

APCO DAY 2001



Pierandrea Patrucco prova il nuovo DHV 1-2 di Apco, il Presta

Abbiamo detto dell'anomalo fine-estate che ha gratificato la "Halloween Cup" di inizio novembre ed ecco che, a distanza di una sola settimana, l'inverno sembra essere calato sul Dolada ad accogliere mr. Anatoly Cohn, patron di Apco, che con il suo test pilot Alex Louw ha portato agli appassionati italiani l'anteprima della produzione della casa israeliana per la prossima stagione.

Neve in decollo, nubi grigie che nascondono le cime dei monti dell'anfiteatro dell'Alpago, a tratti una pioggerellina fastidiosa che si riesce a combattere solo a forza di vin brulé...

Viene estratto dalla sacca il nuovo Presta, solo qualche gonfiaggio per ammirarne le particolarità costruttive più evidenti, poi il volo riservato a Pierandrea Patrucco, portacolori italiano di Apco, che quest'anno proprio con un Simba ha vinto i Campionati Italiani assoluti qui in Alpago la scorsa estate.

Ma neanche con tutta la sua buona volontà (o forse forza della disperazione?) Patrucco può avere la meglio sulla meteo e quindi ci dobbiamo accontentare di una breve planata. Approfittiamo del tepore del Rifugio Dolada per farci raccontare da mr. Anatoly come vanno le cose in casa Apco.

• *La Apco viene da un anno di successi: qual è la situazione oggi del mercato e quali i vostri progetti per la prossima stagione?*

E' passato esattamente un anno da quando ci siamo incontrati l'ultima volta; durante questo periodo il nostro maggior sforzo da un punto di vista commerciale è stato quello di trovare nuovi mercati dove poter operare.

Come tutti sanno, la situazione economica a livello generale non è delle migliori (e non solo per quanto riguarda il parapendio!). Ci sono realtà in cui un soffuso timore di recessione porta la gente a ridurre i consumi e quindi le spese legate al tempo libero sono le prime ad essere tagliate; altre realtà dove ci sono divieti o limitazioni legislative alla pratica, dove si deve cercare di far capire che il volo libero è una attività tutt'altro che negativa.

Non dobbiamo poi dimenticare il tempo meteo, che influisce notevolmente sulle nostre vendite; per esempio, quest'anno in Gran Bretagna c'è stata una stagione negativa dal punto di vista meteo e le vendite ne hanno pesantemente risentito.

Vi sono tutta una serie di fattori che interagiscono nel nostro commercio ed è necessario averli tutti sempre ben presenti.

In questo panorama generale, la nostra produzione ha avuto un buon successo; la nostra filosofia di produrre vele al top delle relative categorie di appartenenza per quanto riguarda le prestazioni, ma senza nulla concedere al fattore "massima sicurezza", si è dimostrata vincente.

Se una vela è in grado di fornire grandi prestazioni, ma necessita di un pilota con notevoli capacità per la gestione, non potrà mai

di Elisabetta Senini

essere una vela di successo (da un punto di vista commerciale) perchè sarà destinata a pochi; un parapendio, per essere un prodotto di successo, deve invece poter soddisfare un gran numero di piloti.

Con questa filosofia abbiamo prodotto il Simba, che tanto successo ha avuto nelle

competizioni Serial Class in tutto il mondo (dimostrando così di avere prestazioni al top), ma che nello stesso tempo si è dimostrato vela perfettamente gestibile anche dai piloti non competitori.

Abbiamo poi messo a punto il Simba 2, apportando delle modifiche al fascio funicolare e agli attacchi dei cordini, che hanno permesso di ottenere

una maggiore stabilità della vela ed una maggiore facilità di pilotaggio.

Abbiamo curato particolarmente le prestazioni e l'efficienza alle alte velocità e la velocità massima con il nuovo speed, per sviluppare anche una versione "competizione" della stessa vela.

Oltre al progetto Simba 2, abbiamo impiegato una buona parte dell'anno a studiare una

vela che migliorasse le prestazioni dell'Allegra, però sempre appartenente alla categoria delle vele basiche, quindi privilegiando la massima sicurezza.

Questa nuova vela si chiama Presta e proprio in questi giorni stiamo effettuando i test per l'omologazione DHV (ha ottenuto il DHV 1-2 nelle taglie M e L, in corso l'omologazione per la taglia S - ndr).

Il Presta nasce da uno sviluppo delle tecniche progettuali che già ci

hanno dato il Bagheera; abbiamo operato un grosso cambiamento per quanto riguarda il fascio funicolare, ci sono complessivamente 60 metri di cordini in meno rispetto all'Allegra, con i nuovi punti di aggancio e sviluppo funi che ricalcano quelli del Simba 2 e che garantiscono al Presta stabilità e prestazioni ad alto livello.

Si potrebbe obiettare che allora è la stessa vela? No, perchè ad un certo punto abbiamo detto stop allo sviluppo delle "prestazioni" e ci siamo impegnati ad ottenere il massimo nella gestione ordinaria del mezzo alle medie e basse velocità, per incrementare il fattore "sicurezza".

Volevamo ottenere la stessa certificazione dell'Allegra e quindi abbiamo lavorato in quella direzione.

Sia nel Simba 2 che nel Presta abbiamo introdotto una novità sul bordo d'attacco: alcune bocche chiuse.

Il sistema esclusivo che abbiamo adottato - valvole a "doppia via" - ha la peculiarità di non essere fisso, ma di agire come una specie di "tapparella", che resta aperta in fase di gonfiaggio, si chiude durante il volo e si riapre in caso di chiusura accidentale della vela.

In questo modo abbiamo affiancato al maggior irrigidimento del profilo in volo - dato dalle bocche chiuse - la facilità di gonfiaggio e di riapertura dopo un'asimmetria.

Devo dire che siamo stati molto soddisfatti delle nostre prove (sia sulle vele performanti che su quelle basiche) e quindi abbiamo deciso di dotare sia il Simba 2 che il Presta di serie di questo nuovo particolare costruttivo, che ha permesso di mantenere inalterata la "sicurezza" nelle riaperture dopo una chiusura, ma ha altresì consentito di rendere le vele più veloci ed efficienti alle massime velocità, grazie proprio alla rigidità del profilo così ottenuta.

• *Quindi un cambiamento radicale della gamma Apco per il 2002?*

Direi proprio di no! I nostri sforzi si sono concentrati sui nuovi modelli, ma non abbiamo cessato la produzione dell'Allegra e anzi, abbiamo ripreso la produzione del Bagheera!

Siamo convinti che non sia conveniente cessare la produzione di un moello di successo solo perchè sono passati alcuni anni dalla sua messa sul mercato.

Anzitutto dal punto di vista economico: realizzare una nuova vela, farla omologare, lanciarla sul mercato, sostenerne le vendite, sono tutte operazioni costose (denaro) e dispendiose (nergie); perchè tutto questo deve durare solo un paio d'anni?

Vi è poi il punto di vista dell'acquirente, che compra un prodotto, ci si trova bene e vuole riaverlo quando (per un motivo o per l'altro) non ha più quello che aveva acquistato. Ci si "affeziona" ad una vela, si impara a conoscerla bene, ed ecco che non la fanno più! Quando quella che si è comprata finisce il suo ciclo vitale, si deve per forza prenderne una diversa...

Non siamo più nei periodi iniziali dello sviluppo del parapendio, quando tra una generazione di vele ed un'altra c'erano dei veri e propri stravolgimenti progettuali e tecnologici. Oggi la vita "tecnologica" di un modello ben realizzato e calibrato può andare tranquillamente oltre la vita "fisica" di quella vela.

Chi vola oggi con un'Allegra, o con un Bagheera, chiede ancora la stessa vela, non

vuole cambiare modello; perchè io - che in fondo sono un commerciante e devo adeguarmi agli umori del pubblico - non dovrei proporglielo?

Il Presta non è un "nuovo Allegra": ha migliori prestazioni, ma anche un diverso handling: è più reattivo, più veloce, ecc. E' destinato ad un pubblico diverso, anche se pur sempre di "piloti intermedi".

Così sarà per il Bagheera 2, che soddisferà un pubblico di piloti con una certa esperienza ma che non sono stati (e non saranno) catturati dalle caratteristiche del Simba o del Simba 2, perchè il Simba "non è" il Bagheera.

Una casa costruttrice come la mia, ormai da parecchi anni sul mercato, può contare - oltre che sulla nuova - su una clientela oramai affezionata. Vogliamo poter offrire la novità assoluta ma anche la continuità nella tradizione. Proprio perchè i piloti sono diversi e ci chiedono questo.

• *Parliamo un po' di omologazioni: lo scorso anno ci siamo trovati seduti attorno ad un tavolo a ipotizzare quanto tempo ci sarebbe voluto per arrivare alle nuove norme. E' passato un anno...*

... e non è successo niente, ma quello che è più grave è che ancora non c'è all'orizzonte nessun segnale di soluzione di questo problema.

Io continuo a fare per le mie vele la doppia omologazione, Afnor e DHV, ma per me (come per tutti i costruttori) questo è un pesante tributo da pagare.

Un unico criterio di omologazione sarebbe la soluzione ideale per tutti, per i piloti, come per i costruttori. Le spese che si devono sostenere per l'omologazione sono una fetta consistente del prezzo finale della vela e semplificare le procedure da un punto di vista burocratico non farebbe che avere una ricaduta positiva sul prezzo finale dei mezzi. Tra l'altro, si potrebbero creare diversi centri - uno in Svizzera, uno in Francia, uno in Germania e, perchè no, uno in Italia - dove un costruttore potrebbe portare le proprie vele a far omologare, scegliendo quello a lui più vicino e comodo, ben sapendo che comunque la modalità di lavoro è sempre e dovunque la stessa.

Sono convinto che solo un'autorità a livello politico europeo può portare, ma forse dovrei dire obbligare, le parti a prendere



Anatoly Cohn,
patron di Apco



particolare del
bordo d'attacco
del nuovo Presta:
la retina protegge
un particolare
sistema "a tapparella"
che chiude la bocca
durante il volo
ma la lascia
aperta in fase di
gonfiaggio



finalmente una decisione comune. Anche questa è una "piccola" cosa che farebbe solo bene al nostro sport.

• *Parliamo di un questione tecnica che ha infiammato la stagione delle gare italiane del 2001: Pierandrea Patrucco ha vinto i Campionati Italiani assoluti con un Simba, vela di classe Sport, omologata DHV 2, a cui lo stesso Patrucco aveva apportato delle modifiche (leggi fascio fine). Il quesito è: fino a che punto possiamo parlare di "vela di serie" quando il pilota cambia qualcosa sul suo mezzo, qual è il limite oltre il quale si deve considerare la vela un prototipo?*

Da un punto di vista generale, non si può parlare di "vela di serie" se viene apportata anche solo una piccola modifica rispetto alle dotazioni del modello sottoposto alla certificazione.

Per quanto riguarda il Simba, è stato omologato DHV 2 con il fascio "normale" e Performance con il fascio "fine", quindi il

pilota che mette l'uno o l'altro vola comunque con una vela "di serie".

Nel caso invece vengano cambiate o modificate le bretelle - per esempio con l'aggiunta di trimm - allora non si può più parlare di vela di serie omologata perchè il Simba non è stato omologato in questa versione.

Per ovviare a queste polemiche, che sempre sorgono in gara quando si affermano mezzi che non sono espressamente prototipi, per le prossime vele abbiamo pensato a omologare due versioni già diverse in partenza: ci sarà la versione "Open", dotata di trimm, di fascio fine, ecc. e la versione "Serial" con le dotazioni classiche. Un pilota potrà scegliere su quale puntare.

Sempre attivo e convinto mr. Anatoly, instancabile nel promuovere i suoi prodotti in tutto il mondo, ma anche attento agli umori dei piloti, alle problematiche formali che a volte minano il concetto stesso di volo libero.

Certo, lui lo fa perchè questa attività fa parte del suo "business" (e lo dice sempre chiaramente!), ma è pur sempre un personaggio che si dà da fare per lo sviluppo del volo come sport che deve anzitutto essere divertente e sicuro, per chi lo pratica per diletto... e per chi ne ha fatto una professione.

La gamma Apco per la stagione 2002

- Prima (non più commercializzata in Italia)
- Fiesta 2
- Allegra
- Allegra 2
- Presta
- Bagheera
- Bagheera 2
- Simba
- Simba 2
- Futura Tandem 42 biposto
- Fiesta tandem biposto