VOLÒ LIBERO

n. 277 Ottobre 2017



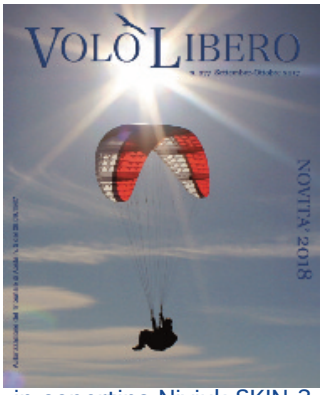
NOVITA' 2018

Autorizzazione del Tribunale di Aosta n. 5 del 06.09.1987

Editoriale

Dopo le fiere Coupe Icare e Fassa Expo, nel corso delle quali le aziende hanno sostanzialmente tutte presentato le proprie più importanti novità per la prossima stagione, non potevamo che dedicare un numero speciale a questo argomento.

Abbiamo cercato con ogni mezzo di raccogliere tutte le informazioni utile per aggiornarvi sui prodotti e sulle soluzioni tecniche adottate. Non tutte le aziende ed i progettisti hanno tuttavia scoperto pienamente la tela che nasconde le loro nuove opere e ciò è comprensibile, poiché è giusto che qualche segreto ed un po' di riservatezza vengano preservate. Qualcuno, invece,purtroppo non ha risposto ai nostri solleciti di avere notizie, ma riteniamo che il quadro sia comunque più che esaustivo.



in copertina Niviuk SKIN 2

Pensiamo infatti d'essere riusciti a darvi un'ampia carrellata delle diverse news ed anche qualche chicca sino ad oggi segreta. Non abbiamo alcuna pretesa di completezza, visto che le aziende ed i prodotti sul mercato sono ormai così tanti che ci sarebbe bisogno di scrivere un intero volume. Abbiamo preferito concentrarci su quei marchi che in Italia hanno importatori presenti, attivi ed affidabili, nella speranza che i piloti vogliano rivolgersi a loro quando acquistano un prodotto. Infatti l'assistenza, la serietà e la preparazione delle aziende da noi contattate sono tali che, in caso di problemi, di avvisi di sicurezza o semplicemente nella necessità di ottenere un buon consiglio per gli acquisti, la manutenzione e le riparazioni, ci fanno privilegiare il contatto. Non abbiamo pubblicato solo le aziende che fanno pubblicità su Volo Libero, ma abbiamo cercato di raggiungerle tutte. Qualcuna non ci ha dato risposta e per tale motivo potrebbe mancare.

I prodotti pubblicati sono solamente quelli che usciranno sul mercato (di alcuni dei quali non esistono nemmeno fotografie al momento) o quelli usciti da poco ma che presentano comunque aspetti di novità interessanti. Vi auguriamo buona lettura e tanti, tanti sogni ad occhi aperti.

Sommario

Base Cumulo - Luca Basso	pag.	3
FAssa Sky Expo	pag.	14
RAST	pag.	18
PHI	pag.	22
NOVITA' 2018	pag.	26

Base Cumulo



di Luca Basso

Fino a qualche tempo fa, tutto era più semplice: una vela EN-A (ai tempi si chiamavano DHV1) era solo per la scuola ed, anzi, molte scuole davano agli allievi più svegli già un DHV 1/2 (EN-B). La classe B era per piloti agli inizi, sostanzialmente inidonea al cross. Dopo uno o due anni di volo si passava al DHV 2 e al DHV 2/3. Le sellette "cocoon" erano solo quelle "da gara", mentre tutti gli altri volavano con imbraghi classici; la protezione era in mousse per tutti; i paracaduti erano tondi per tutti, con qualche rara timida comparsa di Rogallo. Se volevi fare hike & fly (si chiamava "volo bivacco" e lo praticavano in pochissimi), ti portavi i tuoi 22-24 Kg sulle spalle, perché non esistevano materiali leggeri, sacche leggere ecc.. Volevi fare acro? Ovviamente la tua vela normale te la facevi bastare, e la stessa vela la usavi per cross e gare.

Quando si tratta di novità tecnolighe, non sono affatto nostalgico dei tempi andati: ora, a confronto, siamo sul Nirvana. Il mercato e la tecnologia si sono evoluti così tanto che, a confronto, ci sentiamo come bambini che vanno a Gardaland.



I nostri giochi sono davvero tantissimi, le discipline si sono distinte, tanto che se si vuole vivere il parapendio nelle sue diverse sfaccettature, diventa necessario possedere due, tre o addirittura quattro attrezzature diverse, (perché ad esempio non è opportuno usare una vela da gara per fare acro, né quella acro per fare hike & fly, né quella da hike & fly per speedriding). I materiali nuovi permettono soluzioni costruttive fino a poco tempo fa impensabili.

E' interessante notare il fatto che molte soluzioni sperimentate in un settore finiscono per migliorare anche altre discipline. Ad esempio, l'X-Alps ha comportato la sperimentazione di materiali e soluzioni che poi si sono rivelate l'ideale anche per i nostri voli quotidiani.

Il panorama è così ampio e la filosofia di progettazione di ogni azienda è così peculiare, che risulta impossibile da raccontare e commentare tutto. Cercherò di riassumere le principali tendenze del mercato nei vari settori per orientarvi nella scelta.

VELE

Le aziende hanno tutte ampliato la gamma dei loro modelli. Se, fino a qualche anno fa, i modelli di ogni marchio erano 4, e cioè uno per ogni classe, ora tendono ad arrivare anche a 8, senza contare le versioni light. Vengono infatti proposti due modelli in classe A, spesso tre in classe B e a volte un paio in classe C. In particolare, la classe B si è ampliata a dismisura, talmente tanto da indurre a volte in confusione. Quasi tutti descrivono i loro modelli B come "*basico*", "*centrato*", "*avanzato*" o "*high-end*", per orientare il cliente nella scelta della vela a lui più appropriata. Ed infatti, in classe B accedono piloti da poco usciti dalla scuola, così come piloti che volano da trent'anni e fanno cross ambiziosi con vele dalle prestazioni di tutto rispetto. Forse questa semplice considerazione ci induce a pensare che **ci sarebbe qualcosa da cambiare, ormai, nelle norme che regolano la certificazione.** Posto, tuttavia, che nulla cambierà a breve in tema di normativa tecnica, il pilota deve essere consapevole che la mera classe di certificazione non può e non deve essere l'unico parametro di scelta della vela, salvo forse l'EN A. Inoltre, ad esempio, non è affatto detto che un EN-B abbia meno prestazioni o un pilotaggio più facile di un EN-C. Ricordiamoci infine che la certificazione è fatta con manovre simulate, non in turbolenza reale e, soprattutto, che essa non ci dice nulla in tema di facilità di volo, resistenza alle chiusure, smorzamento della turbolenza, feedback della vela al pilota, piacere nell'handling. Insomma la certificazione non si riferisce a quelli che dovrebbero essere i parametri più importanti nella scelta della vela a noi più adatta.

Tantissime aziende, tra la seconda parte del 2017 e l'inizio del 2018 propongono nel mercato le loro **novità EN-C,** che diventerà la classe regina per i crossisti accaniti ed ambiziosi, i quali vorranno coniugare le prestazioni ad un buon livello di sicurezza passiva. Dalle nuove vele apparse quest'anno sul mercato si inizia ad avere un'idea piuttosto chiara dello stato dell'arte, che è davvero notevole, tanto da far venire ben poca voglia di acquistare una classe D, che probabilmente è destinata a rimanere sempre più marginale.

In **classe D** è molto interessante il settore delle vele leggere da hike & fly stile X-Alps, che solitamente hanno un comportamento che comunque mantiene buoni livelli di sicurezza passiva.

Red Bull Xalps
SALZBURG TO MONACO
PROUD PARTNER

"Il prossimo obbiettivo:
laggiù, verso l'orizzonte!"

SKYWALK

MASALA
ARRIBA
TONIC
TONKA
SPICE

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

PURE PASSION
FOR FLYING

skywalk.paragliders
skywalkparagliders
www.skywalk.info

I nostri CHILI sono ormai una classe a se.
Nessuna altra vela di classe B offre un handling bilanciato, alte prestazioni e così tanta efficienza in termica. E in questa quarta generazione abbiamo migliorato tutto in modo evidente. Semplicemente migliore.
Provatela e lasciatevi stupire dalle sue qualità nel cross country.



Burkhard Martens, XC-legend – 411km distanza libera con CHILI4

Photo: Konrad Görg

La leggerezza, oltre che avere vantaggi in termini di trasportabilità, ha indubbiamente enormi **vantaggi in decollo**: il decollo è reso senza dubbio più facile e gestibile in quanto la vela sale meglio e con molta meno inerzia. I vantaggi in volo sono invece oggetto di interminabili discussioni.

Secondo Luc Armant, ad esempio, non ci sarebbero sostanziali aumenti di prestazione tra il modello classico e quello light delle sue vele. Secondo altri progettisti, invece, il fatto di avere un risparmio di un quarto abbondante di peso sopra la testa, comporta che la vela, beccheggiando meno, guadagni in termini di **efficienza**. L'opinione generale dei piloti è che sia più "bello" volare la versione leggera di un certo modello e che la vela sia più **maneggevole**. Discusso anche il tema dei recuperi delle chiusure per i modelli leggeri: sembra tuttavia abbastanza assodato che la versione leggera abbia un comportamento migliore, proprio in quanto ha meno peso e dunque meno energia; inoltre i ri-gonfiaggio sarebbe più veloce.

In ogni caso anche le versioni "normali" si stanno alleggerendo sempre più essendo i tessuti di grammatura inferiore sempre più resistenti e dunque più utilizzati.

Il punto debole delle vele leggere è la **durata dei materiali**. Ciò dipende essenzialmente dai luoghi in cui si utilizzano. Se solitamente si decolla ed atterra su prati o comunque su superfici non ostiche, il problema è minore. La durata in termini di porosità è ormai talmente buona che certamente soddisfa comunque il ciclo normale di vita di un modello. Quel che più preoccupa, in termini di durata delle light, è il modo ed il materiale con cui vengono assemblate le intercentine ed i rinforzi: in caso di cedimenti o allungamenti del tessuto e delle cuciture, anche minimi, non c'è modo di rimediare. Sembra tuttavia che ormai le aziende stiano avendo un'esperienza sufficientemente buona per costruire vele light dalla notevole durata.

Certo che, in termini di risparmio, chi fa **hike & fly** in modo frequente ma non esasperato, può pensare di avere un'unica vela leggera, magari dalle buone prestazioni e versatile, sia per il volo normale che per il volo di montagna. Magari dovrà cambiarla più spesso, ma economicamente potrebbe essere conveninete rispetto alla scelta di acquistare due diverse attrezzature, ciascuna dedicata ad una specialità.

A tale ultimo proposito, mi permetto di fare una divagazione per dare un consiglio, alla luce della mia esperienza: inutile spendere moltissimo per cambiare atterrezzatura per camminare in montagna, al solo scopo di guadagnare qualche centinaio di grammi, per poi mettere dentro lo zaino una tuta da volo che pesa tre chili, i calzettoni della nonna e un pile che si solleva con il muletto. **I capi di vestiario** e gli accessori (scarpe, guanti ecc) pesano spesso tantissimo. Talvolta il guadagno, con i capi tecnici, sia come peso che come comfort, può davvero essere notevole e fare enorme differenza (ben maggiore di quella tra una bretellina normale ed una di Dyneema). Ad esempio un piumino può pesare da quqlche centianio di grammi ad oltre due Kg.. Ovviamente i capi tecnici costano, ma fanno risparmiare molto in termini di peso: si spendono somme assai maggiori nel cambiare attrezzatura per guadagnare magari solo 2 o 300 grammi. In futuro ho intenzione di scrivere un articolo su questo aspetto, chiedendo consigli ai piloti esperti del settore.

Le **vele da gara omologate CCC**, che una volta costituivano la punta di diamante di quasi tutte le aziende, sono ormai ridotte a pochissime marche, essenzialmente Ozone e Gin. Ai mondiali si è assistito ad un campionato di fatto quasi monomarca e, per ora, la scelta dei piloti di questa classe è scontata. All'orizzonte, tuttavia, iniziano a vedersi nuovi prodotti, quali BGD Diva di cui parleremo in questo numero di Volo Libero.





MENTOR5 (ENB)
for big XC flights!

NOVA ITALIA
AIRPARK DOLOMITI
CREATING SKY LEADERS

www.flynova.it
Tel.3442884599
info@flynova.it

Damiano Zanocco

- Un volume completo per conoscere il cielo;

- Un atlante sintetico delle nuvole e

- due DVD con riprese mozzafiato, per conoscere il cielo in modo completo, affascinante e divertente, nei quali vedrai le nuvole come non le avevi mai viste prima ed imparerai a conoscere il tuo elemento: l'aria



i tuoi indispensabili strumenti di volo ...

... perché per volare bisogna conoscere il cielo

Per informazioni e acquisto:
zanocco.damiano@gmail.com









Con un allungamento di 6,16 e 66 celle si posiziona al centro della classe C. Alta tecnologia, prestazioni eccezionali e carattere sportivo rendono il SIGMA 10 il miglior punto di partenza per epiche esperienze di cross country.

Performance di riferimento per la classe sportiva
Il SIGMA 10 si basa su una piattaforma tecnologica totalmente nuova, che lo differenzia completamente dai modelli precedenti. Il conseguente aumento di prestazioni è impressionante. L'XC Sportster sfrutta anche le più piccole ascendenze e in aria sconnessa la sua performance mostra ancora di più i miglioramenti! Queste sono esattamente le qualità che fanno un'eccellente ala di cross.

La nuova Sportività
Il nuovo profilo si distingue per la stabilità e la tenuta di linea che permettono un volo rilassato anche su lunghe distanze. La SIGMA 10 dimostra una maneggevolezza spettacolare, consentendo al pilota di sentire la sportività dell'ala. Questa combinazione garantisce il massimo divertimento in volo.

Le caratteristiche più moderne
Diagonali ottimizzate in termini di tensione e peso assicurano una perfetta trasmissione delle forze all'interno della vela, i miniribs garantiscono l'omogeneità del bordo di uscita. Il Sigma 10 è di costruzione leggera di qualità ADVANCE e pesa solo 4,9 kg nella taglia 25

Caratteristiche dello Stato dell'arte
3D Diamant Shaping introduce una nuova tecnologica. Un nuovo approccio al 3D Shaping ci ha consentito di migliorare le cuciture e gestire al meglio la distorsione del bordo d'attacco, in modo da produrre una superficie alare ancora più liscia e migliori prestazioni. Tensione e peso ottimizzato a centine diagonali per ottenere una distribuzione del carico perfetto all'interno dell'ala, Miniribs che contribuiscono ad un bordo di uscita liscio. L'ala è costruita con la tecnica ADVANCE qualità e leggerezza: la taglia 25 pesa solo 4,9 kg. La certificazione è stata ottenuta senza l'uso di folding lines.

Suddivisioni peso ottimale
Questo Sportster ADVANCE è ora disponibile in cinque taglie per offrire una scelta più concisa per abbinare il peso in volo. Quale taglia devo scegliere? La nuove gamma del peso in volo evita questa domanda scomoda per la maggior parte dei piloti. La maggioranza dei piloti vola in luoghi diversi con condizioni diverse, di conseguenza le esigenze individuali variano. Gli intervalli di peso senza soluzione di continuità forniscono la migliore scelta di dimensioni dell'ala per soddisfare il peso in volo di ogni pilota per le circostanze proprie del suo modo di volare.

Bello ed elegante
Ultimo ma non meno importante, la SIGMA 10 cattura lo sguardo con l'estetica distintiva ed elegante. Assieme al produttore di tessuto Porcher Sport, ADVANCE ha sviluppato un nuovo colore "Spectra Verde". Questo verde frizzante è esclusivo di ADVANCE e verrà introdotto sul SIGMA 10. In totale ci sono quattro combinazioni di colori moderni tra cui scegliere. Naturalmente, si gode con gli occhi prima ...

funeXtreme

Fun Extreme di Zucchi A. & C. Snc
Tel +390302420912-cell. +393355218656

I costruttori sono concentrati sui modelli che fanno il mercato e vendono grandi numeri, e cioè nelle classi inferiori. La maggior parte di essi, tuttavia, continua la sperimentazione anche su prototipi di prestazioni assai elevate ed abbiamo notizie che probabilmente qualcosa presto sarà destinato a cambiare.

Anche nelle **monosuperficie** si stanno affacciando nuovi produttori, dopo che Niviuk e Air Design l'hanno fatta da padrona. Vedremo se i competitors sapranno colmare lo svantaggio dell'ormai consolidata esperienza di questi due marchi.

SELLETTE

Malgrado tutti siano concentrati sulle prestazioni e sulla sicurezza delle vele, le sellette non sono solo il posto in cui si appoggia il sedere: esse sono parte fondamentale del pilotaggio e della sicurezza in volo. Ci permettono di controllare l'ala e sentire l'aria, ed hanno un ruolo cruciale nella sicurezza.

Con le ultimissime uscite degli imbraghi destinati alla **competizione**, si è creata molto probabilmente una netta differenziazione tra le sellette da gara e quelle da cross. Quelle da gara stanno sviluppando codoni sempre più lunghi, cocoon più aerodinamici e geometrie molto stabili. Nonostante vengano utilizzati materiali pregiati e innovativi, i pesi tendono ad essere piuttosto notevoli, e gli ingombri pure. Nella maggior parte dei casi, tali imbraghi sono stati progettati principalmente per essere volati con vele CCC (Enzo, Boom ecc.) e si dimostrano sempre meno adatti ad essere volati con una vela EN-C o EN-B, classe nella quale si collocano la maggior parte dei piloti che amano il cross e che utilizzano vele sempre più leggere.

Se fino a qualche mese fa un imbrago da competizione era il medesimo che si usava per il cross, ora tutte le aziende offrono una diversa opportunità nell'ambito delle sellette cocoon: il settore delle cosiddette **sellette "light"**, cioè che vanno nel **range dai 3.5 ai 5 kg** al massimo e che comunque presentano tutte le comodità per poter essere utilizzate anche per 9 ore di volo consecutive. Sono sempre più i piloti che, dopo un po' di esperienza, utilizzano queste sellette chiuse come "standard" anche per il volo di tutti i giorni. In questa linea di prodotti si sono diffuse le sellette hammock (amaca), cioè senza tavoletta sotto la seduta. Tra poco sparirà anche la definizione "light" per questi prodotti, che invece sono ormai uno "standard".

L'X-Alps ha poi introdotto sellette cocoon meravigliose (quasi tutte hammock) sulla **fascia dagli 1.5 ai 2.5 Kg**. A differenza di quanto molti pensano, non si tratta di imbraghi radicali nella comodità e nel comportamento. Anzi, sono molto comodi e riproducono geometrie assai simili ai modelli superiori. Insomma, il pilota ci si trova immediatamente bene e comodo. Ciò che è radicalizzato è il materiale e, per questo motivo, esse sono un po' più delicate e più soggette ad usura e strappi. Per chi fa cross anche lunghi, rimangono tuttavia un'opzione da non trascurare. Molti le utilizzano come unica selletta nel loro equipaggiamento.

Infine c'è una vastissima gamma di imbraghi da **hike & fly** puro o da montagna, a partire da quelli che sembrano realizzati da Intimissimi piuttosto che da aziende di volo libero, ma che sono uno spettacolo di tecnologia, sino a utili sellette reversibili che cedono qualcosa sul peso, ma fanno guadagnare in comodità e versatilità.

Nell'ambito delle **protezioni**, la scelta si sta sempre più ampliando e, ritengo, in futuro la gamma si amplierà sempre più. Neo, ad esempio, ha introdotto il Koiroyd, un materiale innovativo leggero a nido d'ape che è stato adottato anche dalla Geine Race di Gin.

Si stanno inoltre sviluppando sistemi ibridi cuscino gonfiabili/airbag, airbag/mousse, mousse lavorata con vuoti che sono riempiti d'aria, mousse/gonfibile e così via.

La norma di **certificazione di sicurezza** di queste sellette è datata e, come tutti sanno, inadeguata: i vari soggetti che compongono la commissione EN non riescono a mettersi d'accordo. E' dunque il pilota, cliente, che deve ben informarsi e ricercare quei prodotti che offrono ampie garanzie di sicurezza passiva offerti da aziende attente in questo settore.

EMERGENZE

Anche in questo settore non c'è che l'imbarazzo della scelta: tondi, semitiondi, quadrati, triangolari, rogallo. Ormai quasi tutti sfornano le versioni light (scelta per nulla da scartare per ingombro e peso). I parametri per la scelta sono tantissimi e le discussioni si sprecano.

I pilotabili classici hanno vantaggi e svantaggi, così come ogni altro modello. Attualmente le tecnologie si stanno sempre più affinando, tanto da rendere i pilotabili sempre meno soggetti all'effetto trascinamento (prima della presa in mano dei comandi). Un parametro da tenere in considerazione è la facilità di **ripiegamento** (per chi intendesse fare da sé), tanto che le aziende si stanno concentrando nel rendere sempre meno complicato ripiegare paracaduti che, non essendo tondi, tendono ad avere le funi di lunghezze diverse (rendendo più "tecnica" l'operazione di ripiegamento).

Nell'acquisto di un paracadute di emergenza è assai utile acquisire informazioni presso rivenditori affidabili e, perché no, chiedendo consigli a chi fa molti corsi SIV, e cioè a coloro che hanno acquisito maggiore esperienza nell'assistere a lanci di ogni genere e modello di paracadute.

VELOCITA' ED EFFICIENZA

Se si vuole essere onesti, negli ultimi anni non si sono fatti grandi balzi avanti in termini di velocità o, meglio, non se ne sono fatti così tanti quanti i proclami pubblicitari affermano. Invece si sono fatti notevoli passi avanti in termini di efficienza e, ancor più in termini di efficienza quando si schiaccia la pedalina (il che significa che è grazie a questo che si può affermare che le velocità sono aumentate) e nel controvento.

Le novità principali alle quali le aziende lavorano per il miglioramento soprattutto dell'efficienza, ci servono anche da glossario per capire alcuni termini non a tutti chiari:

Mini Ribs: i mini ribs sono delle lavorazioni (essenzialmente delle cuciture sul bordo d'uscita) che servono ad assottigliare e tensionare meglio tale settore della vela. In questo modo si riduce la resistenza aerodinamica e si rende più pulito il bordo, con un miglioramento delle prestazioni.

3D Shape: è una tecnica costruttiva e di cucitura del tessuto usata per assemblare il bordo d'attacco della vela. Con questa tecnica, che ha molte varianti (quale il "diamond" o simili) si aumenta il tensionamento del tessuto e si riduce l'effetto balooning (cioè le gobbe che si creano nel tessuto in ogni cassone che ricordano i materassini gonfiabili). Il risultato è un profilo più pulito, piatto e filante, quindi più aerodinamico. Si sente sempre più spesso parlare anche di double 3D Shape, cioè una lavorazione 3D applicata più volte.

Sliced Diagonals: sono rinforzi interni all'ala per dare un ottimale tensionatura alla medesima. Sono spesso realizzati con strisce di tessuto di diversa dimensione, inclinatura e tenuta al fine di modulare il tensionamento interno in modo ottimale.

RAST: al RAST dedichiamo un articolo speciale in questo numero, al quale rinviamo per una ampia descrizione. E' qui richiamato perchè migliora l'efficienza in aria mossa.

MONTEGRAPPA FLYING CENTER

UP AIRBORNE SENSATIONS since 1997 · AIRDESIGN · SKY PARAGLIDERS · Flytec



TEST CENTER & RENT

Via Caose 22, 31030 Borso del Grappa (TV) • Filippo 340 3369516

www.montegrappaflyingcenter.it • Montegrappa Flying Center

SharkNose: si tratta di una particolare forma del bordo d'attacco e posizionamento delle bocche del parapendio inventata da Ozone e poi adottata da tutti i costruttori in moltissimi modelli, talvolta reinterpretata e rinominata con altre definizioni. Nelle vele è riconoscibile quasi sempre dagli incroci dei rinforzi nel naso del bordo d'attacco. Aumenta la performance della vela e permette profili migliori.

Nitinol: il Nitinol è una lega, di base in titanio, con la quale vengono realizzati i rinforzi della vela, specialmente sul bordo d'attacco. E' un materiale che ha "memoria di forma" e cioè che anche se piegato, tende a ritornare sempre ad assumere la forma originale. Ha il vantaggio di essere più resistente, leggero e soprattutto di non deformarsi nel tempo e dunque a durare molto a lungo, rispetto ai rinforzi in materiale plastico.

Ci sono anche metodi sempre più accurati di costruire le **bretelle**, che sono un elemento assai importante e che ormai costituiscono nella maggior parate dei modelli un vero e proprio "extra comando" di pilotaggio della vela, soprattutto a velocità accelerate.

Alcune, tra le soluzioni tecniche adottate, hanno anche risvolti negativi, soprattutto sulla durata e sul mantenimento dell'assetto ideale della vela. Ormai gli attuali parapendio, anche intermedi, non hanno più i margini di tolleranza di assetto che avevano qualche anno fa e, ovviamente, le deformazioni minime che si creano con l'utilizzo nel tempo possono comprometterne la durata. A questo problema, tuttavia, si rimedia con utilizzo di materiali e tecniche costruttive sempre migliori e raffinate.

CONCLUSIONI

Il nostro "paese dei balocchi" è una meraviglia come non mai, nel quale troviamo delizie per ogni palato e una varietà di scelta mai vista prima. Possiamo sperimentare ed amare il volo minimale con attrezzature complete che non superano i 6 kg (paracadute compreso), possiamo sfogarci in voli adrenalinici con mini vele, approcciarci all'acro perfezionando il nostro controllo con modelli freestyle, volare per centinaia di chilometri in cross con attrezzature comode ed affidabili, attraversare catene montuose e viaggiare per giorni con attrezzature stile X-Alps, sfidarci nelle gare con le stupefacenti CCC.

Ogni produttore è convinto che i margini di miglioramento, in tema di efficienza, siano ancora ampi e, ne siamo convinti, ne vedremo delle belle. La perfezione è ancora lontana. Pensiamo a quando vennero introdotti i primi para a tre linee: sembrava fossimo arrivati allo stato dell'arte. Poi vennero i due linee, lo SharkNose e tutto il resto. Probabilmente, tra qualche anno, quello che ci fa strabiliare oggi sarà considerato para-archeologia. Per ora, tuttavia, pare proprio che possiamo considerarci soddisfatti: un tempo il limite maggiore era l'attrezzo, oggi simo noi piloti che raramente abbiamo le capacità per sfruttarlo al massimo.

Ritengo, in conclusione, che le cose più importanti, nella scelta, rimangono a mio avviso due. La prima è **la sicurezza passiva** dei mezzi, soprattutto nelle classi basiche, che si dimostra essere davvero elevata ed ha fatto passi da gigante. Le vele basiche sino alla classe B centrata annovera parapendio davvero molto solidi, resistenti alle chiusure, molto più facili e sicuri da decollare e, con le loro capacità di smorzamento, da gestire in turbolenza. Si tratta di vele che hanno prestazioni già di tutto rispetto e, **molto spesso, non si giustifica il passo verso classi superiori**: basta il cambio con un modello della stessa classe, ma di ultima generazione per avere un notevole avanzamento in termini di performance.

La seconda caratteristica importante sembra paradossale. Mi riferisco alla velocità, presa come parametro principale dalla maggior parte dei piloti.

Il bello del parapendio è che è lento, nonos-



tante siamo tutti portati a procurarci mezzi più veloci. Ma **la velocità è un parametro assai importante solo** per piloti che fanno competizioni o per coloro che aspirano a voli di distanza record. Ciò che veramente serve al pilota, compresi i crossisti esperti, non è la velocità ma è l'efficienza, la capacità di salire in termica e, soprattutto, il piacere del volo che si ottiene con un handling sempre più preciso e responsivo. L'attrezzatura è adeguata al pilota normale ed a quello esperto quando è in grado di far "sentire" e "capire" l'aria, di dargli quell'immediato feedback per anticipare, e quella serenità per poter pensare aprogrammare le prossime mosse del volo.

Insomma, ci piace godere il volo in sicurezza ed oggi, grazie ai fantastici produttori ed ai giochi che essi costruiscono per noi, questo è una realtà. Resta a ciascuno, finalmente, avere l'intelligenza di saper scegliere ciò che davvero è a lui adatto: certamente è stato realizzato ed è ora disponibile nel mercato.

Quando vi accingete ad acquistare una di queste meraviglie, lasciate perdere i sogni di gloria immediata, il vostro orgoglio e le sirene. Se volete spendere bene i vostri denari, pensate che i denari ben spesi sono quelli che vi fanno divertire e vivere pienamente la vostra passione per il volo. Il cliente ideale del venditore, non è chi compra subito qualcosa a lui non adatto, per poi cessare di diverstirsi e abbandonare il volo. Il cliente ideale è colui che volerà felice fino a ottant'anni ed oltre.

A questo punto dello sviluppo dei materiali è assai raro che ci sia qualcosa che non va bene in assoluto: sarà molto probabile che quel qualcosa non vada bene ad un certo tipo di pilota, in quanto a lui non adatto o confacente.

E' con questo spirito che potete accingervi a sfogliare la "vetrina" che abbiamo proposto in questo numero di Volo Libero: per farvi sognare, con sogni belli, in quanto realistici.



FASSA SKY EXPO

DOLOMITES • TRENTINO • ITALY

Ormai sta diventando una tradizione l'unico appuntamento rimasto in Italia nel quale si svolge una fiera del volo libero e si possono incontrare gli importatori dei vari brands. E' soprattutto l'occasione per provare le novità che le aziende propongono soprattutto in questo periodo dell'anno, in occasione della Coupe Icare di Saint Hilaire. La cosa eccezionale è poter provare vele, imbraghi ed altre attrezzature nel momento dell'anno ideale per volare in uno dei posti più spettacolari del mondo. Per un pilota, volare almeno una volta nella vita in Val di Fassa è una cosa che non si deve perdere.

Fassa Expo è anche una delle poche occasioni di incontro e confronto ormai rimaste nello scarno panorama italiano, dove organizzare qualsiasi evento diventa sempre più difficile e complicato.

Quest'anno il venerdì ha premiato chi ha potuto prendersi un giorno di ferie. Anche se la giornata non era eccezionale, si è potuto volare sino ad oltre 3300 metri sorvolando la Marmolada, il Pordoi il Sella, il Sassolungo e il Catinaccio (oltre la Roda di Vael, che si è raggiunta a quote leggermente inferiori a 2800 m., era impossibile andare per il crollo delle basi). Sabato ci si è svegliati con le basi a terra ma, a metà giornata, almeno un piccolo volo si è potuto strappare; domenica invece, come da previsione, il tempo è ulteriormente peggiorato.

Le previsioni un po' infauste hanno richiamato un po' meno pubblico e piloti rispetto agli anni precedenti, ma comunque l'afflusso è stato considerevole. Un plauso all'accoglienza, anche alberghiera: senza spendere cifre considerevoli, anzi, si è potuto godere dell'ospitalità di alberghi di lusso.

Possiamo dunque concludere che è stato un successo e auguriamo agli organizzatori dell'Icarus Flying Team, ai quali facciamo enormi complimenti, di tener duro e riproporre questa festa anche il prossimo anno.



Atterraggio di Campitello e
... personaggi noti dell'atterraggio (sotto)



La Massimina con
i Falchi di Elvio Bernardi

VAL DI FASSA











In senso orario dall'alto :

Peter e Heidi di Nova Italia, professionali e simpaticissimi, la coppia volante ha preso in mano le redini del marchio Nova;

Sport Professional: Kortrel, UP, Sky, Air-Cross, AirDesign ed altro, con Filippo Lo Giudice, attivissimo con un fornito punto vendita a Bassano;

Mizio Dallavalle, Quotappennino, Gradient, Sol, Syride ecc. offre grande esperienza e passione;

Maurizio Bottegal, Swing Italia, campione ed ormai consolidato storico importatore della nota marca tedesca, è stato Direttore di Gara al recente mondiale di Feltre;

Jimmy Pacher: Gin Gliders, una vera e propria icona del volo mondiale











In senso orario dall'alto :

lo Stand Triple Seven con Nicole Fedele, recente acquisto anche in casa Gin Gliders di cui è test pilot oltre che venditrice;

Eagles Point, (massimiliano Travaglini sullo sfondo) importa Skywalk, azienda sempre più apprezzata dai piloti;

Infinity Fly: di Antonio Squaquara esaltiamo la professionalità, ma preferiamo la bellezza di Dora Arena. Infinity Fly si è affermata con Niviuik e Flymaster, da oggi importa anche PHI.

Mauro Maggiolo presenta i prodotti Woody Valley, storica azienda italiana di sellette;

Valery e Alberto Zucchi di Advance, un marchio che non ha bisogno di presentazioni;

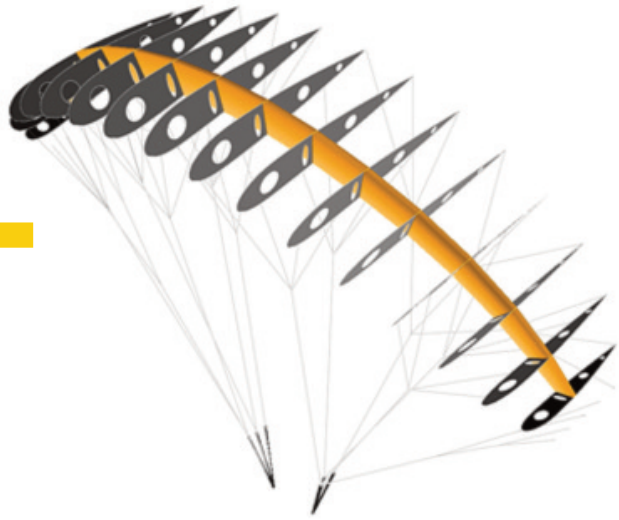
,Davide Cardona è l'importatore do MacPara, azienda che quest'anno rpopone molte novità interessanti







RAST



RAM AIR SECTION TECHNOLOGY
descrizione dell'inovativa tecnologia sviluppata da Michel Nesler ed adottata da Swing

Quando appare una nuova tecnologia, che è destinata in qualche modo ad apportare un significativo miglioramento nel mondo del volo, è doveroso spendere qualche parola di descrizione.
Qualche anno fa fu il turno dello Shark Nose, che all'inizio venne criticato, successivamente accettato dai più ed, ancor più avanti, adottato sostanzialmente da tutti i produttori, nelle sue più diverse varianti.
Tra le nuove tecnologie, il RAST appare essere al momento quella più interessante e promettente: oramai, dopo lunghe sperimentazioni, sta giungendo a definitiva maturazione ed ha dimostrato potenzialità che verranno ulteriormente sviluppate in futuro.
RAST è l'acronimo di RAM AIR SECTION TECHNOLOGY (sistema di controllo dell'aria in una sezione). Come tutte le idee geniali, il concetto è semplice, il difficile è metterlo a punto in modo che funzioni bene e mantenga ottime le caratteristiche di handling del parapendio ed i corretti tensionamenti della vela.

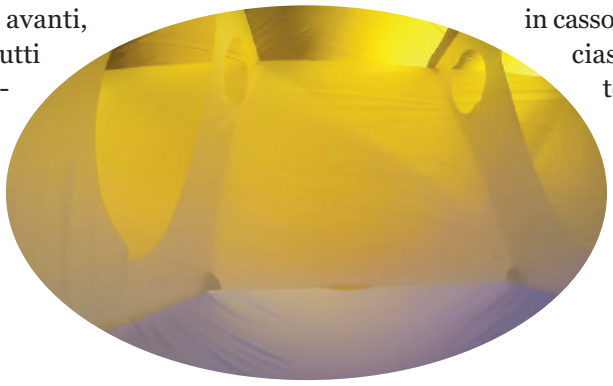


Foto del RAST 1.0 presa in volo all'interno di un cassone: si vede perfettamente la "paratia" che divide la vela per lungo e, sopra ad essa, l'apertura (chiamata valvola) che favorisce il passaggio dell'aria all'interno della parte posteriore della vela

In estrema sintesi, il parapendio è realizzato in cassoni, come tutti i parapendio, ma ciascun cassone, dopo circa un terzo della sua lunghezza, presenta una sorta di paratia che mantiene comunque una leggera apertura (chiamata valvola) sia in alto che in basso. Ciò fa si che, quando il parapendio è perfettamente aperto in volo, l'aria all'interno della parte posteriore della vela conferisca maggiore pressione e tensione a tutta la calotta;



Foto del RAST 2.0 presa all'interno di un cassone durante il volo normale: l'aria penetra all'interno della parte della vela chiamata "CORE", che corrisponde circa ai 2/3 posteriori dell'ala ...



... qualche istante dopo avviene una chiusura: la parte anteriore della vela chiamata "BUFFER", collassando va a chiudere la paratia del RAST ed imprigiona l'aria all'interno del cassone, mantenedo l'ala in pressione

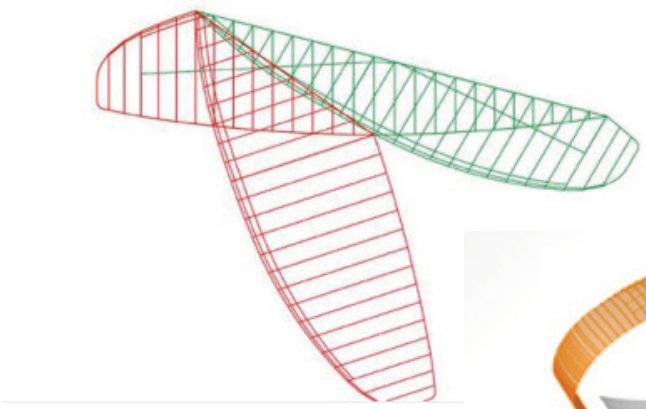
quando invece il parapendio è soggetto ad una chiusura, le valvole lavorano in modo che l'aria in pressione defluisca assai più lentamente dalla calotta.
Gli effetti di questa tecnologia sulla facilità e sulla sicurezza come stiamo per spiegare sono molteplici. All'inizio l'idea venne stimolata dall'obiettivo di favorire e rendere più facile il decollo, specialmente con la brezza più sostenuta. Quanto infatti inizia il gonfiaggio, il parapendio ha molta superficie esposta alla trazione dell'aria. Agisce un po' come un kite, che tende a trascinare il pilota (solo una volta sopra il pilota il profilo alare inizia a lavorare aerodinamicamente). Micheal Nesler ebbe dunque l'intuizione di pensare più o meno così: se si ritarda il gonfiaggio di una parte di vela (quella posteriore), tale parte fa meno resistenza all'aria e dunque riduce il trascinamento. Vennero iniziati i primi esperimenti e si verificò che, effettivamente, l'effetto desiderato si realizzava molto bene, facilitando di molto i gonfiaggi. Nel biposto, ad esempio, si tratta di un fattore molto importante vista la metratura della vela esposta.
L'effetto è più o meno così riassumibile: nella prima parte del gonfiaggio si riempie bene (anzi prima e meglio) la prima parte di vela verso il bordo d'attacco. Il bordo d'attacco prende portanza, ma i due terzi posteriori di vela rimangono più flosci e dunque non oppongono resistenza. Questo comporta che il pilota non debba usare forza per alzare la calotta, ma che la vela salga dolcemente e il pilota tenda molto meno ad essere trascinato rispetto ad ogni altro parapendio non munito di RAST. Via via che la vela sta per raggiungere la verticale, le valvole automaticamente permettono il gonfiaggio della parte posteriore, facendo entrare l'aria in modo progressivo. Una volta raggiunta la verticale, la vela è gonfia, ma tende molto meno a sorpassare il pilota visto che la salita è stata assai dolce e progressiva.



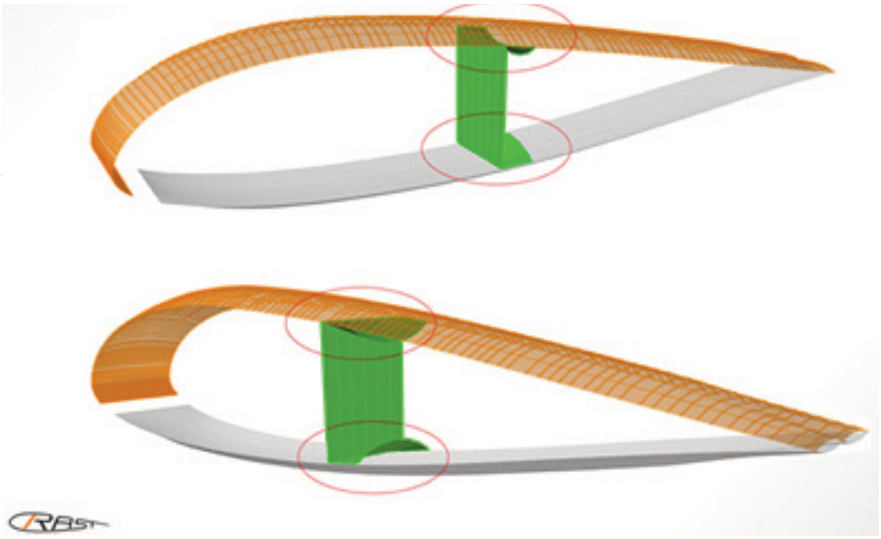
Decollo con il RAST: si nota in modo assai chiaro che la vela, essendo ancora "sgonfia" nella zona CORE (posteriore) oppone pochisssima resistenza al trascinamento del vento. Inoltre, occorre esercitare meno forza per il gonfiaggio, che risulta dunque meno dinamico e più progressivo



Altro effetto del RAST in decollo: la vela senza RAST tende ad allinearsi al pendio (di fatto sopravanzando di qualche grado rispetto al pilota); la vela con il RAST risulta invece meglio allineata alla reale direzionedi volo e, pertanto, "porta" meglio e favorisce un decollo più lineare.



A sinistra: Prove in volo (effettuate comparando due modelli identici di vela, l'uno con il RASt e l'altro senza tale sistema) hanno dimostrato che effettivamente a parità di chiusura, l'ampiezza della chiusura stessa è significativamente diversa.
In questo caso si può notare graficamente l'ampiezza della medesima chiusura con vela identica dotata di RAST (verde) e non dotata del sistema di Michael Nesler (rosso).



A destra: RAST 2.0. Le valvole del Rast si chiudono quando il pilota agisce sui freni in modo repentino, e questa azione crea un onda che spinge la valvola verso l' alto e il basso. Confrontato con il RAST 1.0, l' entrata dell'aria è la stessa mentre l'uscita è leggermente ridotta permettendo alla parte posteriore della calotta di essere più solida.

Sotto: Chiusura frontale con il RAST 2.0 (visibilissimo): la vela, anzichè collassare totalmente, chiude solo la BUFFER zone, corrispondente al 40% circa della parte anteriore verso il bordo d'attacco. Di qui in poi, il RAST "blocca" la chiusura e mantiene la parte retrostante della vela ancora in pressione. Si nota un altro effetto: la vela non chiude a rosetta, ma la parte posteriore (CORE zone),rimnendo in pressione, contrasta la tendenza del bordo d'attacco di "racchiudersi", mantenendo "distesa" la vela in tutta la sua lunghezza. Il recupero, pertanto, sarà molto più immediato e simmetrico,



Ciò fa si che la classica affondata di freni per "stoppare" la vela sia sostanzialmente inutile. Ben si comprende che il decollo risulta più fluido ed efficace, con minori rischi di essere trascinati, sollevati e/o di subire la classica "frontale" prima di staccare i piedi da terra (a causa della necessità di tirare i freni per stoppare le vela).
Ciò che ha sorpreso il progettista Micheal Nesler è stato l'effetto del RAST in volo. I benefici sono risultati essere ben oltre l'immaginazione dell'inventore del sistema. Ne riassumiamo alcuni, fondamentali.

1) Aumento dell'efficienza in turbolenza.
Tutti noi sappiamo che quanto più il profilo (anche quello del bordo d'uscita) è pulito e in pressione, tanto più la vela vola meglio e diventa più efficiente. Ebbene, il RAST produce proprio tale effetto, poiché la pressione all'interno della zona "chiusa" è maggiore rispetto a quella di altri parapendio.
Di conseguenza, in volo rettilineo quando le condizioni sono "mosse", la vela tende a galleggiare meglio.

2) Aumento dell'efficacia in virata
Durante la virata nella parte posteriore della vela la pressione aumenta (compressione dovuta al freno, unitamente al fatto che l'aria rimane "imprigionata"), e ciò accade progressivamente per tutta l'ala. Senza RAST le virate strette e veloci causano sempre una leggere deformazione della vela all'indietro: questo effetto, notoriamente ritarda la virata. In termica forte, quando la vela è munita di RAST, l'effetto negativo appena descritto diminuisce di molto. Il risultato è quello di avere un controllo e una precisone fin ora impossibili. Più l'aria è mossa, più ci si diverte e più aumentano le prestazioni in paragone a vele senza RAST. L'effetto è stato studiato e testato, ovviamente, paragonando l'identico modello di vela con e senza RAST.

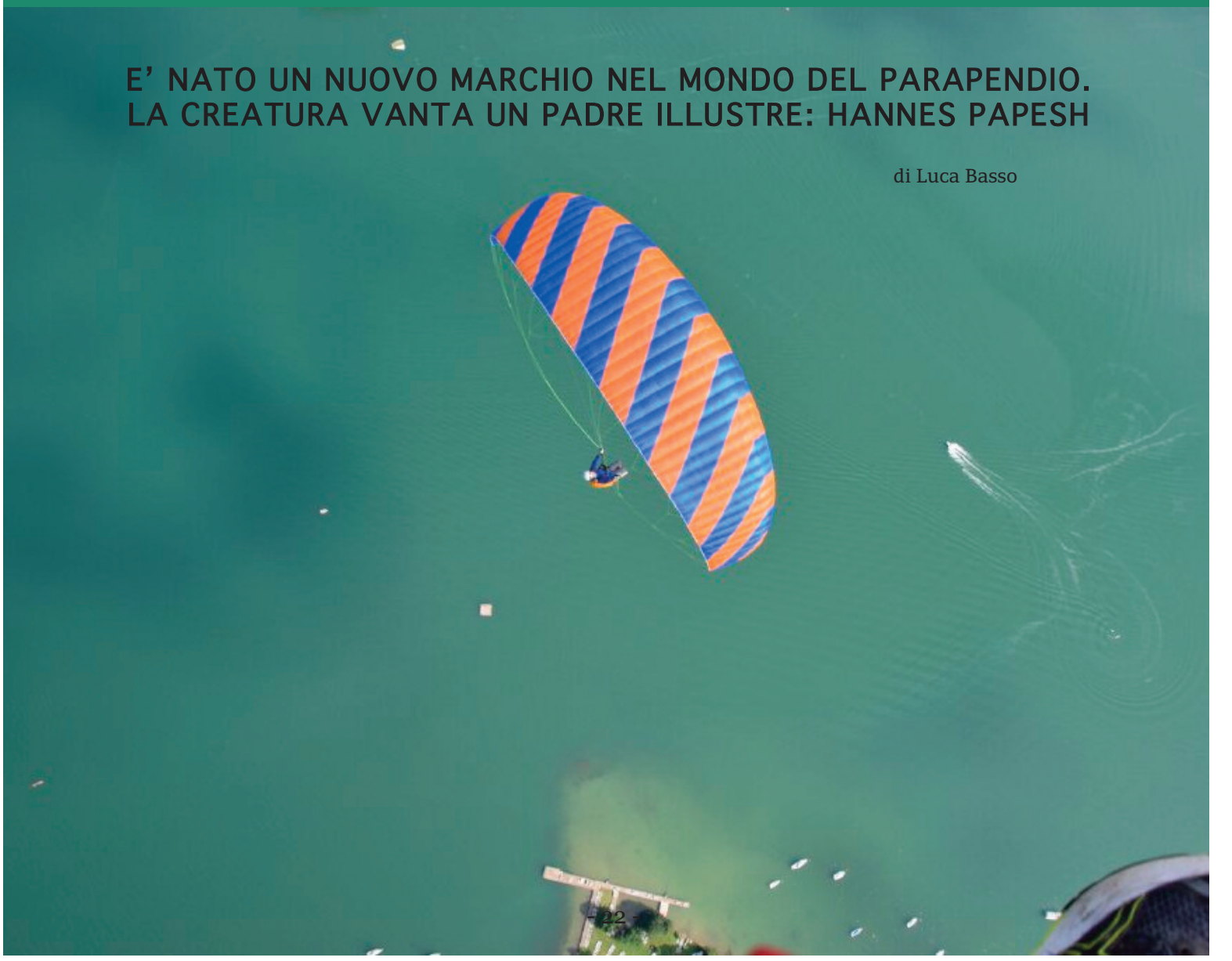
3) Aumento della sicurezza nelle chiusure asimmetriche.
Non appena il bordo d'attacco inizia a chiudersi, comprime la paratia del RAST sia nell'intradosso che nell'estradosso della vela (dalla parte interna). Ciò fa chiudere la paratia e imprigiona l'aria che rimane intrappolata nei due terzi posteriori della vela. Nel normale parapendio, se le bocche (chiuse) non possono più incamerare aria per tenere in pressione i cassoni, essi tendono a collassare facilmente (devono prendere aria dalla parte aperta della vela). Nel RAST, invece, l'aria imprigionata continua a rimanere in pressione per qualche secondo, cioè per il tempo più che necessario per permettere alla vela di riaprirsi. Ciò riduce significativamente il pericolo che la chiusura possa arrivare ad interessare anche il bordo d'uscita (e noi tutti sappiamo che le chiusure "cattive" sono proprio quelle che interessano proprio, appunto, anche il bordo d'uscita). Ben si comprende che l'ampiezza minore della chiusura ed il fatto che essa venga contenuta nella parte anteriore, non solo diminuisce l'ampiezza della chiusura, ma permette un ri-gonfiaggio molto più rapido della vela.

4) **Aumento della sicurezza nella frontale e nello stallo**
Nella chiusura frontale, l'effetto del RAST è sostanzialmente lo stesso che nella chiusura asimmetrica, ma con un ulteriore vantaggio in più: viene impedito, o comunque fortemente attenuato, l'effetto "corolla" o "rosetta". In pratica, tutta la parte posteriore della vela rimane in pressione e, di conseguenza, anche la calotta tende a rimanere nella sua forma originaria, senza il pericolo che le estremità alari possano formare una corolla sia volando in avanti sia rimanendo indietro rispetto al centro vela.

Ovvio che se il pilota si impegna a trattenere a lungo una chiusura o uno stallo, progressivamente si "sgonfia" anche la vela dotata di RAST ma, appunto, il vantaggio del RAST è quello di allungare significativamente i possibili tempi di reazione del pilota. Insomma, il RAST non è la panacea assoluta, ma è un dispositivo che permette al pilota di avere molto più tempo a sua disposizione per il controllo ed al contempo alla vela di avere molta più compostezza in caso di chiusure.
E' stato affermato che il RAST tende a rovinare l'handling della vela. All'inizio effettivamente era così, perché l'effetto del sistema si faceva sentire sui comandi. Poi, tuttavia, il sistema è stato sempre più migliorato ed ha ancora grandi margini. Chi lo ha volato afferma che il pilota "smanettone" sente una differenza perché movimenti ampi e veloci sono smorzati. Il pilota che, invece ha un pilotaggio progressivo e pulito, ne sente molto meno gli effetti.
Rumors fanno intendere che ci sono alla porta almeno un paio produttori molto grossi di parapendio che avrebbero già preso contatto per introdurre il RAST nella loro produzione.
Vedremo quanto alto e lontano andrà il RAST ...

E’ NATO UN NUOVO MARCHIO NEL MONDO DEL PARAPENDIO. LA CREATURA VANTA UN PADRE ILLUSTRE: HANNES PAPESH

di Luca Basso



Se voli in parapendio, non puoi non conoscere **Hannes Papesh**: anche se non lo sai, qualsiasi vela tu stia volando in questo momento, essa incorpora qualche idea di Hannes. Egli, infatti, è uno dei progettisti più longevi, creativi ed innovativi che il parapendio abbia mai conosciuto. La storia del parapendio gli deve molto, sin dal 1988 quando, ancora giovanissimo studente, progettò e costruì, completamente da solo, il suo primo parapendio. Ai tempi non esistevano programmi e l'uso del computer nella progettazione dei parapendio era ancora ignoto. Hannes si comprò un computer Commodore 128 che, per i giovani che non lo avessero mai usato, aveva caratteristiche tecniche oggi risibili, migliaia di volte inferiori a quelle del peggior telefonino oggi in commercio (a 8 bit con RAM a 128 kb e programmazione in Basic). Con quel proto-computer creò il primo programma al mondo per progettazione di un parapendio che, ancora oggi, è il nucleo essenziale per lo sviluppo della maggior parte dei sofisticatissimi software oggi disponibili, tra i quali quello che Papesh ha continuato a sviluppare lungo gli ormai decenni di lavoro.



Sopra: PHANTOM Nova - anno 1991 - il pilota Urs Haari compie il primo volo in parapendio oltre i 200 Km.

Sotto: il MENTOR 1 di Nova - anno 2007 inizia la fortunata serie "Mentor" di cui ora è disponibile la versione Mentor 5 Light





Hannes Papesh, progettista da trent'anni, fu il primo ad elaborare ed introdurre un software per la progettazione di parpoendio, a lui si devono molti studi e scoperte che hanno portato all'innovazione dei mezzi come li conosciamo oggi. E' stato per oltre vent'anni in NOVA, di cui era socio fondatore, poi è entrato in Advance ed ora ha fondato un'azienda tutta sua: PHI

Fu **fondatore** di **NOVA**, azienda della quale diventò sin da subito socio e per la quale ha lavorato per oltre vent'anni. Il suo primo progetto, il Comet CX, stupì il mondo perché, oltre ad essere molto performante, raggiunse nuovi livelli di sicurezza passiva per quei tempi. Pur non essendo Papesh focalizzato nella progettazione di parapendio da gara, Nova negli anni 90 divenne la marca di riferimento per le altissime prestazioni. Nel 1992 esce il **Phantom**, ed è record nel cross: Urs Haari oltrepassa per primo la distanza di 200 km con un parapendio.
Non si contano le innovazioni introdotte da Hannes Papesh lungo anni, che poi sono state adottate e riadattate da tutti gli altri progettisti.
Hannes si focalizza via via nei progetti di vele basiche ad alta prestazione, facendo del DHV 1/2, e poi dell'attuale EN "B" la sua classe di riferimento (come ad esempio è emblematica la serie **Mentor di Nova**, di cui è padre). Nel 2013 Papesh entra a supportare **Advance** e divide i propri impegni tra Nova ed Advance. Nel 2014 lascia definitivamente Nova per dedicarsi ad Advance. **Agli inizi del 2017,** preferendo essere completamente libero di progettare e produrre i propri parapendio, lascia anche Advance e **fonda PHI**.

PHI ... e la Sezione Aurea

Phi si pronuncia "***fi***" e si scrive ϕ (è una lettera dell'alfabeto greco). Da un genio come Papesh è stato concepito un nome altrettanto originale. Un nome che esprime l'essenza stessa della progettazione di Hannes. Certamente si trovano le iniziali di Papesh Hannes (PH), un vezzo che egli ha usato altre volte nel dare i nomi alle sue vele (PHantom, PHilou, PHocus ne sono esempi). Ma Phi, oltre ad essere una lettera dell'alfabeto greco, è anche il simbolo della Sezione Aurea (detta anche Proporzione Divina). **Una proporzione utilizzata sin dagli antichi egizi** per l'inclinazione della piramide di Giza, e poi da Fidia, il mitico architetto greco per dimensionare e dare spazi alle proprie opere. Phi, cioè Sezione Aurea, ricorre anche nel pentagramma ed è utilizzata in **musica**. Ad esempio la **Successione di Fibonacci** (che si basa sulla Sezione Aurea) costituisce la base per la struttura della tastiera del pianoforte; Stradivari dava curvatura e posizionava gli occhielli del violino sulla base di Phi.

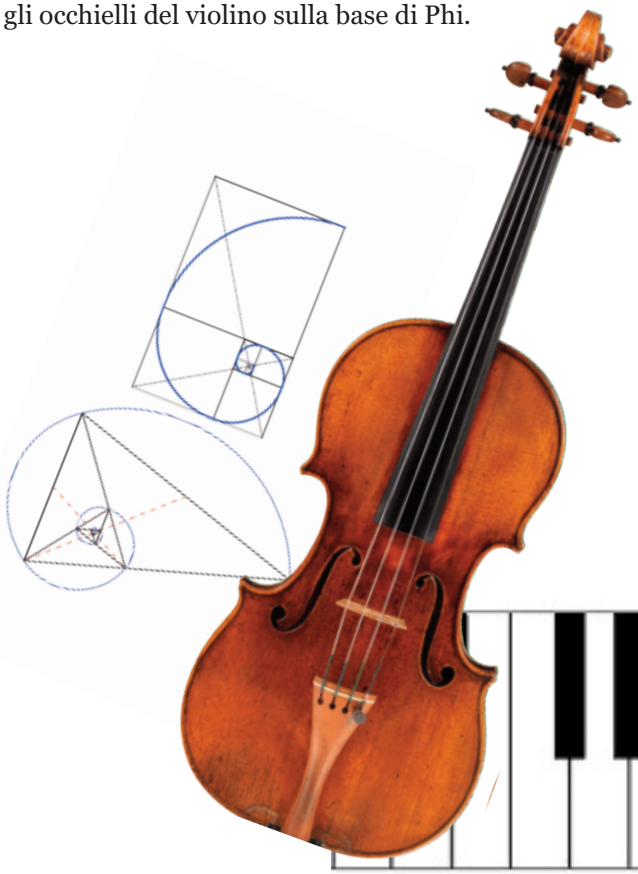
$$\varphi = \sqrt{1+\sqrt{1+\sqrt{1+\cdots}}}$$

$$\pi = 3 + \cfrac{1}{7 + \cfrac{1}{15 + \cfrac{1}{1 + \cfrac{1}{292 + \cfrac{1}{1 + \cfrac{1}{1 + \cfrac{1}{1 + \cfrac{1}{2 + \cfrac{1}{1 + \cfrac{1}{3 + \cfrac{1}{1 + \cdots}}}}}}}}}}}$$

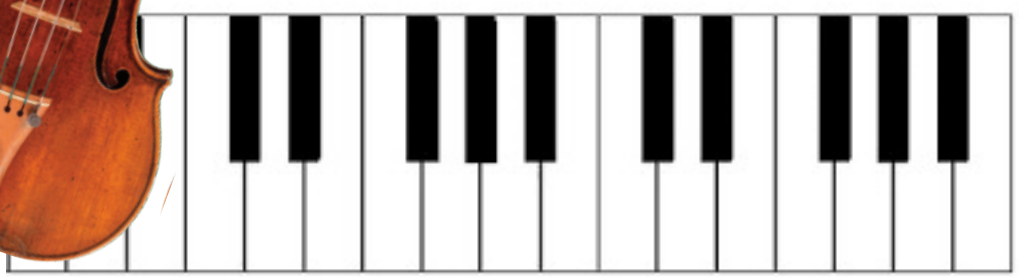
rappresentazioni matematiche della Proporzione Aurea Phi



Hannes Papesh lavora in atterraggio ad uno dei suoi prototipi



Sarà per questo che **la prima vela si chiama Symphonia** e che sono attesi anche i modelli Sonata e Fantasia? Lo chiederemo ad Hannes.
La successione della sezione aurea ricorda anche le proporzioni di una vela da parapendio, e forse questo è l'aspetto più importante: Papesh, nel nome della propria azienda, ha voluto anche rivelare il nucleo matematico sul quale si basa la sua progettazione?



Il Team

Oltre ad Hannes, in PHI c'è anche un altro nome che chi vola non può non conoscere: sua maestà Mike Kung, noto come Mad Mike, ormai un mito del volo libero, altro innovatore d'eccellenza e certamente uno dei test pilot più sensibili che si possano trovare in circolazione. Mike, non a caso, è il principale uomo test dell'azienda. Oltre a Kung è noto anche Peter Mack, proprietario di un'azienda di produzione in Ungheria. Il team ha tutte le carte in regola per far molto parlare di se in futuro e per stupire, una volta ancora, con le geniali trovate di Papesh.
In linea con questo team non ci si può che attendere un marchio che produce vele di altissima qualità, curate fin nei minimi dettagli, perfette nella costruzione e nella pulizia.



""Mad" Mike Kung:
fa parte del team di Phi



il prototipo denominato IZ4,
che poi diventerà Symphonia



Symphonia nella versione
(quasi) definitiva



Prototipo per una nuova
e diversa vela di Phi

Symphonia

E' questo il primo modello disponibile già da ottobre 2017. All'inizio era il prototipo IZ1, che intendeva essere un EN B di alta gamma, sia per volo libero che per motore. La vela è stata sottoposta a pesantissimi stress, soprattutto da Mike Kung che l'ha strapazzata in tutti i modi nel ground handling sulla sabbia e sulle rocce, al fine di verificare quali fossero i punti deboli. Poi è stata data in mano a piloti alle prime armi per essere usata intensivamente in gonfiaggi in luoghi rocciosi e sabbiosi. Mammano che Hannes procedeva nelle modifiche e nella messa a punto, la vela si è dimostrata avere tutte le potenzialità per essere certificata in EN A. A quel punto i test si sono spostati nella ricerca delle condizioni più estrema durante voli di cross sulle Alpi. L'IZ1 diventa IZ2 ... IZ4 e quindi, finalmente Symphonia. Alla fine viene messo a punto il trimmaggio e vengono ricercate varie soluzioni di colore. Alla fine viene scelta una livrea a bande asimmetriche con particolare "carattere", quasi in contrapposizione alla docilità del comportamento in volo. Nella taglia 22: 50 cassoni, 5.14 di allungamento, pesa 4.50 Kg. ed è realizzata in tessuto Porcher 32 e 38.
PHI è distribuita in esclusiva in Italia da INFINITY FLY

Niviuk

In Niviuk c'è tantissima carne sul fuoco in vista della nuova stagione 2018, per la quale l'apperzzato progettista Olivier Nef ha lavorato davvero moltissimo. La riservatezza di Olivier è nota, egli è di poche parole ed, in linea con il suo carattere, siamo riusciti a carpire ancora pochi particolari ed anticipazioni sui dettagli dei nuovi modelli ormai in fase di omologazione. Il suo sorriso sornione ci fa intuire che è soddisfatto del proprio lavoro. Ecco le principlai novità che vengono proposte per il 2018.

Artik 5 - Artik 5 P



Volo test dell' Artik 5

La novità più attesa è senza dubbio ARTIK 5. La serie Artik, che ormai è un simbolo della casa catalana, non ha mai deluso le aspettative dei suoi estimatori ed ha sempre incarnato la filosofia Niviuk: EN C ben centrati nella categoria, bilanciati e con un alto grado di sicurezza. Niviuk definisce ancora il nuovo Artik 5 una "vela da gran turismo", adatta ai piloti che aspirano a voli di cross di eccellenza, pur senza sconfinare nelle ben più impegnative categorie superiori.

L'uscita prevede due modelli, quello normale e la versione leggera "P" (cioè Plume), che si potrebbe definire Artik 5 light. In taglia 25 (peso totale in volo 75/95 Kg.) i dati sono piuttosto simili al modello precedente (allungamento 6.1, superficie di poco ridotta ecc.). Stupisce la riduzione di peso nel modello "standard" (4.7 Kg), anche per merito dell'utilizzo di materiali in parte più leggeri e del Nitinol al posto dei rinforzi standard. La versione P peserà 3.7 Kg. e cioè un ottimo standard per la categoria EN C light. Malgrado sulla carta la vela sembri assai simile al modello 4 c'è da scommetterci, sentite alcune indiscrezioni, che avrà prestazioni ben superiori, attese soprattutto nell'efficienza e nel controvento, grazie ad uno SharkNose molto pronunciato. Si narra di velocità di tutto rispetto e di una maggiore manovrabilità anche se Nef ha lavorato moltissimo per realizzare un'ala molto compatta e stabile. Il tutto con un livello di sicurezza certo non inferiore al modello precedente. Viene adottato il Nitinol anche nella versione standard per mantenere il profilo ben in forma.

Sacche Kargo

Niviuk propone anche una nuova linea di sacche, a partire da un interessante zainetto che strizza l'occhio ai trail-runners, ma che riesce, nei suoi 25 litri, a contenere l'attrezzatura minimale per un volo (ovviamente se si possiede una Skin P), sino ad arrivare alle sacche più grandi passando per intermedie Kargo 45 ed 85 litri, per poi arrivare alla Koli Pro, sacca di ripiegamento veloce per bipostisti.



Takoo 4

TAKOO 4 è il nuovo biposto, che esce dopo severe prove sul campo effettuate da vari piloti professionisti. Tra gli altri aspetti migliorati, rispetto al modello precedente, si segnala una maggiore manovrabilità e un decollo più facile. Le prestazioni sono annunciate di assoluta eccellenza per questo biposto già omologato in B in taglia 42 e del quale si attende a brevissimo l'uscita anche delle taglie 39 e 44. Il Nitinol riduce il peso, annulla i problemi di umidità, dell'esposizione al calore e degli sbalzi termici, di pieghe nel ripiegamento, migliorando così la capacità di della vela di resistere alle deformazioni ed allungandone significativamente la durata.
Altro aspetto sul quale il R&D Niviuk ha lavorato è stato il decollo: al fine di ridurre l'esposizione al vento durante la fase di salita della vela, il decollo è stato reso meno lento, ma senza che questa caratteristica finisca per oltrepassare la verticale del pilota.


il Takoo 4


le due piume stilizzate (in questo caso di colore nero) disegnati sull'orecchio contraddistinguono sempre la serie P, cioè light, di Niviuk

Koyot 3 P

Il KOYOT 3 esce nella versione Plume ("P") e cioè nella versione leggera. Niviuk estende così a tutta la gamma delle sue vele la versione leggera, salvo che nella categoria EN D dove la versione leggera Klimber P (per ambiziosi piloti che aspirano all'hike & fly sino a livelli XAlps) è una vela per molti aspetti diversa rispetto alla vela standard Peak4. Il Koyot 3 P si preannuncia adatto a tutti i piloti che desiderano decollare e volare in massima sicurezza e tranqullità, senza comunque rinunciare a prestazioni di tutto rispetto per questa categoria, che permettono al pilota che ha un po' di mano anche di affrontare qualche piccolo cross (dove per piccolo cross ora si parla di voli da 60 ed oltre Km, cioè distanze che erano considerate di cross a tutto tondo sino a soli 4 o 5 anni fa).

Link 2

Il nuovo LINK 2, rinnova un modello che ha avuto molto successo per la sua versatilità, da tanti anni essendo adatta sia al volo libero che al paramotore e dotata di trimmers. Oltre alla buona capacità di girare in termica, questa vela si segnala per la facilità di decollo, aspetto per il quale nella realizzazione di questa vela in Niviuk hanno lavorato moltissimo. Il QUBIK, invece è una vela da paramotore pura, con ottime prestazioni e velocità, senza tuttavia rinunciare alla facilità ed al comfort. Si posiziona tra il Dobermann ed il Kougar , caratterizzandosi per una presa in volo molto buona


il Link (in questa foto nella versione 1) è stato un successo per la sua grande versatilità



E-Gravity: la famiglia “Gravity” si arrichisce di un membro in più, vela freestyle ed acro entry level

E-Gravity

E-GRAVITY è la vela “entry level” per il freestile e l’acro, adatta a quei piloti che intendono avvicinarsi all’acrobazia in modo progressivo e divertente e va ad aggiungersi alla gamma N-Gravity ed F-Gravity per dare compata libertà al pilota freestyle di scegliere la vela piùdivertente ed adatta. Esce in tre taglie, 18, 21 e 23, con allungamento di 5.3 punti.

Octagon 2

In arrivo anche l’OCTAGON 2, paracadute di soccorso quadrato, che viene proposto in una versione leggermente ritoccata rispetto al modello precedente. Niviuk riferisce maggiore stabilità e un pochino di riduzione nel tasso di caduta, anche se di fatto la calotta rimane comunque sostanzialmente uguale a quella del predecessore .



Octagon: presto arriva la nuova versione leggermente migliorata



Niviuk sta lavorando anche ad un’interessante gamma di nuove sellette, di cui si sapranno i particolari entro fine anno



Artik 5 P.
Questa foto, rubata, potrebbe essere il nuovo Artik 5 P. ... è proprio bella


SKIN 2 P
NIVIUK
AMAZING ADVENTURES
niviuk.com
facebook.com/niviuk
@niviukparagliders

Skywalk

In Skywalk la ricerca sulle vele è particolarmente focalizzata sul miglioramento dell'efficienza e della penetrazione in condizioni turbolente e di controvento: sono convinti che sia proprio in quel settore, nel quale esistono maggiori spazi di miglioramento, che devono concentrarsi la ricerca e lo sviluppo. Ad esempio, in aria calma non c'è grande differenza tra le prestazioni del Chili 3 e del Chili 4, ma in turbolenza la differenza diventa davvero molto consistente.
Skywalk intende comunque sempre mantenere la propria filosofia di costruire vele che trasmettano molto bene al pilota il feeling con l'aria e che gli facciano capire in modo immediato ed intuitivo che cosa sta succedendo in aria, trasmettendo continuamente un reale feedback.

Cumeo



il Cumeo in volo: vela perfetta per chi vuole un parapendio leggero, sicuro, polivalente

A grande richiesta da parte dei piloti è stata appena varatala la versione leggera del CHILI 4, chiamata CUMEO (forse il nome è l'unico difetto che riusciamo a trovarci). Il Chili 4 è stata una delle vele più sorprendenti del 2017, osannata dalla critica e dai piloti che l'hanno provata ed acquistata. Il CUMEO pesa circa 1.3 Kg. in meno del Chili. Ciò che cambia è essenzialmente il materiale di costruzione, salvo un ritocco nel fascio. Le bretelle sono normali, non sono superleggere in Dyneema. Ormai del Chili 4 conosciamo molto. Le prestazioni del CUMEO sono sostanzialmente identiche (cosa non da poco) ma la vela riesce ad assorbire ancora meglio la turbolenza, rendendo il pilotaggio ancor più dolce, senza tuttavia alcuna interferenza con il feedback che la vela trasmette al pilota, anzi, aumentando la sensazione di percepire l'aria

Cult 4

Il CULT 4 è una selletta tradizionale aperta che tuttavia presenta vari aspetti molto innovativi in merito alle regolazioni. La regolazione delle bretelle non dipende da una cinghia fissata sulle bretelle stesse, ma viene fatta spostando in alto o in basso direttamente lo schienale, fissato con del velcro: geniale! Questo, oltre ad essere un metodo di regolazione assai comodo ed immediato, assicura che le bretelle non tirino mai fastidiosamente sulle spalle del pilota. Infatti il punto essenziale è che la lunghezza della schiena dei piloti è sempre diversa. Pertanto è molto meglio poter spostare il punto di aggancio delle bretelle dietro alla schiena.
In Skywalk sconsigliano la cinghietta che si chiude a livello del petto (molti modelli la adottano) in quanto se si lancia l'emergenza potrebbe dare fastidio alla gola del pilota quando, giocoforza, rimane appeso alle bretelle dell'emergenza.
Nel pettorale la CULT ha due occhielli ben visibili con un'icona disegnata, il cui scopo, in caso di emergenza, è quello di agganciare la selletta ai mezzi di soccorso, come l'elicottero o una corda da alpinismo per la calata (ad esempio da una teleferica). I sistema è stato discusso e poi concordato con il soccorso alpino tedesco.



Joint 4

Il biposto JOINT 4 è un progetto completamente nuovo, realizzato con tecniche costruttive diverse dal precedente modello, che va a sostituire. Il risultato è una vela più leggera e performante, soprattutto nel tasso di salita. “Abbiamo mantenuto la caratteristica di un biposto molto affidabile e sicuro per i piloti professionisti, ma abbiamo voluto anche voluto aggiungere un po’più di manovrabilità e dare prestazioni migliori sia nella performance generali che nella capacità di salire in termica e dinamica”, è il commento di Skywalk a questa vela





Masala 3

Il MASALA 3 è il nuovo modello light basato sul Mescal 5. Potrà essere fornita sia con bretelle in Dyneema sia con le bretelle tradizionali, e si colloca sulla classe EN A. I materiali e la costruzione sono similari alla sorella maggiore Cumeo.

Range X-Alps

RANGE X-ALPS 2 è una selletta che incanta la vista per come è bella, ben rifinita ed invitante. Viene voglia di volarci. Si colloca nel settore delle sellette superleggere chiuse, ma ha caratteristiche che la possono rendere apprezzata anche da chi desidera una selletta leggera per il cross anche di molte ore. Chi si orienta su questa fascia non può non prenderla in considerazione. Al momento sono stati realizzati, in edizione speciale, 50 pezzi dell’identica selletta usata dai piloti dell’X-Alps. Presto uscirà anche la versione “standard” che sarà solo leggermente più pesante, ma anche più robusta, e perciò più adatta a i piloti che la utilizzano tutti i giorni: circa 2 o 300 grammi in più, che è davvero poco, ed alla fine il prodotto per il grande pubblico non supererà i 2kg. (forse anche 1.9 kg). Per il resto, la selletta sarà identica a quella dell’X-Alps. Le novità sono tantissime. Prima di tutto la protezione sarà ibrida: una parte gonfiabile dal pilota attraverso una cannuccia richiudibile (si ripiega su se stessa e si infila in una guaina in tessuto), ed una parte airbag. Sono state realizzate 30 sellette prototipo prima di arrivare alla versione finale di questa protezione innovativa, al fine di darne la corretta struttura e forma, mantenendo uno spessore non pronunciato e al contempo rientrare nei parametri dell’omologazione. E’ dotata anche del chip Recco, cioè un sistema per la ricerca passiva in caso di necessità di soccorso.







sopra, a sinistra, la presa d’aria per l’air bag; a sinistra la cannual per gonfiare il cuscino d’sria di protezione. Il sistema del nuovo Range X-Alps è infatti ibrido cuscino ad aria/airbag.

X-Dream





Nell'ambito dei paracadute di soccorso, il marchio X-Dream Fly è sinonimo di ricerca, qualità ed eccellenza. L'azienda è stata fondata ed è diretta dallo svizzero Dani Loritz, il quale ha coniugato le proprie esperienze acquisite sia come progettista (è stato il capo R&D della storica "Firebird"), sia come test pilot che, soprattutto, come notissimo istruttore di corsi SIV. Proprio i corsi SIV sono diventati, lungo numerosissimi anni, la sua principale occupazione.
Da questo connubio di competenze non poteva che nascere un super esperto di paracadute di soccorso. Infatti, proprio studiando le migliaia di lanci intenzionali e non dei più svariati tipi di paracadute nei propri corsi, Loritz ha acquisito un patrimonio di conoscenze unico nel campo dei paracadute per parapendio e del loro comportamento.
Il suo prodotto più apprezzato e conosciuto è l' X-One, emergenza quadrata che si distingue per efficacia, eccellenza nelle finiture e nel comportamento generale, sin dall'apertura. E' poi venuta l'X-Curve, un paracadute Rogallo, simile alla notissima Beamer.
Dani, ancora una volta, ha compiuto una sintesi con un nuovo rivoluzionario prodotto: l'X-Triangle. Questo paracadute mette assieme i pregi di una pilotabile con quelli dell'X-One. Di fatto, anche se molto meno rispetto al passato, la Rogallo per volare deve per forza inclinare un pochino il naso ed, inoltre, è asimmetrica. Questo fa si che, nella fase precedente alla presa del comando manuale, l'emergenza inizia comunque a volare in avanti, anche se in modo ridotto rispetto a quando si prendono i comandi in mano.

L'X-Triangle, invece, è un'emergenza pilotabile, dotata di comandi, ma non è una Rogallo ed è perfettamente simmetrica. Fino a quando il pilota prende in mano le manigliette per aiutarsi a dirigerla, l'X-Triangle scende realmente in modo inerte, come ogni emergenza classica, con un tasso di caduta ridotto. Il pilota può dunque decidere o meno di comandarla, una volta raccolta o sganciata la propria vela. Nella realtà, e non nei corsi SIV dove i lanci sono programmati, sappiamo bene che non è facile riuscire a neutralizzare la propria vela e pilotare una rogallo, esistendo comunque un rischio trascinamento.
Inoltre, altro aspetto assai importante, è che la conformazione di questa calotta, unitamente al fatto che i comandi sono entrambi uniti in una sola unica fune di vincolo, riduce moltissimo sia il pericolo di apertura a twist (fattore negativo in una rogallo classica, che la rende quasi impossibile da pilotare) sia l'effetto specchio della vela principale, che con tutte le emergenze attualmente in commercio causa un affondamento del paracadute, il quale non lavora più sulla verticale del pilota, aumentando così significativamente il tasso di caduta.
Con parapendio sganciato od annullato si parla di un avanzamento pilotabile a 10-12 km/h. Non male.
In X-Dream assicurano che anche il recupero e l'annullamento della vela principale sarà agevolato.
I pesi sono contenuti. Circa 1.4 Kg per il modello fino a 125 kg. E dovrebbe presto essere disponibile una taglia leggermente più piccola con peso di circa un chilogrammo.

BGD



Diva è il nuovo CCC che intende sfidare Boom ed Enzo

Diva

Pensare che uno come Bruce Goldsmith possa battere la fiacca è praticamente come pensare che possa smettere di volare: praticamente impossibile. In un momento in cui moltissimi progettisti hanno fatto un passo indietro sulle vele da gara omologate CCC, Bruce si rimette in gioco e intende ritornare al suo amore per le competizioni che lo hanno incoronato campione del mondo. E' uscita DIVA, una vela due linee ad altissime prestazioni (Bruce afferma da 70 Km/h) destinata a piloti molto avanzati per il volo in gare di alto livello. Tutto, in questa vela, è ottimizzato per il volo in velocità e, naturalmente, dispone di tutte le migliori tecnologie attualmente disponibili come lo SharkNose, CCB. Secondo Bruce la vela mantiene comunque una certa facilità di controllo e una buona sicurezza. Al momento è volata solamente dai test pilot del team BGD, tra cui il figlio di Bruce. Ciononostante, ora che il Diva ha raggiunto le prestazioni che Bruce si è imposto, l'obiettivo attuale è di portare il Diva nella classe EN-D senza sacrifici, dopo il quale la vela sarà resa disponibile anche a un pubblico più vasto di piloti esperti.

Lynx

Il LYNX è un EN C light. Potrebbe sembrare la versione leggera del CURE, ma non è propriamente un Cure. Ovviamente la vela EN C di grande successo di casa Goldsmith è stata presa come base essenziale per progettare il Lynx, ma si è inteso ottimizzare tutti gli aspetti della vela per raggiungere l'obiettivo di produrre un mezzo performante superleggero adatto a piloti atleti che amano divorare chilometri immersi nella natura. La vela, pur con un allungamento di 6.75 e prestazioni che si annunciano al top di gamma, non è affatto estrema, anzi intende essere rassicurante per piloti che hanno una certa esperienza. Il peso in taglia M è di 3.9 kg, perfettamente in linea con le concorrenti dirette in questa categoria, permettendo di essere veloci a terra, oltre che in volo. Il Lynx è ora omologato in tutte le taglie e disponibile subito.



La "Lince" è una vela altamente performante per l'hike & fly, ma non solo. E' anche una grande macchina da XC



L'Echo in volo

Echo

L'ECHO, altra vela leggera, segue la medesima filosofia del Lynx: è certamente ispirata al modello standard della sua classe - l'EPIC -, ma rispetto all'Epic è stata ottimizzata in tutto, anche nel fascio, al fine di offrire la minor resistenza possibile. Si tratta di Un B leggero, il cui motto è quello di essere versatile e di poter essere utilizzata un po' per tutti gli scopi. Bruce scrive che si tratta di una vela adatta a neo-piloti e allievi svegli, ma anche per accaniti alpinisti, per piloti giramondo, per gli appassionati di volo bivacco, per gli amanti dell'XC ... .ha lo Shark Nose ed, essendo più leggera dell'Epic, anche le oscillazioni del beccheggio risultano ridotte. BGD afferma che si tratta di una vela da volare rilassati in tutte le condizioni, ma che si tratta, comunque, di una vela dalla performance rilevante per la propria classe.

Swing

In Swing sono certi che il nuovo RAST 2.0 (vedi l'articolo su questo numero) sia una realtà irrinunciabile ed futuro del parapendio. Non a caso, voci confermano che alcune aziende altrettanto blasonate siano in trattativa per adottare questa tecnologia sui loro modelli. Nel frattempo la Swing ed il progettista Nesler hanno deciso che nel 2018 tutta la gamma delle proprie vele sarà equipaggiata con il RAST 2.0.
In dicembre uscirà il NYOS RAST ed a gennaio/febbraio sarà la volta del NEXUS RAST. Non si tratta solo di inserire il RAST nella vela: la "paratia" lungo tutta l'ala incide anche sulle tensionature della vela che, per tale motivo, devono essere riprogettate. Pertanto è valsa la pena riprogettare quasi completamente ogni modello di vela, anche per il fatto che il RAST – che ha effetti certi e positivi sulla sicurezza passiva - permette di "spingere" un po' di più con le prestazioni. Senza dubbio sia NYOS che NEXUS, nei modelli che stanno per uscire nella versione RAST, guadagneranno in termini di facilità di decollo, solidità e resistenza alle chiusure ed anche, assicura Michael Nesler, avranno un miglior comportamento ed una maggior precisione nella virata ed in termica.
Questi miglioramenti, soprattutto di solidità della vela, fanno si che il progettista ha spostato un po' più in là l'asticella e possa permettersi di chiedere alla vela maggiori performance, lasciando inalterata la sicurezza. Insomma, il RAST va a compensare, in termini di sicurezza, il fatto che la vela possa essere più performante.



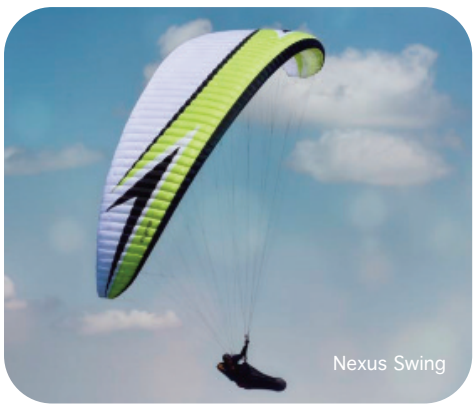
Una splendida immagine del Nyos in volo (in questa foto senza il RAST)

Nyos Rast

Il B performante di Swing sarà dotato di Rast. L'uscita è prevista tra qualche settimana, non sarà una versione "rastizzata" del classico Nyos, ma avrà modifiche importanti e certamente una marcia in più nelle prestazioni e nella sicurezza passiva.

L'EN C di Swing, dedicato ai crossisti esigenti sia delle prestazioni che della sicurezza, sarà anch'esso dotato di Rast.
Con l'occasione dell'inserimento del RAST sono state attuate modifiche importanti alla vela senz'altro da tenere in considerazioni per i piloti EN C che amano i voli di cross, anche molto lunghi, nei quali diverstrirsi senza dover scendere a compromessi con la sicurezza.

Nexus Rast



Nexus Swing



Connect Race 1
(versione attuale)

Connect Race II

è il nuovo imbrago atteso da Swing che verrà realizzato in collaborazione con Woody Valley. Come con il passato modello, il progetto sarà essenzialmente di Woody, ma Swing intende mettere mano a particolari e a soluzioni tecniche, per adattarlo a quelle che sono le sue esperienze ed alle esigenze dei propri piloti. Ad esempio nel modello attuale, lo schienale di Woody Valley è stato raccordato in modo originale dalla Swing e questa soluzione è stata molto apprezzata.

Arcus RS

ARCUS RS sta avendo molto successo. Ormai dire "Arcus" nel mondo del parapendio è come dire "Golf" nel modo dell'auto, cioè la garanzia di avere una macchina affidabile dalla caratteristiche assolutamente delineate, nel solco della tradizione ma al passo con i tempi. In Swing dicono che sino ad oggi avevano sempre avuto molte perplessità a far provare una vela in giornate mosse e turbolente: il pilota avrebbe erroneamente tratto l'idea che era la vela a muoversi troppo, e non la giornata ad essere "cattiva". Nel caso del nuovo ARCUS il concetto è ribaltato: sperano che il pilota provi la vela in fastidiosa turbolenza, e che ci siano altri piloti in volo. In atterraggio, mentre gli altri commenteranno che la giornata era tosta, chi vola l'ARCUS, al contrario, afferma che, tutto sommato non era poi così mossa. Questo è il principale feedback di questa vela, il cui scopo è quello di offrire al pilota un EN B centrato che, secondo Swing, ammortizza



L'Arcus RS: in questa foto sono visibili tutti idettagli costruttivi che rendono questa vela incredibilmente composta in turbolenza, i mini ribs ed il RAST

Mirage

Si tratta di una vela veloce da speed che, a detta di Swing, non conosce il verbo "chiudere". Infatti, dotata di RAST è in enorme pressione ed è sostanzialmente impossibile che si possa chiudere.



Mirage in uno spettacolare decollo

Digifly

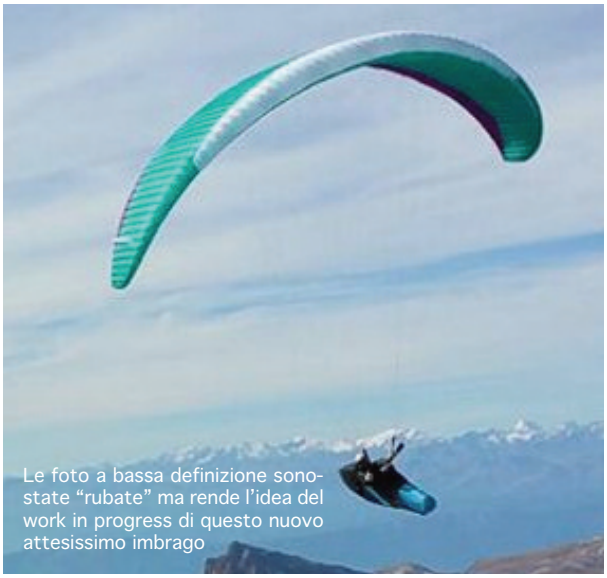


Digifly, azienda italiana che produce strumenti per il volo libero, annuncia, oltre a continui aggiormnamenti software, anche l'uscita del Air Bt Pitot, lo strumento simbolo dell'azienda, disponibile anche con il tubo di pitot per la misurazione della velocità all'aria. Digifly ha finalmente potuto dotare il proprio strumento con il tubo di pitot grazie ai nuovi sensori ora disponibili che rendono la misurazione molto sensibile.



Woody Valley

L'Azienda italiana sta ottenendo un successo enorme con il nuovo super imbrago X-Rated 7. Una selletta senza alcun compromesso per prestazioni, comodità, accessori, finiture, materiali. Insomma, il top dei top.
Ancora il massimo riserbo per le future novità. E' atteso un imbrago Light (Nemo?) che si attesterà sulla fascia dei 2.5 kg., per riempire un buco nella gamma che ancora deve essere rinnovato dall'azienda trentina.
Molto atteso anche il nuovo GTO, che tuttavia i farà attendere ancora un po'.


Le foto a bassa definizione sono-state "rubate" ma rende l'idea del work in progress di questo nuovo attesissimo imbrago



In queste due immagini si vede un prototipo della selletta Light di Woody Valley il cui look sembra molto accattivante ed in stile "Woody". E' da tempo che attendiamo un ombrago di questo tipo dalla notissima casa trentina e, speriamo l'uscita a sia a breve.



SWING NYOS

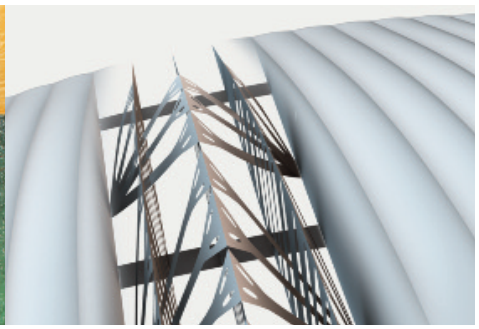
durante una chiusura frontale, come si vede dalla sequenza delle immagini, la tecnoclogia RAST garantisce la solidità della vela in tutto il bordo d'uscita (da circa metà ala). Il rusultato è eccellente in termini di controllo e riapertura. Il collasso frontale (ma anche asimmetrico) diventa un evento più facilmente gestibile: le chiusure infatti diventano traumatiche proprio quando collassa anche l'estradosso, effetto chenel Nyos viene significativamente ridotto.

Nova

Nova si distingue sempre per la ricerca della perfezione e della maniacale pulizia costruttiva delle proprie vele. Ma non si tratta solo di ricerca nella perfezione costruttiva: l'R&D Nova con a capo il progettista Philipp Medicus intende sempre essere un passo avanti nello sviluppo dei propri modelli e mira a stupire e cambiare il mondo del parapendio.
Le Smart Cells ed il sistema Needele Eye Ribs sono ormai una realtà produttiva. Le prime consistono in un dimensionamento diverso in larghezza di ogni singolo cassone del parapendio. Il ragionamento è semplice: posto che la pressione e la tensione non è sempre costante in tutta la vela, se i cassoni sono tutti uguali, allora si creano delle deformazioni. Dimensionando adeguatamente i singoli cassoni, invece, la pressione e le tensioni vengono ottimizzate. I Needele Eye Ribs, invece, sono un sistema innovativo di ancorare le centine a 3 o a 4 . In questo modo la vela è più stabile e si può ridurre il numero di cordini, diminuendo la resistenza ed aumentando l'efficienza.



Nella foto in alto sono chiaramente visibili le "smart cells" , e ciè i cassoni di larghezza diversa che permettono di ottimizzare le tensioni che si creano nel tessuto quando la vela



I Needle Eye si possono chiaramente notare: parte dei rinforzi "attraversano" la centina e sono cuciti in quella successiva.

Il progetto di ricerca sul PROTOZON fu un pesce d'Aprile, ma non è affatto detto che un giorno non possa diventare realtà. Ben sappiamo che quanto più un profilo è pulito, tanto più la vela vola meglio, con maggior velocità ed efficienza. Chiaro che l'effetto balooning (il fatto che ogni cassone forma una sorta di rigonfiamento sull'estradosso come un materassino gonfiato) influisce fortemente sulla pulizia del profilo. Un modo di minimizzare tale effetto, ormai adottato dalla maggior parte dei costruttori, tra i quali Nova ovviamente, è il 3D Shaping. Si tratta di un sistema particolare nell'assembleare e cucire il tessuto del bordo d'attacco della vela, in modo da assicurare una determinata forma, tensionatura e resistenza alla deformazione. Ma il 3D Shaping non è la soluzione definitiva.
Altro modo, noto a tutti, è quello, oltre al 3D Shaping, di aumentare il numero di cassoni. Più i cassoni sono di larghezza ridotta, meno può operare la deformazione (che aumenta all'aumentare della distanza di una centina dall'altra). E' il caso delle vele da competizione. Proprio da quest'ultima idea è nato il PHANTOM, che infatti è una vela con l'allungamento di un parapendio basico, ma costruita con 99 cassoni (peraltro 3D) e con i Needle Eye Ribs. Questa vela ha stupito il mondo e ha fatto parlare tantissimo di sé. Il grande problema del Phantom è l'enorme mole di lavorazione richiesta per l'assemblaggio, che ne fa aumentare i costi. Se non fosse per il prezzo, sarebbe di gran lunga la regina delle vendite in classe En B e vedremmo i nostri cieli costellati di Phantom.
Il progetto PROTOZON, che è nato come uno scherzo va in direzione progettuale diametralmente contraria al PHANTOM. Al fine di ottenere lo stesso obiettivo finale, e cioè un profilo più pulito possibile, in vece che 99 cassoni, si tende a realizzare la vela senza cassoni il ci profilo è dato esclusivamente da tensionamenti interni e tessuti sagomati ... e se lo scherzo, come spesso avviene, avesse invece una verità alla sua base?


Nova Pilots Team Meeting

Da pochi giorni è terminato il Nova Pilots Team Meeting, che raccoglie decine di piloti provenienti da tutto il mondo, nel corso del quale si effettua una sorta di workshop. Nova, infatti, tiene particolarmente ad ottenere un feedback dai propri piloti ed ottenerne i consigli e le impressioni per migliorare costantemente i propri prodotti. Nel corso del meeting si è parlato di molto, anche di futuri modelli di sellette, ma è trapelato poco.
Le novità più grosse per il 2018 saranno in classe EN-C. Al Meeting alcuni piloti hanno potuto volare il proto definitivo di un EN-C che dovrebbe chiamarsi SECTOR. Si tratta di una vela che si colloca sulla fascia centrale della classe C, mirata principalmente al volo di cross, senza essere troppo impegnativa. Insomma, è introdotto un modello che si colloca nel mezzo tra il Mentor 5 e il Triton. Avrà 67 cassoni ed un allungamento di 5.92, che non è per nulla esasperato rispetto alla concorrenza, e ciò per mantenere elevati livelli di sicurezza passiva per una vela di questa classe. Interessante la lavorazione interna con i Needle Eye Ribs, che dovrebbero coinvolgere 4 cassoni sfruttando la miglior tecnologia utilizzata per il Phantom.
E' comunque in fase di sviluppo avanzato anche un ulteriore vela in classe C che dovrebbe sostituire i Triton2 e che forse sarà proprio denominata TRITON 3, della quale tuttavia non si conoscono ancora molti particolari.

Sector


Nova Spiega ai suoi piloti la tecnologia presente all'interno del nuyovissimo SECTOR. munito di Needle Eye Ribs che collegano 4 centine, facendo risparmiare un bel po' di cordino nel fascio ... e dunque di resistenza


Uno dei primi voli test del Sector

Mentor 5 Light

Con la versione Light, il Mentor 5 taglia il 25% del proprio peso, grazie all'utilizzo dei tessuti Porcher nella grammatura 27 e 32, che sostituisce il Dominico della vela in versione standard. In Nova assicurano che la vela non sarà meno resistente e longeva del modello normale, tant'è che rimane sempre oggetto della medesima garanzia Nova (3 anni estendibili a 4). Per il resto, la vela mantiene identica geometria del Mentor 5, con lo Shark Nose, con gli Air Scoop e con il Double 3D Shaping. La vela è particolarmente idonea per il cross e per l'hike & fly, ma rimane, come il mentor 5 in versione normale, una vela che si presta per tutti gli usi e si presta a soddisfare una gamma vastissima di piloti, compresi piloti di indiscutibile lunga esperienza e capacità che nel cross intendono tirare fuori il massimo, con il top del piacere di volo.

Advance


Sigma 10

Quando si pronuncia il nome Advance, si evoca un'azienda di assoluto prestigio nell'ambito del parapendio. Il Sigma 10 è stata, in assoluto, una delle più grandi rivelazioni del 2017: ha stupito tutti i piloti che hanno avuto occasione di vederne volare una accanto a loro in un lungo traverso con aria mossa. Alla fine del traverso, la capacità di "galleggiare" e l'efficienza complessiva del SIGMA 10 non rimane inosservata ma, anzi, lascia a bocca aperta. Questo risultato è stato ottenuto senza forzare la mano, perché il Sigma rimane in ogni caso un parapendio piuttosto facile e piacevole da pilotare, assolutamente ben centrato nella sua categoria per quanto riguarda la gestione e la sicurezza. In Advance affermano che si tratta di un'alchimia che mette assieme numerose tecnologie, tra le quali una ricerca all'avanguardia sulle tensionature interne (grazie anche alle Sliced Diagonals) e l'originale lavorazione 3D del profilo nel bordo d'attacco. Alla fine si può volare una vela con più cassoni e meno cordini (cioè con una resistenza ridotta), con un profilo ed una costruzione dalla pulizia eccellente. Non a caso, l'elemento sorprendente è proprio la grande efficienza. Sorprende anche il peso, molto contenuto, praticamente quasi da hike & fly (4.85 Kg. in taglia 25, per piloti da 80 a 100 Kg. di peso totale in volo). E poi, diciamolo, dal punto di vista estetico e dei colori è bella, ed anche l'occhio vuole la sua parte.


In questa foto si vede il "vecchio" Iota: la versione nuova è attesa intorno a febbraio

Iota 2

Sull'onda del successo del Sigma 10, è attesa la IOTA 2, la nuova versione della vela high end EN B dell'azienda svizzera. Per la realizzazione della IOTA 2 sono state adottate tutte le tecnologie e le tecniche costruttive del SIGMA. Avrà dunque un profilo decisamente diverso da quello della prima versione e sarà molto più avanzata per quanto riguarda le tecnologie che incorpora. In Advance affermano che questo atteso modello stupirà per il miglioramento nell'efficienza e per la precisione nel pilotaggio. La vela, tuttavia, non sarà più dinamica della Iota 1 ed è ottimizzata per indirizzarsi alla stessa tipologia di pilota.

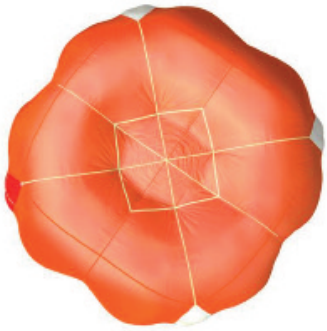
Pi Bi

Pronto perr l'uscita anche il nuovo biposto leggero PIBI, che è costruito sulla base dell'ultimissima versione del BIBETA, ma non è affatto al 100% un Bibeta, in quanto adotta soluzioni parzialmente diverse.


PIBI

Molto bella l'idea del nuovo paracadute di emergenza di casa Advance. SQR significa Square Round, cioè un "tondo/quadrato". Sembra un paradosso, ma nasconde una trovata geniale: unire le caratteristiche di facile ed affidabile ripiegabilità di un tondo, alle doti di stabilità pendolare e discesa di un'emergenza quadrata. La fotografia illustra il progetto molto meglio di qualsiasi spiegazione. Il punto essenziale è dato dal fatto che la lunghezza delle linee di questo paracadute di soccorso sono tutte uguale lunghezza, il che rende il ripiegamento alla portata di tutti. I test hanno dimostrato un ridotto effetto pendolo e nessuna tendenza ad essere trascinati. Il peso del modello standard lo colloca già tra le emergenze leggere: 1.25 Kg. per l'SQR 100 e 1.53 Kg. per l'SQR 120; esistono inoltre versioni SQR 160 e SQR 220, che possono, tutte, essere idonee anche per l'uso con il motore.
Nonostante sia già leggero, è stata fatta anche la versione SQR Light delle taglie 100 e 120 con il la 100 che pesa solo 973 gr.

S Q R



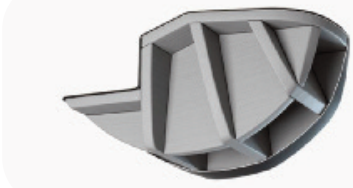
S Q R light



Progress 3

Presentata alla Coupe Icare, la Progress 3 segue una successione dinastica d'eccellenza nella serie di queste sellette polivalenti, comode e dalle finiture degne del noto rigore svizzero per la ricerca della perfezione. Che si sia piloti alle primissime armi, oppure piloti esigenti nel volo in termica, questa selletta, molto profilata e poco ingombrante, non deluderà. Così come non deluderà anche quando usata nell'Hike & Fly, visto che si tratta di un modello reversibile dal peso che va dai 3.30 sino ai 3.90 Kg a seconda delle taglie, moschettoni compresi. Certamente non è una selletta superleggera, ma è comunque adatta ad essere molto ben trasportata, anche dal punto di vista ergonomico. Insomma, si tratta di un imbrago che permette la massima versatilità d'utilizzo, destinato a soddisfare il pilota per molti anni nei suoi diversi utilizzi. Interessante ed efficace il sistema di protezione, visto che si tratta di un ibrido sostanzialmente inedito nel nostro modo, composto da schiuma a nervature, che imprigiona anche l'aria.





Triple Seven

Triple Seven, il marchio dei fratelli Valic, si butta anche sulle vele leggere.
I mitici Valic pretendono soprattutto una cosa dalle loro vele: che esse comunichino al pilota com'è l'aria, che cosa sta succedendo in volo e permettano di capire in ogni istante la situazione. E' per questo che in casa 777 non piacciono le vele che siano delle tavolone solide: con il giusto compromesso, una vela deve muoversi perchè il movimento è il modo con cui la vela "parla" al pilota per informarlo, in modo da prendere sempre le decisioni giuste e da sviluppare un ottimo "istinto" nel pilotaggio. Questo carattere si ritrova in tutta la gamma 777 e

Queen 2

E' atteso il QUEEN 2, che è in fase avanzata di certificazione (voci di corridoio comunicano che il Flight Test è stato già eseguito positivamente). Si tratta dell'EN C basico di Triple Seven. Ma, attenzione, pur essendo annunciato come vela basica nella sua categoria in quanto a certificazione, c'è da scommetterci, ed alcune indiscrezioni lo confermano, che sarà una vela comunque molto performante, che combatterà in performance con ogni EN C in circolazione. La taglia MS è attesa nel mercato per gennaio/febbraio 2017 e poi seguiranno tutte le altre taglie al massimo in un altro paio di mesi.
Sarà poi la volta del Q-LIGHT, cioè della versione leggera del QUEEN, che è annunciat per la primavera, almeno nella taglia MS (probabilmente per piloti 75-95 Kg. in volo).


La Queen 2 in dimostrazione a Saint Hilaire



D-Light

Nella gamma Light di Triple Seven, certo non poteva mancare il D-Light, cioè la versione leggera della vela EN A, per chi vuole spostarsi, affrontare avventure, viaggiare, andare in montagna, ma senza avere alcun tipo di pensiero e nella più totale tranquillità di avere un mezzo totalmente affidabile e molto facile.

K-Light


L'elegante K-Light in volo: i fratelli Valic hanno ormai acquisito un'esperiena validissima nel realizzare le loro vele

A breve è attesa l'uscita del K-LIGHT, la versione leggera del KNIGHT, che è la prima vela leggera certificata da 777. Quest'ultima è una vela EN B non avanzata, dedicata ai piloti che iniziano a termicare ed a muovere i primi passi lontano dal nido: Triple Seven vuole che questi piloti possano volare nella massima sicurezza passiva e che al contempo possano sfruttare l'intuitività di volo che il Knight offre, per avanzare notevolmente nel loro apprendimento. La vela, però, riflette il carattere dei Valic e dunque non rinuncia ad una buona performance di prestazioni per la sua categoria. Per questo si tratta di un mezzo che il pilota può conservare molto a lungo nella sua evoluzione.

Ancor più versatile è il K-LIGHT, perché essa, con la sua leggerezza, strizza l'occhio a chi viaggia, a chi esplora ed a chi vuole sentirsi libero di affrontare qualsiasi montagna con le proprie gambe e la propria autonomia, e vuole portare con sé, con estrema facilità e spazi ridotti, una vela affidabile in ogni condizione e dunque adatta ad ogni tipo di avventura. Ziad Bassil ha scritto di questa vela manifestando il proprio entusiasmo. Una vela che, qualsiasi avventura si abbia in mente, diventa un partner affidabilissimo.

L'azienda ha dedicato molta cura, tempo ed attenzione a ridisegnare completamente e progettare le bretelle: non sono solo leggere, ma anche molto facili da usare e curate in ogni dettaglio. Molto bello il dettaglio di un'asola che imprigiona il freno, anziché ricorrere ai classici clip o ai magneti.

Il peso, in taglia MS, è annunciato di 3.9 Kg.





Le bretelle del K-Light sono realizzate con grandissima cura del dettaglio. Destra e sinistra hanno occhielli di differente colore. Per fermare il freno è ottima la soluzione adottata di realizzare un semplice "loop" in materiale elastico; a nostro avviso meglio dei magneti e dei bottoni a pressione.

Neo

La Supspender di questa particolare ditta francese, votata al light è un prodotto che merita l'attenzione per l'essenzialittà e la pulizia. Non siamo in grado, al momento di fornire ulteriori particolari. Pesa circa 3,80 Kg. e duqnue non è iperleggero. Innovativa la protezione in Neo Koroyd, un materiale superleggero che in pochi centimetri di spessore riesce ad assicurare un assorbimento notevole degli urti



Gin Gliders

Oltre alle novità presentate a Saint Hilaire, di cui stiamo per parlare, siamo venuti a conoscenza che nel 2018 è atteso il nuovo GTO (EN D leggero di riferimento in tale nicchia che si pone in concorrenza con vele come il Klimber Niviuk, l'Omega XAlps di Advance e il Poison di Skywalk). Con tale vela, sempre in anteprima, fonti più o meno segrete rivelano che è in programma anche l'uscita del Bonanza II, altra vela di riferimento nella sua categoria (EN C), che avrà un fascio a tre linee. La vela era attesa per luglio, ma il team GIN ha deciso di posticipare un pochino per una perfetta messa a punto, volendo porsi come vela di riferimento nella sua classe.
Poco si sa ancora del nuovo modello della fortunatissima selletta Genie XAlps, che dovrebbe uscire tra la fine 2017 e gli inizi del prossimo anno. La selletta adatta all'Hike & Fly più esigente, ma usatissima anc he per i voli di tutti i giorni, progettata inizialmente per l'XAlps e poi largamente usata da piloti che volano in cross stanchi di ingombri e pesi per la sua comodità e versatilità, è stata ulteriormente alleggerita, modificando il materiale dello schienale, che dovrebbe avere un fascione un po' più stretto. Novità attese anche nella protezione, che viene annunciata di fattura diversa dal fortunato modello precedente. Ci si augura che l'estremizzazione non comprometta l'estrema comodità che ha il modello attuale (noto per la sua livrea arancione), che lo rende adatto ad una vasto numero di piloti come selletta da usarsi anche tutti i giorni, essendo molto stabile e bilanciata in quanto sostanzialmente basata sulla geometria della serie Genie.

Genie Race 4

E' stata presentata a Saint Hilaire la nuova Genie Race 4, selletta da gara, modello di punta superaccessoriato, che va a concorrere con le recenti uscite 'X-rated 7 ed il nuovissimo Kortel da competizione.
La selletta, interessantissima per il suo profilo molto aerodinamico e sottile, monta un cockpit con una sorta di cupolino motociclistico, in parte trasparente, per diminuire i riflessi sullo schermo degli strumenti. Migliorato anche il sistema della speed, molto regolabile.
L'altezza della selletta è stata enormemente ridotta, e così il suo ingombro in aria, mentre il codone è ancor più allungato del modello precedente (si gonfia con l'aria catturata direttamente dalla parte anteriore).


l'originale "cupolino"della nuova Genie Race



La nuova Genie Race è estremamente filante ed aerodinamica

Sicuramente dal punto di vista aerodinamico si tratta di un miglioramento evidente anche dalla sola fotografia. Una delle scelte progettuali per ridurre il volume sembra essere dovuta all'utilizzo dell'innovativo sistema Koroyd per la protezione, realizzato dall'azienda NEO, famosa per le sue sellette superleggere da speed flying e hike &fly.



Koroyd: l'innovativa protezione a nido d'ape introdotta da Neo

Entra a peno titolo tra le sellette superstar, molto comoda, rifinite alla perfezione in ogni particolare, con doppio alloggiamento per contenere due emergenze, una frontale ed una a destra. Pesa circa 8 kg.



Concertina Compress

Bellissima ed estremamente funzionale, oltre che superleggera la nuova concertina leggera che si ripiega e si chiude in una sorta di borsa. Essa diventa davveroi molto comoda ed adatta soprattutto per alloggiare la vela in sacche da hike & fly, dove lo spazio, la comodità di stivaggio ed il peso diventano fattori cruciali. E' annunciata con un peso attorno ai 200 gr e, chiusa, ha un volume poco più grande del pugno di una mano.



La concertina light di Gin, che abbiamo avuto l'occasione di provare, è un accessorio che, una volta usato, soprattutto per l'hike & fly, diventa indispensabile. Nel nostro caso, siamo riusciti a fare entrare in uno zaino 60 litri la stessa attrezzatura che prima necessitava un 75 litri

Gin News

Gin propone molte altre novità. Rimanendo sulle sellette è in arrivo anche la selletta Yeti 2 l' imbrago reversibile per l'hike & Fly. Per lo speed flying sostanzialmente praticabile solo con gli sci, c'è il Nano 4. Il Gangster 2 si pone come una vela da Freestyle e per muovere i primi passi nell'acro.

Kortel

Kolibri

KOLIBRI si tratta dell'ormai famosa selletta che hanno utilizzato molti piloti alla Red Bull X-Alps, e che tutti abbiamo visto volare sopra gli 8000 metri di altitudine, in Himalaia, da Antoine Girard. Pesa 1.9 Kg e, a dispetto di tale leggerezza è comunque assai comoda per voli di svariate ore, accessoriata e stabile. La protezione è ibrida, con un misto di airbag e di schiuma, ed è certificata LTF. La struttura dedicata alle gambe è indipendente. In questo modo la selletta diventa meno nervose di quelle fatte completamente ad amaca. E' equipaggiata con l'emergenza ventrale. I tessuti sono molto leggeri, ma essendo rinforzati in Dyneema, assicurano una buona durata e robustezza. Per chi desiderasse una selletta leggerissima, ma completa, è un'opzione da tenere senza dubbio in alta considerazione.





La knnibal Race







Kannibal Race

KANIBAL RACE è la nuovissima selletta da gara di Kortel. Segue il trend attuale delle sellette dedicate a questo settore di altissima gamma: super complete, accessoriate, comode, stabili, realizzate con materiali e finiture pregiate. Al momento non si conoscono molti particolari, ma abbiamo potuto fare alcune fotografie a Canazei durante l'Expo. La forma è molto affusolata e il codone è lunghissimo, come la Genie Race e le altre concorrenti, tra cui l'X-Rated 7. Ormai la soluzione della coda vista per la prima volta nell'imbrago da gara di Ozone (Exocet) è stata ripresa e ri-arrangiata da tutte le aziende. Nel vedere la Kanibal, viene voglia di infilarsi dentro a questo splendido bozzolo e toccarne le pregiate finiture. Si sa ancora poco sul prezzo, che dovrebbe comunque piuttosto elevato, come le sue dirette rivali.

Ozone

Luc Armant non è di molte parole e non si spertica in lodi dei propri prodotti. Con poche frasi a Saint Hilaire esplicita quali sono le basi di ciascun progetto e ne spiega la filosofia. Egli critica chi guarda solo il parametro della velocità: avere vele molto veloci a trim, significa poi dover usare molto freno in virata. Ma quest'ultimo fatto, va a compromettere molto il rateo di salita in termica: se si gira molto larghi, il problema si sente poco, ma quando si deve stringere la virata, allora il problema diventa significativo, perché affondare il freno fa anche affondare la vela. Pertanto in Ozone la velocità a trim non è un parametro ricercato, ma ci sono moltissimi altri aspetti e fattori che hanno la priorità assoluta. I prodotti Ozone in uscita sono davvero tanti; purtroppo ne diamo conto come notiza, ma non siamo in grado di fornire alcuna anticipazione fotografica.

Alpina 3

ALPINA 3 è la versione leggera del DELTA 3, uscita quest'estate sul mercato. Luc conferma che si tratta della stessa vela , realizzata con materiali leggeri, con il risparmio di un kg.. Nonostante 4 cassoni in più del modelloprecedente, il risultato finale è ancor più leggero. Ideale per hike & fly ed volo avventura in cross.


il Wisp: Biposto leggerissimo di Ozone

Wisp

WISP BIPOSTO LEGGERO. Sarà poco più di 4.0 Kg (forse 4,1 o 4,2 Kg.) e cioè il biposto a doppia superficie più leggero e sarà una vela dedicata assolutamente alla montagna, doppia superficie, assemblata con materiali assolutamente leggeri. Da notare che non si tratta di un mini-tandem, ma di un tandem a "taglia completa" con riduzione del peso derivata solamente dall'ottimizzazione del progetto.

Rush 5

RUSH 5 è il nuovo progetto che ha impegnato Ozone negli ultimi mesi. Si tratta di una vela molto importante, per il settore in cui si colloca (EN B), cui è stata dedicata particolare attenzione inserendovi la tecnologia dello Zeno e del Delta 3 (ad esempio il 3D shaping, lo Shark Nose ecc.). I prototipi che ora stanno volando si sono dimostrati un po' più veloci e nel complesso più performanti del predecessore, ma Luc Armant afferma (giustamente) che la velocità della vela non è affatto una priorità progettuale per la categoria nella quale si colloca: l'agilità, il piacere di volo e la solidità in aria attiva sono le caratteristiche cui Ozone ha puntato. L'allungamento sarà sostanzialmente identico a quello del Rush , in quanto si tratta del perfetto compromesso, secondo Ozone, per il tipo di piloti cui è indirizzata la vela. Pertanto l'azienda non ha sentito alcun bisogno di cambiare e spingere di più.



Mantra 7

MANTRA 7 è un modello attesissimo per il 2018. Il progetto sembra essere in fase molto avanzata. Si tratterà di una vela completamente diversa dall'M6, con maggiore performance e sensibilità. Si colloca perfettamente nel centro tra lo ZENO ed il DELTA 3. Non avrà affatto un allungamento esasperato, anzi, è annunciato attorno al 6.5 e dunque quasi da categoria EN C. Ciò rende, secondo Ozone, molto più facile il controllo, senza tuttavia perdere in performance.





Session

SESSION è la nuova vela acro che sostituisce la Trikster con progetto realizzato seguendo i consigli di di Felix Rodriguez, Pal Takats, Hernan Pitocco, e Victor Carrera

Halo - Quest

C"è un nuovo progettista per le sellette in casa Ozone, il qualeha iniziato a lavorare su molti prototipi. Per il momento il lavoro viene maggiormente concentrato nelle nuove sellette scuola e basiche, come l'HALO, che va a sostituire l'Oxygen 2, con mousse airbag da 17 cm. Progressivamente si amplierà su tutta la gamma, anche al fine di ricercare un imbrago chiuso performante, ma che possa pesare metà o poco più del'Exoceat, dedicato ai piloti di cross e che si chiamerà QUEST.

Enzo

ENZO 3. Per il momento Luc è estremamente soddisfatto di questa vela e, soprattutto, del feedback ricevuto dai piloti competitori. Si tratta di una vela che gira molto bene ed è solida alle alte velocità. In Ozone, dunque, stanno alla finestra per vedere cosa faranno le altre aziende. Se nulla di clamoroso apparirà all'orizzonte, hanno intenzione di tenere l'ENZO 3 per almeno un altro anno.

Gradient

In casa Gradient è in corso una sorta di rivoluzione. La notizia non è di poco conto: la storica azienda di Ondrej Dupal è stata acquisita dalla Sup'Air. Il notissimo produttore francese di sellette, che solo recentemente si è votato anche alla produzione di propri parapendio, evidentemente intende diventare protagonista globale nel volo libero, e lo fa accorpando uno dei marchi più prestigiosi. Ci viene tuttavia riferito che la struttura di Gradient, il team, la filosofia di costruzione e progettazione delle vele non subirà alcun cambiamento, rimarrà con la propria indipendenza ed il proprio carattere. Insomma, lo scambio di due know how nell'indipendenza progettuale e produttiva.




Aspen 6: profilo pulitissimo e salita in termica al top

Aspen 6

L'ASPEN è la serie di enorme successo di in casa Gradient si è rinnovata nella versione 6. Ora è anche disponibile in 5 taglie e, finalmente, nella versione Light. Il tasso di salita in termica dell'Aspen e l'efficienza a speed sono il punto forte di questa vela, che sale davvero molto bene, anche in confronto a molti blasonati rivali, specie nelle termiche deboli dove dimostra un potenziale notevole. La vela, omologata EN C con 6.4 di allungamento, offre una sensazione di pilotaggio da vela avanzata ed è apprezzata da chi usa un pilotaggio attivo che sarà ripagato da performances davvero di tutto rispetto. Trasmette bene il "sentire" l'aria ma al tempo stesso è ammortizzato e dona sensazione di stabilità. L'aspen6 è migliora in ogni aspetto il precedente modello ed è molto più piacevole da volare

Golden 5

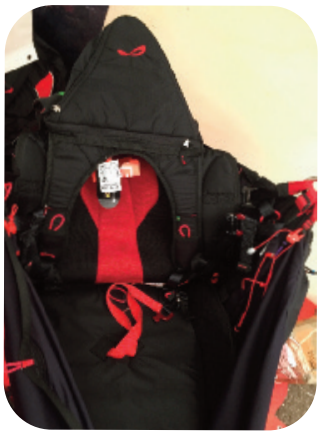
Altra novità rilevante in casa Gradient è il GOLDEN 5, altra storica serie di successo che si piazza in Classe EN B ed è ormai alla quinta generazione. La taglia 28, con 5.34 di allungamento, è stata appena omologata ed a breve si attendono tutte le altre taglie. L'obiettivo è quello di offrire al pubblico un EN B di alta performance, ottima sicurezza passiva e facilità di pilotaggio. Siamo curiosi di sentirne parlare dopo le prime prove in volo da parte dei piloti


la serie "Golden" è ormai un classico ed una garanzia di casa Gradient

Sol



X-Light 2



X-Light 2 è la nuovissima selletta da Cross Country di SOL. Si colloca un una fascia di sellette di largo utilizzo, la stessa fascia, ad esempio, che annovera la Genie Light 2 di Gin, l'Ozone XXX, l'Advance Lightness e così via.



Ha il plus di avere il tubo aerodinamico removibile e sarà prodotta a breve in una versione con doppia emergenza. E' adatta a tutti i piloti che desiderano una selletta chiusa dal peso contenuto e dalla grande versatilità, così come ai piloti che provengono da un modello "aperto".
Il contenimento del peso (tra i 3.7 Kg ai 4.00 Kg. a seconda delle taglie) è stato ottenuto senza sacrificare la qualità dei materiali e la loro durata. Si tratta senza dubbio di un prodotto da tenere in considerazione se si pensa all'acquisto di una selletta chiusa dedicata all'XC e all'All Round.



Sycross è un high end B che rappresenta una validissima opzione per i piloti che amano il cross

Sycross

Il SYCROSS è la nuova vela che si pone nella fascia più alta dell'EN B. Sol la descrive come la vela adatta a piloti che intendono affrontare lunghi cross senza tuttavia rinunciare alla confidenza ed alla sicurezza passiva della classe B. La vela include tutte le nuove tecnologie come i mini ribs, , il 3D Shaping, fascio in Vectran, controllo con le C e così via.



ATMUS 2

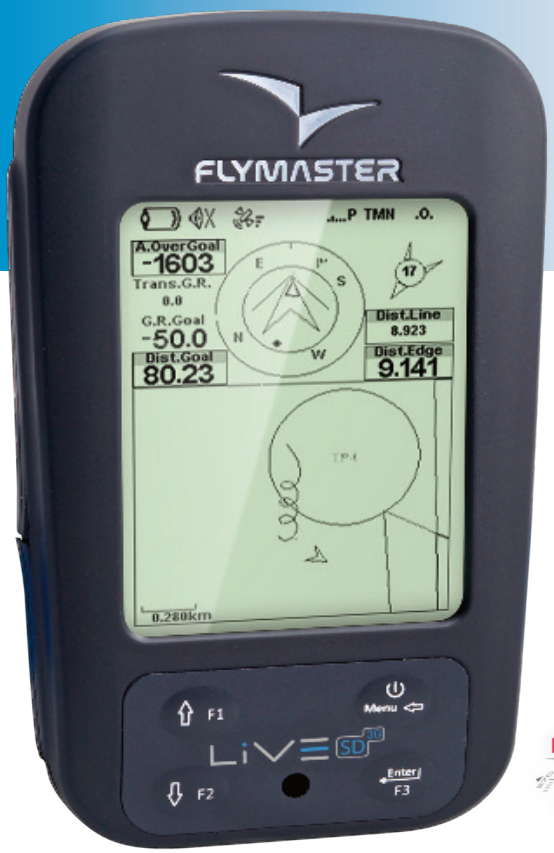
SOL aggiunge la sua terza vela in classe EN B per completare una gamma davvero ricca. Infatti, l'altra novità è l'ATMUS 2, che invece si colloca sulla parte bassa della classe B, per piloti che iniziano a muoversi con autonomia e libertà e desiderano puntare su una grande sicurezza passiva, pur non rinunciando tuttavia ad una certa performance che permette loro di orientarsi al di fuori del solito sito e delle solite termiche, al fine di iniziare la loro esplorazione del cielo in voli di cross. SOL dedica molta attenzione alla durabilità del tessuto di questo modello e dimostra di non aver rinunciato ad applicare alcuna delle nuove tecnologie che assicurano alle vele basiche di muoversi comunque un buon livello di prestazioni. Tra il Cycross e l'ATMUS 2 si colloca l'ELLUS, che invece è l'EN B centrato nella categoria di SOL

FLYMASTER

Nuovi

3G SD series

Infinityfly e **Flymaster** sono lieti di annunciarvi che abbiamo aggiunto due nuovi modelli alla gamma **GPS SD 3G** e il **LIVE SD 3G**, entrambi equipaggiati con l'ultimo modulo 3G Gsm, quindi adesso più piloti e più paesi possono divertirsi con potenza fantastica della Tecnologia **Live Tracking**.



GLOBAL 3G READY

PARAGLIDING WORLD CUP

Red Bull Xalps SALZBURG TO MONACO

INFINITY FLY DI Antonio Squaquara Via Piave 36 36040 Brendola (VI)- Tel. 329 59 34 866 - E-mail info@infinityfly.it

Mac para

L'azienda ceca vanta una storia di tutto rispetto. Un rispetto guadagnato in molti anni nei quali ha sempre prodotto vele di indiscussa performance e mai oggetti di discussioni sulla sicurezza. Mac Para è molto concentrata nell'ottenere consigli e feedback dai piloti, concependo il miglioramento proprio nel senso di dare a chi vola oggi il prodotto che desidererebbe volare domani. L'obiettivo è realizzare parapendio sicuri, con il giusto feeling dinamico, in modo di rendere il volo piacevole e di dare confidenza al pilota.



It's just an illusion ... era una famosa canzone dei primi anni ottanta: questa vela non è invece solo un'illusione, ma un'ottima realtà nella sua classe

Illusion

L'ILLUSION è un EN B perfettamente centrato nella categoria, nato con la stessa tecnologia che è stata utilizzata per il "fratello maggiore" ELAN 2, vela dalle doti di performance indiscusse. Davide Cardona assicura che si tratta di una vela ideale per i piloti che vogliono crescere e iniziare a fare cross in sicurezza e senza patemi d'animo, volando anche molte ore in cui concentrarsi soprattutto nella strategia del proprio volo, più che nel "tenere" la vela, visto ha ottime capacità di smorzare la turbolenza. Una vela affidabile e tranquilla libera la mente del pilota il quale potrà dedicarsi a "pensare" come sviluppare il proprio volo. Per le stesse identiche caratteristiche è una vela perfettamente adatta anche a coloro che, pur essendo più esperti, vogliono godersi un volo tranquillo e sereno, senza alcuna preoccupazione. La vela, infatti, vanta comunque performance di tutto rispetto: pur avendo un comportamento da EN B ben centrato nella categoria e senz'altro non spinto, le prestazioni sono comunque da range alto della categoria. Davide afferma che si tratta di una vela maneggevole e divertente nel pilotaggio.
Non da poco: la vela è realizzata in materiali semi leggeri. Il risultato finale è un peso di 4.6 Kg (taglia M) che la rende idonea anche per l'hike & fly .Una vela fun, indirizzata a una vastissima gamma di piloti, per un uso davvero versatile.

Paradis

PARADIS si pone leggermente più in alto dell'Illusion, essendo un EN B ad elevate prestazioni, ma sempre comunque realmente all'interno della sua categoria, senza essere un "falso C". Di fatto è la versione leggera dell' EDEN 6. La calotta è realizzata in Skytex di varie grammature (dal 27 al 38) che la rendono 1 Kg. più leggera della già semi-light Eden 6: nessun risparmio di peso rispetto all'Eden, invece, per quanto riguarda il fascio e le bretelle, che rimangono le stesse. Il peso, nella taglia 24 (per piloti da 70 a 90 kg. - peso totale in volo) è di 4.1 Kg.. Insomma, una vela per sportivi, atleti o spiriti liberi che in decollo ci vogliono andare in piena libertà, con le proprie gambe e dove meglio desiderano, che permette poi voli di tutto rispetto nei quali l'unico limite è il pilota stesso.



Non ti porta di certo in paradis ... ma è una vela con cui sogni paradisiaci di volo possono diventare realtà

Elan 2



Elan: una garanzia in casa MacPara

L'ELAN 2 è l'EN C ad elevate prestazioni di Mac Para, che comunque l'azienda assicura essere ben gestibile e sicuro per la sua categoria. L'azienda non ha voluto, con l'Eden, creare un falso EN B, ma una vela di categoria superiore, che comunque rimane una vela onesta. E' dedicata ai piloti che intendono avere il massimo in voli di cross, e che viene sfruttata da coloro che abbiano comunque già maturato un certo livello di esperienza. Peter Receck non ha voluto creare una vela da gara, ma una vela da cross, avendo ben presente che il pilota, il quale intende volare comodo per molte ore, ma anche veloce, deve comunque avere sempre fiducia e sicurezza nel comportamento del proprio mezzo in qualsiasi condizione possibile. Insomma, uno dei principali obiettivi era realizzare un vela performante, ma che non fosse nervosa. Ziad Basil afferma che le doti di salita iin termica sono senz'altro tra le migliori della sua categoria.

E' realizzata anche in versione LIGHT, del peso di Kg. 4.1. nella taglia 24 (70-90 Kg. peso totale in

MAC PARA ha lavorato in simbiosi con KORTEL per realizzare una nuova vela dedicata specificamente alla montagna, che è stata battezzata con il significativo nome OUTBACK ed è annunciata con un peso di soli 2.6 Kg. (per la 21 metri). La vela è in fase di omologazione

VOLO LIBERO

magazine di cultura e passione per il volo leggero della ASD FIVL

Periodico della FIVL ASD, Edito da FIVL Via Salbertrand n. 50 10146 TORINO - tel 011 744991 fivl@fivl.it, costo copia 0,10 € in abbonamento annuo ai soci. Responsabile: Luca Basso - Direttore Editoriale: Luigi De Stefanis; Comitato Editoriale a Cura di FIVL ASD - Autorizzazione Tribunale di Aosta n. 5/87 REALIZZAZIONE: **Air Mountain Media Sas**: redazione@fivl.it

POLICY La nostra policy è **divulgare la passione, la cultura e la sicurezza del volo leggero** in piena **libertà ed autonomia di divulgazione**. Per questo motivo, all'interno di questo magazine non troverete pubblicità di aziende che la redazione non ritiene affidabili e che non assicurano la collaborazione nella sicurezza. Non intendiamo pubblicare testi o immagini che inducono comportamenti rischiosi. Il lettore deve essere pienamente consapevole che eventuali notizie, racconti o narrazioni circa exploit, avventure, gare, acrobazia e quant'altro, vengono pubblicate se riguardano piloti ed atleti che hanno raggiunto un alto ed adeguato grado di preparazione e professionalità. Tali piloti o comportamenti non possono e non devono essere emulati, se non in modo sicuro e consapevole, dopo aver frequentato corsi specifici presso le migliori scuole o comunque dopo aver conseguito un alto grado di esperienza. Il volo è un'avventura meravigliosa se vissuta consapevolmente e in modo sicuro. Ricordatevi che è uno dei fondamentali comportamenti di sicurezza quello di segnalare a FIVL (sicurezza@fivl.it) gli inconvenienti e gli incidenti di volo che sono occorsi e voi o ai visori amici piloti; la segnalazione sul sito della fivl, nell'apposita sezione, è anonima e non comporta alcuna responsabilità; essa serve allo scopo esclusivo di formare un database per migliorare la sicurezza di tutti e non verrà utilizzata per nessun altro scopo.

COPYRIGHT: Il contenuto della rivista è protetto da Copyright e non può essere riprodotto, pubblicato, copiato e/o utilizzato, nemmeno in parte, se non su espresso consenso scritto della FIVL e/o Air Mountain Media e/o degli autori dei singoli articoli. Ci si riserva la tutela dei diritti di proprietà intellettuale anche in nome e per conto degli autori che lo hanno concesso.

Siamo lieti di ricevere i vostri contributi, i vostri scritti e le vostre fotografie, e di pubblicarli. La collaborazione è aperta a tutti. I vostri scritti e le vostre news verranno pubblicati a discrezione della Redazione e del Comitato Editoriale. Essi potranno essere soggetti a tagli e correzioni, che verranno discussi con l'autore o gli autori dei testi. La responsabilità per gli articoli pubblicati è esclusivamente dell'autore. Colui il quale invia materiale fotografico si assume ogni responsabilità circa la legittimità della pubblicazione (anche in merito ai dritti di copyright). I contributi potranno essere inviati via all'indirizzo redazione@fivl.it. Il materiale inviato non verrà in ogni caso restituito.

PUBBLICITÀ La richiesta di pubblicità ed il materiale pubblicitario dovranno essere rivolti ed inviati a AIR MOUNTAIN MEDIA Sas - ameno entro 15 giorni prima della data di pubblicazione, salvo casi eccezionali. Vi preghiamo di informarvi via email circa le tempistiche e di concordarle con la redazione. Al fine di concordare le uscite pubblicitarie, delle news commerciali e i relativi prezzi, sarà necessario inviare l'ordine attraverso un modulo che verrà fornito dalla redazione e aderire alle condizioni generali

per questa uscita si ringraziano i nostri partner tecnici

EaglesPoint wind is our passion
SPORT PROFESSIONAL
INFINITY FLY
SWING ITALIA
funeXtreme
AIRPARK DOLOMITI CREATING SKY LEADERS
SKY EXPLORERS
Aire CORNIZZOLO

benacquista assicurazioni

www.pianetavolo.it

TARIFFE VOLOLIBERO 2017 FIVL

PARAPENDIO E DELTAPLANO CON UTILIZZO MONOPOSTO

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE TERZI	MORTE	INVALIDITA' PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE	PREMIO
0	2.000.000	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3.000	Compresa	40,00
A	2.500.000	- -	- -	- -	- -	- -	25.000	3.000	Compresa	55,00
B	2.500.000	5.000	5.000	- -	- -	- -	25.000	3.000	Compresa	70,00
C	2.500.000	10.000	10.000	- -	- -	- -	25.000	7.500	Compresa	80,00
D	2.500.000	15.000	15.000	- -	- -	- -	25.000	7.500	Compresa	110,00
E	2.500.000	30.000	30.000	15	15	750	25.000	7.500	Compresa	170,00
F	2.500.000	- -	60.000	20	20	750	25.000	10.000	Compresa	190,00
G	2.500.000	50.000	50.000	30	30	1.000	25.000	10.000	Compresa	280,00
H	2.500.000	- -	120.000	40	40	2.000	25.000	10.000	Compresa	360,00
I	2.500.000	100.000	100.000	50	50	3.000	25.000	10.000	Compresa	400,00

(Tariffa valida per polizze effettuate dal 01/01/2017 al 31/05/2017. La scadenza delle polizze è il 31/12/2017)

PARAPENDIO E DELTAPLANO CON UTILIZZO BIPOSTO

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE		INFORTUNI PILOTA				INFORTUNI PASSEGGERO				ALTRE GARANZIE			PREMIO
	VERSO TERZI	PILOTA VERSO PASSEGGERO	MORTE/ INV. PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	MORTE/ INV. PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE	
L	2.500.000	2.500.000	25.000	20	20	500	25.000	20	20	1.500	25.000	5.000	Compresa	550,00
M	2.500.000	2.500.000	50.000	30	30	1.500	50.000	30	30	1.500	25.000	8.000	Compresa	700,00
N	2.500.000	2.500.000	- -	- -	- -	- -	50.000	30	30	1.500	25.000	5.000	Compresa	530,00
T3	2.500.000	2.500.000	25.000	- -	- -	- -	25.000	20	20	1.500	25.000	5.000	Compresa	400,00

(T3 – Istruttori e Aiutanti di Scuole Assicurate – Attività di biposto individuale esclusa attività didattica)

BIPOSTO AMATORIALE

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE		INFORTUNI PILOTA		INFORTUNI PASSEGGERO			PILOTA E PASSEGGERO			PREMIO
	CIVILE TERZI	PILOTA VERSO PASSEGGERO	MORTE	INVALIDITÀ PERMANENTE	MORTE	INVALIDITÀ PERMANENTE	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE	
L/1	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	25,00
L/4	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	80,00
L/10	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	160,00

Avvertenze:

Il presente prospetto sintetico delle coperture assicurative, costituisce messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per i contenuti tecnici delle polizze, la invitiamo a prendere visione, prima dell'adesione, della documentazione contrattuale (Nota informativa e Condizioni Generali di Polizza) recandosi presso l'agenzia o collegandosi al sito www.fivl.it

Importante

Principali limitazioni e franchigie

- Franchigia su invalidità permanente 3% (annullata per invalidità permanente superiore al 25%)
- Diaria da gesso massimo 30 gg;
- Diaria da ricovero massimo 60 gg;
- Franchigia spese mediche 50,00 euro;

Pianeta Volo

Per ulteriori informazioni sulle coperture assicurative contattare la segreteria FIVL o la B&B Insurance Broker S.r.l., broker in esclusiva della FIVL: Tel. 0773.629838 dal Lunedì al Venerdì dalle 9:00 alle 13:00 e dalle 14:00 alle 18:00 - Fax. 0773.019870 - fivl@pianetavolo.it

Benacquista Assicurazioni S.n.c. - Agenzia di Assicurazioni RUI A000163952 - Reg.to ISVAP n.5 del 16.10.2006 - P.I. 00565010592 Via del Lido, 106 - 04100 Latina (LT)