

Airolo - Landeck

## UN VOLO DI SOGNO DAL TICINO ALL'AUSTRIA

**Mai prima d'ora un parapendista ticinese è volato così lontano come Claudio Vosti: 211 km! Decollato sopra Airolo, atterrato a Landeck nel Tirolo. Velocità media 28,5 km/h. Quest'impresa catapulta Claudio addirittura al 2° posto nella classifica provvisoria dell'XC-Contest svizzero.**

Dopo un buon inizio nella stagione di volo ticinese con alcuni voli tra 140 e 160 km, Claudio Vosti è alla ricerca di un altro bel volo per aumentare il suo punteggio nella CCC. Il 19 maggio scorso, egli si decide perciò per un decollo al nord del Ticino. La stessa sera, in casa Vosti si vive il fermento di una promettente giornata. Il telefono squilla di continuo, mentre Claudio studia la situazione meteo al PC e prepara l'attrezzatura d'obbligo per voli di distanza: GPS, vario, telefoni, batterie, caricabatterie, senza dimenticare barrette e camelback. Il giorno dopo si annuncia molto caldo in pianura, con vento da ovest moderato. Si sono annunciati Albino Malli ed Elia Deschenaux. L'appuntamento è per le 9.00 sull'area di servizio Bellinzona sud e alle 10.00 con Bussmann, proveniente dalla Svizzera interna, alla stazione FFS di Airolo. L'idea è di partire dal Motto Bartola, sopra Airolo, per sfruttare le condizioni già estive della giornata. Imboccata la strada del Gottardo, quasi a destinazione, il trio incontra un gruppo di militari che si esercitano con lanciamine e, dopo un breve consulto, è chiaro che la «finestra» di volo sarà limitata. Claudio racconta: «Eravamo appena arrivati in zona di decollo, a quota 1750 m, ed ecco che spunta una formazione di ben quattro elicotteri Superpuma. Per noi una situazione un po' diversa da quella che regna normalmente su un'area di decollo, perché tra gli spari dei militari e l'arrivo degli elicotteri sembrava di essere in guerra! Ma per noi, le cose erano soltanto all'inizio: quando si compie un volo di distanza, le incognite sono tante, e l'impresa è un po' come una piccola lotta con sé stessi! Sono decollato per primo con la mia Swing Stratus 7 e, dopo la prima termica, ne trovo un'altra che mi consente di aspettare gli altri. Intanto, salgo e salgo e salgo ancora fino a oltre 3000 m/s.l.m. Vedo finalmente Desche e Albino che prendono quota, così parto in direzione di Sedrun. Le cime però sono ancora tutte innevate, e non ci sono più termiche belle. Poi i miei compagni mi perdono di vista [il mio parapendio è praticamente tutto bianco] e così aggancio in solitaria la valle Surselva e comincio a seguire la cresta che porta a Coira. L'idea iniziale era di compiere una distanza libera oppure un nuovo triangolo. In volo, tuttavia, il vento da ovest si dimostra molto più sostenuto del previsto, e spesso mi trovo a viaggiare a più di 55 km/h. Decido quindi di proseguire verso est. Intanto, Sara mi segue live su internet e m'incita a proseguire. Le termiche sono a volte strappate dal vento. A Coira, mi trovo così basso, da temere di dover terminare lì il mio volo. Decido di accostarmi a un pendio rivolto verso ovest, sopra Trimmis, per sfruttare la dinamica, e con molta pazienza e grazie all'esperienza riesco

a recuperare quota sufficiente per proseguire. Avanti fino dopo Fanas, ed eccomi in Austria. Sorvolo il passo dello Zeinisjoch e raggiungo insperatamente Landeck. Proseguo ancora per 20 chilometri, poi trovo vento da est, oltre che la CTR di Innsbruck. Perciò torno indietro e mi poso sull'area d'atterraggio ufficiale di Landeck, dove incontro altri due piloti, Paul Tomassi e Reynald Mumenthaler, decollati da Fiesch in Vallese. È ormai il tramonto, e raggiungiamo subito la stazione, sperando di essere a casa ancora durante la notte. Tuttavia, le coincidenze non lo permettono, così prendiamo il treno per Bregenz, recuperando nel viaggio Bernhard Fuhrer, altro pilota vallesano. Ci fermiamo a cena e troviamo un albergo vicino alla stazione. Nonostante il letto comodo, forse per l'adrenalina ancora alta, forse per le tante cose viste, alle 4 di mattino sono più che mai sveglio, ma a colazione scopro di non essere l'unico con una notte movimentata! Nel frattempo mi accorgo che la traccia "live" si è interrotta, cosicché non conosco ancora la distanza esatta: penso siano 160-180 km. Alle 8.50 siamo già sul treno per Zurigo, e alle 13.21 scendo a Bellinzona, abbracciato da Mattia, Riccardo e Sara. Torniamo subito a casa, per scaricare foto e volo, e non credo ai miei occhi: più di 200 km! Incredulo, mi dico che forse è un errore del programma e trasferisco il file su un altro! Il risultato non cambia: sono esattamente 211,26 km! È il mio volo più lungo dal 1988. S'impone quindi una bella cena per festeggiare e la mia avventura termina con un buon bicchiere di merlot al grotto Scarpapè, con i miei e la famiglia Wüest. Sono veramente felice: non chiedo di meglio, a 47 anni e dopo 20 anni di volo in parapendio!»

**24 - 28.6, CS parapendio individuale**

### FORTUNA IN GARA E SFORTUNA CON IL TEMPO

**Stephan Morgenthaler di Aarau ha vinto la gara decisiva ai Campionati internazionali svizzeri di parapendio a Flims. Tuttavia, non è stato possibile attribuire i nuovi titoli, poiché il cattivo tempo ha impedito che fosse raggiunto il punteggio necessario. Di conseguenza, i campionati svizzeri proseguiranno nel mese di agosto.**

All'organizzazione praticamente perfetta dei CS di parapendio si contrappose purtroppo il tempo veramente pessimo. Dopo che la società organizzatrice, Vol liber Grischun, aveva già posticipato di 24 ore la manifestazione, nella prima giornata, fu possibile svolgere un unico task, che però non fu esente da complicazioni. Esso prevedeva, infatti, il volo dalla cresta di Cassons fino a Panix, con successivo ritorno fino a Foppa, poi da lì al Crap Sogn Gion e, dopo altre due boe, la tratta finale

fino al traguardo. Tuttavia, il vento di schiena che soffiava sul Cassons costrinse gli organizzatori a scegliere un decollo più in basso. Occorsero perciò quasi due ore, per trasferire tutti i piloti di ambo i sessi sul nuovo decollo improvvisato sul fianco sudoccidentale del Flimsenstein.

Il capo-lega e tasksetter Martin Scheel decise quindi di effettuare un clockstart, vale a dire una partenza aerea ogni 15 minuti. In questo caso, sta ai piloti decidere in quale gruppo partire. A dire il vero, questa soluzione non è molto popolare fra i concorrenti, ma poiché era semplicemente impensabile rimanere ad aspettare in aria, si decise appunto il clockstart. Il primo gruppo partì relativamente in fretta, ma il vento da nord impedì ai piloti di raggiungere subito l'ultima boa, il Crap. Di questo approfittò il gruppo successivo, che comprendeva anche i piloti più veloci. Nel complesso, si può parlare di un task al limite; ciononostante, 32 degli 86 piloti di ambo i sessi decollati tagliarono il traguardo. Andy Aebi, Stefan Wyss e Chrigel Maurer, partiti per primi, furono raggiunti soltanto da Stephan Morgenthaler, Alex Hofer e Torsten Sigel, partiti con il secondo e il terzo gruppo. Nonostante le condizioni turbolente, Stephan Morgenthaler effettuò il percorso alla velocità media di quasi 30 km/h.

### All'ombra delle nubi

Il venerdì e il sabato non fu possibile assegnare compiti. I continui e insistenti rovesci di pioggia fecero sfumare qualsiasi speranza di un volo di qualificazione. L'intera speranza dei piloti e degli organizzatori venne perciò riposta sulla domenica. Tuttavia, dopo una breve schiarita, verso le 11, le nubi a 4000 metri misero in ombra l'intera regione. L'intera carovana attese pazientemente che il tempo migliorasse, con le vele spiegate sul terreno. Dopo un quarto d'ora di sole, i primi coraggiosi si levarono in volo verso le 15.30 e furono subito ricompensati. Riuscirono, infatti, a prendere 300 m di quota sul decollo, mentre la base era a 1900 metri. Seguirono altri gruppi. La metà circa dei piloti arrivò fino al Crap, ma soltanto pochi ce la fecero fino alla prima boa sul Panix, dopo di che fu il vuoto totale.

Purtroppo, questo task assegnò soli 80 punti che, aggiunti ai primi, furono insufficienti per un campionato svizzero valido (che ne richiede 800). Ma perché «purtroppo»? Forse fu anche una fortuna, poiché dal punto di vista sportivo le due prove non furono certo di alto livello.

L'atmosfera distesa alla serata dei piloti e alla cerimonia conclusiva (con premiazione) dimostrò che i partecipanti d'ambo i sessi furono molto soddisfatti dell'organizzazione dell'evento, nonostante le cattive condizioni meteorologiche. A questo successo contribuì, oltre che la società organizzatrice Vol liber Grischun, anche il team delle officine Argo, che per la serata dei piloti produsse come per magia un'eccellente cena nell'Event-Halle di Flims.

Classifica e altre informazioni sotto [www.gssm.ch](http://www.gssm.ch) e [www.swissleague.ch](http://www.swissleague.ch).

Sebastian Kirsch

## TOP VIEW

### Notizie dal Comitato centrale e dall'ufficio centrale

**ILS 33 Basilea:** dopo la denuncia, da parte del direttore FSVL, Hanspeter Denzler, relativa all'insoddisfacente situazione, venutasi a creare in seguito alle numerose e inutili attivazioni dei settori Tango, finalmente è stato possibile mettere d'accordo tutti gli interessati (FSVL, AeCS, AOPA, Skyguide e il controllo francese del traffico aereo) su una riduzione della durata dei periodi di attivazione da 60-90 minuti a 30 minuti. Con ciò, la flessibilità aumenterà in modo notevole in futuro, mentre potranno essere massicciamente ridotte le criticate «activations de précaution». Unica punta d'amaro: il controllo francese del traffico aereo non vede nessuna possibilità per l'introduzione di questa importante novità prima del maggio 2010.

**La lotta per lo spazio aereo:** è un tema permanente, del quale in questa stagione deve occuparsi nuovamente in modo intensivo l'aviazione generale, riunita nel GASCO (General Aviation Steering Committee) e quindi anche la FSVL. Particolarmente dolorosa, per i parapendii è l'attivazione permanente del Tempo Mil TMA Sion 1 - 3 nel periodo, per noi importante, dal 15.06 all'11.09.09. Anche in questo caso, la FSVL s'impegnerà energicamente per trovare una soluzione di compromesso con le Forze aeree.

**Parapendii a motore elettrico:** dopo la convincente dimostrazione del 22 aprile scorso a Bellechasse, il comitato centrale FSVL ha approvato una proposta da sottoporre all'UFAC affinché siano create le premesse formali, operative e legali per l'ammissione dei parapendii a motore elettrico. Nelle considerazioni allegare alla proposta, si pone l'accento sul fatto che il motore elettrico del parapendio serve innanzitutto da ausilio per guadagnare quota al decollo. Esso eviterebbe in particolare ai piloti domiciliati in pianura, lunghe ore di viaggio in auto verso i luoghi di decollo in montagna, e contribuirebbe quindi a ridurre anche le relative emissioni nocive. Per raggiungere i punti di decollo necessari ai parapendii a motore elettrico bastano già brevi trasferte. Non da ultimo, sono appunto queste considerazioni ecologiche e la conseguente promozione delle tecnologie di punta, che hanno spinto il comitato centrale FSVL a impegnarsi per l'ammissione dei parapendii con motore elettrico.

### PWC Francia

## VITTORIA DI STEFAN WYSS

Nella World Cup di Talloires (13-20.6) sono stati effettuati quattro task fra 48 e 55 km. Commento del vincitore Stefan Wyss, di Ringgenberg, sull'ultima gara: «Dopo l'attraversamento del lac d'Annecy, decisi di tornare indietro sul lago. Una rotta piuttosto temeraria, poiché rischiosa tatticamente, ma notevolmente più corta del giro sopra il Roc des Boeufs, scelto da quasi tutti gli

altri... Arrivai sull'altro lato del lago a una quota sufficiente, in modo da poter salire più in alto, per cui mi sono trovato solo e con un buon vantaggio sugli altri!»

## FIESCH-EGGISHORN CUP 2009

Richard Imstepf, presidente della Fluggruppe Aletsch, annuncia che: «La Fiesch-Eggishorn Cup sarà messa in palio anche quest'anno. Il montepremi è di 5500 franchi!» Se questa non è un'ottima motivazione supplementare per una visitina alla Mecca del volo nell'Alto Vallese... Innanzitutto, poiché non soltanto gli «assi» hanno una vera possibilità di conquistare un premio, ma l'hanno anche i piloti ordinari, poiché fra tutti i voli validi viene estratto un buono del valore di 500 franchi.

La Fiesch-Eggishorn Cup è già alla sua sesta edizione ed è aperta a tutti i parapendisti e deltaplanisti svizzeri ed esteri. Ognuno può sottoporre tanti voli quanti vuole; la partecipazione è gratuita. Dai piloti si richiede tuttavia che siano in possesso della tessera di volo regionale (ottenibile presso la stazione di partenza della filovia, al prezzo di CHF 5.- per la giornaliera, rispettivamente CHF 20.- per la carta annuale). Per la documentazione di volo valgono le stesse condizioni come per l'XCcontest. I voli devono iniziare da una delle tre aree di decollo sulla Fiescheralp (stazione intermedia, Galvera, Heimatt). Task: volo il più lontano possibile con una boa. Traguardo: terreno d'atterraggio di Fiesch (cilindro con raggio di 400 m). Categorie: deltaplani (fattori: delta 0,85; delta senza torretta 1,00; ala rigida 1,15), parapendio open, parapendio sport. Informazioni: [www.fluggruppe-aletsch.com](http://www.fluggruppe-aletsch.com)

## SWISS CUP SALEVE

Dopo una settimana di tempo incerto, le previsioni per questa Swiss Cup non erano troppo promettenti. Il primo giorno andò in fumo. Il sabato, però, i venti da sud si calmarono e decidemmo quindi di annunciare un task. Dopo il briefing presso il clubhaus e un'eccellente prima colazione, organizzata da Tof, il nostro chef, 45 piloti raggiunsero l'area di decollo Les Crêts. Non appena in cielo apparve uno sprazzo di azzurro, lanciammo un task di 37 km. Cinque piloti tagliarono il traguardo e Joël Debons vinse 55 minuti con il suo Icepeak3.

La domenica arrivò anche la Swiss League. 15 piloti riuscirono a portare a termine il task di 42 km. Vinse Jörg Ewald (Niviuk IP3), un solo minuto davanti a Michael Maurer (Gin Boom5), che sembra essere sulla buona via sulle orme del fratello maggiore. Il lunedì di Pasqua decidemmo per un task difficile, ma interessante: una miscela di rilievi e pianura. Joël Debons vinse la Swiss Cup nella categoria Open, Regula Strasser (Niviuk IP3) fu la prima fra le donne.

Patrik Roser

## Charmey FR

### TROPPO VICINO ALLA ROCCIA

Un parapendista vodese che può dire di avere avuto veramente fortuna: «Stavo volando lungo il versante in direzione sud-ovest, quando una raffica di vento mi spinse contro la parete. Lo stabilizzatore s'impigliò in un cespuglio sovrastante, poi la vela roteò contro la roccia. Attutii l'urto con le mani, caddi attraverso i rami e rimasi sospeso 100 metri da terra. Riuscii tuttavia ad afferrare due rami e ad assicurarmi a essi mediante le corde dei freni. Rimasi così appeso alla bretella destra, mentre la sinistra rimase libera e fui trattenuto soltanto da metà della vela.» Amici del pilota ne osservarono l'incidente, avvenuto presso i Dents-Vertes, e allarmarono la Rega. L'equipaggio della base losannese effettuò un primo sorvolo per valutare meglio la situazione, dopo di che tornò a Charmey per prendere a bordo due specialisti del SAC, poi deposti a distanza di sicurezza dal luogo dell'incidente. Gli alpinisti calarono in seguito una corda al pilota, che poté così assicurarsi meglio. In seguito, gli calarono anche una sega per liberarsi dai rami sovrastanti, dopo di che fu possibile issare il malcapitato su un terreno più sicuro. Infine, venne recuperata anche la vela. Commento finale del salvato: «Gli alpinisti hanno lavorato in modo molto professionale. Mille grazie!» e sulle cause dell'incidente: «Sono volato troppo vicino alla parete e non ho badato ai rami sopra di me.»

Il pilota era decollato alle 14.30 in condizioni meteorologiche normali: vento fra 15 e 20 km/h, termica 1,8 m/s, sopraelevazione al decollo 57 m. L'incidente avvenne alle 14.50. Secondo la Rega, il pilota si è comportato correttamente, come constata anche il responsabile delle comunicazioni Sascha Hardegger: «In una situazione del genere, il parapendista non ha nessuna possibilità di cavarsela da solo. Se ha con sé il cellulare o la radio (ciò che è consigliabile in ogni caso), può chiedere aiuto. Ma questo solo se può farlo senza eccessive contorsioni, che potrebbero mettere a maggior rischio la sua situazione!» Per questo, è importante avere il cellulare sempre a portata di mano. Inoltre: «Se il pilota riesce a liberarsi da solo e senza danni, allora la centrale d'intervento Rega gli sarà grata se provvederà a informarla, in modo da annullare l'allarme. Saranno evitati così ulteriori e inutili interventi.»

## Ludesch Open

### VINCE MARTIN HÄRRI

Nel suo comeback al Ludesch Open (21-24.5) nel Vorarlberg, Manfred «Mandi» Ruhmer si assicura il suo decimo titolo di campione nazionale di deltaplano. Nella classifica Open, invece, Martin Härrri riesce a imporsi su tutti gli altri (fra i quali il campione europeo in carica Elio Cataldi, Italia, e Promoz Grizar, Slovenia). Commento di Martin alla prima manche: «Il primo tratto ci portò nella grande Walsertal. Molto vento, termica molto forte e corri-

spondenti turbolenze hanno reso il tutto molto sportivo. Durante il ritorno, Mandi ed io siamo riusciti a staccare di poco il gruppo di testa. Poco dopo, una cella temporalesca in rapido arrivo ci ha costretti tutti a tornare indietro e atterrare. Il task è stato interrotto e poi valutato seconda la situazione di 15 minuti prima, una soluzione che non può mai essere del tutto giusta, poiché non si tiene in considerazione la quota dei singoli concorrenti. Infatti, al momento dell'interruzione, Mandi ed io eravamo molto più in alto degli altri, ma pochi metri più avanti sulla tratta.» E sulla seconda manche: «Il punto di ritardo su Mandi nella prima manche e gli inseguitori fin troppo vicini, hanno promesso una gara emozionante. Purtroppo, la forte inversione a 1200 metri non si è rotta per tutta la giornata. Molti piloti non hanno voluto continuare con questa quota modesta e sono atterrati direttamente sul traguardo. Noi siamo andati avanti, passando da un colle all'altro, ma pochi hanno rischiato il salto nel Montafon. Alla fine sono restati in quattro, che a Schruns hanno tentato inutilmente di raggiungere la boa a 1800 m. Dopo quattro tentativi falliti, ci siamo decisi per l'atterraggio a Schruns. Per questa quindicina di chilometri, sono rimasto in aria più di tre ore, ottenendo soltanto 20 punti. Dapprima ho pensato che fossero pochi, ma poiché Mandi si è trovato a dover atterrare già all'entrata del Montafon, ottenendo così 16 punti, sono risultato vincitore della gara con confortevoli tre punti di vantaggio.»

## BORDAIRLINE

Dove si situa il tuo limite? Vola finché ti porta, cammina finché ce la fai e raggiungi la meta entro 33 ore. La Biotech Paragliding Adventure Race «Bordairline» è già alla sua seconda edizione. Nel 2009 sono previste tre località di gara: Hochries (D) (Cross-alps) lo è stato il 27 - 28 giugno, Locarno (CH) lo sarà il 25 - 26 luglio e Lienz (A) il 1° e 2 agosto. I partecipanti devono coprire la maggior distanza possibile fra il decollo, la boa personale e la meta volando con il parapendio o arrabattandosi a piedi. Ciascuno stabilisce la propria rotta. Le tre manifestazioni sono riunite in una classifica generale; il vincitore riceverà un contratto di sponsor con «Freiheit.cc»; il secondo e il terzo classificato un pacchetto di sponsor ciascuno. Vi sono ancora posti liberi per il Bordairline in Austria e in Svizzera.

Informazioni/iscrizione: [www.bordairline.parafun.net](http://www.bordairline.parafun.net)

## Ueli Gegenschatz

### STANDING OVATION

Dopo la sua relazione alla TED (conferenza su tecnologia, entertainment e design a Los Angeles) di quest'anno, dove fra gli altri relatori vi erano nientemeno che Bill Gates, Al Gore, Meg Ryan e i fondatori di Google, Sergey Brin e Larry Page, Ueli Gegenschatz, al noto sportivo appenzellese di volo estremo, è stata tributata anche una «standing ovation». Ueli racconta: «Quando sei sul pulpito e vedi che nella prima fila Bill Gates si alza per applaudirti in piedi, vivi un momento veramente cool». Ueli è costantemente in viaggio nel mondo intero, con paracadute, parapendio e wingsuit, sempre alla ricerca di nuovi ed eccitanti progetti. [www.gegenschatz.com](http://www.gegenschatz.com)

Andy Steinmann

## X-ALPS SULLA SEDIA D'UFFICIO

Gli operatori mediatici che si occupano del Red Bull X-Alps di quest'anno, approfitteranno anche questa volta delle opportunità attuali offerte da Internet. Non soltanto per seguire passo passo gli atleti per mezzo di Google Earth in 3D, ma tramite vari canali, gli atleti stessi potranno quest'anno, informare ancora meglio i loro sostenitori e far vivere loro in diretta le esperienze della gara. Innanzitutto, vi è la possibilità di seguire la X-Alps mediante Twitter (<http://de.wikipedia.org/wiki/Twitter>) oppure Facebook (<http://de.wikipedia.org/wiki/Facebook>). Inoltre, vari atleti dispongono di blog propri, che forniscono già adesso molte informazioni sulla loro preparazione sia tecnica, sia fisica.

Red Bull X-Alps: <http://www.redbullxalps.com>. X-Alps Twitter Channel: <http://twitter.com/RedBullXAlps>. X-Alps Facebook Fanpage: <http://www.facebook.com/pages/Red-Bull-X-Alps/53649398540>. Un'ampia raccolta dei link X-Alps si trova all'indirizzo seguente: [www.wolkenstrasse.net/swissglider](http://www.wolkenstrasse.net/swissglider)

Tristan Hauser