



FLYSURFER

MANUEL D'UTILISATION VMG²

FR

CONTENU

01	Note de sécurité	3
01.01	Ne volez pas avec un kite.....	3
02	Informations générales	4
02.01	Description et niveau requis	5
02.02	Features.....	5
03	Manipulation	6
03.01	Mise en place de l'aile.....	6
03.02	Sécuriser l'aile au sol.....	6
04	Décollage	7
04.01	Décoller seul en bord de fenêtre.....	7
04.02	Démêler les lignes.....	8
05	Techniques de pilotage et caractéristiques	9
05.01	Données Techniques.....	9
06	Redécollage	10
06.01	Redécollage en marche arrière.....	10
06.02	Vidage.....	10
07	Poser l'aile	11
07.01	Poser avec un assistant.....	11
08	Système de sécurité	12
08.01	Réactiver la sécurité.....	12
09	Urgences	13
09.01	Replier son aile à caisson dans l'eau profonde.....	13
10	Ranger l'aile	14
10.01	Rangement oreille contre oreille.....	14
10.02	Rangement les deux oreilles séparément.....	15
11	Entretien	16
12	Entretien	16
12.01	Verifier les LCL avant de décoller.....	16
12.02	Remplacer les joncs en fibre de verre.....	16
12.03	Réparer le tissu.....	17
13	Trimming	17
13.01	Profile Moment Adjuster (PMA's).....	17
14	Réparations et pièces détachées	18

01 NOTE DE SÉCURITÉ

Lisez entièrement le manuel d'utilisation en ligne avant d'utiliser votre aile et respectez les procédures décrites. **Les informations de sécurité suivantes sont seulement des conseils et ne prétendent pas couvrir tous les cas de figure.**

01. Le kitesurf est **potentiellement dangereux** pour l'utilisateur et les gens autour de lui. Une mauvaise utilisation de ce produit peut provoquer des accidents potentiellement mortels pour l'utilisateur ou autrui. Chaque utilisateur doit être en mesure d'utiliser le produit correctement.
02. Les utilisateurs sont **entièrement responsables** de l'utilisation de ce produit. Il est de leur responsabilité de vérifier le bon état de leur équipement, particulièrement les pièces d'usure avant chaque utilisation. Vérifiez le bon fonctionnement de votre largeur avant chaque décollage. Cela permet d'être sûr de son fonctionnement ainsi que d'assurer l'entraînement de l'utilisateur.
03. Le produit doit n'être utilisé qu'avec **les pièces d'origine** et ne doit pas être modifié.
04. Ce produit a été conçu pour des utilisateurs pesant entre 50 et 110 kg. Nous ne pouvons garantir son bon fonctionnement en dehors de ces plages de poids.
05. Ne faites pas de kite dans des conditions non adaptées, telles que les orages ou les vents de terre. Vérifiez les conditions météo avec attention et choisissez une taille d'aile adaptée.
06. Soyez au courant des dangers tels que les obstacles, les eaux trop peu profondes, les courants, les interdictions. Il est conseillé de discuter avec les autres utilisateurs connaissant bien le spot.
07. Gardez une marge de sécurité d'au moins deux fois la longueur des lignes sous votre vent et ne pratiquez jamais près d'autres personnes ou d'obstacles. Il est très dangereux de faire du kite à proximité de lignes électriques, de routes, d'un aéroport, d'une falaise etc...
08. Assurez vous de rester à la vue de quelqu'un qui est au courant que vous pratiquez. Ne sortez jamais seul en kite. Ne vous éloignez pas du bord plus loin que vous pouvez rentrer à la nage.
09. Une mauvaise utilisation des lignes est un risque important pour vous et les autres. Les lignes peuvent être dangereuses si vous touchez quelqu'un.
10. N'utilisez que des barres équipées d'un système de sécurité efficace. Utilisez un leash d'aile larguable pour pouvoir larguer tout le matériel en d'urgence.

01.01 Ne volez pas avec un kite

Un kite n'est pas conçu, testé et certifié pour voler. Voler avec un kite est illégal et n'est pas couvert par les assurances. **Voler avec un kite représente un risque mortel.**

02 INFORMATIONS GÉNÉRALES



02.01 Description et niveau requis

La VMG a été conçue spécifiquement pour les compétitions de foil. Développée par notre équipe R&D avec tout leur savoir technologique et l'expérience de nos athlètes. Le nouveau profil, le bridage et le nouveau „Speed Mode” qui permet de contrôler l'angle d'incidence à haute vitesse font sans aucun doute de la VMG l'aile la plus aboutie pour la course.

02.02 Features

+ Conception 2 étages (A,B)

La première aile de compétition avec deux étages de suspentes dans l'histoire du kite. Les brides en Kevlar Edelrid varient peu en longueur et réduisent fortement la traînée, ce qui permet à la VMG une remonée au vent incroyable. Ce kite innovant modifie son angle d'incidence de façon plus efficace que le changement de cambrure du profil classique. Ce qui a pour résultat d'offrir le meilleur angle à haute vitesse.

+ Profil Rigide

Le concept à 2 étages requiert une construction interne spécifique pour permettre une grande rigidité. L'extrado est renforcé par des joncs en fibre de verre. Ces joncs sont protégés aux extrémités et peuvent être changés. La VMG ne se déforme presque pas, l'état de surface est excellent et le flux d'air n'est pas perturbé, ce qui permet de pousser les limites en confiance.

+ Speed mode

La VMG est contrôlée par une poulie à chaque oreille, il n'y a pas de mixer, la sensation est unique. La force en barre augmente de façon constante ce qui offre un contact précis. La seule variation d'incidence permet une énorme plage de vent, le ratio entre puissance maximale et minimale est phénoménal.

+ High Performance Construction (HPC)

La VMG est construite avec un assemblage de matériaux spéciaux: Skytex32 sur le bord d'attaque, X-Light pour l'intrado et l'extrado, TX-Light pour les renforts internes. Meilleur compromis solidité/légereté cet assemblage permet d'avoir une aile rigide qui ne se déforme pas du centre vers les oreilles. Le bridage varie donc de façon très homogène, ce qui limite les variations de longueur et réduit le besoin de maintenance.d.

1 High-End Performance Bridle

Les brides en Kevlar ont une enduction spécifique pour augmenter la résistance aux UV et à l'humidité. Elles sont très résilientes et résistantes aux contraintes, elles supportent les épissures.

2 Integrated Fiberglass Rods

Les joncs en fibre de verre flexibles sont cousus dans des compartiments spécifiques. Ils peuvent être échangés si besoin. Flysurfer recommande de les vérifier après un crash violent.

3 Maintenance

La VMG n'a pas de speed system (mixer), il est recommandé de vérifier le réglage de la barre régulièrement. Nous vous conseillons de raccourcir vos lignes arrières jusqu'à 5cm.

4 LCL & ADS

Les fuisbles de connection (LCL) permettent de protéger les points d'attache, ils peuvent aider à régler son aile si besoin et facilitent le remplacement des brides. Le système de drainage automatique est un composant important pour le redécollage et un éventuel retour à la nage.

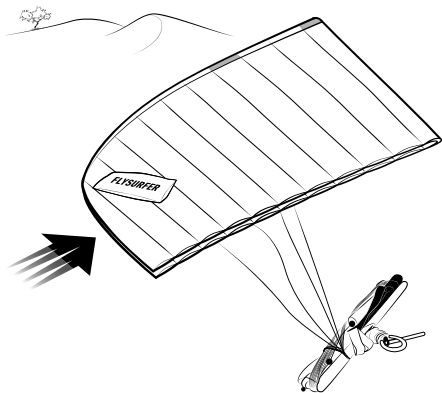
03 MANIPULATION



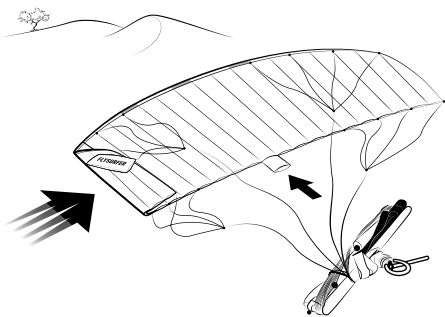
Une aile de kite doit être sécurisée même par vent faible. Un kite qui s'envole tout seul peut représenter un grave danger pour les personnes sous le vent. Pour optimiser la durée de vie de votre aile nous vous conseillons de ne pas la laisser flapper au sol trop longtemps.

03.01 Mise en place de l'aile

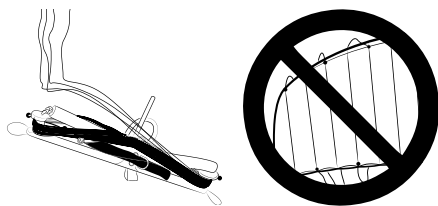
1 Placez l'aile devant vous et déroulez la sous votre vent. Tenez la première oreille et mettez du poids dessus (par ex. un sac de sable). Placez le bridage et la barre du côté du bord de fuite, assez loin de l'aile.



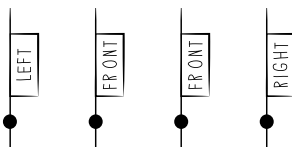
2 Déplier entièrement l'aile et fermez les scratchs de dégonflage.



3 Assurez vous qu'aucune ligne n'ai fait le tour de votre aile. Vérifiez que les lignes et le bridage ne sont pas emmêlés, que tout en bon état et qu'il n'y a pas de nœuds.



4 Quand la vérification est terminée placez les lignes avant au centre et les lignes arrières à l'extérieur.

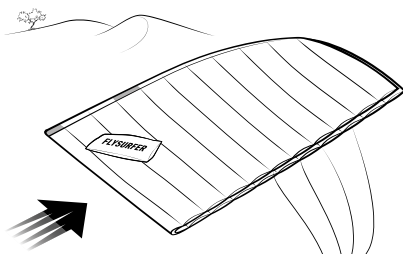


5 Vérifiez les lignes sont bien connectées à la barre, assurez vous qu'il n'y ai pas d'usure ou de noeud. Attachez les lignes avant et arrières à l'aile.



03.02 Sécuriser l'aile au sol

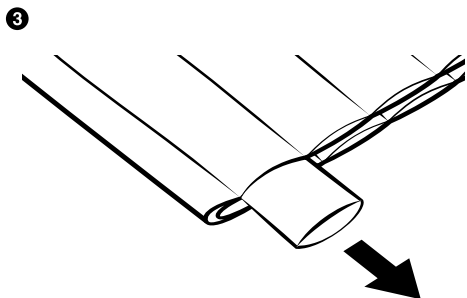
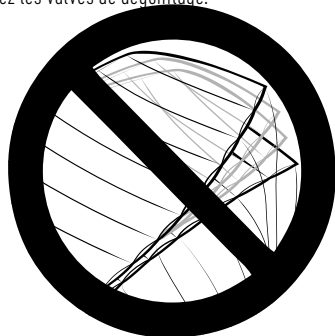
1 Repliez l'aile en deux, les deux oreilles sous le vent afin que l'intrado et les lignes soient à l'intérieur. Poser une poids sur l'extrado côté bord d'attaque. Cette méthode évite le flappement dans le vent.



Assurez vous que les oreilles ne flappent pas trop, ce qui

2 pourrait emmeler le bridage. Eventuellement mettez un poids sur les oreilles.

Ouvrez les valves de dégonflage.



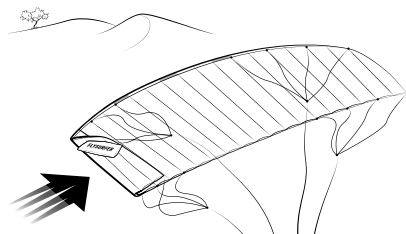
Conseil: en cas de pause longue nous conseillons de ranger l'aile dans son sac.

04 DÉCOLLAGE

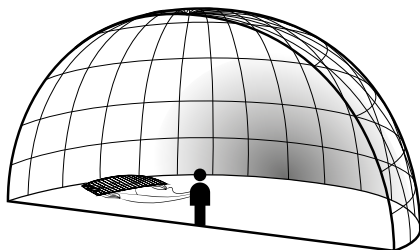
Vérifiez les conditions et votre équipement, particulièrement le système de sécurité. N'utilisez pas une aile au delà de la plage de vent haute conseillée. Par vent fort nous conseillons de vous faire assister par quelqu'un qui vous tiennent par le harnais. En décollant assurez vous bien qu'aucune ligne ne soit emmêlée ou prise ans un obstacle.

04.01 Décoller seul en bord de fenêtre

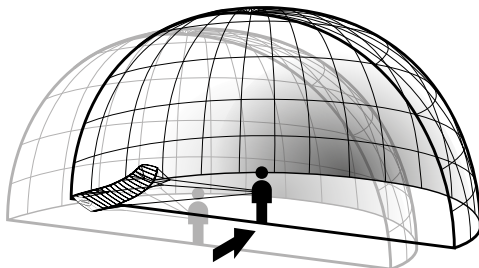
1 Positionnez votre aile au sol dans le sens du vent, et poser un poids sur l'oreille au vent que vous aurez repliée.



2 Pré gonflez la voile à au moins 50%. Positionnez la voile 15 à 30° sous votre vent, et mettez doucement les lignes en tension pour décoller.



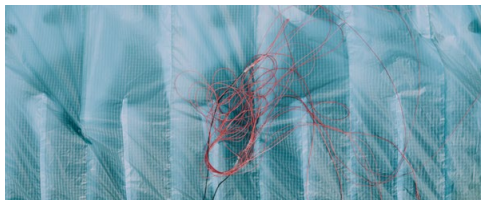
3 Marchez un peu vers le vent pendant que l'aile se gonfle.



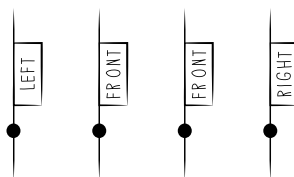
4 Attention à ce que l'oreille sous le vent ne dépasse pas le bord de fenêtre.



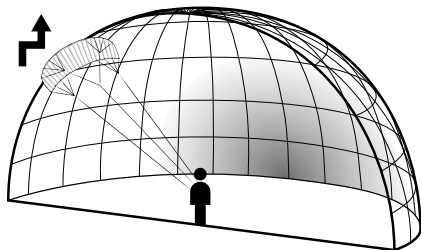
2 Défaites les noeuds ou clés. Il est possible que le bridage d'un côté passe dans le bridage opposé.



3 Mettez les lignes ne légère tension et si besoin continuer à passer la barre là ou il convient pour démêler.



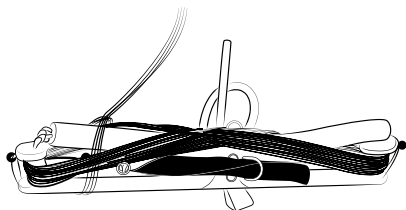
5 En reculant d'un pas la traction sur les avants va libérer le leste sur le bord de fuite, et va faire décoller la voile.



Vous pouvez éviter que le lignes ne coiffent l'oreille au vent en pliant le bout de l'oreille extrado vers le sol.

04.02 Démêler les lignes

1 Même un gros emmêlage peut être réglé rapidement avec la bonne méthode et il résulte probablement d'un mauvais rangement.



05 TECHNIQUES DE PILOTAGE ET CARACTÉRISTIQUES

Sensation de pilotage sur l'eau

Le retour en barre sur la VMG augmente proportionnellement à la puissance générée. Ce qui rend le kite très prévisible même par vent rafaleux, la VMG ne cesse d'accélérer. Le depower est très efficace et procure la sécurité nécessaire. Flysurfer recommande de prévoir un rayon de virage assez large pendant les jibes et de garder une ension constante dans les lignes lors de manoeuvres.

Faire voler l'aile sur la plage

La VMG est très légère en barre quand elle est statique au zénith. Flysurfer recommande de garder l'aile en mouvement ou d'être prudent lorsqu'elle est au zénith pour ne pas qu'elle dépasse le pilote par vent faible. En raccourcissant les arrières de 5cm sur votre barre vous aurez plus de contrôle.

Nage tractée

Gardez l'aile aussi haute que possible dans la fenêtre pour éviter que l'oreille ne se replie. Surtout par vent faible, gardez de la tension dans les lignes. Dès que le vent est suffisant, il n'y a pas de consignes de pilotage particulières.

Waterstart

Il faut faire reculer la VMG dans la fenêtre opposée en tirant sur les arrières et en s'assurant que l'aile st complètement ouverte la faire accélérer en pleine fenêtre. Faire un downloop ne sera pas très efficace étant donné le grand rayon de virage.

Redécollage

La construction rigide rend le redécollage plus complexe. Si le bord d'attaque est face à l'au utilisez les deux arrières. Par vent très faible il faut faire en sorte de la poser extrado sur l'eau et utiliser un des arrière pour la faire repartir. Nous proposons des tutoriels pour maitriser ces techniques.

05.01 Données Techniques

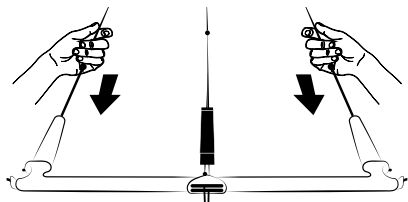
VMG²	8	9	10	11	13
Area (projected)	6.80	7.65	8.50	9.35	11.05
Aspect Ratio	6.60	6.65	6.70	6.75	6.80
Cells	55	55	55	55	55
Flat Wing Span (cm)	715	761	805	848	925
Weight = canopy + complete bridle + mixer (kg)	1.84	2.00	2.14	2.30	2.60
Recommended barsize (cm)	55	55	55	55	55

VMG²	15	18	21	23
Area (projected)	12.75	15.30	17.85	19.55
Aspect Ratio	7.00	7.20	7.30	7.40
Cells	63	63	63	63
Flat Wing Span (cm)	1009	1122	1221	1286
Weight = canopy + complete bridle + mixer (kg)	2.76	3.18	3.58	3.86
Recommended barsize	55	55	55	55

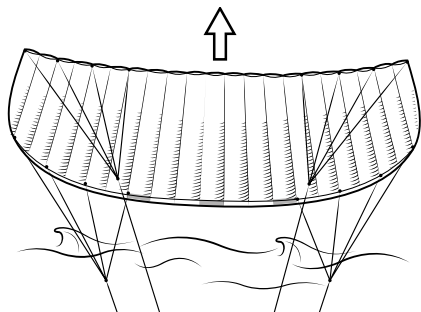
06 REDÉCOLLAGE

06.01 Redécollage en marche arrière

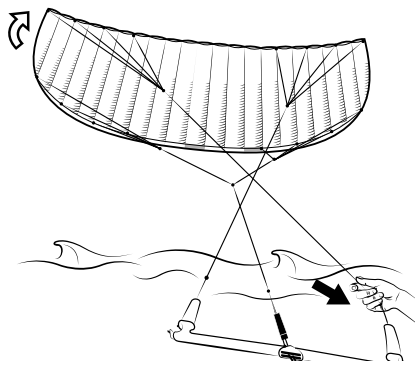
1 Saisissez les prélines arrière (rouge et verte) le plus loin de la barre possible, une ligne dans chaque main. Assurez vous que la barre soit dans le bon sens. Ne croisez pas les mains.



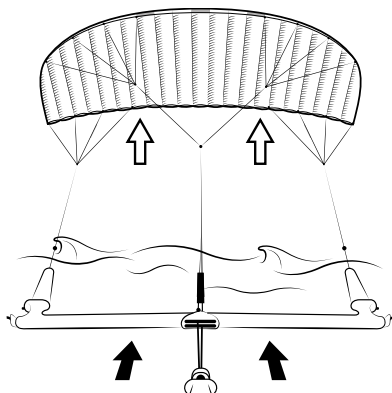
2 Tirer sur les prélines de façon progressive et constante. Si la voile reste collée bord d'attaque sur l'eau, c'est que votre action sur les arrières n'est pas assez importante.



3 Lorsque la voile est assez haut au dessus de l'eau (au moins la hauteur d'une demie aile qu'elle est la place de pivoter), relâcher une des lignes et garder la tension sur l'autre.

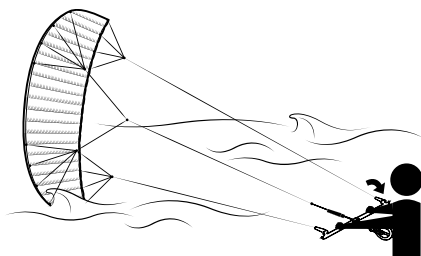


4 La voile va pivoter sur elle même, relâcher la 2^e main et repositionnez vos main sur la barre. Choquer lors de la remontée de la voile limitera la traction sous le vent.

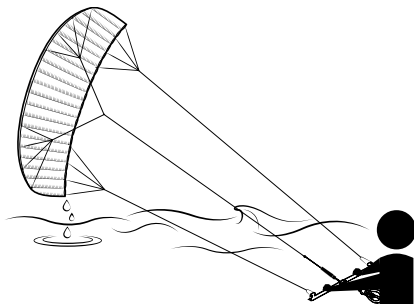


06.02 Vidage

1 Le système de vidage permet d'évacuer l'eau ou le sable qui serait entré dans l'aile. L'aile doit être penchée d'un côté et il faut contrôler l'oreille la plus haute pour qu'elle ne ferme pas.



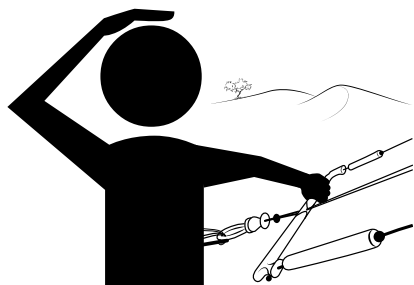
2 Eau ou le sable vont être évacués par les oreilles.



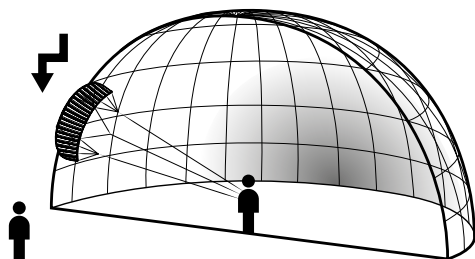
07 POSER L'AILE

07.01 Poser avec un assistant

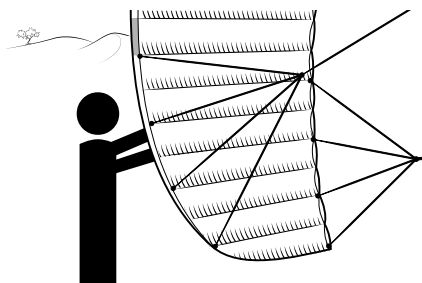
❶ La façon la plus simple et la plus sûre est de se faire aider. Indiquez à un assistant qui sait comment poser votre aile que vous voulez poser. Il doit être positionné à vent de l'aile.



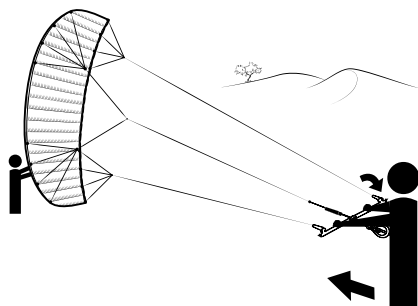
❷ Baissez votre voile vers le bord de fenêtre tout en gardant de la pression dans les arrières.



❸ L'assistant peut alors saisir l'oreille côté bord d'attaque.



❹ Avancez vers l'assistant en maintenant de la tension sur la ligne arrière la plus haute. L'aile va se poser sous le vent de l'assistant.



❺ Sécuriser l'aile tel que écrit dans „Sécuriser l'aile au sol“.

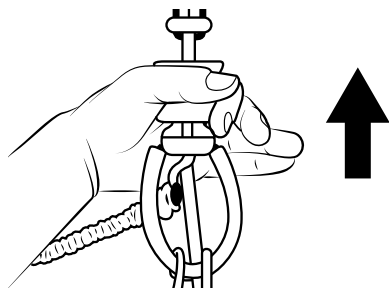


Attention: poser sans aide n'est pas conseillé étant donné la construction spécifique, cela pourrait endommager l'aile.

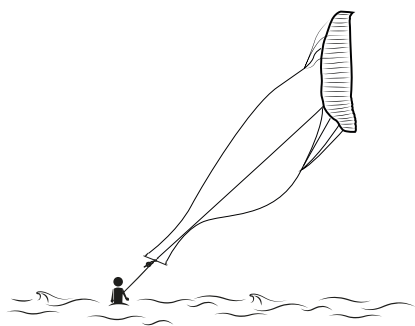
!!! Attention, ne jamais attraper l'aile par les lignes.

08 SYSTÈME DE SÉCURITÉ

❶ L'aile est conçue pour fonctionner avec le système de sécurité „FrontLineSafety“ (FLS). Après activation du largueur, la barre jusqu'à un noeud de blocage.



❷ L'aile va se mettre en drapeau sur un avant.



❷ Remettez le chicken loop sur le crochet du harnais et sécurisez le avec le tchoutch. Relâchez progressivement la ligne de sécu en vous assurant qu'elle ne soit pas entourée autour de vous. Ne la laissez pas repartir trop brusquement.

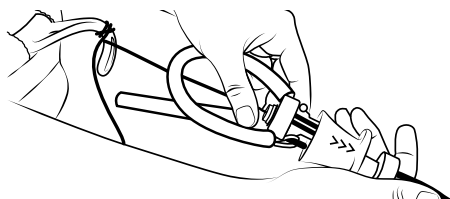
Remarque : Il est très peu probable de réactiver un VMG.

08.01 Réactiver la sécurité

Une fois la sécurité activé, la voile peut facilement être remise en état de décoller.

Nous conseillons de lire notre guide de sécurité en détail.

❶ Remontez le long de la Ligne de sécurité connectée à votre leash d'aile, jusqu'à arriver à la barre. Enroulez la ligne de sécurité autour de votre crochet de harnais et utilisez vos deux mains pour réactiver.



09 URGENCES

En cas de situation d'urgence, il est important de ne pas paniquer et de réagir de façon raisonnée.



Dans des conditions de vent irrégulières ou perturbées, le kite peut dépasser le bord de fenêtre ou le zénith. Une pression sur la barre permet de contrôler l'avancée de la voile et la freiner pour éviter qu'elle n'accélère et n'aille trop loin.



Si le centre du bord d'attaque de votre voile se retourne face à vous (fermeture) activez votre sécurité, car lors de la réouverture la traction peut être très violente. En tout cas préparez vous à être tiré sous le vent.



Si votre voile recule trop jusqu'à risquer de tomber bord de fuite face au sol, il faut choquer et si ça ne suffit pas tirer sur les lignes avant (par exemple au niveau du trim).



Si par vent Offshore vous êtes tracté vers le large par une aile qui n'est plus redécollable, il est préférable de laisser votre matériel et de rentrer à la nage. Par des conditions non Offshore, il est plus prudent de rester connecté à son aile.

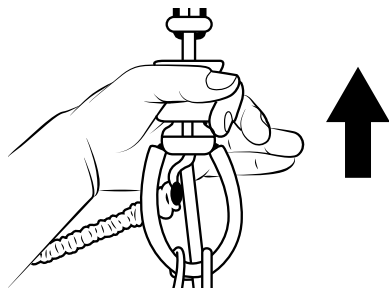


Attention: On peut facilement s'emmêler dans ses lignes, évitez de nager trop près des lignes et ayez toujours un couteau pour pouvoir vous défaire des lignes en cas de besoin.

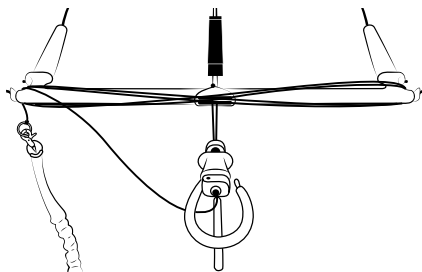
09.01 Replier son aile à caisson dans l'eau profonde

Le repliage en eau profonde est réservé aux experts, et cela demande expérience et entraînement.

- 1 Activez la sécurité du Chickenloop.

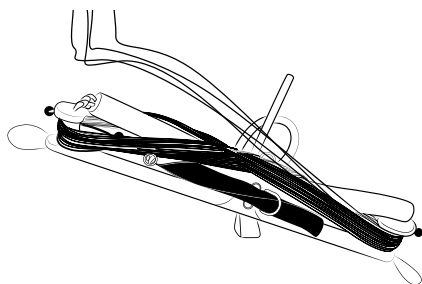


- 2 Remontez le long de la ligne de sécurité vers la barre. Une fois à la barre enrouler la ligne de sécurité en faisant des 8 autour de la barre.

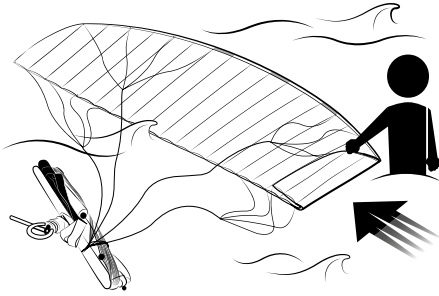


Conseil: Il est possible de revenir à la nage en tirant derrière soi la voile en drapeau, mais c'est une action physique et réservée au courte distance.

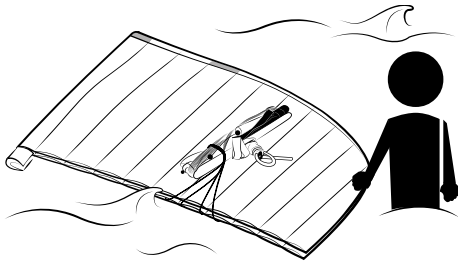
- 3 Enroulez les lignes autour de la barre et fixez les dessus par une demie clé ou avec les élastiques.



- 4 Attrapez la voile par une oreille.



- 5 Repliez une oreille sur l'autre, les lignes à l'intérieur dans la mesure du possible, et rouler la voile en ayant ouvert les scratch de dégonflage.

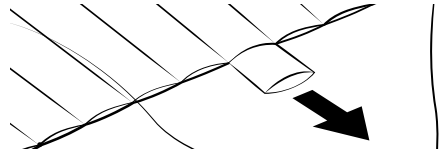


10 RANGER L'AILE

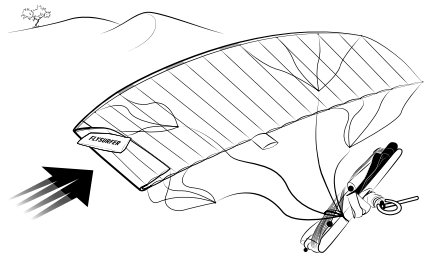
Il est possible de ranger rapidement sa voile dans le sac. Il est important de laisser les suspentes rangées à l'intérieur de la voile afin d'éviter que la barre ne puisse s'emmêler dans les brides.

10.01 Rangement oreille contre oreille

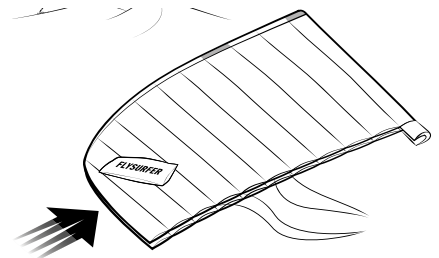
- 1 Ouvrez le scratch de dégonflage.



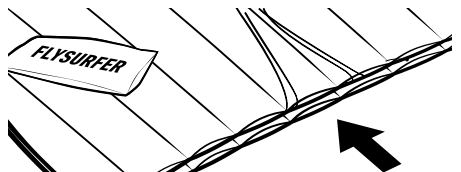
- 2 Les lignes doivent être enroulées sur la barre jusqu'aux lignes de poulies et bloquées à l'aide d'une demie clé ou de l'élastique. L'ensemble barre et ligne doit être gardé éloigné des brides.



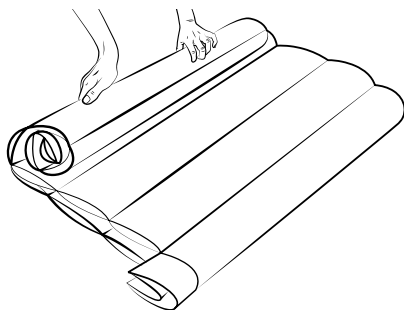
- 3 Repliez la voile en deux, oreille contre oreille, attention à ce qu'aucune bride ne fasse le tour de la voile.



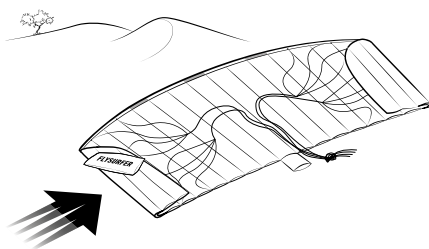
- 4 Mettez les brides à l'intérieur de l'aile.



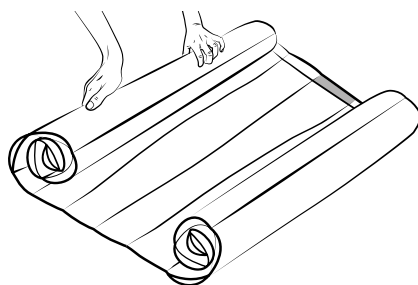
5 Roulez la voile oreille contre oreille autour de la barre. Attention de rouler sur un endroit non abrasif pour éviter les déchirures.



3 Fixez ensemble les extrémités avant et arrière du bridage. Placez les de chaque côté de l'aile dans une entrée d'air en vous assurant qu'aucun bride n'est en dehors de l'aile.



4 Roulez l'aile en partant d'une oreille. Mettez du poids sur le côté roulé et faites de même avec l'autre côté.

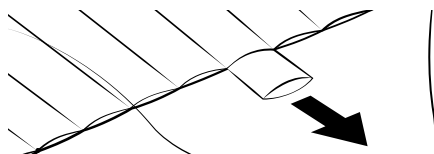


Attention:
ne replier pas l'aile du bord
d'attaque vers le bord de fuite.

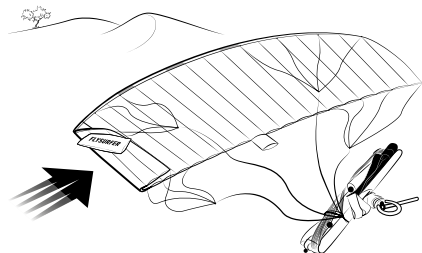
6 Rangez l'aile dans le sac spécifique à la VMG.

10.02 Rangement les deux oreilles séparément

1 Ouvrez le scratch de dégonflage.



2 Repliez les lignes sur la barre et déconnectez les de l'aile.



Attention: ne replier pas l'aile du bord
d'attaque vers le bord de fuite.

6 Rangez l'aile dans le sac spécifique à la VMG.

11 ENTRETIEN

Les ailes flysurfer sont durables et résistantes aux UV et au sel, dans la mesure du raisonnable. Avec certaines attentions vous pourrez en optimiser la durée de vie. Les couleurs peuvent subir l'effet des expositions UV extrêmes, le tissu peut se salir, ce qui n'a aucune influence sur la qualité de vol.

Séchage

N'entreposez jamais votre aile mouillée pour une longue période, cela abîme le tissu, les couleurs et les pièces métalliques. Ce qui n'a pas forcément d'effet sur les performances, sauf à laisser la moisissure s'attaquer à l'enduction de la voile, la rendant poreuse.

Conseil: vous pouvez faire sécher votre aile en la faisant voler avec les entrées d'air ouvertes, mais en aucun cas au sèche cheveux.

Rinçage

Rincer de temps en temps votre voile à l'eau claire peut aider, mais pas de détergents ou produits chimiques, et surtout un bon séchage à l'air.

Vérifications

Vérifiez votre aile régulièrement, lignes, connections, barre, largeur. Une pièce en mauvais état peut causer des accidents et dégâts.

12 ENTRETIEN

Les parties exposées sur la VMG sont les LCL, les brides, les joncs. Il faut les vérifier régulièrement et les changer si besoin.

12.01 Vérifier les LCL avant de décoller

Les Fusibles de connection (Little Connection Lines ou LCL) ont une valeur de rupture prédéfinie ce qui évite de casser les brides ou les points d'attache. Vérifiez les après un crash et remplacez les si besoin.

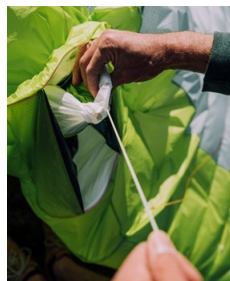


12.02 Remplacer les joncs en fibre de verre

Après un crash vérifier les joncs aux deux extrémités. Si le tissu dans lequel ils sont cousu est endommagé il doit être réparé par un professionnel. Si le jonc est cassé il doit être remplacé et ne peut être réparé. Pour cela accédez par une entrée d'air et vérifiez les coutures, si besoin vous pouvez sortir le jonc avec précaution.

Conseil: vous remplacer un jonc nous conseillons de vous faire aider pour tenir le bord de fuite et éviter d'endommager le tissu.

Insérez le nouveau jonc avec précaution.



Attention:

Les joncs ne doivent pas être trop tordus.
Ils peuvent se casser !

12.03 Réparer le tissu

Si vous faites un accroc, nous avons inclus un kit de réparation. La surface à réparer doit être propre et sèche. Vous pouvez réparer temporairement avec du spi autocollant en collant à l'intérieur et en arrondissant les angles du spi autocollant. Vous pouvez obtenir un spi spécial pour le tissu X-Light auprès de votre revendeur ou de la marque. Nous pouvons faire des réparations professionnelles en remplaçant une partie ou tout un panneau pour que la réparation ne soit pas visible.

Conseil: si la déchirure est à moins de 5cm d'une couture nous conseillons de faire une couture.

13 TRIMMING

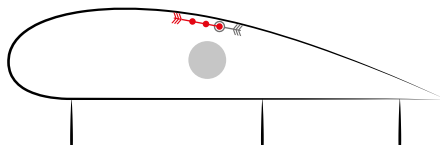
Étant donné que les lignes et suspentes subissent des variations de longueur avec le temps (principalement en raccourcissant), Flysurfer a conçu ses ailes de sorte qu'il soit possible de régler les caractéristiques de vol de la voile.

13.01 Profile Moment Adjuster (PMA's)

Remarque: Il est important que la vérification de réglage ait été faite précédemment. Modifier les PMA ne doit être fait que lorsque le réglage de la barre, des lignes, du mixer et des brides ont été fait.

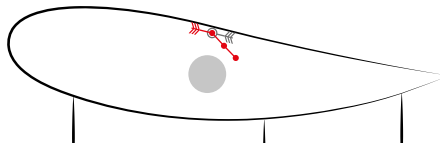


Les PMA sont des lignes à noeuds avec deux options de réglages cousues à l'intérieur de l'aile sur l'intrado et l'extrado pour régler le profil tel qu'illustré ci après.



Réglage neutre

Si vous raccourcissez les PMA sur l'extrado le profil devient plus lent et plus stable



Réglage „court“ sur extrado

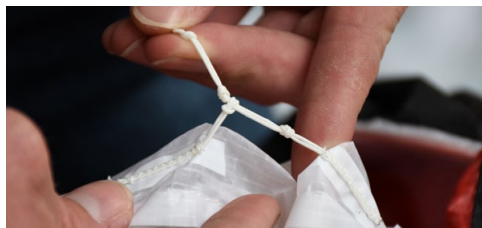
- 1 Passez votre main dans l'entrée d'air la plus proche pour atteindre les PMA.



- 2 Sortez le tissu par l'entrée d'air.



- 3 Régler le PMA avec une tête d'alouette.



En général vous pouvez déplacer de 2 noeuds, mais 1 suffit pour la plupart des utilisateurs.

Conseil: Nous conseillons de ne régler qu'un PMA sur 2 au début pour voir si cela suffit et si besoin les déplacer tous.

14 RÉPARATIONS ET PIÈCES DÉTACHÉES

Les réparations peuvent être effectuées par l'atelier situé dans nos locaux principaux en Allemagne ou par un réparateur agréé dans votre pays. Toutes les pièces détachées d'origine peuvent être commandées directement sur notre magasin en ligne shop.flysurfer.com



FLYSURFER

FLYSURFER Kiteboarding
Brand of Skywalk GmbH & Co. KG
Windeckstr. 4
83250 Marquartstein, GERMANY

WEBSITE: www.flysurfer.com

EMAIL: info@flysurfer.com

PHONE: +49 (0) 86 41 69 48 - 30