

Planche **MAG**

WORLD TOUR

Derniers rounds

1989

Le matériel
en révolution

FUNWEAR

La glisse explose

ESSAIS 10 customs
pour tous
les spots

M 1577 - 97 - 20,00 F



3791577020009 00970

ESSAI

PM SHAPE

WAVE'S

WA VE SYSTEM

NICOLAS

TSUNAMI

BARLAND

FARIGOULETTE

RIP CURL

SWELL
EXPRESSION

KALAMAZOO



10 CUSTOMS POUR ALLER PARTOUT

Le compromis idéal pour un funboarder confirmé qui veut pouvoir utiliser sa planche sur tous les spots, voilà ce que nous avons demandé de réaliser à dix shapers en vue de ce test. Dix customs sur lesquels nous nous sommes relayés à trois pour les essayer dans toutes les conditions et styles de navigation, pendant un mois, avec beaucoup de mer et de vent. Pour enfin vous donner des conclusions hyper précises.

PROGRAMME DES PLANCHES

Fidèles à notre concept de polyvalence, nous avons demandé aux shapers de nous concocter la planche idéale, celle avec laquelle on peut tout faire dans toutes les conditions ou presque, et ce, pour plusieurs raisons. D'abord parce que c'est certainement la planche la plus difficile à réaliser et qu'il est intéressant de voir comment les shapers arrivent à marier les caractéristiques d'une planche de slalom à celles d'une planche de vague. Une planche « polyvalente » est donc nécessairement un compromis où doivent cohabiter des critères assez opposés, tels que départ rapide au planing (ce qui implique une carène tendue) et bonne maniabilité dans les vagues (rocker prononcé). Chaque planche de cet essai découle d'une savante alchimie, élaborée par des shapers qui ont acquis une bonne expérience au fil des saisons car la plupart travaillent la mousse et la résine depuis maintenant de nombreuses années.

Une autre bonne raison qui nous pousse à demander des flotteurs polyvalents, c'est que nous cherchons à intéresser le plus grand nombre d'entre vous et surtout ceux qui seraient tentés d'acquiescer leur premier custom. Or, il ne faut pas oublier que l'achat d'un custom entame une bonne part du budget d'un funboarder, à raison de 6 000 F (prix moyen) la bête (sans grément) et que tout le monde ne peut pas s'offrir deux ou trois planches spécialisées pour chaque condition de navigation.

De même, alors que les tour-operators proposent de plus en plus de destinations attrayantes dans leurs catalogues, quel flotteur choisir au moment de prendre l'avion ? Comment être sûr de faire le bon choix ? Aucun problème si on a une planche polyvalente, on pourra s'adapter à tous les types de temps et profiter au maximum de son séjour.

Lors de la commande des planches, nous avons donné quelques indications aux shapers, en leur précisant que la longueur idéale nous semblait comprise entre 2,70 et 2,80 m, que les flotteurs seraient testés par des planchistes de 70 à 75 kg (ce qui est un critère important) et que nous utiliserions les planches dans des vents de force 4 à 7, la plupart du temps on-shore (venant

de la mer) ce qui impliquait une mer assez formée et clapoteuse. Pour le reste, nous avons laissé une liberté totale aux shapers, tant en ce qui concerne les formes que le travail de la carène ou le choix des matériaux.

LE CHOIX DES MARQUES

Afin de mener à bien cet essai, nous avons arrêté à dix le nombre des planches afin de pouvoir essayer chaque custom dans les mêmes conditions, ce qui devient difficile avec un nombre supérieur.

Les shapers ont été choisis en fonction de leur notoriété, mais aussi de leur situation géographique car même si de plus en plus de revendeurs commercialisent des customs, le plus gros des ventes se fait en direct, à l'atelier du shaper. Nous avons donc sélectionné des shapers dans chaque région, le Pays Basque étant favorisé avec trois ateliers, alors que Paris et la Normandie ne sont représentés que par un seul shaper.

N'allez surtout pas imaginer que seuls les shapers présents dans cet essai sont compétents. Il y en a bien sûr beaucoup d'autres que nous avons déjà eu l'occasion de mettre à l'épreuve les années passées, et d'autres à qui nous ferons appel dans nos prochains essais. Seulement, il nous a bien fallu faire un choix.

LES SHAPES

Hormis la PM Shape (2,68 m), toutes les planches mesurent entre 2,70 m et 2,77 m (les cotes sont prises en projection) pour une largeur comprise entre 0,55 m et 0,565 m, à l'exception de la Tsunami qui culmine à 0,585 m. Tous les flotteurs ont un arrière round-pin tail, mais de largeur variable (voir tableau, largeur à 30 cm de l'arrière) et ne disposent que d'un seul aileron.

Côté carène, l'engouement pour le triple concave que l'on avait pu constater l'an passé a disparu, puisque six des planches sont en double concave (Barland, Kalamazoo, Nicolas, PM Shape, Rip Curl et Tsunami), contre quatre en triple concave, la Swell Expression étant même un savant mélange de triple et de quadruple concave.

LES MATERIAUX ET LA CONSTRUCTION

Quatre ateliers ont opté pour la combinaison pain de polystyrène + résine époxy (Barland, Kalamazoo, Rip Curl et Tsunami). Ces quatre planches sont très volumineuses, ce qui explique ce choix de matériaux, seule manière d'obtenir des planches légères sans nuire à la solidité du flotteur. Barland se distingue cependant par une construction très particulière, puisqu'une partie de la fibre de verre a été remplacée par un placage de bois exotique d'une épaisseur de 7/10. La stratification est effectuée sous vide et recouverte d'un glaçage polyester. L'aspect bois est assez original et la résistance à l'enfoncement est carrément surprenante. Les autres ateliers ont choisi des pains de mousse polyuréthane (C tantlark Foam) recouverts de résine polyester, sauf Wave System qui a utilisé de l'époxy.

Côté solidité, on note une nette amélioration, tant au niveau de la stratification et des renforts sous les straps qu'en ce qui concerne la fixation des boîtiers. Seule, la Nicolas se distingue des autres planches par de légers enfoncements des bords du pont quand le mât vient taper sur ce dernier et au niveau des straps. Il faut préciser que la Nicolas, taillée dans un pain de Clark Foam, est tout de même très légère, compte tenu de la mousse utilisée, ceci expliquant cela.

Les boîtiers d'aileron sont tous renforcés par des lattes en bois ou en fibre, à l'exception de la Barland (c'est tout le flotteur qui est renforcé par une fine couche de bois) et de la Nicolas qui ne dispose pas d'un boîtier mais d'un puits renforcé en fibre de carbone traversant la planche de part en part. La base de l'aileron est donc plus profonde que sur les ailerons traditionnels, ce qui, a priori, garantit une meilleure répartition des efforts. Nous avons cependant eu quelques problèmes de calage de l'aileron dans son puits, à cause de la vis de retenue qui était grippée, ce qui engendrait des décrochages intempestifs du flotteur. Problème qui a disparu en calant l'aileron avec des morceaux de tissu à voile. Une mauvaise note pour la Rip Curl dont il a fallu limer le boîtier pour réussir à y rentrer un aileron. Détail pas très grave mais particulièrement agaçant.

Cette année, nous avons été particulièrement « bluffés » par la finition des flotteurs, avec une mention spéciale pour le glaçage des Farigoulette et Swell Expression — pour qui officie le même shaper, Olivier Schweb —, de la PM Shape et de la Wave System. A noter, le glaçage mat « Pro Finish » de la Rip Curl, une technique généralement utilisée sur les surfs de compétition. Sur la Barland, des plaques claires sont apparues au niveau des tranferts après quelques journées de navigation, entachant l'uniformité du flotteur à la finition bois.

ACCESSOIRES

Nous avons demandé aux shapers de nous fournir les flotteurs équipés de straps et de l'aileron qui leur semblait le mieux adapté. Si la qualité des straps fournis a peu d'importance, chaque client étant libre de monter ceux qu'il désire, en revanche, l'emplacement des inserts relève exclusivement du shaper. Certains ont choisi de monter à l'arrière deux straps côte à côte, ce qui accroît le confort lorsque l'on fait du cap, mais qui oblige à surfer si l'on veut assurer une bonne prise de carre du rail sous le vent (Barland, Nicolas, Swell Expression, Tsunami et Wave System).

Swell Expression propose deux positions pour les straps avant et Wave's, quatre positions (eh oui, pas moins !) pour l'unique strap arrière : une position slalom reculée et trois positions un peu plus avancées pour une utilisation vagues (une centrale + deux décentrées comme sur les asymétriques). Si avec ça vous ne trouvez pas où mettre les pieds... Pas de problème particulier avec les straps, si ce n'est un insert arraché sur la Rip Curl (nous n'avions fixé les straps que sur deux inserts alors qu'il y en avait quatre).



Depuis deux ans, les shapers se sont sérieusement penchés sur le problème des ailerons car on s'est bien vite rendu compte qu'ils avaient une importance capitale sur le comportement des flotteurs. Pas de shape performant sans aileron adapté, rigide et bien calé. Nous avons déjà parlé de celui de la Nicolas et de ses petits problèmes de calage. Barland nous avait fourni un aileron moulé, donc, a priori moins rigide qu'un aileron fibre, mais somme toute efficace ; Rip Curl avait, lui, opté pour un aileron Ciessevi en carbone, les autres shapers ayant équipé leurs planches d'ailerons maison.

Souvent à fente, très bien réalisés, ils se sont avérés à la hauteur, sauf celui de la Swell Expression, de forme un peu vieillote, laissant parfois décrocher le flotteur. Quatre ailerons nous ont particulièrement « tapé dans l'œil », tant par leur dessin que par leur finition. Ce sont ceux de PM Shape, Farigoulette, Tsunami et Wave's. Nous n'avons d'ailleurs pas été les seuls à apprécier ces ailerons, puisque huit des dix nous ont été « empruntés ». Heureusement, c'était après nos séances d'essais.

CONDITIONS DE L'ESSAI

Les essais se sont étalés sur un mois, dans des vents de force 4 à 6 et demi. Nous avons utilisé aussi bien des voiles de vagues (4,5 ; 5 et 5,5 m²) que des voiles de slalom (6 m²) afin de tester les flotteurs dans toutes les conditions. Trois essayeurs se sont relayés aux wishbones afin d'obtenir une synthèse d'impressions et de commentaires dont découlent les appréciations que nous publions.

REMARQUE

En consultant les fiches de chaque planche, vous constaterez que cinq planches respectent le programme que nous avons fixé. Les cinq autres sont davantage orientées vers le slalom dans les conditions médium, gage de performances facilement accessibles, mais pas forcément de polyvalence. A vous de choisir...

BARLAND

Ce qui surprend d'abord, c'est la finition bois du flotteur et l'impression de robustesse qu'il dégage. Les rails très épais et le pont plat procurent un volume important qui favorise le départ au planing. On chausse alors rapidement les straps, au niveau desquels on aurait aimé un pont plus bombé pour un meilleur confort des pieds. La vitesse dans le petit temps-médium est très bonne, mais dès que l'on essaye de serrer un peu le vent, la Barland a tendance à décrocher. Il faut être très léger sur le pied arrière. Un aileron fibre plus profond devrait faire disparaître ce défaut.

La carène est en double concave se rétrécissant vers l'arrière et bordé de patins. Le rocker est progressif et harmonieux, donnant une bonne silhouette au flotteur. Dans la brise plus soutenue, les problèmes de décrochages disparaissent et la planche s'avère très rapide mais difficile à tenir dans une mer formée, compte tenu de ses dimensions et de son volume important. La conduite des jibes est bonne, à condition de virer large car l'arrière, très porteur, interdit les prises de carre radicales. Un bon point pour l'antidérapant en tissu d'arrachage, hyper efficace et doux pour les pieds.

La Barland est une planche très facile d'accès, performante mais trop typée slalom petit temps pour répondre exactement à notre programme. A noter que le flotteur dont nous disposions n'était pas un custom à 100% puisqu'il a été shapé par computer et que c'est donc un modèle qui fait partie du « catalogue » de chez Barland.



FARIGOULETTE

De par ses dimensions (2,73 m de long pour 0,555 de large), la Farigoulette se situe dans le juste milieu des planches essayées cette année. Ni trop longue, ni trop courte, ni trop large, ni trop étroite, c'est elle qui, sur le papier, semble pouvoir garantir la plus grande polyvalence d'utilisation. Et c'est effectivement ce que l'on constate sur l'eau. Dotée d'un volume bien réparti et d'une ligne de rocker assez liftée, elle ne part pas au planing aussi rapidement que la Rip Curl ou la Tsunami, mais assez tôt tout de même si l'on se donne la peine de pomper un peu pour l'aider. La tenue de cap est excellente et le passage du clapot se fait en douceur. Seule, la

remontée au vent provoque quelques décrochages dans les petits airs.

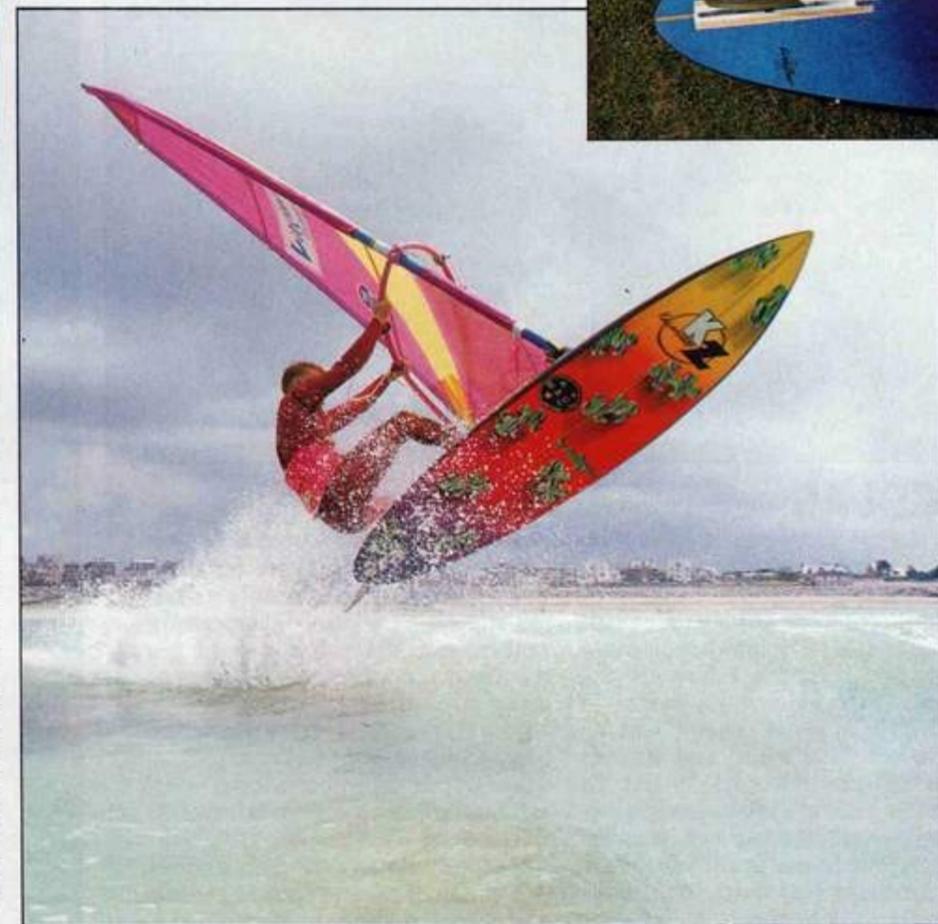
Par vent fort, la planche de François Germain gagne en vélocité et donne le meilleur d'elle-même, avec toujours le même confort d'utilisation. La Farigoulette ne tape pas et les manœuvres s'exécutent en douceur et avec précision, grâce à son arrière fin qui incise l'eau et ses straps bien placés, sur un pont confortable. La carène est un triple concave et les rails assez bas sont du type surf. Le boîtier d'aileron est renforcé, pas par des lattes latérales comme on a l'habitude de le voir, mais par six « carottes » en bois placées de part et d'autre du boîtier. De la belle ouvrage pour une planche qui correspond à nos souhaits.

KALAMAZOO

Très volumineuse avec son pont plat et ses rails très épais, la Kalamazoo semble pouvoir procurer à son utilisateur les joies du planing par faible brise. Malheureusement, ce n'est pas le cas, tant le flotteur est long à déjauger, à cause d'une courbe de rocker prononcée. Il faut déjà une brise soutenue avant de pouvoir chausser les straps, pourtant assez avancés. Le rail de pied de mât, nettement plus avancé que celui des autres planches, ne permet peut-être pas de soulager suffisamment l'avant du flotteur.

La Kalamazoo est maniable à condition de charger suffisamment le rail sous le vent car le volume reste important même sur l'arrière. Dans la brise plus forte, les problèmes de départ au planing disparaissent, bien sûr, et la vitesse de pointe est tout à fait correcte, mais apparaissent alors les difficultés de contrôle du flotteur, inhérentes aux planches à gros volume.

Au niveau des straps, le pont aurait gagné à être bombé, pour un meilleur confort des pieds, ce qui en plus aurait donné des rails plus agressifs sur l'arrière. La carène en double concave bordé de patins se pare d'une déco fluo « pétante » qui contraste avec le pont carbone tout noir. On peut regretter que le volume disponible n'ait pas été mieux exploité, mais on notera avec plaisir le prix relativement bas pour un flotteur équipé avec pont carbone.



PM SHAPE

Comme l'an passé, la PM Shape est encore la plus petite planche du lot. Seulement 2,68 m et une épaisseur très fine du flotteur. Peu volumineuse, elle supporte avec difficulté son funboarder, mais n'est pas plus longue à partir au planing que certaines planches plus volumineuses (Kalamazoo ou Wave System). La PM Shape réclame seulement un peu plus de technique de la part de son utilisateur dans les vents faibles et lors des manœuvres où chaque temps mort se traduit par un enfoncement de la planche dans l'eau. L'avant du flotteur est assez large et le maître-bau, avancé. La carène est dotée d'un double concave bordé de larges patins qui aboutit sur un V au niveau de l'aileron.

Les rails ronds et rentrés ainsi que la ligne de rocker assez prononcée garantissent une très bonne maniabilité du flotteur. On est plus tenté d'aller tâter du bottom dans les vagues que de s'aligner sur un parcours de slalom avec cette PM Shape! La déco, réalisée par une nouvelle dessinatrice, est riche et lumineuse: « C'est un peu de douceur dans la rigueur de nos shapes », nous a confié Luc Montagnac.

La PM Shape est dans l'esprit du programme que nous avons fixé mais conviendrait mieux à un planchiste de 65 kg. Un peu de volume en plus n'aurait pas nui aux performances et aurait même permis d'avoir un pont plus bombé, donc plus confortable aux pieds.



RIP CURL

Révolution chez Rip Curl, puisque le spécialiste des planches de vagues, le maître es surf, Maurice Cole, se met à shaper des planches de slalom avec la collaboration du Marseillais Yann Bouvier. Shape classique avec juste un double concave, une ligne de rocker assez tendue, des rails ronds et épais devant, plus durs et couchés sur l'arrière. Démarrant au planing au moindre souffle d'air, la Rip Curl accélère très vite. La tenue de cap est bonne et on peut serrer le vent sans perte de vitesse ni décrochage de l'aileron. De par ses lignes tendues, le flotteur tape pas mal dans le clapot, mais sans conséquences sensibles pour les performances. La vitesse élevée de la Rip Curl et son poids léger incitent à sauter lorsque l'on attaque les vagues, mais attention aux surfs où la planche engage souvent de l'avant.

Côté déco, ce n'est pas le délire car seuls, quelques transferts viennent égayer le flotteur, d'un blanc immaculé. Sobriété, sobriété... Un flotteur vivant et rapide que cette Rip Curl, mais franchement typée slalom et qui sort donc du programme fixé par nous.



TSUNAMI

Avec 0,585 au maître-bau, la Tsunami est la plus large (2 à 3 cm de plus que ses rivales) et sûrement la plus volumineuse. Un volume impressionnant situé très en avant, au niveau du rail de pied de mât, et qui alourdit la silhouette du flotteur. Le pont est pratiquement tout plat de l'avant à l'arrière. Simple illusion d'optique, en fait, car la spatule est longue et progressive sur tout le tiers avant de la planche, la seconde moitié étant hyper tendue.

La stabilité initiale est, vous vous en doutez, excellente, et le départ au planing, quasi instantané. La Tsunami marche fort avec très peu de vent et ce qui surprend le plus, c'est son aptitude à faire du cap sans perdre de vitesse et sans avoir le corps contorsionné. Il faut dire que l'aileron, superbement réalisé et largement inspiré des ailerons window de chez Maui Fins, doit sûrement y être pour quelque chose. La carène est assez classique, avec un double concave bordé de patins, une solution qui a déjà largement fait ses preuves.

Malgré son volume, la Tsunami est assez vivante, grâce à ses rails ronds et rentrés sur l'avant, plus couchés sur l'arrière. La vitesse de pointe est bonne et en constante accélération jusqu'à force 6, limite à partir de laquelle le flotteur devient difficile à contrôler, l'avant ayant tendance à rebondir de vague en vague. L'impression générale est bonne, mais la Tsunami sort un peu du programme que nous avions fixé, étant plutôt typée slalom petit temps.

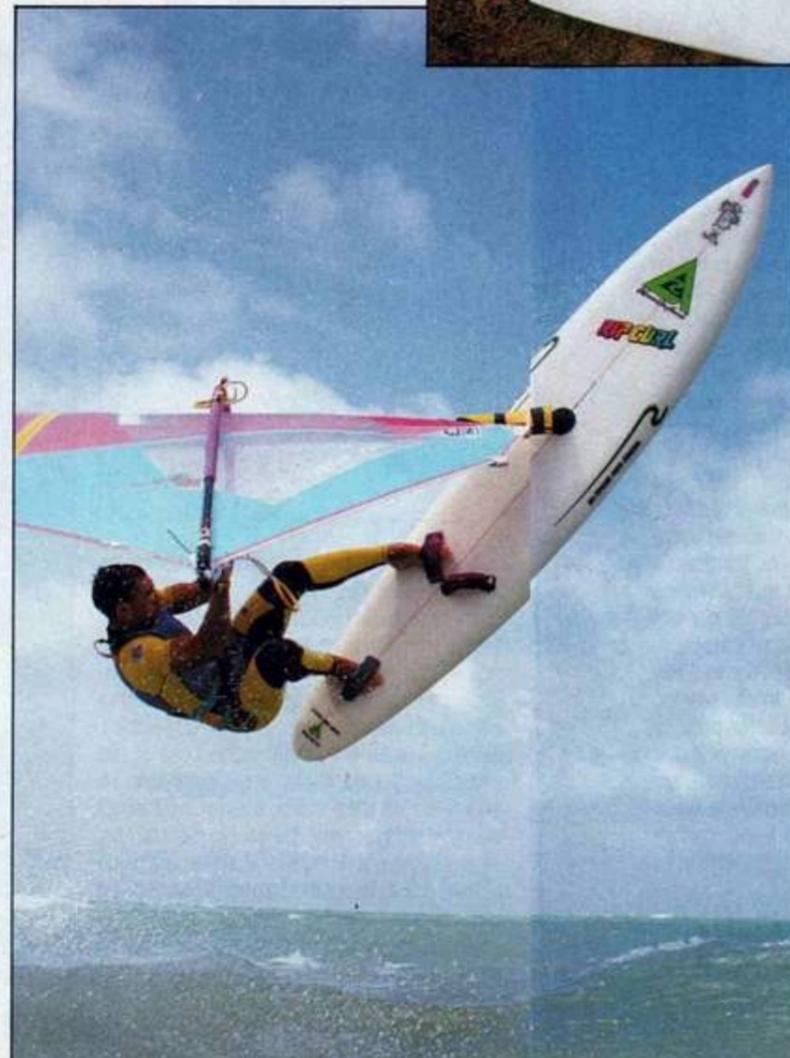


NICOLAS

Jean-Bernard Nicolas nous a shapé cette année un flotteur typé slalom, avec une carène double concave bordé de patins latéraux. Le volume, important pour une planche de cette taille, est assez avancé puisque le maître-bau se situe à 1,55 m de l'arrière. La Nicolas démarre rapidement au planing et arrive à conserver sa vitesse dans les petites sautes de vent. La conduite des jibes s'effectue sans problème malgré des lignes arrières assez tendues. La planche est douce et agréable, hormis le pont trop plat au niveau des straps: les pieds se coincent dans les sangles et ils s'ouvrent lors des réceptions de saut. Mais c'est plus la qualité des straps qui est à mettre en cause.

La Nicolas est dotée d'une bonne vitesse et d'une tenue de cap sans soucis, aux allures portantes. Les ennuis commencent vent de travers avec des décrochages de l'aileron aussi imprévisibles qu'irratrapables. Il nous a fallu caler l'aileron en bricolant car le système de serrage de l'aileron était tout à fait inefficace. Un manque de finition évident car ce type de puits d'aileron a déjà fait ses preuves en compétition, notamment pour les planches de course racing. Jean-Bernard nous a assuré que le tir avait été corrigé depuis.

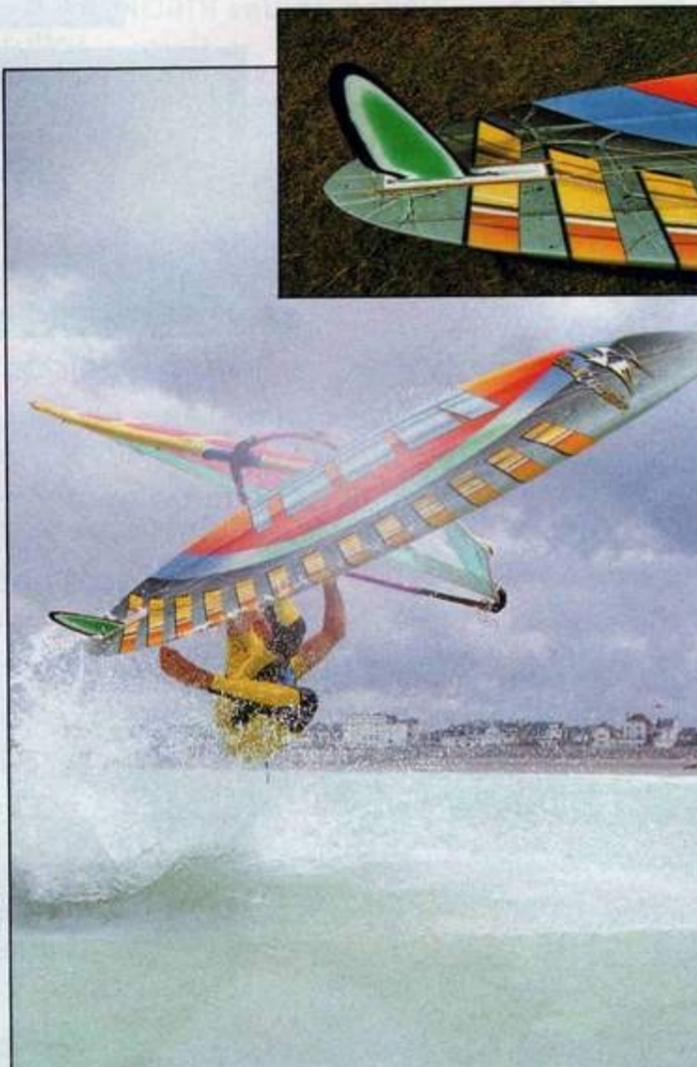
A part ce problème d'aileron donc, la Nicolas est une planche saine et agréable mais elle est aussi un peu trop orientée sur le slalom.



SWELL EXPRESSION

Marco Copello arrive toujours à nous surprendre en prenant des options bien particulières. Cette fois-ci, c'est le shape qui est très particulier, notamment au niveau de la répartition des volumes. Flotteur fin et élancé devant, avec un maximum de volume au milieu et sur l'arrière, afin de favoriser au maximum l'accessibilité. Pas de problème, même à l'arrêt, on ne coule pas. La planche plane rapidement et la tenue de cap est excellente, un vrai rail. Par contre, quand on veut serrer le vent au plus près, l'aileron semble inadapte, avec un profil trop fin et un shape peu évolué entraînant des décrochages. La carène est en triple concave dont le concave central comporte une arête médiane. C'est presque un quadruple. De petits bouchains courent le long des rails, du nez jusqu'au milieu du flotteur, pour éviter d'avoir une planche trop agressive dans les jibes où elle se comporte d'ailleurs très bien.

Le pont est d'un confort exceptionnel, car il est à facettes sur l'arrière, ce qui permet de caler parfaitement les pieds et d'éviter ainsi les crampes. On pourrait presque se passer de straps. Si la Swell Expression est douce et facile, on peut lui reprocher ses performances très modestes au niveau de la vitesse dès que la brise forcit. Phénomène surtout sensible par mer agitée. Marco a joué à fond la carte de l'accessibilité et du confort, au détriment des performances dans le baston. La finition et la déco sont comme d'habitude, hyper soignées.



WAVE'S

Après nous avoir fourni une planche « pépère » l'an passé, François Pacou, le shaper de chez Wave's, a carrément changé son fusil d'épaule cette année. Avec 2,70 m, sa planche est une des plus courtes, ce qui, associé à une largeur de 0,565 m, donne un outline (contour du flotteur vu de dessus) assez rond. Moins volumineuse que la moyenne et dotée d'un rocker assez marqué, la Wave's exige un peu plus de vent avant d'atteindre le planing. Mais une fois celui-ci atteint, quel régal ! La planche est particulièrement douce, effaçant le clapot et réagissant à la moindre sollicitation des pieds. La planche de François Pacou est de loin la plus maniable et on prend plaisir à attaquer les surfs les plus radicaux.

Le shape des rails, bas, rentrés façon surf et très durs sur l'extrême arrière, y est pour beaucoup. La carène en triple concave vient mourir sur un V assez marqué sur le tail, ce qui explique encore l'excellente maniabilité du flotteur. Plus la brise forçit, plus la Wave's est à son aise, avec une vitesse et une tenue de cap tout à fait honorables, sans toutefois égaler celles des planches typées slalom. Un petit reproche en ce qui concerne le plan de pont, un peu trop plat, avec toutefois des décrochements au niveau des straps pour caler les pieds. Chapeau bas pour la déco et la minutie avec laquelle les poissons d'Oxbow ont été réalisés.

La Wave's respecte parfaitement le programme que nous avons fixé et nous a complètement séduits par l'homogénéité de ses performances. Bravo !



WAVE SYSTEM

Relativement courte, la planche de Jean-Loup Beghini n'en est pas moins volumineuse, avec une épaisseur maximum au niveau du rail de pied de mât. La Wave System réclame un peu plus de vent que les planches plus grandes avant de planer, mais une fois dans les straps, c'est un régal ! La carène en triple concave lamine littéralement le clapot et la tenue de cap est irréprochable. Plus le vent forçit, plus la planche accélère, avec toujours le même confort. Tout juste pourrait-on lui reprocher son pont un peu trop plat au niveau des straps avant. Les rails, ronds devant, se durcissent au milieu du flotteur pour devenir couchés sur l'arrière. La planche est maniable sans l'être autant que la Wave's dont elle se rapproche beaucoup de par ses mensurations. La différence provient sans doute des rails très épais sur l'avant et de lignes d'eau sensiblement plus tendues sur l'arrière. A noter, le rail d'aileron particulièrement béton puisque deux couches de fibre viennent recouvrir le boîtier une fois celui-ci scellé dans la planche. L'antidérapant ne recouvre pas l'avant de la Wave System, ce qui est dommage et empêche d'effectuer certaines manœuvres, telles que le nose tack.

Voici une planche qui représente un bon compromis et qui rentre tout à fait dans le cadre du programme que nous avons fixé.

10 CUSTOMS EN CHIFFRES

CUSTOMS	Longueur	Largeur maxi à partir de l'arrière	Largeur à 30 cm de l'avant	Largeur à 30 cm de l'arrière	Positions extrêmes du pied de mât à partir de l'arrière	Nombre de footstraps	Poids en kg	Prix	Adresses
BARLAND	2,75 m	0,56 à 1,47 m	0,30 m	0,33 m	1,50 à 1,74 m	4	8,0	6 500 F nu	32, allée Paulmy 64100 Bayonne Tél. 59.59.02.40.
FARIGOULETTE	2,73 m	0,555 à 1,46 m	0,30 m	0,315 m	1,58 à 1,83 m	3	8,1	6 200 F nu	ZC La Pioline 13290 Aix-Les Milles Tél. 42.38.96.77.
KALAMAZOO	2,75 m	0,56 à 1,47 m	0,31 m	0,33 m	1,63 à 1,88 m	4	8,2	5 370 F F.E. avec aileron fibre	5, place René Guy Cadou 44250 Saint-Brévin Tél. 40.39.00.62.
NICOLAS	2,71 m	0,55 à 1,55 m	0,33 m	0,31 m	1,47 à 1,71 m	4	8,4	5 240 F nu + port	Face au 103, quai de Queyries 33100 Bordeaux Bastide Tél. 56.40.98.71.
PM SHAPE	2,68 m	0,56 à 1,50 m	0,33 m	0,315 m	1,48 à 1,72 m	3	8,0	5 820 F nu + port	RN 98, Les Espaluns 83160 La Valette Tél. 94.75.05.20.
RIP CURL	2,77 m	0,56 à 1,47 m	0,315 m	0,32 m	1,56 à 1,80 m	4	7,9	5 100 F nu déco + 300 F	BP 17, rue de la Briquetterie 40150 Hossegor Tél. 58.43.80.62.
SWELL EXPRESSION	2,77 m	0,56 à 1,50 m	0,32 m	0,32 m	1,62 à 1,86 m	5	9	6 600 F nu	RN 114, route de Collioure 66700 Argelès-sur-Mer Tél. 68.81.47.26.
TSUNAMI	2,76 m	0,585 à 1,56 m	0,31 m	0,33 m	1,53 à 1,77 m	4	8,0	5 100 F nu	14, rue Kléber 94700 Maisons-Alfort Tél. 42.07.67.27.
WAVE'S	2,70 m	0,565 à 1,49 m	0,32 m	0,32 m	1,51 à 1,70 m	3	8,9	5 900 F nu + 400 F déco Oxbow + 120 F port	rue Luis Mariano 64200 Biarritz-La-Négresse Tél. 59.23.75.95.
WAVE SYSTEM	2,70 m	0,55 à 1,46 m	0,30 m	0,32 m	1,52 à 1,76 m	4	8,7	5 900 F nu + port	8, domaine Grande Ferme Promery 74370 Pringy Tél. 50.60.36.69.

PLAGE D'UTILISATION

Force du vent en Beaufort	3	4	5	6	7	8
BARLAND						
FARIGOULETTE						
KALAMAZOO						
NICOLAS						
PM SHAPE						
RIP CURL						
SWELL EXPRESSION						
TSUNAMI						
WAVE'S						
WAVE SYSTEM						

10 CUSTOMS COMPARES

CARACTÉRISTIQUES	BARLAND	FARIGOULETTE	KALAMAZOO	NICOLAS	PM SHAPE	RIP CURL	SWELL EXPRESSION	TSUNAMI	WAVE'S	WAVE SYSTEM
Facilité d'accès	****	***	****	***	**	****	****	****	***	***
Départ au planing	****	***	**	***	***	****	***	****	***	***
Vitesse petit temps	****	***	**	****	**	****	***	****	***	***
Vitesse gros temps	****	****	***	****	***	****	**	****	***	****
Maniabilité	**	****	***	***	****	**	***	**	****	***
Aptitude au surf	**	***	**	**	****	**	**	**	****	***
Stabilité de route	***	****	***	***	***	****	***	****	***	****
Confort de navigation	***	****	***	***	***	***	****	***	****	****

****D'enfer ***Correct **En parler au shaper

Olivier Rattier
Photos Valérie Desheulles

Handwritten notes and numbers at the bottom of the page, including '4', '5', '2', '3', '5', '3', '29'.