



UN WEEK-END de TRAVAIL au coeur des TEAMS de DÉVELOPPEMENT

INTRODUCTION, RAPPEL DU CONTEXTE

Supair est historiquement le leader mondial de la production de sellettes. Animée d'une stratégie de croissance ambitieuse, la marque annécienne commence à concevoir ses propres parapentes en 2013. Sa première aile, le biplace Sora, est plébiscitée par les professionnels et permet la poursuite du programme de développement. Aujourd'hui, Supair dispose d'une gamme complète, continue d'étoffer ses teams R & D dans les départements sellettes et voiles, et brigue une place de tout premier plan parmi les plus importants équipementiers de l'activité.

Les derniers faits remarquables :

- Juin 2017, Supair rachète Gradient, l'une des marques référence de la scène parapente, fondée en République Tchèque par Ondrej Dupal en 1994.
 - Juillet 2017, la Wild, aile destinée à la compétition de hike & fly et au cross de haut niveau, accompagne brillamment Benoît Outters à la seconde place de la célèbre X-Alps.
- Au terme de cette année riche et au tout début de la présente saison, soit en fin d'hiver de cette année, nous avons accompagné une partie de l'équipe de pilotes dans les Alpes Maritimes pour un week-end type « team building ». Objectifs de travail ? Voler ensemble, mieux connaître les produits développés respectivement par Supair et Gradient.

Vendredi, 16 h, au siège annécien de Supair, Clément Latour regroupe l'ensemble du parc matériel à tester. Ailes et sellettes remplissent le minibus jusqu'au toit... Le programme s'annonce chargé ! La météo capricieuse a déterminé le choix du site de Gourdon, où travaillent d'ailleurs en binôme Pierre-Yves Alloix, le concepteur des ailes Supair et Benoît Outters, pilote de test et de développement.

Théo de Blic, qui participe depuis près de 2 ans au développement des ailes Gradient, représente plus particulièrement la marque. Au fil des heures et des kilomètres, les pilotes échangent sur leurs méthodes de travail au sein de chaque team, les produits à développer, les objectifs 2018, la situation du marché, etc. Par ces discussions, le week-end de travail a déjà commencé.

Samedi, nous repartons du bureau d'études de Pierre-Yves en direction de Gourdon. Au décol-



Une Supair Taska, en vol de début de saison à Gourdon. Au fond, la Méditerranée luit au soleil printanier.

lage, le team se partage les équipements et c'est parti pour une première séance en vol thermique... Les repos au déco se succèdent avec permutation des matériels : les pilotes échangent leurs ressentis, dégageant les principales caractéristiques des ailes et leurs points forts. En conditions thermiques établies, chaque vol permet de définir la maniabilité, le confort et le rendement des machines, et aussi de travailler sur des comparatifs de performances entre tailles équivalentes.

Les différences de caractère entre les ailes Gradient et Supair, clairement confirmées en s'échangeant le matériel, rassurent l'ensemble du team... Aucun appareil ne se concurrence dans sa catégorie : Aspen 6 contre Taska, Leaf contre Golden 5, Eona 2 contre Bright 5... (la Step n'était à ce moment-là, pas encore assez finalisée pour être



De gauche à droite au déco de Gourdon, Julien Bois, commercial Supair, Pierre-Yves Alloix, designer, Théo de Blic, pilote de test et de développement Gradient, Clément Latour, directeur commercial, et Benoît Outters, athlète et pilote de développement Supair.

évaluée face à la Nevada 2). En parallèle, Clément travaille à la validation du châssis d'une nouvelle sellette de course. De mon côté, en mode « photo-shooting », j'observe la dextérité des pilotes, l'optimisation des vols et l'efficacité des courts débriefings intermédiaires. La nouvelle Eona 2 notamment, semble satisfaire tout le staff... Les améliorations sont effectives par rapport à sa devancière et lui promettent un bel avenir.

Un épisode en soaring permet à chacun de se défouler et de jouer, tout simplement. En voyant les sourires, je mesure une fois de plus que travailler dans ce milieu est un privilège absolu ! La journée se terminera en cross jusqu'à l'expiration des conditions... Avant de se poursuivre en point de situation autour d'un repas. À 22 h, extinction des feux, la journée à venir s'annonce compliquée avec un faible ensoleillement et un vent de nord soutenu. Le site de Gréolières est envisagé.

Dimanche, sur la crête encore enneigée de Gréolières, les conditions de vol et de soaring ne sont pas optimales mais elles permettent des aller-retours et des repos sommitales, donc de travailler ! Les échanges de matériels se poursuivent et permettent de valider les ressentis de la veille dans des conditions différentes. Quand l'extinction thermique contraint au posé, une séance de gonflage s'organise à l'atterrissage avec les ailes école. Pierre-Yves et Clément analysent les comportements vent arrière, la montée sans prise d'élévateurs, leurs capacités de remplacement autonome sans action. Les « supposés élèves » Théo de Blic et Benoît Outters galopent au sol plus de deux heures d'affilée ! L'un est n°1 mondial sur le circuit voltige, l'autre brillant 2° à la dernière X-Alps mais le métier de pilote-test n'est pas toujours fun et de tout repos ! La météo se dégradant, la séance de tests est levée. Le week-end a été productif, même si toutes les pistes de travail n'ont pu être maximisées.

Interviews staff et pilotes

Clément Latour, pilote de l'équipe de France et directeur commercial de Supair

Hello Clément, le rapprochement Supair-Gradient, pourquoi ?

Les deux managers, Laurent Chiabaut et Ondrej Dupal, se côtoient et s'apprécient depuis de nombreuses années. De plus, Supair et Gradient ont clairement des valeurs communes. Au fil des rencontres et des partages de problématiques, le projet d'un regroupement des marques s'est peu à peu articulé, l'objectif n'étant pas de mettre les gammes en concurrence mais de partager nos compétences. Nous avons d'ailleurs beaucoup de team-pilotes en commun, comme Tom de Dorlodot, Horacio Llorens, Théo de Blic... En gardant deux bureaux d'études, nous voulons préserver les ADN et favoriser le développement en synergie de produits complémentaires.

Autre axe majeur : la volonté d'assurer à terme une production globale majoritairement européenne. Ce regroupement et la dynamique générée promettent un bel avenir aux deux marques. En tout cas, nous travaillons intensément au développement de produits qualitatifs et fiables.

Théo de Blic, pilote de test et de développement Gradient

Bonjour Théo, quelques mots de ton travail avec Ondrej Dupal à la mise au point des ailes ?

Je me déplace chez Gradient, en République Tchèque, une ou deux fois par mois. Dans un premier temps, nous travaillons généralement sur les tailles 26 et je prends ensuite plus personnellement le relais sur les tailles 24 et 22. C'est une activité très variée, avec bien sûr le travail sur les ho-



mologations et les comportements hors domaine de vol qui est techniquement intéressant, mais aussi tout le boulot sur le caractère des ailes. Ondrej Dupal a toujours travaillé lui-même comme pilote de test et metteur au point des ailes de sa marque depuis plus de 20 ans et l'épauler, c'est donc continuer d'apprendre chaque jour un peu plus. C'est intense, varié, et j'aime ça.

Quels étaient les objectifs principaux pour ces deux journées ?

Découvrir les modèles Supair avec lesquels je n'avais pas encore volé, mieux faire connaissance avec le bureau d'études représenté par Pierre-Yves Alloix et Benoît... Et aussi, bien voler avec de belles ailes ! De mon point de vue, ce fut enrichissant pour tout le monde... Je pense qu'il y aurait vraiment des passerelles de travail intéressantes à développer entre les marques, ceci dit de manière générale. Pour nous, ce regroupement ouvre de nouvelles perspectives. ▀

Toutes deux en catégorie C, Supair Taska et Gradient Aspen 6 jouent en thermique... Une séance de travail pour mettre en avant les spécificités de chaque aile.



RENCONTRE

PIERRE-YVES ALLOIX,

designer des ailes Supair

Interview par Jean-Michel Ara-Somohano

Bonjour Pierre-Yves, quand as-tu commencé ta collaboration avec Supair ?

J'ai intégré l'équipe Supair au poste de concepteur en 2013. Le challenge était ambitieux. La marque voulait entrer par la grande porte sur le marché des ailes de parapente. Nous avons donc choisi d'attaquer par le segment le plus exigeant, celui des professionnels, avec le bi-place Sora. Et je savais que si le produit ne plaisait pas, l'aventure s'arrêtait avant même d'avoir commencé ! Mais le coup de poker a marché... Avec les retours et la confiance des professionnels, j'ai pu continuer à travailler efficacement sur la gamme avec l'Eona (EN A, école), l'Eiko (montagne), les Leaf et Leaf-Light (EN B), la Taska (EN C), la Wild (EN D, performance-cross légère) et à présent les Eona 2 et Step (B sport).

Concrètement, comment se déroule le process de développement d'une aile ?

Chaque cahier des charges est défini très précisément en interne selon une étude de marché, mais surtout selon nos expériences. Pour un renouvellement de gamme, nous intégrons les aspirations des clients et les retours des professionnels, qui sont très précieux (ajustements en tailles, re-positionnement, etc). C'est là que mon job de designer commence vraiment... J'attaque le dessin et les premiers prototypes, une phase de 5 à 6 mois de travail. Lorsqu'on aboutit à une aile qui se démarque et qui me semble la plus prometteuse, on en affine tous les aspects jusqu'aux petits détails et dans la foulée, on soumet la voile à un panel de pilotes pour vérifier la validité du modèle. Si tous les curseurs sont au vert, on entre dans la phase finale de mise en conformité à l'homologation, tout en veillant bien sûr à préserver absolument les qualités et les points forts de la machine. Nous arrivons ainsi à sortir un modèle et demi par an, environ, décliné dans toutes ses tailles mais sur le terrain, j'ai toujours simultanément 3 ou 4 ailes en chantier. Je trouve que notre travail de développement est efficace dans l'ensemble.

Vu que nous passons beaucoup de temps à voler avec nos produits, je pense qu'avec les pilotes de test, on vit 95 % de ce que les utilisateurs peuvent rencontrer en utilisations classiques. Mais on peut avoir plus de difficultés à

cerner certaines problématiques quand nous ne sommes pas nous-mêmes dans la cible du produit : pour des ailes école par exemple, il est possible qu'il y ait des éléments que nous percevons moins bien, par notre niveau de pilotage. Il est donc fondamental de sortir de notre bulle pour échanger souvent avec des professionnels, qui peuvent nous ré-orienter au cours du programme.

Le fait de travailler en team restreint avec un ou deux pilotes de développement n'est-il pas frustrant ? Quels sont les avantages et inconvénients ?

On peut tirer de bonnes choses à travailler avec de gros teams mais il y a aussi des inconvénients. J'ai toujours été habitué à travailler en petites équipes, d'abord avec Bruce Goldsmith, puis en créant Escape, ma propre marque. L'avantage d'exercer en binôme comme nous l'avons fait avec Benoît Outters, puis maintenant avec Louis Gérin-Jean, est qu'on développe un langage commun très rapidement : il n'y a pas à interpréter... Quand Benoît ou Louis reviennent d'une journée d'essai, je sais clairement sur quoi je dois intervenir pour mettre à jour la voile. Nous avons développé un rapport de compréhension et de confiance fondamentale.

Et l'avenir, comment le perçois-tu ?

Parlons déjà au présent, nous sommes plutôt satisfaits... Parce que nous avons suivi le cycle de progression que nous nous étions fixé. Nous étions partis de zéro au département parapente et chaque année, nous doublons le volume en production.

Cependant, face à nos objectifs et ambitions, et si nous voulons être présents dans tous les segments, mon travail seul ne pourra sans doute pas suivre le rythme. Il va falloir étoffer notre équipe de pilotes d'essais mais aussi se renforcer en design, d'où l'arrivée d'Édouard Pautel dans le team R & D et l'intérêt supplémentaire des échanges avec Gradient.

Quelles sont les nouveautés 2018 ?

Nous avons l'Eona 2, destinée à l'enseignement et aux pilotes en sortie d'école : concrètement donc, le passage à l'autonomie et tous les vols orientés loisir. Et aussi la Step, une aile optimisée pour la performance en catégorie



Pierre-Yves Alloix, designer des ailes Supair, est aussi un excellent pilote ! Il travaille dans l'aérogologie exigeante du Sud de la France.

B supérieure, mais qui reste très accessible en pilotage. Nous avons tiré de bons enseignements technologiques lors du développement de la Taska, qui ont été intégrés à la Step.

En parlant de technologie, penses-tu que nous allons encore vivre de grandes avancées en design, matériaux et performances ? Franchir de nouveaux caps ?

Je pense que nous arrivons en haut d'une courbe. On le voit bien ces dernières années, nous gagnons de moins en moins en performance pure d'un modèle à l'autre... Les améliorations portent donc surtout sur les comportements, la cohésion générale de l'aile. Les logiciels de conception continuent aussi d'évoluer, nous permettant d'esquisser de manière toujours plus précise, de mieux modéliser les tensions pour avoir des états de surface encore plus propres, et aussi des ailes de plus en plus homogènes.

Je pense que le cycle du « marketing facile » qui vend une aile systématiquement plus légère, plus docile, plus performante... c'est dépassé. Personnellement, je cherche à me positionner sur l'agrément de vol, même si ce n'est pas une voie facile et en tout cas, pas la plus spectaculaire. La réalité, c'est qu'aujourd'hui, des ailes EN A permettent de réaliser les vols que nous faisons en ailes de compétition il y a 15 ans... La question réside donc plus dans le plaisir que le pilote va prendre en volant que dans l'accès à la performance, qui n'est plus un facteur limitant : l'avenir, ce sera des parapentes de plus en plus cohérents, plus plaisants, plus sûrs. Et bien sûr, les fabricants de tissus et de suspentes vont aussi continuer à nous apporter des améliorations sur le poids et la résistance des matériaux bien que depuis quelques années, on n'ait pas vu de grandes révolutions... Le gain de poids, par exemple, a ses limites et l'utilisateur doit être conscient qu'il ne devra pas faire la même utilisation d'une aile en tissu 27 qu'une machine en 38 g/m². Idem pour les suspentes... L'allègement et la performance passent par une baisse des diamètres, donc par l'utilisation du Dyneema qui nécessite un réel suivi des calages, surtout sur les machines de haute performance. À mon niveau, je cherche le meilleur équilibre qui garantisse une stabilité structurelle et une vraie longévité.

Ok, les grandes avancées sur les matériaux semblent donc se raréfier... Alors, question : restes-tu confiant sur les perspectives d'évolutions ?

Oui, clairement. Il y a toujours énormément à découvrir... Parce que finalement, on travaille encore tous de manière empirique, type « essayeurs ». Personne ne dispose des outils d'Airbus ou de Boeing, le travail en soufflerie reste totalement décalé par rapport à nos budgets et de plus, nous aurons toujours des soucis de modélisation car nous travaillons sur des structures souples. Dans ces conditions, même avec 15 prototypes par modèle, le champ d'action est ridicule par rapport à ce qu'il reste à découvrir ! Nous continuons donc sans cesse à chercher et à trouver des améliorations. Et je suis vraiment très curieux de voir ce que nous réserve l'avenir.

Ta priorité a été jusqu'ici de développer une gamme public complète pour Supair, gardes-tu un peu de place dans tes projets pour une aile de compétition ?

Oui, parce que c'est un laboratoire très intéressant. Une aile de compétition va pousser à l'extrême la volonté de diminuer le suspentage pour gagner en performances. Ceci va nous amener à nous poser de grosses questions sur les architectures, à être très précis pour obtenir les meilleurs équilibres. L'impact pourra être direct sur tous les produits de la gamme, en appliquant ces nouvelles technologies. On poursuit donc la recherche pure et les essais en interne, même si nous ne prévoyons pas de sortir une aile de compétition à court terme.

Comment définirais-tu l'ADN de la gamme Supair ? Quels sont les dénominateurs communs ?

On essaye d'avoir une gamme qui soit la plus cohérente possible, pour qu'un pilote qui évolue d'un modèle à l'autre ne se sente jamais perdu, qu'il retrouve les mêmes sensations. On a des ailes plutôt compactes et maniables car j'aime bien les voiles agréables à mettre en roulis et conservant bien leur virage. La performance est importante mais ma priorité reste le sentiment général, l'agrément de pilotage que le pilote perçoit sous sa machine. On passe énormément de temps à travailler le feeling, pour qu'on ait l'impression de connaître la voile intuitivement, très rapidement, en confiance. Cette cohésion permet de se concentrer directement sur le vol, sans redouter une mauvaise surprise.

Quelques mots en conclusion ?

Jusqu'à présent, tout se passe au mieux dans le team, humainement et techniquement. Il y a deux équipes de développement chez Supair : celle des sellettes et maintenant un département parapente pour lequel je travaille un peu de mon côté, dans le Sud, mais on se voit et on échange énormément, notamment sur la qualité des matériaux et sur le feed-back lié à la commercialisation. De ce côté-là, la partie voile avance vraiment bien... Et le rachat de Gradient participe aussi à cette bonne dynamique : nous allons pouvoir apprendre mutuellement car les méthodes de conception sont différentes. En développant un outil de production commun, on capitalise le savoir-faire de deux marques, nous progresserons par enrichissement mutuel.

Dans l'immédiat, mon objectif prioritaire concerne la réussite du renouvellement de la gamme existante. Avec bien sûr, une diversification vers les ailes de paramoteur, l'acro, quand le moment sera venu. Ce qui est très agréable chez Supair et que je n'avais pas connu jusqu'ici, c'est qu'on nous donne vraiment les moyens et le temps de travailler... Nous ne sortons un produit que quand nous sommes sûrs de sa qualité, et que le moment est venu de le sortir. Cela nous permet d'aller au bout des choses, sans pression, sans compromis. Dans ces conditions, l'avenir se présente bien. Nous avons les moyens d'avancer intelligemment. ▀

Pierre-Yves Alloix en top-landing avec sa Taska, au déco de Gourdon.

