

## MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLE GARE

**Nel marzo 2009, la federazione madre dello sport del volo libero europeo, l'European Hanggliding and Paragliding Union EHPU, ha inviato una lettera alla Fédération Aéronautique Internationale FAI (il testo originale inglese figura sulla homepage FSVL). Nello scritto, la l'EHPU si pronuncia in merito al «persistente problema della sicurezza nelle competizioni di massimo livello», tanto nello sport del deltaplano, quanto in quello del parapendio. Obiettivo primo dei concorrenti è ormai soltanto la velocità massima, ciò che avrebbe portato a un'evoluzione pericolosa nella costruzione dei velivoli. La lettera era firmata da Charlie Jöst, presidente EHPU (e della DHV), e da altri 16 presidenti delle federazioni nazionali del volo libero.**

Nell'aprile successivo, la Commission Internationale de Vol Libre CIVL (commissione FAI per lo sport del volo libero) ha reagito alla lettera dell'EHPU. Ecco qui i passi più importanti della risposta del presidente CIVL, Flip Koetsier:

«La CIVL apprezza gli sforzi intrapresi dall'EHPU sul tema degli infortuni durante le competizioni. Le posso garantire che le Direzioni di FAI e CIVL come pure i delegati CIVL condividono le loro paure e agiscono di conseguenza. Per la CIVL, infatti, l'incremento della sicurezza nelle competizioni assume la più alta priorità. Noi affrontiamo i vari aspetti del problema in vari gruppi di lavoro, informandoci anche presso gli esperti dell'industria e reagiremo in fretta secondo i risultati. È per questo che, per esempio, probabilmente già prima dell'inizio dei prossimi CM di deltaplano, compiremo un passo importante in fatto di regolazione della stabilità nel pitch (angolo d'attacco) sui deltaplani, un tema del quale sappiamo che loro condividono le nostre preoccupazioni.

Nel frattempo sono già state intraprese varie azioni. CIVL ed EHPU cooperano per esempio nella raccolta e nello scambio di dati sugli incidenti. Questo ci fornirà una preziosa visione d'insieme di dove trovare le cause più frequenti di questi ultimi. Sono certo che anche loro sono d'accordo con me nell'affermare che questi problemi non sono esclusivi del volo di competizione.

La CIVL intraprende tutto il possibile per aumentare la sicurezza dappertutto, entro i limiti della sua sfera d'influenza. Nel caso che la soluzione del problema si situi nella limitazione dell'equipaggiamento di volo e della sua verifica, possiamo rilasciare regole e mettere a disposizione risorse sul posto. Se tasksetting, il momento oppure il luogo della competizione dovessero invece avere un ruolo, possiamo prendere in considerazione la consulenza di esperti oppure la redazione di direttive. Un livello più alto dei piloti, la riduzione del numero di concorrenti oppure lo stabilimento di standard più alti per gli organizzatori, sono senz'altro possibili come possibili provvedimenti.

Invece, non è così semplice influenzare la disponibilità ad assumere rischi da parte dei piloti. Da parte nostra, li assicuriamo tuttavia che pronunceremo senz'altro punizioni più severe nei confronti di quei piloti che incorrono volutamente in rischi insensati, mettendo così in pericolo sé stessi o altri piloti, e che, con questo comportamento, screditano il nostro sport. Lo

Sporting Code ci dà la possibilità di escludere dalle nostre gare piloti di questo genere. In futuro, la CIVL intende obbligare gli organizzatori a punire i piloti che volano in modo pericoloso e che ignorano gli avvertimenti. La CIVL è addirittura obbligata a eliminare simili comportamenti.

Nella loro lettera, loro esprimono il desiderio per una riforma fondamentale dell'intera attività di competizione. Le questioni così sollevate sono complesse e occorre distinguere fra deltaplani e parapendii. Da parte nostra, condividiamo anche i loro dubbi sulle conseguenze finanziarie e politiche delle attuali cifre degli incidenti. Non siamo nemmeno contrari a una nuova e radicale valutazione, specialmente ora, che godiamo anche dell'appoggio di vari piloti importanti. Le risorse e gli sforzi devono ora congiungersi, non soltanto fra CIVL ed EHPU, ma anche fra i vari settori del volo libero. Abbiamo fiducia nel fatto che loro continueranno a invitare i loro membri a seguire questa via nella ricerca di una maggiore sicurezza nel nostro sport e a condividere i risultati con altre organizzazioni, inclusa la CIVL. Naturalmente, li terremo sempre al corrente in merito ai progressi realizzati in seno alla CIVL.» [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch), [www.fai.org/hang\\_gliding/meetings/plenary](http://www.fai.org/hang_gliding/meetings/plenary).

Commento del presidente FSVL, Daniel Riner: «Quindi, il problema della «Sicurezza nelle competizioni» è riconosciuto e conosciuto anche dalla CIVL, e un gruppo di lavoro è stato incaricato di elaborare proposte per un miglioramento. La FSVL non mollerà questo tema e presenterà anch'essa delle proposte formulate dai propri esperti.»

### PWC Corea

#### ROBUSTE CONDIZIONI DI VOLO

Dal 26.4 al 2.5, in Corea, e più precisamente a Mungyeong, 150 km sudest di Seul, si è svolta la PWC Asia. La piccola delegazione svizzera non ha avuto successo. Solamente l'ospite di lega, il norvegese Anders Baerheim, è riuscito a qualificarsi in gara per la superfinale. Hausi Bollinger, come ex-vincitore finale della PWC, era qualificato già prima della gara.

Le condizioni di volo erano robuste: molto vento, appaiato a forte termica. L'atterraggio fra risaie, frutteti e condutture elettriche

era impegnativo e interessante. Il tasksetting era sicuro, con briefing dettagliati condotti dai tasksetter locali. Ogni giorno, era pure presente un colonnello dell'aviazione, che coordinava i nostri task con le esercitazioni di tiro dell'esercito: proprio una novità!

La settimana ricca di belle esperienze è stata completata dall'organizzazione perfetta, dalla grande ospitalità e dal vitto eccellente.

Ciononostante, gli Svizzeri non sono riusciti ad andar su di giri. Soltanto Hausi è riuscito a far valere la sua grande esperienza e a classificarsi nel primo terzo. Richard ha combattuto purtroppo più contro lo jetlag e il suo raffreddore, che contro la termica. Nella prima manche, Stefan ha osato un avvicinamento un po' troppo ottimista, che gli è costato la perdita di alcuni posti in classifica. Il suo tentativo di ricupero non è riuscito.

## **Alianti da pendio con motore elettrico MISURAZIONI DEL RUMORE A BELLECHASSE**

**In Svizzera, gli alianti da pendio con motore elettrico sono considerati come UL e perciò vietati. Il comitato direttivo FSVL appoggia l'autorizzazione per questo nuovo aiuto di decollo. Il 22 aprile, i nuovi velivoli sono stati presentati ufficialmente per la prima volta ai rappresentanti dell'Ufficio dell'aviazione civile UFAC, dell'Ufficio federale dell'ambiente UFAM, come pure a diversi specialisti e piloti.**

Deluso, il pioniere del parapendio Laurent de Kalbermatten rimette in tasca il suo fonometro privato. Niente che si possa misurare, per lui: il rumore di fondo è troppo forte. No, il piccolo aerodromo di Bellechasse non è situato ai bordi di una località o di un'autostrada rumorosa, bensì nel bel mezzo dei campi e qui non ci sono fonti di rumore eccezionali. È invece il contrario: il rumore del motore di questo «frullatore a immersione volante» è semplicemente troppo debole. Frank Ambühl dell'UFAM esegue le misurazioni ufficiali dei sorvoli e deve ricorrere alla sua creatività per ottenere risultati espressivi. Infatti, gli tocca misurare le emissioni a 100 metri di quota e non a 150 m, come di solito. Risultato: l'ala rigida con motore elettrico provoca emissioni di rumore di 47 dB e il parapendio di 50 dB. Questo rende i motori elettrici tre volte più silenziosi delle vele convenzionali con motore a benzina. L'emissione di rumore di un trattore agricolo, in azione per caso nelle vicinanze, era di 90 dB. Con una conversazione a volume normale e alla distanza di 1,5 m, il fonometro indicava sempre 55-60 dB.

### **Vantaggio ecologico**

È veramente sorprendente quanto si possa estrarre adesso dai motori elettrici e dai loro accumulatori. Oliver Padlina, promotore della propulsione elettrica per alianti da pendio in

Svizzera: «Si tratta di una nuova soluzione per i piloti che, non disponendo di un luogo di decollo in montagna, vogliono comunque raggiungere la quota delle termiche. In dieci minuti, il parapendio sale a una quota di 900 m.» La potenza del motore elettrico consente, senza termica, un raggio d'azione di 15 km e un'autonomia di volo di circa 25 minuti. Oliver: «In questo modo, specialmente i piloti che vivono in pianura hanno la possibilità di decollare da punti più vicini a casa. I vantaggi economici, ecologici e per la vita di famiglia sono evidenti.»

Nel suo discorso, il presidente FSVL Daniel Riner sottolinea che si tratta di una tecnologia di punta. «Sono convinto che dobbiamo approfittare dell'occasione per salire sul treno dell'aliante a propulsione elettrica e non mollarlo più.» Meno attrattivo dal punto di vista dei piloti è però il prezzo. L'ingegnere Werner Eck, venuto appositamente dalla Germania, parla addirittura dello «choc del primo investimento»: 9000 euro. Tuttavia, questi costi diminuiranno probabilmente in futuro. Inizialmente, però, tutto questo è ancora un sogno. Il primo obiettivo rimane l'autorizzazione per gli alianti da pendio a propulsione elettrica di poter volare legalmente in Svizzera senza obbligo di aerodromo. [www.feelok.ch/elektro](http://www.feelok.ch/elektro)

## **AL SERVIZIO DEL BENE COMUNE**

Un comitato formato dagli ambienti della cultura, dello sport e del sociale ha lanciato un'iniziativa popolare «Per giochi in denaro al servizio del bene comune». L'iniziativa si oppone allo smantellamento della pubblica utilità. Essa richiede l'introduzione di una politica dei giochi in denaro coordinata fra Confederazione e Cantoni, si sforza per ottenere più solidarietà per AVS/AI e intende assicurare la sopravvivenza delle lotterie di pubblica utilità. Dappertutto aumenta la pressione tendente a privatizzare l'utile ricavato dai giochi in denaro. La massiccia presenza di attori legali o illegali nel settore del gioco in denaro minaccia appunto la sopravvivenza delle organizzazioni di lotterie e scommesse di pubblica utilità e perciò anche l'intero sistema esistente delle prestazioni di supporto per lo sport, i programmi sociali e la cultura.

La Swiss Olympic Association e le federazioni associate, come la FSVL sono gli usufruttuari del sistema attuale: senza i contributi annui della Società dello Sport-Toto, responsabile della trasmissione dei ricavi dalle lotterie allo sport nazionale, la Swiss Olympic non sarebbe più in grado di soddisfare l'attuale catalogo di compiti. I circa 24 milioni di franchi annui coprono più della metà dell'intero preventivo e quindi anche la metà di tutti i contributi alle società e federazioni. Informazioni/formulario raccolto firme:

[www.benecomune.ch](http://www.benecomune.ch)

## **Decollare su MYSWITZERLAND.COM**

Sulla homepage del turismo svizzero [www.myswitzerland.com](http://www.myswitzerland.com), il portale preferito dei turisti dal mondo intero che visitano la Svizzera, attualmente viene presentato anche il volo libero. Soggetto sicuramente giustificato anche dal punto di vista del turismo, poiché il nostro sport offre anche una delle possibilità più grandiose per esplorare il nostro Paese. La homepage informa sulle regioni di volo da Alpstein fino al Vallese. Con link per le singole regioni, i club, la banca dati delle regioni di volo, lo spazio aereo per alianti da pendio su Google Earth, per la Googlemap con tutte le scuole di volo FSVL, manifestazioni sportive e server CCC. [www.myswitzerland.com/de.cfm/erlebnisse/abenteuer\\_sport](http://www.myswitzerland.com/de.cfm/erlebnisse/abenteuer_sport)

## **Mike Küng CHARITY BRUTALE**

Otto montagne, ascese in bicicletta con successiva discesa in parapendio, 10'100 metri di dislivello, 500 chilometri in bici, soltanto dieci ore di sonno in tre giorni. Il ciclista professionista Gerrit Glomser e il parapendista estremo Mike Küng hanno pedalato, marciato e volato a fine aprile da Bregenz a Salisburgo. Un'impresa collegata a una giusta causa, quella di raccogliere soldi (50 centesimi per ogni metro di dislivello) per l'organizzazione umanitaria AMREF (African Medical and Research Foundation inc. Flying Doctors Service). Mike: «Divertente è stato il fatto che si doveva sempre praticare lo sport dell'altro. Durante le tratte in bicicletta, ero seduto sul tandem dietro Gerrit e quindi ero nelle sue mani; poi toccava a Gerrit agganciarsi a me per il volo ed essere perciò alla mia mercé.» Gerrit precisa: «Quando Mike mi diceva di tirar su i piedi, sapevo che avremmo sorvolato una cresta con mezzo metro di troppo.»

## **Regione di volo Scuol RAGGIUNGIBILE SOLTANTO VIA FTAN-PRUI**

Le ferrovie di montagna Scuol Motta Naluns stanno sostituendo la navetta Scuol-Motta Naluns. Per questo motivo, nei prossimi estate e autunno, Motta Naluns sarà raggiungibile soltanto mediante la seggiovia da Ftan a Prui. Il ristorante alpino di Motta Naluns rimane aperto. Maggiori informazioni possono essere richieste alla Bergbahn Scuol Motta Naluns oppure a Beat Siegenthaler, presidente del club delle Corniglias (tel. 081 866 32 25).

Anche le Ferrovie retiche sono al lavoro: in seguito a lavori nella gallerie del Tasna sulla tratta Scuol-Ardez, circola un autobus sostitutivo fra Ardez-Scuol e Ardez-Ftan. [www.scuol.ch/de/navpage-BergbahnenSuSCUOL](http://www.scuol.ch/de/navpage-BergbahnenSuSCUOL), [www.corniglias.ch](http://www.corniglias.ch)

## **Dall'autunno a Fiesch TERMICA «SBUFFANTE»**

Richard Imstepf, presidente della Fluggruppe Aletsch, è ormai abituato ai litigi senza fine sul futuro della zona d'atterraggio di Fiesch. Nell'ultimo numero, abbiamo dato la notizia (a pagina 4) del progetto di un allevamento di maiali. Richard: «Ora c'è nuovamente una novità, secondo il motto «rimanere in contatto.» E ride: «Prossimamente, a Fiesch non potremo più volare, almeno non lo potranno più fare gli sposati.» Ecco l'ultima trovata del proprietario del terreno, Josef Volken: il giornale regionale Goms Aletsch scrive: «Secondo varie voci, la più antica professione dovrebbe insediarsi nel Goms già durante il prossimo autunno.» Dove? Nella casetta «mobile» adiacente alla zona d'atterraggio. In seguito al decreto del Tribunale federale, lo standard di qualità del suo campeggio sarebbe calato e non è quindi più possibile gestirlo coprendo le spese. «Così vengono eliminati anche cinque posti di lavoro», scrive il giornale, citando Volken. Ora, l'imprenditore vuole orientarsi verso un nuovo ramo d'affari. Nei confronti del RhoneZeitung, il sindaco Klaus Russi si esprime con riservatezza. «Non saprei dire se l'arrivo del commercio del sesso sia un elemento positivo o no per la nostra immagine. Al momento, però, abbiamo ben altre preoccupazioni per occuparci di voci di questo genere.»

## **PIANIFICAZIONE DEL PERCORSO 2.0**

Pianificare su una carta il triangolo FAI ottimale non è spesso una faccenda proprio semplice. Specialmente quando si tratta di adottare rotte del tutto speciali e non si vorrebbero mancare di pochi chilometri i fattori punti decisivi. Per questo motivo, Tom Payne ha creato l'XC Planer. Grazie a questo tool online molto semplice, è possibile stabilire le proprie boe in modo ottimale, per guadagnare il massimo di punti.

Semplicemente con drag-and-drop, le boe possono essere inserite e spostate a piacimento sulla carta. Sul lato sinistro, sono visualizzati i dati fondamentali calcolati del volo. E sulla carta si vede direttamente se il triangolo è puntato come triangolo FAI piatto (verde) oppure come standard (giallo). [www.paraglidingforum.com/xcplanner/](http://www.paraglidingforum.com/xcplanner/) Tristan Hauser

## **Base decisionale per i piloti di Fiesch (pagina 36) BREVE DESCRIZIONE DELLE SITUAZIONI METEOROLOGICHE**

### **Bise (rossa)**

La regione del Goms è calda, l'Haslital invece è fredda, cosicché già nelle giornate di calma, la brezza di valle è aspirata sopra il passo del Grimsel nel Goms (vento detto «Grimsele», verso le ore

15 circa fino a Münster). Questo Grimseler è un vento freddo, che taglia la parte inferiore della termica. Le differenze di pressione fra nord e sud e anche la bise appoggiano questo sistema, cosicché questo vento freddo può soffiare molto prima verso Fiesch, continuando poi fino a Briga e (raramente) addirittura fino a Visp. In mancanza della brezza di valle normale, la via è aperta per i venti dai ghiacciai di Fiesch e dell'Aletsch, che poi causano forti turbolenze dapprima a Fiesch e più tardi anche a Briga. Più a occidente, la bise soffia sopra i passi del Lötschen e Gemmi e arriva sul fondovalle e fino a Visp quasi sempre come forte brezza di valle. Le brezze di valle della parte meridionale del Vallese (valli di Zermatt, di Zinal), come pure il vento da nord sul passo del Sempione, ne sono rafforzati. In questi casi, i voli sono di breve durata e l'atterraggio è spesso più sicuro a Baltschieder.

## **Vento ad nord-ovest (blu)**

Al contrario della bise, normalmente i venti da nord-ovest aumentano con l'altitudine. Ciononostante, in un determinato settore (fra Münster e Visp), la regione di volo di Fiesch è relativamente ben protetta dai 4000 dell'Oberland bernese. Poiché il vento viene canalizzato attraverso il passo del Lötschen (per poi sbattere ad angolo retto contro le pendici a occidente del Bietschhorn), sul lato sud di quest'ultimo hanno origine forti turbolenze. Sui fianchi del Gärsthorn, il vento da nord-ovest arriva come forte brezza da ovest. La brezza di valle da occidente viene rafforzata e il Grimsel (spesso) pure.

## **Situazione con vento da sud-ovest (verde)**

Rafforza le brezze di valle nella vallata principale. Specialmente nella regione di Montana/Leuk/Visp/Briga, in questa situazione particolare questi venti arrivano fino a oltre 2500 m! Il vento da sud-ovest trattiene il Grimseler. È una buona situazione per Fiesch, ed è quella ottimale per il volo sopra Furka e Oberalp. Fare attenzione nelle valli meridionali vallesane e sul Sempione! A Andermatt: sopra il massiccio del Gottardo, il vento da sud-ovest può soffiare molto forte: c'è il pericolo di essere inghiottiti giù per la Schöllenen (l'anemometro di «Gütsch» fornisce informazioni del tutto affidabili!)

## **Föhn (favonio)**

A Fiesch, i venti da sud e sud-est arrivano sotto forma di föhn. Dapprima da sud, poi quando inizia il föhn, da sud-est. I segni premonitori sono ben visibili nella maggior parte dei casi (nuvolosità di stau).

## **Stagioni**

La quantità di neve caduta influisce molto sul sistema dei venti nelle Alpi e naturalmente anche su Fiesch:

In primavera, i venti da nord soffiano giù molto più in fretta sopra le superfici innevate. Bastano spesso già 2-3 hPa di differenza di pressione, per produrre correnti discendenti e turbolenze nell'aria sulla zona di decollo. Il Grimseler arriva poi molto in fretta, assieme alle discendenze dei ghiacciai, fino a Fiesch (event. già verso le ore 11) e continua poi.

D'altra parte, in primavera le brezze di valle vere e proprie sono molto deboli. Si può quindi volare più bassi e ancora a occidente di Montana.

D'estate, la differenza di pressione termica fra Altopiano e Alpi aumenta nel pomeriggio a 2-3 hPa. Chi la mattina sceglie sulla carta Zurigo-Briga con 3 hPa, avrà a mezzogiorno 5 hPa. Le brezze di valle aumentano, arrivano molto in alto e durano fino molto tardi a sera. Esse trattengono però i venti da nord, cosicché l'aumento della differenza di pressione non fa nessuna differenza (determinante per il vento da nord è la differenza di pressione fra Zurigo e Locarno). A occidente del Riederhorn bisogna volare molto in alto, per evitare le turbolenze causate dalla brezza di valle.

Nella tarda estate, la spessa stabile stratificazione blocca lo sciabordare dei venti da nord.

Nelle situazioni con vento da sud-ovest, le stagioni influiscono meno. Tuttavia, la frequenza del föhn è maggiore nella stagione fredda. Ciononostante: i piloti locali sono spesso in aria quando soffia il vento da sud.

Martin Scheel