

TEST

# SELLETTE APCO SPLIT LEGS: SIMPLES, LEGERES, EFFICACES...

*Le constructeur de sellettes et d'ailes parapente et paramoteur, Apco, a eu une idée simple, mais géniale : et si on remplaçait nos sellettes de paramoteur par des harnais aux cuisses séparées?*





L'idée est tellement simple qu'on se demande pourquoi ne pas y avoir pensé plus tôt : monter une sellette type baudrier, à cuisses séparées, sur un paramoteur. En procédant ainsi, on est déjà sûr de pouvoir rendre l'ensemble plus léger, car une partie du poids d'une sellette provient de la planchette de l'assise. Gagner des kilos, c'est dans l'ère du temps. Pas seulement pour le confort de transport et de portage au sol, mais aussi pour la sécurité : on sait que s'il y a moins de masses en mouvement, l'aéronef peut s'avérer plus maniable et contrôlable.

Mais il n'y a pas qu'au niveau poids que cela change beaucoup. Il y a aussi un effet moins visible au premier coup d'œil, mais clairement confirmé lors de nos tests : grâce à sa simplicité, la sellette à cuissardes Apco rapproche aussi la machine au pilote, elle lui colle plus près, les masses sont donc plus regroupées.

Plus près : la géométrie permet un regroupement des masses.



## ASSIS!

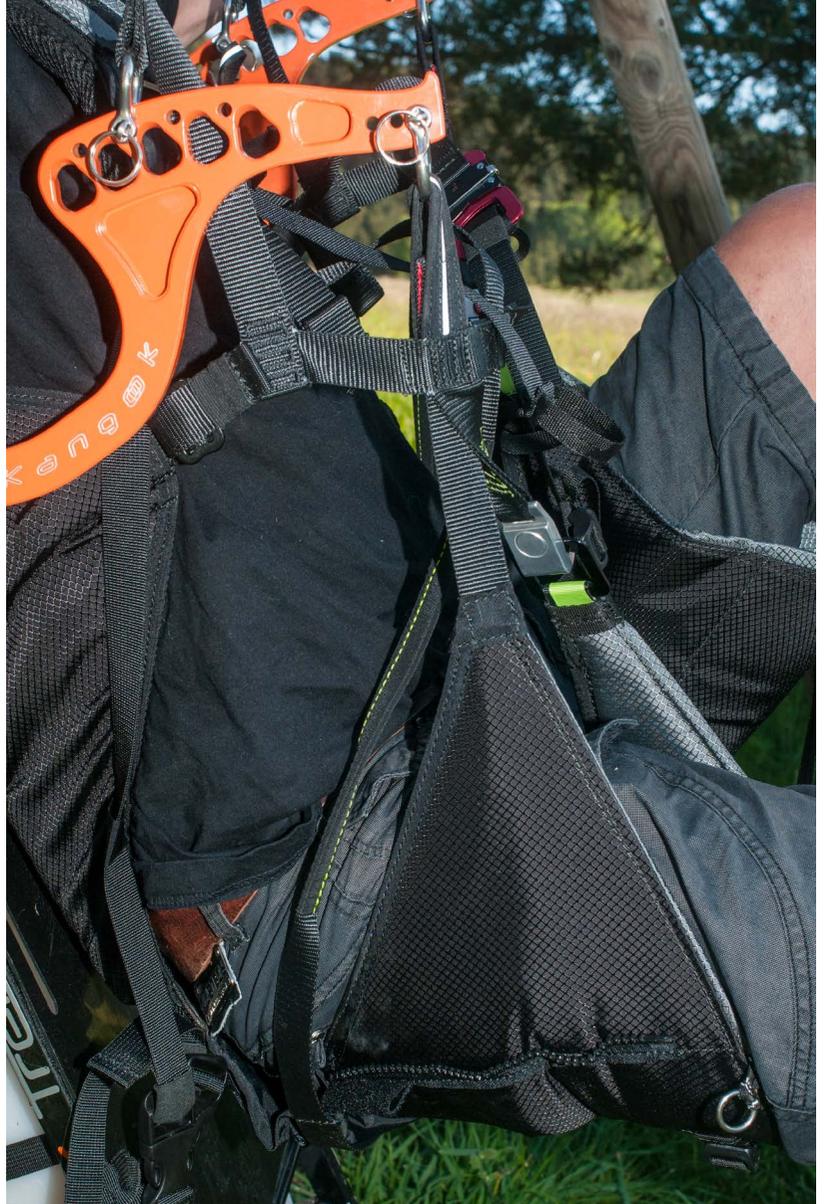
Conséquence : un confort et une maniabilité accrus, au sol comme en vol. Pendant la course d'élan, les cuisses séparées permettent de courir beaucoup plus librement et confortablement.

Un autre effet que nous pouvons confirmer : jamais il n'a été si facile de s'asseoir après le décollage. C'est bluffant, mais logique, puisque le pilote est pris en charge par les cuisses.

En l'air finalement, la liberté que procure l'indépendance des deux jambes permet d'imprimer activement plus de poids sur un côté de l'aile. C'est tout particulièrement palpable pendant un wingover, quand le pilote doit charger le côté opposé au moment de passer au point le plus bas de la pendule.

Inconvénients ? On pourrait croire que ce type de sellette est inconfortable. Ça n'est pas le cas. Certes, pendant un vol de trois heures on est un peu mieux assis dans une sellette classique. Mais la Split Legs Apco a été rembourrée avec soin et s'avère assez confortable. Dans le dos, il y a même un système d'aération plus efficace que sur certaines sellettes classiques.

Malgré son 1,5 kg, cette sellette n'est pas spartiate. Certes, la poche latérale pour ranger du matériel et qui se greffe par Zip est une option payante, tout comme un container parachute latéral. Mais si vous vous contentez d'emporter un secours en ventral, la sellette telle qu'elle est vendue vous suffira amplement.

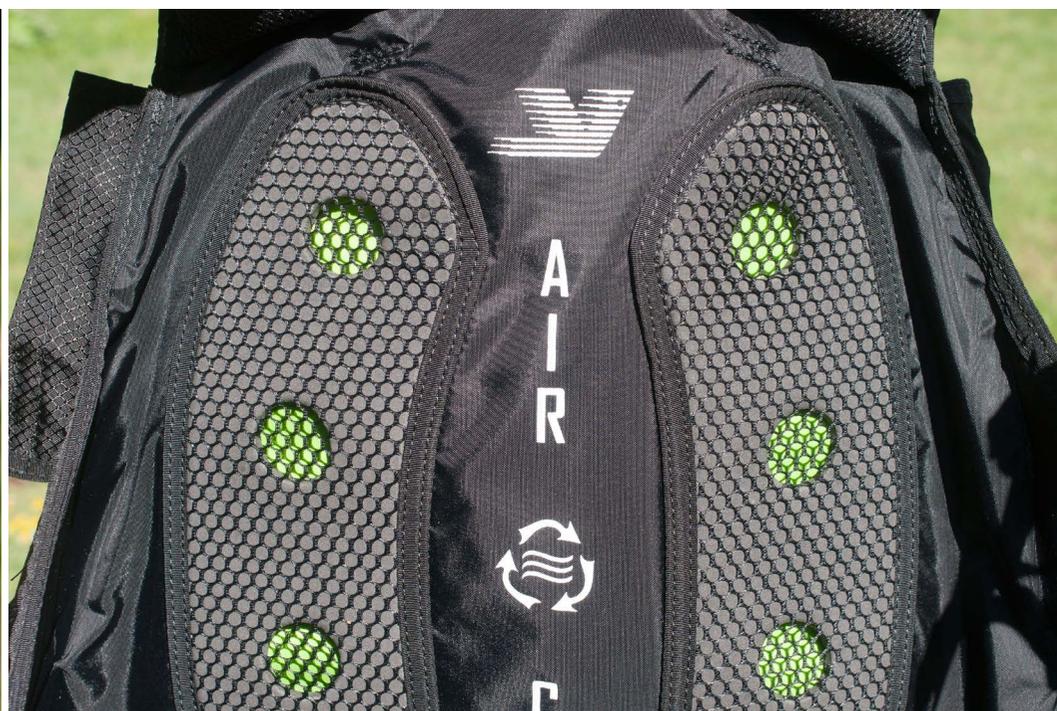




  
 AIR  
  
 COMFORT



Deux versions sont disponibles: pour systèmes à accrochage bas (à gauche) et hauts (à droite)..



Légère et simple, mais aussi confortable et pas du tout spartiate : la Split Legs bénéficie de tout le savoir-faire d'Apco en matière de sellettes.

Elle existe en points hauts et en points bas, nous avons testé la version points bas, en remplacement de la sellette d'origine d'un Kangook Trekk. Le bilan fut le même pour nous comme pour le revendeur allemand Kangook et le pilote photographe Bénédict Börs, qui ont fait les mêmes essais presque au même moment et indépendamment de nous : la Split Legs remporte la comparaison avec la sellette d'origine haut la main. On ne gagne pas seulement deux kilos, mais aussi sur presque tous les niveaux. Excellent et à conseiller à la plupart des pilotes, peut-être à l'exception de

ceux qui volent régulièrement plus d'une heure et demie d'affilée. D'ailleurs, Kangook la propose dorénavant de série sur ses machines si le pilote la souhaite.

Pour tous ceux qui équipent leur machine actuelle, renseignez-vous auprès de l'importateur Apco sur les compatibilités. Disponible en un modèle multitaillé (adaptable par zip), pour pilote entre 1,60 et 1,85 m. Prix : 360 €.

En France : [www.apcoaviation.fr/selletesplitlegs.html](http://www.apcoaviation.fr/selletesplitlegs.html)