéresser qu'au kite dans la vie... mais comment espérer rider une planète invivable? Après la bascule de 2026, en 2027 soyons exigeants.



L'eau est trop chaude pour le foil de Thomas Proust. Elle alimente les nuages d'orages qui frappent violemment plutôt que d'arroser tranquillement les légumes (c) Hajduk

SPECIAL GALÈRES

Petits conseils de Parawing

Vous galèrerez moins... mais Vous galèrerez quand même

Lexique :
PW : Parawing
Stasher : affaler la voile
Packer : ranger la voile
Depacker : déplier et envoyer la PW
A,B,C : rangées des suspentes depuis le bord d'attaque

SPECIAL GALERES PARAWING

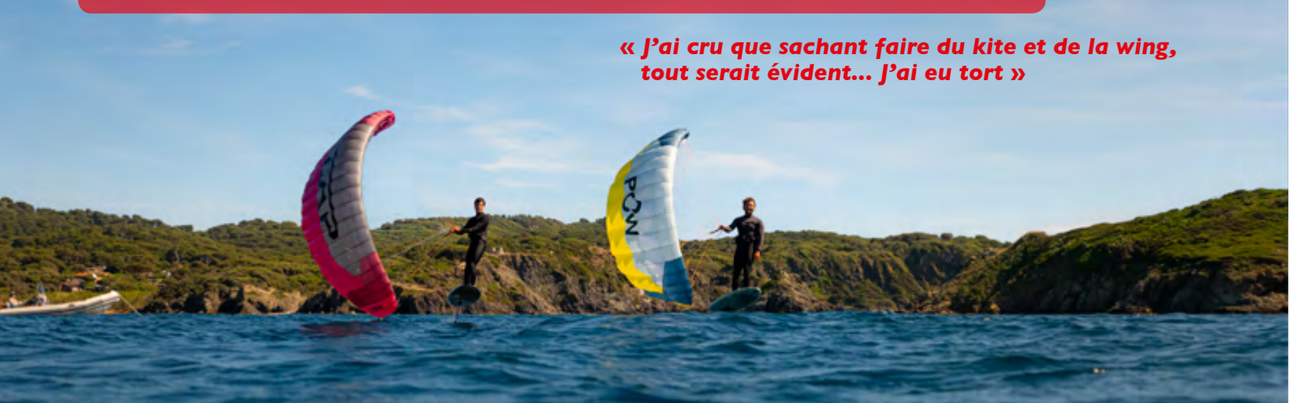
La parawing est un support extraordinaire pour s'enfuir jouer dans la houle. Les premiers pratiquants ont essuyé les plâtres d'une discipline toute neuve, mais le matériel évolue à une vitesse folle, permettant un apprentissage un peu moins galère, même s'il reste exigeant, aussi pour les water.wo.men confirmé.e.s.
Suivez les petits conseils de *Glassy* prodigués par des champions, des concepteurs ou des galériens ordinaires. Vous galèrerez peut-être un peu moins, mais rassurez-vous... vous galèrerez quand même ! Par Vincent Chanderot avec la complicité de Tom Pansard, Charles Queguiner, Bruno Sroka, Axel Mazella, Julian Novak, Michael Vannier. Photos : Alessio Tamborini / SFT, Pansard, Takoon, Flysurfer

GALÈRES DES PREMIÈRES SESSIONS

Les sports hybrides sont bien plus que l'addition de deux supports. Rien n'est totalement différent, mais rien n'est vraiment pareil. Prenez le temps de bien comprendre le fonctionnement et la manipulation de votre PW, de comment va réagir votre foil et ne cherchez pas à tout obtenir immédiatement.

- **Ne soyez pas trop gourmands ni impatients** pour vos premières sessions, restez humbles quant à vos capacités et aux conditions. Essayez sur le plat avant de vous jeter dans les vagues, avec un vent soutenu mais de préférence pas rafaleux.
- **Toilez bien mais pas exagérément**, restez dans la plage d'utilisation normale pour la découverte de votre matériel. Surdimensionnez d'environ 0,5 m2 par rapport à une wing. Gonfler une 3.0 est bien plus façile qu'une 6.5, alors faites plutôt vos armes dans des conditions venteuses.
- (Ré)**utilisez un matériel plus facile** et volumineux pour vos premiers pas.
- **Familiarisez-vous** avec le gonflage, le packing, le démêlage et le pilotage à terre.
- **Pour moins tomber**, consacrez vraiment du temps à terre pour jouer avec la PW, trouver la bonne position de pilotage pour absorber les rafales et à-coups, la contrôler dans toutes les circonstances de la main droite et de la gauche. Placez-vous dans les turbulences, par exemple sous le vent d'un arbre pour développer un pilotage réflexe, introduisez de la complication (rafales, décrochages, downloops, around the world…).

« J'ai cru que sachant faire du kite et de la wing, tout serait évident... J'ai eu tort »





« J'ai pas réussi à monter sur ma board »

GALÈRES AVEC LE MATÉRIEL

Les planches midlength et downwinder sont plébiscitées en PW, car leur glisse permet de compenser un pumping moins efficace des PW. Mais les PW offrent moins d'appuis sur l'air, on souffre donc plus de l'instabilité des boards étroites. Pour vos premiers pas, utilisez une planche suffisamment volumineuse pour flotter et assez large pour tenir dessus. Beaucoup de wingueurs seniors passent à la largeur supérieure en PW. Attention, on est souvent à démêler à califourchon au début, donc il faut la souplesse des hanches si la board est large. Privilégiez la découverte de la PW et sa manipulation sur un plan d'eau plat et facile.

Sortez votre gros foil pour les premières sessions. Devoir prendre beaucoup de vitesse avec une PW qu'on ne contrôle pas encore bien pour faire décoller son petit foil n'est ni facile ni rassurant. Tant que le pilotage et la gestion de la puissance de la PW ne sont pas optimaux, n'hésitez pas à monter du 1200-1500. Vous serez bien plus à l'aise avec le lift qu'il pourra délivrer à basse vitesse.

Monter sur la planche par l'arrière en la mettant dans l'axe du vent n'est pas un problème en wing. En PW ça peut en être un par vent léger: la board va avancer sous le vent et détendre les lignes ou même se prendre dedans. Il faut gonfler de travers. Dans le vent fort ça se discute, car vient aussi le clapot, donc la recherche de stabilité.

Le harnais n'est pas indispensable pour les upwind / downwind rapides, mais à partir d'une certaine distance, il devient vraiment recommandé… Il permet aussi d'intégrer une poche à PW, un coupe ligne et une poche-holster en plus d'y attacher le leash de board.

Les protections restent incontournables. En PW aussi, on ne sait jamais de quel côté va tomber le foil. Avec des lignes très proches de nous qui peuvent facilement se prendre aux membres et à la tête, il faut y ajouter un coupe-lignes ou un couteau accessible rapidement.

Un leash équipait certaines PW. Enlevez-les si possible, ils sont source d'emmêlements et ne sont pas utiles. Une PW ne vole pas très loin toute seule, elle va vite tomber à l'eau et y rester collée. Evitez de laisser traîner les doigts dans les boucles. **Pour la board**, évitez le leash téléphone qui se prend facilement dans les lignes.

Galères = (nb de lignes)^2

Nicolas Caillou

GALÈRES DE DÉMÊLAGE

Les lignes s'emmêlent facilement mais c'est rarement très compliqué à défaire… sauf sur un plan d'eau démonté avec de fortes rafales ou quand le stress s'en mêle ! Démêlez calmement, assis sur la planche.

Partez à l'eau après un contrôle des lignes. Un emmêlage est possible dans le sac.

La plupart des sacs de nœuds sont juste de simples tours de barre -quand elle passe entre les lignes. La technique de démêlage de certains ne fait souvent qu'empirer les choses. Il faut agir calmement et être méthodique : Suivez les lignes avant, en partant de la barre vers l'aile, en faisant passer la barre entre les grappes de suspentes qui s'interposent.

Moins vous laisserez traîner la barre dans l'eau, moins elle fera de tours. Tenez-la toujours dans une main, notamment quand vous étendez la PW.

Les galères de dépacking sont le plus souvent dues au packing. Il faut aussi travailler cette manip à terre. On peut rouler la PW en boule, mais d'autres techniques, un peu plus élaborées, sont bien plus efficaces pour assurer une ouverture sans trop de galères.

Vous allez dériver si le démêlage devait durer : anticipez cela en vous repositionnant si besoin à un endroit qui ne vous mettra pas en difficulté avant de commencer à démêler et regonfler.

GALÈRES DE PILOTAGE

« ***Avant de mettre les pieds sur une planche, j'ai bien passé une journée complète à jouer à terre avec la PW et à la faire tourner dans tous les sens*** » Tom Pansard

La parawing se pilote avec délicatesse, surtout des avants. L'action sur les arrières doit être limitée et mesurée, ce n'est pas un kite. On voit des riders s'agripper à la barre des deux mains, très écartées et tirer comme des bourrins, c'est une erreur, la voile recule dans la fenêtre et s'étouffe. Prenez le temps de découvrir le fonctionnement de l'engin ! Placez plutôt les mains -selon votre demande de puissance- entre les A et les B.

Ne cherchez pas trop le bord de la fenêtre, au ras de l'eau, ce n'est pas le terrain de prédilection de beaucoup de monopeaux, qui peuvent s'écrouler : le vent y est très inférieur et la parawing peut s'affaisser sous son poids et vous risquez de la prendre dans le foil. Tenez-la plutôt entre 45° et le zénith.

Le pumping se fait dans ce quart-de-fenêtre haut et s'apparente, dans le light, à celui d'une wing en dacron un peu dégonflée : très ample et très profond, en allongeant bien les bras puis les ramenant jusqu'aux hanches. Surtout pas les petits coups rapides et secs des wings ultra-rigides, du moins avant d'avoir atteint le

GALÈRES DE GONFLAGE

Le tissu léger de la PW colle à l'eau. Gonflez-la en la hissant intégralement (tips compris) au-dessus de la surface, comme pour l'étendre sur une corde à linge, et sans lâcher la barre.

Une PW s'alourdit au contact de l'eau, mais vous tomberez souvent…. Essayez tant que possible de la garder sèche, donc au-dessus de l'eau, même en chutant. Laissez la PW s'égoutter quelques secondes avant de la gonfler.

Saisissez une PW toujours par le bord d'attaque pour permettre à l'eau de s'écouler.

Avant de faire prendre le vent au bord d'attaque pour gonfler la PW, veillez que la main soit bien positionnée sur la barre : dans le bon sens, pas trop sur l'arrière et perpendiculaire à l'envergure : lorsque les lignes prendront en tension, l'aile montera directement se caler au zénith. Gaffe aux doigts.

Une suspente peut faire un tour sous l'extrémité de la barre, au dernier moment sans être vue. La PW ne volera pas bien.

Dépacker au vent arrière, notamment en sortie de surf, génère des galères : la PW aura très peu de vent relatif et se gonflera difficilement. Elle risque de ne pas porter et vous finirez dedans… C'est un point à anticiper (et à désapprendre pour les voileux habitués à l'envoi de spi).

Suivre le faisceau des A en dépackant permet de séparer les grappes et éviter des emmêlages potentiels.

planning ou de choper une grosse rafale ! C'est épuisant, alors faites-le sur les rafales qui en valent la peine !

En vol les déséquilibres sont surtout dûs à l'instabilité de l'aile dans le vent rafaleux. Les shapes progressent mais toutes les PW n'ont pas le même dépower. Des systèmes de border-choquer ont même fait leur apparition. Anticipez l'instabilité par l'observation du plan d'eau, une position efficace du corps et de la PW et en adaptant votre trajectoire, en abattant dans les bouffes.

Quand le vent monte fort, il est très difficile de choquer la plupart des PW. Difficile de ne pas être déséquilibré par les grosses rafales quand on est surtoilé. Après une chute, mieux vaut conserver ses forces et packer pour ne pas dériver, puis ramer. La voile est parfois impossible à décrocher avec la tension des lignes.

Quand le vent baisse, la plage basse n'est pas exploitable. Ne perdez pas vos forces. Rentrer à la rame est plus facile que pour les habitués du natakite, mais essayez tout de même d'anticiper, dans la mesure du possible, les conditions à la baisse, avec le bon positionnement sur le plan d'eau surtout s'il y a du courant d'arrachement.

GALÈRES DE JIBE

La détente des lignes est souvent à l'origine des galères

Les premiers jibes sont compliqués par les vieilles habitudes : « *En allant trop vite on peut annuler le vent apparent ce qui est plus fatal en PW qu'en Wing. Mieux vaut tenir une vitesse moyenne et bien serrer le virage en anticipant le passage de la PW. D'où l'intérêt au début de prendre un foil qui porte bien, mais qui glide aussi* ». Julian Novak

Dans le vent léger, lorsque le vent apparent devient faible pendant le jibe, avec la détente des lignes on peut se prendre la para sur la tête. Attention à ne pas prendre une ligne autour du cou, ça arrive parfois… imaginez quand elle reprend de la tension ! TP

On peut shunter la manœuvre qui n'est pas évidente au début dans le très light, en stashant carrément la PW, tourner avec un peu de pumping avant de la redéployer.

Tirer un peu la suspente B extérieure (stabilo) aide à faire tourner la PW plus rapidement dans la nouvelle fenêtre.

Le handlepass-jibe (voir GLASSY Vol.3 p.24) et le downloop jibe (ou Heineken) sont plus faciles que le jibe normal, particulièrement en plage basse.

GALÈRES DE STASHING

Bien intégrer une bonne technique à terre permet de la reproduire de façon automatique sur l'eau.

Abattre en grand (s'approcher du vent arrière) permet de réduire énormément le vent relatif et donc la tension dans les lignes, qui peuvent alors se stasher (se décrocher et se packer) sans effort et sans se couper, même avec des lignes très fines. C'est bien plus difficile au travers (mais sera envisageable dans la suite de la progression).

Tirer sur les A pour fermer la PW est la méthode adoptée par tous aujourd'hui, après une période de décrochage aux B ou aux C, qui mettent plus de fouillis dans la voilure.

Packer une PW n'importe comment, c'est se garantir des galères en dépackant

Ne pas fourrer la barre dans le paquet avant d'avoir une technique aboutie, mais la ranger à part, dans le gilet, la ceinture du harnais ou mieux, un holster, évitera beaucoup d'emmêlages potentiels !

« ***Une grande brassière*** *ou un marcel en lycra pour y fourrer la PW est un rangement plus intuitif qu'une petite stashbelt, sans besoin d'un harnais. On peut fabriquer la brassière avec un lycra coupé sous les manches pour y coudre un élastique. On peut alors y rentrer la PW dans une très grande ouverture, par le dessus ou par dessous* ». Michael Vannier



Le « holster » : une poche à pistolet pour dégainer la barre.

« ***Les galères de dépacking*** *surviennent souvent au mauvais moment : quand il faut vite s'échapper de la vague, quand on a besoin de s'écarter d'une falaise, quand on arrive dans une zone trop peu profonde. Alors soyez conscients, en packant, des situations dangereuses qui pourront se présenter quand vous dépackerez la para* ».
Tom Pansard

GALÈRES DANS LES VAGUES

« ***Prise par une vague***, *la PW tire très fort et on a un sac Ikéa dans l'eau. Pour peu qu'il y ait du courant j'ai vu plein de gens perdre leur PW. Ça m'est arrivé, heureusement j'ai lâché la barre pour remonter le bord d'attaque à deux mains, sinon la PW coule. Tirer sur la bo[illegible] fait ancre.* » Axel Mazella

« ***Une chute dans une vague*** *peut être très dangereuse il faut surtout faire attention à ce que les lignes de PW ne vous attrapent pas la tête, ou un membre. Si la voile se fait tracter par la déferlante, les conséquences peuvent être dramatiques. J'ai maintenant toujours une coupe-lignes* ». Tom Pansard

Quand une vague nous casse d[illegible] option : elle ne devrait s'éloigner que de quelques dizaines de mètres alors que sinon on aura tendance à s'agripper à la barre, pendant que la voilure prendra de la vitesse et est parfois pour le matériel et il va nous tracter sous l'eau, avec le risque de se faire entraîner dans l'essoreuse. Mika Vannier

Une voile prise dans le foil empêche[illegible] ancre flottante et se réduire en charpie. Décrochez votre [illegible]eash si vous voyez un risque de vous faire trainer sous l'eau par les vagues. A vous de voir la priorité : sauver [illegible] voile ou [illegible]. Dans ce cas un couteau peut aider. Une réparation de spi ne coûte pas très cher. Une suspente au bord [illegible] Arbitrez à vous si vous décidez de ramer dans les vagues et le vent [illegible] entrée dedans..

Un emmêlage des lignes dans les vagues peut être compliqué à gérer, mais ça dépend des vagues et le la période. N'hésitez pas à commencer par vous dégager à la rame plutôt que de batailler dans la zone de déferlement.

La mise à l'eau dans les vagues et le [illegible] la PW de pouvoir être déployée derrière la barre.

« ***Par vent onshore*** *la PW n'aide pas à [illegible] les vagues ou une dévente au bord. On peut s'écarter en nage tractée sans trop de vagues, couché sur la planche ou s'il y a peu de fond en tenant la board inclinée à son vent* ». Charles Queguiner



En remerciement aux soutiens de GLASSY, une version HD augmentée de nombreuses pages sur plusieurs articles leur est réservée.

Si vous aimez bien Glassy, offrez-vous ce volume à un prix libre, vous aurez non seulement plus de contenus, mais **vous permettez surtout à ce projet journalistique indépendant de se poursuivre durablement.** Si vous n'aimez pas, alors on arrête ;)

Un média financé par des annonceurs, c'est sûrement très bien...mais un journal libre, porté par ses lecteurs, c'est le mieux !!

Suivez ce lien pour soutenir *Glassy* et obtenir le volume complet avec une participation libre (Visa/Applepay / Googlepay, etc).

Possible aussi par le lien Paypal mais envoyez aussi un email!

GLASSY

PACKER COMME PANSARD

Tom Pansard, vainqueur de la coupe du Monde de Leucate, nous décrit sa technique.



1. Je descends sous le vent, pour diminuer la tension dans les lignes.



2. Je saisis les A.



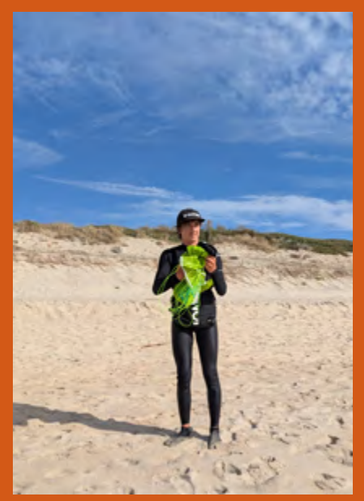
3. Je glisse la main jusqu'au bord d'attaque



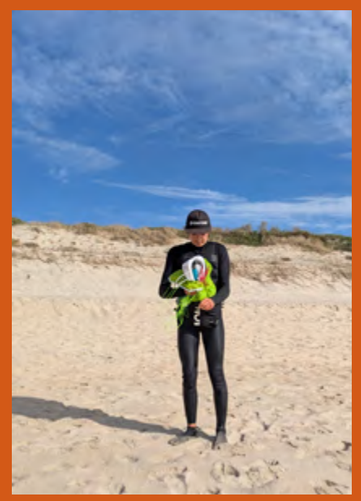
4. J'attrappe dans une main toutes les brides, puis place la barre sur leur côté.



5. J'enroule les lignes dans le bord de fuite



6. Je plie la PW en 3 parties, en accordéon.



7. La PW est prête à être rangée dans la poche ou le lycra.



Tandis que la plupart des parapentes longeaient bêtement la dune, les filles se pâmaient de ce rider solitaire surfant la montagne de sable, volant en soaring et déchirant la passe. Il y a quinze ans, Sylvain Claudel mixait déjà dans son coin les plaisirs du kite à ceux d'un parapente super maniable qu'on appelle aujourd'hui le parakite. Chimère de faucon, de poisson-volant et de vipère des sables, il faisait mouche au sein des mouettes du Pilat.

Cette dune est un haut lieu du parapente. Par milliers, les pilotes viennent y voler en soaring ou pratiquer le wagga, sorte de freestyle en rase-mottes, qui consiste à voler en faisant frotter les fesses et les stabilos sur le sable. Mais, avec ce plan d'eau turquoise tout flat, protégé par le banc d'Arguin, comment résister à l'appel de la glisse sur l'eau?



Je prends tout...

Ne parvenant pas à faire son choix entre les deux glisses, Sylvain Claudel préféra briser ce mur. Mais pour opérer cette jonction, il lui fallait un parapente apte avant tout à être utilisé en traction, c'est donc un kite qu'il choisit pour voler, plutôt qu'un parapente pour kiter. Inspiré par les pionniers Andrea Kuhn et Dieter Strasilla -qui avaient déjà à peu près tout essayé dans les 70's, avant même la naissance officielle du kite et du parapente- il se mit en tête de pousser plus loin les expérimentations du designer de *Flysurfer,* Armin Harich, qui avait volé (à s'en faire peur) sous ses kites et qui développera plus tard la *Moustache*. Contact fut pris avec Harich, qui tenta raisonnablement de l'en dissuader, avant de lui filer quelques coups de main. Il semblait *in fine* assez intéressé qu'un amateur éclairé prenne en charge l'exploration d'une piste séduisante, mais hasardeuse pour une entreprise. «*Les mecs malins font ça*» confiera Sylvain Claudel, *«ils regardent ce que les utilisateurs avancés font avec leur matos et ca leur donne des idées pour faire evoluer leur gamme*».

Premier Proto

Le parakite de Sylvain Claudel fut bricolé de ses mains en 2006, sur la base d'une *Speed1* à caissons de 17m², puis une *Speed3* 19m2. Il remplaça les lignes par un cône de suspentage avec des élévateurs, de type parapente, de douze mètres. C'est beaucoup pour un parapente, mais cela semblait être le meilleur compromis entre sécurité, maniabilité en vol et relance en kite. Détail perturbant pour les kiteurs, Sylvain Claudel échangea la barre contre des poignées de parapente, comme en buggy kite ! Ces commandes furent montées sur un mouflage, afin de tirer plus fort sur le bord de fuite, parce que le kite ne creuse naturellement pas assez son profil pour pouvoir ralentir... Le système de poulies transformait un profil «pur reflex» en un profil creux, ce qui permettait de contourner le danger mortel de l'utilisation de la commande de frein sur une voile accélérée. Il tenait donc l'accélérateur en main plutôt qu'aux pieds. Pensant devoir s'accommoder d'une voile ni rassurante, ni agréable, il n'en fut rien et c'est une boîte de pandore qu'il ouvrît là. Elle changea à jamais sa pratique du kite et surtout du parapente à papa, qui lui semblait d'un coup trop lent, trop mou, trop limité. Tirant parti du *reflex* (qui autorise les incidences très faibles) ainsi que du depower du kite, l'aile était d'une nervosité exquise, car l'action sur les arrières d'un kite agit sur l'incidence, au lieu de tirer juste sur le bord de fuite comme sur un parapente.



Un tout autre programme

Tenir un accélérateur dans chaque main, plutôt qu'au pied, transforme radicalement le pilotage, car la commande permet désormais de piquer. Bras hauts, la voile accélère en plongeant dans l'axe, comme si elle était bien plus petite, puis offre une grosse ressource au freinage. Ce kite permettait d'explorer avec plus d'intensité les trois dimensions et les trois éléments. Ces sensations, cette liberté de mouvement au sein de la meute du Pilat ont fait renoncer définitivement Sylvain Claudel au parapente à l'ancienne. Il faut bien avouer que le vol en soaring, c'est sympa, mais celui là, avec la possibilité de plonger, toucher le sable, remonter, se poser sur l'eau, taper quelques tricks, tirer des bords et débouler sur la dune jusqu'à son sommet, c'était clairement un autre programme !

DIY

Pour rider la dune, la board était un petit TT custom sans ailerons, dont la carène était recouverte d'une feuille de Polyethylène afin qu'elle résiste au sable. Par vent faible, c'était le surf en mousse du fiston.
Le bridage était connecté à des elevateurs de parapente reliés en un point a la selette par un emerillon. Le système inspiré de Kuhn/Strasilla permettait de passer de la position face-voile du kite à celle dos-voile du parapente sans croiser les lignes. Le parakite sur plage comptait, il y a quinze ans, un ou deux spots et tout au plus une dizaine de pratiquants. Ce fut peut-être le principal obstacle à son développement : peu de sites générant peu de pratiquants, donc pas de marché et par conséquent aucun fabriquant. S'équiper représentait aussi un obstacle, qui ne pouvait se franchir que par le bidouillage. Depuis ses premiers tâtonnements, Sylvain Claudel rêvait de passer la main à un industriel audacieux, afin de se consacrer à glisser plutôt qu'à bricoler. Il a toujours mis à disposition tous ses plans en open-source qui, s'il fallait oser les mener à bien, n'avaient rien d'insurmontable, ni de très cher : deux poulies, trois bouts de ficelles et hop !

Skycarver

A l'issue d'échanges intenses, Harich fut intimement convaincu par les arguments de Claudel et lança quelques prototypes, *just for fun*, puis le projet «*Skycarver*» en 2011: une aile marine à caissons fermés, dotée d'un profil reflex et assagie par un cône de parapente classique monté avec le fameux système à poulies.
Si Claudel rêvait d'une machine dotée d'un énorme depower pour des pilotes déjà experimentés, Harich voulait au contraire profiter au maximum de l´hyperstabilité apportée par le reflex pour en faire une machine accessible et *idiot-proof*, raison pour laquelle il lui était important de passer une homologation.



matiquement une homologation en catégorie D, pas idéale pour le business, dit Harich à l'époque. Il faut aussi et surtout ajouter que le comportement violent de la voile lors des fermetures lui avait porté un coup d'arrêt : incapable de se rouvrir, le proto à caisons fermés de l'époque finit à la baille avec le pilote-test lors des tests de fermeture. Le Skycarver fut abandonné en 2012.

Un flop...

Les kites sont conçus pour tirer, pas pour voler. Les parapentes, eux, doivent assurer une sécurité passive en vol et se rouvrir rapidement en cas d'incident. Cela n'arrive quasiment jamais en soaring dans du vent laminaire, mais fait partie de leur homologation. Cette certification coûte cher et n'est pas obligatoire, cependant elle informe et rassure le client. Le projet *Skycarver* resta en sommeil puis en maturation pendant plus de dix ans avant d'aboutir à la désormais célèbre *Moustache*. En effet, malgré de très bonnes performances, le proto s'est cassé les dents sur ces homologations, qui demandent de simuler une fermeture frontale. Or ces profils très stables, très chargés sur les A, ne pouvaient subir une fermeture qu'en ajoutant des lignes («de pliage») sur l'extrados pour le test. Cela valait auto-

...Avant le hit

Le marché n'était pas encore prêt pour les ailes non-homologuées dans des usages spécifiques (ce qui ne signifie pas qu'elles soient dangereuses pour autant dans leur domaine d'utilisation). Ce sont les designers comme Tom Bourdeau et sa *Little Cloud Spiruline*, au succès fou malgré une absence d'homologation EN, qui montreront la voie pour ouvrir un nouveau filon, dans lequel tous les fabricants s'engouffrent aujourd'hui : 10 ans après Skycarver, Harich sortait la première Moustache avec son designer Benni Bölli et sans homologation. Les parakites ont énormément évolué depuis les années 2010, mais rappelons qu'ils ne sont toujours pas conçus pour évoluer dans des conditions propices aux fermetures !

20 ans après ses débuts au Pilat, Sylvain Claudel vient toujours voler planche aux pieds, en Soul ou Moustache



PAS DE BULLSHIT
JUSTE DES BOULES

SWISS CHEESE CONCEPT
ACTIVE FONDUE SYSTEM
FENDANT TECHNOLOGY

FLYFAT.CH

SERIOUS JOB FOR SERIOUS FUN - PARAPENTES SUISSES - www.flyfat.ch

DE DUNKERQUE A NICE EN KITEFOIL
LE TOUR DE FRANCE DE NICO PARLIER

Nico Parlier est une personnalité atypique du kite. Né en même temps que le flysurf, il est une incarnation du kitefoil. Celui qui s'obstinait à rider en foil quand son sponsor mettait le paquet sur la race est devenu plusieurs fois champion du monde et tombeur de records de vitesse. S'il lui a fallu se plier au système pour mener une carrière de compétiteur, voilà que, cette page enfin tournée, il laisse l'ADN familial s'exprimer. Pour répondre à la petite voix qui lui susurre depuis longtemps que le kitefoil ne se limite pas à un engin de plage, condamné à tourner entre les bouées d'un petit plan d'eau : Nico Parlier a couvert les 2 400km du tour de la France en kite en seulement deux semaines ! Par Vincent Chanderot et Nicolas Parlier, photos d'Antoine Lorin. Cartes SHOM

Avec un peu de temps et quelques amis, tout est possible. Pendant des années, je me suis vraiment impliqué dans le développement de mon sport, dans les compétitions, dans le matériel. Puis j'ai eu envie de m'offrir ce tour en cadeau, dont je rêvais depuis longtemps, qui démontrerait qu'un kitefoil était capable de réaliser des navigations d'extra-longue distance en étant performant dans n'importe quelle mer et dans toutes les situations. Il n'est pas du tout question de record, en traçant au plus court, aux taquets, mais plutôt de vivre une aventure à fond, sans jamais se priver de profiter des merveilles qu'on croisera en chemin avec les copains de passage. Avec la complicité de ma copine Aurélie, du réalisateur Antoine Lorin et l'aide d'amis dans toute la France, nous avons pu mettre ce projet modeste mais ambitieux en route. Beaucoup de portes auxquelles nous avons sonné sont restées fermées, ils n'y croyaient pas. Je suis content de montrer à tous que c'était bien possible.

Un peu d'histoire

Ce Tour de France est une envie que je couvais depuis des années, utiliser le kitefoil pour ce qu'il permet aussi de faire le mieux : voyager. Cette exploration du littoral français, la visite de nos côtes sous un angle différent ne m'a pas semblée démesurée, elle connecte en fait tous les spots que nous avons écumés pour les compétitions, de Wimereux à Cannes. La traversée continent-Corse réalisée en 2008 par nos amis Sylvain Maurin et Marc Blanc m'a convaincu très jeune que la très longue distance en kite était possible. Le skipper



Mathieu Girolet a réalisé ce tour sur 24 étapes avec son kitefoil en 2018 et une logistique dont je ne pouvais et souhaitais pas m'encombrer. Un bateau suiveur implique tout de suite une plus grosse équipe, un vrai budget et des contraintes. Il ne peut pas suivre un kite partout, et il faut pouvoir débarquer sur un port ou une plage sans trop de shorebreak, donc suivre une organisation un peu moins malléable.



Legal et safe

Le bateau accompagnateur est un peu la norme pour la longue distance, car d'un légalement un kite doit rester cantonné à moins de 2 milles d'un abri. Il prend du sens en kitefoil avec lequel on va jouer avec les vents faibles. Je crains plus une chute du vent que des grains trop forts. Mais cela nous imposait de tout planifier. Un projet aussi long et dicté par la météo ne peut pas s'embarrasser d'un calendrier préétabli, or il peut être nécessaire d'obtenir des autorisations pour naviguer au moteur à certains endroits, par exemple devant les centrales nucléaires. J'aurais dû multiplier les demandes auprès de toutes les préfectures maritimes pour obtenir un créneau fixe, mais face aux risques que de n'avoir jamais de réponse ou que le projet ne soit pas bien compris depuis les bureaux (et d'y aller quand même), je m'en suis dispensé. Mon père, un aventurier, un peu fou, me disait



« Vas-y...
et ne demande
rien à personne »

« *Vas-y et ne demande rien à personne* », mais ne voulant pas faire le pirate non plus, je me suis mis en contact avec tous les CROSS qui coordonnent le trafic maritime et les secours, pour ma sécurité mais aussi pour ne surprendre personne et ne pas mettre des gens en danger par ma faute. Nous avons une grande chance d'avoir ces organismes plutôt bienveillants en France, qui ne sont pas là pour fliquer les marins, mais pour les aider.

Le ride

Le plan est simple, enchaîner les étapes entre 90 et 250 km en longeant plus ou moins la côte et optimisant moi-même la météo. Je fais mon affaire de l'effort physique, parce que c'était mon métier jusqu'il y a peu. La nave et l'analyse météo seront menées en navigation, depuis mon téléphone en mixant la carto de Navionics, les relevés de balises et les prévisions et radar de pluie de Windy. Mon téléphone me servira aussi à communiquer avec mon ami Titouan qui m'aidera sur la météo et avec Aurélie, qui doit me retrouver en van au terme de chaque étape avec Antoine pour les images. J'embarque une VHF pour communiquer avec les Cross, les sémaphores (je vais passer par l'Angleterre) et les bateaux alentours, des fusées et un moteur de secours : une paire de palmes. Beaucoup de kitefoilers habitués à faire de longs parcours dans le lightwind en embarquent, pour quand ils doivent passer en mode natakite. C'est un vrai gain de temps et de sécurité, surtout s'il y a un peu de courant, de mer ou de distance à parcourir. On dit toujours qu'on ne devrait pas aller plus loin en kite que ce qu'on pourrait couvrir à la nage. Avec des palmes on augmente beaucoup cette limite.

DANS LES POCHES
Couteau
VHF
Téléphone + Iridium
Balise PLB
Fusée parachute
Cyalumes + flashlight
Gilet + casque
Palmes
Kite et barre de secours
6 L d'eau + barres délicieuses

Le spare

J'ai dans mon sac étanche un kite de secours. Il est connecté et plié de façon à pouvoir être déroulé et gonflé tout seul dans le bouillon au large. C'est bien sûr un caisson, je me suis entraîné spécifiquement à cet exercice, ça marche très bien, il faut juste prendre son temps sans s'énerver. On n'est jamais à l'abri d'une ligne qui pête, du kite qui se déchire, d'un problème de barre ou de devoir tout larguer. Ce kite n'est pas comme une seconde parawing, qui permet de s'adapter aux conditions, mais un secours. C'est pour cela aussi que je fais l'analyse météo en continu pour tout anticiper. Je choisis la taille de mon kite pour l'étape en fonction des conditions du départ, mais aussi de celles que je devrais rencontrer sur le parcours. Sur ces distances, il y a de la stratégie, s'il le faut je peux contourner un grain, ou une île pour rester dans de bonnes conditions. On préfère en général être un peu surtoilé que sous-toilé, ça peut aussi dépendre de l'état de la mer, des courants et de l'allure. Mais en cas de besoin, il est possible d'organiser un pit stop sur une plage, en cours de route, pour changer de taille d'aile.

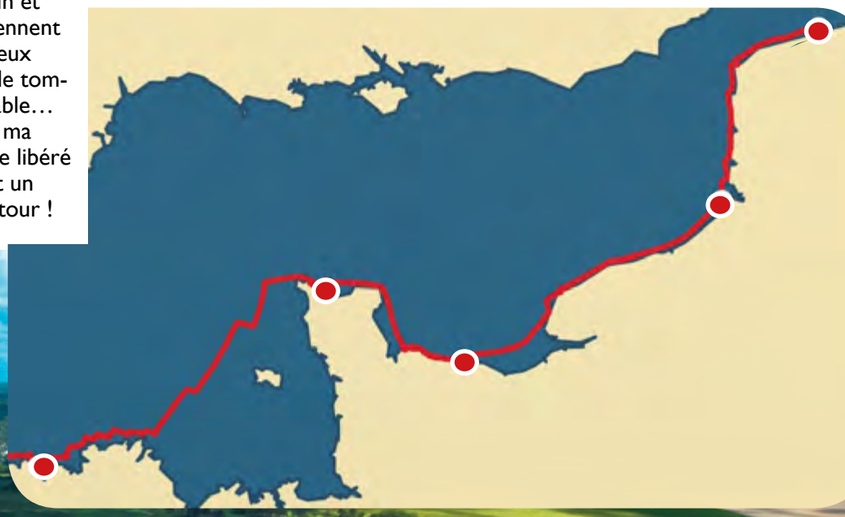
Étape1 Dunkerque- Cayeux
147 km, 3h55

Je scrutais l'arrivée d'un flux de Nord-est, qui me permettrait d'avaler rapidement au largue la mer du Nord et la manche. C'est froid, mais le vent d'ouest n'est pas idéal, entre la mer qu'il lève et les bords de près à tirer, qui m'auraient aussi obligé à m'éloigner de la côte et me frotter au rail de séparation du trafic. La circulation des cargos y est la plus dense au monde. Je sors de 35 h de bagnole, mais suis heureux de me mettre à l'eau, même si elle est marron et à 8°C en ce début mai. Ça fait si longtemps que je rêve de ce moment, j'ai du mal à réaliser que je le touche du bout des doigts… pour mieux contempler la montagne qu'il me reste à gravir ! Cette réalité se manifeste quasiment illico. Pas le temps pour la photo souvenir… trop froid, mais il ne se passe pas cinq minutes que je suis déjà stoppé dans mon élan. Je tape le foil au large du sémaphore de Dunkerque ! Les algues brunes ont arraché le rocher auquel elles étaient fixées grâce à leurs flotteurs (les pneumatocystes) et le maintenaient entre deux eaux… L'adage d'éviter les algues en foil se confirme… déjà un premier enseignement, mais sur le coup, je me dis que ce tour va être très long ! Le Nord défile entre 1 et 2 milles sous mes yeux, c'est beau le Nord vu de la mer et la côte semble préservée, il n'a pas tant que ça à envier au sud et au moins il fait frais. En revanche le poc sur le mât crée une cavitation insupportable à haute vitesse. Je suis obligé de faire escale à Wissant pour le poncer, avant de passer la falaise du cap Griz-Nez et tracer plein sud avec des pointes à 35 kts devant Ambleteuse, Boulogne, le Touquet et la baie de Somme.



ETAPE 2 Cayeux- Asnelles
197 km, 4h45

Je suis en souffrance, lancé sur une étape marathon qui doit m'amener au sud de la Seine. J'ai froid aux pieds, ça ne m'arrive pourtant jamais. J'ai une barre au front, je ne comprends pas, c'est peut-être ma cagoule qui me serre trop ? La lumière est belle sur la Normandie et le spectacle des falaises de craies qui défilent est ahurissant. Cette navigation est engagée, parce qu'avec toutes ces falaises, il n'y a pas d'échappatoire à la côte pour me poser ou recevoir de l'assistance, c'est SNSM direct. On profite du paysage d'Etretat pour shooter quelques images en drone avec Antoine. Je me dégage de l'embouchure de la seine et des ports du Havre et de Ouistreham en coupant à environ dix milles des côtes. Tous les kiteurs ressentent un peu ça quand ils sont loin et seuls au milieu de l'eau, qu'ils parviennent à peine à distinguer la côte entre deux trains de houles. On n'a pas envie de tomber, on se sent tout petit et vulnérable… mais ça n'est pas désagréable. Pour ma part, j'ai vraiment la sensation d'être libéré de tout dans ces conditions et c'est un bon échauffement pour la suite du tour !



Devant les falaises d'Etretat

Entre les vestiges du port artificiel du débarquement

ETAPE 3 Arromanches-Urville
110 km 4h58

Je suis parti pleine balle la veille, pour me réchauffer, et suis du coup arrivé 40 minutes avant le van... Heureusement une âme charitable m'a offert une douche en l'attendant. Je vais devoir mieux gérer mes timings! La journée commence par une session « visite des plages du débarquement ». C'est probablement un des moments les plus forts vécus sur ce tour de France. Naviguer sous ce ciel lugubre au milieu des immenses blocs à moitié érodés, à moitié engloutis, des ruines du port artificiel d'Arromanches est quelque chose d'intense, qui me prend encore aux tripes à chaque évocation. Comment ne pas être submergé par tout ce qu'il s'est passé ici il y a 80 ans ? Je pense, vraiment ému, à ces gars qui, âgés de dix ans de moins que moi, sont venu se faire tuer loin de chez eux en tentant de gravir les falaises qui défilent sous mes yeux. Pas question de faire la course ici, je sillonne la côte en multipliant les bords pour m'imprégner de cette vision. Je fais une bonne pause à Grandcamp puis repars difficilement, car à la basse mer en Normandie, il n'y a vraiment plus d'eau ! Les conditions sont ensuite parfaites pour rejoindre le phare de Gatteville et enrouler la pointe du Cotentin. Je franchis Cherbourg et son arsenal par le large où je croise un banc de thons en pleine chasse. C'était dingue, la mer bouillonnait de blanc, les fous de bassan étaient déchaînés eux aussi ! Apparemment on n'a pas trop le droit de kiter par ici, mais on m'accorde une clearance pour passer, il semble que le CROSS passe le mot à tout le monde à propos de la solidité de mon projet. C'est chouette, on nous prenait pour des rêveurs et là on démontre qu'on ne vient pas ici pour enfiler les perles !

Etape 4 Urville-Callot
250 km, 5h50

Une longue journée s'annonce, puisqu'il s'agira à ma connaissance de la plus grande navigation offshore et sans assistance en kite. Ça représente tout de même un bon gros stress, je n'ai jamais fait ça et le vent est plus faible qu'annoncé... Et si le NE ne parvenait pas à pousser jusqu'aux côtes bretonnes ? Je serai tout seul, loin au large et en cas de problème, je ne pourrai même pas me coucher sur ma planche minuscule. C'est parti pour enrouler le cap de la Hague et traverser le raz Blanchard, le courant le plus puissant d'Europe en direction de l'île anglo-normande d'Aurigny. Je le franchis sans encombre, c'est seulement lorsqu'il pousse à son maximum contre le vent qu'il devient vraiment infréquentable ! Cap ensuite au SW pour se faufiler entre Guernesey et la petite île sauvage de Sark, puis passer le plateau des Roches-Douvres et jiber enfin devant Bréhat. De là, j'ai le ciel bleu sur la Bretagne en vue. Ca met énormément de baume au cœur. J'enchaîne les bords vers l'ouest le long des côtes de granite rose et vois surgir un kite, c'est mon pote pêcheur Franck. Il vient me faire la surprise de m'accompagner jusque chez lui sur l'île de Callot, en m'offrant au passage une petite visite guidée de la baie incroyable de Carantec. Je suis épuisé mais c'est magnifique de reconnecter avec la côte de cette façon après cette nave.



« la plus grande navigation offshore et sans assistance en kite »

Callot



Devant Penn Batz, son jardin botanique et sa palmeraie

Etape 5 Callot-Aber Wrac'h
97 km, 2h40

Les conditions sont idéales et je suis pressé de passer la Bretagne, je suis chaud pour tracer jusqu'à Quiberon. Heureusement, Titouan me ramène à la raison : je suis dans une région merveilleuse, on n'est pas en retard, je dois en profiter et Antoine, qui rongeait son frein, pourra faire de superbes images aussi. La nave sera donc moins longue et nous mènera, le long des criques de la côte des naufrageurs au pays des Abers, après une petite pause devant Batz et quelques bords avec les wings de la plage du Vougot, où je venais développer les foils *Spotz* à mes débuts, que de souvenirs ! Clin d'œil aux parcs à huîtres, dont les coquilles ont servi à fabriquer ma combi. Je l'ai faite customiser avec une braguette pour ne pas devoir pisser dedans, c'est ça le vrai luxe ! Je me pose chez un copain, face au fort Cézon, sur la presqu'île de Sainte Marguerite, qui fut un des berceaux du kite au début des années 80.



Chateau du Taureau

Etape 6 Aber Wrac'h – Trevignon

213 km 5h27

Je débute la journée par une balade entre les cailloux où lève la vague de Mélédan, aux abords de l'île Vierge et de son phare immense. Titouan, que j'ai côtoyé des années en compétition, avant qu'il ne bascule du côté obscur pour devenir champion du Monde de wingfoil m'accompagne. Je poursuis ensuite sans lui le long de la côte des légendes, mais il continuera à m'assister sur la météo jusqu'à Nice, avec mon cousin Baptiste Désigné. Chenal du Four, chaussée de Sein, la Torche, les Glénan… la pointe Bretagne et ses passages mythiques pour tout marin défilent sous mes yeux en seulement quelques heures, je réalise à l'évocation de ces noms qu'on n'est plus dans du kite-à-papa mais que le kitefoil appartient maintenant aussi au monde de la course au large ! Le vent tombe complètement à l'île Verte et mon kite avec. Première galère du tour, je dois remballer tout le matos et sortir les palmes. Un voilier me proposer son aide, mais je ne suis pas en difficulté alors je continue et 30 minutes plus tard, le vent fait son retour. L'occasion de déplier et redécoller tout seul en pleine eau ma 18m². Il est là, le tour de magie, un kite à caissons peut se ranger puis se redéployer mouillé en mer ! Mais il demande pas mal d'entraînement de patience et de méticulosité !





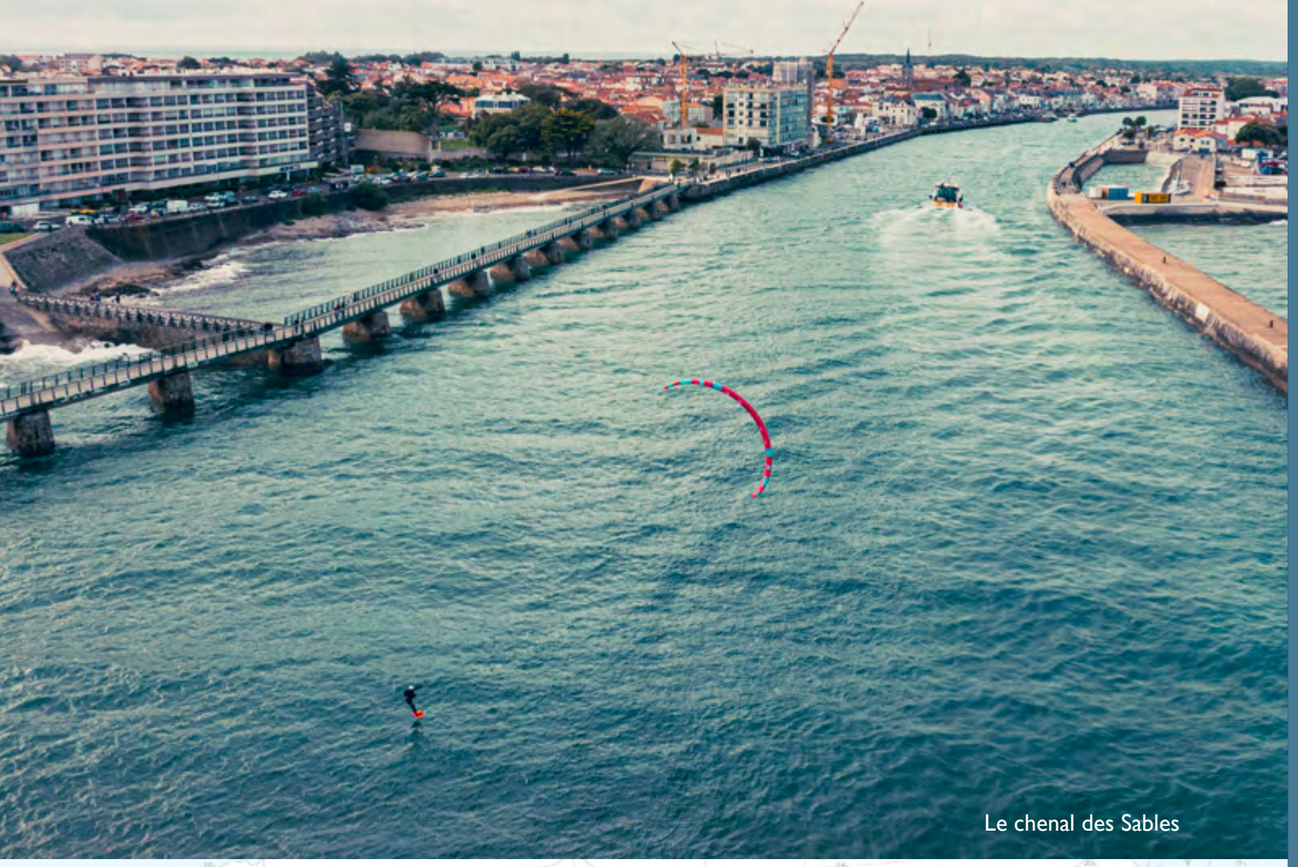
L'île vierge

Etape 7 Trevignon- St Pierre Quiberon

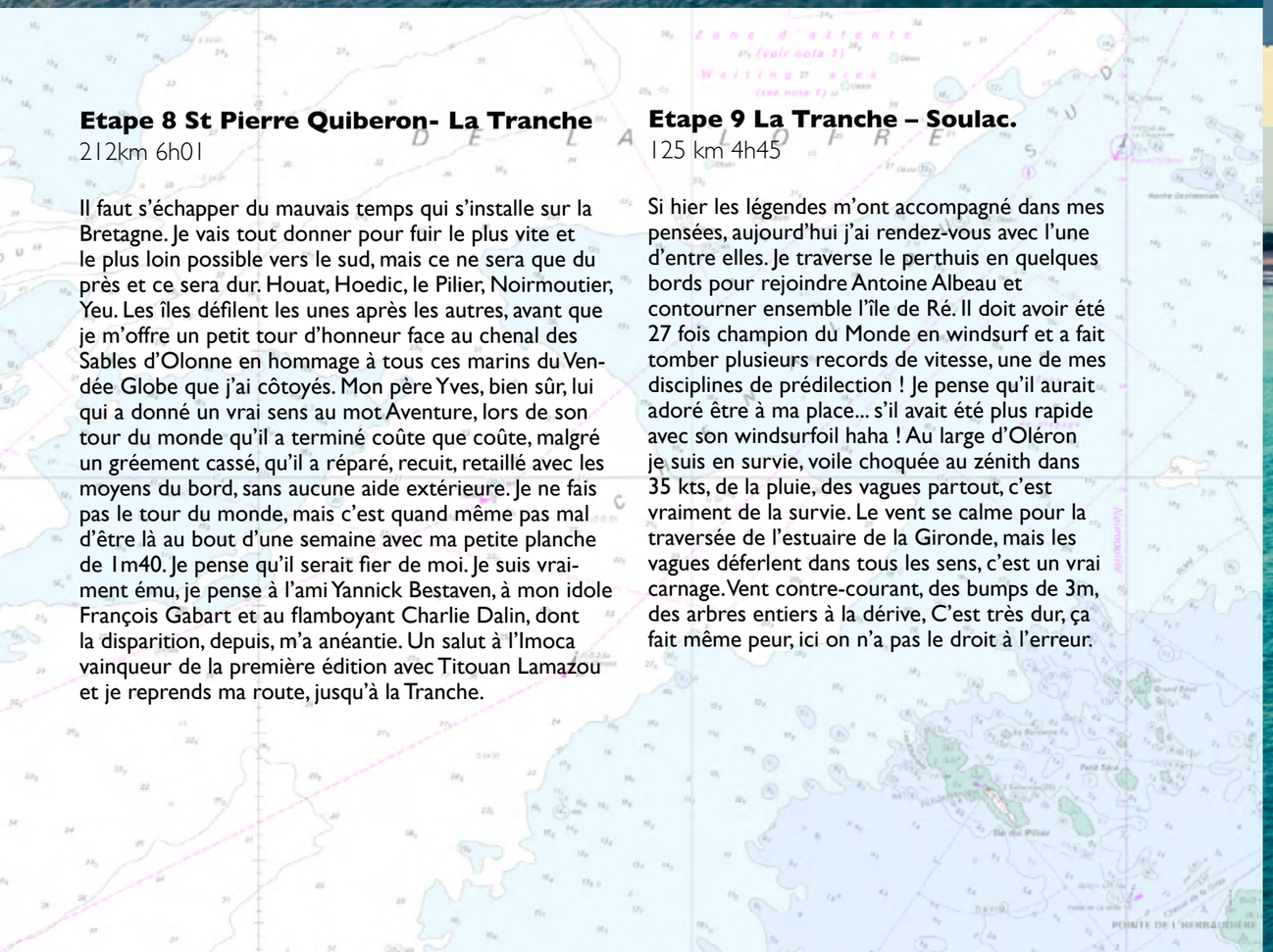
141 km, 4h12.

Nous avions très envie de partager un fragment de l'aventure avec mon cousin et nous sommes donc offert une balade au petit matin, direction l'archipel merveilleux des Glénan et ses eaux turquoise, avant de repartir sur la route du tour, au près, vers le Morbihan. Je suis cerné par les grains pluvieux, mais il me semble que je pourrai passer plus au sec en rasant la côte. Les fortes pluies ne sont pas bonnes pour les caissons et il n'y a souvent pas de vent dessous. Lancé à 20 kts et enchaînant les tacks, je dois jongler sur mon téléphone entre le radar de pluie et la carte marine, parce qu'il y a des cailloux partout ici et que c'est marée basse. Je croise malgré tout un grain qui surcharge mon kite et le fait tomber devant la rivière de Merrien, mais parviens à repartir en quelques minutes. J'hésite ensuite entre partir par le large sur Groix, où des bateaux semblent toucher du vent, ou rester plus en sécurité à la côte. Les grains c'est sympa, mais on est quand même mieux derrière… Je prenais parfois tellement de pluie que je n'y voyais plus rien, j'essayais de regarder le radar, il indiquait qu'il y avait du vent, alors je continuais ! Passé Guidel, je trace sur un seul bord jusque devant la Teignouse pour aller retrouver Aurélie à Beg Rohu. J'aurais aimé poursuivre un peu vers la presqu'ils de Rhys, mais ca fait beaucoup de route en plus pour l'équipe et j'ai déjà la satisfaction de me dire que la Bretagne enroulée, le plus difficile est maintenant derrière nous !





Le chenal des Sables



Etape 8 St Pierre Quiberon- La Tranche
212km 6h01

Il faut s'échapper du mauvais temps qui s'installe sur la Bretagne. Je vais tout donner pour fuir le plus vite et le plus loin possible vers le sud, mais ce ne sera que du près et ce sera dur. Houat, Hoedic, le Pilier, Noirmoutier, Yeu. Les îles défilent les unes après les autres, avant que je m'offre un petit tour d'honneur face au chenal des Sables d'Olonne en hommage à tous ces marins du Vendée Globe que j'ai côtoyés. Mon père Yves, bien sûr, lui qui a donné un vrai sens au mot Aventure, lors de son tour du monde qu'il a terminé coûte que coûte, malgré un gréement cassé, qu'il a réparé, recuit, retaillé avec les moyens du bord, sans aucune aide extérieure. Je ne fais pas le tour du monde, mais c'est quand même pas mal d'être là au bout d'une semaine avec ma petite planche de 1m40. Je pense qu'il serait fier de moi. Je suis vraiment ému, je pense à l'ami Yannick Bestaven, à mon idole François Gabart et au flamboyant Charlie Dalin, dont la disparition, depuis, m'a anéantie. Un salut à l'Imoca vainqueur de la première édition avec Titouan Lamazou et je reprends ma route, jusqu'à la Tranche.

Etape 9 La Tranche – Soulac.
125 km 4h45

Si hier les légendes m'ont accompagné dans mes pensées, aujourd'hui j'ai rendez-vous avec l'une d'entre elles. Je traverse le perthuis en quelques bords pour rejoindre Antoine Albeau et contourner ensemble l'île de Ré. Il doit avoir été 27 fois champion du Monde en windsurf et a fait tomber plusieurs records de vitesse, une de mes disciplines de prédilection ! Je pense qu'il aurait adoré être à ma place... s'il avait été plus rapide avec son windsurfoil haha ! Au large d'Oléron je suis en survie, voile choquée au zénith dans 35 kts, de la pluie, des vagues partout, c'est vraiment de la survie. Le vent se calme pour la traversée de l'estuaire de la Gironde, mais les vagues déferlent dans tous les sens, c'est un vrai carnage. Vent contre-courant, des bumps de 3m, des arbres entiers à la dérive, C'est très dur, ça fait même peur, ici on n'a pas le droit à l'erreur.



Ré, Phare des Baleines, Diamond Head
avec F192 (voir Glassy vol2)

La passe sud entre la dune et le banc d'Arguin

Etape 10 Soulac- Pyla sur mer

160km 4h

Me voici face au médoc, les terres qui m'ont vu grandir. Il fait beau et chaud, cette étape ne devrait être qu'une formalité, c'est tout droit, je tombe le casque pour bob et allège mon équipement. En franchissant les passes du bassin d'Arcachon où j'habite, j'ai ce flashback sur tout mon parcours de kitesurfer, je vois tous ces spots écumés au début de ma carrière et même enfant, lorsque j'allais en vélo faire du kitebuggy, quand mes parents refusaient encore de me laisser kiter sur l'eau. Mathieu Lutard qui a été mon moniteur de voile, tout petit, et m'a accompagné sur mes premières compètes me rejoint pour finir l'étape qui me ramène à la maison le temps d'une courte escale.

Etape 11 Pyla-Hendaye

112km 2h47

J'avais espéré une nave tranquille et rapide par NW le long de la côte sableuse landaise, mais il n'en aura pas été ainsi. Après une première collision contre un filet de pêche, j'en subis une seconde au-dessus du courant d'Huchet, mais me retrouve cette fois pris dedans, avec mon foil. La jambe emmêlée, du courant et la voile qui me tracte dans l'autre sens... je traverse un vrai cauchemar. J'aurai réellement pu me noyer dans ce filet qui me tirait vers le bas et ne dois mon salut qu'à mon couteau. Reparti vers le Pays Basque je franchis Biarritz en rasant le rocher de la Vierge puis prend vraiment le temps de savourer le spectacle des falaises de la corniche Basque entre Socoa et Hendaye, en passant sur le plateau de Belharra Perdun qui lève la plus grosse vague de France, en sommeil depuis la dernière tempête de l'hiver. Le spectacle est magnifique et je remercie l'océan Atlantique d'avoir été si clément avec moi. J'atterris sur la plage Sokoburu de Hendaye à 300m de la frontière espagnole, j'ai parcouru exactement 1000 milles depuis mon départ !

La Nautique
Tour Barberousse

Grazel
Chalets
Vieille-Nouvelle

Etape 12 Port-Vendres – Cap D'Agde
135km 3h00

Avec 45 kts de tram toute la journée à Leucate, je dois attendre 18h pour une mise à l'eau sketchy depuis une zone de chantier. Je tire un bord jusqu'à la frontière du cap Cerbère avant d'entamer la route au nord. J'ai un peu de mal à tenir le près dans cette mer assez clapoteuse, un peu surtoilé avec ma 12. C'est pourtant une nécessité pour ne pas trop m'éloigner de la côte. Je dois lutter contre le départ en survitesse : la traction latérale devient forte et fait abattre, ce qui augmente la vitesse, et donc encore la traction. Un cercle vicieux, c'est très physique, mes jambes, mon dos sont en feu. Après la rencontre, lancé à 30kts, d'un paisible poisson-lune, un animal si placide qu'il peut se laisser bouffer vivant sans broncher, je passe Leucate, la terre des marins rapides. J'en ai les larmes aux yeux, c'est fou. A 15 ans, ma rencontre ici avec Rob Douglas, le recordman de vitesse, mon idole absolue, mon mentor, a changé ma vie. Je m'étais super bien entendu avec son frère Jamie au MDV, qui, au détour d'un repas m'a immédiatement invité chez eux sur Martha's Vineyard, sorte d'île de Ré du Massachusetts, où j'allais ensuite peaufiner ma technique chaque été pendant 1 ou 2 mois ! Je leur dois 90% de ma performance ! Le soleil se couche à PLN et Aurélie & Antoine m'attendent plus haut, à Gruissan. Mais un appel de Titouan change la donne : la prévision pour le lendemain est défavorable au départ des Chalets. J'accélère et pousse donc jusqu'au cap d'Agde, qui subit un autre système météo, et sors de l'eau dans le noir complet ! Obligé d'attendre l'équipe pendant 1h tout seul, trempé, de nuit sur un rond-point !

Gruissan



Devant le château d'If

Etape 13 Cap d'Agde – Marseille
145km 3h55

Départ à l'aube dans une tram légère, en 18m², direction le pays des fous, la planète Marseille. Je connecte le mistral à Palavas, puis fais un crochet dans l'anse de Beauduc pour partager un bord avec un sacré spécimen, la légende Momo, Sylvain Maurin. Ce copain-copeau, m'a inspiré dans la maturation de ce projet avec la première de la traversée vers la Corse. Il s'est mis à l'eau alors que le spot dormait encore pour me rejoindre sur son Tiki, dont il est l'inventeur... Il tient encore bien la route l'ancien et, ça lui ressemble tellement, il peine visiblement à me laisser continuer tout seul ! Les copains sur Marseille m'appellent pour me prévenir que le mistral n'entre pas dans la rade. Il faudrait un plan B, mais je n'en ai aucun. On verra bien. Par bonheur une petite rafale de NE me permet de remonter au près saluer le Frioul et le parcours olympique, pour poser mon aile, sèche, pile sur la plage du Pôle France, qui nous réserve un super accueil.

Etape 14 Marseille – Nice
235km 6h14

L'extraction de Marseille est éprouvante. Le Sud-Est hyper léger devait être quasiment nul aux Calanques, la mer glassy… on se voyait dedans ! Mon aile tombe une fois à l'eau, je dois jiber plutôt que de virer de bord, je pompe tout ce que je peux sur mon foil pour connecter… en passant au large des Embiez jusqu'à la presqu'île de Giens. Petite moment d'émotion avec… une ambiance de folie, j'ai l'impression de franchir la ligne d'arrivée du tour de France, ça crie, ça hurle c'est mon Alpe d'Huez ! Il me reste pourtant un morceau difficile sur lequel m'accompagneront Jessie Kampman et Th… Tout… derrière les îles de Lérins, c'est la rechute. Plus un pet de ver… mais ma voile… Je m'… à un coup de fil de Titouan : un pote à relevé 7 k… la plage de Nice. Il y a de l'air après la zone de convergence.. La vision d'un spi gonflé en Est au loin, dev… tou… d'h… d'a… à C… res… giq… Le Nord de la France me semble déjà si loin !
Je ne parviens pas à réaliser que nous soyons parvenus à engloutir ces 2 397 km en seulement 15 jours... Eole et Neptune étaient bel et bien, c'est certain, des membres discrets et bienveillants de notre petite équipe. Pendant ces derniers instants de l'aventure, je vois que le contre-bord mène directement en Corse, qu'on voit très bien d'ici… Et si…?

Nico parviendra-t-il à s'extirper de la pétole?

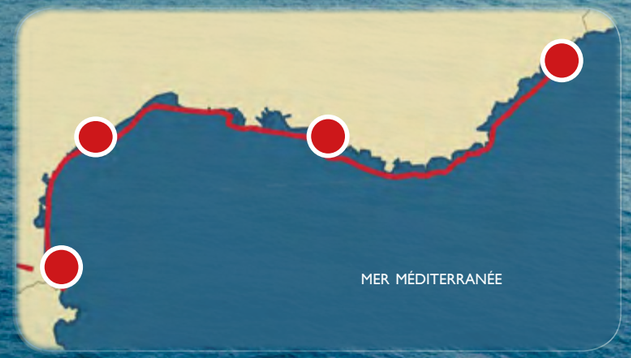
Quelle sera la réaction de Jessie?

Titou sera-t-il de bon conseil?

L'aventure survivra-t-elle à la confluence derrière les îles?

Vous le saurez en lisant GLASSY VIP

Offrez-vous ce volume à un prix libre, pour plus de contenus, mais surtout permettre à ce projet journalistique indépendant de se poursuivre durablement !
Sur ce lien



L'île Maire et le massif des calanques

Parcoursup
LES BOULOTS DE LA GLISSE
L'EVENEMENTIEL

Vous avez participé à un salon, une régate, ou une coupe du monde de kite. Cette énergie et cette proximité avec votre passion en feraient-elles votre job idéal ? Dans ce domaine, la fête c'est plutôt pour les autres que pour soi-même, alors... est-ce un bon plan de carrière ? Quelles sont les opportunités et les portes d'entrée ?

L'évènementiel nautique n'est pas une activité facile, avec la contrainte immense de l'aléa météo. Mais y accéder n'est pas non plus évident. Nous avons invité Tristan Hattu, le créateur du LORDS OF TRAM, étape incontournable de la coupe du Monde de kite Big Air, à nous décrire dans une carte blanche son travail et son parcours. Coordonné par Vincent Chanderot, Photos Antoine Piel



TRISTAN HATTU
Fondateur du *LORDS OF TRAM*

MON TAF
Mon travail, c'est de penser des «évènements d'élite», dans le sens où ce sont des formats fermés avec une tout petite sélection de riders.
Rassembler des gens compétents et de confiance, leur attribuer les rôles et surtout permettre de la flexibilité d'évolution et de création.
L'événementiel est un travail de groupe. On n'atteint pas de résultats sans l'organisateur, mais pas non plus sans les riders ou le bénévole qui tient une barrière pendant 2h. C'est un bloc uni au sein duquel tout n'est pas remplaçable, contrairement à ce qu'on essaye de nous faire croire.

MA ROUTINE
Beaucoup de temps de perdu si je puis dire, beaucoup de téléphone, de mails, de négociations qui avancent lentement. Mais ce temps donne aussi le ton sur l'implication et la passion qui porte (ou pas) l'organisateur et sa team ! L'auto-gestion c'est compliqué, être son propre boss c'est chouette, mais reste très délicat dans des sports extrêmes. On vit des choses uniques et très intenses, que les journées « classiques » ne donnent pas toujours. Il y a donc un petit côté dépressif à gérer à la redescente, quand on passe de l'un a l'autre !
La coordination, en tant que gérant, est passionnante. Parvenir à générer un engouement fort donne beaucoup de motivation pour persévérer.



LES BONS COTES
Sentir qu'on avance. Pérenniser ses events. Sentir l'envie des sponsors et partenaires qui monte avec les réussites passées. Tu as un rôle et c'est plaisant : il te fait exister et valorise ton ego -petit ou grand- Les joies sont partagés : c'est un sport collectif dans lequel tu partages les réussites.

LES MAUVAIS COTES
L'évènementiel est très prenant, surtout s'il y a le côté auto-gestion. il faut parvenir à vendre chaque année et parfois aux mêmes personnes ton sport, tes idées.
On souffre du manque de moyens dans nos sports et de devoir jouer avec la météo : Tu prépares tout pendant des semaines mais l'event n'aura peut-être pas lieu… ce n'est pas sécurisant et peut être un facteur émotionnel violent. Le stress peut déborder sur d'autres choses, comme la vie de famille. Instagram te compare sans cesses et il faut savoir s'en détacher personnellement, mais professionnellement, c'est quasi impossible aujourd'hui…



LE RIDE ET L'AMBIANCE
Le mélange du travail et de la passion fait qu'on ne perçoit parfois plus la différence : où se situe le pro, où commence la passion ? Ça peut aussi faire procrastiner : on préfère aller rider plutôt que de se coller à l'ordi, donc ta session finit par ne plus te détendre, elle amène au contraire de la peur, du stress et un manque de structuration, qui se fait de plus en plus concret quand approchent tes events.

Les bons retours, le soutien de tes idoles te donnent de la satisfaction et une reconnaissance, mais ce n'est pas une fin en soi. J'ai eu la chance d'être handballeur pro et de jouer avec les champions olympiques : tu t 'astiques pendant un an avant de réaliser finalement qu'ils sont des humains, comme toi ! La routine de côtoyer des champions s'installe, ça se banalise, comme toute chose, quand cela devient ton monde.





LES COMPETENCES LES FORMATIONS

J'ai eu de l'envie, du culot et des outils de gestion (des vrais, pas chat GPT !). Tout est faisable même sans diplôme, je pense qu'il faut surtout des idées, y croire et avancer, en acceptant de galérer ou de se planter. Je préfère travailler avec quelqu'un de « moyennement compétent » qui affiche son envie, se montre présent et insistant, plutôt qu'avec un autre qui pense n'avoir plus rien à prouver. Avancer étapes par étapes, c'est bien, mais je crois aussi qu'être ambitieux et « pousser vite », c'est indispensable aujourd'hui dans ce milieu… On devient bon avec l'expérience de terrain, Les diplômes en donnent peu. Il ne faudrait pas penser que ses études empêchent d'accéder à ses rêves. On n'apprend pas, en plomberie, qu'on peut avoir des idées, monter des boîtes ou être simplement ambitieux, pourtant tu peux devenir plombier sur une fusée ou un château, autant que de simplement aimer le métier à proximité des gens. Astronaute je n'en suis pas sûr, mais je crois fort à la possibilité de se former sur le tas. Encore faut-il qu'on nous donne notre chance d'où l'importance du culot.

MA PLACE

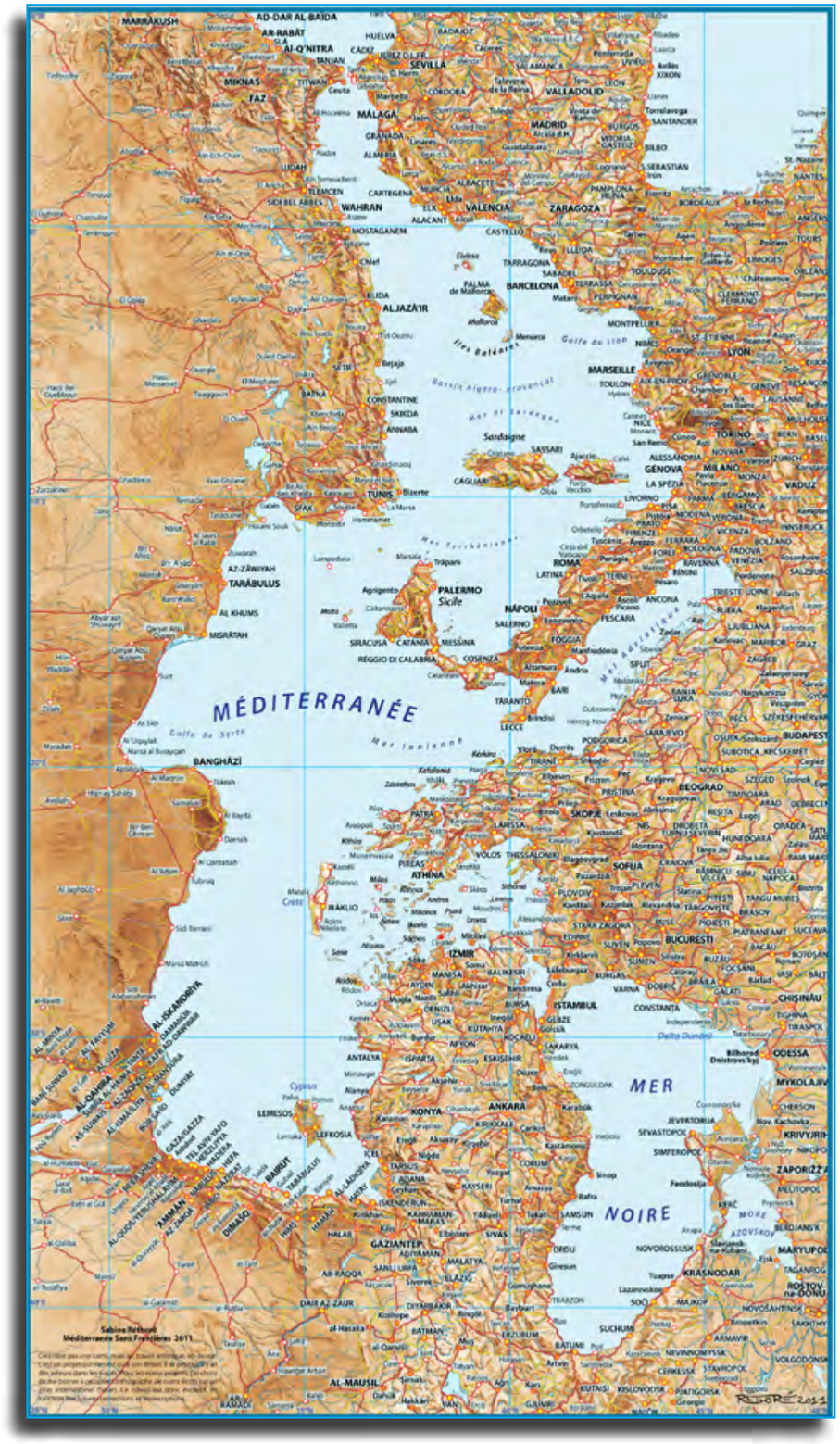
J'étais entraîneur de kite. Je suis devenu juge pour presque tous les évènements, en démarchant, relançant, acceptant les contraintes financières et techniques qui m'étaient imposées pendant 1 à 2 ans, avant de gagner en crédibilité et présence. Ensuite seulement j'ai pu négocier les termes de mon travail. C'est un état d'esprit, un apprentissage. Tu peux être un bon coach sans faire les figures de tes athlètes. Tu peux être champion du monde mais être une quiche dans pleins de choses. Inutile de se mettre des barrières, en revanche, il faudra montrer sa tronche, investir sur soi en se donnant les moyens d'accéder au niveau et au job qu'on souhaite. Il y a plusieurs chemins pour atteindre son objectif. Et cet objectif change aussi à force d'agacer.

LES BOITES

L'évènementiel de la glisse étant une niche, on n'atteindra jamais des sommets comme pour d'autres sports ne serait-ce qu'à cause des facteurs météo et de localisation qui posent des limites, donc il y a peu de boîtes spécialisées. Ce qui n'empêche bien sûr pas de pouvoir réussir.

MA REALITE

Au Lords of Tram on a un format fermé de compétition d'élite avec 24 hommes et 12 femmes pendant les deux jours que durent une coupe du monde. Quand un Défi Wind est ouvert, lui, au grand public, avec 2 700 inscriptions sur 10 jours et au moins autant de bières vendues, on ne joue pas dans la même cour, donc vivre d'un LOT à l'année, ça n'est pas possible… mais pas loin, ça viendra ! En plus d'organiser le LOT, je travaille sur les qualifiers français du King of the air.


MARRAKUSH
AD-DAR AL-BAIDA
AR-RABĀT
AL-Q'NITRA
MIKNAS
FAZ
MÁLAGA
SEVILLA
CÁDIZ
HUELVA
BADAJOZ
CÓRDOBA
GRANADA
ALMERÍA
MURCIA
ALBACETE
VALENCIA
ALICANT
CARTAGENA
WAHRAN
TLEMCEN
SIDI BEL ABBES
MOSTAGANEM
ALJAZA'IR
SETIF
BATNA
CONSTANTINE
SKIKDA
ANNABA
TUNIS
Bizerte
SFAX
GABÈS
AZ-ZĀWIYAH
TARĀBULUS
AL KHUMS
MISRĀTAH
BANGHĀZĪ
Golfe de Sirte
PALERMO
Sicilia
SIRACUSA
CATANIA
MESSINA
RÉGGIO DI CALABRIA
COSENZA
TARANTO
BARI
NÁPOLI
SALERNO
FOGGIA
ROMA
LATINA
PESCARA
ANCONA
PISA
LIVORNO
FIRENZE
GENOVA
MILANO
TORINO
MARSEILLE
TOULON
NICE
BARCELONA
TARRAGONA
PALMA de Mallorca
Mallorca
Menorca
Ibiza
Formentera
Îles Baléares
Golfe du Lion
Bassin Algéro-provençal
Sardaigne
CAGLIARI
SASSARI
MONTPELLIER
NÎMES
PERPIGNAN
TOULOUSE
BILBAO
SAN SEBASTIAN
VALLADOLID
MADRID
ZARAGOZA
PAMPLONA
BORDEAUX
LYON
GRENOBLE
GENÈVE
LAUSANNE
MÉDITERRANÉE
Mer Ionienne
Mer Tyrrhénienne
Mer Adriatique
Mer de Sardaigne
Mer Ligure
Mer Baléares
Mer Noire
Mer d'Azov
Golfe de Gabès
Golfe de Hammamet
Golfe de Tunis
Golfe de Syrte
Golfe de Tarente
Golfe de Gênes
Golfe de Venise
Golfe de Trieste
Golfe de Kvarner
Golfe de Corinthe
Golfe de Patras
Golfe de Salonique
Golfe de Kavala
Golfe de Saros
Golfe de Gökova
Golfe de Fethiye
Golfe d'Antalya
Golfe d'Alexandrette
Golfe d'Iskenderun
Golfe de Mersin
Golfe de Candie
Golfe de Kissamos
Golfe de Messara
Golfe de Mirabello
Golfe de Sitia
Golfe de Kalloni
Golfe de Mudros
Golfe de Saros
Golfe de Xeros
Golfe de Volos
Golfe de Pagasitikos
Golfe de Thermaïkos
Golfe de Strymonikos
Golfe de Kavala
Golfe de Nestos
Golfe de Xanthi
Golfe de Makri
Golfe de Kos
Golfe de Rhodes
Golfe de Finike
Golfe de Kyrenia
Golfe de Larnaca
Golfe de Limassol
Golfe de Paphos
Golfe de Latakia
Golfe de Tripoli
Golfe de Beyrouth
Golfe de Haifa
Golfe d'Akaba
Golfe de Suez
Golfe de Tadjoura
Golfe de Zeila
Golfe de Bomba
Golfe de Sollum
Golfe de Bardia
Golfe de Tobrouk
Golfe de Bomba
Golfe de Syrte
Golfe de Gabès
Golfe de Hammamet
Golfe de Tunis
Golfe de Bizerte
Golfe de Skikda
Golfe de Bougie
Golfe de Bejaia
Golfe de Mostaganem
Golfe d'Oran
Golfe de Tlemcen
Golfe de Nador
Golfe de Tétouan
Golfe de Tanger
Golfe de Cadix
Golfe de Huelva
Golfe de Cadix
Golfe de Valence
Golfe de Roses
Golfe de Marseille