



**TEST**

Par Jean-Michel Ara-Somohano, texte et photos.



La Swift R en approche sur le lagon de Saint-Leu à la Réunion, avec notre testeur Jean-Michel Ara-Somohano

# APCO SWIFT R

## Le cocon race accessible

**Une grande marque de parapentes et sellettes, un peu oubliée en France où elle cherche d'ailleurs à étoffer son réseau de représentants. Tout ceci pourrait bien changer tant la Swift R présente de qualités en efficacité, confort, finitions, poids et prix.**

### La marque

Anatoly Cohn est un de ces authentiques passionnés qui ont forgé l'histoire du vol libre. Pilote d'essai de ses propres deltaplanes dès 1976, le jeune visionnaire fonde Apco Aviation en 1982 et perçoit très vite l'avenir du parapente. Au fil des décennies, des innovations et des succès sportifs - les parapentes Apco ont détenu plusieurs fois le record du monde de distance -, le constructeur israélien devient un acteur important du parapente mondial, porté par une image de marque forte construite autour de produits fiables, très robustes. L'implantation se développe même dans les pays les plus reculés, aidée par un relationnel client irréprochable personnifié par Anatoly. Après s'être concentré sur sa

gamme paramoteur et avoir un peu délaissé les marchés européens, Apco revient en force en 2017 sur la scène parapente avec de nouveaux équipements innovants et extrêmement bien placés en prix.

Un vrai vent de fraîcheur pour la marque, les efforts et l'investissement de Jonathan Cohn, qui a repris le flambeau familial, portent leurs fruits.

Notez que des prix aussi compétitifs viennent du circuit de fabrication court, Apco étant une des rares marques à fabriquer absolument tous ses équipements dans ses propres ateliers (ailes, sellettes, parachutes, sacs...), qu'elle propose tout, jusqu'aux casques et à la moindre boucle, et qu'ils cherchent à étoffer leur représentation dans notre pays.



## APCO SWIFT R

**Pratiques ciblées :** sellette cocon couché-dos avec carénage arrière gonflable. Pratiques cross-compétition.

**Homologation :** à venir (Para-Test, Suisse).

**Tailles disponibles :** 2 tailles, M/L pour pilotes jusqu'à 1 m 90, et XL pour pilotes > 1 m 90.

**Confort :** excellent ! Assise profonde englobante, dossier préformé semi-rigide hyper confortable. Emplacement cockpit idéal, réglages simples et tous accessibles en l'air !

**Protections :** mousse de protection dense 17 cm, englobant l'assise et tout le dos, intégrant une plaque Lexan anti-perforation (amovible). Planchette bois + action airbag du profilage arrière.

**Emplacement des secours :** un compartiment sous planchette largement dimensionné, avec maintien du volume par fine plaque préformée, poignée à droite, passage élévateurs latéral par gaine zippée avec accrochage aux épaules.

Un container frontal, intégré au speedbag, avec poignée idéalement placée. Systèmes de fermeture par longs joncs évitant toute ouverture intempesive.

**Efficacité en vol, amortissement :** la répartition du poids très équilibrée sur l'ensemble de la surface procure des sensations-transmissions d'appuis très claires. Même ventrale toute relâchée, pas d'instabilité-sensibilité handicapante. Le pilotage est vraiment facile, simple, équilibré. Avec l'ABS facilement ajustable en vol, il est possible de filtrer au maximum la masse d'air en verrouillant la stabilité du cocon en hautes vitesses.

**Maniabilité au sol :** excellente pour un cocon race de cette dimension. Le poids très acceptable permet une vraie mobilité, même avec 2 secours embarqués (complète, 5 kg de moins que certains cocons des plus employés...). De plus, la jupe du cocon permet une réelle aisance de mouvements-déplacements.

**Poids :** châssis complet avec cocon 4,75 kg (y compris l'accélérateur à 3 barreaux), plaque d'assise standard 0,4 kg, plaque de cocon standard 0,3 kg, protecteur airfoam 17 cm 0,7 kg, plaque Lexan 0,25 kg (amovible), soit 6,4 kg en version complète avec cockpit, simplement le meilleur ratio du marché avec un tel niveau de matériaux-équipements.

**En option, planchette de siège ultra-light 0,15 kg, poids total descendant à 6,15 kg.**

**Encombrement dans le sac :** très faible volume pour la catégorie, avec une vraie capacité de pliage-compactage.

**Nombre et volume des poches :** grande poche arrière à l'intérieur du carénage. Deux poches latérales de rangement sur le cocon, housse-radio intégrée sangle d'épaule. Une grande poche-ballast sous planchette avec vidange. Emplacement pour coupe-suspentes en sangle d'épaule, poche latérale zippée pour drag-chute anti-G, cockpit porte-instruments.

**Types de matériaux :** structure Polyester haute densité. Tissus Nylon Polyamide avec traitement déperlant pour une meilleure durabilité. Speedbag cocon en néoprène 1 mm, parfait compromis solidité-respirabilité.

**Types de boucles :** 3 boucles alu automatiques avec anti-oubli.

**Remarque :** compatibilité pour mousquetons largables, nécessaires à l'utilisation de parachutes type Rogallo.

**Accessoires, innovations :** choix en option du type de mousquetons, containers ballast avec tuyaux adaptés, sangles de connexion secours 20 mm, pods, plateau porte-instruments, accélérateur Race 3 barreaux avec système d'ajustement de la poulie lombaire.

**Look, couleurs :** noire, liserés latéraux jaunes et bleus.

**Prix (public TTC) :** 1 069 euros TTC !

Apco France, Passion Ailes (José Ortega)  
32140 Saint-Blancard  
+33 (0)5 62 66 18 06  
+33 (0)6 07 02 62 81  
passion.ailes@wanadoo.fr  
www.passion-ailes.com  
www.apcoaviation.com

Contact Apco :  
Jonathan Cohn  
apco@apcoaviation.com



### Préambule

Les sellettes cocon « Race » présentent souvent de nombreux défauts communs... (1) Le prix ! (2) Le poids. (3) L'encombrement. (4) Les réglages inaccessibles en vol. Ajoutez certaines fragilités, les carénages inutiles mal profilés flappant tels de vieux drapeaux, trouver un équipement juste fonctionnel, financièrement abordable... La mission est compliquée.

Avec la Swift R, nous avons une qualité de fabrication irréprochable, deux emplacements pour parachutes de secours (frontal et sous assise), une protection dorsale intégrale de 17 cm avec plaque Lexan anti-perforation amovible, un niveau d'équipements adapté course (cockpit, poche ballast sous assise avec tuyau de vidange, poche drag-chute, compatibilité maillons largueurs Quick-Out, pochette radio, poches zippées, emplacement coupe-suspentes, sifflet en boucle de serrage thoracique, etc.), rien de manque... Ajoutons à cela un profilage et design très réussi, un poids de seulement 6.4 kg en taille M/L (ou 6.15 kg avec la plaque d'assise light), et un prix

défiant toute concurrence, la Swift R présente déjà un rapport qualité-prix-niveau d'équipement hors du commun.

### Analyse et premier contact

En accrochant au portique la Swift R complète - avec sa mousse de 17 cm et la plaque Lexan -, les très modérés 6.4 kg surprennent, vu la qualité des matériaux utilisés. On découvre une sellette au châssis bien rigide. Dos très englobant, grande surface d'appuis pourvue de mousses haute densité avec un large évasement latéral sur les dorsaux. La structure interne comprend des éléments de support semi-rigides intégrés à l'arrière du harnais (exclusivité Apco). Sangles d'épaules et cuissardes très confortablement rembourrées par une mousse HD et surface mesh.

À l'installation, assise profonde, larges surfaces de contact dos-siège-latérales hanches-cuisses. Fermeture des cuissardes et ventrale « anti-oubli » par boucles alu automatiques ultra-light. Ventrale avec ABS réglable. La très grande surface d'appui, des genoux à la nuque, procure un confort englobant, immédiat. Installé dans la sellette, on découvre l'accessibilité de tous les réglages : inclinaison dorsale, lombaire... Volets du cocon ouverts, les réglages de profondeur-inclinaison-tension du speedbag se font par deux sanglettes coulissantes classiques. Fermeture du premier volet du cocon par un clip, le second volet supérieur intégrant le parachute de secours ventral se ferme par une boucle métallique reliée au mousqueton principal droit. En sus, une courte fermeture Éclair permet de mettre parfaitement en tension le volet supérieur.

**Les plus ?** Qualité générale de production, matériaux employés, finitions • Ergonomie, niveau de confort référent • Excellentes sensations, précision et agrément de pilotage • Silhouette fine, CX optimisé • Réglages simples et tous accessibles en l'air • Rangements et équipements • Réglage innovant de la position de la poulie d'accélérateur • Carénage efficace et fiable • Faible encombrement pour ce type de produit • Poids de 6.4 kg (ou 6.15 kg) pour la taille M/L ! Et prix !

**Les hémols ?** Pas trouvé...

**TEST**

## Apco Swift R

En résumé, les réglages apparaissent tous très facilement accessibles, simples, ajustables et débrayables in situ (nota : les sangles coulissent très bien, avec d'excellents choix dans les systèmes de réglages-blocages des tensions). La bascule et l'installation dans le cocon se font sans gymnastique particulière, en glissant très facilement en arrière.

Le confort général et une sensation d'appuis très équilibrés sont là, et se confirmeront au fil des heures de vol.

### Emplacement et installation des parachutes de secours

Le container ventral néoprène intégré au speed-bag est largement dimensionné. Vide, son maintien en forme et la bonne inclinaison du plateau-cockpit supérieur scratché sont assurés par une légère mousse de remplissage. La fermeture du container se fait par deux longues aiguilles-joncs nylon qui éviteront toute ouverture intempestive. Grosse poignée semi-rigide très bien placée en haut de container, centrée, parfaitement visible et accessible.

Même principe général pour le container sous assise. Grand volume disponible, petite plaque préformée en bout de tiroir pour éviter un écrasement du container, rabats aimantés des volets numérotés, fermeture par de grandes aiguilles-joncs nylon, belle poignée semi-rigide. Le passage latéral des sangles d'élevateurs du secours se fait par une gaine zippée.

En installant minutieusement les secours, je constate à nouveau que la robustesse des matériaux, les dimensionnements, le niveau de détails-finitions et les tensions obtenues sont parfaits, admirables. Je ne réalise pleinement qu'à ce stade le véritable tour de force de la marque... La plupart des cocons « Full-Race » carénés, intégrant une protection dorsale plus limitée, cumulant parfois tous les désagréments imaginables, frisent ou dépassent les 10 kg alors qu'ici, produire un tel équipement pour seulement 6.4 kg, démontre simplement le très haut niveau d'expertise et le savoir-faire d'Apco.

### Direction, le déco...

La Swift R se replie très bien, simplement en deux au niveau de la planchette. Le carénage profilé doté d'une tige métallique souple se replie aussi à volonté et permet un compactage optimal. Vraie bonne surprise, ranger la sellette dans le sac n'est pas une galère comme avec nombre de kayaks, et le volume plié reste faible.

Au déco, le carénage devra donc être préformé par un jonc interne souple, incassable. Cela prend quelques secondes, son efficacité est flagrante et rajoute une vraie tension-guide sur toute la longueur du carénage. En l'air, la mise en pression est hyper rapide, constante à tous régimes de vol, elle est assurée par deux tuyères latérales dont on ne se préoccupe pas. L'efficacité est au rendez-vous, la ligne parfaite.



**1. Le secours en ventral, avec un autre sous l'assise.**

**2. Dos bien formé et rembourré, et boucles de qualité.**

**3. Innovation, la position réglable de la poulie d'accélérateur affine grandement les efforts.**

### On board... Confort et équilibres au top

Au gonflage, le poids raisonnable, la structure bien supportée par les larges sangles d'épaules, permettent une bonne mobilité. Bon confort également en entrejambes, les déplacements au sol restent donc ludiques. Le cocon fermé avec instruments en ventral n'est pas handicapant, ne traîne pas... Mise en l'air, confirmation d'une bascule instantanée au fond de la sellette, gonflage et mise en forme du carénage ultra rapide et immédiatement, le châssis, l'ergonomie, la rigidité et les mousses HD procurent un confort total... Aucun point dur, tout le corps est supporté des genoux à la nuque, avec particulièrement un excellent support dorsal haut.

Très vite, l'efficacité en pilotage se révèle, niveau au top, référent : les transmissions sont claires, instantanées sans être sèches, et procurent un agrément général de pilotage juste parfaitement équilibré.

En conditions fortes, ventrale restant relâchée, la Swift R confirme sa capacité à transmettre finement les informations, sans être trop amortie. Sur de longs vols énergivores et les phases laborieuses (type survie en thermiques anémiques à la Réunion ou en faibles conditions de plaine), la possibilité de moduler les plans d'inclinaison-orientation ainsi que tous les réglages est très appréciable pour ajuster son confort. Au besoin, l'utilisation de l'ABS verrouille le pilotage et limitera efficacement les roulis parasites, surtout à hauts régimes sous les ailes allongées de type D ou CCC. Le carénage participant lui aussi à la stabilisation claire à hautes vitesses.

Au fil des heures et au fur et à mesure qu'on découvre la Swift R, le calage et le confort général produisent vraiment des sensations de confort de plus en plus agréables en pilotage thermique, ainsi qu'accélééré.

### Poste fondamental sur ce type de sellette : l'utilisation de l'accélérateur

Ces sellettes carénées se destinent à la compétition et au cross, donc aux vols à hautes vitesses où le pilotage actif jambes-haut du corps est très

intense et demande des positions parfaitement ajustées... Une autre innovation Apco, la position de la poulie à billes principale de renvoi de l'accélérateur est réglable (niveau lombaire). Simple, mais efficace. Suivant votre gabarit, vous pourrez en deux-trois ajustements - au sol -, avancer ou reculer l'emplacement de la poulie pour régler au plus précis l'angle de renvoi de la cordelette d'accélérateur. L'impact est surprenant, définissant l'effort de pilotage accélérateur et les effets de tangage générés sur le cocon.

Bien réglée, la position de la poulie permet un pilotage économe et précis sur l'ensemble du débattement des 3 barreaux. Donc a priori, pas de nécessité de rajouter des poulies auto-bloquantes pour les meilleurs pilotes PWC.

### En résumé...

La Swift R propose tout ce que l'on devrait attendre d'un cocon full-race de compétition, en termes de confort, d'agrément de pilotage, de fonctionnalités et d'efficacité. Et ceci sans aucun sacrifice sur les fondamentaux de durabilité de la marque. Apco se relance dans la course aux meilleurs équipementiers du marché.

Pour moi, c'est LA sellette de cross-compétition de l'année... À ne pas rater.

J'assume complètement cet authentique coup de cœur pour un produit extrêmement réussi sur tous les plans, très opérationnel, abordable techniquement ET financièrement. ▀

### Pour qui et pourquoi ?

Une sellette top niveau mais restant très simple, pratique et facile d'utilisation. L'équipement avec 2 parachutes de secours lui donne accès aux compétitions FAI. Le poids mesuré autorise une utilisation classique cross (vaches et marches d'approche) et vous évitera de payer des surplus de bagages dans vos déplacements en coupes du Monde.

Néanmoins, produit réservé aux pilotes chevronnés, dotés d'un fond de pilotage et de protocoles réactifs, capables d'optimiser les réglages, et d'affronter les complications hors domaine de vol propres aux sellettes carénées (bascules arrière, lacet inverse, prise au vent en virage et rotations).