

APCO PRESTA

TECNOLOGIA IMPERMEABILE

Caratteristica peculiare della nuova vela della casa israeliana sono senza dubbio le bocche in grado di aprirsi solo quando necessario: al decollo, durante una chiusura e in tutti i casi di bassa pressione interna all'ala. Un indiscutibile vantaggio per la pulizia del profilo e resistenza a perdere pressione in turbolenza.



IN VOLO

GONFIAGGIO E DECOLLO

Il gonfiaggio non sembra risentire di quel chilo di peso in più che la calotta si porta dietro per via del tessuto più pesante (il silicanato "porosità zero" che tutte le vele di casa Apco utilizzano). L'ala sale senza esitazioni e senza manifestare particolari asimmetrie.

Facile invece "sentirla" in questa fase, ossia percepirla la posizione anche quando si trovi ancora dietro il pilota. La portanza interviene progressivamente all'aumentare della velocità della corsa del pilota.

VOLO LINEARE

E GAMMA DI VELOCITA'

Eccolo, il Presta. Stabile, silenzioso grazie al tessuto particolare, che, oltre alle 250 ore di garanzia all'esposizione solare, sembra fare meno rumore in fase di gonfiaggio e ogniquale volta il bordo alare perde un po' di portanza. Dettagli.

I comandi invece. Qualche centimetro di corsa a vuoto e poi... una morbida trazione, davvero dolce, che permette con sforzo inferiore alla media di rallentare l'ala fino a 23 km/h, utilizzando gran parte della corsa potenziale dei comandi.

Lo stallo è ampiamente annunciato e preceduto da una fase di quasi non-volo utile ad evitare al neofita errori di sorta. Restando nell'ambito

delle velocità, la massima di trimm è di 36 mentre premendo l'acceleratore ci ritroviamo a 46 (utilizzando il secondo "gradino" della barra acceleratore). Bene, direi che se ci siamo con la velocità e non si può dire che sia da meno l'efficienza, che, a sensazione, appare notevole. Infine, i movimenti sugli assi sono

PROVA IN VOLO
DELTA & PARAPENDIO

LA PROVA

La prova in volo è stata effettuata dall'équipe di D&P nel periodo dal 10.7.2002 al 13.8.2002. Sono state effettuate un totale di 6,5 ore di volo da n. 2 piloti. *testo: Mauro Grimoldi*
rilevazione dati: Luca Dabbene
foto: Dante Porta

VIRATA

Tipo di virata



Maneggevolezza

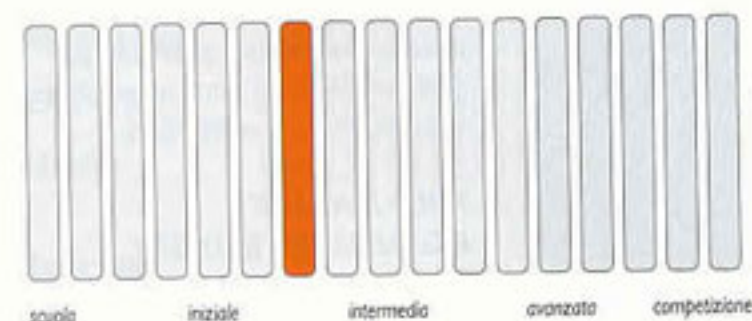


Sensibilità comandi



Il parametro di "sensibilità comandi" deriva da un'elaborazione statistica del tempo di virata standard (360°) stabilizzata con trazione di 4 kg. La "maneggevolezza" deriva da un'elaborazione statistica del tempo occorrente per una virata standard (360°) stabilizzata al 30% e al 50% di trazione comandi. Il tipo di virata è stabilito a giudizio insindacabile dell'equipe prove.

X CHI È?



DATI IN VOLO

Condizioni meteo della rilevazione

	in decollo	in atterraggio
Quota	1538 msl	480 msl
Temperatura	23° C	24° C
Pressione	830 mb	943 mb
Vento	5 km/h	0 km/h
Carico alare	3,5 kg/mq	3,5 kg/mq

Valori rilevati

	[TAS]	%	KG
Trazione freni 0	36	-	-
Trazione freni 10 cm	33	10%	0,5
Trazione freni 20 cm	28	20%	1
Trazione freni 30 cm	26	40%	2,5
Trazione freni 40 cm	24	60%	3,5
Trazione freni 50 cm	23	75%	5
Trazione freni 60 cm	22	90%	7
Velocità con accelerat.	46	-	-



Dati registrati con strumenti Digifly

contenuti, per ragioni di sicurezza ma anche per piacere ad un pubblico vasto.

VIRATA

Sembra che ci sia qualcosa di molto "classico" in queste ali DHV 1-2, ultimamente... L'inclinazione è proporzionale alla trazione dei comandi da parte del pilota, e comunque globalmente media. I movimenti sul rollio sono appena leggermente più accentuati, in proporzione, rispetto a quelli sul beccheggio.

I comandi del Presta sono in generale piuttosto morbidi; ne risultano buoni dati di maneggevolezza e di sensibilità, ottimo preludio a lunghi e rilassanti voli in termica. Il pilotaggio può tranquillamente essere effettuato anche con i soli comandi, o con l'uso del peso, a seconda delle preferenze del pilota.

ghi e rilassanti con poco sforzo sulle braccia e un galleggiamento che permette davvero di fare delle belle performances. Ideale per il volo di cross disimpegno, ossia senza velleità corsaiole. Anche in dinamica, conferma la sua prerogativa di un pilotaggio efficace e poco propenso ad eccessi inutili.

Turbolenza. Il Presta rimane un'ala piuttosto ben ammortizzata, ma comunque sensibile alla turbolenza. Questo significa che tende a comunicare al pilota le condizioni aerologiche che incontra e a chiedergli (implicitamente) di agire. L'ideale a questo punto è un'azione di contrasto che permette, con l'uso dei comandi e - questa volta si - lo spostamento del peso del pilota nella selletta, di reagire alle condizioni di turbolenza.

Insomma, il Presta si dimostra un'ala semplice anche nella gestione della



VOLO IN TERMICA E IN DINAMICA

Termica e dinamica. Una vela dal comportamento classico ma irreprensibile. Occorre magari qualche attenzione al fatto che il Presta si lascia un po' "spostare" dalla turbolenza termica rispetto alle traiettorie ma, a parte questo, è in grado di offrire voli lun-

turbolenza fornendo al pilota con semplicità ed immediatezza tutte le informazioni del caso.

ATTERRAGGIO

Non ci sono particolari problemi da segnalare, l'ala atterra sempre con delicatezza. Lo stallo al 100% dei comandi, tutt'al più, rende consiglia-

bile un giro di freni sulle mani quando il vento è nullo. Attenzione, però, alla regolazione dei comandi applicata dalla casa; può essere che il range a vuoto sia superiore alle esigenze: chiedete al rivenditore o ad un istruttore di volo esperto.

CHIUSURA ASIMMETRICA

Durante i voli di prova non siamo incappati in chiusure accidentali, quelle fatte per verificare il comportamento dell'ala ci hanno confermato la bontà del mezzo.

La tendenza dell'ala in chiusura è comunque quella di riaprirsi immediatamente. In caso di chiusura del 50%, la rotazione è limitata e in caso di intervento del pilota il mantenimento del volo lineare è comunque semplice, mentre è perfino possibile la rotazione dalla parte aperta, purché ve ne sia il tempo, prima che l'ala abbia ritrovato la forma in pianta consueta.

WING-OVER

Le pendolate si innescano con facilità e sicurezza anche da un neofita. Anche perché, si dirà, è facile data la tendenza del Presta ad ammortizzare i movimenti; il che significa che è difficile, se non ci si mette molta buona volontà, arrivare a superare il limite dell'orizzonte con quest'ala. Ciò si traduce in due aggettivi: facile e sicuro. Spettacolare un po' di meno, ma del resto, gli unici a rimanere delusi saranno pochi smanettoni che vedranno frustrati i loro desideri di esibizione.

SPIRALE

La tendenza dell'ala ad ammortizzare le pendolate rende consigliabile entrare in vite partendo da una pendolata o accelerando progressivamente con il peso spostato verso l'interno.

Il Presta trova un equilibrio in vite intorno ai -10 m/s. Tale velocità di discesa può essere ulteriormente aumentata dal pilota, in quanto l'ala rimane perfettamente manovrabile durante tutta la manovra. In uscita dalla vite, se non viene del tutto controllato, il Presta esegue un'ampia pendolata e ritrova da sé il volo linea-

re, senza comunque chiudere o creare problemi al pilota.

STALLO DI "B"

Le bretelle sono più morbide di quanto ci si potesse aspettare. L'esecuzione è dunque semplice. Il presta scende mediamente stabile a -8 m/s una volta stabilizzata la configurazione. Uscita facile al rilascio delle bretelle, pressoché esente da pendolate significative sul beccheggio.

ORECCHIE

La bretellina dedicata non solo c'è ma è anche semplicissima da usare e morbida alla trazionatura. Una volta eseguita la manovra, il Presta ci conduce verso terra con una velocità di circa -3,5 m/s. Unico neo, le bretelline vanno trattenute, perché al rilascio degli sdoppi implicati, le "orecchie" si riaprono immediatamente e in modo totalmente autonomo.

CONCLUSIONI E CONSIGLI DI UTILIZZO

Il Presta è un mezzo valido, un DHV 1-2 che offre tutte quelle soddisfazioni che si richiedono ad un parapendio intermedio. Si tratta di un'ala, in realtà, che è adatta ad uno spettro amplissimo di piloti: dai neobrevettati ai piloti che si cimentano nel cross country.

Buona la sensibilità dei comandi, specie visto che si abbina ad una spontanea tendenza ad ammortizzare i movimenti eccessivi. Qualche richiesta di intervento viene presentata dalla vela al pilota in turbolenza, senza mai creare problemi.

Ma la vera chicca è costituita da finiture davvero di pregio, non tanto e non solo nella qualità della realizzazione, ma nella ricerca della raffinatezza costruttiva: bocche dei cassoni a chiusura differenziale regolata dalla pressione, cuciture dei cordoni dei freni alla vela, tessuto Gelvenor a tripla induzione... insomma, un'ala che vuole essere "diversa", raffinata nelle soluzioni tecniche adottate, pur a fronte di un comportamento classico e di prestazioni ampiamente gestibili in una cornice di grande sicurezza.

IN... E OUT...

- (+) Leggerezza comandi
- (+) Sesibilità
- (+) Costruzione e finiture
- (-) Wing over

VALUTAZIONE

Gonfiaggio		8,5
Decollo		8
Wing Over		7
Volo veloce		8
Volo lento		8
Beccheggio		9
Atterraggio		7,5
Rifiniture		9

DISCESA RAPIDA

Stallo B		
Compostezza		8
Efficacia		8
Uscita		8,5
Orecchie		
Esecuzione		8
Efficacia		8,5
Uscita		7,5
Spirale		
Ingresso		7,5
Efficacia		8
Uscita		9

SICUREZZA

Comportam. in turbolenza		8
Tendenza alla chiusura		7,5
Tendenza al negativo		8
Tendenza allo stallo		8,5



Trovate i dati tecnici del PRESTA nelle ultime pagine della rivista