



SUPAIR Radical 3



Photo Romain Roussel.

Premier contact... La Radical 3... Le compromis idéal ?

C'est une sellette light à cuissardes, tendance polyvalente, conçue pour affronter des utilisations régulières sur sites et en randonnées. Soit 830 grammes d'efficacité... Installation hyper simple, réglages sangles d'épaules, inclinaison dorsale et sanglette entrejambes de stabilité accessibles et fonctionnelles. Boucles d'attache légères et **faciles** d'utilisation (s'attacher sinon les yeux fermés, mais au moins facilement en toutes situations, ou avec des gants). Une poche dorsale zippée offre un volume de rangement compact. Amovible, elle libérera le zip de fixation du module sac-airbag. Le châssis et les matériaux offrent semi-rigidité et robustesse, ils répartissent la charge par des surfaces de contact largement dimensionnées en appuis dorsaux, bassin, et sous-cutaux. Les cuissardes par exemple sont très bien dimensionnées en profondeur, hauteur, et renforcées. Ces renforts permettent, là encore, une installation aisée dans l'assise, une bonne tenue et un vrai confort au sol et en vol. En jeu de gonflage ou marche sur les crêtes au déco, la gêne est quasi nulle dans vos déplacements.

Le module zippable sac-airbag

Difficile de faire plus simple... Le zip intégral le solidarise au châssis. Une modularité qui permet d'ajuster votre équipement à vos objectifs, horaires, ou conditions. S'il est plaisant d'être minimaliste dans des vols balistiques à l'aube, un airbag largement dimensionné sera toujours (peut-être simplement quelques heures plus tard), un réconfort lors d'un atterrissage venté en fond de vallée... De contenance 65 litres pour 960 g, le sac est juste excellent au portage, bien dimensionné et facilement ajustable. Poches latérales stretch sur le sac, zippées sur la ceinture, porte-bâtons télescopiques et piolet, poche fermée supérieure clefs-documents, élastique

porte matériel en façade. La facture générale est simplement de haut niveau. Tout a été pensé, bien testé.

Feu flamme « dré dans le pentu » !

L'ensemble Radical 3 + sac-airbag est franchement un modèle de facilité d'utilisation. Ouverture zippée frontale du sac, réversibilité, fermeture dorsale. Hop, on s'équipe classiquement, on ajuste les boucles alu avec simplicité, le confort d'entrejambe des cuissardes est immédiat et avec un peu de vent, on redécouvre instantanément les plaisirs des jeux au sol sans entraves. Puis c'est parti, « dré dans le pentu » ! L'airbag se met rapidement en pression. Notez que la dévotion du testeur a ses limites... J'aurais pu me crasher volontairement pour en tester l'efficacité : je me suis dégonflé.

Au décollage, les cuissardes offrent d'emblée une large surface d'appui. Il suffira au besoin de les glisser en vol au maximum vers l'avant pour affronter des heures de thermique. Réglage de l'inclinaison dorsale hyper simple. En ajustant ensuite la tension sur le haut de la colonne/trapèzes par les sangles d'épaules, le confort est là, bien présent.

Question pilotage, la Radical 3 est assez auto-stable et c'est un vrai avantage. Pas de roulis inverse en conditions fortes à déplorer par les cuissardes. L'amortissement est réel : il conviendra donc de piloter par des transferts de poids « classiques ». Facile en croisant simplement les jambes pour emmener les appuis par le bassin. Les deux ceintons de passage de l'accélérateur sont eux aussi bien placés, la cordelette coulisse aisément. Enfin, j'ai été équipé du tout nouveau container ventral Olys, optimisé pour les secours light de la marque avec accroche du secours au niveau des épaules, il

est parfaitement adapté et solidaire de la Radical 3. Trêve de compliments : vous l'aurez compris, dans le registre du matériel light, Supair frappe très fort en 2016. Les nouveautés étaient attendues par les inconditionnels de la marque. Qu'ils se rassurent, le développement raisonné porte toujours ses fruits. La preuve.

Conclusions. Les plus ? Pour qui ? Pourquoi ?

L'excellent ratio poids-encombrement-robustesse-confort obtenu la propulse au sommet de sa catégorie. Le sac réversible-airbag zippable offre un module de portage exemplaire par l'ergonomie-accessoirisation, couplé à une solide et efficace protection intégrale (très largement dimensionnée).

Tout est fonctionnel. En vol, le châssis de cette Radical 3 et sa géométrie procurent un agrément de pilotage référent. Loin devant certaines sellettes light à l'inconfort réhibitoire, la relative rigidité structurale de l'ensemble et les possibilités d'ajustements garantissent confort et durabilité à l'utilisation.

La Radical 3 est donc bien une sellette light polyvalente, destinée à couvrir toutes les pratiques du all mountain. Elle exprime une maturité technique absolue. Bien équilibrée, la plus douillette de sa catégorie, amortie, robuste, offrant une excellente sécurité passive, bien accessoirisée... Les constructeurs vont avoir du mal à marquer de nouvelles améliorations sur ces produits dans l'avenir.

Les moins ?

Très honnêtement, rien, RAS, pas trouvé. Un produit ultra abouti techniquement, conçu pour durer, fiable, honorant l'image de marque Supair. Une sacré réussite.

Pratiques ciblées : sellette light à cuissardes pour pratiques all mountain, biplace, speed-flying. Plus usage sites classiques possible. Homologation EN 1651 (structure), airbag LTF (protection).

Tailles et poids : châssis Radical 3 en 2 tailles S/M et L. Poids 830 g (S/M) avec maillons. Sac-airbag adaptable, 960 g, taille unique

Confort en vol : top-confort de la catégorie. Bonne surface de contact dos, cuissardes très largement dimensionnées. En vol, équilibre excellent avec réglage facile de l'inclinaison dorsale et parfaite répartition des appuis. Affronter des heures de thermique est possible.

Protections : Radical 3 nue... Rien ! Avec le module sac-airbag zippé, protection largement dimensionnée, airbag intégral protégeant aussi le dos.

Efficacité, amortissement en vol : très bon équilibre maniabilité/stabilité. Ventrale réglable et petite sangle pour solidariser les cuissardes : un détail souvent très important pour avoir une sellette légère qui soit tout simplement viable en vol !

Matériaux : sangles Dyneema. Nylon 210 D Ripstop. Boucles alu rectangulaires, ultra light.

Accessoires : poche parachute de secours Olys (70 euros TTC), 2 tailles : T1 pour Xtralight S et M, T2 pour tout autre parachute, attache des élévateurs prévue aux épaules. Accélérateur souple 2B ou 2B Light (24 euros TTC).

Prix public : châssis-sellette Radical 3 nue (340 euros TTC). Module sac-airbag (290 euros TTC). Pack sellette + sac-airbag (590 euros TTC).





SUPAIR Everest 3

Supair n'a jamais subi les absurdes chimères marketing du marché. Des exemples? Dans certaines années délirantes, quand certains cocons de compétition frisaient les douze kilos et un design de kayak d'Apache, le leader annécien préférait travailler sur des cocons équilibrés, efficaces, centrés sur l'essentiel. Pierre Bouilloux ne céda jamais aux outrances de développements bâclés pour dérober à la volée des parts de marché. Son travail de retoucher, simplifier, ajuster à outrance les gabarits jusqu'au résultat final, c'était juste un travail d'artisan.

L'Everest 3 est l'héritière parfaite de ce travail d'orfèvre. En allant chercher du matériel, j'ai pu observer Samuel Jobard (le designer) et un pilote installé dans la sellette pinailler des après-midi entiers sous l'œil expert de Pierre, et c'était assez fascinant... Des moments dont je me rappellerai. Chaque pli, chaque défaut d'appui était analysé, marqué, corrigé, réessayé, validé, etc. A ce moment pourtant, honnêtement, après avoir subi l'inconfort peu tolérable de certaines sellettes au châssis de sac à patates, j'étais plus que sceptique sur l'avenir de l'Everest 3... C'était sans compter sur leur acharnement. Au fil des mois, ils l'ont faite, ils ont réussi. L'Everest 3 marque des avancées majeures en termes de confort, d'agrément de pilotage, d'efficacité. Un vrai travail d'orfèvre.

Structure extrême... Mais confortable

L'Everest 3 est une sellette ultra light, poids plume de 230 grammes ! Destinée au vol randonnée ou parapalpinisme. Ossature en Dynalight (cordellettes Dyneema). Aucun réglage/ajustement. Cependant, l'habillage, les larges surfaces enveloppantes et les cuissardes très largement patronnées génèrent un confort inédit pour ce type de produit ultime. Concrètement, au sol comme en vol, les usuels points ou lignes de compression au niveau des côtes, sous les cuisses et à l'entrejambe sont imperceptibles. L'appui dorsal est réparti jusqu'aux 3/4 de la zone thoracique : la surface englobe largement le tronc avec un empiècement latéral profond qui soutient les grands dorsaux quasiment jusqu'aux maillons. Les hanches sont également très bien enveloppées. Cette répartition du poids et des appuis autour des fessiers offre une vraie commodité d'assise et de vraies capacités de captation des informations, ainsi que de pilotage/bassin.

In situ. Facilité!

Rien de plus simple que de passer l'Everest 3 sur les épaules. Solidarisation des cuissardes/ventrale aux mousquetons légers Grivel et hop, ready to fly ! Aucun risque d'oubli, et une facilité précieuse en montagne quel que soit votre volume d'habillement et/ou le terrain sur lequel vous vous préparez... Au sol, RAS, si ce n'est la sensation particulière d'absolue liberté que procurent ces sellettes... En vol, installation aisée. On se sent immédiatement bien enveloppé avec de bons appuis généraux. Les cuissardes sont profondes et larges, donc agréables. L'écartement est resserré à quelques centimètres et vous évitera des positions de vol type « skating » (écartelées...). La souplesse de la sellette permet de moduler leur avancement sous le cuissot. Côté pilotage, entendons-nous bien... Pas de rigidité structurelle générale... Mais cependant, la position assise et le très bon enveloppement procurent des sensations et capacités de pilotage compactes. Se servir d'un léger

appui sur l'accélérateur en simple utilisation calepieds rajoute une légère tension sur l'empiècement latéral qui répartit efficacement l'effort lombaire : le soulagement apporté permet de bien gérer les contraintes sur cette zone et d'éviter les pertes de sensibilités dans les jambes dues à une compression devenant trop importante dans le temps. Avec cette technique simple, vous pourrez affronter le vol thermique en vous économisant.

Le passage de l'accélérateur dans un anneau anodisé latéral et un œillet en bout de cuissarde permet des actions efficaces, assez peu physiques et maintenables dans le temps. Comme évoqué dans l'essai de l'Eiko, tentez l'expérience - avec une aile facile - de passer couché à l'horizontal, flottant accéléré à fond à côté de cocons constipés debout sur les freins, cela peut déclencher de sacrés fous rires aériens ! Malgré tout... Il y a bien un petit piège à ce nouveau confort de l'ultra light : à l'approche du sol, il convient de se remobiliser systématiquement et de bien bouger physiquement pour ré-activer les zones qui peuvent souffrir de compressions anesthésiantes après de longs vols.

Si l'Everest 3 est d'apparence réduite au plus simple, elle n'en est pas moins efficace. Les matériaux visent de surcroît une utilisation durable. Décidément, encore une belle réussite pour le team français : le niveau d'exigence de travail continue de porter ses fruits.

Conclusions. Les plus? Pour qui? Pourquoi?

L'Everest 3 est une sellette extrême minimaliste où chaque gramme de gagné est une calorie de sauvée. Elle se distingue par son ouverture frontale totale et ses larges surfaces enveloppantes, c'est assez inédit. Avec cela, Samuel Jobard, le jeune designer en charge du projet a simplement exercé avec talent les bonnes vieilles recettes de travail : du temps, de larges concertations/ajustements auprès de pilotes référents, du boulot, du boulot et du boulot ! Et le résultat est là. Par son patronage exemplaire, sa parfaite ergonomie classe l'Everest 3 en leader de toutes les sellettes extrêmes que j'ai essayées : 230 grammes de tissus qui permettent de voler en confiance (et longtemps!) ont vraiment quelque chose de surréaliste. Tout est impeccablement ajusté, jusqu'au passage de l'accélérateur, pour une fois vraiment utilisable. En prime, design coloré réussi. Bravo.

Les moins?

Forcément... zéro protection. Au pilote d'assumer ses choix et la vulnérabilité de son rachis. Le squelette Dynalight rend quand même un peu limite les manœuvres ultra dynamiques : concrètement, même si c'est une des très rares sellettes qui permette des descentes appuyées dans cette catégorie, l'inconfort sera croissant et limitera les centrifugations en 360. Et attention aux engourdissements pernicieux dans le temps... ●



Samuel Jobard dans un proto Everest 3. Attache directe des cuissardes aux mousquetons, elle s'ouvre entièrement sur le devant.

Pratiques ciblées : sellette ultra light destinée aux pratiques all mountain, vol rando, parapalpinisme. Plus biplace, speed-flying, speed-riding. Homologation EN 1651 (structure).

Tailles et poids : 2 tailles S/M. et L. Poids 230 g + 2 mousquetons légers à vis Grivel (37 g pièce).

Confort en vol : l'excellence dans sa catégorie. L'importante surface de contact englobe le tronc, le bassin et les flancs. Les cuissardes profondes, renforcées, reprennent bien les appuis. Au sol, aucune gêne, poids nul et ergonomie extra-ordinaire !

Efficacité, amortissement en vol : amplitude d'écartement cuissardes limitée par leur jonction (via une courte sangle Dynalight). Bonne maniabilité et pilotage classique en appuis bassin.

Poches : hors concept, les affaires prendront place dans le sac du pilote !

Types de matériaux : Structure en drisses Dynalight 4 mm, résistance 2300 daN. Tissu Skytex 38 g/m² noir (protection drisses et renfort/confort). Tissu Robic noir et vert 100D, 119 g/m². Pas de boucles, système d'attache direct « en V » des cuissardes aux mousquetons Grivel.

Accessoires : Idem que Radical 3. Attache secours aux maillons possible. Housse de rangement ultra compacte... de la taille de celle d'un masque de ski !

Prix public : 270 euros TTC.

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