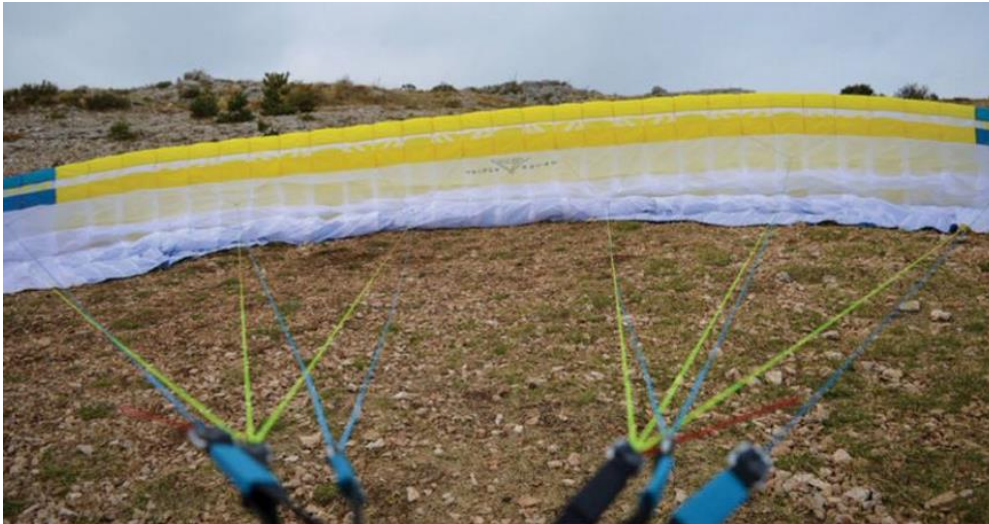




Triple Seven KNIGHT

Brian Steel prova l'ultimo EnB intermedio di Triple Seven e la sua versione leggera, il K-Light.



I fratelli Valic irrupero nel mondo del parapendio con le loro eclatanti vittorie nei primi anni 2000. La loro passione per l'aria però nasceva molto prima. Fin da bambini infatti costruivano alianti ed aeroplani radiocomandati, per poi diventare piloti di parapendio in grado di batter diversi record del mondo.

Con sede in Slovenia, Triple Seven può contare su un team di ricerca e sviluppo molto esperto, su software in continua evoluzione e su un enorme varietà di siti di volo, dalle spettacolari cavalcate da record sui costoni alle termiche invernali di Lijak.

Design

Il Knight è destinato a riempire il vuoto tra l'En-A Pawn e l'En-B Rook. Solitamente il passaggio tra un A ed un B è abbastanza semplice e lineare, ma alla Triple Seven hanno ritenuto che il salto tra la loro vela base e la vela B avanzata destinata all'XC fosse troppo grande.

Il problema in questa categoria è che i piloti vogliono qualcosa di facile per effettuare la transizione dalla loro prima vela, ma non appena progrediscono un po' vogliono più manovrabilità e prestazioni. I costruttori devono anche accontentare i piloti che scendono di categoria e che sono abituati all'agilità delle vele En-C. Questo tipo di progetto è complesso. Non si tratta solo di aggiungere uno scarico sportivo ed un alettone ad una vela basica. Le caratteristiche delle vele avanzate possono essere integrate solo se hanno un senso, e se sicurezza e comfort non vengono compromessi.

I Valic sostengono che vogliono dare alle loro vele una certa personalità, anche se si tratta di una vela B. Solitamente volo su delle En-C come il Gradient Aspen 6. In ogni caso mi piace l'handling diretto ed un buon feedback, a prescindere

dalla classe della vela che sto volando. A questo punto la domanda sorge spontanea: mi piacerà il Knight o mi farà addormentare come mi succede di solito quando gioco a scacchi?

Prime impressioni

I miei primi 20 minuti con questa vela sono stati piuttosto frustranti, ma è stata in parte colpa mia. La vela è arrivata con il fascio raccolto in modo pulito ed ordinato. Non ho passato questo test di intelligenza e mi sono ritrovato con un groviglio di spagheti tra le mani, ed il cielo si è riempito di imprecazioni in scozzese. Una volta sistemato questo casino il fascio mi è sembrato piuttosto buono. Il design è a tre linee, con una bretella dedicata alle orecchie, e non ci sono le maniglie sulle C. L'insieme appare molto efficiente e pulito per essere un B. Le linee A e B sono protette da una guaina in colore sgargiante, mentre le C sono sguainate e di colore marrone scuro. Quest'ultime diventano quasi invisibili quando la vela è stesa sull'erba, ma sono comunque facili da districare effettuando dei piccoli gonfiaggi. Le linee non hanno la tendenza ad aggrovigliarsi di altri fasci stile "filo interdentale". Le bretelle da 13mm sono sottili, senza per questo essere difficili da maneggiare con guanti invernali. I freni sono fissati (per così dire) da dei magneti. Preferisco ancora le borchie a pressione ma può essere che io sia all'antica. Queste clip almeno hanno un sistema ad incastro per limitare gli sganci non voluti. I rinvii dei freni sono dotati di anelli invece che carrucole. Gli anelli hanno il vantaggio di non cigolare come capita con le pulegge. Mi è sembrato che facciano un po' più attrito di altri anelli che ho provato, ma nel complesso funzionano bene.

← FACILE E SICURA

Triple Seven ha voluto creare una vela "di massa" che offra "ampie prestazioni per fare voli di distanza ma con un allungamento da vela più facile". Il Knight è una vela semi-light, grazie all'impiego di un mix di materiali tradizionali e leggeri. Ha 51 cassoni ed un allungamento di 5.4, tipico di questa categoria di vele.

foto: Matjaz Klemencic / 777

↑ PRONTI A PARTIRE

Fascio dal design pulito, bretelle da 13mm e boro d'attacco stile shark-nose

foto: Brian Steele



LA VERSIONE LEGGERA: IL K-LIGHT

Subito dopo aver finito i voli di test del Knight mi hanno affidato un K-Light da provare. Il K-Light è circa 1.5 kg più leggero del Knight, un risparmio in gran parte dovuto all'utilizzo di un mix di tessuti da 38 e 27 gr/m² (quello standard è da 40 gr/m²) ed alle bretelle più esili.

Queste ultimi sono un compromesso perfetto tra leggerezza e comodità di utilizzo. Su molte vele leggere le bretelle sono davvero rognose da maneggiare con guanti pesanti. Sul K-Light invece ci sono alcuni ingegnosi accorgimenti come gli anelli elastici per tenere i freni in posizione quando non in uso.

Triple Seven sostiene che il carattere ed il design sono in linea con quelli del Knight, solo in meno peso. In una giornata molto stabile dalle nostre parti sono salito in decollo a piedi, 90 minuti circa, ed ho apprezzato la sua leggerezza. Chiaramente non è così leggera come una vela specifica da montagna come la mia Ozone Ultralight, ma il volume ridotto del Knight e il mio imbrago Lightness 2 rappresentano una combinazione valida e leggera per fare XC.

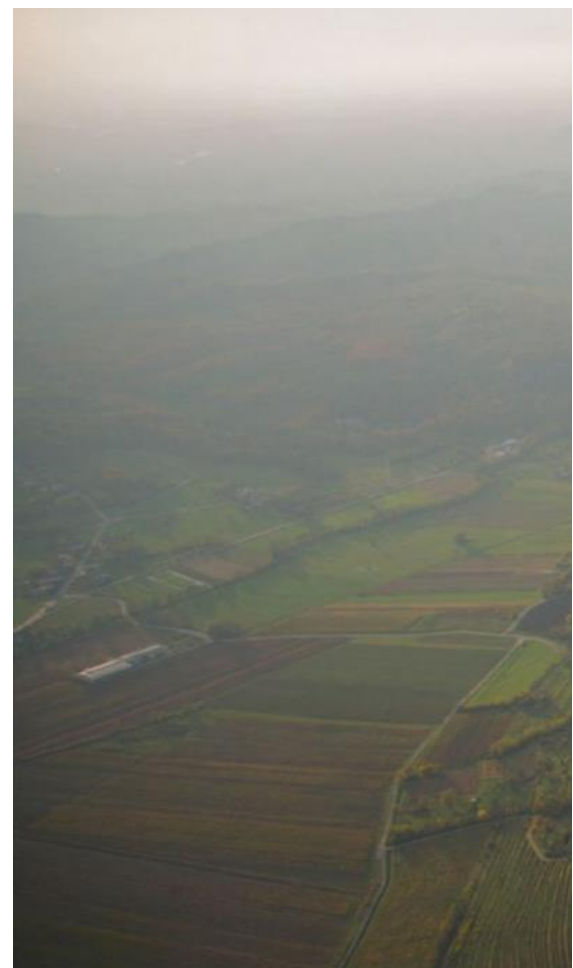
Una volta in decollo è stato semplice prepararla. Il fascio è lo stesso del Knight, i cordini hanno lo stesso codice colore, semplice da controllare, a parte le linee posteriori che tendono a sparire sul terreno o sull'erba.

Gonfiaggio e decollo con il K-Light sono ancora più semplici del Knight, la vela sale con una trazione molto leggera sulle bretelle. Mi è sembrato facile, senza schizzare fuori controllo se senza movimenti eccessivi come può capitare con alcune vele ultraleggere.

Arrivando ai bordi delle termiche si nota qualche rumore in più rispetto alle vele standard, ma nel complesso la vela sembra solida e dinamica, come il Knight. Sia volando a trim che a tutta pedalina la vela sembra molto efficiente e taglia le turbolenze con una tendenza a cabrare molto limitata. Volando assieme ad un amico su una B più tradizionale ho riscontrato la stessa capacità di risalita, e come per il Knight la velocità non è mai un problema.

In conclusione, il K-Light è un gran bel oggettino.

Leggero, veloce e divertente. Ci sono alcune soluzioni più leggere ma il K-Light è un ottima vela per chi vuole fare volo bivacco senza sacrificare le prestazioni XC e la facilità di utilizzo.



Decollo

Formare il muro molto facile: sfruttando le bretelle C e facendo un passo o due verso la vela si può mettere la vela in pressione tenendola ferma a terra. Un po' di gonfiaggi mi hanno fatto apprezzare la facilità con cui la vela sale senza però schizzare in avanti, a meno che non ci sia un controllo molto approssimativo. I freni mi sono sembrati un po' lunghi. Ho volato con un mezzo giro di freni, ma a terra ho fatto un doppio giro, ed un una volta capito questo il controllo è stato facile.

Il mio primo volo è stato a Saint Vincent-les-Forts, in Francia, un decollo ripido e di tanto in tanto con vento di traverso. Non così bello! Ad ogni modo, la vela si è presa cura di me, ed anche sollevandola in modo asimmetrico è stato facile ricentrarla, il controllo è immediato. Volo con un imbrago chiuso, una volta decollato ho messo entrambe i freni in una mano ed iniziato a sgambettare in giro per trovare la leg-cover. In quel momento ho scoperto che la vela è molto agile sul rollio! Alcuni wingover dopo, sono entrato finalmente nell'imbrago ed ho iniziato il mio lavoro.

Volo in termica

Il primo giorno di test c'era termica, ma molto debole e rotta a tratti. Abbiamo raschiato il costone per oltre un ora prima di poter sfruttare la famosa



convergenza che si forma tra Morgon e Montclar. La vela mi ha trasmesso abbastanza informazioni da farmi capire cosa stava succedendo senza essere troppo diretta o farmi scappare dalle ascendenze. La stabilità sul beccheggio è ottima e l'ingresso in termica mi è sembrato efficiente per essere un B basico. Il bordo d'attacco è bello pulito grazie agli inserti in nylon ed al design ottimizzato. Le bocche sono posizionate leggermente indietro, il che aiuta a mantenere la vela in pressione quando varia l'angolo di attacco.

Andando al fascio, mi è sembrato molto efficiente, ma anche abbastanza solido da rassicurare i piloti meno esperti quando danno uno sguardo alla vela. Le linee sono abbastanza robuste da supportare i maltrattamenti a terra tipici dei piloti intermedi. Il bordo d'uscita è molto filante grazie all'uso esteso di mini-ribs. Questo riduce il rigonfiamento dei cassoni ed assicura la tenuta del profilo. Sempre al bordo d'uscita, i tiranti sugli attacchi dei freni ottimizzano la forma della vela in virata. Guardando alle estremità alari, i progettisti hanno creato una forma molto filante e rastremata verso la parte posteriore, per migliorare il comportamento in virata. Triple Seven collabora con un team di sviluppatori software per fare in modo che tutti questi affinamenti siano ottimizzati e che tutti i modelli possano essere controllati dai progettisti.

Evidentemente, la possibilità di creare molti prototipi e di volare in condizioni di termica tutto l'anno permette di trasformare questi dati in una vela con una personalità e caratteristiche ben precisi. L'agilità sul rollio è piuttosto elevata e può servire un po' di tempo per abituarsi. Ho notato che quando stavo viaggiando tra una termica e l'altra e tenevo entrambe i freni in una mano per fare una foto o parlare alla radio, dovevo stare attento a non dondolare nell'imbrago per evitare che la vela virasse anche in modo piuttosto evidente. Questo può sembrare negativo, ma una volta preso la mano con la vela questo problema sparisce. Quando hai il pieno controllo, la vela risponde molto bene sia spostando il peso che lavorando coi freni. Cambiare direzione a metà di una termica per accordarsi ad un gruppo è un gioco da ragazzi.

Maneggevolezza e risalita

Le prime scalate in termica sul Knight non sono state efficienti come sono abituato sul mio En-C. Ad ogni modo, in condizioni deboli ho iniziato a sperimentare, rallentando la vela. Ho scoperto che può anche essere volata in modo efficiente controllandola con il freno esterno. Passando dalla modalità ricerca a quella di centraggio termica ho rilasciato un po' i freni per guadagnare un po' di energia, poi con un colpetto d'anca ed un tocco di freno interno mi sono presto ritrovato a risalire in una stretta virata.

↑ VELOCITA' OTTIMIZZATA

Le mini-stecche sul bordo d'uscita migliorano la precisione del profilo limitando l'effetto balloning, mentre le estremità alari sono state disegnate per ridurre l'attrito e aumentare la maneggevolezza. La velocità di trim è stata ottimizzata in funzione del livello dei piloti a cui è destinata questa vela: "veloce ma non troppo veloce da risultare impegnativa nelle fasi di decollo ed atterraggio"

foto: Matjaz Klemencic / 777

← K-LIGHT

La versione leggera pesa 1.5kg in meno. Le bretelle sono state appositamente progettate e prevedono un soluzione molto semplice e pulita per bloccare i freni quando non in uso: un semplice elastico.

foto: Brian Steele



↑ DETTAGLI

Le bretelle sono semplici e pulite, non ci sono maniglie sulle C o sfere. I freni sono tenuti in posizione da dei magneti

Il bordo d'attacco. Triple Seven chiama questo design Back Position Air Intake, a tutti gli effetti uno shark nose.

Le fettucce che accorciano il bordo d'uscita nei punti di attacco dei freni.

Fai girare questa vela attorno ad una estremità e ti si stamperà un sorriso in faccia da orecchio a orecchio in un millisecondo!

foto: Brian Steele

Comparandola con le altre B intermedie, ritengo che abbia un coordinamento di virata tra i migliori della sua classe. C'è abbastanza energia in beccheggio per rendere la vela agile senza per questo sovraccaricare la testa del pilota con troppi movimenti nel volo normale. Posso dire che sia i piloti che salgono di categoria sia quelli che scendono resteranno sorpresi dall'agilità del Knight, ed i piloti meno esperti dovranno agire con cautela sui comandi all'inizio. La corsa dei freni è abbastanza lunga da avvertire in tempo quando ci si avvicina allo stallo o al negativo, ma l'azione sui freni o sull'imbrago è molto più immediata di quello che ci si potrebbe aspettare. Man mano che progredisci, questa agilità e questo feedback manterranno il sorriso stampato sulla tua faccia per diverse stagioni.

Condizioni forti

Tornato ad uno miei soliti posti, Gourdon, nel sud della Francia, le buone condizioni mi hanno consentito di fare abbastanza quota per provare qualche spirale e chiusura. Come in ogni volo di prova, ho iniziato la spirale con cautela. Ho applicato il solito spostamento di peso che uso sulle En-C, ed iniziato a sorridere quando la vela ha cominciato ad accelerare. Ho ridotto lo spostamento del peso e regolato la spirale con il freno esterno. Ho provato due tipi di uscita, uno senza agire sui freni, ed un secondo dove ho agito sui comandi per uscire dalla rotazione più velocemente. Nel primo caso, semplicemente rilasciando i freni, si è comportato come ci si aspetta da un En-B.

Ha richiesto solo un piccolo smorzamento per evitare che la vela affondi troppo in avanti. L'ingresso ed uscita dinamica hanno creato più energia in uscita dalla manovra, ma anche in questo caso la picchiata è stata limitata. Le chiusure a mezza pedalina sono un non-evento. Mi aspettavo più rollio verso il lato chiuso ma non è stato un problema mantenere la direzione. Ho pompato il freno dal lato stallato più che altro per abitudine, ma se avessi atteso un po' più a lungo la chiusura si sarebbe risolta spontaneamente. Le grandi orecchie sono molto semplici, e come sempre ho accelerato un po' per mantenere una buona velocità di avanzamento.

Volo accelerato

In sei ore di voli alpino ho usato l'acceleratore molte volte. Ho provato a simulare le classiche reazioni di panico dei principianti, ed ho anche provato tecniche più avanzate.

Quando un pilota poco esperto vola accelerato, la prima reazione che ha entrando in termica è di rilasciare immediatamente lo speed.

Questo amplifica il movimento a cabrare della vela, ed invece di migliorare l'ingresso in termica lo peggiora. In questa situazione, con il Knight è decisamente preferibile tenere giù lo speed, per poi rilasciarlo lentamente.

In Slovenia, dove volano i Valic, ci sono molti costoni da macinare a tutta speed. Viaggiando in linea retta delfinando per chilometri perdi molto tempo se non usi l'acceleratore. La pedalina del Knight ha una buona corsa e richiede una pressione medio-leggera, il che semplifica l'uso



attivo dello speed, accessibile anche ai piloti meno esperti.

Ho fatto diversi traversoni controvento in convergenza e in condizioni piuttosto turbolente lungo il costone, la stabilità longitudinale della vela e l'usabilità dello speed sono state tra le qualità più utili.

All'inizio ho pensato che le carrucole Harken fossero di fattura un po' economica, ma lavorano in modo molto morbido e sono robuste. Non ci sono maniglie sulle C, ma non ho quasi mai dovuto toccare le bretelle posteriori per tenere la vela sotto controllo

Carattere rotondo

Le mie prime ore di volo sono state in aria turbolenta. In queste condizioni rotte e sventate la vela si muove più di quanto ci si possa aspettare, ma questo movimento si è rivelato un vantaggio quando ho dovuto sfruttare qualche piccola termica per fare quota.

Con migliori condizioni, termiche deboli e morbide, trovo che la vela possa essere volata con efficienza, con un po' di pratica. E quando non hai bisogno di tanta efficienza puoi divertirti un sacco!

Poter volare a bassa velocità è molto importante, specialmente nei siti di volo dove è necessario effettuare top-landing o atterraggi in quota.

Ho effettuato diversi top con il Knight, e trovo che garantisca un buon margine di sicurezza prima di arrivare allo stallo. Un giorno ho sfruttato questa qualità trovandomi a galleggiare per un paio di minuti a 30 cm da terra sostenuto da una leggera brezza.

E' davvero piacevole poter contare su questo livello di precisione in un En-B.

In conclusione

Il Knight è un En-B intermedio, ben progettato, con un'ottima maneggevolezza, capacità di scalata in termica e ottime prestazioni complessive.

Probabilmente, uno dei migliori nella sua categoria. L'elevata agilità sul rollio può sorprendere un pilota che arriva da una En-A, ma con un approccio cauto questi piloti finiranno per amarlo.

Ho imparato a guidare su una Mini. Una volta che hai capito cosa significhi "buona maneggevolezza" e perché sia utile, non vuoi più rinunciare maneggevole.

La vela ha prestazioni controvento ed a speed più che sufficienti per tenere il passo con gli En-C di pochi anni fa. Poter modulare l'azione sulla pedalina in aria mossa mi ha consentito di seguire facilmente miei compagni di volo su B avanzati o C basilari.

Ci sono B che regalano maggiori sensazioni di comfort, come l'Advance Epsilon 8 ad esempio. Ma il Knight è comunque molto sicuro e prevedibile.

I veri punti di forza sono la sua personalità, l'agilità e le prestazioni controvento.

Una volta compresi i limiti della vela, può essere portata in giro come un go-kart del cielo, e risulta anche efficiente in condizioni di termica stretta e debole.

Decisamente una vela da mettere nella lista dei desideri.

↑ PURO DIVERTIMENTO

I veri punti di forza sono la personalità, l'agilità e le prestazioni controvento. Un go-kart dell'aria!
foto: Matjaz Klemencic / 777

SPECIFICHE DEL COSTRUTTORE

Cosa dice 777: "progettata per entrare nel mondo del volo in termica e dei voli di distanza nel modo più facile, intuitivo e sicuro possibile"

Uso: seconda vela, voli di distanza

Livello Pilota: intermedio

Taglie: S, M, ML, L

Area piatta (m²): 23.7, 26.4, 28.0, 29,8

Peso decollo certificato (kg): 65-80, 75-95, 85-105, 100-120

Peso vela (kg): n/a, 4.9, 5.3, n/a

Cassoni: 51

Allungamento: 5.4

Certificazione: EN/LFT B

777gliders.com