



**Thomas Oetiker** Redaktor «Swiss Glider»  
**Thomas Oetiker** rédacteur du «Swiss Glider»

## ALL YOU NEED IS... SPEED?

**42 Speedflying-Instruktoren** gibt es. Und 264 Brevet-Erweiterungen zur Speedflying-Lizenz. Dies der Stand am 6. Januar. Setzt man diese Zahl in Relation zur Menge an Berichten und Bildern darüber im Netz und in den Magazinen – bescheiden. Wir machen keine Ausnahme; auf Seite 26 zeigt eine Gruppe Genfer Piloten am Beispiel Zermatt, wie vergnüglich ein Speedflying-Wochenende sein kann. Auf Seite 29 erzählt Altmeister Hans Nägeli aus Meiringen, warum auch er auf diese Sportart setzt. Kurzformel: All you need is speed. Ebenfalls in Meiringen soll Ende Februar/Anfang März die erste Speedflying-SM durchgeführt werden. Das Thema Speedflying wird uns also auch in den Frühling begleiten. Hört man sich allerdings an Pilotenstammtischen um, gehen die Meinungen auseinander. An meinem begeistern sich nur wenige dafür; die meisten finden es zu gefährlich. Vernünftig durchgeführt, ist dagegen sicher nichts einzuwenden. Dass mit diesen Schirmen aber wirklich nicht nur zu spassen ist, zeigt die Meldung auf Seite 9.

**Man kann auch mit «ganz normalen»** Gleitschirmen seinen Winterspass genießen! Das vermittelt bereits das Titelbild dieser Ausgabe. Oder das Poster. Die Möglichkeiten sind vielfältig: Das Winterfluggebiet Savognin wird auf Seite 10 vorgestellt, das Schilthorn auf Seite 40.

**Beim Bericht auf Seite 44** kam ich nicht umhin, ständig Vergleiche mit meinen eigenen Streckenflugfähigkeiten und Ambitionen anzustellen. Okay, das Wort «Streckenflug» ist bei mir fehl am Platz. Dem Südafrikaner Nevil Hulett hingegen ist es tatsächlich gelungen, mit seinem Schirm mehr als 500 km hinzulegen. Ob ich mich auf 5689 m mitten im Niemandsland wirklich wohl fühlen würde... Definitiv nicht wohl fühlen würde ich mich bei einem Groundspeed von 126 km/h – nicht mehr so hoch oben.

**Grenzen ausloten**, das ist in unserem Sport ein Dauerthema. Und: Einen Kontrapunkt zum Alltag setzen. Durchatmen, Energie tanken! Damit uns all dies auch in Zukunft erhalten bleibt, braucht es – Knochenarbeit. Von denjenigen, die sich jahrein, jahraus für den Erhalt unserer Freiheiten einsetzen. In den Klubs, im Verband. Einen Einblick bietet das Neujahrsgespräch mit der SHV-Verbandsleitung auf Seite 16. Viel Spass bei der Lektüre!

**42, c'est le nombre d'instructeurs** de speedflying. 264, le nombre d'extensions de la licence de parapente au speedflying. Ce sont les chiffres du 6 janvier. Comparé au nombre de récits et d'images de ce sport publiés sur Internet et dans les magazines, c'est peu. Nous ne faisons pas exception: page 26, des pilotes genevois montrent qu'un week-end de speedflying à Zermatt peut être divertissant. Page 29, l'ancien champion Hans Nägeli, de Meiringen, explique pourquoi il mise sur cette discipline. En résumé: All you need is speed. C'est aussi à Meiringen que doit se tenir le premier CS de speedflying fin février/début mars – c'est donc un sujet qui va nous occuper jusqu'au printemps. Mais si on tend l'oreille aux tables où se retrouvent les pilotes, les avis sont partagés. A ma table d'habités, très peu sont enthousiastes, la plupart trouvent cela dangereux. Pratiqué raisonnablement, il n'y a certainement rien à redire. Mais l'encart page 9 montre que ces ailes ne doivent vraiment pas être prises à la légère.

**On peut aussi prendre un plaisir hivernal** avec des ailes «tout à fait normales», comme le montrent notre photo de couverture et le poster central. Les possibilités sont multiples: le site de vol de Savognin présenté page 10, celui du Schilthorn page 40.

**En relisant l'article page 44**, je n'ai pu m'empêcher de comparer le récit à mes propres capacités et ambitions en vol de distance. D'accord, le terme «vol de distance» n'est pas adapté dans mon cas. Mais le Sud-africain Nevil Hulett est bel et bien parvenu à parcourir plus de 500 km sous son aile. Je ne sais si je me sentirais à mon aise à 5689 m d'altitude au milieu de nulle part... Je sais en revanche que je ne me sentirais pas dans mon assiette à une vitesse/sol de 126 km/h!

**Sonder ses limites**, un sujet permanent dans notre sport. Et trouver le contrepoint au quotidien, respirer à fond, refaire le plein d'énergie! Pour que nous puissions profiter de tout cela à l'avenir, il faut aussi un travail d'une grande intensité de la part de ceux qui s'engagent année après année pour le maintien de nos libertés. Dans les clubs, au sein de la fédé. C'est ce que dévoile l'entretien annuel avec les dirigeants de la FSVL page 16. Bien du plaisir à la lecture!

**Swiss Glider** ist das Magazin des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes SHV. «Swiss Glider» erscheint achtmal jährlich in den Monaten Januar, März, April, Mai, Juni, Juli, August und Oktober.

**Swiss Glider** est le journal de la Fédération Suisse de Vol Libre FSVL.

«Swiss Glider» paraît huit fois par année aux mois de janvier, mars, avril, mai, juin, juillet, août et octobre.

**Herausgeber/Editeur**

Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV/Fédération Suisse de Vol Libre FSVL, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich, Telefon 044 387 46 80, Fax 044 387 46 89, Internet: <http://www.shv-fsvl.ch>, E-Mail: [info@shv-fsvl.ch](mailto:info@shv-fsvl.ch)

**Redaktion/Rédaction**

Swiss Glider, SHV, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich. Thomas Oetiker, Tel. 071 222 40 68 (Skype: thomasoetiker), E-Mail: [swissglider@shv-fsvl.ch](mailto:swissglider@shv-fsvl.ch)  
Rédaction romande Frédéric Lovis, téléphone: 078 629 64 00  
E-Mail: [fred.lovis@juraevasion.ch](mailto:fred.lovis@juraevasion.ch), Traduction: Pierre-Philippe Oriet

**Inserate/Annonces**

Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV, Susanne Spieler, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich, Telefon 044 387 46 80, Fax 044 387 46 89, E-Mail: [susanne.spieler@shv-fsvl.ch](mailto:susanne.spieler@shv-fsvl.ch)

**Druck/Impression**

Zürichsee Druckereien AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, Telefon 044 928 53 03, Fax 044 928 53 10, [www.zsd.ch](http://www.zsd.ch)

**Layout** azoom.ch, Chur, [info@azoom.ch](mailto:info@azoom.ch)

**Swiss Glider** wird jedem SHV-Mitglied gratis zugestellt.

Abonnemente zum Preis von CHF 72.- pro Jahr können beim Verband bestellt werden. Preis der Einzelnummer: CHF 10.-.

**Swiss Glider** sera envoyé gratuitement à tous les membres FSVL.

Les abonnements, au prix de CHF 72.-/an, peuvent être commandés auprès du secrétariat FSVL. Prix du numéro: CHF 10.-.

**Jedermann ist eingeladen**, Artikel, Beiträge, Fotos und Leserbriefe zur Veröffentlichung an die Redaktion zu senden oder Ideen für Artikel der Redaktion vorzuschlagen. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial kann die Redaktion keine Verantwortung übernehmen.

**Chacun est invité** à envoyer à la rédaction ses articles, comptes rendus, photos et lettres de lecteur pour la publication ou à proposer à la rédaction ses idées pour un article. La rédaction décline toute responsabilité pour des textes ou du matériel photographique reçus sans demande expresse.

**An dieser Nummer haben mitgearbeitet:**

**Ont participé à ce numéro:**

Henry Baumann, René Berger, Walo Besch, Ueli Bohren, Andy Busslinger, André Bussmann, Hanspeter Denzler, Kari Eisenhut, David Fouillé, Dominik Frei, Marius Furrer, Patrick Guggenbühl, Tristan Hauser, Jorge Herrmann, Matthias Hunziker, Richard Imstepf, Dani Kalberer, Josef Kopp, Anja Kroll, Ben Leidemann, Roland Mäder, Christian Markoff, Beat Millius, Simonne Müller, Martin Muller, Hans Nägeli, Daniel Riner, Sandra Rothermann, Daniel Ruf, Bruno Rupp, Peter Schläpfer, Gaynor «flygirl» Schoeman, Leonardo Silveira, Susanne Spieler, Paul Starkl, Aljaz Valic, Franco Veglio, Elizabeth Vögtli, Alain Zenger, Markus Zimmermann.



Der Sommer kommt bestimmt.

Bei uns gibts Ferien & Flügel!



**Flugschule Swissraft**  
Walo Besch, Flims  
[www.fs-swissraft.ch](http://www.fs-swissraft.ch)



**Flugschule Balsthal**  
Markus Suremann, Balsthal  
[www.flugschule-balsthal.ch](http://www.flugschule-balsthal.ch)



**Flugschule Zimmermann Züri**  
Georg Zimmermann, Feldmeien  
[www.flugschule-zueri.ch](http://www.flugschule-zueri.ch)



**Flugschule Appenzell**  
Brigitte Alper, Weissbad  
[www.gleitschirm.ch](http://www.gleitschirm.ch)



**Flugschule Robair**  
R.Muggli, T.Kühne, Uster  
[www.robair.ch](http://www.robair.ch)



**Flugschule AeroCenter**  
Michael Kobler, Kronbühl  
[www.aerocenter.ch](http://www.aerocenter.ch)



**Flugschule Pizol**  
Markus Kalberer, Wangs  
[www.saar.ch/fsp](http://www.saar.ch/fsp)



**Fly Center**  
Thomas Kindlimann, Gibswil  
[www.flycenter.ch](http://www.flycenter.ch)



**Flugschule Zorro**  
Housi Bollinger, Nods  
[www.zorro.ch](http://www.zorro.ch)



**Euroflugschule Engelberg**  
Hansruedi König, Engelberg  
[www.euroflugschule.ch](http://www.euroflugschule.ch)



**Flugschule touch and go...**  
Peter Enz, Brunnen  
[www.paraglidng.ch](http://www.paraglidng.ch)

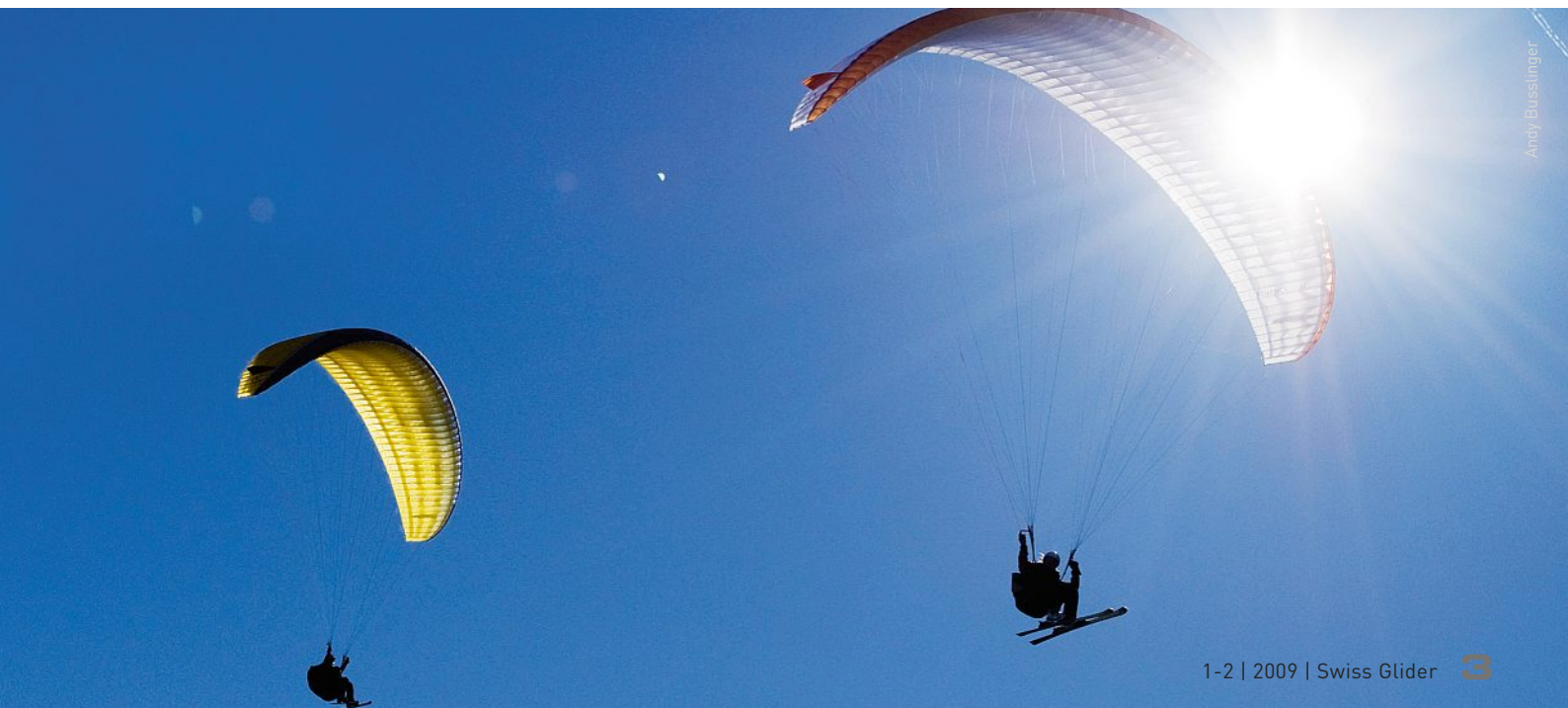


**Flugschule Luftchraft**  
Muck Letsch, Davos  
[www.luftchraft.ch](http://www.luftchraft.ch)



<b>Aktuell</b>	<b>4</b>	<b>Actualités</b>	<b>4</b>
<b>Mein Ziel: Savognin</b> Fluggebiet mit Alpensüdseitencharakter	<b>10</b>	<b>Mon but: Savognin</b> Des conditions propres au sud des Alpes	<b>10</b>
<b>Das Neujahrsgespräch</b> Mit Daniel Riner und Hanspeter Denzler	<b>16</b>	<b>Entretien du nouvel an</b> avec Daniel Riner et Hanspeter Denzler	<b>16</b>
<b>PWC-Finale in Brasilien</b> Spannend wie ein guter Krimi	<b>22</b>	<b>Finale de la PWC au Brésil</b> Passionnante comme un bon policier	<b>22</b>
<b>Speedflying in Zermatt</b> Gleiten auf dem Schnee und unter die Bar	<b>26</b>	<b>Speedflying à Zermatt</b> Glisse sur neige... et sous le bar	<b>26</b>
<b>All you need is speed</b> Von der Planplatten nach Meiringen	<b>29</b>	<b>All you need is speed</b> Des Planplatten à Meiringen	<b>29</b>
<b>Einen Tag lang Sternchen sein</b> Vom Gleitschirm zum Delta	<b>34</b>	<b>La star, l'espace d'une journée</b> Du parapente au delta	<b>34</b>
<b>Flugschüler am Coupe Icare</b> Fliegende Kunststücke, staunende Besucher	<b>38</b>	<b>Trois élèves à la Coupe Icare</b> De drôles d'engins volants, des visiteurs ébahis	<b>38</b>
<b>Flug vom Schilthorn</b> Warum das Morgenberghorn wie der Niesen aussieht	<b>40</b>	<b>Vol depuis le Schilthorn</b> Pourquoi le Morgenberghorn ressemblait au Niesen	<b>40</b>
<b>Rekordflug in Südafrika</b> 502 km mit dem Gleitschirm	<b>44</b>	<b>Vol record en Afrique du Sud</b> 502 km en parapente	<b>44</b>
<b>SHV-Sportfeier 2008</b> Mit Tipps vom Wetterschmöcker	<b>50</b>	<b>Fête sportive FSVL 2008</b> Avec les bons conseils d'une grenouille météo	<b>50</b>
<b>Meteo</b> Warmer Mai, heisses Finale	<b>53</b>	<b>Météo</b> Mai chaud, finale torride	<b>53</b>
<b>Produkte</b>	<b>57</b>	<b>Produits</b>	<b>57</b>
<b>Szene</b>	<b>60</b>	<b>Scène</b>	<b>60</b>
<b>Kalender</b>	<b>64</b>	<b>Calendrier</b>	<b>64</b>
<b>Titelbild</b> Wenn schon Winter – dann die Freuden auch geniessen! Sellapass (I) mit Lankofel. Foto: Martin Scheel		<b>Photo de couverture</b> L'hiver offre aussi de grandes joies libéristes! Le col de la Sella (I) et le Lankofel. Photo: Martin Scheel	
<b>Poster</b> Beatenberg – frostig verzaubert. Pilot: Häppy Michel. Foto: Markus Zimmermann		<b>Poster</b> Enchantement du givre à Beatenberg. Pilote: Häppy Michel. Photo: Markus Zimmermann	

Winterflug vom Lauberhorn  
(Bernser Oberland). Piloten:  
Jean-Pierre Praz, Christian Vonow.  
Vol hivernal du haut du Lauberhorn  
(Oberland bernois). Pilotes:  
Jean-Pierre Praz, Christian Vonow.



## Was zählt, ist der Esprit der Equipe Simonne Müller pensioniert

Für eine junge Sportart wie die unsere eigentlich erstaunlich: die erste Mitarbeiterin der Geschäftsstelle ist ins Pensionsalter gekommen! Diese Pensionierung spricht einerseits für unseren Verband, andererseits für die jugendliche Simonne. Bereits in Wetzikon war Simonne dabei – sie arbeitete für die Mitgliederadministration –, machte dann den Umzug ins Zürcher Seefeld mit und feierte nun im Dezember ihren letzten Arbeitstag. Der Rückblick von Simonne: «In den elf Jahren, während denen ich für den SHV gearbeitet habe, war für mich der Kontakt zu unseren Mitgliedern sehr wichtig und fast immer auch angenehm; in welcher Sprache er auch geführt wurde. Wie überall gab es Hochs und Tiefs, aber am Schluss zählte der Esprit der Equipe, und der gewann immer. Nun gehe ich in Pension, wünsche all meinen Kollegen das Beste für die Zukunft, und ich freue mich, über mehr Zeit für meine Hobbys zu verfügen.» Auch Fred Lovis, Westschweizer Vertreter des SHV-Vorstands, erinnert sich gern an Simonne: «Ganz sicher werden die Romands ihre angenehme Stimme am Telefon vermissen – *Bonjour*, gefolgt vom Vornamen und der Anschlussfrage *Was kann ich für dich tun?*» Simonne, du hast dir deine Pensionierung verdient, und wir hoffen, dass du davon voll profitieren kannst. Wir danken dir für deinen Service und deine Freundlichkeit.» Diesen guten Wünschen schliesst sich auch SHV-Direktor Hanspeter Denzler an: «Simonne war die Seele unserer Equipe, in ihrer Arbeit eine Perfektionistin, verantwortungsbewusst und sehr kundenorientiert. Wir werden sie vermissen! Für ihren neuen Lebensabschnitt wünschen wir ihr in jeder Beziehung nur das Beste; allem voran gute Gesundheit und Erfüllung in der neu gewonnenen Freiheit.»



## Ce qui compte, c'est l'esprit d'équipe Simonne Müller a pris sa retraite

Pour un sport jeune comme le nôtre, c'est plutôt étonnant: la première collaboratrice du secrétariat a déjà atteint l'âge de la retraite! Ce départ à la retraite traduit certes la longévité de notre fédération, mais peut surprendre, car Simonne ne paraît pas son âge. Elle faisait déjà partie du secrétariat lorsqu'il était encore à Wetzikon, s'occupant de la gestion des effectifs. Elle a vécu le déménagement au quartier zurichois de Seefeld et vient donc de fêter en décembre son dernier jour de travail. Simonne: «Durant les onze années que j'ai travaillé à la FSVL, le contact avec nos membres fut très important pour moi et presque toujours agréable, quelle que soit leur langue! Comme dans chaque bureau, il y a eu des hauts et des bas, mais en fin de compte, c'est toujours l'esprit d'équipe qui l'a emporté! Je prends maintenant ma retraite, souhaite à tous mes collègues tout ce qu'il y a de meilleur pour le futur, et me réjouis d'avoir davantage de temps pour mes loisirs!» Fred Lovis, représentant romand au comité FSVL, gardera un excellent souvenir de Simonne: «Je suis sûr que les Romands regretteront de ne plus entendre sa douce voix au téléphone... un *Bonjour* suivi de son prénom et de la question engageante *Que puis-je faire pour toi?* Simonne, tu as bien mérité ta retraite et nous espérons que tu en profiteras pleinement. Nous te remercions pour ta disponibilité et ta gentillesse.» Hanspeter Denzler, directeur de la FSVL, a tenu à se joindre à ces remerciements: «Simonne était l'âme de notre équipe, une perfectionniste dans son travail, consciente de ses responsabilités et soucieuse des besoins et des attentes de nos membres. Elle va nous manquer! Pour cette nouvelle période de vie, nous te souhaitons tout de bon. Et surtout une bonne santé et de grandes joies dans la liberté acquise grâce à ta retraite.»



## Expertentagung

Am 7./8. November fand in Interlaken die diesjährige Expertentagung statt. Themen waren die Ausbildungsrichtlinien (Kontrollblatt), der Ablauf und die Handhabung von Prüfungen und allgemein Fragen zur Sicherheit. Nach der speditiv durchgeführten Sitzung blieb am Samstag noch genügend Zeit für einen wunderschönen Flug vom Schilthorn nach Stechelberg.

Marius Furrer

## Session des experts

Nos experts ont tenu leur session annuelle les 7 et 8 novembre dernier à Interlaken. Les thèmes abordés: les directives de formation (fiche de contrôle), la gestion et le déroulement des examens ainsi que des questions d'ordre général relatives à la sécurité. Après cette session menée tambour battant, il resta aux participants suffisamment de temps pour effectuer un joli vol du Schilthorn à Stechelberg.

Marius Furrer

## WEF: Luftraumsperrung in Davos

Zur Sicherheit im Luftraum und zur Wahrung der Lufthoheit hat der Bundesrat in Anwendung von Art. 7 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) für die Dauer des WEF Davos vom 23. und 26. Januar sowie vom 27. Januar bis 2. Februar auf Antrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Luftwaffe für die Benutzer der Zivilluftfahrt eine Verkehrssperre im Grossraum Graubünden verfügt. Für Gleitschirm- und Deltapilotinnen und -piloten gilt eine veränderte Luftraumsperrung. Diese erstreckt sich entlang des Bergkamms in der Landschaft Davos und Prättigau von Davos Glaris bis Schiers Tersierbach. Das Befliegen dieser Sperrzone ohne Sondergenehmigung ist verboten. Die Einhaltung der Verkehrssperre wird durch die Kantonspolizei Graubünden in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe kontrolliert. Je nach Situation ist damit zu rechnen, dass die Einschränkungen noch verschärft werden müssen. (Kartenausschnitt auf der SHV-Homepage [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch))

Kantonspolizei Graubünden

## Präsidentenkonferenz

Am 22. November sind in Luzern rund 50 Clubpräsidenten zusammengekommen, um sich vom SHV-Vorstand, insbesondere von SHV-Präsident Daniel Riner und vom SHV-Direktor Hanspeter Denzler, aus erster Hand zu informieren. Ebenfalls wichtiger Aspekt: Der Kontakt und die Diskussion der Klubpräsidenten untereinander. Vordringliches Traktandum war die ILS 33 Basel. Den Stand der Dinge erläuterte Daniel Hügli, Vizedirektor des BAZL. Er zeigte die Grenzen für sein Bundesamt auf, «das BAZL kann keine direkten Anordnungen an die französische Flugsicherung erlassen» und unterstrich das Engagement des SHV: «Ich denke, Ihr Verband engagiert sich sehr gut.» Kritisches Element im ganzen System seien das Wetter respektive die Wetterprognosen, und kam schliesslich auf den Punkt: «Es gibt zum Teil lange Luftraumaktivierungen ohne Nutzung» – vom März bis Juli war der Luftraum pro Monat zwischen 11 und 17 Mal aktiv. Trotz spürbarem Unmut der Jurapiloten wurde die Diskussion über die ILS 33 erstaunlich sachlich geführt.

Nächstes Traktandum war die Präsentation eines geplanten Systems von Wetterstationen mit GPRS-Modulen und Übermittlung via GSM-Datennetz. Diane Cornaz von JDC Instruments erklärte die zentralen Punkte: Die Meteomessungen werden alle zehn Minuten auf einen Server übermittelt; öffentlicher Zugang zu Informationen und Grafiken auf einem Webportal, vereinfachte Version für Mobiltelefone. Gegen das System gab es keine grundsätzlichen Einwände, die Entwicklungskosten von rund CHF 30'000.– und die Kosten pro Wetterstation von CHF 3800.– (bei 20 Stück) hingegen wurden etwas skeptischer aufgenommen. Termin der nächsten Präsi-Konferenz: 21. Februar, wiederum in Luzern.



Daniel Hügli: Wie weit kann man einen Luftraum «temporärisieren»?

Daniel Hügli: Jusqu'ou peut-on «temporiser» un espace aérien?

Informierten über ein System von Meteostationen: Jean-Daniel Carrard, Diane Cornaz. Jean-Daniel Carrard et Diane Cornaz, présentateurs du nouveau système de stations météo.

## Conférence des présidents

Le 22 novembre, 50 présidents de club se sont retrouvés à Lucerne pour prendre connaissance des dernières informations transmises par la FSVL, de la bouche même de son président Daniel Riner et de son directeur Hanspeter Denzler. Autre aspect important de ces rencontres, les contacts entre les participants et la discussion de questions d'actualité. Le problème le plus urgent à l'ordre du jour était l'ILS 33 à Bâle. Daniel Hügli, vice-directeur de l'OFAC, a souligné les limites du pouvoir d'intervention de son Office fédéral: «L'OFAC ne peut promulguer des directives directes à l'égard de la sécurité aérienne française». Il a salué l'engagement de la FSVL: «Je pense que votre fédération défend très bien vos intérêts». L'élément critique dans ce système, c'est les prévisions météo. Puis il en est venu au cœur du problème: «Les activations de longue durée de l'espace aérien sans qu'il soit utilisé». De mars à juillet, cet espace a été activé entre 11 et 17 fois par mois. En dépit de l'agacement manifesté par les pilotes jurassiens, les débats sur l'ILS 33 ont été étonnamment objectifs.

Autre point: la présentation d'un futur système de balises météo avec modules GPRS et transmission des données via le réseau GSM. Diane Cornaz de JDC Instruments en a expliqué le fonctionnement: transfert des mesures météo toutes les 10 mn sur un serveur, accès public aux informations et graphiques sur un portail, version simplifiée pour les mobiles. Pas d'oppositions de principe à ce système, par contre, les coûts de développement (CHF 30'000.–) et d'acquisition des stations (CHF 3800.– l'unité pour 20 stations) ont été accueillis avec scepticisme. Date de la prochaine conférence: 21 février, à nouveau à Lucerne.

## DVD «EN Zertifizierung»

Der SHV-Vorstand hat beschlossen, dieser «Swiss Glider»-Ausgabe eine DVD beizulegen mit Informationen über die europäische Gleitschirm-Zertifizierung. Die meisten Piloten können sich nämlich nicht vorstellen, was unsere Schirme während diesen Tests so alles mitmachen, um die Zertifizierungskriterien einzuhalten. Air Turquoise (Alain Zoller) hat seit 2006 an dieser DVD gearbeitet, um eine umfassende und genaue Dokumentation zusammenzustellen. Der erste Teil enthält Aufnahmen aller für die EN-Zertifizierung nötigen Flugfiguren. Dazu kommen die Belastungstests, die Typenprüfung von Notschirmen und eine Erklärung der EN-Zertifizierungen (A, B, C und D). Als Schmankerl gibt es einen Bonus-Track, in dem gezeigt wird, welche eigenartigen Flugfiguren die Testpiloten gelegentlich ausgesetzt sind. Der SHV-Vorstand und das Team um Alain Zoller hoffen, damit einen Beitrag an die Pilotenaufklärung zu leisten. Was umfasst die EN-Zertifizierung? Welche Unterschiede bestehen zwischen den verschiedenen Schirmtypen? So ganz nebenbei bietet die DVD auch gute Unterhaltung für lange Winterabende. Rückmeldungen sind willkommen: [info@airturquoise.ch](mailto:info@airturquoise.ch), [www.para-test.com](http://www.para-test.com)



Fred Lovis

## DVD «EN Certification»

Le comité de la FSVL a décidé de joindre à ce premier numéro de l'année 2009 un DVD contenant des informations sur les normes européennes d'homologation. Pour la plupart des pilotes, il est souvent difficile d'interpréter et d'imaginer ce que nos voiles doivent subir pour répondre aux exigences de l'homologation. Depuis 2006, Air Turquoise a travaillé à la conception de ce DVD qui rassemble des informations complètes et précises sur le processus en vigueur. Dans la première partie, vous trouverez les images en vol de toutes les figures requises pour la norme EN. Vous pourrez également découvrir les tests de charge, les homologations des parachutes de secours ainsi qu'une rubrique destinée à vous démontrer les types de voiles correspondant aux homologations A, B, C ou D. Un petit bonus vous fera découvrir que les pilotes d'homologation sont soumis parfois à de drôles de figures. Le comité de la FSVL et l'équipe d'Alain Zoller espèrent que ce DVD va vous familiariser avec l'EN Certification et qu'ainsi vous serez mieux à même de comprendre les différences entre les types de voiles. Nous sommes certains que vous aurez du plaisir à visionner ce film durant les longues soirées d'hiver. Commentaires bienvenus sous: [info@airturquoise.ch](mailto:info@airturquoise.ch), [www.para-test.com](http://www.para-test.com)

Fred Lovis

## Datum

Samstag, 28. März 2009

## Ort

Skyguide, Route de Pré-Bois 15-17, 1215 Genf

## Programm

14.00 h Beginn der GV

Details und Rahmenprogramm in der nächsten Ausgabe des «Swiss Glider» und auf der SHV-Homepage [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch)

## Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

SBB-Bahnhof Genf-Flughafen im Flughafengebäude  
 Vom Flughafen: Buslinie Nr. 23 Richtung «Voirets/ZIPLO» oder Buslinie Nr. 28 Richtung «Hôpital - La Tour», Haltestelle «ICC»  
 Vom Stadtzentrum: Buslinie Nr. 29 Richtung «Gare ZIMEYSA», Haltestelle «Blandonnet», oder Buslinie Nr. 10 Richtung «Aéroport», Haltestelle «Tour-de-Contrôle»

## Zu Fuss

Ungefähr 15 Min. vom Flughafen

## Anfahrt mit Auto

Autobahnausfahrt «Aéroport» oder «Genève-Meyrin». Parking «Aérogare Charters» oder Parkhaus «P51»

## Date

Samedi 28 mars 2009

## Lieu

Skyguide, Route de Pré-Bois 15-17, 1215 Genève

## Programme

14.00 h Début de l'AG

Plus de détails et programme d'activités annexes dans la prochaine édition du «Swiss Glider» et sur le site web de la FSVL [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch)

## Accès par le train et bus

Gare CFF Genève-Aéroport

Depuis l'aéroport de Cointrin: bus n° 23 direction «Voirets/ZIPLO» ou bus n° 28 direction «Hôpital - La Tour», arrêt «ICC»

Du centre de la ville: bus n° 29 direction «Gare ZIMEYSA», arrêt «Blandonnet», ou bus n° 10 direction «Aéroport», arrêt «Tour-de-Contrôle»

## A pied

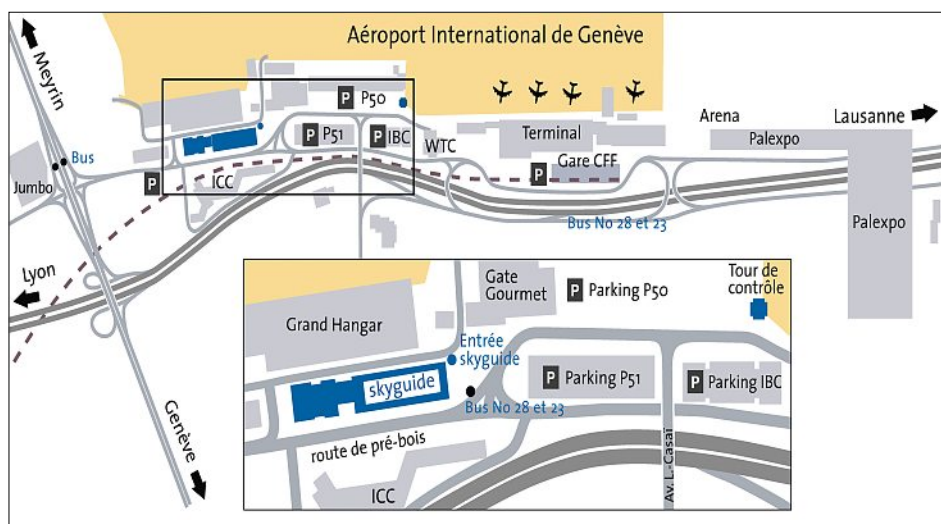
Environ 15 mn depuis l'aéroport

## En voiture

Sortie d'autoroute «Aéroport» ou «Genève-Meyrin». Parking «Aérogare Charters» ou «P51»



Kontrollturm des Flughafens Genf Cointrin.  
 Tour de contrôle de l'aéroport Genève-Cointrin.



Standortplan skyguide Genf.  
 Plan de situation skyguide Genève.

## Traktanden

1. Wahl der Stimmenzähler und des Protokollführers
2. Beschluss-Protokoll der Generalversammlung vom 31.3.2008 in Locarno
3. Geschäftsbericht des Vorstandes
  - 3.1 Gutheissung des Geschäftsberichtes des Vorstandes
4. Rechnungsabnahme
  - 4.1 Rechnung per 31.12.2008
  - 4.2 Revisorenberichte der Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK) und der Treuhandgesellschaft Pricewaterhouse Coopers AG
  - 4.3 Gutheissung der Rechnung per 31.12.2008 und des Revisorenberichtes
5. Ausblick 2009
6. Budget 2009 / Mitgliederbeiträge 2009
  - 6.1 Budget 2009
  - 6.2 Festsetzung der Mitgliederbeiträge 2009
7. Wahlen
  - 7.1 Wahl der Vorstandsmitglieder
  - 7.2 Wahl der Kontrollstelle und der Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK)
  - 7.3 Wahl der Rekurskommission
8. Diverses

## Ordre du jour

1. Election des scrutateurs et du rédacteur du procès-verbal
2. Procès-verbal des décisions de l'AG du 31.3.2008 à Locarno
3. Rapport d'activité du comité
  - 3.1 Adoption du rapport d'activité du comité
4. Compte de résultats
  - 4.1 Compte de résultats au 31.12.2008
  - 4.2 Rapports de révision du conseil de surveillance et de la commission aux comptes et de la société fiduciaire Pricewaterhouse Coopers AG
  - 4.3 Adoption du compte de résultats au 31.12.2008 et du rapport de révision
5. Perspectives 2009
6. Budget 2009 / Cotisations 2009
  - 6.1 Budget 2009
  - 6.2 Fixation du montant des cotisations pour 2009
7. Elections
  - 7.1 Election des membres du comité
  - 7.2 Election de l'organe de révision et de la commission aux comptes
  - 7.3 Election de la commission de recours
8. Divers

## High-Risk-Situation im Lauterbrunnental Vereinbarung Gleitschirm - Basejumper

Durch eine neue Regelung für Basejumper wird das Unfallrisiko zwischen Gleitschirmpiloten und Basejumpers eingedämmt. Die eindrucksvolle Region Schiltgrat - Mürren - Stechelberg ist eines der meistfrequentierten Gleitschirmgebiete im Kanton Bern. Seit kurzem wurde aber auch für Basejumper die Mürrenfluh interessant. Dank dem Klettersteig Mürren - Gimmelwald, der im Sommer 2008 eröffnet wurde, gibt es einen einfachen Zugang zu den Absprungstellen. Ueli Bohren und Jochen Braunwarth, Geschäftsführer von Paragliding Jungfrau GmbH, befürchteten deshalb, dass die hohe Frequentierung des gleichen Luftraumes zu Unfällen führen könnte. Basejumper sind viel schneller und steiler als Gleitschirmpiloten unterwegs (mit unterschiedlicher Flugbahn, je nachdem, ob sie Wingsuit oder Trackpants tragen) und ziehen für die Landung den Fallschirm.

Vertreter des BAZL, SHV, der Swiss Base Association, Paragliding Jungfrau, Schilthornbahn sowie Gemeinde und Tourismus trafen sich deshalb am 19. Dezember. Ziel war es, dass beide Sportarten weiterhin ausgeübt werden können. Die Parteien einigten sich darauf, dass Basejumps im Sommer erst ab 17 Uhr und im Winter ab 16 Uhr stattfinden. Damit wird verhindert, dass sich in der meistfrequentierten Zeit während des Tages allzu viele ungleiche Flugsportler im selben Luftraum in die Quere kommen. In Zukunft möchte man auch die Landeplätze beider Sportarten bei der Schilthornbahn trennen.



Hanspeter Michel, Fritz Gertsch, Jochen Braunwarth, Thomas Theurillat, Toni Graf, Ueli Bohren, Moritz Schellenberg, Michael Schwery, Patrick Hofer, Matthias Röttlisberger (von links).

Hanspeter Michel, Fritz Gertsch, Jochen Braunwarth, Thomas Theurillat, Toni Graf, Ueli Bohren, Moritz Schellenberg, Michael Schwery, Patrick Hofer, Matthias Röttlisberger (de g. à dr.).

## Convention parapentistes - basejumpers Situation à haut risque dans la vallée de Lauterbrunnen

Une réglementation adoptée récemment vise à réduire le risque d'accidents entre parapentistes et basejumpers. La magnifique région Schiltgrat - Mürren - Stechelberg est l'un des sites de parapente les plus fréquentés du canton de Berne. Depuis quelque temps, la Mürrenfluh, paroi surplombant Stechelberg aisément accessible depuis l'ouverture, en été 2008, de la voie d'escalade Mürren - Gimmelwald, est également un point de saut apprécié par les basejumpers. Aussi Ueli Bohren et Jochen Braunwarth, directeurs de Paragliding Jungfrau GmbH, craignaient-ils que l'utilisation fréquente, par les adeptes des deux sports, du même espace aérien puisse aboutir à des accidents. Les basejumpers évoluent sur une trajectoire bien plus raide et rapide que les parapentistes, trajectoire qui varie selon qu'ils portent un wingsuit ou des trackpants, et ils ouvrent un parachute pour leur atterrissage. Des représentants de l'OFAC, de la FSVL, de la Swiss Base Association, de Paragliding Jungfrau, du Schilthornbahn ainsi que des communes et offices du tourisme concernés, souhaitant que les deux sports puissent être pratiqués dans leur région, sont parvenus le 19 décembre à une convention fixant que les basejumps devront se dérouler seulement à partir de 17 h l'été et de 16 h l'hiver. On évitera ainsi que durant les heures les plus fréquentées, trop de sportifs des deux catégories se trouvent en même temps dans le même espace. Il est prévu également de désigner deux atterros distincts à proximité de la gare de départ du téléphérique du Schilthorn.

## Übungsflüge Biplace-A-Soloprüfung Wolfenschiessen-Büelen

Leider wurde festgestellt, dass angehende Biplace-A-Piloten und angehende Fluglehrer im Fluggebiet Wolfenschiessen-Büelen Hanglandungen und Touch & Go für die Soloprüfung üben, ohne Rücksicht auf die Grundeigentümer zu nehmen. Es wird daher festgehalten, dass es strikte verboten ist, den für die Prüfung jeweils speziell organisierten und ausschliesslich dann zur Verfügung stehenden Hang zu benützen. Piloten, die sich nicht an diese Vorschrift halten, müssen mit einer Verzeigung und dem Ausschluss von der entsprechenden Prüfung rechnen. Flugschule Titlis/SHV

## Vols d'entraînement examen biplace A solo Wolfenschiessen-Büelen

On a malheureusement constaté qu'un certain nombre de futurs pilotes biplace A et instructeurs pratiquent, en vue de se préparer à leur examen solo, des exercices d'atterrissage à la pente et des «touch and go» sur le site de vol de Wolfenschiessen-Büelen, sans se soucier des propriétaires terriens. Aussi tenons-nous à préciser qu'il est strictement interdit d'utiliser cette pente, mise à notre disposition uniquement et exclusivement pour les examens. Les pilotes qui ne respectent pas cette règle s'exposent à une dénonciation et une interdiction de passer l'examen en question. Ecole de vol Titlis/FSVL

**Gottschalkenberg: Einsprache!** Der geplante Bau einer Aussichtsplattform gefährdet eine seit Jahrzehnten benützte Deltastartpiste in der Waldlichtung beim Gottschalkenberg ZG. Betroffen wären vor allem der Deltaclub Hütten und die Flugschule Condor. Die Aussichtsplattform befände sich gemäss Bundesinventar in einer Landschaft von nationaler Bedeutung; der Bau benötigt deshalb eine Ausnahmebewilligung zur Rodung des zusätzlich benötigten Waldes. Der SHV mandatierte einen Rechtsanwalt aus dem Kanton Zug. Dieser erhob im Auftrag des SHV zusammen mit vier weiteren Privatpersonen beim Kantonsforstamt eine Einsprache dagegen. Letztlich geht es darum, einen Kompromiss zu finden, der das Nebeneinander von Aussichtsplattform und Deltastartplatz ermöglicht.

**Gottschalkenberg: opposition!** Un projet de construction d'une plateforme d'observation menace une piste de décollage de delta dans une clairière près de la Gottschalkenberg (ZG), en service depuis plusieurs décennies. Il inquiète notamment les pilotes du club de delta Hütten et de l'école de vol Condor. La plateforme serait située au cœur d'un paysage d'importance nationale, selon l'inventaire fédéral, et sa construction nécessiterait une autorisation exceptionnelle de défrichage d'une partie de la forêt environnante. La FSVL a mandaté un avocat du canton de Zoug, qui a formé opposition auprès de l'Office cantonal des forêts au nom de la fédération et de quatre particuliers. Il s'agit au bout du compte de parvenir à un compromis permettant la coexistence de cette plateforme et du déco de delta.



## Erste Speedflying-SM Meiringen-Hasliberg

Vom 27. Februar bis 1. März (Ersatzdatum: 6. bis 8. März) wird zum ersten Mal eine Speedflying-Schweizermeisterschaft durchgeführt. Organisierender Klub ist Speedflying-Interlaken, Veranstalter der SHV; durchgeführt wird die SM im Freeridegebiet östlich des Glogghüs-Sessellifts in Meiringen-Hasliberg. Teilnahmeberechtigt sind alle Schweizer Pilotinnen und Piloten, welche die Speedflying-Zusatzlizenz besitzen und die allgemeinen Teilnahme- und Ausschreibebedingungen erfüllen. Anmeldeschluss: 11. Februar. Für die Open-Wertung lädt das OK einige ausländische Piloten mit einer FAI-Sportlizenz ein. Ausgetragen werden mehrere Läufe (je nach Teilnehmerzahl drei bis fünf), bei denen verschiedene Air- und Ground-Gates sowie Touch-Fields passiert werden. Nicht korrekt passierte Hindernisse führen zu Zeitmali, welche zur Laufzeit addiert werden. Die SM wird gemäss dem SHV-Sportreglement (neue Anpassungen für Speedflying!) und dem Wettkampfreglement von Speedflying-Interlaken durchgeführt. Ausser dem Wettkampf organisiert das OK ein attraktives Rahmenprogramm – auch für Zuschauer. [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch), [www.speedflying-sm09.ch](http://www.speedflying-sm09.ch), [www.speedflying-interlaken.ch](http://www.speedflying-interlaken.ch)

## Premier CS de speedflying Meiringen-Hasliberg

Le premier championnat suisse de speedflying aura lieu du 27 février au 1<sup>er</sup> mars (date de réserve: du 6 au 8 mars). Speedflying-Interlaken est le club organisateur sous l'égide de la FSVL. Le CS aura lieu sur le site de freeride à l'est des télésièges Glogghüs à Meiringen-Hasliberg. Sont autorisés à participer tous les pilotes suisses possédant l'extension du brevet de parapente et qui remplissent

les conditions générales d'inscription et de participation. Date limite d'inscription: 11 février. Pour le classement open, le CO invitera quelques pilotes étrangers détenteurs de la licence sportive FAI. Plusieurs manches auront lieu (3 à 5 selon le nombre de participants), au cours desquelles les pilotes doivent passer différentes portes aériennes et au sol ainsi que des zones de touch. Pour chaque obstacle mal franchi, un malus temps est additionné au temps de parcours. Le CS est organisé d'après le nouveau règlement sportif FSVL (avec récents ajustements speedflying!) et les règles de compétition du club Speedflying-Interlaken. Outre la compétition, le CO organise un programme attractif destiné aussi aux spectateurs. [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch), [www.speedflying-sm09.ch](http://www.speedflying-sm09.ch), [www.speedflying-interlaken.ch](http://www.speedflying-interlaken.ch)

## Lawinenkurs für Speedflying-Experten

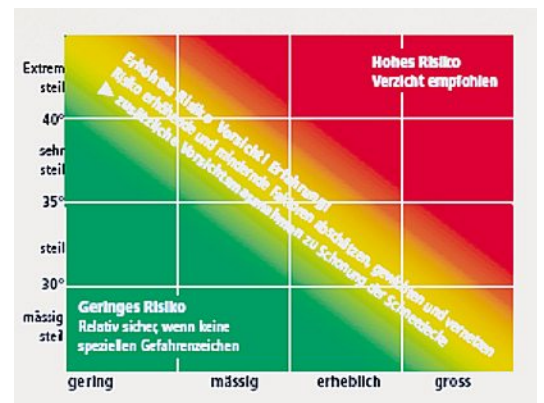
Lawinenexperte/Bergführer Paul Nigg erarbeitete vergangenen Frühling zusammen mit Muck Letsch (Flugschule Luftkraft, Davos) und Kari Eisenhut (Chill Out Paragliding, Interlaken) an einem viertägigen Kurs in Davos die Speedflying-Verhaltensweisen. Es wird unterschieden zwischen dem Riden mit dem Speedglider und der An- und Rückfahrt ohne Speedglider. Grundlage zur Bestimmung des Lawinenrisikos bildet das Lawinenbulletin des SLF und die «Elementare Reduktionsmethode»:

- ▶ Anfahrt zum Startplatz, Landeplatz inkl. Faltplatz sowie Rückfahrt zum Transportmittel müssen risikooptimiert sein. Wir halten uns an das Lawinenbulletin und an den grünen Bereich der Elementaren Reduktionsmethode.
- ▶ Bei trockenem Schnee darf aufgrund der stetig vorhandenen Abhebegeschwindigkeit und der geringen Schneedeckenbelastung des Speedflyers im orangenen Bereich gefahren werden.
- ▶ Im Frühjahr den tageszeitlichen Anstieg der Lawinengefahr beachten. Bei nasser Schneedecke sind kaum Fernauflösungen möglich. Aufgrund der stetig vorhandenen Abhebegeschwindigkeit und der geringen Schneedeckenbelastung des Speedflyers darf tageszeitlich noch später geridet werden als der Tourenfahrer, der seine Tour im Normalfall beendet.

## Cours d'avalanche pour experts de speedflying

Au printemps dernier, Paul Nigg, guide de montagne et spécialiste des avalanches, avait, dans le cadre d'un cours de quatre jours donné à Davos et en accord avec Muck Letsch (école de vol Luftkraft, Davos) et Kari Eisenhut (Chill Out Paragliding, Interlaken), défini les comportements à respecter en vol speedflying en cas de risque d'avalanche. Il convient de faire la différence entre la descente même et l'accès au/le retour du terrain. Le bulletin d'avalanche du SLF (Institut pour l'étude de la neige et des avalanches de Davos) ainsi que la «méthode élémentaire de réduction» servent de base à l'évaluation des risques:

- ▶ L'accès au décollage/à l'atterrissage, lieu de pliage inclus, et le retour au moyen de transport doivent être optimisés quant aux risques. On s'en tient au bulletin des avalanches et aux plages vertes de la méthode élémentaire de réduction des risques.
- ▶ Si la neige est sèche, on peut, étant donné la vitesse d'envol constante et la faible charge d'un speedflyer sur la couverture neigeuse, pratiquer dans la plage orange.
- ▶ Au printemps, être attentif à l'augmentation des risques en fonction de l'heure de la journée. Si la couverture neigeuse est mouillée, il est quasiment impossible de provoquer des déclenchements à distance. Etant donné la vitesse d'envol constante et la faible charge d'un speedflyer, il est possible de pratiquer au-delà de l'heure où le randonneur à ski doit habituellement terminer son tour en montagne.



Muck Letsch,  
Kari Eisenhut

## Aus drei mach eins

Konzentration bei der deutschsprachigen Hängegleiter-Fachpresse! Gab es Ende 2008 noch drei am Kiosk und im Abo erhältliche Magazine, «Fly and Glide», «Schlechtflieger Magazin» und «Gleitschirm», so bleibt jetzt einzig das «Gleitschirm» übrig. Dementsprechend titelt «Gleitschirm»-Chefredaktor und Herausgeber Norbert Aprissnig sein neuestes Editorial mit «Viele Themen, ein Himmel, ein Magazin». Ganz allein allerdings steht er nicht da, gibt es in Deutschland doch auch noch das Magazin des deutschen Hängegleiterverbandes zu lesen, das «DHV-info». Aber, so Norbert Aprissnig: «Hinter den Kulissen war es allen Beteiligten und auch den Fluggeräte-Herstellern in diesem engen und sicherlich nicht einfacher werdenden Markt immer klar, drei Magazine sind zu viel.» Gleich hinter dem Editorial kommt dann Andy Kohn über zwei volle Seiten zu Wort, ehemaliger Chefredaktor des «Schlechtflieger Magazin». Dies ganz im Unterschied zu Gerrit Reichel, ehemaligem Chefredaktor des «Fly and Glide», von dem nichts mehr zu lesen ist. Mit der letzten Ausgabe des «Fly and Glide», hinter dem ein grosser deutscher Verlag gestanden hat (früher hiess es «Drachenflieger Magazin», in der Szene kurz und bündig «Drama»), wurde ein jahrzehntelanges Traditionsmagazin begraben. Das «Schlechtflieger Magazin» hingegen ist relativ jung, erschien es doch erst vor fünf Jahren.

Die Chance einer Übernahme soll sich Norbert ganz überraschend geboten haben, Ende September, auf der Fahrt nach St. Hilaire, als er vom Verlag des «Fly and Glide» angesprochen worden sei. Mit den Schlechtfliegern auf der anderen Seite sollen «immer auch schon mal» Gespräche stattgefunden haben. Das Beste aus den drei Magazinen zu vereinen, dies ist das erklärte Ziel des neuen «Gleitschirm». Zukünftig kommen auch die Deltapiloten zu Wort; vorerst aber werde, so Norbert, noch am Profil des gemeinsamen Magazins «geschärft».

## Trois qui ne font plus qu'un

Concentration dans la presse spécialisée allemande: alors que l'on pouvait encore trouver fin 2008, dans sa boîte ou auprès de son kiosque, trois magazines de vol libre – «Fly and Glide», «Schlechtflieger Magazin» et «Gleitschirm» – seul est désormais disponible le «Gleitschirm». Norbert Aprissnig, éditeur et rédacteur en chef, peut ainsi titrer son dernier édito «De nombreux thèmes, un seul ciel, un seul magazine». En fait, le «Gleitschirm» n'est pas tout à fait seul, puisque les libéristes peuvent également lire le «DHV-info», magazine de la Fédération allemande de vol libre. Quoi qu'il en soit, Norbert estime que «Dans les coulisses, tous les intéressés ainsi que les constructeurs d'engins de vol sur ce marché étroit et de plus en plus difficile pensaient depuis longtemps que trois magazines, c'était trop.» Juste derrière cet éditorial, Andy Kohn, ex-rédacteur en chef du «Schlechtflieger Magazin» s'exprime sur deux pages entières. Pas une seule ligne par contre, dans le nouveau «Gleitschirm», de Gerrit Reichel, jusqu'ici rédacteur en chef de «Fly and Glide». Avec le dernier numéro de «Fly and Glide» disparaît un magazine de tradition fort ancienne publié par une grande maison d'édition, que nos collègues d'outre-Rhin nommaient familièrement «Drama» (pour «Drachenflieger Magazin», ancien nom du «Fly and Glide»). Le «Schlechtflieger Magazin» était quant à lui relativement jeune, puisqu'il ne paraissait que depuis cinq ans. L'opportunité de reprendre ces deux magazines s'est présenté de façon tout à fait inattendue, déclare Norbert. Alors qu'il se rendait à St-Hilaire fin septembre, il a été contacté par l'éditeur du «Fly and Glide». Il ajoute qu'il avait par ailleurs discuté déjà plusieurs fois de ce projet avec les «Schlechtflieger».

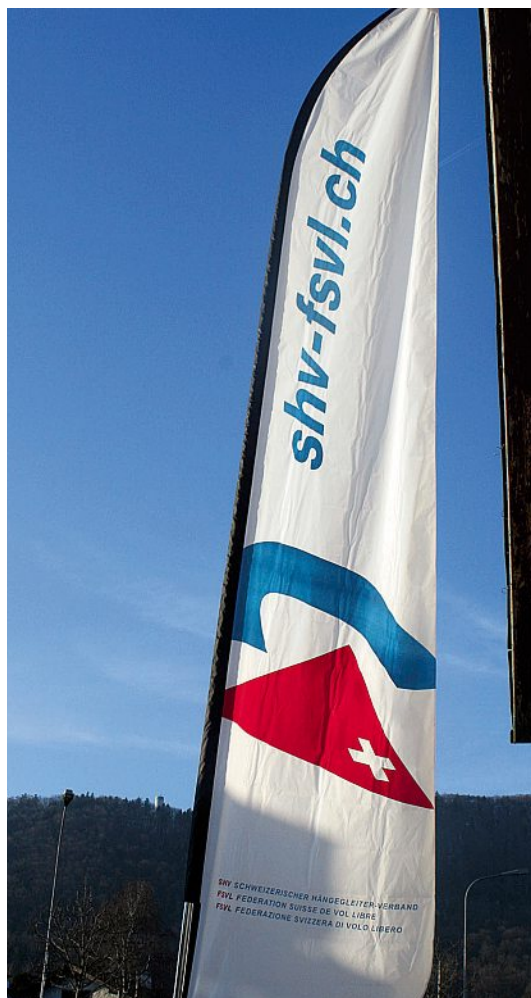
Le but déclaré du «Gleitschirm» nouvelle formule est de réunir le meilleur des trois magazines précédents. Mais, selon Norbert, il conviendra d'abord d'«aiguiser» quelque peu le profil du magazine désormais commun à tous les pilotes.

## Beachflags für SHV-Flugschulen

SHV-Flugschulen sind jetzt – neben dem Windsack am Startplatz – auch am Landeplatz auf den ersten Blick als solche erkennbar! Dank den neuen Beachflags, welche diesen Schulen gratis abgegeben werden. SHV-geprüfte Flugschulen profitieren von verschiedenen Dienstleistungen durch unseren Verband; sie garantieren dafür ihrerseits, gewisse Ausbildungsstandards einzuhalten.

## Beach flags pour les écoles de vol FSVL

Les écoles de vol FSVL sont désormais reconnaissables au premier coup d'œil grâce au nouveau «beach flag» qui leur est remis gratuitement et qu'elles peuvent installer – en plus de la traditionnelle manche à air – sur leur déco habituel. Les écoles de vol détentrices du label FSVL bénéficient de diverses prestations assurées par notre fédé. En contrepartie, elles s'engagent à respecter un cahier des charges, notamment sur le plan de la formation.



## Speedflying-Unfall

Am späten Nachmittag des 11. November verunglückte in Mürren BE der Speedflyer-Pilot Patrick Noti. Kurz nach dem Abheben (Fussstart) touchierte Patrick nochmals den Boden, stürzte anschliessend in die Mürrenfluh und verletzte sich dabei tödlich.

Der Startplatz Mürren wird nicht kontinuierlich steiler, sondern flacht vor der Felswand nochmals ab. Patrick kannte das Gebiet, unternahm er doch hier am selben Tag bereits sieben Flüge. Er benutzte ein Seriengerät von 10 m<sup>2</sup>, was gemäss Expertenmeinung bei einem Gewicht von 95 kg für einen Fussstart grenzwertig ist. Patrick (26) wohnte in Susten VS, flog seit 2006 Gleitschirm und verfügte über das Biplace-Brevet.

## Accident de speedflying

En fin d'après-midi du 11 novembre, le pilote de speedflyer Patrick Noti s'est tué près de Mürren (BE). Peu après son décollage à pied, Patrick a touché à nouveau le sol avant de tomber dans la paroi de la Mürrenfluh, où il s'est blessé mortellement.

Le déco au-dessous de Mürren n'est pas raide sur toute sa longueur, mais redevient plat au bord de cette paroi. Patrick avait déjà effectué sept vols durant la même journée. Il utilisait une voile de série de 10 m<sup>2</sup>, ce qui, selon l'avis des experts, est «limite» pour décoller à pied avec un poids de 95 kg. Patrick, âgé de 26 ans, vivait à Susten (VS), pratiquait le parapente depuis 2006 et possédait le brevet biplace.