



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. À 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 parapente. Ossature en Dyalight (cordelettes 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 Dyalight 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, parapente. 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 Dyalight). 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 Dyalight 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 Altaïs, 34 rue Adrastea, 74650 Chavanod-Annecy, +33 (0)4 50 45 75 29, info@supair.com, www.supair.com