

VOLO LIBERO

208

VOLO LIBERO



STUBAI 2010

festival

Testo e foto di Giorgio Sabbioni





Pal durante l'Infinity tumbling



Parateche P28 e P12



KimFly Nuptse3

Organizzato in meno di due mesi e spostato ad inizio primavera, si è tenuto il festival di Stubai. Divenuto il tradizionale incontro d'inizio stagione per vedere e provare i nuovi modelli di parapendio, con la scomparsa in un incidente d'auto di Hand Peter Heller, che ne era stato da sempre l'animatore, la manifestazione ha subito anche i colpi della recessione economica che vede i costruttori meno propensi a sobbarcarsi le spese promozionali per gli eventi.

Tuttavia, Monika, la vedova di Hans, non si è persa d'animo ed ha voluto comunque organizzare questo incontro. Non è stato facile per lei: la PMA (Paraglider Manufacturer Association) ha avvisato i suoi membri che la manifestazione non rientrava nel calendario ufficiale, perciò non era necessario, né raccomandabile, partecipare. Nonostante questo, un numero consistente di costruttori erano rappresentati dai loro distributori locali, mentre, tra gli altri, spiccavano le assenze di Advance, UP e Gin, ma qualcosa di interessante si è comunque visto o sentito e per questo bisogna ammettere che è sempre molto interessante partecipare a questi eventi.

NOVITÀ ACRO

Al contrario delle edizioni precedenti, che radunavano i campioni più illustri, erano assenti quasi tutti i piloti acro più titolati, le uniche star erano Pal Takats, Michi Knipping e Markus Grundhammer, insieme con alcuni nomi minori. La vera star dello spettacolo è stato Pal Takats. Ungherese, vera rivelazione dei mondiali 2006, Pal è cresciuto ed è diventato un gigante dell'acrobazia, ed ora insieme al suo socio e sincro-partner: Gabor Kezi, ha anche acquisito la licenza di istruttore della federazione Svizzera, dove ha aperto una scuola. Pal, sponsorizzato da Red Bull, vola con il Thriller di U-Turn, che con cento modelli venduti sta, di fatto, ricevendo l'investitura di migliore vela acro del momento, ed è proprio grazie alle caratteristiche del Thriller, ma soprattutto per le sue indiscutibili capacità, che Pal ha inventato una nuova manovra acro: il 'Transition' (ma in futuro potrebbe anche chiamarsi u-turn). Non ci sono immagini della manovra, perché essendo nuovissima e con una percentuale di successo del 30%, Pal ha preferito non eseguirla. Si tratta della forma più estrema di ingresso in Helico estremizzando un Asschopper (che a sua volta è una radicalizzazione del Misty Flip), ma ecco la sequenza: spirale asimmetrica per entrare quasi in infinity, quando la vela si trova completamente sotto, Pal esegue un 180° in helico e quando la vela ripassa sopra, la mantiene in helico (qui altre info <http://justacro.com/>). Ai Mondiali di Omegna ne vedremo delle belle, si accettano scommesse sul vincitore; Pal viene dato a uno.

TECNOLOGIA

Sta scomparendo il Mylar, quasi tutte le nuove vele adottano degli archi in nylon (rigid foil) che percorrono tutto il bordo d'attacco da estradosso a intradosso. I vantaggi sono evidenti: maggiore leggerezza della calotta, gonfiaggio agevolato, superiore stabilità del profilo e rigidità. Inoltre non è più nemmeno necessario ripiegare a fisarmonica. Alcuni costruttori hanno dichiarato che nel prossimo futuro applicheranno anche ad alcuni dei modelli base più riusciti questa soluzione costruttiva. Probabilmente vedremo una fioritura di vele non differenti da quelle attuali ma con caratteristiche di volo sicuramente migliorate.

NUOVI MODELLI

A parte tutte le novità appena certificate delle case maggiori, che tempestano la rete di informazioni ed immagini, in eventi come quello di Stubai è possibile vedere anche modelli particolari di marchi meno diffusi, tra questi: L'U-Fly, il nuovo classe B di Aircross, che si distingue per uno stabile particolarmente rastremato caratteristico del marchio. Molto eleganti il Falcon di Skyline (B) e l'Airwolf di U-Turn (previsto in classe C); belle e con un gonfiaggio straordinariamente agevole (anche senza mani) le due nuove Paratech P12 (A) e P28 (B), c'era anche una cospicua presenza di vele di fabbricazione slovena: Air Systems e Kimfly con il suo Nuptse3 vela leggera da para-alpinismo, ma quella che attirava l'attenzione quanto un biplano in mezzo a dei jet era il Bionic2. Informazioni che giungono d'oltralpe dicono che è pronta una versione evoluta di questa innovativa vela, ma i progettisti stanno ancora cercando un costruttore che sia in grado di garantire la costanza qualitativa della produzione. Fino ad oggi, le vele di preserie fatte costruire a differenti fabbriche, erano tutte diverse l'una dall'altra come comportamento di volo.

PRESTAZIONI

Stiamo assistendo ad un aumento delle prestazioni su tutte le categorie, i costruttori ne assegnano il merito al maturare di nuove competenze ed esperienze, insieme all'evoluzione dei programmi di progettazione e simulazione. Ad una lettura superficiale, tutto questo si riflette in rapporti di omologazione molto favorevoli sulla maggior parte delle manovre, che possono trarre in inganno i piloti inducendoli a considerare che, almeno nella classe B, oggi le vele siano 'tutte facili'. In realtà, questa apparente 'facilità' è frutto dell'oggettività del protocollo di test EN, che sembra produrre una minore severità del responso e può trarre in inganno chi basa una parte della propria scelta sulla lettura dei test. La

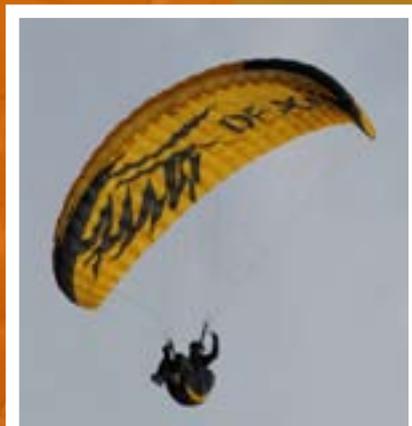
ragione di questo è che, nel bene o nel male, non è più il collaudatore a dare il suo parere, che per quanto soggettivo, aveva comunque una sua valenza frutto di sensazioni e percezioni che nessuna telecamera potrebbe mai riprodurre. La dimostrazione sta nel fatto che all'interno della popolare classe B, i report di collaudo sono spesso solo una sequenza di 'A' con massimo un paio di 'B', molto differente dai vecchi report del DHV dove si trovava sempre una lunga fila di '1-2' che poteva far intuire il carattere della vela. Questo fatto può indurre il pilota a scegliere vele che pur congruenti con la classe d'omologazione, possono non essere idonee alle sue capacità. E' opinione di tutti i costruttori che la scelta corretta vada fatta sulla base di un'analisi della propria esperienza, confrontandola con le indicazioni del costruttore sulla classe di piloti per i quali quel modello è stato studiato. Mike Kung, test pilot di Academy, osservava, come parere personale, che per come ora sono strutturati i test, con una sistematica documentazione video, in un futuro si potrebbe anche arrivare alla scomparsa dei centri di collaudo, per passare all'auto-certificazione dei produttori; un'opzione contemplata anche dal protocollo EN. Si tratta di un'ipotesi non così strana, è anche un'opinione comune a numerosi costruttori, gli stessi che da anni dichiarano l'inutilità della lettura dei test d'omologazione, ma raccomandano di far riferimento alle indicazioni del fabbricante. Salendo poi di classe, si vede come la certificazione EN espanda la categoria C oltre i confini di quella che era la classe 2, entrando nella classe 2-3 fino ad un punto in cui vi sono meno limiti al comportamento delle vele e pertanto è possibile ottenere prestazioni realmente molto elevate, ovviamente a scapito della gestibilità della vela e con una maggiore necessità d'allenamento al pilotaggio attivo. Tutta questa ricerca delle prestazioni, guidata dalle richieste di un mercato costituito principalmente da piloti di esperienza molto spesso non adatta a questa categoria, potrebbe portare alla scomparsa di fatto della classe 2, sostituita da vele classe 'C' simili a dei 2-3, e di conseguenza potrebbe anche aumentare il numero di piloti che abbandonano il volo a causa di una vela sbilanciata per loro.

Per questo, è raccomandazione comune che per selezionare la nuova vela il pilota effettui più voli di prova ed esegua la scelta più cautelativa, scegliendo il nuovo giocattolo per 'come vola' e non per 'quanto vola'.

Stubbai

MINIVELE

Nutrita era anche la presenza di minivele. Un po' tutti i costruttori hanno messo in campo sia vele da speedflying sia minivele a superficie ridotta. E' questa una tendenza decisa del mercato, in molti paesi europei ed in particolare in Francia, c'è una sensibile domanda di minivele: veloci, maneggevoli, adrenaliniche e dal prezzo contenuto, con le quali scendere dalle montagne o giocare quando le condizioni del vento non sono idonee per il proprio parapendio.



Independence Draco



U-Turn Speedmaster