



阿纳托·科恩的传奇

Anatoly Cohn从阿富汗一贫民窟接受Marcus King采访，并肩而坐，揭秘APCO秘密。

图：阿富汗出生的Anatoly Cohn原本是个裁缝。之后他和孙儿们开了家店，再也没有抬起头来。现在他已是一位服装业里的传奇跨界明星的人之一——他是面料专家，认为能为最简单的世界创造，和能“让梦想成真”的企业家。

左为上：Anatoly在自己的公司，在阿富汗首都喀布尔经营他的生产公司，以及设有以他的生产公司，将成为他的总部。Anatoly是皮革制品的公司，在阿富汗，通常会使用皮革来制作各种皮革产品。怀着对未来的希望，他计划在阿富汗的未来发展前景不错，更具体地谈了自己以往的经历。他的经历，以读他的未来的预言。

Anatoly at APCO HQ. Photo: Marcus King



Anatoly with test pilot Adam Weschler enjoying a typical Israeli meal at the Blue Bus. Photo: Marcus King

关于Anatoly本人

我出生在苏联，是个捷克和匈牙利混血儿。从很小开始，我的生活就和飞行挂上了钩。10或11岁的时候吧，我就跟一个俄式侦察社签下了工作合同。“你可以选择你的行动种类”——于是我就选了飞行。就在那时，我也开始摆弄起了滑翔机的模型。

我绝对是被飞行以及一切跟飞有关的东西迷倒了！有一回，我看一群来自一家飞机模型制造公司的家伙们在飞他们公司的一架模型飞机。我着迷极了，只想着靠近，再靠近点儿。他们第三次叫我挪开点，而我还是毫无反应时，他们用长筒靴给了我后背一家伙，我才闪开了点。尽管如此，第二天我又去了。而最终，那里的老板接收了我，并教了我许多关于模型的事。

中学毕业后，我一度为做个飞行员这想法而困扰。我申请加入航空学校，但没成功；因此，我又选择了去大学学习石油勘探工程学。

我跟一群朋友开始研究制造动力悬挂滑翔翼。但那是在70年代初期的苏联，不知何故克格勃盯上了我们，认为我们是在造某种逃离国家用的飞行机器。他们小题大做，剥夺了我的毕业资格，并把一干相关人等全部驱逐出境，那之中就包括我，和我的父母。那是毫不体面的离开！我们最后停留在了以色列。

6个月后，另一个朋友也被驱逐了。到了以色列，他对我说，离开现在的工作吧，咱们来个疯狂的事业——制造悬挂滑翔翼。入行初期，我完全是个白痴。那时我才22岁，在乡村长大，完全不懂什么是“资本主义自由市场”。我都不知道我在干些什么，当然的，很快我就亏损了。

我满身债务，还丢了工作。我不得不选择沉或浮，但我却是个并不太懂水性的人。2年后，我们负债累累，没钱继续了。尽管我们的一个模

型缓慢地飞起来了，但表现不怎样。这些情况时时发生，我们之间便数次争吵，最后终于分裂。

我在以色列的集体农场里找了个新搭档。有了他们的资金赞助，我建起了一家相对成功的悬挂滑翔翼制造公司。公司不大。1976到1982年间，我们每年售出约250架飞行器。那对我来说是个练习的好机会，我用他们的钱学到了很多东西。82年我结婚，然后就开始了APCO。

Anatoly与APCO

我妻子Ilana是个律师，对于商业她懂得远比我多。有人说“每个成功的男人背后总有个女人”；哈，我们真是黄金搭档。Ilana帮我一起建立APCO：她身兼财务和后勤，在办公室间奔波。80年代是美国超轻型飞行器的黄金时期，我确信，个人飞行时代就在不久的将来。我们在悬挂滑翔翼的基础上加造超轻型无线电导航。

渐渐的，我的一些老客户又回头了。从1983年起，我们开始制造悬挂滑翔翼，而逐步淘汰了超轻滑翔机。很快，我们的年销量超过了400架。

85年，我遇到Ailes de K公司的经理Laurent de Kalbermatten。他开发了一种从斜坡自由降落的滑翔伞，那时已达到年销售量6,000只。他需要一个下家承包商。直到那时，我仍坚信悬挂滑翔翼飞行才是未来趋势，滑翔伞不过是小家伙们从高山上丢下自己的把戏。但，过了两年，我很快意识到，滑翔伞才是未来。

1987年，我们决定跟悬挂滑翔翼的德国进口商合作，造我们自己的滑翔伞。那家伙说，我们已经卖出了上千把伞；但我觉得，他扯淡。我花了好长的时间才评估出市场的确切需求。

那时候我真是掉进蜜罐里了。我有一帮能耐不凡的高材生给我干活，还有一整套西式生产工

具。滑翔伞业务兴旺发达；怀着伤感的心情，我彻底地淘汰了悬挂滑翔翼的生产。悬挂滑翔翼这业务我经营了15年，那是我深爱的运动啊。

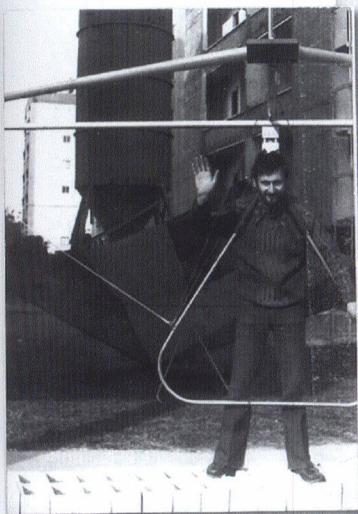
迄今，我们已在这行当里经营了35年，管理上没什么变化，也没有大的盛衰起伏。其他的品种来来往往，但幸运女神始终对我们微笑着，我们还在这儿。我以此为傲。在50周年的时候，我希望APCO这个名字仍与个人飞行息息相关。我相信我们会一直前行，滑翔伞，下一个，也许是单人热气球。但只要人们想到放松的飞行，APCO就映入眼帘。

Anatoly的设计

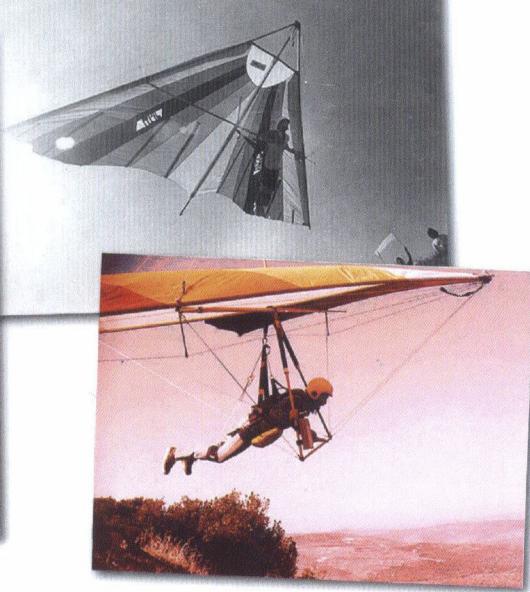
我们总是与众不同。我们的哲学观，许多我们的点子都是独一无二的。许多欧洲国家共享同样的逻辑和设计原理。但我们坚持走自己的路。

我认为，说流通市场带着我们大家（制造商们）走上业绩竞争的路，是不对的。我们的滑翔伞在滑行质量和速度上都强有竞争力，远比竞争对手们的档次要高得多。要想飞得好，要么你加强升力，要么减少下沉率。大部分的设计师通过寻求更好的外型，更高的展弦比，更细的伞绳，更少的绳数，来解决这问题。然而，在我看来，这些都直接影响到了安全性和操作性。因此，我们寻找不同的方案。

多年来，我们一直用一种独特的内部支持系统来提升伞的升力。滑翔伞的外廓都是经过精心设计的。我们精确地知道上升会立起在那根伞肋上，那都是早已设计好了的。但在伞肋之间，那300–400mm的空隙是你完全无法确定其轮廓的，布料会随风翻腾。这部分占了外廓里约30%，对于上升的制造可说至关重要。我于是开始关注这方面的建树，我们怎么才能使这部分的轮廓融进整个伞翼形状中呢？



Photos: APCO Aviation



在后缘的伞肋同样面对翻腾的问题。它搅乱了气流，甚至造成下沉率的扩大。所以，我们在那部分也用了“交叉伞肋”的做法。

我们用于减少下坠力的伞绳配置系统也跟别人不同。大部分公司在伞的下翼面缝一些连接环，将对应的伞绳系在环上。一只翼伞上大约有200片，这些全都可能引起下沉。所以，我们将主线系在伞上，也就是说，从伞的下翼面引下来的线就那么一条，简洁利落，没有纠结。这至少减少了50%的下沉率；再乘以200条线数，差异惊人啊！

当然，有些人觉得这难以接受，但我们用Dyneema线，它比散出的分线结实得多，所以基本上不太可能出错。我们的工厂回收了一些10-15年前生产的老伞，伞面早磨坏了，但主绳还完好无损。

打破常规也是设计创造的好方法。我设计的伞，主绳可以不损伞肋脱离开来。可当人们看到主绳脱离，他们大都认为这伞质量有问题，尽管鸟人已经完美检测证明过它的质量，人们还是存疑。因此，我狠狠地修改了设计——把接口与伞肋牢牢联系，甚至是能在脱裂的时候撕下伞布，而不仅是松开。这可算是市场指导设计的经典案例了，尽管我个人认为这真不是最好的方法。

我们出神入化地解决了伞绳引起下坠的问题，而没有减小绳子的直径。有些人说我们的组绳太粗了，但我说，如果我的设计的粗绳伞飞起来跟那些细绳伞一样棒，那很明显，我的设计略胜一筹。对我而言，较细的绳意味着较弱的安全性能，而换细绳只是为了提高飞行成绩。这跟减肥品是一个道理。一味追求减肥是不健康的。人人都想说“咱们把它改得轻点吧”、“薄点吧”，但都忘了，这也意味着把它变弱。我认为这条路子不对，我不想盲从。我的目的，是在产品设计里平衡效率、安全性和耐用性。

Anatoly在前进的路上

体育产业得为体育界的将来负责。我经过许多运动诞生，火箭般上升，然后渐渐消失。同样的事例一而再，再而三地出现。当滑翔伞刚刚问

世的时候，它被标榜为“全新的个人飞行方式，安全易操作，便宜得。让一项运动风行起来，最终的方面必是“安全性”，然后才是便于操作，最后才到价格。但一旦人们迅速发现做这运动，你很可能折颈瘸腿，甚至更惨，这运动很快就缩水。

在经营悬挂滑翔翼15年后，我们才创了“超级滑翔翼”，但你几乎得真是超人才能飞动它！装备它就得花一个钟头，用它飞可是不是门简单的学问。悬挂滑翔翼飞行也因此就被认为是很危险，不易学的。而当滑翔伞出现，还继承了悬挂滑翔翼当初宣传过的优点，人们一下子就聚拢了过来。

行里各家常常犯同样的错误。他们总是想尽办法比拼谁卖得多，不计成本地追求高业绩。这总是重创了运动本身。在Ultra-lights和Wind surfing（冲浪风帆）产品上，我曾亲见这问题的发生。Wind surfing系列高调入场，人们本可以方便容易地继续在这项体育上的摸索。然而，为了业绩竞争，制造商们就造出了更高性能的产品，结果它所要求更专业的操控技术，是绝大多数人不具备的。现在，滑翔伞就在做同样的傻事。

在我看来，为了这项运动的未来，我们必须重视安全和认证。级别不同的伞，安全性能也不一样，分级制度能促使制造商们去增强各种级别的伞的性能，哪些能飞，哪些不能飞。

这个行业的目标呢，我认为，质检机构和国家机关要促进这运动的发展，要靠增强它的安全性，可操作性和为它创造一个良好的群众印象。我们必须停止鸟人间的互相推销，而转向鸟族以外的人介绍滑翔。

我们，这个业界，必须回到重点考虑安全性，走到亲和性这条路上来，而不总是盯着高性能不放。要知道，95%的鸟人们只是想感受飞在天上的感觉而已。对这些鸟人来说，夜航可能就跟破了世界纪录是一样的身心愉悦。他们想要的是便利的玩意儿，越安全越好。他们也不想被复杂的安全级别搞得头大。

范欣/译

THE NEXT GENERATION

flyer 2

newton

cartesio 2

leonardo

Integrated
20 channels GPS

leonardo PRO

Integrated 20 channels GPS
Bluetooth

Digifly

Aviation Instruments

Digifly Europe srl | via Stradelli Guelfi 53
40138 Bologna | Italy | Tel. +39 051 533777
www.digifly.com