

APCO

Swift Zero

Au top ! (et très abordable...)



Une sellette à découvrir ! Technique et sophistiquée - construite sur le châssis de la Swift Race de compétition -, mais sans complications superflues, elle offre confort de vol, finitions, efficacité... Du haut niveau, qui sait se montrer accessible sur tous les plans, que ce soit à l'emploi comme à l'achat.

La marque

Elle est basée à Caesarea (Césarée) sur la côte israélienne et a été fondée en 1982 par Anatoly Cohn. Dans les années 70, il avait été expulsé avec ses parents de Hongrie - ils habitaient alors à quelques pas de la frontière ukrainienne - car construire dans son garage un delta motorisé avait déplu aux autorités de l'époque ! Faites le compte, il y a donc maintenant plus de 40 ans qu'Apco Aviation conçoit des ailes de parapente et de paramoteur, des deltas, des parachutes, des sellettes et accessoires pour le vol libre.

Anatoly a su transmettre sa passion à son fils Jonathan qui a repris le flambeau et a réussi, par des idées novatrices, à redonner un nouveau souffle dans le développement de cette belle compagnie. Pour qui les connaît, ce sont des personnes qui ont toujours mis en avant la qualité des relations humaines et se sont ainsi constitué un vaste réseau de représentants fidèles sur toute la planète.

À l'information des jeunes pilotes, la production parapente a été une des plus importantes au monde - avec une forte présence en compétitions et plusieurs records de distance successivement battus -, la diffusion a baissé chez nous par manque de bon distributeur mais depuis quelques années, une nouvelle formule a été trouvée : un représentant, le pilote italien Pedro Venosa, fait le lien avec la marque. Il est très réactif et saura vous donner satisfaction.

Tout est fabriqué dans les ateliers de l'entreprise. Circuit court et production souple font que les prix sont particulièrement abordables.

La gamme

En sellettes, où Apco est une des vraies « marques spécialistes », c'est absolument complet et évolue sans cesse (nouveau début 2023, la 2-Light, un modèle léger pour pilote biplace). Dans la famille cocon, on y trouve la Kitto légère et la Swift, qui existe en 3 versions.

Celles-ci sont toutes trois de géométrie identique et construites sur le même châssis à plateau, le degré d'équipement varie. La **Swift Race** est un produit haut de gamme, typé compétition avec un grand profilage arrière gonflable et deux emplacements pour secours.

La **Swift Sport** possède un carénage plus réduit et un seul parachute sous l'assise. La **Swift Zero** est la meilleur marché et la plus légère des trois. Elle est apparue en même temps que la Sport, très récemment, et c'est le modèle ici testé.

La Swift Race l'avait été dans PP+ 451 et l'essai avait été très élogieux. Il se terminait ainsi : « C'est la sellette de l'année, à ne pas rater ».

J'ai pu avoir cette Swift Zero peu après la coupe Icare. Les thermiques d'arrière-saison étaient bien présents au gré d'un été qui avait joué les prolongations. J'ai aimé faire durer ces vols pour profiter de l'agrément, du confort et des excellentes sensations, à bord de cette sellette.

Sécurité et protections

Comme ses grandes sœurs Race et Sport, la Swift Zero est équipée d'une mousse « Airfoam » qui va de l'assise jusqu'au niveau des omoplates : elle ne se contente donc pas de vous protéger sous les fesses !



La Swift Zero présente une silhouette mince et lisse. Le nez du cocon est auto-gonflable, au sol.

Son épaisseur de 17 cm se combine à la présence d'une fine plaque de Lexan, à la fois anti-perforation et destinée à répartir un impact sur l'ensemble de la zone absorbante. Les mesures de choc réalisées par Para-Test (Air Turquoise) donnent 38,6 G avec le parachute de secours installé (le maximum de décélération toléré est de 50 G), ce qui est une bonne valeur, surtout pour ce type de matériel.

Le compartiment du parachute de secours est placé en avant de la mousse, donc sous les cuisses. Le chemin des élévateurs passe dans un tunnel zippé lisse et discret, sur le côté droit de la sellette.

Découverte en portique

À peine la Swift Zero déballée, je constate le haut niveau de finition... Les coutures sont soignées, les renforts et protections bien présents, la bouclerie inspire confiance. C'est une constante de la marque qui a toujours mis un point d'honneur à faire du matériel « durable ».

Passons le harnais au peson, il affiche un peu plus de 5 kg pour la taille M-L avec mousse de protection et la plaque Lexan anti-perforation. Ça monte à 5,69 kg en ajoutant les mousquetons automatiques, le cockpit et l'accélérateur, donc tout compris. Les matériaux robustes justifient ce poids, raisonnable pour du matériel de ce niveau.

Pas de manuel dans le carton mais sur le site, la vidéo très bien faite présente toutes les informations utiles. Les 15 minutes de visionnage dispensent de lire et relire des consignes fastidieuses sur papier.

Notamment, la procédure d'installation du parachute est détaillée sans erreur possible, d'autant que des numéros imprimés sur les panneaux du container indiquent comment les rabattre dans l'ordre adéquat. Il y a même un passage qui montre, non sans humour, comment l'installer pour faire bon usage du penilex !

Je passe, pour chaque sellette testée, de longues minutes sous le portique afin de bien m'approprier les sensations et détecter les éventuels

Entre les trois versions, Swift Race, Swift Sport et Swift Zero, il n'y a que la longueur du carénage arrière qui varie. Elles sont toutes construites sur les mêmes châssis et géométrie.



APCO SWIFT ZERO, CARACTÉRISTIQUES

Pratiques ciblées : sellette cocon à plateau. Vol de site, distance, compétition. Accessible pour son niveau de technicité.

Homologation : normes EN et LTF jusqu'à 120 kg (poids du pilote), tests réalisés par Para-Test (Suisse).

Tailles disponibles : 2 tailles, M-L pour pilotes jusqu'à 1 m 85, et XL pour les pilotes > 1 m 80.

Confort : excellent ! Assise profonde englobante, dossier préformé semi-rigide et très confortable, permettant de bons appuis. Dos et jambes bien maintenus. Tous réglages accessibles en vol.

Protections : mousse dense de protection, type Airfoam 17 cm, englobant l'assise et tout le dos. Intégrant une plaque Lexan anti-perforation (250 grammes), amovible.

Assise : planchette en composite. Ainsi que le plateau de pieds.

Emplacement du secours : sous l'avant de l'assise, largement dimensionné, maintien du volume par une fine plaque préformée, belle poignée à droite. Passage latéral des élévateurs par gaine zippée et accrochage aux épaules.

Poids : (en M-L) châssis complet avec cocon 3,71 kg (y compris l'accélérateur à 3 barreaux), planchette d'assise Polycomb 0.3 kg, plaque de cocon Polycomb 0.2 kg, protecteur Airfoam 0.7 kg, plaque Lexan 0.25 kg (amovible), soit 5,16 kg. Mesurée à 5,69 kg complète, prête à voler compris cockpit, accélérateur et maillons.

Fermeture : par 3 boucles alu automatiques (type Air-Xtreme de conception Apco) avec anti-oubli.

Efficacité en vol, amortissement : la bonne répartition du poids sur l'ensemble de la surface procure des sensations-transmissions d'appui très claires. Même ventrale relâchée, pas d'instabilité handicapante. Le pilotage est 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.

Aisance au sol : excellente. Le poids très acceptable et la géométrie des sangles de cuisses permettent une bonne mobilité. De plus, la jupe du cocon qui se relève facilite bien les choses dans les mouvements et déplacements. C'est sans soucis question retournement et course d'envol.

Encombrement dans le sac : volume modéré pour la catégorie, avec une bonne capacité de pliage-compactage.

Nombre et volume des poches : compartiment arrière spacieux, préformé par 2 tiges, logement et tunnel pour le système d'hydratation. Cockpit amovible et plusieurs autres poches, voir texte. Un grand compartiment ballast sous planchette avec vidange.

Accélérateur : livrée équipée d'un accélérateur souple à triple barreau. Fonctionne sur poulies Ronstan à billes, avec système d'ajustement de la poulie lombaire.

Accessoires : mousquetons automatiques, élévateurs du secours, cockpit amovible (97 euros), plateau velcro porte-instruments, plusieurs types de poches ballast avec tuyaux adaptés. Nota, Apco propose aussi des parachutes de secours dont le Mayday SLT dirigeable, de type Rogallo (voir tous les prix sur le site de la marque).

Couleurs : noire, liserés latéraux jaunes et bleus.

Prix public : 1 281 euros TTC ! Pour info, le prix hors options du modèle Swift Sport est de 1 480 euros TTC. Et celui de la Swift Race est de 2 254 euros TTC.

Apco Aviation Ltd, Chalamish St.7, Industrial Park, Caesarea 38900 (Israël).
+972 (0)4 6273 727, apco@apcoaviation.com, www.apcoaviation.com

Contact ou distribution France : **Pedro Venosa**, pedro@apcoaviation.com

<https://www.youtube.com/watch?v=JRBSPGyulYo&lc=UgxE9ojykHtsizxL-lh4AaABAq>
<https://www.youtube.com/watch?v=8vAlwY2bvs>



Des vidéos sont disponibles, dont Roland Wacogne en vol sur les méandres de la Seine, au départ des sites de La Roquette et d'Hénouville. Et vous pouvez aussi très utilement visionner la présentation de la Swift Sport, réalisée par Apco.

Les dossiers Apco, que l'on retrouve sur plusieurs modèles, sont confortables et élaborés. Ils intègrent des éléments d'appui dorsal, semi-rigides.





Ci-contre, l'intérieur argenté du cocon et l'accélérateur souple à 3 barreaux.

Au centre, les boucles alu automatiques, de cuisses et de ventrale, dont la fermeture fait office d'anti-oublis.

À droite, le système d'ABS réglable et facilement accessible.

Notez que tous les réglages le sont également en vol, permettant d'ajuster aisément sa position.



points durs. Le temps passé à ajuster au mieux les différentes sangles est toujours profitable pour bien comprendre le produit. La Swift Zero s'avère confortable avec son assise profonde et englobante, son dossier préformé en mousse dense - comportant des éléments d'appuis dorsaux semi-rigides -, recouverte d'un mesh respirant.

On en profitera pour se familiariser et s'exercer aux réglages, qui s'avèrent tous très accessibles en vol.

Les sangles d'épaules et de cuisses sont agréablement rembourrées, pas de point dur à l'horizon. Il y a même des élastiques de rappel bretelles-cuissardes pour maintenir ces dernières comme il faut, que l'on soit debout ou assis, installé.

Le coverleg est en Lycra avec une belle enduction argentée à l'intérieur. On notera que le cockpit est bien placé sous le regard.

Un système d'accélérateur innovant

Celui-ci fonctionne sur un double jeu de poulies à billes dans lesquelles passent les drisses de l'accélérateur à 3 barreaux. L'innovation apportée par ces Swift est l'ancrage ajustable (réglable d'avant en arrière) des poulies supérieures. Ceci pour régler au plus précis l'angle de renvoi des cordelettes d'accélérateur afin qu'en accélérant, l'assiette de la sellette reste constante vis-à-vis de l'horizon.

Autrement dit, on ajuste au sol selon son gabarit, le dispositif permet ainsi de s'assurer que les poulies sont bien à leur position idéale, alignées à la verticale des élévateurs, afin d'éliminer les effets de « bascule » en appuyant sur la pédale, ou au relâché. Le système fait gagner sur 3 niveaux, moins d'efforts à fournir, plus de précision, et utilisation de tout le débattement des trois barreaux, sans effet à cabrer ou à piquer.

Mais encore une fois, voyez sur le descriptif du site de la marque (« Info » puis « Manuel »), ce sera plus explicite.

Prévol et équipements

La Swift Zero s'endosse avec simplicité : fermer les cuissardes et la ventrale se fait par des boucles automatiques légères en Zicral de type Air-Xtreme (conception Apco) combinées à l'anti-oublis en « T » qui va bien.

Les volets droit et gauche du cocon se ferment par des clips de couleurs bleue et jaune, on ne peut pas se tromper. Il ne reste plus qu'à clipser la sangle de poitrine.

Côté pratique, le cockpit est amovible grâce à deux clips et un bouton-pression, ce qui est apprécié pour gérer ses instruments. On trouve sur l'épaule droite un holster radio fermé par un rabat de velcro ainsi qu'un coupe-suspentes. De quoi installer une balise GPS de l'autre côté. Et deux poches zippées de chaque côté du cover-leg, plus un logement élastique sur le dessus de celui-ci.

Quant au nez du cocon, il est « auto-gonflant » au sol.

Et j'oubliais question prévol... Le rabat supérieur du container parachute est aimanté. D'un simple geste, on le soulève pour vérifier si les deux joncs sont bien en place.

Du sol à l'envol

Pas de souci au déco : on se déplace avec facilité. Les drisses de rappel du cocon font qu'il ne traîne pas au sol, les gaines plastique sur les barreaux d'accélérateur restent bien derrière les jambes, sans s'entortiller. D'autant que d'astucieux serre-cordons à ressort (aussi appelés stop-lacets) permettent de remonter les barreaux de la hauteur voulue, pour qu'ils ne pendent pas trop bas.

Direction le déco, le plateau de pieds en composite ne tape pas non plus sur les mollets comme avec certaines sellettes. On y va, gonflage, aucune entrave à l'entrejambe, grâce à la bonne configuration des cuissardes et à leurs élastiques de rappel. Se mouvoir et pouvoir jouer au sol, en face ou dos voile, est un vrai plaisir.

L'appui sur la ventrale et la course créent la magie toujours renouvelée de l'envol ! La bascule au fond de la sellette est évidente. Reste à chausser le cale-pieds qui se chope avec le talon, pas besoin de s'aider d'une main. Rentrer des grosses chaussures dans le Lycra du cocon pourra être un poil plus compliqué car les bords de la fente sont plutôt recouvrants (ce qui est bien). Il suffit de relever le genou de la jambe rentrée pour insérer l'autre, et le tour est joué.

Ressentis en vol

On se sentira d'emblée naturellement équilibré, l'ensemble du corps est enveloppé, sans pression. Le contact aile transmis par la sellette procure un feeling de clarté et d'efficacité.

La conduite de virage est un plaisir à doser en conjuguant transferts de poids et appui des pieds sur la planchette. En conditions fortes, la Swift Zero filtre assez pour se sentir serein et piloter efficacement, sans être perturbé



Question protections, Apco met ce qu'il faut ! Mousse Airfoam de 17 cm sous l'assise, remontant dans tout le dos. Et plaque Lexan amovible anti-perforation, destinée à répartir l'impact sur l'ensemble de la zone absorbante.



LES PLUS

Confort indéniable, finitions de haut niveau, matériaux durables • Protection, sous l'assise et dans le dos, de qualité • Système d'accélérateur offrant stabilité, efficacité et agrément d'emploi • Aisance au sol et sensations équilibrées (bien dosées) en vol • Excellent rapport qualité-prix.

LES MOINS

Cockpit un peu sous-dimensionné, pas de taille S.

Toujours le concepteur parapente Adam Wechsler, dans la Swift Zero. Elle s'adresse tout aussi bien aux pilotes à la recherche d'un premier cocon comme à ceux, exigeants, qui veulent profiter de son degré d'équipement et des qualités de son châssis.

par trop de sécheresse ou un surplus d'informations. Celles-ci sont simplement restituées de manière adéquate, sans que la sellette soit non plus trop amortie, elle va à l'essentiel et s'avère un bel outil de pilotage.

Au besoin, l'ABS facilement ajustable en vol saura limiter le roulis, en particulier en transitions et sous les ailes allongées.

Dans des conditions anémiques de plaine, la Swift Zero transmet tout à fait judicieusement la masse d'air et j'ai éprouvé un réel plaisir à pouvoir la mener finement, un peu comme une troisième commande. Ventrale serrée, cette sellette se révèle assez stable mais relâchée, on peut centrer très efficacement le thermique, en s'inclinant.

Gros atout, tous les réglages, ceux d'inclinaison du dos, de l'assise, d'appui lombaire, sont bien accessibles, simples, ajustables et débrayables en vol. On appréciera de pouvoir affiner à volonté sa position, pour mieux profiter du temps passé en l'air.

Passons à l'appui sur l'accélérateur. Il se chope du talon, du premier coup. La bonne impression espérée en portique se confirme, en cohérence avec le système de renvoi : le ressenti en vol est souple, doux, facilité à pousser... L'action est symétrique, et c'est super léger sous le pied. Vraiment conquis sur ce point ! Les mollets et les abdos apprécieront lors des longues transitions.

Un de mes jeux de fin de saison est de chercher la durée... C'est l'occasion d'éprouver l'agrément de la Swift Zero. La sensation de confort va se confirmer pleinement ! On le mettra au crédit du côté englobant, des larges surfaces d'appui qui vont des genoux à la nuque, de la qualité des mousses dorsales, et tout ce qui est en contact avec le corps, y compris les languettes latérales de tension du dossier, est rembourré ou molletonné !

Les jambes sont supportées sans effort des abdos (si le cocon est bien réglé et on n'oubliera pas de faire le classique retour de sangle dans la boucle pour que ça ne bouge plus). Au niveau confort thermique, le cocon isole correctement de l'air ambiant sans tendance à flapper, ou à laisser passer de l'air par la fente d'ouverture.

Juste une remarque sur la légèreté du plateau porte-instruments, qui n'est pas très adapté pour de lourds boîtiers. Sinon, il est à la bonne inclinaison et maintenu comme il faut par un bouton-pression sur le haut du cover-leg.

Atterrissage

La sortie des jambes s'anticipe en phase d'approche en entrouvrant le cocon de la pointe d'un pied. Cela permet de bien dégager les jambes dans l'échancrure car le tissu Lycra est souple, et les aimants efficaces. L'atterrissage est ensuite une formalité car on se retrouve très naturellement en position verticale dans la reprise de contact avec le sol. Pas de souci donc pour les reposes au déco.

Pliage et volumes internes de rangement

Cette sellette se range très simplement et rentre avec la voile dans un sac de portage de 110 litres, en s'appliquant un peu. La planchette des pieds se replie très bien sur celle de l'assise.

À noter que le volume de rangement du container arrière est généreux, et qu'on peut y mettre sac de portage, coussin de roulage des joncs, sandales, casse-croûte, une polaire, ou tout autre équipement dont on n'aura pas besoin en vol.

En bref

La Swift Zero est une sellette sans compromis sur les qualités de vol et de confort. Tout est abouti ! Elle est très bien finie et redoutable d'efficacité dans sa gestion de l'accélérateur.

Elle a hérité de toutes les qualités démontrées - et déjà testées dans nos pages - de la Swift Race, avec plus de simplicité d'utilisation. ○

Pour qui ?

Elle s'avère adaptée à un très large public ! De ceux qui veulent passer en sellette cocon comme pour les compétiteurs qui cherchent un modèle confortable, ergonomique, réglable en vol et sans complications.



Originalité efficace de la série des Swift (déjà appréciée dans l'essai de la version Race), la position de la poulie lombaire d'accélérateur - en haut - est ajustable d'avant en arrière. Le réglage se fait au sol afin d'assurer à la fois fluidité de fonctionnement et surtout, garder une assiette constante en éliminant les effets « de bascule », à l'appui ou au relâché.