IL PARAPENDIO CHE VORREI

intervista a mr. Anatoly Cohn

di Elisabetta Senini

L'occasione è quella della consegna del primo premio della "Tombola del Millennio" APCO, vinto da un pilota italiano. Mr. Anatoly Cohn, fondatore e titolare della casa israeliana, è venuto personalmente a consegnare l'assegno di 20.000 $ qui al Rifugio Alpago e noi ne abbiamo approfittato per fare una chiacchierata sull'attualità ed il futuro del parapendio.

• *Come è nata l'idea della Tombola del Millennio?*
E' stato un esperimento, un'idea che mi è venuta in mente un po' di tempo fa; magari non sarà stato un affare, anzi non lo è stato di certo, ma tant'è... ogni tanto bisogna pur fare qualcosa di diverso!
Ho pensato: arriva il 2000, Apco vende circa 2000 vele in un anno, così ho messo 2000 tagliandi, uno in ogni mezzo venduto nell'anno, e per restare in temacon il due: 20.000 $ di premio! Tutti gli acquirenti potevano partecipare alla tombola, bastava restituire il tagliando compilato.
L'iniziativa ha avuto un buon impatto nel pubblico e, anche se da un punto di vista finanziario è stato un grosso impegno, sono soddisfatto. Adesso aspettiamo il prossimo millennio per ripeterci: anno 3000, 3000 tagliandi, 30.000 $ di premio!

• *A proposito di futuro: come vede il futuro del parapendio uno dei maggiori produttori mondiali del settore?*
Non posiedo statistiche complessive, posso basare il mio giudizio su quanto mi riferiscono i miei distributori, ma la situazione sembra essere abbastanza chiara.
Abbiamo superato il punto più basso della parabola discendente iniziata gli scorsi anni e ora stiamo risalendo la china. Prevedo per i prossimi anni un andamento in crescita, oserei ipotizzare attorno al 10% annuo, perchè ci sono vasti mercati a livello mondiale ancora poco esplorati e sfruttati.
Negli Stati Uniti, per esempio, ci sono più condannati a morte in attesa di esecuzione che piloti di parapendio! O in Giappone dove, dopo un primo periodo di grande espansione, si è avuta una notevole compressione del mercato, complice anche un approccio non rispettoso della sicurezza del volo.
Proprio questo è il punto: l'immagine che viene data del volo libero al grande pubblico.
Io ho iniziato a volare in delta nel 1972; all'epoca si era molto faciloni: attrezzi semplici, poco costosi, qualche ora di lezione per imparare e poi via, a volare. Tutto sembrava facile, ma non lo era, così molti piloti si facevano male e l'immagine dello sport ne risentiva. L'approccio era sbagliato e i costruttori hanno contribuito a peggiorare le cose, perchè hanno creato delle macchine volanti sempre più sofisticate e difficili da gestire. Hanno ucciso il mercato.
In questo stato di cose, è stato facile per il parapendio prendere il posto del delta nel cuore dei piloti; si tornava alla semplicità, alla sicurezza, al divertimento puro. Poi, con il tempo, si è andato ripetendo l'errore dei tempi del delta: non si è pensato di fare mezzi comunque semplici ma sempre più sicuri e accessibili, al contrario, si sono creati dei mostri! Si sono rincorse le prestazioni, realizzando prototipi per gare sempre più esasperate, non macchine al meglio per la sicurezza, ma al meglio delle prestazioni. E questo è stato un errore. Si sono persi molti piloti e l'opinione pubblica si è fatta del parapendio un'immagine di sport pericoloso, per irresponsabili, un'immagine negativa.
Non dobbiamo ripetere gli errori del passato; come costruttori dobbiamo fare il possibile per costruire ali che portino il pubblico a cambiare l'idea che si è fatta del volo libero. Il parapendio deve tornare ad essere considerato uno sport divertente, facile ma soprattutto sicuro, alla portata di tutti.
Il mercato è in movimento, si sta riprendendo in tutto il mondo, Italia compresa, è il momento giusto per cambaire rotta. Anche perchè, da un punto di vista commerciale (e non dimentichiamo che noi siamo dei professionisti che vivono del mercato del volo!) è molto più interessante un'attività praticata da molte persone che uno sport d'élite, accessibile solo a pochi eletti...
Il volo è un sogno nato con l'uomo, dobbiamo far sì che possa divenire realtà per molti; non sono importanti le prestazioni del mezzo, quanto il diveritmento che l'attività può permettere. E ci si diverte solo se ci si sente sicuri.

• *A quanto pare, la sicurezza è il suo cavallo di battaglia...*
Sono anni che combatto questa battaglia, non perchè sia un filantropo, ma per un motivo molto più semplice: sono un uomo d'affari, il mio mestiere è vendere e devo fare il posibile affinchè il mercato si espanda, più persone si avvicinino a questo sport ed acquistino i mezzi!
Non solo quelli che produco io, certo; ma se il mercato è ristretto, anch'io venderò poco, se il mercato si amplia, tutti ne risentiremo positivamente.
Sembra una filosofia semplice da comprendere e condividere, ma purtroppo non è così.
Ho discusso molte volte con i piloti (soprattutto le figure più rappresentative delle varie nazioni): sono persone tecnicamente valide, bravi atleti, ma giovani, troppo giovani per avere una visione della realtà del volo che vada al di là dell'immediato futuro.
La stessa cosa vale per i costruttori, che sono e devono essere i veri protagonisti dello sviluppo del mercato; un pilota, infatti, vola la vela che gli viene proposta, se il mezzo sottostà ad alcuni limiti tecnici che il costruttore si è imposto di rispettare, non ci sono problemi, se l'atleta può scegliere senza alcun limite, è ovvio che tutti cercheranno di avere il mezzo con le più alte prestazioni, anche se ciò dovesse andare a discapito della sicurezza.
Non cambia la musica con le associazioni e le organizzazioni che gestiscono il volo dal punto di vista istituzionale o competitivo. Ho esposto le mie idee agli organizzatori della Coppa del Mondo, ma non sono ancora riuscito a far loro capire che un'impostazione delle gare come l'attuale non porta allo sviluppo del parapendio, ma alla sua fine.
L'andamento del mercato (e quindi il futuro dello sport) viene deciso da poche figure: costruttori, enti omologatori, associazioni istituzionali, organi di informazione settoriali. Sono convinto che sia esenziale la cooperazione fra queste realtà, perchè solo se gli obiettivi sono comuni si può sperare in un futuro per il nostro sport. Ho trovato molta disponibilità e attenzione a questo mio pensiero nei profes-

sionisti che da più tempo sono nel settore, perchè hanno una visione più globale della realtà del mondo del volo e riescono a guardare al futuro, non solo nel breve periodo.

• *Cosa ne pensa della decisione della PWC di togliere la Serial Class dal circuito del prossimo anno?*

E' una decisione sbagliata e sono convinto che - anche se potrà sembrare non democratico - un organismo "super partes" come la FAI dovrebbe intervenire per modificare un regolamento che va in una direzione che è contraria al bene dello sport.

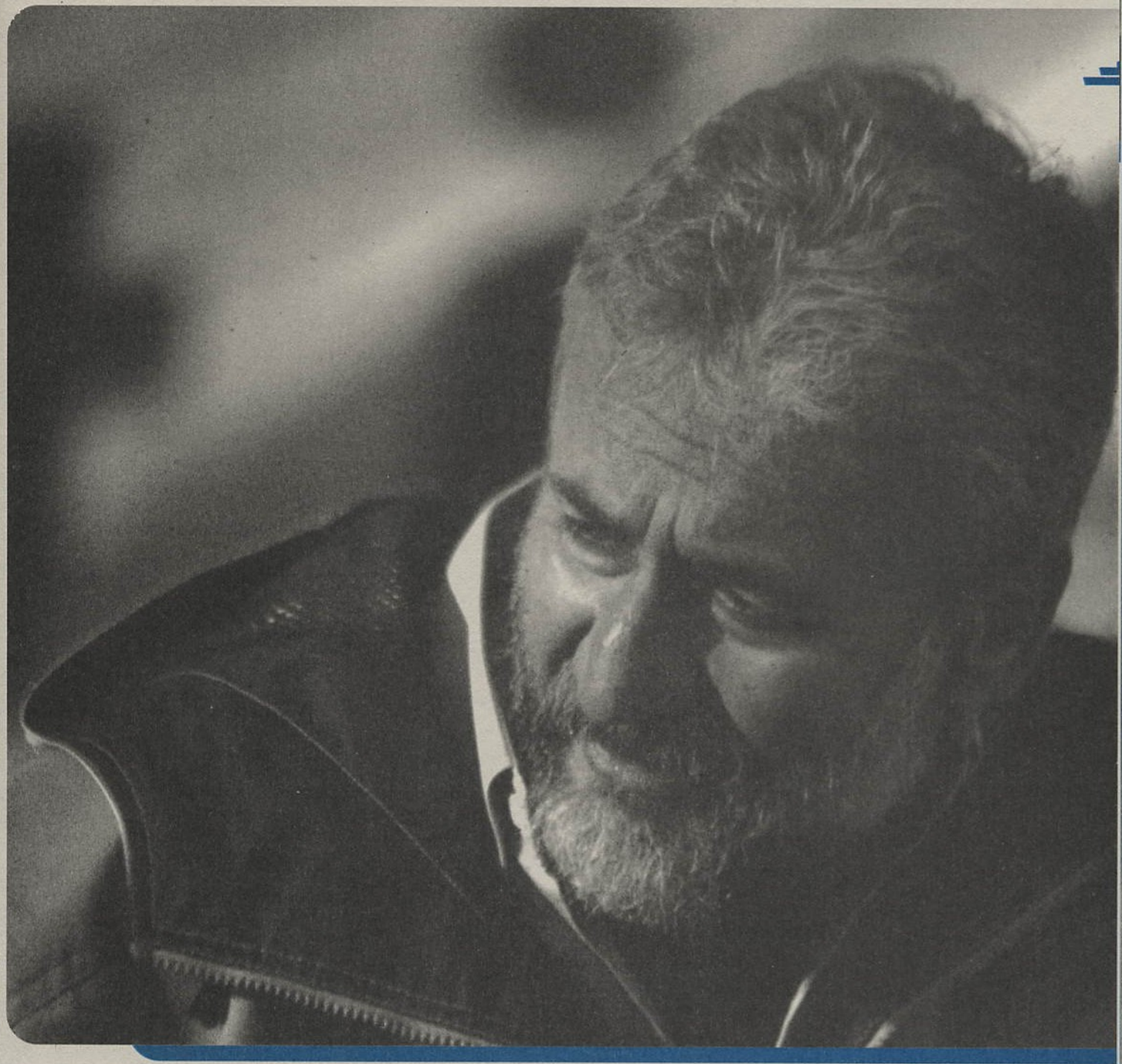
Ci sono aziende che stanno spingendo nella direzione dell'esasperazione delle performances, ma ritengo che non stiano facendo una buona azione per il mondo del volo libero.

Bisogna mantenere viva l'attenzione del grande pubblico degli appassionati su questo tema, stimolare la discussione, perchè è un aspetto importante della filosofia che sottende il mondo del volo, che avrà ripercussioni anche al di fuori del circuito delle gare.

• *Sono diversi anni che Apco non costruisce più vele da competizione: perchè?*

Ho preso questa decisione circa tre anni fa, dopo che un mio caro amico è morto in un incidente di volo con una vela da gara. Penso che, se ci impegnamo, possiamo essere in grado di costruire mezzi nei quali non sia necessario arrivare a compromessi tra le prestazioni e la sicurezza; sono convinto che si possa offrire il massimo delle prestazioni con il massimo della sicurezza.

Qualle di preferire le prime a scapito della seconda è un gioco assurdo e stupido; i piloti che volano vele di questo genere non sono i più bravi, ma quelli che rischiano di più. E non è questo il modo per offrire al pubblico "della strada" l'immagine di uno sport divertente, facile, positivo, in modo che sempre più persone vogliano sperimentare l'avventura del volo libero.



IL PARAPENDIO CHE VORREI

• *Dal punto di vista tecnico, progettuale, come mettete in pratica questa filosofia?*

E' possibile progettare e costruire un parapendio che abbia le massime prestazioni possibili partendo dal massimo grado si sicurezza ottenibile.

La massima sicurezza è un obiettivo da raggiungere con qualsiasi tipo di mezzo, non solo con le vele per principianti; cambieranno le prestazioni, ma il caposaldo deve essere lo stesso.

La sicurezza è una prerogativa che un mezzo possiede o non possiede; non si può parlare di diversi livelli di sicurezza nella categorizzazione delle vele (questa è molto sicura, questa un po' meno, questa meno ancora!), non ci devono essere compromessi che sacrifichino la sicurezza per le prestazioni.

Così, se il target della vela che andiamo a costruire è quello di un DHV 1, noi lavoriamo per realizzare un mezzo che abbia quelle caratteristiche di sicurezza, ma pilotabilità e prestazioni di un livello superiore. E così via per le altre classi, limitando lo sviluppo del nostro mercato al DHV 2; se una mia vela dovesse avere le caratteristiche di sicurezza per essere omologata DHV 2-3 non la metterei in commercio.

Prendiamo per esempio il Bagheera; molti si sono meravigliati che facessimo gareggiare un mezzo nella Serial Class PWC, non sembrava una cosa seria, adesso non cambierebbero il Bagheera neppure con molti prototipi!

Andrew Smith è andato a vincere la prova del Portogallo davanti a tutti; sono stato molto felice, per me perchè era la prima volta, per gli altri costruttori, perchè ho potuto dimostrare che si può vincere anche con una vela "normale", perchè il Bagheera che ha vinto in Portogallo è uguale a quello che può comprare il signor Rossi domani mattina!

Quando metto in vendita un parapendio, deve essere lo stesso che può andare a vincere ad una gara.

Ora con il nuovo Simba vogliamo continuare con questa politica: la vela è omologata DHV 2 e sono convinto di aver raggiunto un livello di performance veramente elevato (velocità; efficienza, specialmente alle alte velocità; maneggevolezza), che porterà il Simba al top della gamma, come lo è oggi il Bagheera, ma senza dimenticare che deve possedere il livello di sicurezza di una vela DHV 2.

Costruire una vela top di gamma senza tener conto della sicurezza non è poi così difficile; la vera scommessa è il massimo delle prestazioni senza compromessi e con il Simba pensiamo di averla vinta.

• *Livelli di omologazione che non rispecchiano più la realtà, quindi?*

Non è tanto questo, quanto l'impostazione data al sistema. Anche qui è questione di filosofia: per molti anni gli enti di omologazione - sia DHV che Acpul - hanno seguito una direzione sbagliata, con la creazione di classi che hanno permesso di mettere sul mercato mezzi con prestazioni differenti (e fin qui niente da dire) e con livelli di sicurezza differenti (e qui sta l'errore!).

Mi spiego meglio: prendiamo un pilota che esce dalla scuola ed acquista un parapendio basico, che permette determinate prestazioni con un dato livello di sicurezza di pilotaggio. Dopo un anno di attività vuole "di più" e va alla ricerca di un mezzo di categoria superiore che gli permetta maggiori prestazioni. Ma la sua esperienza non è maturata in proporzione all'aumento di rischio connesso con l'uso di una vela di categoria superiore, proprio perchè ad aumento di prestazioni corrisponde oggi una diminuzione della sicurezza globale del mezzo. E così via per le categorie seguenti.

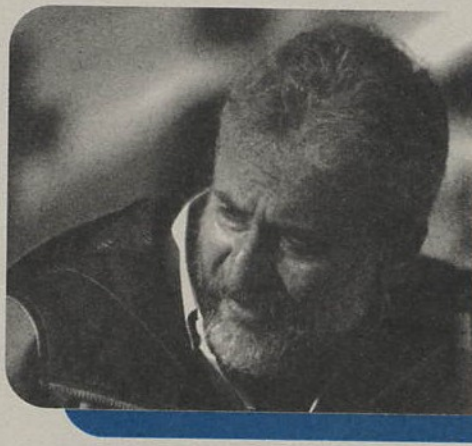
E' questa la realtà che va modificata e devo dire che si sta andando in questa direzione; gli Enti stanno cominciando a porre dei limiti rispetto a mezzi che non possiedono un livello di sicurezza adeguato.

• *Cosa pensa della nuova omologazione unica a cui si sta lavorando?*

Mettere insieme le varie anime delle omologazioni è

un grosso lavoro e chi ci sta provando ha tutta la mia stima. Togliere la competizione che esiste oggi fra i vari enti non può che far bene al mercato (riduzione costi, omogeneizzazione dei test).
Penso che però ci vorrà ancora del tempo (uno o due anni almeno) prima che la nuova procedura possa essere operativa, ma la direzione in cui si sta andando è quella giusta.

• *Unire gli sforzi per il bene comune...*
Senza dubbio, la collaborazione fra le diverse figure che popolano il mondo del volo è essenziale per il suo sviluppo. Uno deve essere l'obiettivo, comune a tutti perchè tutti vivono di questo: ampliare il mercato, la quantità di persone che vogliono iniziare a volare. E per fare questo è necessario rendere più popolare la pratica del parapendio, creare un'immagine accattivante di questo sport, togliergli quella patina di "pericoloso, incosciente" che ancora lo avvolge.
E' necessaria la collaborazione fra i costruttori, per darsi delle regole a livello progettuale e costruttivo; è necessaria la collaborazione fra e con gli organi di stampa, che devono "creare" un'immagine del volo libero sicuro, divertente, facile, e non estremo, adrenalinico, riservato a pochi eletti.
E' necessario che cambino le competizioni, che sono (come per ogni altro sport) la vetrina per far conoscere l'attività al pubblico.
Così come sono concepite oggi le gare non danno una mano allo sviluppo e alla diffusione dello sport, perchè non coinvolgono il pubblico, non attirano i mass media. Ci sono molti costruttori che da anni investono cospicue somme di denaro nelle gare a livello internazionale, ma non hanno un rientro commerciale paragonabile all'investimento. Ora ci si sta rendendo conto che c'è un errore di fondo nelle gare: parlano ad un pubblico ristretto, di piloti che già volano e che si rendono conto delle performance dei campioni, ma non parlano alla massa, non incantano il pubblico con lo spettacolo e quindi perdono la loro funzione prima che è quella di diffondere l'idea del volo come passione sportiva.
Devono cambiare le gare; diventare occasione di spettacolo per avvicinare quanto più pubblico possibile; ma anche cambiare dal punto di vista tecnico, tornare ad essere un momento di confronto fra le capacità dei piloti e non delle macchine, come succede oggi.
Se prendiamo ad esempio altri sport (dalla Formula 1 alla vela), in ogni caso troviamo dei mezzi che per gareggiare devono sottostare ad alcune regole tecniche, che inquadrano e limitano le prestazioni, proprio per dar modo al miglior concorrente di vincere perchè ha saputo con la sua maestria trarre il meglio dal suo mezzo. La stessa cosa deve essere fatta con le gare di parapendio; si devono definire dei parametri (che possono essere l'allungamento, la classe di omolgazione, o altro ancora) entro i quali le vele devono rientrare e tutti gareggiano con mezzi simili; così si permette al pilota migliore di andare a vincere.
La realtà del mercato ci dà oggi una seconda possibilità: dopo gli anni dell'esplosione della "moda" e un periodo di contrazione, adesso stiamo di nuovo vivendo un periodo di fermento. Non dobbiamo lasciarci sfuggire l'occasione, dobbiamo fare in modo che il volo libero diventi uno sport, una pas-



sione coinvolgente, interessante per il maggior numero di persone possibile.
Per fare questo dobbiamo - tutti insieme - dare al pubblico un'immagine positiva del volo, prestazio la massima attenzione alla diffusione capillare dell'attività.
Volare è da sempre uno dei sogni dell'uomo, noi possiamo far sì che divenga realtà per molti e, se lavoriamo con coscienza, una bella realtà.