

# SUP'AIR LEAF

**SUP'AIR, C'EST AVANT TOUT UNE GAMME DE SELLETTES. CES DERNIÈRES ANNÉES, LA FIRME D'ANECY DÉVELOPPE AUSSI UNE GAMME PARAPENTE, PROFITANT DE SON EXCELLENT RÉSEAU DE DIFFUSION. APRÈS LE BIPLACE SORA, LA VOILE ÉCOLE EONA ET L'AILE MONTAGNE EIKO, VOICI LA LEAF, EN B.**

Et nous voilà partis vers Roquebrune Cap-Martin pour la découvrir avec le team Sup'air, avide de vols et de retours d'infos. C'est Pierre-Yves Alloix, le concepteur, et Jean-Christophe Skiera (commercial) qui s'y collent. Toute la France est dans la crasse, la grisaille... sauf le décollage du Mont-Agel, sous le soleil. Privilegiés, nous ?

La **Leaf** donc. Tout commence par un beau sac de portage 130 litres, puis petit paquet de 4,9 kg en taille M dans son sac saucisse "rolling-bag". L'aile est toute en tissu Porcher, avec le beau logo en S de Sup'air (faciles à identifier, les ailes de la marque).

## CONCEPTION

Suspentage gainé intégralement, 2 étages sur les A et B, avec une ligne de D (c'est une 3 lignes et demi). Les caissons à 3 alvéoles sont tendus en bord d'attaque par un jonc court, sans shark-nose (oui, c'est possible). Notez un décalage du jonc, inclus dans une fine sanglette pour éviter tout point de contact de l'extrados au sol. Cette astuce, déjà en place sur le bi Sora, assurera un meilleur vieillissement.

Pourquoi pas de shark nose sur la **Leaf** malgré des avantages reconnus (qualités à basse vitesse) ? Après quelques ailes de pré-série équipées de shark, le team Sup'air a préféré le feeling généré par la voile sans shark. Le bord de fuite est équipé de mini-ribs originaux, très propres. 5,4 d'allongement (plus qu'une lon 4 ou qu'une Epsilon 8, moins qu'une lota) pour une aile déclinée en 4 tailles. 54 cellules et un bord d'attaque travaillé en 3D. Des élévateurs très bien finis, avec une base évasée, des poulies



Tout public, tout facile, tout bon.

Photo Sup'air/M. Fourniglo

à roulements Rostan, une poignée gainée de néoprène, à pression non magnétique, équipée d'un émerillon. La ligne de frein passe dans un anneau céramique "low friction".

Quelques gonflages, jeux au sol, pour vérifier la facilité générale. L'aile monte seule, sur l'impulsion, sans point dur ni puissance. Quelques pas et le golfe bleu est sous mes pieds. Premier test, basse vitesse et

maniabilité. Mains sous les fesses, l'aile forme un énorme volet, ralentit mais ne décroche pas. La relance mains hautes génère un mouvement de tangage modéré, très facile à retenir si besoin. Les bulles devant le décollage sont étroites, mais avec la **Leaf**, je découvre une aile très maniable, réactive, facile à ralentir tout en demeurant bien maniable à basse vitesse : excellent pour tire-bouchonner une bulle étroite. Le

débattement est grand (70 cm avant décrochage), mais le pilotage usuel se fait dans les 30 premiers centimètres, mains relativement basses. Trois quarts d'heure de jeu dans le petit temps, à passer d'une bulle à l'autre, les pieds souvent dans les falaises au-dessus de l'autoroute : très révélateur des comportements de l'aile. L'amortissement sur le tangage est très marqué. Sur le roulis et lacet, la **Leaf** également très confortable, s'incline à volonté, sans vivacité mais avec précision, finement. Un relâché brutal s'amortit hyper vite spontanément.

Retour vers la plage, en 360°, oreilles, etc. Tout l'artifice est conforme : pas de neutralité spirale, oreilles évidentes avec l'élévateur dédié qui tombe parfaitement sous la main. L'accélérateur est franc, différenciant le centre du bout d'aile, par un élévateur B à 2 brins. J'ai mesuré 52 km/h en butée de double barreau, avec une finesse sensiblement dégradée passés les 2/3 de débattement.

Retour à St André pour une séance photo (j'en profite pour découvrir le tout nouveau casque Sup'air). Ce sera donc décollages, repose au sommet, vol en patrouille. Et confirmation du bon comportement de la **Leaf**, en jouant mains basses, proche du décrochage. L'aile téléphone ses réactions et parachute très bien. Wagas devant le décollage (je suis un petit joueur face à l'habileté de Pierre-Yves Alloix) : la **Leaf**, très homogène, se coordonne facilement commande et sellette, avec un bout d'aile solide et une relance franche. Le vol se terminera joyeusement au-dessus du lac gelé.

## THERMIQUES ET MESURES

En thermiques plus généreux, la **Leaf** s'avère très intuitive, avec une communication douce et filtrée. Elle rentre franchement dans les ascendances et s'incline sur demande. Le pilotage sellette permet de suivre les mouvements de l'aile, les amplifier, les contrarier si besoin. Le nuage est vite là et c'est parti pour une belle transition. Mains hautes, 38 km/h. J'accélère (douceur des roulements à billes). Le plané reste bon, même poulies sur poulies. Je vole sans me poser de questions, sans souci de glisse, de pénétration, de vitesse. Je vole, et la **Leaf** obéit à mes envies, mes fantaisies, joueuse sur commande. Le vol se termine après un long passage à zéroter en attente du pétard de service, par une longue ligne droite en appui sur la crête, à fond d'accélérateur. Retour terrain avec encore plein de gaz. C'est le moment de la brusquer un peu. Fermeture massive à l'élévateur : la **Leaf** dévie à peine de 30° tout en ouvrant très vite. 360° sur la tranche et posé tranquille avec un bel arrondi. Chouette sensation.

Les mesures (toujours très controversées) montrent une finesse de 9,4 à 36 km/h.

## CONCLUSION

La **Leaf** est une aile EN B, une vraie B, ni haut, ni bas, bien au milieu, accessible à tout pilote déjà un peu éveillé au parapente, facile et sans grosse exigence, avec des performances qui, comme la lon 4 essayée dans ce même numéro, permettent de tout tenter sans complexe. Elle est belle et manœuvrante, joyeuse également. Il n'y a rien d'extrême dans les choix de conception, et Pierre-Yves a tenu à rester en 4 lignes, pour la qualité des comportements. Avec son allongement sage mais pas trop, elle s'adresse clairement à 80 % des pilotes qui volent tranquillement, de temps en temps. Avec cette **Leaf**, vous pourrez



## LES PLUS

- Sa maniabilité.
- Son côté joueur.

## LES MOINS

- ... Je n'en vois vraiment pas.

## SUP'AIR LEAF

DIRIGEANT : LAURENT CHIABAUT.  
CONCEPTEUR : PIERRE-YVES ALLOIX.  
ASSEMBLAGE : THAÏLANDE.  
MISE EN CIRCULATION : MARS-16.  
GAMME : SORA, EONA, LEAF, EIKO.

Taille	XS	S	M	L
Surface à plat (m²)	22.5	24.3	25.9	29.1
Allongement à plat	5.4	5.4	5.4	5.4
Nombre de cellules	54	54	54	54
Envergure à plat (m²)	11	11.4	11.8	12.5
Corde maxi (m)	2.5	2.6	2.7	2.8
Longueur cone aux B (m)	NC	Nc		
Poids de l'aile (kg) sans sac	4.5	4.7	4.9	5.4
Poids total volant (kg)	60-80	79-95	80-105	100-130
Homologation	B	B	B	B
Prix ttc (en euros)	3590	3590	3590	3590

## MATÉRIAUX

- Tissus : Porcher **Extrados** : Skytex 38 g/m², **Intrados** : Skytex 32 g/m².
- Suspentage : **Bas** : Edelrid gainé, **Haut** : Liros gainé.
- Coloris : Earth, Flower, Sunset.

## ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 3 alvéoles. • Renfort bord d'attaque : jonc sans shark-nose.
- Bandes transversales : 1 + bandes inter-groupe.
- Ouverture de vidage : oui, sur bout d'aile au bord de fuite.

## SUSPENTAGE-ÉLÉVATEURS

- Répartition : A 2 A'1 B 3+1 C 2. • Accélérateur : oui, 13 cm.
- Etages : 2 sur A et B, 3 étages sur C et rangée de D.
- Branches élévateurs : 4. • Kit oreille : oui, élévateur A'.
- Liaison suspentes : maillons rapides et joint torique.
- Poignée de frein : en forme, matelassée, pression non magnétique, émerillon.

## LIVRÉ AVEC

- Sac : Trek 130 L et Rolling Bag (sac saucisse).
- Divers : livrée avec accélérateur, manuel clé usb, kit réparation, pochette.

## MESURES SOUS LA M

80 105 Fourchette aile essayée : 80-105 kg  
Ptv essayeur : 92 kg

- Charge alaire durant l'essai : 3.57 kg/m².
- Vitesse maxi mains hautes : 38 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 52 km/h.
- Taux de chute mini : 1.06 m/s à 34.1 km/h, effort 2,5 kg.
- Finesse maxi : 9.4 à 38.1 km/h pas d'effort.
- Décrochage : 25 km/h, effort 6,5 kg.

Les mesures ont été faites avec Compas C pilot Pro Evo et sonde vitesse C-Probe.

## HOMOLOGATION : EN B

- Tout en A sauf B en : • Fermeture frontale symétrique.
  - Sortie d'un décrochage stabilisé maintenu. • Fermeture asymétrique.
- Rapport complet sur : [supair.com](http://supair.com)

## APPRÉCIATIONS

	*MAUVAIS	**MOYEN	***BON	****EXCELLENT	*****PARFAIT
FINITIONS			*****		
MANUEL DE VOL			****		
DÉMÉLAGE			****		
GONFLAGE SANS VENT			*****		
PRÉCISION COMMANDES			*****		
LÉGÈRETÉ COMMANDES			****		
MANIABILITÉ			*****		
			(mais mains assez basses)		
AMORTI TANGAGE				****	
AMORTI ROULIS				****	
RÉSISTANCE TURBULENCE				*****	
CAPACITÉ RÉOUVERTURE				****	
SOLIDITÉ À VITESSE MAX				*****	
CAPACITÉ VOL LENT				****	
PERFORMANCES				****	

## JE M'ADRESSE À

LOISIR 1	LOISIR 2	PERFORMANCE	HAUT NIVEAU
SÉCURITÉ PASSIVE MAXIMALE			SÉCURITÉ PASSIVE MINIMALE