

Plus rigide, 2 parachutes de secours, profilage gonflable, la Skypper FR (Full Race), mise au point par Charles Cazaux, a beaucoup de différences avec la Skypper, moins ambitieuse... Testée en course à la Réunion, elle apporte du nouveau!

SUPAIR SKYPPER FR Pilotage abouti!



Pendant la dernière pré-coupe du monde Réunion, notre testeur Jean-Michel Ara-Somohano en Niviuk Icepeak 6 et Supair Skypper FR devant l'église des Colimaçons

CONTACT!

La Skypper FR est une sellette cocon taillée pour le cross et la compétition. Elle est le fruit d'un long développement entre Pierre Bouilloux et Charles Cazaux qui a ajusté la bête à ses exigences.

En l'accrochant au portique, deux adjectifs me sautent aux yeux : légère, racée. La structure ressemble à un siège baquet de voiture de rallye. Un dossier qui reste en plan, une planchette profonde et des renforts latéraux surdimensionnés englobent toute l'assise du pilote. À l'installation, la rigidité et le confort générés par ce châssis si équilibré se confirment. Les surfaces d'appuis dorsaux, des sangles d'épaules et des planchettes sont un vrai régal ! Les sensations de confort, d'être moulé, englobé en sécurité, sont immédiates.

Seconde très bonne surprise, tous les réglages sont accessibles et débrayables très simplement. Je règle donc dans l'ordre le plan d'inclinaison dorsal, j'équilibre la profondeur lombaire et les sangles d'épaules. Viennent ensuite les réglages de profondeur et d'inclinaisons planchette et cocon, puis l'installation du cockpit. Tout paraît simple, précis, efficace, mais robuste. Normal me direz-vous ? Pourtant je n'avais jamais eu un matériel qui remplisse autant ce cahier des charges. En quittant les locaux de Supair, je suis pleinement confiant et enthousiaste à l'idée de tester in situ le matos.

TECHNICITÉ

FR comme Full Race, pas de doute, tout y est : deux poches parachutes latérales, profilage ar-

rière gonflable amovible, Anti-Balance-System, plateau carbone, Bumpair de 15 cm en protection dorsale complète, cockpit porte-instruments, mousquetons auto 30 mm, système d'accrochage anti-oublie en « Safe T-Bar » avec boucles auto alu light, élévateurs secours Dyneema avec un maillon carré de 7 mm de liaison, 2 poignées de secours, accélérateur 3 barreaux (poulies « arrêt » Harken en option). Des matériaux éprouvés Cordura-Lycra-Ripstop-Polyamide pour un poids modéré en version toute complète de 7,57 kg en taille M... Bien ! Au transport, pour un cocon de cette dimension, l'encombrement est étonnamment restreint dans le sac : surprenant ! À noter, un compartiment ballast de 10 litres indépendant et un logement drag-chute très très bien conçus. Ce ne sont pas des points de détails... Je ne compte plus les galères de ballasts qui finirent au fond

LES PLUS

Excellent et inédit rapport poids/performance pour un tel niveau d'équipement • Confort bluffant et surfaces d'appuis inédites offrant un pilotage efficace, complet, sécurisant • Aérodynamisme certain • Efficacité de l'ABS et stabilité pour le vol à haute vitesse • Design équilibré, coloris et ligne assez épurés

LES MOINS

• Peut-être un porte-instruments un peu étroit pour les maniaques d'instrumentation qui volent avec trois GPS...

de la jupe du cocon ou qui bloquent mon accélérateur à fond de 3° barreau dans une terreur absolue...

Côté rangements, vaste poche dorsale incluant des compartiments poches zippées et un logement liquipack avec accroche et passage. Avec une poche latérale et le cockpit, malgré le vrac impressionnant de matériel photo et vidéo que j'embarque, jamais je n'ai manqué de solutions ou de volumes de rangements.

On voit très bien la qualité d'un développement fin et abouti sur tous les postes. Pas d'approximation, le savoir-faire de la marque et la patte de Charles Cazaux sont bien là.

ON BOARD

Première sortie sur le décollage Khéops des Colimaçons à La Réunion. Pas de mauvaise surprise. Mise en œuvre rapide et logique, légèreté, même au sol en phase d'équipement, la sellette n'est pas encombrante. Le cocon ne gêne pas dans les déplacements, ni durant la course d'envol.

En sortie de décollage, installation aisée. Un aimant solidarise les deux volets dès qu'ils se rapprochent et, bien réglée, la jupe du cocon n'offre pas un pli. Le cockpit est parfaitement intégré. Quant au profilage arrière, il se met en forme immédiatement. Quoi de plus ridicule qu'un carénage flappant en vol tel un vieux drapeau nord-coréen mité par les UV?... Quelle que soit la phase de vol, accéléré ou thermique, la ligne de la Skypper FR en jette.

Mais l'essentiel n'est pas là. Immédiatement, je découvre l'effet du baquet. La sellette épouse

vraiment le corps et la surface d'appui est énorme. La structure dorsale englobe tout le tronc du pilote, la planchette et les renforts latéraux moulent le bassin et les cuisses. Les appuis sont francs, quasiment jusqu'aux genoux. D'emblée, cette surface offre de nouvelles sensations de précision et d'efficacité. Le corps ne se balade pas dans une structure chewing-gum... On ne subit pas non plus des mouvements lointains à retardement. La Skypper FR transmet et répartit les infos, tout simplement.

Au pilotage, c'est un outil logiquement précis, facile et réactif. L'inédite surface de contact facilite les appuis dos-planchette-bassin-cuisses et planchette du cocon. En thermique, toutes ces qualités sont démultipliées. Terminés les transferts de poids laborieux pour emmener la voile, je découvre même de nouveaux appuis instinctifs sur les renforts latéraux au niveau des cuisses. En clair, le pilotage sellette est facilité et le gain en contrôle, donc sécurité, est flagrant.

Le siège baquet très enveloppant de la Skypper FR. Tous les réglages sont facilement accessibles en vol.



Une forme épurée, une poche parachute de chaque côté et un profilage gonflable arrière amovible.

Pour de petits ajustements de confort ou d'inclinaisons en vol, je verrai que les débrayages aisés sont vraiment un bonheur... Cela se confirmera tout au long de 20 heures de vols variés, alliant petites conditions thermiques exigeantes et vols accélérés à 100 % sous des confluences turbulentes. Notez que la stabilité à haute vitesse ne permet pas d'approximation dans les réglages. La profondeur du cocon et les inclinaisons des planchettes (fessiers et planchette jupe) doivent être précises. La stabilité sur axe en dépendra tout autant que le serrage de l'ABS qui est très, très efficace.

HAUTS RÉGIMES

On arrive au vrai champ d'action de cette sellette: le vol dans les hauts régimes. L'action de l'accélérateur resserre les appuis latéraux du bassin aux genoux, solidarissant et stabilisant le pilote dans l'axe. Un régal pour du vol accéléré stable et efficace, ménageant l'affût... Les poulies « arrêt » Harken permettent un effort

restreint et une précision diabolique dans le dosage de l'accélérateur. Indispensable pour un pilotage actif, précis et safe sous nos ailes de course EN D. Car à haute vitesse, le principe de base n'est pas de subir mais de maîtriser notre aile. Et avec la Skypper FR, vous partirez avec un outil adapté. ●

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



Pour qui et pourquoi?

Pour les pilotes très expérimentés capables de gérer-voler à haut niveau en cocon, un outil affûté pour vols cross et compétition. Pas exclusive, convient des débuts du vol en cocon aux manches de coupes du monde accéléré à bloc...

| SUPAIR SKYPPER FR | | OBSERVATIONS |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Pratiques ciblées | Sellette couché-dos cocon avec carénage profilé gonflable. Une pratique cross/compétition assez large est possible | |
| Homologation | Norme EN 1651 et LTF | |
| Tailles disponibles | S pour pilotes jusqu'à 1,70 m et 85 kg. M jusqu'à 1,80 m et 85 kg. L au-delà. Dans tous les cas, essayez en portique avant achat! | ★★★★ |
| Confort | Absolu... Effet baquet alliant confort et maintien structurel. Tous réglages simples et accessibles en l'air | ★★★★★ |
| Protections | Mousse de protection de 15 cm sous le bas du dos et les fesses | ★★★★ |
| Assise | Planchette carbone (en carbone idem pour planchette de jupe du cocon) | ★★★★ |
| Largeur ventrale | Réglable en vol de 38 à 48 cm | ★★★★★ |
| Emplacement du secours | Deux emplacements latéraux sous la planchette. Compartiments bien dimensionnés pour tous modèles. Secours solidarités par une membrane élastique qui évite des mouvements dans le conteneur | ★★★★★ |
| Maniabilité, amortissement, sensations en vol | Très grande efficacité pour tous types de vol, stable à haute vitesse, grande efficacité et variété des appuis en thermique. Offre de nouvelles sensations... | ★★★★★ |
| Maniabilité au sol | Excellente pour un cocon. La jupe n'est pas gênante et le poids modéré, même avec secours, libère les mouvements | ★★★★★ |
| Poids | Très modéré pour ce type d'équipement, 7,57 kg en full race complète avec cockpit | ★★★★★ |
| Nombre et volume des poches | Compartiment arrière immense intégrant poches et emplacement liquipack, poche latérale, une poche sous planchette, plus cockpit porte-instruments | ★★★★★ |
| Types de matériaux | Nylon 210D Ripstop, Polyamide 420D Diamond Ripstop, Cordura Ripstop, Lycra soft shell | ★★★★★ |
| Types de boucles | 3 automatiques en aluminium avec anti-oubli | ★★★★ |
| Remarque | Compatibilité pour mousquetons largables, nécessaires à la bonne utilisation de parachutes type Rogallo | ★★★★★ |
| Accessoires | Cockpit porte-instruments, accélérateur Race 3 barreaux, poulies Harken à roulements de 28 mm. Poulies « arrêt » Harken en option | ★★★★ |
| Encombrement, volume, portage | Encombrement modéré au transport dans le sac | ★★★★ |
| Look, couleurs | Noir, gris, motifs blancs et verts | |
| Prix (TTC) | 1 730 euros (poulies « arrêt » en option) | |