

I 35 anni della FSVL

AG ALL'AEROPORTO DI GINEVRA-COINTRIN

Il presidente FSVL Daniel Riner: «La Fédé ha avuto le sue origini in Romandia; il comitato direttivo e l'ufficio centrale s'impegnano a fondo per gli interessi dei piloti d'alianti da pendio. Quest'anno, abbiamo organizzato a Ginevra l'assemblea generale d'anniversario appunto per dimostrare che anche la Romandia è importante per noi.»

L'accoglienza nello stabile Skyguide a Ginevra-Cointrin era piuttosto inconsueta, almeno per i membri della FSVL: i tipi della sicurezza, nei loro abiti scuri; gentili, sì, ma dall'aria decisa e sicura, mettevano continuamente in mostra il loro ottimo addestramento. Hanno accompagnato noi partecipanti all'assemblea generale, singolarmente o a gruppi, attraverso i passaggi obbligati per arrivare alla sala delle riunioni, al 1° piano. Lì, oltre agli effluvi di cherosene, abbiamo potuto respirare anche lo charme romando: l'aperitivo invitava a chiacchierare e non passò molto tempo, che tutti si trovarono a gustare le prelibatezze del buffet. Anche se, al contrario dell'ultima assemblea generale in Ticino, il programma di esibizioni aeree è caduto letteralmente in acqua per la meteo veramente pessima, la trasferta in quel lembo estremo del nostro Paese è valsa veramente la pena già prima dell'assemblea vera e propria.

Parte statutaria

Una volta di più se, parlando delle nomine ed elezioni, si volesse affermare che «in sala regnava un'atmosfera elettrizzante», la descrizione sarebbe perlomeno non poco esagerata. S'inizia già con la nomina degli scrutatori, si continua con quella del protocollista (Hanspeter Denzler), dell'ufficio di revisione (Pricewaterhouse Coopers Ltd), poi si passa ai membri della commissione di revisione della gestione e dei conti CRGC (Claudia Baltis, Beat Jordi) e si termina con quella della commissione dei ricorsi (disoccupata da 15 anni). E non vi è nulla di negativo nell'affermazione che nemmeno le nomine hanno destato scalpore. Anche quelle di presidente e comitato direttivo sono andate in porto senza intoppi. Tutti si sono infatti ripresentati per un altro anno e sono stati confermati in carica all'unanimità e con applauso: Daniel Riner, presidente (membro dal 2000, presidente dal 2002), Martin Kinzl (dal 1991), Heinz Blatter (dal 1996, con un anno d'interruzione nel 2006), Urs Hess (dal 1998, vicepresidente dal 2006), Antonio Mondori (dal 1998), Frédéric Lovis (dal 2001) e Bernard Jordan (dal 2005).

Nel suo commento del rendiconto di gestione, il presidente Daniel Riner ha parlato non soltanto del motore elettrico per alianti da pendio e del sistema anticollisione Flarm, ma anche degli incidenti mortali di cui sono rimasti vittima piloti della lega in competizioni e nell'ancora giovane disciplina dello speedflying. Un tema classico è ormai quello della lotta per l'ottenimento e la conservazione del nostro spazio aereo. A questo proposito, grandi speranze erano riposte nella gestione dinamica dell'ILS 33 Basilea. Purtroppo, esse sono andate tutte deluse. La direzione degli affari da parte del comitato direttivo è stata approvata all'unanimità dall'assemblea generale.

Oratori ospiti

Primo degli oratori ospiti, Denis Droz è il rappresentante del padrone di casa Skyguide, e svolge una funzione centrale nell'Head Operations Development – «ma per noi», come ha spiegato Daniel Riner, «è pure molto importante che Denis sia un deltaplanista dal numero FSVL molto basso.» Denis Droz ha iniziato con il deltaplano nel 1976 ed è passato al parapendio dieci anni dopo. Sebbene nel frattempo la sua passione per il volo si sia un po' attenuata, il virus è rimasto. Denis Droz ha trasmesso i saluti del CEO Daniel Weder e ha sottolineato come la collaborazione con la FSVL sia eccellente. Per sfruttare uno spazio aereo limitato come il nostro, è indispensabile una buona cooperazione, anche se per tutti gli interessati, le regole sono limitanti. «Rispettandole, si ottengono risultati ottimali per tutti.»

Werner Bösch, vicedirettore dell'UFAC, ha anch'egli messo in evidenza la buona cooperazione con la FSVL. «Posso guardare retrospettivamente a un altro anno di collaborazione costruttiva. Innanzitutto, con la pubblicazione dell'opuscolo sullo spazio aereo, una volta di più la FSVL ha dimostrato che per essa la comunicazione di temi sulla sicurezza assume un'importanza particolare.» E ancora: «Anche la reazione ai tragici infortuni di speedflyer è stata trattata in modo appropriato e in cooperazione con noi: ovviamente, questo tema non è ancora stato messo agli atti, poiché noi esamineremo ancora la possibilità d'introdurre altri provvedimenti.»

Il dr. Pierre Moreillon rappresenta alcune associazioni aviatorie, poiché è direttore dell'associazione svizzera degli aerodromi, presidente onorario dell'Aerosuisse (associazione madre dell'aviazione svizzera) e anche padre fondatore del GASCO (il General Aviation Steering Committee). Pierre Moreillon ha approfittato dell'occasione per descrivere brevemente l'attività di tutte queste organizzazioni. Fra l'altro, l'obiettivo del GASCO è la difesa in generale di tutti gli interessi dell'aviazione: «L'unione fa la forza!»

Il cuscino finanziario

In tempi di crisi economica ha interessato innanzitutto l'opinione del responsabile delle finanze, Heinz Blatter. Il suo commento ai conti del 2008: «In tempi come questi, quando le notizie infauste si susseguono, nemmeno noi siamo stati del tutto risparmiati dagli influssi negativi. È per questo, che i conti annuali chiudono (per la prima volta dopo molto tempo), con una perdita, in seguito all'accantonamento preventivo riguardante il portafoglio di titoli. Con 42'000 franchi, tuttavia, questo passivo è nonostante tutto modesto.» Continuando sul tema della situazione patrimoniale,

ha spiegato: «Noi continuiamo a rimanere fedeli alla nostra regola in fatto d'investimenti: la sicurezza prima del provento. Va aggiunto il fatto che abbiamo investito in azioni soltanto 5% del portafoglio di titoli. Anche se il 31 dicembre 2008 il capitale proprio si è ridotto della perdita citata, esso è ancora di 2,2 milioni di franchi. Grazie agli accantonamenti (293'000 franchi) e al patrimonio in fondi (poco più di 860'000 franchi), possiamo parlare sempre ancora di cuscino finanziario bene imbottito.» Il comitato direttivo ha proposto di lasciare invariata la tassa sociale per il 2009, proposta che è stata approvata all'unanimità dall'assemblea generale.

Anniversari dei club

Quest'anno, non meno di sette club festeggiano un loro anniversario: il Deltaclub Weissenstein, 25 anni d'esistenza. Invece, il Club de vol libre Genève, il Club de vol libre du Jura, il Delta-Gleitschirmclub Freiburg, il Delta- e GS-Club Skyglider, la Fluggemeinschaft Alpstein e il Deltaclub Interlaken, festeggiano tutti il loro 35° d'esistenza, assieme alla FSVL. Daniel Riner, parlando dell'importanza dei club in generale: «Sono appunto essi che offrono ai loro membri ciò che la FSVL non può fare direttamente: il cameratismo e le esperienze di volo comuni. Sono pure loro che forniscono un importante contributo alla realizzazione di uno dei nostri principali obiettivi: la libertà nel nostro sport.»

Thomas Oetiker

1° Campionato svizzero di speedflying, Meiringen Hasliberg SUPERFEEDBACK DI PARTECIPANTI E SPETTATORI

Quella compiuta dal comitato organizzatore del club Speedflying-Interlaken, con questo primo CS di speedflying, è stata una vera impresa da pionieri. Gli obiettivi? Presentare a un vasto pubblico questa giovane disciplina sportiva; mostrare che lo speedflying può essere praticato in tutta sicurezza e senza rischio d'incidenti; scambiare esperienze e consolidare la cooperazione con la FSVL. Ma più importante: trascorrere insieme tre giorni veramente cool.

La questione, se una competizione sia veramente il mezzo giusto per realizzare questi obiettivi, è stata spesso discussa. Nel comitato organizzatore del CS di speedflying si è convinti del formato «campionato svizzero»: lo speedflying ha conquistato infatti il suo posticino nel mondo sportivo. L'eterna domanda, «chi è il migliore?» sarà posta in ogni caso presto o tardi, ragion per cui questa competizione era più che giustificata! Il forte numero d'iscrizioni (70 piloti) ha provato anche che la competizione non era l'unico motivo di partecipare. Una rapida occhiata sul pendio della competizione sul «Glogghüs» lo dimostrava chiaramente: oltre agli speedflyer con brevetto fresco fresco e velivolo (con accento su «volo»!), erano presenti anche i protagonisti e i capostipiti di questo sport. Accanto a loro, una manciata di speedrider di punta, giovani impegnati a fondo, presenti con velivoli che in verità dovrebbero chiamarsi piuttosto «speed spoiler», poiché perdono il contatto con il suolo unicamente nei passaggi prescritti. Sul terreno si sono visti perfino sedicenti nemici giurati della competizione, ma questi, piuttosto che dalla competizione, erano allettati dall'eventualità di una loro presenza nei media.

Nel caso degli assi partecipanti, per menzionare soltanto la punta dell'iceberg, citiamo un certo François Bon, co-invento-

re dello speedflying, oppure un certo Patrick Lachat, che brilla sempre con eccellenti risultati nelle competizioni all'estero. Pure degno di menzione è Paul Kupsa, che in quest'ultimi tempi fa parlare di sé per il suo progetto www.speedraid.at (decollo a piedi o su sci da cime classiche del mondo alpino, conquistate in precedenza). Fortunatamente, però, la lotta per il miglior tempo si svolse fra giovani svizzeri: Oberland bernese contro Verbier. I fratelli Wicki, membri fondatori dello Speedflying-Interlaken, furono sconfitti di misura dai concorrenti romandi.

L'estremamente varia folla di partecipanti consente il paragone classico della squadretta di dilettanti che affronta l'undici perfettamente allenato del FC Basilea. Per i dilettanti è chiaro che non possono sperare di battere i professionisti, ma ciononostante scendono baldanzosi in campo, per amore dello sport che li accomuna con essi. Lo stesso vale per François Bon, che non ha certo bisogno di affermarsi a un campionato svizzero!

Meet and greet

Per la maggior parte della comunità dello speedflying, il meet-and-greet è stato senz'altro la ragione principale della partecipazione. Un po' di conoscenza del materiale, i racconti delle esperienze avute e l'incontro con altri appassionati della velocità e produttori di videoclip non dovevano mancare. La giuria delle gare ha avuto un compito difficile, ma molto importante. La folla eterogenea di partecipanti, composta di sportivi di ogni livello, esigeva compromessi nella scelta dei percorsi e nell'interpretazione del regolamento. Sul terreno aperto, ben visibile e di facile accesso, è stato quindi stabilito un percorso esigente e impegnativo per i migliori, ma che permetteva anche allo stesso tempo di sorvegliare la scelta della pista e la quota di volo di tutti i partecipanti.

Fortunatamente, questo è stato accettato positivamente da tutti i piloti. Ciò permette a Dani Kalberer, membro della giuria ed esperto di speedflying della FSVL, di tirare somme positive: «Certamente, alcuni punti dovranno essere migliorati in futuro. Tuttavia, il superfeedback da partecipanti e spettatori ha mostrato che siamo sulla strada giusta! Siamo riusciti a far sì, che una schiera di freerider hanno potuto competere in tutta correttezza e sportività, e ciò grazie a un regolamento ben chiaro.» Gli organizzatori hanno ricevuto reazioni del tutto positive, e ciò anche dal direttore FSVL Hanspeter Denzler, al quale è piaciuta l'eccellente organizzazione e lo svolgimento senza incidenti del campionato svizzero.

Un altro obiettivo erano le relazioni pubbliche. Tutti i membri del comitato organizzatore e il suo capo, David Grossenbacher, si sono rallegrati della forte presenza dei media, che con film, immagini, suono e testo hanno contribuito ad avvicinare lo speedflying al grande pubblico. Grazie all'eccellente e mirato lavoro preliminare, all'evento era presente la corporazione dei media quasi al completo, dalla TV svizzera al giornale locale. Tuttavia, non bisogna illudersi: è chiaro che abbiamo approfittato del fatto che si trattava di una «prima assoluta», e che alcuni fogli sono primariamente interessati alle notizie di incidenti. Ma organizzatori e partecipanti non hanno dato loro questa soddisfazione. Per tre giorni, infatti, è stato proposto puro sport aviatorio hi-speed perfetto, senza incidenti e senza feriti! David Grossenbacher: «La sicurezza era sempre posta al centro, e il comitato organizzatore ha fatto tutto il possibile per prevenire incidenti.» Per le emergenze era pronto un adeguato dispositivo di medici e sanitari, per intervenire in fretta ed efficacemente. David: «Pur sapendo che qualcosa può sempre succedere, ci sentiamo confermati in quanto che abbiamo fatto e in futuro continueremo a fare il possibile, affinché lo sport sia menzionato dai media per le belle immagini e non per le notizie negative.»

Giovane, un po' matto e incontaminato

Secondo una libera interpretazione del detto «Dopo lo show è prima dello show», ora s'impone di dare un'occhiata al futuro. Lo speedflying è uno sport giovane, un po' matto e ampiamente incontaminato. Il denaro in gioco è poco e pochi protagonisti riescono a trarne un'esistenza da professionisti. La nostra disciplina sportiva non diventerà mai un big business. Questo è peccato per l'industria, ma allo stesso tempo si rafforza la speranza, che questo sport possa continuare a svilupparsi liberamente, senza costrizioni. Lo confermano gli inizi di altre discipline alpine, che anch'esse vorrebbero organizzare un futuro campionato.

Il comitato organizzatore tira somme molto positive ed è quindi motivato per mettere in piedi, in futuro, altre manifestazioni di speedflying. Oltre alle classiche gare di slalom con elementi tecnici e cronometrate, s'impongono anche altre forme di competizioni, come slalom parallelo, speedfly-cross oppure style. Bisognerà appurare se e in che modo è possibile integrare queste in un sicuro formato di evento. Da parte nostra, ci rallegriamo già fin d'ora di sentire l'altoparlante annunciare: «Laaaadies and Gentlemen, we prooooooudly present the second Swiss Speeeeeed-flying Championship!»

Marcel Röthlisberger

Paragliding World Cup Valadares, Brasile TRE SVIZZERI QUALIFICATI PER LA SUPERFINALE

La prima PWC di quest'anno si è svolta dal 21 al 28 marzo scorso. Per la superfinale in Italia si sono qualificati il vicecampione mondiale Stefan Wyss (3° classificato), il ventunenne Michael Sigel (6° classificato) e Petsch Neuenschwander (20° classificato).

La Paragliding World Cup Tour 2009 è iniziata nel Governador brasiliano di Valadares, nello stesso Paese, infatti, dove è terminata nel 2008. Complici le tipicamente deboli condizioni di volo brasiliane, anche questa volta raramente poco più di una manciata di piloti ha raggiunto la meta. Spesso la giornata iniziava con pioggia il mattino, con la base poco sopra la quota dell'area di decollo, e presto o tardi seguivano estese ombre delle nubi. Di conseguenza, la sera ci consolavamo con abbondanti menu a base di carne e robusti caipirinhas, preparandoci per il giorno seguente. Questo iniziava di regola con prima colazione a base di frutta, torte e caffè, seguita dalla trasferta di un'ora, in bus fino all'area di decollo. Lassù, ci preparavamo al decollo, anche se fino al briefing eravamo quasi sempre ancora letteralmente nelle nuvole. Poco dopo il decollo, spesso, molti e non soltanto i piloti meno abili erano nuovamente a terra... Il viaggio di ritorno a Valadares durava spesso più del volo, almeno nel mio caso.

Soltanto l'ultimo task è stato di mio gusto. A circa mille metri di quota, la base non era particolarmente alta, ma la termica, con 3 m/s, era ancora entro i limiti di valori ascensionali accettabili. In seguito a problemi con le corde, ero decollato con 15 minuti di ritardo, ma grazie alla «marcatura di termiche» da parte degli altri piloti, ero riuscito a recuperare. Dopo più di due ore, atterrovo con una ventina di altri in un campo ai margini di un villaggio. Frotte di bambini correvano incontro a ogni vela che atterrava, chiamandosi entusiasticamente a vicenda. La prima domanda era quasi sempre «Americano»? – «Não, Suiça» rispondevamo.

Prima volta secondo le nuove regole

Questa World Cup è stata la prima a essere organizzata e svolta secondo le nuove regole. Principale novità per i concorrenti: si possono depennare risultati nella classifica dell'evento. Sulla base del nuovo regolamento, nel Governador Valadares sono state giudicate valide soltanto due delle complessive cinque gare. Questo sistema dei risultati depennabili stimolano uno stile di volo tatticamente offensivo. Altra novità importante: la World Cup è stata suddivisa in tre «Continental Cup»: America, Europa e Asia. È specialmente quella dell'Europa che assumerà grande importanza. Le complessive cinque World Cup hanno ora innanzitutto carattere di qualificazione alla finale, che si svolgerà in settembre a Poggio Bustone (Italia). Il vincitore finale della World Cup 2009 non sarà più il pilota con i migliori risultati ottenuti durante l'intera stagione, bensì quello che vincerà la superfinale.

David Rossi

NIENTE VERTIGO SWISS RIVIERA

Come è già stato il caso nel 1999, anche la prossima estate gli appassionati dell'eccitante gara acrobatica dovranno rinunciare alla Vertigo Swiss Riviera. Gli organizzatori hanno preferito di non organizzare la Vertigo di quest'anno, per riprendere con nuovo slancio nel 2010 e mettere in piedi un evento straordinario e impressionante.

Prima di decidere la rinuncia alla manifestazione, l'organizzatore principale dell'«AcroVertigo» ha riflettuto a lungo, visto anche il successo dell'edizione dello scorso anno. I motivi della rinuncia sono parecchi. In generale, l'attuale crisi finanziaria non ha certo aiutato nella ricerca degli sponsor, indispensabili per una manifestazione come questa. Dai suoi inizi piuttosto modesti, la Vertigo Swiss Riviera è diventata un evento che ha bisogno di mezzi notevoli, non reperibili tanto facilmente vista l'attuale situazione dell'economia.

Per continuare a imporsi come una delle principali manifestazioni in Romandia, la Vertigo Swiss Riviera si concede perciò un intero anno di pausa, allo scopo di elaborare un concetto innovativo e spettacolare per il 2010. Sempre con l'obiettivo di proporre soltanto il meglio al loro pubblico fedele, gli organizzatori promettono per l'anno prossimo un evento del tutto straordinario. La Vertigo Swiss Riviera darà ampio spazio a varie innovazioni e rimarrà così fedele alla sua fama di più bella competizione del mondo intero.

AcroVertigo

Area d'atterraggio Fiesch UN GRUGNITO COME SALUTO

«Se si tiene conto di tutto, si constata una cosa sola: sotterrandolo l'ascia di guerra, tutti ne trarrebbero profitto.» Lo scrive il «Walliser Bote» in un articolo del 21 marzo scorso. Ma non è per niente così, al contrario. «Ora inizia la prossima ripresa di questa faccenda, nel frattempo diventata assai incresciosa» – scrive il cronista (e nessun pilota lo contraddirebbe). Secondo la sentenza del Tribunale federale dell'estate scorsa, il gestore del campeggio Franz-Josef Volken non ha tenuto conto del piano regolatore e di conseguenza deve demolire le costruzioni non conformi. Si tratta del parco per bambini, di un biotopo, di posteggi e di terrapieni. Da metà marzo, gli attrezzi del parco per bambini giacciono per terra e qui Volken intenderebbe allevare capre nane. Inoltre, ha dato in affitto l'area d'atterraggio. Si tratta di un terreno, ha spiegato al «Walliser Bote», ideale per l'allevamento di maiali:

«È possibile che i primi maiali sgambettino sul terreno dell'area d'atterraggio già da quest'estate.» Come scrive il giornale, tutto questo al solo scopo di rovinare la festa agli aviatori sportivi. Volken gioca anche con l'idea di chiudere il campeggio dopo la stagione 2010, e di adattare il ristorante ad altri scopi.

Richard Imstepf, presidente della Fluggruppe Aletsch, non perde la calma in seguito a questa nuova azione. In fin dei conti, il piano regolatore del comune prevede una speciale area d'atterraggio, su cui non sono ammessi alberi, edifici o recinti. Richard: «Anche il signor Volken dovrà finire per rispettare la legge.» La battaglia ferve però anche su un secondo fronte giuridico, poiché Volken ha denunciato singoli piloti e scuole di volo che utilizzano regolarmente l'area d'atterraggio «per sorvolo a quota troppo bassa del suo terreno». Il Tribunale cantonale dovrà decidere prossimamente in merito.

DUE INCIDENTI MORTALI DI SPEEDFLYING

Due piloti di speedflying hanno perso la vita in due giornate successive nelle Alpi svizzere. Entrambi gli incidenti non sono stato osservati direttamente. Il pomeriggio del 13 marzo, si è infortunato mortalmente sul Titlis Simon Rütli (23), di Laupersdorf SO. Simon volava sul Laubergrat con un collega. Avevano già compiuto vari voli verso Engelberg, allorché il secondo pilota si è accorto che Simon non lo aveva seguito. Un'azione di soccorso è stata organizzata immediatamente e i soccorritori hanno localizzato il corpo del pilota ca. 70 m (30 m di dislivello) sotto il decollo. L'infortunato non presentava lesioni esterne e la sua vela giaceva presso un masso. Sotto il decollo superiore, il primo tratto di discesa passa attraverso un fosso, circondato da rocce. Sulla vetta soffiava un vento da nordovest di ca. 40 km/h; il punto della partenza, su un pendio rivolto a nordest, era sottovento. (Il secondo pilota era partito dal decollo inferiore Hüsliboden, situato più in basso.) Simon Rütli usava una vela di 10 m², volava con parapendio dal 2007 ed era detentore dell'estensione per speedflying.

Il mattino del 14 marzo, a Les Diablerets è rimasto vittima di un incidente mortale Manuel Mürner, di Thun, 36enne pilota di speedflying. La partenza è stata fatta a ca. 3000 m di quota e l'incidente è avvenuto a ca. 2400 m. Probabilmente in seguito a condizioni di forte turbolenza, prima dell'incidente il pilota aveva scelto una rotta allargata, più distante dalle rocce. Spinto verso il basso, il pilota è finito sul pendio opposto. La vela si è sgravata, il pilota le è caduto sopra ed è in seguito sdruciolato giù sopra le rocce. Alla partenza, sul ghiacciaio soffiava un vento da ovest di 30-50 km/h. Il luogo dell'incidente si trova sul fianco nord, sottovento. Manuel volava con una vela di 9 m². Era un ottimo kite surfer, volava con il parapendio dal 2007 ed era detentore dell'estensione per speedflying.

MODIFICHE ALLE ZONE DI VOLO A VELA 2009

Durante «MIL ON», le zone di volo a vela finora temporanee sono ora pubblicate come regioni di limitazione del volo. Queste LS-R (numero) corrispondono più o meno alle zone di volo a vela temporanee finora attive. Eccezione Svizzera SE (Grigioni):

> zone modificate e ingrandite Calanda/Beverin (finora: Davos/Beverin). > zone leggermente adattate geograficamente Engadina e Mesolcina. > Adattamento della quota della zona Engadina. È stata soppressa lo sblocco finora permanente fino 4550 m s.l.m.

Come finora, si distingue fra disponibilità permanente e disponibilità conformemente a «Airspace Management Cell» (AMC). I dati 2009 per le regioni con disponibilità permanente sono:

28 marzo – 26 aprile e 16 maggio – fino 25 settembre. (Non disponibile in seguito ad attività di volo MIL: 27 aprile fino 15 maggio, cioè in questo periodo niente distanze ridotte dalle nubi nel LR E con MIL ON!)

Disponibilità temporanea secondo AMC:

> Nelle seguenti regioni di limitazione, lo spazio aereo può essere sbloccato fino a 4550 m: Oberland bernese, Gruyères, Goms, Vallese Sud, Engadina, Calanda e Beverin. > annuncio telefonico 044 823 37 75 segnala le regioni sbloccate. > al tel. 044 823 3002 (Duty Officer AMC) oppure 044 823 2667 (Head AMC) si può anche fare fino alle 0930 LT una richiesta di sblocco.

Zone di volo a vela permanenti con «MIL OFF», attive dal 1° aprile al 31 ottobre. Nella regione dell'Altopiano sono state effettuate un paio di modifiche di quote. Sia per le zone di volo a vela permanenti, sia per le regioni di limitazione temporanee, valgono le seguenti condizioni di utilizzo:

> ordinanza per lo spazio aereo E > distanze dalle nubi ridotte per alianti e alianti da pendio. Sotto le nubi: 50 m. Distanza orizzontale dalle nubi: 100 m.

L'estensione geografica e le quote delle zone di volo a vela permanenti figurano sulla copertina della carta per il volo a vela. Le regioni di limitazione temporanee sono pubblicate come supplemento AIP. Informazione: www.shv-fsvl.ch/sicherheit/luftraum/segeflugzonen

JUNIOR E LADIES CHALLENGE

Come ogni anno, la Swiss League di parapendio organizza anche nel 2009 la Junior & Ladies Challenge. Alex Hofer, Chrigel Maurer, Andy Aebi e numerosi altri piloti hanno fatto le loro prime esperienze appunto nella Junior Challenge. Sei motivato per la competizione, cerchi altre esperienze nel volo di distanza e di competizione e sei disposto, nel caso di un'eventuale selezione, a volare nella lega parapendio? Hai compiuto almeno 400 voli, disponi di un po' d'esperienza nel volo di distanza e puoi affermare di essere giovane (uomini fino 25 anni, donne anche oltre)? Allora annunciati sotto www.swiss-league.ch (clicca su «about us» → «registration»). La partecipazione è gratuita, le informazioni seguono. Hai ancora domande? Informazioni: Martin Scheel, tel. 079 44 55 163. Fatti sotto! Termine: 1-5 giugno, luogo: Interlaken, oppure dove il bel tempo è della partita.

Triangolo FAI sopra due laghi MONTE GENEROSO

Il Ticino è allettante! Respirare l'aria del meridione delle Alpi, andare incontro alla primavera, specialmente dopo quest'inverno!... Come spinta supplementare, tanto per trasformare in realtà questo desiderio, il Team volo libero Monte Generoso ha indetto un concorso: un triangolo FAI di 100 km – sopra i due laghi, il Ceresio e il Lario. Il premio in denaro per il vincitore ammonta a 500 franchi, più un abbonamento annuale della Ferrovia Monte Generoso (per l'anno prossimo). Giorgio Calzascia, presidente del Team volo libero Monte Generoso: «Con questo concorso di volo di distanza, speriamo d'incontrare molti amici alla ricerca di nuove e interessanti sfide.» www.avula.ch, www.teamgeneroso.ch