



TEST

Par Jean-Michel Ara-Somohano, texte et photos.

La Strike en vol avec Thomas Mériçout. On peut voler avec ou sans plateau, idem pour la mousse sous-siège afin d'augmenter la capacité de stockage.



SUPAIR STRIKE

Du pilote aventurier au crossman

Dérivée du modèle équipant les athlètes Supair lors de la X-Alps 2015, la Strike était très attendue par les pilotes cherchant un matériel pour une utilisation aventurière, ou type courses de marche et vol. Le succès est immédiat et les podiums s'enchaînent... Ainsi Maxime Pinot, vainqueur du Saint-Hil Airtour, Benoît Outters (2^e) ou encore Bertrand Chol (5^e) avaient choisi la Strike pour les accompagner en course.

Design, structure générale

La Strike est une sellette cocon ultra-light modulable, avec mini-plateau carbone en assise et une protection de bas du dos type Bumpair 14 cm, amovibles.

En configuration homologuée complète, le poids est de 2140 g comprenant le Bumpair 14 (560 g) et le mini-plateau de siège (120 g). En configuration hamac minimaliste, ce poids est de 1460 g en M (1685 g avec Bumpair ultra light non homologué), incluant plateau-pieds carbone, Connects, accélérateur, container secours frontal intégré au speedbag. En 4 volets et d'un volume max de 4,5 litres, il est fermé par une poignée frontale proéminente, le meilleur emplacement pour cet équipement de sécurité. Passage latéral droit des élévateurs zippé. Pour les instruments, un petit plateau semi-rigide se scratche sur le container secours.

Volumes de rangement excellents : grande poche dorsale avec Liquipack, poche sous cutale avec volume extensible en enlevant le Bumpair, poche

latérale zippée et pochette additionnelle sur la barrette de poitrine. Sur le côté, fixation des bâtons télescopiques. Speedbag réglable très simplement par une sangle unique.

Pour obtenir des poids aussi réduits, le choix des matériaux a été optimisé sur chaque poste. La poche dorsale en tissu Skytex, les boucleries et systèmes de réglages fins sont impressionnants au premier abord. Comme tous les produits techniques extrêmes, leur longévité dépendra de l'attention que vous leur porterez. Cela dit, avec déjà un bon recul en situations de courses ou d'explorations, la Strike apparaît durable et robuste structurellement.

Prise de contact, portique et installation

Simple mais imparable pour éviter les oublis d'accrochage, la cuissarde droite est solidarisée fermée. Il faut donc passer sa jambe droite dans la sangle et endosser la sellette avant de boucler la cuissarde gauche et la ventrale. No-

tez que les petites boucles aluminium demanderont 20 secondes pour que vous vous adaptiez à leur dimension, mais offrent un gain de poids précieux. Les deux volets du cocon se ferment simplement pas deux clips.

On remarque de suite que le parachute frontal officie en contre-poids et remonte idéalement le speedbag derrière les jambes, d'où parfaite mobilité dans les déplacements au sol. Bonnes sensations de confort : grosse surface de contact dorsal et zone d'assise très profonde assurent une sensation vraiment typée « hamac ». Toutes les sangles du châssis - en Dyneema, largeur 12 mm - se révèlent débrayables/ajustables très simplement : réglage d'inclinaison dorsale classique en deux points dont profondeur lombaire, tension aux épaules, longueur du speedbag, tout est extrêmement simple, fonctionnel car **accessible**, permettant vraiment tous les ajustements en vol. Une propriété importante car en fonction de vos configurations (avec ou sans protection, vol bivouac, vol sur site, etc.), pouvoir réajuster son matériel en un clin d'œil et trois tensions express est **indispensable** !

On board

Au sol, le faible poids est réellement ahurissant... Confirmation, la mobilité est excellente. Au décollage, le speedbag s'attrape bien d'un pied, glisser à l'horizontale se fait intuitivement sans lâcher de commande et c'est un vrai plaisir. Je vous le signale, car 70 % des sellettes

cocons ne permettent pas ou nécessitent des qualités de contorsionnistes pour se caler. Avec la Strike, aucun souci n'est à redouter.

Une fois installé, le plan d'inclinaison de l'assise et du cocon peut vous paraître trop relevé. C'est une spécificité de cette sellette. Quels que soient vos réglages en longueur de speedbag ou d'inclinaison dorsale, le plan d'inclinaison assise ET speedbag (l'assiette générale) reste quasi à plat, ce qui pourra ne pas plaire à tous les pilotes, préférant les positions plus inclinées vers l'avant. Mais cette assiette pourra aussi dépendre des morphologies.

Le châssis hamac implique une position très relâchée du corps et une répartition basse des appuis, quasi jusqu'aux genoux. Aussi, pour bien régler, vous devrez donc gérer le relâchement maximal du speedbag, puis adapter votre inclinaison dorsale pour obtenir le meilleur équilibre. Clairement, une sellette hamac peut vous paraître déroutante aux premiers contacts. À vous d'écouter vos sensations, de chercher vos appuis pour optimiser les réglages.

Une fois définis les meilleurs équilibres correspondants à votre morphologie et vos sensations d'appuis, vous pourrez alors apprécier le confort général de la structure... La sellette est hyper englobante, la surface d'assise des-



Un design réussi, de bonnes capacités d'empport, le compartiment et la poignée du secours sont bien conçus.

pendant jusqu'aux genoux demande, elle aussi, d'intégrer de vastes appuis.

La mousse dorsale de confort ne laisse pas transparaître le châssis en fines sangles. Même en 360 et manœuvres dynamiques, aucun inconfort n'est à déplorer. Côté sensations en thermiques, la transmission reste présente: si la sellette est plutôt typée stable, sangle de poitrine relâchée, le pilotage reste précis. En se redressant un peu et en resserrant la ventrale, la stabilisation est immédiate et permet de filtrer efficacement les grosses conditions.

En navigation, notons le porte-instruments idéalement positionné, l'accélérateur à deux barreaux permet bien d'utiliser les débâtements maximums, le bon positionnement des poulies rajoute une tension sur les hanches et permet de bien se caler dans l'action. Tout est très fonc-

tionnel malgré un produit technique radical.

Un avis, celui de Bertrand Chol, ancien membre de l'équipe de France, féru d'explorations sauvages, fondateur de la Bornes to Fly, 5^e du Saint-Hil Airtour 2016, interviewé la veille d'un départ au Kirghizstan: « Je suis un habitué des produits Supair, utilisateur des Delight 1 et 2 bien stables et amorties. La Strike leur succède bien. C'est une bonne surprise. Elle se chausse bien, elle est confortable avec ou sans mousse. Pour le vol bivouac et les expés, on peut enlever la mousse, gagner en poids et surtout une vraie zone de rangement: une bonne modularité qui la rend super polyvalente. Je l'attendais vraiment pour mon utilisation en courses de marche et vol mais finalement, sa polyvalence et le confort général la destinent aussi aux vols randos et vols cross classiques ».



Complément très recommandé, le sac Trek-Light de 350 g, spécialement développé pour les courses de marche et vol.

Pratiques ciblées: cocon position assis à 3/4 couché avec mini-plateau ou pilotage type hamac. Marche et vol, vol-bivouac, cross

Homologation: EN 1 651 (structure) et protection LTF (avec Bumpair 14).

Tailles disponibles: 3 tailles. S (pilote 155-170), M (170-185 cm), L (180-200 cm), voir tableaux de mesures Supair qui permettent d'optimiser le choix de taille.

Confort: sellette semi-rigide bien équilibrée, excellent confort général.

Protections: Bumpair 14 homologué. Possibilité de mousse Bumpair ultra light non homologuée.

Assise: grande profondeur d'assise.

Largeur ventrale: réglable de 38 à 47 cm.

Emplacement du secours et remarques: container ventral intégré au speedbag. Accrochage du secours aux épaules, passage latéral droit des élévateurs zippé. Poignée frontale, parfaite intégration-préhension.

En vol: bonnes sensations, transmission et pilotage précis. Sellette particulièrement stable via l'utilisation de l'ABS.

Aisance au sol: vraiment excellente jusqu'à la phase d'installation aérienne, parfaite.

Poids: variable suivant configuration. En M, version homologuée, 2 140 g complète, comprenant mini-plateau assise (120 g), Bumpair 14 (560 g), accélérateur (40 g), poignée secours (20 g), plateau-pieds (120 g), Connects (20 g).

Option ultra light: 1 685 g complète (M), comprenant le Bumpair ultra light (225 g).

Nombre et volume des poches: vaste poche dorsale-compartiment Liquipack, poche sous assise du Bumpair amovible, poche de rangement latérale zippée, pochette additionnelle en barrette de poitrine.

Type de boucles: Petites boucles aluminium.

Encombrement, volume au portage: le top. Volume pliée compressible au max. Complément idéal, le nouveau sac Trek-Light de 350 g et 80 litres, développé pour les courses de marche et vol.

Prix public TTC: 1 050 euros TTC tous équipements intégrés (Bumpair 14, porte-instruments/pod/poignée secours F-XLite ou O, plateau-pieds carbone, speedbag, Connects, mini-plateau assise carbone, accélérateur 2 barreaux).

Options: Bumpair Light 125 euros, sac Trek-Light (pack sellette + sac à 1 160 euros).

Supair-VLD, parc Altaï, 34 rue Adrastée, 74650 Chavanod-Annecy, +33 (0)4 50 45 75 29, info@supair.com, www.supair.com

Toutes infos sur configurations et tableaux de tailles disponibles sur le site.



Jean-Michel Ara-Somohano au gonflage. Structure en sangles Dyneema 12 mm, cuissarde droite cousue pour éviter les oublis d'accrochage.