

Colloquio di Capodanno con il presidente FSVL Daniel Riner e il direttore Hanspeter Denzler

EVITARE DI LIMITARE INUTILMENTE LA LIBERTÀ E LO SPAZIO AEREO

Swiss Glider: Quest'anno, la FSVL festeggia il suo 35° di esistenza. Una cosa ovvia? Oppure sorprende che esistiamo già da così lungo tempo?

Daniel Riner: Penso che la FSVL e anche molte altre associazioni nazionali, come la DHV germanica, forniscono un contributo decisivo affinché noi possiamo continuare a volare e a goderci la libertà di volare, nel frattempo pochino più limitata. Queste associazioni o federazioni svolgono un compito importante, che deve assolutamente continuare anche in futuro. La nostra esistenza è quindi del tutto giustificata e di conseguenza non può sorprendere. Sorprende invece il fatto che la FSVL si sia sviluppata in modo così rallegrante, che sia rimasta indipendente e che abbia raggiunto un livello del quale possiamo andare fieri. Ma vi sono sempre cose che possono essere migliorate.

Hanspeter Denzler: La FSVL è anche ben presente in rete e mantiene buoni rapporti con UFAC, Skyguide, Forze aeree, UFAM, per citarne soltanto alcuni.

Daniel: Siamo riconosciuti e rispettati come «keyplayer» (attori chiave) nell'aviazione. Di noi si prende atto e siamo considerati rappresentanti di una disciplina sportiva seria e importante.

Come gruppo di piloti numericamente importanti sì, ma situati piuttosto in basso nella gerarchia, siamo veramente presi sul serio? Le esigenze e i bisogni dei grandi aeroporti o delle Forze aeree contano più delle nostre.

Daniel: È proprio così; in effetti, il pubblico giudica molto più importanti le esigenze dell'aviazione commerciale. La gente desidera ricevere merci estere, vuole poter volare in vacanza in luoghi lontani e per noi 14'000 piloti non rinuncia certo agli acquisti o alle vacanze. Qui dobbiamo naturalmente metterci in fila dietro agli altri. Ciononostante, anche noi riusciamo a soddisfare le nostre esigenze senza disturbare gli altri! In particolare, dobbiamo badare affinché le nostre libertà e il nostro spazio aereo non vengano limitati inutilmente. Non bisogna dire: non è importante, la sicurezza innanzitutto, e poi allargare il cerchio delle limitazioni, invece di disegnarlo con le dimensioni giuste.

Hanspeter: Con l'eccezione di Basilea, dove siamo ancora in trattativa, non ci sono posti ostacoli insormontabili.

L'anno scorso, i tre spazi aerei per i PC-21 avevano un limite inferiore troppo basso, in seguito alzato e portato al flight level 100 (3048 m), che per noi è accettabile.

Nell'attuale numero di Aero Revue, il colonnello Thierry Goetschmann si lamenta del fatto che nelle Forze aeree regni «una grossa delusione», poiché il limite inferiore di questi spazi d'allenamento è ritenuto «troppo alto».

Dobbiamo perciò aspettarci un nuovo abbassamento?

Per il momento non lo credo. Tuttavia, non si può escludere che aumenti il numero dei voli d'allenamento dei PC-21, che conseguente aumento della richiesta di spazio aereo.

Daniel: Sono situazioni che non dobbiamo perdere di vista. Ed è quello che noi – cioè la sede centrale – facciamo! Per noi, questo nostro contributo in difesa delle nostre libertà è della massima importanza.

NON SODDISFA L'ILS-33

Tema principali dei piloti giurassiani è l'insoddisfacente situazione con l'ILS-33 Basilea. Come stanno le cose in merito alla disciplina dei nostri piloti? I parapendisti hanno rispettato le regole durante i periodi d'attivazione dello spazio aereo, anche se non vi sono stati voli d'avvicinamento da sud?

Hanspeter: La nostra disciplina è fuori discussione e lo conferma anche il capo della sicurezza di volo dell'aeroporto Basilea-Mulhouse, Gérard Paturaud. Se non avessimo rispettato rigorosamente la regolamentazione temporanea, vi sarebbe stato il rischio dell'abrogazione di questa regola del tutto unica. La FSVL s'impegnerà con tutti i mezzi affinché questa soluzione rimanga in vigore a Basilea.

Daniel: Quando Hanspeter afferma che la FSVL s'impegnerà, allora vuol dire innanzitutto che sarà lui a impegnarsi personalmente! È lui, infatti, a cui tocca sentirsi dire che la FSVL fa troppo poco in questo senso. E si può affermare tranquillamente che è invece lui, che fa molto e prima dell'inizio della nuova stagione riprenderemo i contatti con Gérard Paturaud. Si può anche ricordare, che è stato di nuovo lui ad aver contribuito in modo preponderante all'introduzione di questa soluzione, veramente unica.

Tuttavia, si può anche rilevare che la situazione come l'abbiamo vissuta, è del tutto insoddisfacente. L'ILS-33 è stata attivata per lunghi periodi, durante i quali non è stata utilizzata per niente. C'è ancora molto da fare in questo senso.

Quante limitazioni devono aspettarsi i piloti giurassiani nella prossima stagione?

Hanspeter: Non lo posso dire ancora. Tuttavia, da parte nostra tenderemo tutto il possibile per migliorare questa insoddisfacente situazione che noi, FSVL, la società dell'aeroporto, la Federazione di volo a vela e l'AeCS abbiamo vissuto l'anno scorso.

Presso la Federazione del volo a motore è stato discusso l'aumento delle violazioni dello spazio aereo. Nel 2007, si sono verificate 198 violazioni denunciate, nei primi nove mesi del 2008 sono state 432. Come stanno le cose da noi?

Non ho ricevuto nessuna comunicazione riguardante nostri piloti.

Per i piloti di competizione e XC, il volo nelle nubi sta diventando un tema di crescente attualità. Che cosa intende fare la FSVL, affinché si voli secondo le regole? Infatti, è ovviamente difficile comprovare un volo nelle nubi.

Volare nelle nubi? In nessun caso si deve fare! Il pilota che lo fa, rappresenta un pericolo pubblico anche per l'aviazione generale e chiaramente viola anche le regole. I piloti di linea e nemmeno quelli della Rega non si aspettano di trovare uno di noi in volo vicino a una nube e tanto meno dentro di essa. Noi siamo coscienti di questo pericolo, ma gli altri no.

Daniel: Volando nella stessa nube, i piloti di competizione si mettono in pericolo reciprocamente.

In che modo interviene la FSVL, dato che il problema non riguarda i piloti inesperti?

In questo caso non c'è niente da fare: tutti sanno esattamente come devono comportarsi. Ma come controllare? Ci vorrebbe un

codice d'onore per i piloti da competizione. Il pilota corretto non vola con mezzi sleali e, in particolare, non vola nelle nubi.

TUNING DI ALIANTI DA PENDIO

All'incidente mortale del pilota da competizione Richi Meier avrebbe contribuito anche il fatto che, per evitare i voli nelle nubi, l'area di decollo sia stata spostata più in basso e che quindi i piloti siano decollati con poca separazione dal pendio. Quando si adottano simili misure, non c'è il rischio che esse possano avere conseguenze impreviste?

Daniel: In gara si vola sempre vicino al terreno. Che questo avvenga già al decollo o in seguito, non fa differenza. Non si può farne colpa agli organizzatori. Tuttavia, è vero che, con l'introduzione di una nuova regola, vi è la possibilità che si crei un nuovo problema. Però questo non può significare che è meglio non fare nulla.

Quali sono le norme valide per i deltaplani da competizione ai campionati svizzeri di quest'anno? Fino a che punto possono essere modificati e con quale pitch è permesso volare?

Hanspeter: La Lega ha acquistato una livella elettronica per controllare lo svergolamento. Durante l'ultima gara della Lega, con questa livella sono stati controllati tutti i deltaplani. In futuro non si potrà più volare con aggiustamenti «spinti». La FSVL s'impegna a livello internazionale (CIVL) affinché le tolleranze siano chiaramente rispettate e, in caso contrario, il concorrente subisca una penalizzazione, che può andare fino alla squalifica.

Daniel: Nel gruppo di lavoro sono anche coinvolti specialisti autorevoli.

Quali sono le scadenze per il gruppo di lavoro che si occupa del tuning degli apparecchi da competizione?

Hanspeter: Come già detto, le prime misure sono già state adottate. La prossima seduta CIVL si svolgerà in febbraio. A essa, per la FSVL nel settore Deltaplani, parteciperà Chrigel Küpfer, che s'impegnerà in favore di direttive concrete e, nel caso di mancato rispetto delle stesse, per l'introduzione di misure disciplinari.

Che cosa succede con i parapendii da competizione?

Qui la situazione è molto complessa. Secondo il nostro capo-Lega Martin Scheel, sembra non aver senso, anzi sarebbe del tutto impossibile, l'ammissione alle gare unicamente degli apparecchi omologati. Tuttavia, alla prossima conferenza CIVL, egli presenterà una richiesta per la regolamentazione dello spessore del protector nella selletta. Inoltre, egli richiederà ancora una volta l'attenzione sul problema della «zavorra».

SPECIALITÀ VALLESANE

Insoddisfacente era ed è tuttora la situazione della zona d'atterraggio di Fiesch. Alti e bassi dello scorso anno sono stati le udienze in tribunale, i petardi lanciati contro i piloti in fase d'atterraggio e i volantini, che ci hanno tarpato le ali. È proprio così difficile raggiungere un'intesa, per noi accettabile, con il proprietario del terreno e del campeggio, Josef Volken?

Daniel: A un certo momento si era quasi giunti a una soluzione. I contratti in questione erano firmati, ma poi l'assemblea generale di Fiesch ha respinto la modifica del piano regolatore. Risultato: la situazione è nuovamente del tutto aperta.

Alla Festa dello sport, Richard Imstepf, presidente della Fluggruppe Aletsch, ha consegnato alla FSVL un'enorme bottiglia di vino per ringraziarla dei servizi resi. Quanto grande è l'impegno profuso dalla FSVL per il mantenimento dell'area d'atterraggio di Fiesch?

Hanspeter: Questo tema accompagna la FSVL per quasi tutto l'anno. Soltanto, le cose non progrediscono alla velocità che noi vorremmo. In ogni caso, il Comune continua a essere positivo nei

confronti dell'area d'atterraggio. Purtroppo, Volken ha scelto la via legale e noi abbiamo presentato ricorso al tribunale cantonale vallesano. L'udienza in tribunale si svolgerà nell'aprile 2008.

Daniel: Grazie a quest'esempio, un club può vedere con i propri occhi quanto concreto è l'impegno della Federazione e del suo ufficio centrale per fare rispettare i suoi diritti. In numerosi altri casi, purtroppo, il nostro impegno non è così chiaramente percepibile. In questi casi, invece della bottiglia di vino viene posta addirittura la domanda: che cosa fa veramente la FSVL e, se veramente fa qualcosa, il suo impegno non è troppo poco? L'area d'atterraggio e la regione di volo di Fiesch sono molto importanti per noi.

Siamo d'accordo sul fatto che abbiamo perso l'occasione di assicurarci per tempo l'area d'atterraggio. Questo sarebbe appunto l'insegnamento che non solamente noi, ma anche gli altri dovrebbero trarre da questa incresciosa storia. Se vi occorre una vostra area d'atterraggio, andate e acquistate almeno un paio di lotti di terreno. Oppure assicuratevela contrattualmente e non aspettate invece finché, a ciel sereno, vi si dice che essa appartiene a qualcuno che non intende più autorizzare gli atterraggi.

Un'altra specialità vallesana è la nuova legge cantonale sugli sport estremi, che fra l'altro richiede un'autorizzazione cantonale supplementare dagli istruttori di volo e dai piloti di biposto. Questo in contraddizione con il diritto aereo regolamentato dalla legislazione federale. L'entrata in vigore è avvenuta troppo in fretta?

Hanspeter: A quanto pare i Vallesani sono molto preoccupati e hanno l'impressione che la protezione degli allievi di volo e dei passeggeri sia insufficiente, il che naturalmente è errato. Da parte mia, ho fatto tempestivamente loro presente che qui si tratta di diritto federale e che il Cantone non ha nessuna competenza di regolamentazione. Tuttavia, loro hanno ugualmente promulgato la legge. Durante una riunione, a cui oltre alla FSVL era rappresentato anche l'UFAC, la situazione giuridica è stata spiegata ai rappresentanti del Cantone. In seguito, con una sua lettera, l'UFAC ha fatto presente tutto questo al Governo cantonale. Da parte sua, il canton Vallese difficilmente modificherà la legge, che però non trova applicazione per ciò che riguarda gli alianti da pendio.

Quindi, se qualcuno vuole compiere un volo di biposto in Vallese, lo può fare come finora?

Sicuro.

Si può affermare in generale che autorità cantonali e locali sentono sempre più il bisogno di regolamentarci o addirittura di tarparci le ali?

Possono regolamentarci finché restiamo a terra, ma non quando ci troviamo nello spazio aereo.

Daniel: In effetti, questa tendenza c'è e lo constatiamo già da tempo. Gran parte del lavoro svolto dall'ufficio centrale consiste appunto nel frenare e a evitare queste tendenze alle regolamentazioni supplementari.

In novembre, l'UFAC ha informato in merito a un progetto d'ordinanza su «Atterraggi e decolli di aeromobili fuori dagli aeroporti». Si direbbe che l'ordinanza sia stata fatta su misura per noi.

Hanspeter: No, essa riguarda innanzitutto gli atterraggi esterni di elicotteri. Tuttavia, non si possono escludere anche limitazioni supplementari per gli alianti da pendio. La FSVL avrà però la possibilità di prendere posizione ufficialmente nell'ambito della procedura di consultazione. A parte questo, cercherò di parlare personalmente su questo tema anche con rappresentanti dell'UFAC.

Daniel: La questione ha un calibro del tutto diverso da quella di cui sopra, poiché qui si è a livello federale ed essa è trattata dall'istanza competente.

MIGLIORE ANNATA DAL 2003 A QUESTA PARTE

Penso che l'anno scorso il tempo sia stato molto variato. Ha influsso sul numero dei nostri nuovi membri?

Hanspeter: Dal punto di vista meteorologico, il 2003 è stato per noi uno degli anni migliori, che in effetti ci ha portato un numero record di nuovi membri. Quest'anno, il tempo non è stato così buono, ma ciononostante abbiamo superato il record. Il 2008 è stato il migliore anno dopo il 2003, ciò significa che i nuovi iscritti non dipendono direttamente dal tempo che fa. Nel 2008 registreremo più di 970 nuovi membri. Questo successo non è per niente ovvio. Penso tuttavia che a esso abbia contribuito anche il marketing attivo.

È quindi rallegrante.

Ci manteniamo attorno ai 14'000 membri. Una bella cifra, con la quale possiamo senz'altro vivere bene.

Alla fine dell'anno passato, la crisi finanziaria ha investito l'economia reale. Questo fatto ha influito sui nuovi iscritti?

Il mondo intero sta scivolando con noi in una crisi; non mi meraviglierei, quindi, se tutto questo non avesse influssi anche per noi. Un forte aumento del numero di disoccupati potrebbe lasciare tracce anche da noi. Però non sono pessimista fino a questo punto.

Daniel: L'unica cosa certa, è che le previsioni non sono sempre giuste.

La FSVL ha investito anche in azioni.

Hanspeter: Ciononostante la nostra situazione finanziaria è ancora buona.

Daniel: Naturalmente, la FSVL persegue una strategia d'investimenti conservativa e ha investito soltanto il quattro per cento in azioni. Ovviamente, qui è abbiamo subito una perdita.

Hanspeter: Si tratta tuttavia di una pura perdita contabile. In questo periodo non abbiamo venduto nessuna azione.

Sempre nuovi compiti attendono la FSVL, come per es. la Akroliga. Invece, sono rari i compiti che si possono veramente mettere agli atti. Uscite ed entrate si bilanciano?

In effetti, la FSVL conosce un incremento dei costi nel campo dello sport di alto livello. In esso è stato investito e s'investe molto.

Daniel: Come sempre, la FSVL si dichiara chiaramente a favore dello sport d'alto livello. Tuttavia, quando si tratta di stringere la cinghia, anche lo sport d'alto livello deve certamente contribuire la sua parte.

Intervista: Thomas Oetiker

Quello che conta è lo spirito di squadra

SIMONNE MULLER VA IN PENSIONE

A dire il vero, si tratta di un avvenimento piuttosto sorprendente per la nostra pur giovane disciplina sportiva: per la prima collaboratrice del nostro ufficio centrale è giunta l'ora di ritirarsi a meritata quiescenza! Questo pensionamento parla da un lato in favore della nostra Federazione e dall'altro per la giovanile Simonne Müller. Simonne era con noi già a Wetzikon, dove lavorava per la gestione dei membri, partecipando in seguito al trasloco nel Seefeld zurighese, dove in dicembre ha festeggiato la sua ultima giornata lavorativa. Ecco come Simonne espone la sua retrospettiva: «Negli undici anni, durante cui ho lavorato per la FSVL, per me è sempre stato molto importante il contatto con i nostri membri, quasi sempre molto simpatici, in qualsiasi lingua parlassero. Come dappertutto vi sono stati alti e bassi, ma alla fin dei conti quello che conta è lo spirito di squadra, che del resto è sempre uscito vincitore. Ora vado in pensione, auguro a colleghe e colleghi tutto il meglio per il futuro e mi rallegro al pensie-

ro di poter disporre di più tempo per i miei hobby.» Anche Fred Lovis, rappresentante romando nel comitato direttivo FSVL, rammenta volentieri Simonne: «Certamente, i Romands sentiranno la mancanza della sua simpatica voce al telefono: il *Bonjour*, seguito dal nome e dalla frase di rito *Che cosa posso fare per te?*» Simonne, ti sei meritata la pensione e noi ti auguriamo di poterne approfittare al massimo. Ti ringraziamo per la tua disponibilità e la grande cordialità.» A questi auguri si unisce anche il direttore FSVL, Hanspeter Denzler: «Simonne era l'anima della nostra squadra, una perfezionista nel lavoro, cosciente della sua responsabilità e veramente orientata verso i clienti. Ci mancherà proprio! Le auguriamo tutto il meglio per la nuova fase della sua vita, innanzitutto ottima salute e piena soddisfazione nella libertà nuovamente acquisita.»

DVD OMOLOGAZIONE EN

Il comitato direttivo FSVL ha deciso di allegare al presente numero di «Swiss Glider» un DVD contenente informazioni sull'omologazione europea dei parapendii. La maggior parte dei piloti, infatti, non ha idea su quanto devono sopportare le nostre vele durante queste prove, necessarie per ottenere l'omologazione. Air Turquoise (Alain Zoller) ha lavorato a questo DVD fin dal 2006, mettendo insieme una documentazione completa e precisa. La prima parte comprende le fotografie di tutte le figure di volo necessarie per l'omologazione EN. A esse, si aggiungono i test di carico, la prova di omologazione dei paracadute di emergenza e una spiegazione sulle omologazioni EN (A, B, C und D). Una chicca è costituita da un bonus sotto forma di track, che mostra le strane figure di volo a cui si espongono i piloti collaudatori.

Il comitato direttivo FSVL e il team di Alain Zoller sperano di fornire in questo modo un contributo all'informazione dei singoli piloti. Che cosa comprende l'omologazione EN? Quali differenze esistono fra i vari tipi di vela? Inoltre, il DVD fornisce anche un ottimo intrattenimento per le lunghe serate invernali. I vostri feedback sono benvenuti: info@airturquoise.ch, www.para-test.com.

Fred Lovis

CONFERENZA DEI PRESIDENTI

Il 22 novembre scorso, una cinquantina di presidenti di club si sono riuniti a Lucerna per avere informazioni di prima mano dal comitato direttivo FSVL, in speciale modo dal presidente FSVL Daniel Riner, e dal direttore FSVL Hanspeter Denzler. Altro aspetto importante: il contatto reciproco e la discussione fra i presidenti di club. Questione urgente era l'ILS 33 Basilea. Daniel Hügli, vicedirettore dell'UFAC ha spiegato lo stato delle cose. Ha definito i limiti del suo ufficio federale, «l'UFAC non può emanare ordini diretti al controllo del traffico aereo francese» e ha sottolineato l'impegno della FSVL: «Penso che la vostra federazione s'impegni molto bene.» L'elemento critico di tutto il sistema è costituito dalla meteo, cioè dalle previsioni meteorologiche. Infine è arrivato al punto: «In parte vi sono lunghe attivazioni dello spazio aereo, però senza utilizzo effettivo» (da marzo a luglio lo spazio aereo è stato attivato in media da 11 a 17 volte il mese). Nonostante il percettibile malumore dei piloti giurassiani, la discussione sull'ILS 33 si è svolta in modo sorprendentemente obiettivo.

Il tema successivo dell'agenda era la presentazione di un progettato sistema di stazioni meteorologiche con moduli GPRS e trasmissione tramite rete dati GSM. Diane Cornaz, di JDC In-

struments, ne ha spiegato i punti principali: i rilevamenti meteo sono trasmessi ogni dieci minuti a un server; accesso pubblico a informazioni e grafici su portale web, versione semplificata per cellulari. Nessuna opposizione fondamentale al sistema, mentre i costi di sviluppo di circa CHF 30'000.- e quelli di ogni stazione meteo di CHF 3800.- (per 20 stazioni) sono stati accolti con uno scetticismo leggermente maggiore. Termine della prossima conferenza dei presidenti: 21 febbraio, sempre a Lucerna.

Meiringen-Hasliberg

PRIMO CS DI SPEEDFLYING

Dal 27 febbraio al 1° marzo (data alternativa: 6 - 8 marzo), per la prima volta si svolgerà un campionato svizzero di speedflying. Club organizzatore è lo Speedflying-Interlaken, e la competizione si svolgerà sotto l'egida della FSVL. Il CS avrà luogo nella zona di free ride a est dello scilift Glogghüs di Meiringen-Hasliberg. Possono partecipare tutti i piloti d'ambito i sessi svizzeri in possesso della licenza accessoria di speedflying e che soddisfano le condizioni generali di partecipazione e d'iscrizione. Termine ultimo per le iscrizioni: 11 febbraio. Per la classifica Open, il comitato d'organizzazione invita alcuni piloti stranieri detentori di una licenza sport FAI. Sono previste più manche (da tre a cinque secondo il numero di partecipanti), nelle quali il concorrente dovrà superare varie air e ground gates, nonché touch field. Gli ostacoli non superati correttamente sono penalizzati e le penalità sommate al tempo stabilito. Il CS si svolgerà conformemente al regolamento sportivo FSVL (nuovi adattamenti per speedflying!) e al regolamento di gara dello Speedflying-Interlaken. Oltre alle gare stesse, il comitato di organizzazione elabora un attrattivo programma di contorno (anche per gli spettatori). www.shv-fsvl.ch, www.speedflying-sm09.ch, www.speedflying-interlaken.ch

INCIDENTE MORTALE DI SPEEDFLYING

Nel tardi pomeriggio del 11 novembre, a Mürren BE il pilota speedflyer Patrick Noti è rimasto vittima di un incidente mortale. Poco dopo il decollo (a piedi), Patrick ha toccato di nuovo terra, precipitando poi nella Mürrenfluh e ferendosi mortalmente.

L'area di decollo di Mürren non è un pendio continuo, ma diventa nuovamente pianeggiante prima della parete rocciosa. Patrick conosceva il luogo e la regione, poiché lo stesso giorno vi aveva già compiuto sette voli. Utilizzava un velivolo di serie da 10 m², che secondo gli esperti è ritenuto di valore marginale per un peso di 95 kg con decollo a piedi. Patrick (26) abitava a Susten VS, volava con parapendio dal 2006 ed era detentore della licenza per biposto.

BEACHFLAG PER SCUOLE DI VOLO FSVL

Le scuole di volo FSVL, oltre alla manica a vento sull'area di decollo, sono ora identificabili come tali alla prima occhiata anche sull'area d'atterraggio! Questo grazie alle nuove beachflag, distribuite gratuitamente a queste scuole. Le scuole di volo autorizzate FSVL approfittano di vari servizi offerti dalla nostra Federazione; da parte loro, esse garantiscono il rispetto di determinati standard d'istruzione.

DA TRE SE NE FA UNA

Fusione della stampa germanica specializzata su alianti da pendio! A fine 2008 esistevano ancora tre riviste, disponibili in edicola e in abbonamento: «Fly and Glide», «Schlechtflieger Magazin» e «Gleitschirm», che ora si sono fuse, cosicché ne rimane ancora una sola, «Gleitschirm». Di conseguenza, Norbert Aprissnig, redattore capo ed editore della nuova rivista, intitola il suo editoriale del primo numero «Molti temi, un cielo, una rivista». A dire il vero, la nuova rivista non è l'unica in Germania, dove esce anche «DHV-info», l'organo ufficiale del Deutscher Hängegleitverband (Federazione germanica degli alianti da pendio). Tuttavia, come scrive Norbert Aprissnig: «Dietro le scene, per tutti i partecipanti e anche per i fabbricanti di apparecchi era da sempre chiaro che, su questo mercato ristretto e sicuramente non tendente a semplificarsi, tre riviste sono troppe.» Subito dopo l'editoriale, ecco prendere la parola su due intere pagine Any Kohn, ex-redattore capo di «Schlechtflieger Magazin». Invece, di Gerrit Reichel, ex-redattore capo di «Fly and Glide», non si legge nulla. Con l'ultimo numero di «Fly and Glide» (una volta si chiamava «Drachenflieger Magazin», nell'ambiente abbreviato in «Drama»), dietro cui stava una grossa Casa editoriale tedesca, è stata sepolta una rivista dalla tradizione decennale. Invece, «Schlechtflieger Magazin» è relativamente giovane, poiché è apparsa soltanto cinque anni fa.

Norbert sembra essere stato preso di sorpresa dall'opportunità di rilevare la concorrente: fine settembre, viaggiando verso St. Hilaire, quando venne interpellato dalla casa editrice di «Fly and Glide». D'altra parte, con i «Schlechtflieger» (letteralmente: i cattivi piloti), vi sono stati vari colloqui. Sfruttare il meglio delle tre riviste: ecco l'obiettivo dichiarato della nuova «Gleitschirm». In futuro, potranno prendere la parola anche i deltaplanisti, ma prima, spiega Norbert, occorrerà «affilare» ulteriormente il profilo della nuova rivista.

INVITO ALL'ASSEMBLEA GENERALE 2009

Data

Sabato, 28 marzo

Luogo

Skyguide, route de Pré-Bois 15-17, 1215 Ginevra

Programma

14.00 h Inizio dell'AG

Dettagli e programma generale nel prossimo numero di «Swiss Glider» e sulla homepage FSVL www.shv-fsvl.ch

Accesso con mezzi da trasporto pubblici

Stazione FFS Ginevra-Aeroporto nel centro aeroportuale
 Dall'aeroporto: linea bus N° 23 direzione «Voirets/ZIPL0» oppure N° 28 direzione «Hôpital - La Tour», fermata «ICC»
 Dal centro città: linea bus N° 29 direzione «Gare ZIMEYSA», fermata «Blandonnet», oppure linea bus N° 10 direzione «Aéroport», fermata «Tour-de-Contrôle»

A piedi

circa 15 min dall'aeroporto

Accesso con auto

Uscita autostrada «Aéroport» oppure «Genève-Meyrin». Parking «Aérogare Charters» oppure Parking P51