



FRIBA

MANUEL 06

Le kitesurf comporte certains risques et peut causer des accidents graves.
Lisez attentivement ce manuel avant d'utiliser cette aile.

SOMMAIRE

FOCUS	P 2
REGLES DE SECURITE	P 3
PLAGE D'UTILISATION	P 6
CONNECTER L'AILE ET LA BARRE	P 7
DECOLLER	P 9
REGLER VOTRE AILE	P 10
UTILISATION DE L'INTEGRAL	P 12
UTILISATION DE LA LIFE LINE	P 13
REDECOLLER	P 14
REPARER	P 15
LEXIQUE	P 16
ENTRETIEN	P 17
PROBLEMES ET SOLUTIONS	P 18
GARANTIE	P 19

FOCUS

Voici une description de votre matériel pour vous familiariser avec les principaux termes techniques utilisés dans ce manuel.

Votre aile

1. Le bord d'attaque
2. Les lattes ou boudins latéraux
3. Les oreilles
4. Le bord de fuite ou chute
5. Les connecteurs avants
6. Les connecteurs arrières

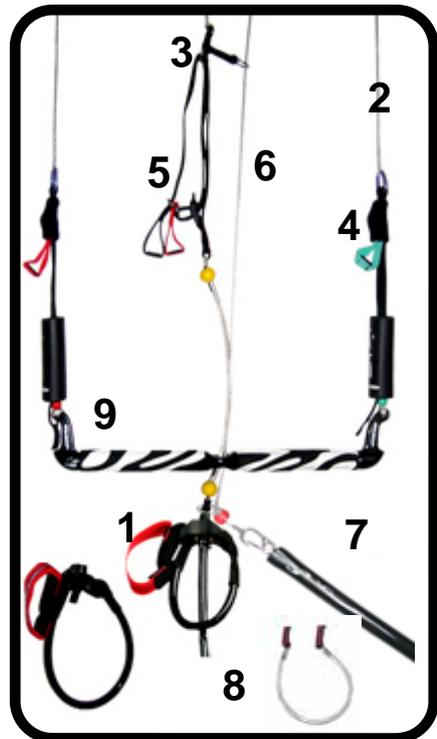


Votre barre

Nous avons apporté une attention particulière pour que le système soit entièrement personnalisable : le largueur de petit bout peut être placé à droite ou à gauche. Nous fournissons également deux longueurs de petit bout : un standard et un grand pour la navigation déhookée.

1. Petit bout de bordé-choqué largable disponible en 2 tailles
2. Prélignes arrières
3. Prélignes avants
4. Sangle de réglage des lignes arrières
5. Sangle de gestion de la puissance
6. Life line
7. Leash d'aile
8. Mini bout de harnais

Attention: pour chaque taille d'aile vous devez utiliser la barre correspondante. Vous ne pouvez pas utiliser la même barre pour deux tailles d'ailes différentes.



Les accessoires

1. La pompe haut débit
2. Le sac extensible
3. Le kit de réparation
Rustines autocollantes pour les chambres à air des boudins.



SECURITE

Avant d'utiliser votre aile, lisez attentivement ce manuel.

L'utilisation d'une aile de kitesurf comporte certains risques et peut causer des accidents graves. C'est pourquoi il est vivement conseillé de suivre une formation préalable dans une école spécialisée avant toute première utilisation d'une aile de kitesurf. Pour trouver l'école la plus proche de chez vous rendez-vous sur le site www.f-onekites.com à la rubrique dealer/schools. Avant toute pratique vérifiez que vous disposez d'une assurance couvrant votre responsabilité civile pour la pratique des glisses aérotractées, et de garanties suffisantes pour les risques d'accident corporel personnel (sans tiers responsable). La licence FFVL comprend une assurance, renseignez-vous sur www.ffvl.fr.

Voici quelques règles de sécurité à connaître et à respecter:

L'équipement (casque, gilet, ...etc) contribue à votre sécurité mais la meilleure sécurité reste la prudence et l'attention. Rappelez-vous que personne ne peut contrôler son kite à 100%.

Apprenez à regarder autour de vous, déceler les kitesurfeurs en difficulté et apprenez à choisir le bon lieu de pratique.

Règle n°1: Votre sécurité

- Ne vous attachez jamais de manière permanente à votre aile sans système de largage, vous devez toujours être en mesure de pouvoir larguer votre aile rapidement en cas de problème (emmêlement de deux kites, vent trop puissant, blessures ...). Pour cela vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos largueurs et rincez-les régulièrement. Toutes les barres F.ONE sont équipées d'un système de sécurité qui vous permet d'annuler totalement la puissance de votre aile et d'un largueur pour vous désolidariser de l'aile.
- N'attrapez jamais une aile par une de ses lignes, sous tension les lignes peuvent se transformer en véritables lames coupantes.
- Cette aile n'est pas un engin volant (parapente) ou flottant (embarcation) et ne peut être utilisée comme telle.
- Ne partez jamais naviguer seul. Il est conseillé de pratiquer en présence d'une personne qui pourra en cas d'incident prévenir des secours.

Règles n°2: Équipez-vous

Le casque

Le casque est conseillé pour vous protéger du retour de votre planche lors de chutes mais il vous sauvera également dans d'autres conditions inattendues et plus particulièrement au sol lors de décollage ou d'atterrissage qui finissent mal.

La combinaison

Choisissez une combinaison intégrale (eau<19°) ou un shorty (eau>19°) selon la température de l'eau. Sachez que le froid consomme beaucoup de votre énergie.

Le gilet

Le gilet peut vous faciliter le waterstart et le redécollage de l'aile. Vous serez également content de le porter dans vos premiers sauts pour amortir vos mauvaises chutes. C'est aussi un véritable compagnon de galère lorsqu'il faut rentrer à la nage.

Le harnais

Votre harnais doit être solide, c'est lui qui vous relie à l'aile, et confortable. Harnais culotte ou ceinture il n'y a pas vraiment de règle. Le harnais culotte est recommandé pour les débutants: le débutant passe plus de temps l'aile au zénith et dans cette position le harnais culotte remonte moins que la harnais ceinture. Quelques accessoires utiles sur votre harnais : une poignée arrière pour vous retenir en cas de rafale mal contrôlée, un coupe ligne, et une boucle pour attacher votre leash de planche ou d'aile.

SECURITE

Règles n° 3: Choisissez votre lieu de pratique

Choisissez votre spot en fonction de votre niveau:

Le choix du spot est primordial pour un apprentissage en sécurité. Le bon spot n'est pas forcément le spot où il y a le plus d'ailes. Si vous débutez ou si vous ne maîtrisez pas encore totalement votre aile, le bon spot est justement celui où il y a le moins d'ailes. Le choix du plan d'eau et de la force du vent varient aussi, les kitesurfeurs de bon niveau recherchent des vagues et du vent plus fort alors qu'il est préférable pour des kitesurfeurs débutants de choisir un plan d'eau plat et du vent léger. Lorsque vous débutez il est également plus facile de choisir une zone où vous avez pieds le plus loin possible.

Choisissez une zone dégagée de tout obstacle:

Vérifiez bien que votre espace sur les cotés et sous votre vent soit dégagé: ni bâtiment, ni arbre, ni voiture, ni barrière, ni jetée ou digue. Vous ne devez en aucun cas naviguer dans une zone à proximité de lignes à haute tension, d'aéroports ou encore de zones portuaires.

L'orientation du vent

Ne naviguez jamais par vent off-shore. Vous n'êtes jamais à l'abri du vent qui tombe ou d'un fil qui casse. Par vent offshore il est plus difficile de rentrer à la nage, le vent et le courant vous poussant vers le large.

Il est aussi déconseillé de naviguer par vent on-shore tout particulièrement pour les débutants, le vent vous poussant directement sur la plage. Cela va rendre votre apprentissage plus difficile : vous ne pouvez pas faire de longs bords si vous ne capez pas et vous arriverez très vite sur le sable. Cela sera aussi plus risqué, à la moindre rafale ou erreur vous vous retrouverez embarqué sur le sable, idem pour votre aile qui risque de tomber violemment sur le sable. Il faut donc **naviguer par vent side ou side-on**, vous pourrez ainsi à loisir descendre le vent tout en étant sûr de pouvoir rentrer à terre facilement au moindre problème.

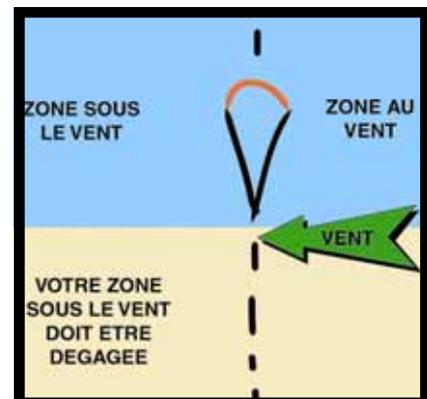
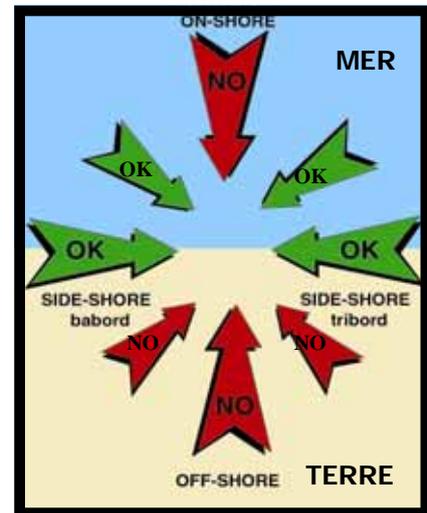
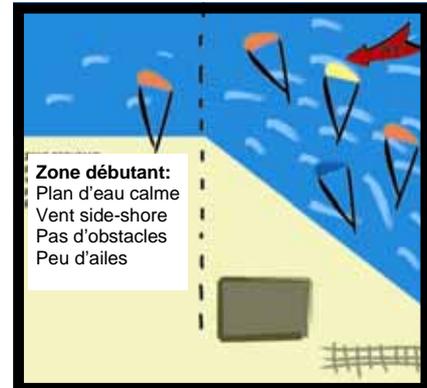
La zone sous le vent

Soyez prévoyant et vérifiez que vous n'avez pas d'obstacle sous votre vent. Vous devez toujours prévoir une marge d'erreur. Ayez toujours à l'esprit que vous risquez de descendre le vent, que vous débutez ou pas. Vous n'êtes pas à l'abri de casser un fil, de perdre votre planche, de casser votre harnais, donc la plage sous votre vent doit être accessible. Prévoyez de devoir rentrer à pied le long de la plage (vérifiez qu'il n'y ait pas de falaise, rocher, barrière, bâtiment, digue sous le vent qui vous gêneraient).

Si vous débutez ou si vous ne contrôlez pas encore bien votre aile, faites attention également à bien vous placer sur le spot: si il y a assez d'espace, mieux vaut vous placer sous le vent des autres pratiquants pour éviter d'avoir à les croiser. Ce sera moins dangereux pour vous et pour eux; cela vous permettra de vous concentrer plus sur votre aile et moins sur celle des autres.

Respectez les zones de navigation

Le kitesurf se pratique au delà de la bande des 300 mètres et jusqu'à un mille d'un rivage accessible. Le kitesurf doit être pratiqué à l'intérieur de la zone des 300 mètres avec précaution et en tout cas à une vitesse inférieure à 5 noeuds sauf dérogation accordée par la Préfecture Maritime. La pratique du kitesurf est interdite dans les zones de baignade et plus généralement dans toute zone réservée à une autre activité. Renseignez vous auprès du club gestionnaire du site ou des pratiquants locaux des règles locales spécifiques.



SECURITE

Règle n°4: Vérifiez les conditions météorologiques

Informez-vous sur la météo avant d'aller naviguer (téléphone, web, capitainerie).

Quelle force de vent est annoncée et quelle direction ? Vous devez savoir comment la force et la direction du vent vont évoluer au cours de la journée.

Vous ne devez pas naviguer par temps orageux, l'aile attire la foudre.

Renseignez-vous également sur les horaires des marées et les zones de courants forts.

Règle n°5: Respectez et aidez les autres

Rangez votre matériel

Attention de ne pas dérouler vos lignes par dessus les lignes d'autres pratiquants. Idem lorsque vous posez votre aile faites attention de ne pas poser par dessus les lignes d'un autre pratiquant. Cela peut présenter un danger s'il redécollé son aile sans voir vos fils.

Si vous laissez votre kite au sol pour vous reposer ou attendre le vent pensez à enrouler vos lignes sur votre barre pour dégager le spot. Désolidarisez les lignes de l'aile si vous la laissez au sol sans surveillance.

Évitez l'aile au zénith

Évitez au maximum de rester en attente l'aile au zénith lorsque vous êtes à terre, mieux vaut poser votre aile pour vous reposer. Cela présente un danger pour vous et pour les autres: vous n'êtes pas à l'abri d'une dévente ou d'une rafale, et vous risquez de vous faire emporter; à terre les chutes sont beaucoup plus violentes.

Lorsque vous restez l'aile au zénith sur la plage vous gênez également le décollage et l'atterrissage des ailes des autres pratiquants.

Aidez les autres

Soyez toujours attentifs aux autres pratiquants, n'hésitez pas à proposer votre aide pour décoller ou poser les ailes ou encore allez aider un kitesurfeur en difficulté.

Respectez les priorités sur l'eau

Lorsque deux kitesurfeurs se doublent, le kitesurfeur au vent (celui qui est le plus proche de l'origine du vent) doit remonter son aile. Le kitesurfeur sous le vent doit baisser son aile pour éviter le croisement des lignes.

Lorsque deux kitesurfeurs se croisent, le kitesurfeur qui navigue avec le vent venant de tribord (main droite devant) par rapport à sa route est prioritaire face à un kitesurfeur dont le vent vient de bâbord (main gauche devant). Le kitesurfeur tribord doit garder tant que possible sa route et le kitesurfeur bâbord doit tout faire pour ne pas entraver cette route. Il doit baisser son aile si le kitesurfeur tribord passe à son vent et il doit la lever si le kitesurfeur tribord passe sous son vent.

Avant tout saut ou tout changement de direction , vérifiez l'espace disponible et que vous n'allez gêner personne.

Respectez le public

Mettez en garde les spectateurs de la puissance de l'aile et du danger potentiel à rester sous le vent des pratiquants.

Ne confiez pas votre matériel à une personne qui n'a jamais pratiqué.

Règle n°6: Apprenez à utiliser vos systèmes de sécurité

N'utilisez pas votre kite sans système de sécurité qui vous permette d'annuler totalement la puissance de votre aile, ni sans leash de sécurité qui vous relie à votre aile lorsque vous avez annulé sa puissance, ce leash doit être lui aussi largable en cas de danger. Vérifiez régulièrement l'état d'usure des systèmes de sécurité.

N'attendez pas d'avoir un problème pour apprendre à utiliser vos systèmes de sécurité.

Choisissez un endroit bien dégagé pour vous entraîner au largage de l'aile.

Lisez attentivement cette notice d'utilisation.

PLAGE D'UTILISATION

La plage d'utilisation et la taille sont inscrites sur votre aile et sur votre sac d'aile. Les plages d'utilisation sont exprimées en nœuds et les tailles en m2 réel.

Les plages d'utilisation sont données à titre indicatif pour un rider de 75 kilos. La plage d'utilisation varie en fonction de chaque pratiquant. Elle dépend:

Plage d'utilisation en nœuds	6	7	8	9	11	13	15
TRIBAL	30 et +	25—40	20—38	16—32	12—25	10—21	8—18

- De votre niveau : utiliser votre aile dans sa plage d'utilisation basse si vous débutez ou si vous l'utilisez pour la première fois.
- De votre gabarit : plus vous êtes lourd plus vous utiliserez votre aile dans sa plage d'utilisation haute.
- Du volume de votre planche : plus votre planche a du volume plus vous pourrez utiliser votre aile dans sa plage d'utilisation basse.

Vous devez choisir votre aile également en fonction: de la situation aérologique (qualité de l'écoulement de l'air), de la situation météorologique (orientation et force du vent, évolution), du plan d'eau utilisé et de la sécurité disponible sur le plan d'eau.

Lorsque vous arrivez sur le spot, mesurez le vent. Prenez votre temps et analysez bien les conditions; pour ne pas se tromper, une minute ne suffit pas, vous devez vérifier que le vent est régulier et qu'il n'y a pas de rafale. Regardez les kites à l'eau et leur taille pour vous faire une idée, attention aux gabarits et aux planches des pratiquants. Si vous hésitez entre deux tailles d'ailes, prenez toujours la taille inférieure, vous vous amuserez plus et plus sûrement sous-toilé que sur-toilé.

Si vous ne pouvez pas reculer tout seul, posez immédiatement votre aile, c'est que vous êtes sur-toilé.

Bft	Km/h	noeuds	Description
0	<1	<1	Calme, la fumée s'élève verticalement.
1	1-5	1-3	Soupçon de vent.
2	6-11	4-6	Brise légère.
3	12-19	7-10	Les drapeaux flottent, idéal pour débiter.
4	20-28	11-16	Brise modérée et premiers « moutons » idéal pour tracer vos premiers bords.
5	29-38	17-21	Les arbres bougent, idéal pour tenter vos premiers high jumps.
6	39-49	22-27	Le sable vole sur la plage.
7	50-61	28-33	Avis de grand frais, réservés aux experts, regardez le spectacle.
8	62-74	34-40	Marche difficile face au vent.
9	75-88	41-47	Fort coup de vent.
10+	>89	>48	Restez chez vous!

Ce tableau n'est donné qu'à titre indicatif. Vous devez vous méfier des vents irréguliers et attention également certains vents à même force sont plus portants que d'autres, renseignez vous auprès des locaux.

CONNECTER L'AILE ET LA BARRE

Gonfler votre aile

Dépliez votre aile en vous plaçant dos au vent et posez-la sur le sable, lattes tournées vers le ciel. Placez du sable sur l'oreille au vent pour la maintenir. Vérifiez que vous n'avez pas de sable coincé dans l'embout de votre pompe afin d'éviter d'insérer du sable dans vos chambres à air. Pour cela donnez un coup à vide avant de gonfler votre aile.

Gonflez les lattes petit à petit pour bien les positionner. Vérifiez que la chambre à air est bien positionnée dans les quatre coins de la latte. Mettez suffisamment de pression dans les lattes, il ne doit pas y avoir de plis et les lattes doivent être fermes au toucher. Les lattes centrales sont équipées de billes stop et les petites lattes ont des clapets stop, donc vous n'avez pas besoin de pincer la valve. Attention, n'essayez pas de rentrer la valve comme vous le feriez pour un jouet gonflable.

Finissez par le bord d'attaque. Retirez le sable sur l'oreille et maintenez votre aile au niveau de la valve du bord d'attaque en vous plaçant dos au vent. Attachez le leash de votre pompe au connecteur qui se trouve au niveau des valves à l'aide d'une tête d'alouette. Vérifiez bien que votre valve de dégonflage (la plus grosse des valves) soit correctement enfoncée et qu'elle soit maintenue par son scratch. Gonflez votre aile avec un maximum de pression, pincez la valve pour empêcher l'air de sortir et refermez vite le bouchon.

Posez l'aile sur son bord d'attaque, face au vent, et sécurisez-la en posant du sable sur le spi, près du bord d'attaque, de chaque côté de la latte centrale (1).



Connecter vos lignes à l'aile



Déroutez vos lignes sous le vent de votre aile (marchez dos au vent) et posez votre barre à l'envers (sangle verte à gauche).



Démêlez vos lignes en marchant vers l'aile. Vérifiez que le bridage de l'aile est clair.



Connectez les lignes avant aux connecteurs avant gris de l'aile. Faites une tête d'alouette avec les connecteurs de l'aile.



Connectez vos lignes arrière verte et rouge aux connecteurs arrière de l'aile, bout rouge sur le connecteur à boule rouge et bout vert sur le connecteur à boule verte.

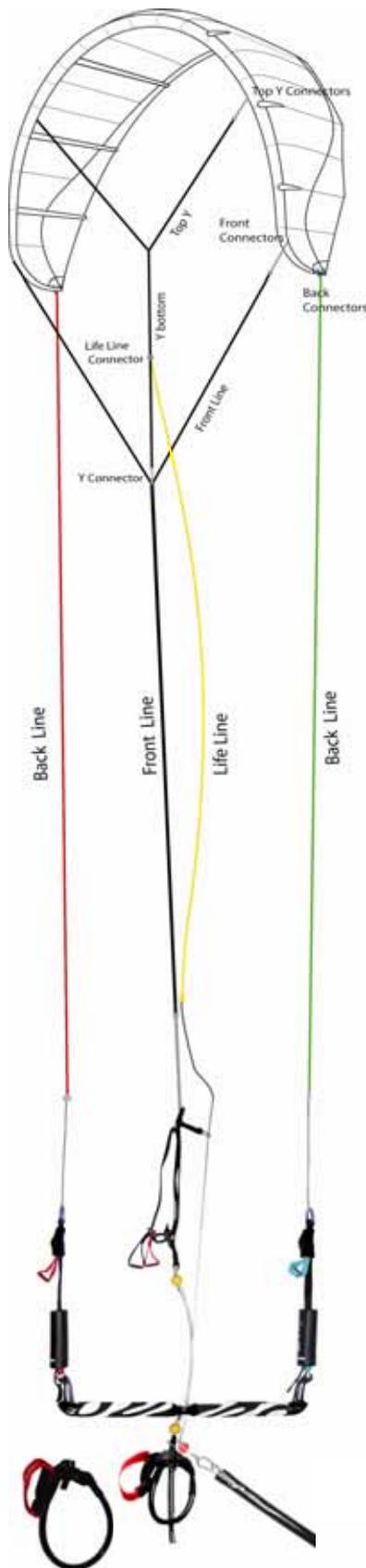


Vos lignes arrière et vos lignes avant ne doivent pas se croiser. Connectez le bridage de l'aile au connecteur des avant.



Démêlez la Life line en la faisant passer sous les avant. Connectez la Life line au bridage.

CONNECTER L'AILE ET LA BARRE



Le leash d'aile

Ne décollez jamais votre aile sans être y relié par le leash.

Que vous soyez au petit bout ou au grand bout vous devez connecter votre leash d'aile à la boucle sous la boule rouge. Reliez l'autre partie de votre leash à votre harnais à l'endroit prévu à cet effet, généralement un anneau placé à droite ou à gauche.

Votre leash est largable, il suffit de tirer sur la poignée rouge, vous permettant ainsi de vous désolidariser de votre aile en cas de danger extrême. Attention l'aile ainsi larguée, la barre et les lignes peuvent heurter gravement les personnes situées sous votre vent.



Petit bout

La barre est livrée d'origine avec le petit bout. Si vous ne souhaitez pas naviguer déhooké conservez ce petit bout. Rentrez la languette dans votre boucle de harnais lorsque vous naviguez pour empêcher votre bout de se déhooker.

Attention si vous utilisez un largueur Wichard, le largueur F.one ne pourra pas fonctionner.



Mini bout

Le mini bout de harnais permet de s'accrocher et se décrocher facilement au crochet de l'UPS.



Naviguer déhooké

Changez le petit bout du bordé-choqué par le modèle plus grand et dévissez la languette. Avant de décoller attachez votre leash à votre Life Line. Si vous lâchez la barre dans une figure déhookée, la barre montera le long de la Life Line et votre aile se posera sur le dos sans puissance. Tirez sur la Life Line pour récupérer votre barre.

Attention vous ne devez pas ajouter de languette à votre boucle de harnais avec le grand bout. Si vous larguez votre bout la sangle de largage rouge risque de se coincer dans votre boucle de harnais à cause de votre languette.



DECOLLER

Avant de décoller

Vérifiez que vous n'avez pas de ligne par dessus les vôtres.

Vérifiez que vous n'avez pas de nœud dans vos lignes, méfiez-vous en effet car le vent en quelques secondes peut vous faire des pelotes de nœuds.

Vérifiez bien que vous n'avez aucun twist dans vos lignes avants et votre life line.

Vérifiez l'état d'usure de vos connecteurs côté aile et côté barre.

Vérifiez votre largueur de sécurité (poignée rouge) sur votre petit bout.

Pensez à le positionner à droite ou à gauche selon que vous êtes gaucher ou droitier.

Vérifiez que votre zone de décollage sur les côtés et sous votre vent est toujours dégagée.

Vérifiez que vous êtes bien relié à votre leash d'aile.

Si vous craignez d'être trop toilé, demandez à un pratiquant de vous tenir en se plaçant derrière vous.

Décoller votre aile avec une assistance

Vous devez décoller votre aile en bord de fenêtre, c'est à dire que le vent doit venir de côté par rapport à vous, déplacez-vous de manière à sentir la puissance dans votre aile. Vos fils doivent être perpendiculaires à la direction du vent.

Précisez bien à l'assistant de lâcher l'aile uniquement lorsque vous lui aurez fait signe (par exemple main levée). Votre partenaire doit tenir l'aile par le milieu du bord d'attaque (au niveau des valves). Il ne doit surtout pas lancer l'aile (comme si il voulait lui donner de la vitesse pour s'envoler) mais tout simplement la lâcher. Pour votre sécurité et celle des autres, choisissez une personne compétente pour vous aider à décoller votre aile.

Prenez **toujours** le temps de vérifier que vos lignes ne soient pas croisées et que la cinquième ligne soit claire. Même si vous êtes sûr d'avoir bien monté vos lignes cette vérification est nécessaire ! Une fois l'aile lâchée il sera trop tard, dans ce cas l'aile devient incontrôlable et c'est l'accident assuré à 100%.

La phase de décollage doit se faire lentement, montez votre aile au zénith tout doucement pour ne pas vous faire emporter.

Nous déconseillons le décollage sans assistance. Il est beaucoup plus risqué. L'aile peut s'envoler pendant que vous marchez vers votre barre. Vous ne pourrez pas vérifier que vos lignes ne sont pas emmêlées. C'est pourquoi ce mode de décollage n'est pas expliqué dans ce manuel.

Atterrir votre aile avec une assistance

Lorsque vous revenez à terre, choisissez une zone dégagée pour faire atterrir votre aile. L'aile se pose comme au décollage en bord de fenêtre. Demandez à un pratiquant d'attraper votre aile par le milieu du bord d'attaque et surtout pas par l'oreille. Pour votre sécurité et celle des autres, choisissez une personne compétente pour vous aider à faire atterrir votre aile.

Atterrir votre aile tout seul avec la Life Line

Si vous voulez poser l'aile tout seul il suffit de faire un largage et l'aile viendra se poser sans traction sur la plage sous votre vent. Attention de prévoir suffisamment de place ! Une fois l'aile posée sur le dos au sol elle ne tracte plus. Pour aller chercher votre aile il ne faut surtout pas marcher vers elle en tenant la cinquième ligne sinon elle risque de redécoller en vol inversé. Il faut attacher la Life Line à un objet solidement fixé puis aller chercher votre aile. Ne laissez pas votre aile dans cette position trop longtemps, le bord d'attaque de votre aile, frottant sur le sol, risquerait de s'abîmer !



REGLER VOTRE AILE

Le principe du réglage de la gestion de la puissance:

En théorie, pour gérer la puissance de votre aile il faut jouer sur la longueur de vos avants et de vos arrières:

- si vous raccourcissez la longueur de vos avants vous allez diminuer la puissance de votre aile
- si vous raccourcissez la longueur de vos arrières vous allez augmenter la puissance de votre aile.

Mais attention ces réglages ont des limites car en jouant sur la longueur de vos avants et de vos arrières vous jouez également sur la maniabilité de l'aile. Si vous raccourcissez trop vos avants l'aile sera moins contrôlable et si vous les allongez trop l'aile sera sur-bordée et partira en marche arrière.

En pratique, pour diminuer la puissance de votre aile (choquer) vous avez 3 solutions:

- en navigation: pousser votre barre
- tirer sur la sangle noire de diminution de la puissance.
- a terre, descendre d'un nœud vos lignes avants.

Et au contraire pour augmenter la puissance de votre aile (border) vous pouvez:

- en navigation, tirez la barre vers vous.
- tirer sur la sangle rouge d'augmentation de la puissance.
- a terre, remonter d'un nœud vos lignes avants.

A terre, avant la navigation, utiliser les nœuds de réglages des lignes avants:

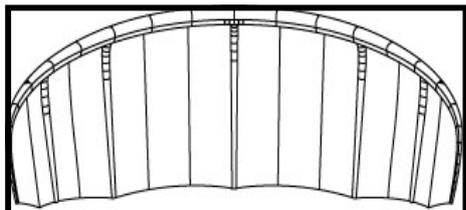
Pour trouver le bon réglage, descendez ou montez d'un nœud vos lignes avants.



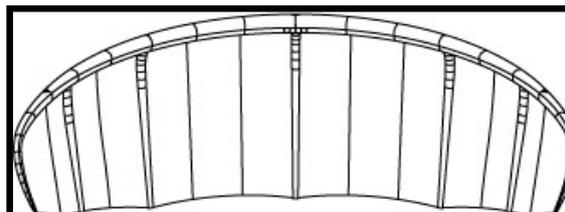
REGLER VOTRE AILE

Vérifiez que votre aile est bien réglée : aile au zénith accrochez-vous aux deux bouts, l'aile doit être légèrement ouverte (voir photos).

Ces réglages à terre doivent être faits avec votre sangle de gestion de la puissance complètement relâchée; tirez complètement sur la sangle rouge power + pour relâcher votre sangle. En effet par sécurité il est important de conserver le débattement de cette sangle de gestion de la puissance pour pouvoir diminuer la puissance de l'aile en navigation si le vent monte.



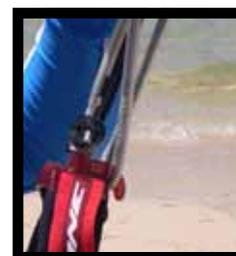
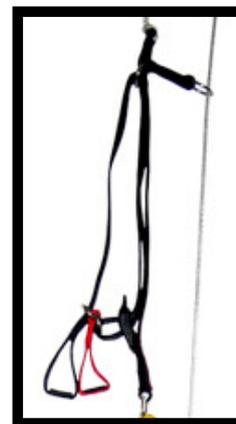
Votre aile est bien réglée.



**Votre aile est trop ouverte,
descendez vos avants d'un nœud.**

En navigation, utiliser le bordé-choqué et la sangle de gestion de puissance:

- N'hésitez pas à utiliser fréquemment votre sangle en navigation en complément du bordé-choqué. Vous devez pouvoir conserver votre barre à mi-distance du bordé-choqué.
 - Vous ne devez pas naviguer avec la barre en position haute, bras tendus, buste en avant. Dans les risées vous n'aurez plus de marge pour choquer. Dans ce cas là tirez sur la sangle noire, power –.
 - Attention la sangle de gestion de la puissance peut ne pas suffire, n'hésitez pas alors à poser votre aile et à utiliser les nœuds de réglage sur votre pré-ligne des avants.
-
- Dans le vent très léger il est plus efficace de se mettre au mini bout. Ainsi vous n'utilisez pas le bordé-choqué et vous exploitez le déplacement de l'aile de haut en bas pour créer de la puissance.



UTILISATION DE L'INTEGRAL

Le choqué Integral vous permet de diminuer la puissance de l'aile sans déclencher de système de sécurité et de rédecoller facilement.



Testez le choqué Intégral. Mettez vous dans un endroit dégagé.



Lâchez la barre .



L'aile va perdre sa puissance et descendre doucement vers le sol .



L'aile se pose sur son oreille. Elle vous attend sur son oreille sans puissance .



Lorsque vous êtes prêt pour rédecoller il suffit d'attraper la barre.

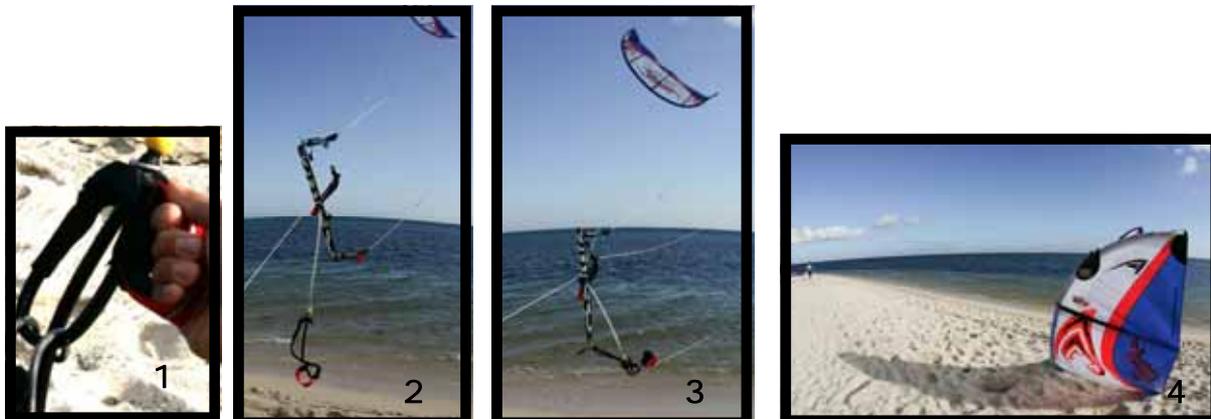


Faites remonter l'aile au zénith doucement tout en choquant.

UTILISATION DE LA LIFE LINE

Déclancher la Life Line:

Pour supprimer totalement la puissance de l'aile et la faire se poser sur le dos sous votre vent sans aucune puissance:



Lâchez la barre. Tirez sur la poignée rouge de votre petit bout.

Relâchez la poignée. La barre va coulisser le long de la Life Line.

L'aile va se mettre en vol inversé.

et se poser à l'envers sur son extradados.

Reconnecter la Life Line:



Tirez votre Life Line vers vous, jusqu'à attraper la barre.



Maintenez la Life Line avec votre main gauche pour que l'aile ne reprenne pas sa puissance. Attention vous devez pouvoir la relâcher à tout moment.



Reconnectez votre largueur de petit bout .



Raccrochez votre bout à votre harnais. Relâchez tout doucement votre Life Line. Vous êtes prêts à re-décoller.

REDECOLLER

Redécoller son aile



Si votre aile tombe sur le bord d'attaque vous devez la faire se retourner.



Pour cela tirez sur votre Life Line pour faire basculer l'aile en arrière. Une fois que l'aile a basculé, relâchez la Life Line.



Vérifiez bien de tenir votre barre à l'endroit. Tirez d'un côté de la barre pour tendre une ligne arrière et faire ainsi glisser votre aile sur l'oreille. Si nécessaire vous pouvez tirer 1m la ligne arrière avec la main.



Conservez toujours la tension dans cette ligne. Attention si vous tirez trop l'aile va se remettre sur le bord d'attaque, relâchez la tension dans les lignes et laissez votre aile continuer à avancer en bord de fenêtre. Vous pouvez nager du côté opposé à l'aile pour accélérer le redécollage.



Une fois que votre aile arrive en bord de fenêtre vous pouvez alors la faire décoller. Vérifiez bien que votre petit bout ne s'est pas détaché, sinon lors du redécollage vous risqueriez de vous faire emporter.



N'attendez pas d'avoir fait tomber votre aile pour apprendre à la redécoller. Entraînez-vous au bord de l'eau dans un endroit dégagé.

REPARER

Réparer les chambres à air

Mettez-vous à l'abri du vent et sur une surface propre. Vous avez besoin d'une ligne de vol, du kit de réparation fourni et d'un marqueur.

Votre boudin à réparer doit être complètement dégonflé. Retirez le bouchon de la valve et mettez-le de côté. Attachez le bout de la ligne autour de la valve. Ne l'attachez surtout pas dans le trou de la valve, vous pourriez la déchirer. Enfoncez délicatement la valve à l'intérieur de la latte. Décrochez le velcro à l'extrémité de la latte et sortez la chambre à air par cette extrémité en tirant dessus. Assurez-vous que la ligne passe bien dans la latte. Elle vous permettra de remettre la chambre à air en place après l'avoir réparée. Défaites la ligne de la valve et laissez-la dépasser à l'extérieur de la latte.

Gonflez votre latte et mettez son bouchon. Si vous ne trouvez pas le trou au son ou au toucher, plongez la latte dans une bassine d'eau. Vous pourrez ainsi localiser la fuite grâce aux bulles d'air. Si le trou n'apparaît toujours pas, pressez sur la latte pour augmenter la pression. Séchez la partie trouée et entourez le trou au marqueur. Séchez le reste de la chambre à air (à la serviette, pas de sèche cheveux !) puis dégonflez-là. Recouvrez le trou d'une rustine, frottez pour éviter les bulles d'air. Pressez la rustine une minute.

Renouez la ligne autour de la valve de la chambre à air. Rentez la chambre à air dans l'extrémité de la latte puis tirez sur votre ligne de l'autre côté jusqu'à pouvoir attraper la valve. Repositionnez-la correctement et remettez le bouchon. Détachez la ligne. Repositionnez le velcro à l'extrémité de la latte.

Gonflez partiellement la latte pour voir si la chambre à air n'est pas vrillée et si elle est bien positionnée dans les quatre coins de la latte.

Le bord d'attaque

Utilisez la même technique pour réparer le bord d'attaque. A noter cependant quelques différences:

Vous devez attacher des lignes de vol à chaque extrémité de la chambre à air du bord d'attaque.

Sortez la chambre à air au niveau de l'ouverture située au centre du bord d'attaque .

Réparez le trou exactement de la même façon que pour une latte. En replaçant la chambre à air, soyez extrêmement vigilants de ne pas la vriller, ce qui risquerait de la percer à nouveau au premier gonflage. Il est recommandé de mettre du talc sur la chambre à air avant de la remettre dans le bord d'attaque.

Réparer le spi

Pour réparer le spi de votre aile, utilisez du spi autocollant. Vous pouvez en trouver dans votre magasin de kitesurf et de traction ou dans les voileries.

Avant d'effectuer votre réparation, votre aile doit être rincée et sèche ! Mettez-vous dans un lieu à l'abri sur une surface dure, plane et propre : table ou sol.

Coupez deux morceaux de spi autocollant légèrement plus grands que la taille de votre déchirure. Arrondissez les bords de vos morceaux de spi pour une meilleure tenue. Collez l'un des morceaux de spi d'un côté de la déchirure en frottant délicatement pour le faire adhérer. Collez l'autre morceau de l'autre côté.

Si la déchirure est trop importante (supérieure à 10 cm) prenez contact avec votre revendeur qui vous donnera l'adresse d'un atelier de réparation.

LEXIQUE

Border: vous bordez votre aile lorsque vous tirez sur votre barre.

Choquer: vous choquez votre aile lorsque vous poussez sur votre barre.

Choqué/bordé: nom donné au système permettant de gérer la puissance de l'aile (montée en 4 lignes) en tirant la barre vers soi ou en la poussant.

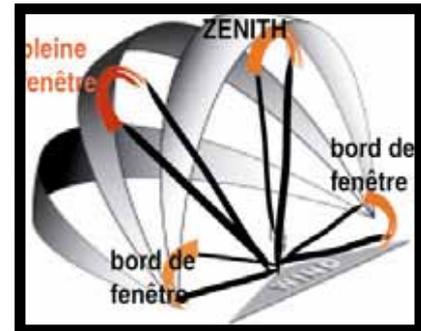


La fenêtre: zone où l'aile peut évoluer.

Bord de fenêtre: l'aile est en bord de fenêtre lorsque les lignes sont perpendiculaires au vent.

Zénith: l'aile est au zénith lorsqu'elle est au-dessus de votre tête. La puissance de l'aile est faible.

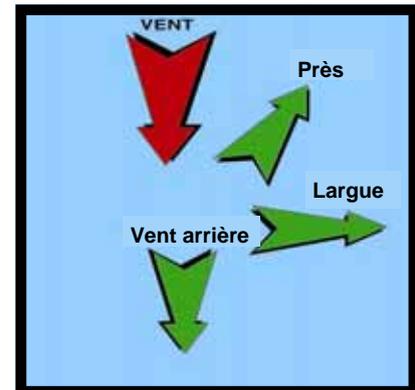
Pleine fenêtre: l'aile est en pleine fenêtre lorsque les lignes suivent l'axe du vent. La puissance de l'aile est maximale.



Grand large: le pratiquant fait du grand large lorsqu'il avance perpendiculaire au vent.

Près: le pratiquant fait du près lorsqu'il remonte contre le vent, il a le vent face à lui.

Vent arrière: le pratiquant fait du vent arrière lorsqu'il va dans la direction du vent.

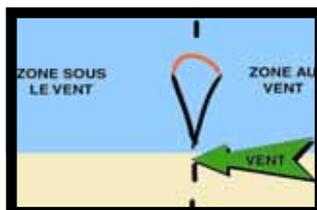


Tête d'alouette: nœud utilisé pour attacher les lignes à la barre et à l'aile.



Au vent: zone d'où vient le vent. Un pratiquant situé à votre vent se trouve derrière vous.

Sous le vent: zone vers où souffle le vent. Un pratiquant situé sous votre vent se trouve devant vous.



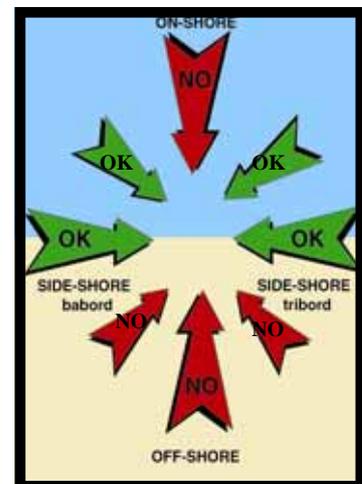
Side ou cross shore: vent qui vient de côté, gauche ou droit.

Off shore : vent qui vient de la terre.

On shore: vent qui vient de la mer.

Tribord: vent venant de la droite.

Babord: vent venant de la gauche.



ENTRETIEN

Plier votre aile

Dégonflez tous vos boudins. Pour dégonfler les petites lattes à clapet anti-retour, pincez fort la valve. En partant d'une oreille, roulez votre aile jusqu'au milieu, au niveau de la valve centrale du bord d'attaque. Puis roulez l'autre côté. Utilisez votre planche pour éviter que le côté opposé ne se déroule sous la pression. Fermez la valve de dégonflage pour éviter toute intrusion de corps étrangers (sable, ..etc).

L'entretien

- ☞ Rincez votre aile de temps en temps, mais attention ne la stockez jamais humide vous risquez de la retrouver avec des traces de moisissures. Nous vous conseillons de la rincer et de la faire sécher gonflée. Si vous la rincez avec les boudins dégonflés, pensez à fermer les valves.
- ☞ Ne stockez pas votre aile avec les lattes gonflées, les différences de température entraînent une différence de pression dans les chambres à air qui pourrait les fragiliser.
- ☞ Ne laissez pas votre aile exposée au soleil, à long terme le soleil altère les chambres à air et le tissu.
- ☞ Lorsque vous ne l'utilisez pas, ne laissez pas votre aile flapper au vent sur la plage, votre aile devient alors un véritable drapeau et à terme le spi se fragilise. Si vous faites une pause, ensablez chaque panneau de manière à ce que le spi ne flappe plus.
- ☞ Rincez régulièrement votre barre et vos fils, laissez les tremper dans une bassine.
- ☞ Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos connecteurs d'aile, de vos pré-lignes côté barre et de vos lignes. Au moindre signe d'usure changez-les. Faites particulièrement attention aux points de frottement, c'est à dire au niveau des têtes d'alouette. Attention également qu'il n'y ai pas de nœud dans vos lignes, cela les fragilise.
- ☞ Rincez régulièrement votre sac et surveillez les fermetures éclairs, débloquez-les de temps en temps pour que le sel ne s'accumule pas dessus. Pour débloquer vos zips versez dessus de l'eau bouillante.

PROBLEMES ET SOLUTIONS

Mon aile monte trop au zénith et est instable

Vos lignes avants sont trop courtes.

Vous devez monter d'un nœud vos lignes avants sur la préligne côté barre.

Vérifiez également que votre lieu de pratique n'est pas déventé par des bâtiments ou autres reliefs au vent.

Mon aile ne monte pas au zénith et part en marche arrière:

Vos lignes avants sont trop longues.

Vous devez descendre d'un nœud vos lignes avants sur la préligne côté barre.

Mon aile tire plus d'un côté:

Vos lignes ne sont pas de la même longueur.

Vérifiez la longueur de vos deux lignes avants et de vos deux lignes arrières en les attachant à un point fixe. Tirez fort par petits à coups la ligne la plus courte jusqu'à l'étirer à la bonne longueur. Pour les lignes arrières, vous pouvez également vous aider des sangles de réglage sur les pré-lignes pour ajuster leur longueur.

GARANTIE

F.ONE garantie ce produit de tout défaut majeur de fabrication ou de matériau pour une période d'un an à compter de sa date d'achat.

Cette garantie est soumise aux clauses limitatives suivantes:

La garantie n'est valide que si le produit est utilisé dans des conditions normales d'utilisation mais ne couvre pas le produit si il est mis en location.

F.ONE se réserve le droit de déterminer souverainement de la prise de la garantie ou non par un contrôle visuel (photos du matériel) montrant clairement le(s) défaut (s). Si nécessaire cette information pourra être envoyée au distributeur F.ONE de votre pays. Le produit pourra être retourné uniquement après délivrance d'un numéro de retour SAV par votre distributeur F.ONE. La facture d'origine doit être jointe à toute demande de prise en garantie. Le nom du magasin et la date d'achat doivent y être clairement lisibles.

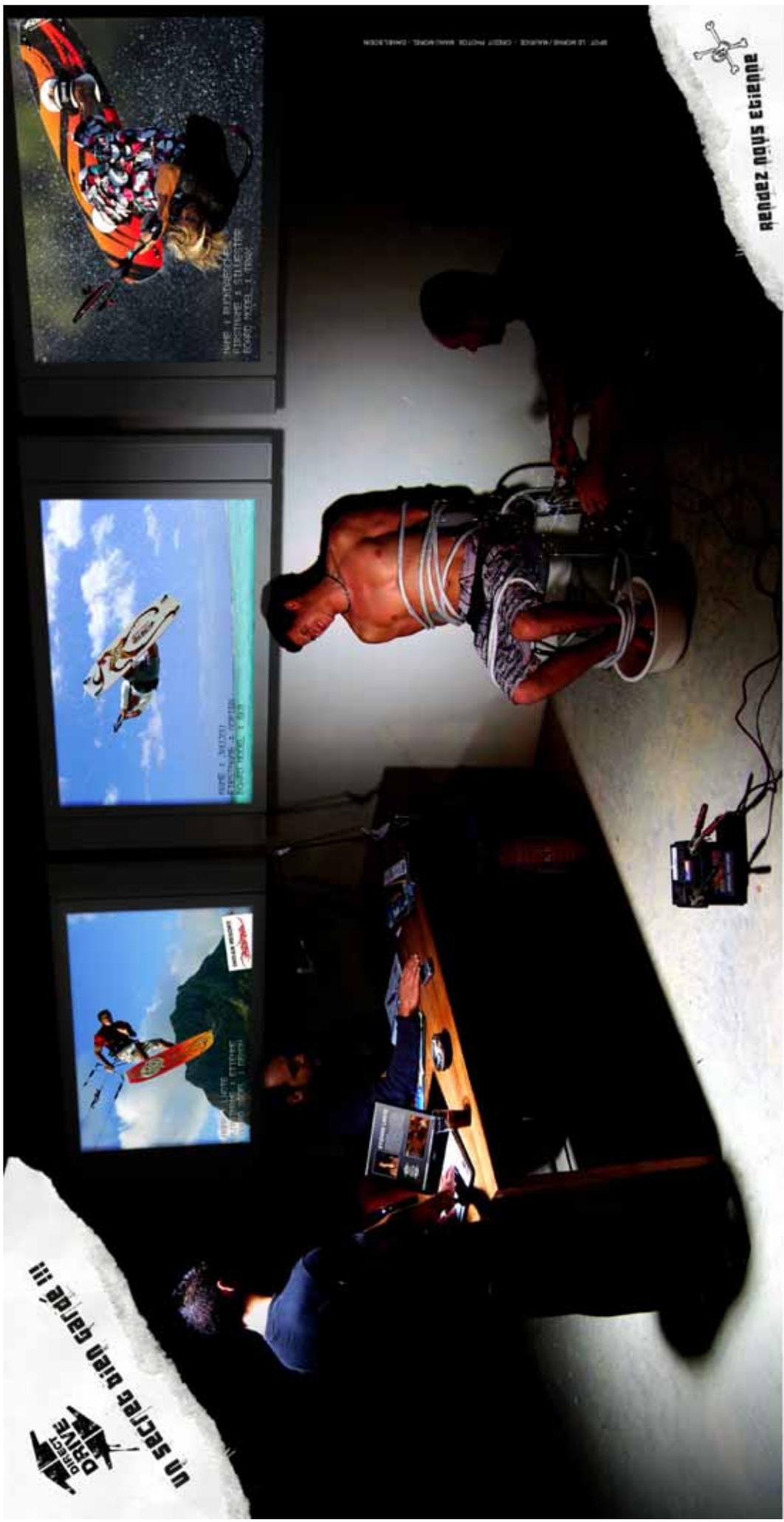
Si ce produit est déclaré défectueux par F.ONE, la garantie couvre la réparation ou le remplacement du produit défectueux uniquement. F.ONE n'est pas responsable du coût supplémentaire, de la perte ou des dommages résultants d'une mauvaise utilisation de ce produit.

Cette garantie ne couvre pas les dommages occasionnés par :

- Une négligence ou une mauvaise utilisation,
 - Une modification d'un élément de l'équipement F.one,
 - Une exposition excessive au soleil, ou au vent sur la plage,
 - Un mauvais stockage et/ou entretien du matériel,
 - Une utilisation du matériel dans du shore break,
- ou tous dommages autres que ceux résultants d'un défaut de fabrication ou de matériau.



Pour toute prise en charge de garantie, adressez-vous en premier lieu à votre revendeur.



rendez-vous estienne

un secret bien gardé !!!
DRIVE
 FONE

MAHE I REINISSEY
 FINANCE & SILLASTRE
 KOSKY, MOELL & TRING

MIKE J. MIZUTU
 FAKESURF & COPTER
 FOUR-MOOL & STY

CHRISTOPHE
 LEFEBVRE
 LEFEBVRE & TRING

PHOT: LE MOINE / MALLIERE - CREDIT PHOTO: MALLIERE, DANIEL BUCHER



FONE's Exclusive Technology

GAMME 2006 DIRECT DRIVE
 Le DIRECT DRIVE désigne une planche à l'épaisseur minimum, composée d'un noyau 100% bois et d'une enveloppe 100% carbone. C'est le must de la technologie actuelle. C'est notre 4ème saison et nous sommes toujours les seuls à maîtriser. Le DIRECT DRIVE permet d'obtenir un board précis, performant, nerveux et « active », elle gomme les défauts du plan d'eau, épaississe l'énergie et la restitue.



DEMON
 124-125-126

Le Demon est une gamme de planches courtes et larges idéales pour le freestyle new school. Elle part facilement au planing, a du pop, et permet de cranter sans effort grâce à son outline Parabolic.



SX8
 123-124-133-134

La SX8 s'adapte à tous les plans d'eau. Vous glissez tout en confort et sans limite d'approche. En freestyle ou en vagues son outline parabolique assure stabilité et maniabilité.



SXEX
 123-134-135-136-141

La SXEX est évidente d'accès et vous permet d'assurer dans toutes les conditions. Elle part instantanément au planing, accélère en gommant le clapot et ne saute pas en vitesse. Elle vous permet de trouver automatiquement vos appuis sans avoir à être sur-toisé.



www.fonekites.com

fone