



Maui Fin Company

LA GRIFFE HAWAÏENNE À LA SAUCE NAPOLITAINE

PIO MARASCO, LE DESIGNER EMBLÉMATIQUE DE MFC

Né à Naples, en Italie, Pio Marasco a deux grandes passions : le football et le windsurf. Adolescent, il joue en troisième division dans le prestigieux club de Naples, flirtant avec l'équipe professionnelle. Son destin semble tout tracé dans une carrière footballistique lorsqu'il se retrouve à un moment sur le banc de touche. On lui propose alors de jouer dans un petit club. Cette alternative ne le réjouit pas et il décide, sur les conseils d'un ami, de partir pour Hawaï vivre sa seconde grande passion, le windsurf. C'est donc fin 1989 qu'il débarque pour la première fois sur l'île de Maui, il n'a alors que 18 ans et tombe tout de suite amoureux de l'endroit. Après deux mois sur place, il trouve un petit boulot chez MFC, un fabricant d'aileron qui existe depuis trois ans. Il entre par la petite porte, commence par nettoyer le sol et à poncer les ailerons à la main. Sept mois plus tard, il repart en Italie pour une saison complète de football. Mais la passion n'est plus aussi forte. Il a 19 ans et se rend compte qu'il est tombé amoureux de Maui. Quelques mois plus tard, au début de l'année 1991, il décide de partir s'installer définitivement là-bas. Il retrouve le chemin de l'atelier MFC, apprend l'anglais, vit à 100 % sa passion pour le windsurf et apprend le métier. En 1994, Scott, l'un des fondateurs de MFC, décide de lever le pied, Pio prend alors 50 % des parts de la compagnie, pour devenir finalement le propriétaire à part entière en 1996.

À cette époque, les gars de Quatro débarquent avec Francisco Goya, Keith Teboul, Sean Ordonez, Jason Prior... Quatro et MFC vont alors partager les mêmes locaux. Pour Pio : « Ces années 1990 sont intenses en recherche et développement, avec Francisco Goya, Josh Stone, Anders Bringdal, Robby Seeger, une majorité de pros, et même Robby Naish. Tout le monde naviguait avec nos ailerons, notre team réunissait les meilleurs de l'époque, il ne manquait que Björn Dunkerbeck. Il achetait quelques ailerons mais n'a jamais fait partie du team MFC. Nous étions alors à la pointe du progrès, nous fabriquions des ailerons à l'aide d'une machine à commande numérique dès 1992. Des ingénieurs allemands nous avaient programmés les machines. »

Les années vont passer, les champions se succéder et Pio garder une passion intacte pour ce sport qu'il pratique dès que les conditions sont bonnes. Ce que l'on sait moins, c'est qu'il est également très investi dans la musique, avec déjà plusieurs albums electro à son actif. Et il suffit de taper son nom sur google pour s'apercevoir qu'il y a autant d'articles sur les ailerons que sur la musique le concernant.

MAUI FIN COMPANY

Date de création : 1986

Nombre de salariés : 5

Distributeurs : 42 pays

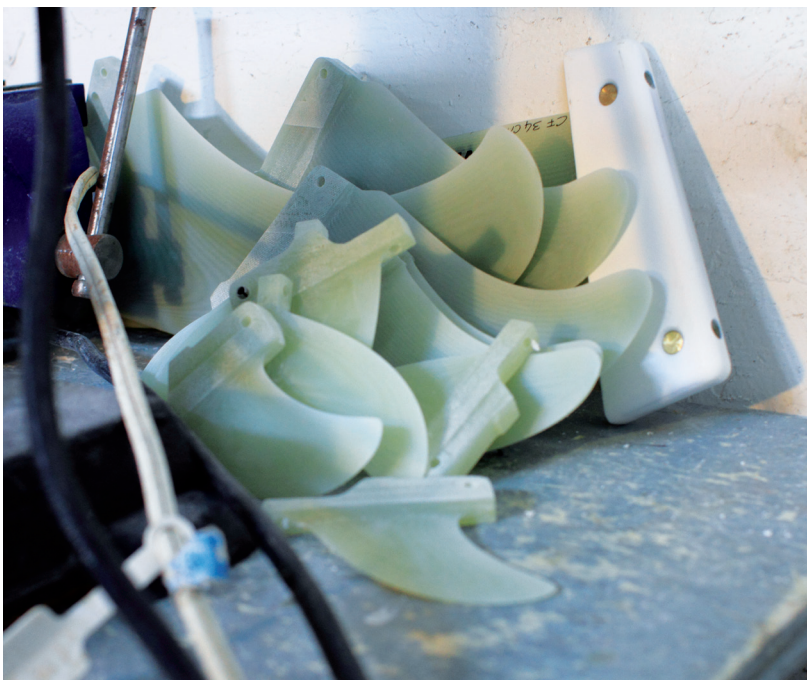
Nombre de modèles : entre 60 et 70

**Nombre d'ailerons vendus par an :
plusieurs milliers**



La machine travaille pendant que le designer part chercher son inspiration.

« Nous fabriquons entre 500 et 800 prototypes d'ailerons par an »



VISITE DE L'ATELIER RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT À MAUI

Avril 2012, nous avons rendez-vous avec Pio Marasco, le boss de MFC, dans son bureau au premier étage dans les locaux de Ocean-4Hawaii (qui regroupe également Goya et Quatro), situé à la Cannery Pawela à Haiku (Maui).

Difficile de ne pas remarquer, ou plutôt d'entendre Pio. L'homme est affable, il a le verbe haut et engage des discussions très animées, très passionnées. Un Italien au sang chaud, blagueur, rieur, au débit de paroles impressionnant, capable de tenir plusieurs conversations à la fois. « Viens, je t'emmène voir la machine CNC (computer numeric control) qui dessine nos prototypes d'ailerons », me lance Pio. Nous contour-nons la Cannery pour nous rendre en moins d'une minute dans un petit local tenu par l'un de ses confrères italiens. Au milieu de la pièce, une fraiseuse numérique usine une énorme plaque de fibre verte en G10. Cette plaque est constituée d'une superpo-sition de couches de fibre de verre, comme celle utilisée en électronique industrielle.

La fraiseuse effectue des allers-retours pour donner la forme à l'aileron. Une fois le côté pile usiné, il faut retourner la plaque pour travailler le côté face. Une dizaine d'ailerons vont ainsi être façonnés pendant des heures avec une précision impressionnante. Une fois les ailerons usinés, il n'y aura plus qu'à légèrement poncer dans la pièce voisine pour donner l'aspect final en G10.

Pio nous explique alors que tous les ailerons qui sortent de cet atelier sont exclusivement réservés à la recherche et au développement auprès de son team de coureurs. La visite terminée, nous repartons dans son bureau pour lui poser quelques questions.

Planchemag : Comment crées-tu un aileron ?

Pio Marasco : Depuis plus de vingt ans que je dessine des ailerons, c'est difficile d'ex-pliquer comment je fais, car c'est naturel pour moi (*Pio nous sort alors des dizaines d'outlines d'ailerons découpés sur du pa-pier, Ndlr*). J'ai commencé à dessiner les ailerons sur ordinateur en 2000. Je débute par l'outline, ensuite le profil que je connais et qui fonctionne. Une fois que toute la géo-métrie est définie, j'envoie le fichier à la ma-chine qui va usiner l'aileron sur une plaque de fibre en G10.

Pour moi, le windsurf est différent d'autres domaines comme l'aviation. Tu peux avoir toute l'intuition et le savoir possible acquis à l'école d'ingénieur, fabriquer des ailes d'avion, de bateaux ou de windsurf, ce n'est pas la même chose ! Car tu as 25 différents paramètres qu'il faut intégrer, la densité de l'eau, la variation de force du vent, le cou-

rant, la capacité du pratiquant, la façon dont tu règles ta voile.

De nombreux facteurs qui changent d'une situation à l'autre. Le feeling sur l'eau est pour moi la chose la plus importante. On peut être très bien renseigné avec les ma-chines et les ordinateurs, sur la solidité, la résistance des matériaux, des calculs sa-vants. Mais si l'on ne va pas à l'eau, ça ne sert à rien.

Et ensuite ?

La machine située à côté de nos locaux usine l'aileron et donne naissance à un pro-totype que nous allons tester. Lorsque nous avons validé ce prototype, nous envoyons le fichier à l'usine en Chine ou en Thaïlande (chez Cobra) qui fabrique alors l'aileron tel qu'il sera proposé en production, soit en construction usinée, soit en moulée.

Je me rends régulièrement dans l'usine en Thaïlande pour fabriquer plusieurs proto-types d'ailerons moulés dans divers types de tissus et résines avec différents place-ments de fibres pour faire varier les rigidités et obtenir le meilleur produit final.

Une fois que les ailerons sortent de l'usine, ils reviennent pour une dernière batterie de tests avant d'être lancés en production finale.

Combien de prototypes d'ailerons dessines-tu par an ?

Ici, à Maui, nous fabriquons entre 500 et 800 prototypes d'ailerons par an. Cela peut me prendre jusqu'à trois heures pour en réa-liser un. Cela dépend de ce que j'ai à faire. C'est le cas, par exemple, avec les nouvelles gammes d'ailerons pour le SUP que je dé-veloppe avec Kai Lenny. Cela prend ensuite environ une heure à la machine pour usiner un seul aileron.

Que représente la part de R&D chez MFC ?

Nous dépensons beaucoup d'argent en re-cherche et développement et cela repré-sente plus de 50 % de mon temps. Sachant qu'aujourd'hui, grâce à une meilleure orga-nisation, je suis plus disponible, notamment grâce à notre structure de commercialisation à Tarifa et ici à Maui.

Quelles sont les marques de planches qui sont équipées d'ailerons MFC ?

MFC designe des ailerons pour RRD depuis plus de dix ans, sachant que les premiers à nous avoir fait confiance sont Fanatic en 1996. C'était l'époque où Rush Randle courait pour la marque. Aujourd'hui encore, nous fournissons la quasi-totalité des aile-rons sur les planches RRD, Goya, Quatro, ainsi que certains modèles chez Fanatic ou Starboard. Ces ailerons sont fabriqués dans l'usine Cobra en Thaïlande, je contrôle la

production en m'y rendant trois fois par an. J'ai également d'autres unités de production du côté de Hong-Kong. Elles produisent des ailerons usinés en G10 et polyester ainsi que des ailerons moulés en prepreg. J'envoie exactement les mêmes fichiers d'ailerons sur les machines en Thaïlande que sur la ma-chine qui fait les prototypes à Maui.

Tu travailles comment avec une marque comme RRD ?

Roberto Ricci est basé en Afrique du Sud trois mois par an pour effectuer des tests avec toute son équipe. Je lui envoie de nom-breuses gammes nouvelles de prototypes d'ailerons dans tous les programmes, de la vague au slalom.

Tout l'équipe teste mes ailerons sur place et me demande parfois de faire quelques modifications pour bien coller au shape des planches. Ceci explique pourquoi nous avons tant d'ailerons au catalogue.

Je travaille également avec certaines marques comme Starboard (sur les Kode) ou Fanatic (wave single, twin, freestyle et freewave) qui utilisent des dessins de mes ailerons sur certaines gammes de planches.

Quel est le team officiel MFC ?

Levi Siver, Kauli Seadi, Kai Lenny, Bernd Roediger, Ricardo Campello, Brawzinho, Victor Fernandez, Kevin Pritchard, Francisco Goya, Klaas Voget, Boujmaa Guilloul, Fran-cisco Porcella, Dario Ojeda, Camille Juban, Keith Teboul, John Skye... Nous avons envi-ron 84 rideurs (de différents niveaux) équi-pés de nos ailerons, dont Jason Diffin, Lau-rent Guillemain, Pascal Bronnimann présents dans nos locaux à Maui.

Que leur offres-tu ?

Les meilleurs disposent d'un budget, tou-chent des royalties et ont accès aux derniers prototypes d'ailerons qu'ils souhaitent. Nous travaillons dans la confiance réciproque, je leur demande ce qu'il veulent et je leur fournis. Et si l'on me demande combien d'ailerons je leur donne par an, je n'en ai aucune idée. J'essaie de produire le meilleur pour eux. Par exemple, Kauli vient ici et me commande quinze jours à l'avance différents jeux de quads de différentes formes et di-mensions.

Avec une dizaine de coureurs comme Kauli, Levi, Keith, Victor, Ricardo, je travaille sur le développement. Quelqu'un comme Victor Fernandez utilise différents ailerons pour naviguer en quad dans le on shore et le side shore. Kauli, lui, utilise des ailerons plus courbes et plus fins. La plupart d'entre eux sont équipés de jeux de quad différents. Cela me coûte plus cher et c'est plus com-pliqué, mais c'est incroyable le retour que j'obtiens ainsi.



Et l'on peut dire que nous n'avons jamais dépensé autant d'argent en recherche et développement qu'avec les ailerons multifin de vague. C'est incroyable.

Peux-tu nous décrire deux styles de navigation totalement différents au sein de ton team ?

Je dirais sans hésiter Kauli Seadi et Levi Silver. Levi travaille beaucoup sur la vitesse, il navigue avec les nouveaux ailerons de production rouges sur ses quads. Kauli, lui, est plus léger, ses ailerons sont plus courbes, avec des ailerons latéraux plus étroits et un peu plus longs que ceux de Levi. Il privilégie les virages alors que Levi se concentre sur la vitesse.

Brawzinho utilise également des ailerons courbes sur l'arrière alors qu'il est plus puissant, plus lourd que les deux autres. Comme il a besoin de beaucoup d'appuis, ses deux ailerons latéraux sont plus grands, comme ceux de Victor Fernandez d'ailleurs : ils sont assez proches. Kauli navigue essentiellement avec des ailerons de side shore. Dans le on shore, il utilise des ailerons plus droits. Quant à Keith Teboul, le shapeur des planches Quatro et Goya, c'est encore une autre planète ! Il navigue sur des tri fins et quads avec des ailerons qui font sensiblement la même longueur. Keith est toujours

en avance d'un cran sur tout le monde.

Et les ailerons fournis avec les planches de production RRD, Quatro et Goya ?

Pour les ailerons de production, nous essayons de proposer sur le marché des lames qui fonctionnent pour un maximum de rieurs. Notre gamme d'ailerons actuelle fonctionne pour le side comme le on shore, vent fort, léger, etc. C'est un aileron de compromis. S'il fallait mettre six sortes de jeux de quad sur le marché, ce serait la confusion la plus totale.

Au catalogue, nous proposons 27 différents modèles d'ailerons de vague, sans compter les twin fins.

Quels sont les secrets des pros pour régler leurs quads ?

Avec les ailerons quads, nous travaillons sur les profils pour réduire la traînée qui est bien supérieure aux ailerons single. Ensuite, nous nous penchons sur la distance qui sépare les ailerons avant et arrière car elle peut créer des perturbations dans l'écoulement de l'eau. Par exemple, des gars comme Levi ou Keith naviguent avec 3 cm de distance entre le bord de fuite de l'aileron avant et le bord d'attaque de l'aileron arrière. Des gars plus lourds préfèrent aller à 5 cm de distance.

En dessous de 3 cm, il y a trop de turbulences entre les ailerons. Plus les ailerons sont rapprochés, plus la planche est douce, elle s'oublie car elle est compacte. Lorsqu'on écarte les ailerons, on obtient plus de vitesse avec une planche qui devient plus rigide sous les pieds. On réduit ainsi la maniabilité et il faut appuyer plus fort pour tourner. Cela dépend de la force avec laquelle on pousse dans le surf, du style et du shape de la planche.

À la plupart des pratiquants, je recommande 5 cm pour être plus à l'aise. La planche partira plus vite au planing et sera plus facile dans le on shore. Ils pourront toujours descendre à 3 cm dans les conditions side shore parfaites.

Tu testes la concurrence ?

Bien sûr, j'essaie d'autres ailerons. La compétition avec les autres a toujours été productive pour progresser. Cet hiver, j'ai passé trois mois à naviguer à Spreckelsville pour essayer d'autres types d'ailerons. Je reste persuadé que le fait d'être basé à Maui nous offre un avantage car nous ne sommes qu'à dix minutes du spot d'Ho'okipa.

Que penses-tu des nouvelles formes d'aileron plus droites en vagues ?

Je ne suis pas un grand fan, mais je respecte le



Pio au roller
à Ho'okipa.

L'AVIS DE CRAIG GERTENBACH (MANAGER FANATIC)

Planchemag : Quels flotteurs sont équipés d'ailerons MFC et comment choisissez-vous le bon modèle ?

Craig : Fanatic a décidé d'aller dans une direction différente en ouvrant notre collaboration aux différentes compagnies sur le marché, afin de trouver l'aileron le mieux adapté à chaque planche. Nous avons des MFC sur nos planches de vague single et twin fin, comme nos planches de freestyle. Nous testons un maximum d'ailerons, y compris ceux développés avec nos coureurs. Une grande partie du travail est assurée par Klaas Voget, notre responsable R&D, sachant que les ailerons multifin demandent beaucoup de temps et d'efforts pour trouver la bonne combinaison et convenir aux planches. Sebastian Wenzel, le shapeur, et moi-même sommes plus investis sur la R&D des ailerons freeride, avec des besoins de la part de nos clients différents de ceux des coureurs pros.

concept. Je pense que c'est bon pour le marché car cela apporte un changement. J'aime les fabricants qui proposent des nouveautés.

Quels sont les progrès de ces cinq dernières années ?

D'énormes progrès ont été réalisés. Nous sommes passés du single fin au twin fin, puis au quad. La recherche et développement ont été très productifs. Nous avons appris beaucoup en vitesse, maniabilité, et les planches sont devenues plus rapides, plus radicales. Le windsurf s'est rapproché du surf avec des planches et des ailerons plus courts.

Dans quelle direction vont les demandes d'ailerons en vague ?

Les gens s'orientent de plus en plus vers le quad, sachant que le tri fin est de plus en plus à la mode. Autrefois, il y avait de grandes différences entre les single fins et les twin et tri. Elles sont moins importantes aujourd'hui avec l'évolution des planches. Le single fin est plus directionnel et le twin est un stade intermédiaire avant d'arriver au quad. Le twin n'est pas fait pour moi, trop inconfortable dans les grosses vagues. C'est un aileron libre. Le tri fin quant à lui offre des virages doux : on est proche du surf sans

avoir le même degré de grip qu'un quad. Le quad offre beaucoup de grip, mais il faut pousser fort pour tourner.

Quelles sont les différences entre un aileron usiné en G10 et un moulé en préreg ?

L'avantage de l'aileron moulé en préreg c'est que l'on peut obtenir quelque chose de plus fin sans changer la flexibilité de l'aileron. Ce qui n'est pas le cas avec les ailerons usinés en G10 : plus on affine, plus on est souple. On est alors limité avec l'aileron G10 usiné alors que les possibilités avec l'aileron moulé en préreg sont infinies. Car on peut faire varier les types et orientations de matériaux pour faire travailler l'aileron comme on le souhaite et jouer sur l'épaisseur que l'on veut.

En termes de sensations, le préreg est plus direct, ce qui n'est pas forcément ce que recherche tout le monde. Certains considèrent le G10 plus confortable et finalement plus performant. Autrefois, je produisais davantage d'ailerons en préreg qu'en G10. Aujourd'hui, à cause du prix, je produis plus d'ailerons en G10.

Chez RRD, Quatro ou Goya, les distributeurs souhaitent des ailerons en G10 sur leurs planches de vague car c'est plus

solide que le préreg. Sachant également que pour les ailerons multifin, nous n'avons pas besoin de beaucoup de flexibilité.

Je pense qu'aujourd'hui, les ailerons usinés (G10 ou polyester) sont très bons pour les planches quad.

Où puises-tu ton inspiration ?

J'observe les animaux, les baleines, les requins, les dauphins, les thons. Un de mes amis est pêcheur. Je suis allé un jour mesurer la queue d'un thon, car c'est l'un des animaux marins les plus rapides au monde, il est capable de glisser à 40 nœuds sous l'eau. Regarde (*Pio nous sort de sa boîte un aileron étrange, Ndlr*), voici un prototype d'aileron qui possède de petites ciselures horizontales identiques à celles que l'on trouve sur les nageoires des baleines. Les tests ont démontré qu'il n'est pas très rapide mais qu'il accroche très fort dans l'eau. Si tu n'essaies pas, tu ne peux pas savoir.

Rêves-tu d'une forme d'aileron ?

J'ai bien sûr un rêve, sur lequel je travaille depuis plus de dix ans. Un concept très élémentaire. Mais je ne peux pas en parler, c'est une nouvelle forme...