



Belle vue plongeante de la Delight 2 sur l'écume du lagon de Saint-Leu, à la Réunion. Jean-Michel Ara-Somohano s'est auto-photographié avec le support de caméra volant FlyPod

# SUPAIR DELIGHT 2

## Le chaînon manquant

**La Delight 1 avait déjà été un succès. Par rapport à sa devancière, la Delight 2 a un petit plateau de siège amovible - la Delight 1 n'en avait pas -, un cocon également amovible, une ligne plus racée... Un vrai bon vers la polyvalence !**

**F**in octobre passé, Clément Latour m'accueille chez Supair pour lancer l'essai de cette toute nouvelle Delight 2. Prévue pour une utilisation polyvalente, cross-compétition, vol sur site, marche et vol, le cahier des charges visait donc les meilleurs ratios confort/accessibilité, poids/solidité/encombrement. Habitué depuis bien longtemps aux cocons lourds type « kayak 10 kg » formatés compétition, j'attendais avec impatience mais scepticisme un cocon léger de type hamac MAIS rigide, compact MAIS doté de volumes de rangements intelligents. Et surtout, surtout, qui offre une réelle protection dorsale...

### Structure générale, composition

Premier contact, la Delight 2 me surprend. Très légère et néanmoins dotée d'une réelle tenue structurelle, c'est évident : châssis équilibré, grosse protection Bumpair de 15 cm, un plateau carbone ultra-light conduisent à une rigidité harmonieuse. Confirmation lors de l'installation portique : nous ne sommes pas dans une sellette « chewing-gum »... Installation classique, RAS : 1-2-3 clics, puis fermeture des volets du cocon.

Hop, je bascule en charge histoire de peaufiner les réglages. Tous sont accessibles et débrayables intuitivement. Accès-réglage de la ventrale facile, les ajustements de l'inclinaison dorsale, de la tension lombaire, de la profondeur et de l'angle du cocon sont immédiats : un jeu d'enfant. Je cherche bien quelque chose d'autre à faire... Mais je suis déjà prêt, installé, bien. Tout est ajusté. Préhension de la poignée du secours... Ok ! Idéalement positionnée et en forme... RAS. Le porte-instruments intégré au speedbag offre un bon angle de lisibilité... Je me relève, empli d'une étrange sensation de légèreté. Et debout, le cocon ne me gêne pas dans les membres inférieurs : « Clément, il y a bien tout là ? Les mousses, la planchette... tout ? ». Eh bien oui... La Delight 2 M testée affiche complète 3 640 g à la balance !

J'inspecte plus en détail le compartiment secours à taille modulable, un emplacement Li-quipack avec passage et ouvertures dédiés, le plateau en carbone de la jupe cocon, poulies Harken, accélérateur, tout y est bien ! Les matériaux utilisés sont denses et assez rigides. Au tour de Clément, puis de Pierre Bouilloux qui sort de l'atelier, de s'installer pour une photo.

J'écoute les deux passionnés affairés autour de leur nouvelle création... Et j'admire la ligne de la sellette. Je n'avais pas tilté immédiatement en bondissant dans le gadget mais... la ligne est vraiment belle, tout simplement. Épurée, nouvelles couleurs, un état de surface irréprochable. Clic-Clac, photo, « ok merci ! ».

Seconde phase, incontournable, Clément m'assiste pour l'installation du secours. Rien de plus simple. Tout est fonctionnel, bien dimensionné, efficace. Accroche aux épaules avec passage zippé des élévateurs et une fois la poignée scratchée, pas un pli en surface, magnifique. Il est temps de passer aux tests en vol.

### On Board...

#### Contact-Confort-Pilotage

Direction l'île de la Réunion avec secours light et Artik 4 23 : moins de 11 kg à la balance ! Mon cocon de compétition habituel affublé d'un secours Rogallo pèse déjà plus de 11 kg... Je commence à flipper : « Jamais je n'arriverai à repasser sous un matériel classique ! »... Quelques jours plus tard, décollage des Colimaçons 800, il fait beau, chaud, je vide sur le déco mon sac empli de matériel photo et vidéo... Où vais-je mettre tout cela ? Dans mon enthousiasme, j'avais zappé ce paramètre. Mais bonne surprise en découvrant les rangements de la Delight 2 : la poche dorsale offre un sacré volume et la poche ballast de 5 litres sous l'assise complète les possibilités. De quoi satisfaire les compétiteurs suréquipés et les adeptes du marche et vol. Tout est optimisé. Premiers gonflages, je retrouve cette sensation d'être englobé, de faire corps avec un robuste élément de pilotage. Premiers jeux dans le

vent... Quel bonheur ! Je suis mobile ! Le système d'attache du speedbag le maintient un peu en retrait et oui, je me retrouve libre, agile. C'en est perturbant de facilité. Je redécouvre tout simplement la mobilité après une décennie à faire le pingouin dans des sarcophages de compétition. La Skypper FR m'avait déjà un peu bluffé mais le poids restait un handicap. Là, c'est encore une autre dimension.

Décollage. Pas de mauvaise surprise. Avec de bons réglages, il est aisé de glisser dans le cocon et aisé de récupérer le speedbag d'une jambe au besoin. En m'ancrant dans mes appuis, l'équilibre opère, j'épouse immédiatement le châssis. Magique. Petits ajustements... Je sens au premier thermique que la ligne pique un peu du nez, que je dois raccourcir la longueur du cocon et corriger l'inclinaison pour trouver des appuis plus francs. Ouverture de la jupe, accès aux réglages en me penchant un peu. Rien de plus simple (\*).

Après ces petits ajustements, on reprend le thermique... Les appuis me paraissent équilibrés. La charge est bien répartie sur une grande et enveloppante surface de contact. La profondeur de l'assise est extra, je ne ressens aucun point de contact désagréable. Le pilotage devient instantanément naturel.

Petit aparté... En thermique, la semi-rigidité et la réactivité de la sellette permettent l'efficacité dans les appuis. On se penche, on dose, on précise l'appui, ça marche. Alors que les lourds cocons de course engendrent souvent un handicap d'inertie de pilotage, voire de dangerosité liée à un lacet inverse dû au sur-dimensionnement et à un mauvais équilibre du châssis. Avec la Delight 2, question réglée. Le pilotage est beaucoup plus ludique, naturel, économique. Je redécouvre également le bénéfice du vol assez relevé en inclinaison, jambes relâchées, quasi comme dans une sellette classique. Le champ de vision redevient plus vertical et sécuritaire dans les grappes, le corps se repose avant de revenir en position jambes

tendues. Dans les phases d'accélération, l'accès simple aux sangles de réglages permet de s'incliner naturellement. La jupe du cocon est renforcée, garantissant solidité et bon guidage des mouvements des jambes sur l'accélérateur. Il se saisit très naturellement et il est peu physique grâce aux poulies Harken.

ABS efficace, réglage de la ventrale en un bref mouvement, ce qui permet de calmer le roulis au besoin dans les phases à haut régime. Suivant les positions adoptées, il conviendra de relacer/retendre les volets du cocon. La ligne générale restera juste... parfaite.

Atterrissage... Sans souci, la sortie du cocon est naturelle, la tension générée quand on se relève décale le speedbag en arrière, pas d'enchevêtrement.

Mais j'ajoute que pour cette phase d'atterrissage, là encore, je ne soupçonnais pas l'intérêt du light. Agile, on peut aborder le sol sans subir. Concrètement, manche Elite n°1 de la Réunion, une rentrée d'alizé interromp la manche : me retrouvant avec quelques autres pilotes trop gourmands à reculer accéléré à 50 % au-dessus d'une plage de corail, je fus bien soulagé d'être en Delight 2 pour me retourner efficacement au sol, et courir derrière ma voile dans plus de 40 km/h de vent sans finir en lambeaux ! Dans ces moments précis, une bonne mousse dorsale de 15 cm peut également vous sauver une ou deux vertèbres... Supair n'a pas voulu sacrifier un bon niveau de sécurité passive pour un produit destiné à des pratiques exposées (cross, compétition, vol-bivouac). ●



**Pierre Bouilloux et Clément Latour ont élaboré la Delight 2.**



**Le Delight 2 présente une ligne particulièrement lisse et pure.**



**Le Bumpair 15 assure une protection correcte sous l'assise.**

## Autres possibilités

Speedbag et plateau carbone amovibles. Expérience inédite pour ma part, j'ai effectué quelques vols thermiques sans le plateau... Intéressant car les appuis sont différents. Mais je n'ai pas su savourer la position dans ces phases à l'accélérateur. En revanche, modularité et allègement seront certainement appréciés pour des vols-bivouac.

## Synthèse

Vous cherchez un super compromis pour un cocon en termes de légèreté/compacité ? Une sellette polyvalente et efficace, affinée mais robuste, facile et confortable pour soutenir des heures de vol sur site, en compétition, en bivouac ? Vous ne voulez pas sacrifier votre dos sans protection ? Vous voudriez combiner simplicité d'utilisation, rangements optimisés... Vous rêvez d'un produit abouti, développé à 100 % par une marque française aux valeurs bien ancrées... Bien... On vous laisse relire le test pour être bien sûrs, mais ça existe !

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



SUPAIR DELIGHT 2		OBSERVATIONS
Pratiques ciblées	Sellette position « 3/4 couché », profilée, type hamac avec planchette de siège amovible. Vol cross, marche et vol, vol-bivouac, voyage	
Homologation	EN 1651 et LTF 9109	★★★★
Tailles disponibles	Trois tailles : S (pilote 155-175 cm), M (170-185), L (180-195). Cf tableaux de mesures Delight 2 qui permet d'optimiser le choix de taille	★★★★
Confort	Exceptionnel ratio rigidité/confort/poids	★★★★
Protections	Large mousse de protection, Bumpair 15 back certifié LTF	★★★★
Assise	Avec planchette plateau carbone type Mini 30 (30 x 22 cm). On peut voler sans, l'assise devenant de type hamac	★★★★
Hauteur d'ancrage	45 cm en tailles S, M et L	
Largeur ventrale	Réglable de 37 à 55 cm	★★★★
Emplacement du secours	Bas du dos, volume de 3 à 9 litres. Accrochage aux épaules, passage des élévateurs par une gaine zippée	★★★★
Accessibilité poignée et longueur de la sangle au pod du secours	Poignée semi rigide profilée, excellente préhension. Longueur de l'ensemble poignée-sangle : 47,5 cm	★★★★
Maniabilité, centrage, amortissement	Extraordinaire maniabilité dans les appuis grâce à un bel équilibre structurel... Et réelle capacité d'amortissement ! La sellette transmet ce qu'il faut, ni plus ni moins. Pas d'instabilité parasitaire	★★★★
Maniabilité au sol	Encore un bon point... Encombrement et maniabilité au sol étonnantes pour un cocon	★★★★
Légèreté	Taille S-3 500 g, taille M-3 640 g, taille L-3 840 g. Très bien pour la catégorie !	★★★★
Nombre et volume des poches	Une grande poche dorsale, une grande poche ballast/rangement sous planchette de 5 litres, poche Liquipack dorsale avec passage intégré, poche latérale radio à l'intérieur du cocon	★★★★
Types de matériaux	Ripstop Dyneema, Nylon 210 D Ripstop	★★★★
Types de boucles	Boucles automatiques 25 mm alu (light), avec anti-oubli	★★★★
Encombrement, volume, portage	Extrême compacité pour un châssis si rigide	★★★★
Look, couleurs	Gris, noir, vert	★★★★
Prix TTC	1 180 euros TTC, prix public conseillé	

(\*) Normal me direz-vous ? Vous ne pouvez pas imaginer le nombre d'heures de galères tortueuses que bien des pilotes subissent, sclérosés dans des cocons indéboulonnables. Pourtant, sécurité et efficacité dépendent avant tout du confort. Et il devrait être possible d'ajuster aisément l'équipement aux contraintes corporelles du pilote, IN SITU. Car ne

vous y trompez pas, à force de contorsions inhérentes à tout pilotage actif, les réglages bougent... Et avec la fatigue, les différentes phases de vol (accéléré couché en longues transitions ou bien redressé en thermique), pouvoir ajuster avec simplicité, précision et rapidité vos réglages est donc nécessaire pour toute sellette, y compris le cocon.