

APCO FIESTA



Il Fiesta va a completare la gamma della casa israeliana verso la zona che un tempo era dedicata alle cosiddette vele da scuola, che oggi forse non esistono più. Un allungamento intorno a 5, una quarantina di cassoni costruiti con il classico tessuto Apco siliconato, pesante ma liscio e superresistente alle prove di porosità. Ci andiamo insieme, alla "fiesta"?

Il gonfiaggio di questa ala è ai massimi vertici della facilità delle alzate, non molto diversamente, invero, dalle consorelle di categoria e di prova, di cui nessuna delude sotto questo profilo.

L'ala sale dunque senza intoppi, e supera una prova che, eseguita di seguito con queste ali, rischia di apparire obsoleta: la prova di gonfiaggio senza bretelle in mano.

In ogni caso, una volta che la vela è sopra la testa, non esitate, vi troverete con i piedi lontani da terra prima di quanto si pensi.

Una volta in volo, che sorpresa: vi aspetta un'efficienza eccellente e una manovrabilità sugli assi più che buona. In più, a guardare in alto, un bel mezzo, palesemente l'evoluzione della

IL TEST

La prova in volo è stata effettuata dall'equipe di D&P

testo: Mauro Grimoldi

rilevazione dati: Luca Dabbene

VIRATA

Tipo di virata



Maneggevolezza



Sensibilità comandi



Il parametro di "sensibilità comandi" deriva da un'elaborazione statistica del tempo di virata standard (180°) stabilizzato con trascinatore di 4 kg. La "maneggevolezza" deriva da un'elaborazione statistica del tempo occorrente per una virata standard (180°) stabilizzata al 30% e al 50% di trascinatore comandi. Il tipo di virata è stabilito a giudizio inidivisibile dell'equipe prove.

categoria delle vele basiche, con qualche cosa in più dal punto di vista dell'allungamento e della pulizia del profilo. Non vi sono intercenine.

I freni esordiscono morbidi per indurirsi palesemente dopo il primo 30-40% di corsa. E' difficile per un pilota alle prime armi incappare in uno stallò, vista la forza richiesta, anche se l'ala smette di volare dopo circa 60 cm di corsa freno, ossia ancora a portata di braccia di un pilota di media altezza.

In compenso il Fiesta è ottimo in fase di atterraggio proprio grazie a questa caratteristica, che permette uno stallò completo anche in assenza di vento e senza giri di freno sulle mani.

Il carattere del Fiesta è tuttavia particolare. A fronte di una sicurezza generale e di una stabilità notevoli, in questa ala il comportamento dinamico è condizionato dal fatto che l'asse di beccheggio è proporzionalmente più sensibile del rollio. Ciò conferisce al Fiesta la sensazione di una virata a "due marce". Di per sé, infatti, con la trazione progressiva del comando, la vela vira in modo piuttosto piatto ma molto efficiente, visto che altera di poco il tasso di caduta che contraddistingue il volo lineare. Se però si aggiunge l'ingrediente dello spostamento del peso del pilota nella selletta o anche un innescò repentino, come può accadere in fase di ingresso in una termica stretta, l'ala parte veloce e inclinata.

Il migliore compromesso si raggiunge a nostro parere con un pilotaggio piuttosto attivo e conoscendo bene l'ala: in questo modo si possono accentuare le caratteristiche positive potenziali della virata del Fiesta nelle due "marce" a seconda delle condizioni della giornata.

Stesso discorso vale per il wing-over, un po' deludente in termini di inclinazione raggiungibile per i piloti già "svezziati". Anche qui, tuttavia, coraggio, un po' di movimento nella selletta e si può arrivare alla linea dell'orizzonte; in questo caso, la tendenza alla chiusura risulta media.

Con il pilotaggio attivo, riteniamo che un mezzo di questo tipo possa regalare notevoli soddisfazioni nel volo termico e anche nel... cross. Ebbene sì, nel cross; non dobbiamo più temere questa parola affiancata ad una vela omologata DHV 1, vista l'efficienza di questi mezzi, che si distanzia di certamente meno di un punto da quella delle ali avanzate.

Inutile dire che la reazione alla turbolenza da parte del Fiesta è di quelle che lasciano tranquilli. L'ala tende ad ammortizzare e comunica al pilota giusto quel tanto che basta. Nel corso della nostra prova, il Fiesta non si è mai chiuso spontaneamente, costringendoci a simulare la chiusura asimmetrica.

Per eseguirla, curiosamente il Fiesta richiede uno sforzo ridotto sulla bretella A. In ogni caso, anche nelle chiusura più "cattive" l'ala ruota di 90° al massimo, riaprendosi progressivamente da sola. Anche nelle peggiori condizioni, comunque, il Fiesta rimane sempre sotto controllo e vola perfettamente dritta.

Se poi ci fosse l'esigenza di una discesa rapida, non c'è da temere: se non si pretendono tassi di caduta da brivido, è sufficiente trazionare la bretellina dedicata per realizzare delle ottime orecchie da -2,8 m/s, che si riaprono gradualmente e da sole non appena si rilascia.

Se si vuole fare di meglio, per la vite consigliamo di avere l'accortezza di non innescarla progressivamente ma con decisione, per evitare di virare troppo piatto e di rischiare un (improbabile) negativo; una volta innescata, accelerazione rapida, tasso di caduta buono, uscita spontanea al rilascio del comando.

Lo stallò di B, invece, che ha la prerogativa di farci affondare anche a -10 m/s, non è dei più composti anche se non crea problemi: se si trazione troppo rumorosa un po' il bordo di uscita e in generale l'ala rimane sensibile a movimenti residui sull'imbarcata. Le considereremo raffinatezze se stiamo scappando da un cumulo congesto, visto che l'uscita è sempre stata pulita.

Concludendo

Una vela, questo Fiesta, che non viene meno alle prerogative di questa "next generation" di DHV 1: è molto facile nelle manovre basiche, sicura e capace di perdonare molti errori e qualche grossolana mancanza di sensibilità; a fronte di questo, è in grado di portarci a spasso per i cieli senza complessi di inferiorità nei confronti di nessuno. Anzi.

La principale caratteristica di personalità del Fiesta è il movimento sugli assi che, privilegiando il beccheggio al rollio, diminuisce l'inclinazione dell'ala sia in virata che nei wing-over.

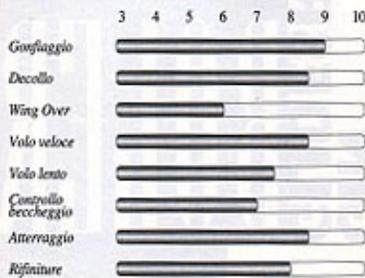
Il pilota viene dunque invitato caldamente dalla sua vela a adottare un comportamento attivo che in questo caso diviene il condimento essenziale per un volo performante, oltre che per pendolate e ingressi di vite supersicuri.

Può perfino diventare difficile capire cosa possa chiedere di più ad un'ala anche un pilota di media esperienza.

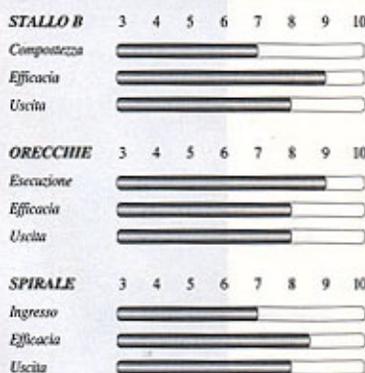
IN... E OUT...

- (+) Efficienza
- (+) Chiusura asimmetrica
- (+) Efficacia e compostezza dello stallò di B
- (-) Richiede apprendistato per sfruttare bene la virata

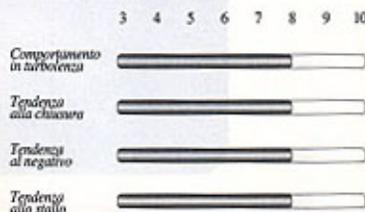
VALUTAZIONE



DISCESA RAPIDA



SICUREZZA



VELOCITA'

	[TAS]	%	KG
Trazione freni 0	36	-	-
Trazione freni 20 cm	32	15%	-
Trazione freni 30 cm	28	30%	2,5
Trazione freni 40 cm	25	50%	4
Trazione freni 50 cm	24	60%	5
Trazione freni 60 cm	22 (prestallò)	80%	7
Trazione freni 70 cm	-	-	-
Velocità con acceleratore	45	-	-