

Superfinale PWC Poggio Bustone

BILANCIO VARIEGATO, MODALITÀ DISCUSSA

Stephan Morgenthaler, migliore svizzero, si piazza all'ottavo posto, il team svizzero è quarto. Retrospectiva e prospettive per il futuro dal capo lega Martin Scheel.

Quest'anno, la PWC si è svolta per la prima volta secondo la «nuova modalità». Innanzitutto, però, un breve sunto della storia della PWC: la prima Coppa del Mondo di parapendio si svolse nel 1992. Il comitato, sotto la presidenza di Thomas Bosshard (CH), si orientò allora principalmente sulla Coppa del Mondo di sci. Dal 1994, l'organizzazione della serie venne assunta da un nuovo comitato, presieduto da Zico Franke (D), con il responsabile tecnico Urs Dubach (CH). Si trattava di una vera Coppa, con inizialmente sette, in seguito cinque eventi l'anno. Come in quasi tutte le Coppe del Mondo, si volava per la classifica a punti: analogamente a quella dello sci, una ripida classifica attribuiva dopo ogni manche i punti, inizialmente ai primi 20 piloti, in seguito ai primi 30, poi ai primi 50. Per motivi di sicurezza, ma innanzitutto per ragioni ideologiche, la curva del punteggio venne appiattita, e più tardi la classifica a punti fu sostituita da una formula distanza/tempo. Questa venne sviluppata e testata dalla lega del parapendio svizzera e fu chiamata «formula PWC».

La Paragliding World Cup Association PWCA venne costituita come società conforme al diritto svizzero. Allorché l'allora General Secretary Jo Hyler depose il suo (gravoso) mandato e sotto la presidenza di Olivier Burghelle (F) gli affari vennero assunti da una segreteria francese, la società da svizzera divenne francese. I suoi tratti fondamentali sono però ancora organizzati secondo il modello svizzero, con un presidente, la commissione direttiva (Commission) e il General Secretary (Xavier Murillo). All'assemblea generale (general assembly) spetta decidere su tutte le questioni principali.

Anche l'idea alla base della «Cup» rimase appoggiata fino al 2008 a quella originale: alcune gare, distribuite sull'intera superficie del globo, le singole manche danno la classifica finale. La formula di valutazione applicata in questi casi, unitamente a numerosi risultati da depennare, costituiva la garanzia per voli veloci e cool. Era l'opposto buono e armonioso dei campionati mondiali ed europei della FAI, in cui conta ogni singolo task effettuato durante le due settimane di gara. Dal punto di vista sportivo, la vittoria finale nella PWC era senza discussioni il titolo più impegnativo nelle competizioni dei voli su distanza libera.

Vantaggi e svantaggi

Il mondo del parapendio sta cambiando. Da un lato, in Asia si è risvegliata una comunità sempre crescente di parapendisti, fatto che però non si riflette nelle PWC asiatiche. Dall'altro, i piloti non sono più così idealisti come nel periodo iniziale: il continuo viaggiare nel mondo intero per partecipare alle varie Coppe, ha sollevato un numero crescente di critiche. Da alcuni anni a questa parte, sono cominciate le discussioni su una «nuova modalità», introdotta appunto quest'anno.

Essa comprende cinque gare PWC e una «Superfinale». Per quest'ultima sono selezionati i 15 piloti uomini e 3 donne risultati migliori nelle singole gare (indipendentemente dal numero di partecipanti). Inoltre, sono invitati anche i vecchi «assi». Infine, si completano i posti rimasti liberi, cosicché per la Superfinale sono selezionati i primi 30 di tutte le PWC.

La nuova modalità presenta alcuni vantaggi:

- i buoni piloti possono qualificarsi partecipando a un'unica gara di loro scelta
- grazie al minor tempo necessario (tre settimane), può partecipare anche chi esercita una professione, oltre che mamme e papà
- è possibile organizzare più Coppe del Mondo in Asia

Purtroppo, ci sono anche svantaggi:

- va perso il profilo chiaramente delimitatore rispetto al campionato mondiale FAI
- le singole gare non conoscono più l'alto livello dei piloti
- le singole gare sono difficilmente comparabili fra loro
- la Superfinale è un evento solitario con tutti i relativi svantaggi:
 - una pessima organizzazione ha effetti disastrosi
 - lo stesso vale per il tempo (basta ricordare che i CE in Norvegia e i CM in Austria sono stati annullati)
- i vincitori dimostrano la loro abilità in una sola regione.

La Superfinale di Poggio Bustone

Organizzatori e piloti della Superfinale di Poggio Bustone hanno sofferto tutti per questi svantaggi della nuova modalità:

- l'organizzazione è stata mediocre:
 - sono mancati accessi ragionevoli a Internet
 - per causa della decisione sbagliata «Aquila» (cambiamento di regione di volo), si è perso un task
 - i trasporti hanno conosciuto notevoli difficoltà
 - secondo Xavier Murillo, dappertutto sono sorti piccoli problemi di ogni genere
 - il valore sportivo si è mantenuto entro stretti limiti per via delle condizioni meteorologiche:
 - soltanto quattro task validi, uno dei quali inutilizzabile, poiché venne interrotto, mentre una cinquantina di piloti ha ottenuto altrettanto punti, quanti i migliori cinque di loro realizzerebbero in un task valido.
 - Poiché nella Superfinale i piloti non possono far valere il punteggio conseguito durante la stagione, sono stati messi in ombra quelli di loro che hanno realizzato le migliori prestazioni nel corso dell'intera stagione. Vanno menzionati in particolare Jassen Savoy e Stef Wyss, sempre in testa alle classifiche di questa stagione.
- Riassunto: le aspettative di questa «Superfinale» non si sono realizzate. Questo è la causa della massiccia critica rivolta all'organizzazione. Tuttavia: l'evento sarebbe stato del tutto sufficiente, se si fosse trattato di una «normale» PWC.

Nuove idee

Inoltre, a Poggio Bustone hanno fatto la loro comparsa due nuove generazioni di parapendii:

- una dozzina di Gin-Protos, con prestazioni un passo più avanti delle migliori vele di questa stagione
- due Ozone-Protos, che hanno compiuto ancora un ulteriore passo in più nell'evoluzione del parapendio.

Tuttavia: vi è stata anche una forte critica riguardante il nuovo formato PWC. Più della metà dei piloti presenti desidera un cambiamento. Dopo molte ore di discussione, è stato definito un possibile nuovo formato. Esso prevede sempre molti singoli eventi di PWC, ma essi vanno suddivisi in tre gironi: Asia con Australia, Europa con Africa, e tutta l'America. Ogni girone avrebbe così la propria finale. Le tre finali costituirebbero il girone mondiale, da cui risulterebbero i vincitori della PWC.

Questa proposta abbinerebbe i vantaggi del formato attuale a quelli del formato precedente. Purtroppo, essa arriva troppo tardi per la prossima stagione. Però, molto probabilmente la Superfinale 2010 in Turchia dovrebbe mantenere ciò che promette: un grande evento con molte buone manche.

Che cosa è un parapendio?

In questi ultimi anni, nella struttura dei parapendii di alte prestazioni sono stati integrati sempre più elementi rigidi. Finora, si trattava di un filo di nailon del diametro di 1,5 mm circa. Esso conferisce grande rigidità se è cucito il più vicino possibile alla parete del cassone. Ora, questi fili di nailon sono già integrati nell'intero profilo e hanno anche un diametro maggiore. Nella più recente generazione degli Ozones a 2 corde (con i soli punti d'aggancio A e B), essi si tendono ad arco sopra i punti d'aggancio, in modo da sostenere il profilo. In effetti, è irrilevante l'ammontare dei materiali resi più rigidi con questa soluzione. Questo ci porta tuttavia ai limiti della definizione del parapendio. La FAI definisce infatti il parapendio con una frase unica e concisa: «A hang glider with no rigid primary structure» (un aliante da pendio senza struttura primaria rigida). La mia opinione (personale) è che il parapendio deve fare a meno di strutture rigide o semirigide. Una chiara definizione in questo senso è richiesta da molte altre parti, anche da costruttori. Molti di quest'ultimi sono venuti anche da molto lontano per partecipare alla riunione di Poggio Bustone. Bisogna definire un parapendio secondo le dimensioni della sua sacca (principio dello zaino)? Secondo il peso? Oppure appunto secondo la rigidità dei singoli componenti? O ancora: non bisogna limitare del tutto lo sviluppo? Le opinioni in merito differiscono molto. Al pilota dilettante tutto questo è indifferente: grazie allo sviluppo dell'alta tecnologia, egli può volare oggi con vele, che per noi fino a pochi anni fa erano soltanto un sogno.

Martin Scheel

TOP VIEW

News dal Comitato direttivo e dall'ufficio centrale

Successo finanziario della FSVL: Nonostante il difficile momento economico, la FSVL ha registrato un buon primo semestre. Il numero di nuovi membri e quello dei dimissionari si situano agli stessi livelli degli anni precedenti. Il risultato finanziario è perfino nettamente superiore a quello dell'anno precedente, il

che è dovuto in parte all'aumento dei titoli degli investimenti fatti in obbligazioni. Inoltre, anche il secondo semestre può essere affrontato con fiducia, come sembrano indicare le cifre già disponibili.

Haldigrat NW: Il 10 agosto, a Buochs si è svolta una riunione con rappresentanti della caccia, guardiacaccia, piloti e la FSVL, e si sono discussi i conflitti sorti in seguito alla nuova ordinanza cantonale sulle zone di quiete per la selvaggina. Una sua conseguenza è il divieto di decollo e atterraggio sull'Haldigrat fra il 15 dicembre e il 30 aprile. Nella discussione, è risultato subito che le zone di quiete per selvaggina in questione, non sollevano conflitti per i luoghi di decollo per alianti da pendio, poiché questi si situano sempre ai bordi estremi delle zone di quiete e sono anche poco utilizzati. Su suggerimento del guardiacaccia, il direttore FSVL Hanspeter Denzler ha redatto un'istanza al Cantone, affinché ai piloti di alianti da pendio possano decollare e atterrare liberamente anche in futuro. Le chance per un'auto-rizzazione del genere sono buone. Ulteriori informazioni sulla regolamentazione definitiva saranno pubblicate sulla homepage FSVL dopo la decisione.

E MORTO FRANCIS ROGALLO

Il pioniere dell'aviazione Francis Rogallo, inventore dei moderni alianti da pendio, è deceduto il 1° aprile scorso nel North Carolina all'età di 97 anni. Ingegnere presso l'allora Naca (diventata poi Nasa), e specializzato in aerodinamica, nel 1948 brevettò un'ala a delta per planare a bassa velocità, fatta soltanto di stoffa e corde, che permetteva di veleggiare senza motore. A differenza dei paracadute a calotta rotonda allora in uso, l'ala di Rogallo era triangolare. Nel 1960, la Nasa chiamò Rogallo a dirigere un programma di ricerca, nel corso del quale egli sviluppò ali flessibili per i veicoli spaziali. Queste ali si dispiegavano automaticamente al rientro nell'atmosfera. Nel 1974, Francis Rogallo fu ospite della prima assemblea generale FSVL ad Anzère. Nel 1994, fu nuovamente invitato all'AG dell'anniversario, svoltasi a Monthey, dove vinse anche il primo premio della tombola.

CENTRALINA METEO SUL MONTE GENEROSO

Grazie al sostegno finanziario della FSVL e di Team Volo libero Monte Generoso è stata posata, dopo le prove tecniche del caso, la centralina meteo SIRIO 1, progettata e realizzata da Loredano Tognetti, pilota TVLMG e impiegato presso la SUPSI di Manno. Permetterà agli interessati di chiamarla dal proprio cellulare o da una radiolina PMR 446 MHz da 8 canali 38 ctcss, per il volo libero, informandosi sulle condizioni meteo in vetta. Il numero è il 079 546 67 47: dopo la sigla digitando il codice no. 1 sulla tastiera del proprio telefono si avranno i valori di direzione, velocità del vento e temperatura esterna. Digitando il codice no. 2 si potranno ricevere i valori medi dell'ultima mezz'ora, dati questi estremamente importanti per una lettura della meteo, in previsione di un volo.

SIRIO 1 si autoalimenta con un pannello solare, è completamente autonoma e molto resistente alle intemperie. Rappresenta un bel passo avanti per la sicurezza dei nostri voli; non esitate perciò a chiamarla, prima di decidere di volare al Generoso; un volo che inizia con la presa delle informazioni meteo più importanti sarà un volo che potremo vivere con maggior tranquillità.

SIRIO 2 sarà montata prossimamente sul Monte Caviano, ma sarà raggiungibile solo con la frequenza delle radioline PMR 446 MHz e darà le stesse indicazioni a un'altezza di 900 m.s.l.m. TVLMG ringrazia sentitamente la FSVL per il sostegno finanziario ricevuto per la realizzazione di questi due progetti e augura a tutti i piloti i migliori voli al Monte Generoso.

Giorgio Calzascia, presidente TVLMG

Azione Remove TOGLIERE I CAVI

Dal 2001, la Rega gestisce il progetto Remove in collaborazione con l'esercito svizzero, Skyguide, l'Ufficio federale dell'aviazione civile e alcune imprese di elicotteri commerciali. Questo progetto ha per scopo la registrazione e l'eliminazione di funivie, fili a sbalzo, cavi e altri ostacoli non più in uso, in modo da aumentare la sicurezza degli aeromobili, degli elicotteri di salvataggio, ma anche degli alianti da pendio. Il progetto ha avuto successo, poiché il numero di ostacoli è costantemente calato negli ultimi anni (finora ne sono stati eliminati oltre 340). La Rega rinnova pertanto il suo invito a segnalare i cavi e le funi non più in uso alla base Rega più vicina, oppure al numero telefonico 1414. Gli ostacoli alla navigazione aerea sono smontati e smaltiti da specialisti dell'esercito e dai loro partner civili, senza nessuna spesa per i proprietari.

XC-Open Piedrahita, 30.8 - 6.9.2009 CINQUE SVIZZERI AI CINQUE PRIMI POSTI

Per quelli che, fra gli 86 partecipanti, riescono ogni volta a superare la prima (impegnativa) base, l'XC-Opel di Piedrahita di quest'anno ha offerto una volta di più buone opportunità per voli lunghi e variati. Ogni volo in questa regione eccezionale è sempre un'avventura! Quest'anno, è stato possibile godere appieno ogni singola giornata, poiché il task imposto consisteva ogni volta in un percorso libero con tre boe a libera scelta. Alcuni hanno percorso triangoli ampliati, altri hanno preferito lunghe «andate e ritorni», mentre altri ancora hanno approfittato del vento di schiena per percorrere il massimo di chilometri.

Dopo sette manche, le distanze che separavano i primi classificati erano minime. Alla fine, è risultato vincitore Paul Tomassi, con complessivi 772,9 km. Per questa competizione, ogni pilota necessitava di un partner per il ricupero e diversi team hanno viaggiato la metà della notte... Un'ottima possibilità per imparare a conoscere meglio questa bellissima, ma povera regione della Spagna centrale. Olé!

Martin Muller

DIMENSIONARE DA MEMBRO?

L'anno civile volge al termine e si rinnova l'appartenenza alla Federazione. Per prevenire le numerose telefonate dopo l'invio delle fatture (nel mese di aprile), ricordiamo ancora una volta che, conformemente allo statuto, le dimissioni sono accettate soltanto se in forma scritta e inoltrate entro metà dicembre. Nel caso che, momentaneamente, il membro non può volare, ma desidera comunque essere informato («Swiss Glider»), è possibile, come membro attivo, rinunciare all'assicurazione. Inoltre, esiste

la possibilità di diventare membro passivo, «Swiss Glider» incluso. Così, con la modica somma di CHF 60.- si può continuare a contribuire allo nostro sport. Ogni singolo membro è grandemente apprezzato ed è importante per la difesa degli interessi del nostro sport. Grazie di cuore!

Marius Furrer, ufficio centrale FSVL

Haldigrat-Nord NUOVA RAMPA DI DECOLLO

Il 10-11 giugno, è stata portata a termine la rampa nord sull'Haldigrat (NW), già progettata da anni. Dapprima, mediante la seggiovia, furono trasportati sul posto i telai preassemblati con l'intera carpenteria metallica, poi montati da Wisu, Rugeli, Ashanta e Waliti. L'esperienza ha infatti dimostrato che sono senz'altro possibili situazioni meteorologiche che rendono impossibili i decolli dal pendio meridionale dell'Haldigrat. Per i deltaplanisti, può essere difficile da resistere alla tentazione di decollare lo stesso, malgrado un leggero vento di schiena (a rischio di rompersi il collo!). Invece, decollando dalla nuova rampa, il pilota vira in continua ascendenza lungo il pendio settentrionale, direttamente sopra il Giri (spuntone di roccia sopra il Gigi) e approfitta in seguito della termica di sottovento per continuare il suo volo.

Walter Ammann

Ultimi voli della lega delta 09 BEST OF DIEDAMS

I meteorologi promettevano un tempo eccellente per il finesettimana dal 14 al 16 agosto. E così è effettivamente stato. Una settimana prima, era piovuto invece a dirotto.

I piloti della lega delta si lasciarono confortevolmente portare dalla funivia su fino a quota 2000 m. Poi, il fuoristrada trasportò gli aquiloni su fino alla verde area del Diedamskopf. Il sole scottava, ma l'umidità residua resistette validamente, poiché il giorno prima, sulla regione si erano scatenati violenti temporali. La direzione di gara decise per un piccolo task di 42 km e un decollo molto ritardato. Ma non servì a nulla, poiché nessuno raggiunse la meta.

Il sabato doveva essere una giornata memorabile, con un task di 136 km. Purtroppo, i profeti della meteo (oppure il comitato organizzativo) non si accorsero dell'inversione a 2000 m... e così 17 dei 25 piloti si ritrovarono a terra, dopo aver lottato a lungo senza successo. Solamente il pilota locale Christian Greussig riuscì a percorrere l'intera tratta. Quattro piloti si ritrovarono all'ultima boa, al chilometro 120, poco lontani dal traguardo. Uno di essi era il nostro Philipp Zwicker. Purtroppo fu retrocesso alla casella numero uno (distanza minima), non avendo superato correttamente la boa iniziale.

La domenica, gli organizzatori con occhi risplendenti dalla felicità, raccontarono di una situazione diventata labile. Il task fu fissato a 101 km; otto piloti portarono a termine l'impegnativo compito. Il più veloce: il nostro Nic, che ne fu lietissimo. Anche Martin Hürri e Philipp sorvolarono poco dopo il traguardo. Riassunto: un'interessante regione di volo con un'eccellente zona di decollo, un premuroso gestore della funivia, un rapido servizio di ricupero, un ristorante sempre aperto e una direzione competente, che eressero possibile lo svolgimento senza stress della competizione. Ciononostante, nulla hanno potuto fare per migliorare il tempo. www.dfc-bregenzerwald.at

Jorge Herrmann

CS Bienne: modifica della classifica RENE LEISER CAMPIONE SVIZZERO

Non si fanno frittate senza rompere le uova: verità lapalissiana, valida anche per gli organizzatori e i task setter dei CS di delta-plano/Jura Open di quest'anno («Swiss Glider» 6.09 pagina 5 e 7.09 pagina 10): lo spazio aereo della CTR Les Eplatures è stato violato varie volte. Per questo motivo, si è reso necessario ricalcolare le rotte di volo e le classifiche di questi campionati svizzeri. Per le ali flessibili svizzere, questo non ha causato modifiche della classifica; ciò che invece è successo alle ali rigide. René Leiser si è laureato nuovo campione svizzero di questa categoria; Jürg Ris occupa il secondo posto davanti a Markus Fiechter. Nella classifica finale dello Jura-Open (flessibili), non vi sono più due vincitori a pari merito: Primož Grisar (SLO) è solo al comando, davanti ad Alex Ploner (ITA) e Mario Alonzi (FRA).

Salève INCIDENTE DI SPEEDFLYING

Il pilota ginevrino Philippe Menetrey è deceduto in seguito a un incidente di speedflying. Philippe è decollato la sera dell'8 settembre sul Salève, poco lontano dalla funivia. Soltanto la sera successiva, alle 19.30, il personale della filovia si accorse della vela che giaceva al suolo e ha allarmato il servizio di salvataggio. Le cause dell'incidente non sono chiare. Philippe aveva 48 anni, volava con il parapendio da oltre 20 anni e negli ultimi anni con uno speedflyer.

Fiesch DECOLLO MANCATO CON IL DELTAPLANO

Il 6 agosto, Armin Aebi, pilota di Atos, è rimasto vittima di un incidente mortale avvenuto immediatamente dopo il decollo dalla rampa del Kühboden. Il vento soffiava leggero da destra, l'ala si è inclinata sulla sinistra. Appena in aria, l'ala è ruotata verso sinistra, toccando terra e continuando a ruotare. Armin è andato a sbattere contro un masso roccioso. Nonostante gli immediati tentativi di rianimazione e l'intervento di salvataggio, lo sfortunato pilota è deceduto all'ospedale. Armin aveva 68 anni, abitava a Gümliigen BE e volava dal 1976. (Sull'incidente, vedere anche la lettera di un lettore su questa pagina.)

200 km, 15'000 metri di dislivello! DEBUTTO: VERCO FLY

Dal 18 al 21 settembre, venti piloti hanno partecipato alla prima «Verco Fly». Una sfida grande come le circostanti vette delle Alpi vallesane. In questa gara di nuovo genere (organizzata dalla scuola di volo Twistair di Vercorin) si tratta di collegare fra loro, a piedi e con il parapendio, otto rifugi alpini: Becs de Besson, Moiry, Grand Mountet, Arpittetaz, Tracuit, Aiguilles Rouges, Tsa,

Bertol, nonché di attraversare la Val d'Anniviers e la Val d'Hérens. Complessivamente, i partecipanti devono percorrere 200 km e affrontare un dislivello totale di 15'000 metri. Come mezzi di trasporto sono ammessi unicamente il parapendio e le proprie scarpe. www.twistair.ch

Laurent Borella

Paragliding Accuracy World Cup ATTERRAGGI DI PRECISIONE NELLA STUBAITAL

Una volta, questa specialità faceva parte del repertorio standard di ogni evento di club. In seguito, è passata in sottofondo, ma non dimenticata del tutto. Infatti, vi è addirittura una Coppa del Mondo della specialità: la «FAI Paragliding Accuracy World Cup». Dopo tappe in Malaysia, Macedonia, Turchia e Ungheria, questa Coppa del Mondo è arrivata anche a Neustift, nella Stubaital (A). In questa vallata laterale del passo del Brennero, il Parafly Club Stubai, diretto da Monika Eller, organizza già da anni la Stubai Cup. In seguito al grado di notorietà di questa Cup, gli organizzatori della gara di atterraggi di precisione hanno bussato alla porta del Parafly Club. È così che, dal 25 al 27 settembre, nove team provenienti da sette nazioni hanno tentato, nel corso di sei manche, di centrare il bersaglio, un punto delle dimensioni di una moneta. Una giuria, dotata di metro a nastro, era pronta a misurare l'esatta distanza dal punto-bersaglio. I due primi classificati, Franca Sead (Montenegro) e Petrovic Zoran (Serbia), nonché Jovanoski Martin (Macedonia) si sono divisi il premio di 1'000 euro.

Üetliberg-Contest 2009 VINCE STEFAN LAND

Il pilota della lega Stefan Land ha vinto l'Üetliberg-Contest di quest'anno con un volo di 75,87 km, fino nelle vicinanze di Solletta. Che cosa sarebbe successo, se avesse raggiunto la catena del Giura, a pochi chilometri di distanza? Stefan non si esprime in proposito, ma dall'espressione del suo viso si capisce che ciò sarebbe bastato per fare qualche chilometro di più. Nel suo volo vittorioso del 31 giugno, Stefan ha seguito con il suo Sol Sports Tracer una rotta sua personale; infatti, i vincitori dell'anno scorso hanno preferito passare sia per l'Entlebuch, sia volare verso il Napf. Sulla rotta del Giura sono certamente possibili voli ancora più lunghi. Che questo sia possibile anche passando per l'Entlebuch, è stato dimostrato da David Rossi con un volo di 113 km fino a Spiez. Purtroppo, questo volo è stato annullato per via di una violazione dello spazio aereo della CTR Emmen («Swiss Glider» 6.09, pagina 40). Il 2° posto è andato a Philip Steinger (68 km), al 3° segue il vincitore dell'anno scorso Peter Schläpfer (62 km). Il decollo per l'Üetliberg-Contest deve avvenire dalla zona di decollo di Balderen. Vince il volo più lungo. Il premio: un'imbragatura del valore di CHF 1200. Informazioni: scuola di volo Paraworld.ch di Zurigo, www.paraworld.ch, Tel. 044 450 26 82

Dominic Rohner