

Colloquio di Capodanno con Daniel Riner e Hanspeter Denzler

FISSARE I LIMITI PER LA SICUREZZA DEI PILOTI

Anno nuovo, decennio nuovo. Una buona occasione per compiere un giro d'orizzonte. Che cosa dice la nostra Federazione dello speedflying? Che ne pensa dei parapendii sempre più rigidi? Possiamo dire anche noi la nostra, allorché nelle trattative sullo spazio aereo si rimescolano le carte? Il colloquio di fine anno con il presidente FSVL Daniel Riner e il direttore Hanspeter Denzler.

«Swiss Glider»: L'area d'atterraggio di Fiesch figura in permanenza nell'ordine del giorno FSVL. Siete andati a vedere se il signor Volken ha poi trasformato il suo campeggio in un bordello (come aveva promesso di fare la primavera scorsa)?

Daniel Riner: In effetti, se ne parlava. Penso però che la cosa non vada presa sul serio e che si trattava soltanto di uno sfogo del signor Volken, insoddisfatto della situazione.

Hanspeter Denzler: Non è certo nostro compito di andare a vedere se c'è un bordello. Noi dobbiamo provvedere affinché il signor Volken ci lasci atterrare.

Hanno causato danni alle persone, le pericolose azioni intraprese dal signor Volken (terrapieni, recinzioni, allestimento di maiali, scavi vari)?

Daniel: Non si sono avuti danni alle persone. Sarebbe tuttavia terribile, se si arrivasse a tanto e bisogna perciò impedirlo.

Hanspeter: L'area d'atterraggio è rimasta sempre utilizzabile; abbiamo anche potuto svolgere il campionato svizzero di parapendio, senza che il signor Volken tentasse di impedircelo.

Daniel: La questione è in parte pericolosa e bisognerebbe trovare ora una soluzione ragionevole.

Hanspeter: La troveremo presumibilmente con i due figli del signor Volken, che hanno rilevato la Volken Handels AG.

Daniel: Bisogna ricordare però che il campeggio resta il pasatempo del signor Volken senior. È sempre lui, che prende le decisioni.

Dopo la sentenza per lui negativa del tribunale cantonale, il signor Volken si è rivolto al Tribunale federale. Quest'ultimo ha ora deciso in favore dei piloti. Siamo alla svolta decisiva?

Daniel: La sentenza del Tribunale federale è una tappa della maratona. Il traguardo è sì in vista, ma la via per arrivarci è ancora lunga. Ci saranno senz'altro ulteriori discussioni e trattative. Da parte nostra, dobbiamo sempre constatare che in Vallese, la realizzazione di sentenze come questa (anche se provengono dal Tribunale federale!) avviene diversamente e può anche richiedere molto tempo.

A che punto sono le cose, esattamente?

La questione ha varie sfaccettature. Il signor Volken ha contestato la situazione di legalità del piano regolatore e argomenta, nel senso che non possono limitarlo nell'esercizio della sua proprietà mediante prescrizioni connesse al piano regolatore. Il Tribunale federale ha detto, invece, che il comune ha il diritto di destinare terreno ad area d'atterraggio per parapendii, di fissare zone tenute libere e di emanare disposizioni per il sorvolo. Il

signor Volken ha acquistato il terreno quando era già in questa zona. Il suo terreno è un'area d'atterraggio, che lui non può occupare in nessun modo. Il secondo aspetto è dato dall'ampliamento del campeggio, naufragato due volte in votazione popolare. Il terzo aspetto sono le costruzioni da lui erette senza licenza di costruzione e che ora deve eliminare. Sono sempre dell'opinione che la cosa più ragionevole sarebbe di mettersi finalmente d'accordo. Che questo non sia stato possibile finora, non è certo in nessun momento stato per colpa della FSVL.

Siete in contatto diretto con il signor Volken?

Dopo la seconda votazione, il signor Volken è stato attivo unicamente querelando, installando recinzioni, esprimendosi e in generale comportandosi negativamente. Tutte le sue azioni sono ora fallite. Ma noi non abbiamo ancora perso la speranza.

Speedflying

Dall'inizio dell'anno scorso, lo speedflying si è messo in luce positivamente con un Campionato svizzero bene organizzato. Da allora, si parla principalmente degli incidenti. Che cosa c'è che non va?

Daniel: Direi che si tratta di un aumentato pericolo fondamentale. Quando cominciai a volare, valeva il principio che sicurezza significa: campo di velocità adeguato e più quota possibile. Troppo veloce, troppo lento o troppo basso vuol dire pericolo.

Eseguito nel modo classico, con gli sci sopra la neve, fino a metà dicembre non vi furono incidenti. Sembra che lo speedflying sia pericoloso specialmente con vele molto piccole, nei decolli a piedi e in acrobazia.

Il fatto è che, purtroppo, con lo speedflying succedono molti incidenti e questo non si può nascondere.

Ora la Suva valuta lo speedflying fra gli sport a rischio. È diminuita la richiesta per l'estensione del brevetto di volo allo speedflying?

Hanspeter: Non posso rispondere con precisione. 400 era il numero delle richieste prima della decisione Suva o, per essere più precisi, prima che noi ne fossimo messi al corrente. La decisione è stata presa già nel marzo 09, ma fino all'autunno non ne sapevamo nulla. Secondo la Suva, su questa decisione si potrà discutere soltanto dopo che saranno trascorsi tre anni.

La Suva prende da sola simili decisioni?

Non siamo stati né contattati su come bisogna valutare questa disciplina sportiva, né come bisogna trattarla e nemmeno a che punto essa si trova. La Suva ha deciso per conto suo. Ho scritto

alla Suva, chiedendo come è possibile adottare una simile decisione senza interpellarci. Per noi, questo è incomprensibile.

Ho sentito dire, che alla Suva ci si è accontentati di guardare un paio di filmetti su Youtube.

Sì, per formarsi la loro opinione guardano film su Internet.

Non si direbbe che si tratta di una decisione ben fondata.

Nemmeno per me. Ripeto: li ho pregati, affinché in futuro si mettano in contatto con noi come esperti in materia.

Daniel: Questa è la decisione di una compagnia assicurativa, non di un tribunale. Non è ancora stata detta l'ultima parola, in teoria. Inizialmente, la Suva ha classificato anche il volo con deltaplano come sport a rischio. La questione è poi finita davanti al Tribunale federale, che ha sentenziato che non esiste un rischio aumentato, se con il deltaplano si segue un'istruzione e si vola in un luogo in condizioni corrispondenti allo stato delle conoscenze tecniche. Il volo con parapendio è poi continuato sullo stesso binario.

Si potrebbe fare lo stesso anche per lo speedflying?

Si potrebbe. Per essere sincero, temo tuttavia che le possibilità di successo siano del tutto minime.

Perché non suddividere da una parte lo speedflying classico con gli sci, e dall'altra lo speedflying con decollo a piedi- acrobatico- con vele piccole?

Hanspeter: Sono d'accordo con questa suddivisione. Dagli incidenti si può imparare. Stiamo elaborando il concetto dell'istruzione e siamo certi che con esso otterremo un miglioramento.

Daniel: In effetti, bisogna valutare se classificare in generale come sport a rischio lo speedflying in tutte le sue varianti, oppure farlo solamente sotto determinate condizioni. Con una superficie alare ragionevole e su terreno innevato senza rocce, probabilmente questo sport è non più pericoloso dello sci.

Adesso, in caso d'incidente, la Suva riduce di 50% le prestazioni finanziarie. È possibile riassicurare questo disavanzo?

Hanspeter: La possibilità esiste. Abbiamo già ottenuto un'offerta in merito dalla Generali. Certo, non è proprio a buon mercato, ma vi saranno senz'altro piloti che ne approfitteranno.

Vi saranno campionati svizzeri di speedflying in futuro?

Niente vi si oppone, secondo me, sempre che siano organizzati in un luogo adatto.

Il Woopy fly è paragonabile allo speedflying. È anch'esso uno sport a rischio?

In teoria, si tratta di uno speedflyer. Tuttavia, per principio non si muove alle stesse velocità. Inoltre, per quanto ne so, è utilizzato solamente nei cosiddetti Woopy Park.

Daniel: Per il tipo di velivolo, gli speedflyer sono anche deltaplanisti, e quelli sono più ragionevoli dei parapendisti (ride di cuore).

Il grande pubblico ha difficoltà nel distinguere fra speedflying e volo con alianti da pendio. Ci sono tentativi di accantonare il parapendio fra le discipline sportive a rischio?

Hanspeter: Questo non è mai stato un tema. Altrimenti bisognerebbe classificare anche il motociclismo fra gli sport a rischio.

Daniel: Un ottimo esempio: il motocross è uno sport a rischio, ma il normale motociclismo non lo è.

Ali semirigide

All'ultima World Cup di Poggio Bustone hanno partecipato – con molto successo – nuovi apparecchi, in parte con elementi semirigidi. Sono da considerare parapendii anche questi?

Hanspeter: Sono sempre ancora parapendii, ma con una nuova dimensione.

Daniel: Gli uni li trovano super, per gli altri invece si tratta di una deviazione in direzione sbagliata. Continuando su questa strada, si finirà per reinventare il deltaplano. La differenza principale rispetto al deltaplano è che il parapendio non ha un'ossatura interna.

Per i piloti da competizione non è incoraggiante, quando altre vele volano con un'efficienza di due numeri superiore.

Hanspeter: Volendo, si potrebbe creare una nuova categoria. Questi apparecchi non devono certamente competere nella stessa categoria dei parapendii normali.

Avremo quindi due categorie ai prossimi campionati svizzeri?

La CIVL (Commission internationale du Vol Libre) si riunirà in febbraio e penso che si occuperà della questione.

Daniel: Allorché nella formula 1 sono apparsi i primi motori turbo, li hanno semplicemente vietati. Mi chiedo tuttavia se questa sarebbe la via giusta nel nostro caso.

Il divieto può essere un'alternativa?

In teoria, una possibilità sarebbe quella di autorizzare molto limitatamente i rinforzi rigidi. Ma adesso è ancora troppo presto, per simili decisioni. Dapprima occorre accumulare esperienze e gli ambienti specializzati devono potersi fare un'opinione.

Non si conosce ancora esattamente il comportamento delle nuove vele, a parte che le loro prestazioni sono migliori di quelle delle vele convenzionali. È compito delle federazioni proteggere i piloti da sé stessi, nonostante che essi non sempre lo vogliono?

Daniel: La domanda è formulata un po' troppo dura. Un dovere centrale della Federazione e dell'organizzazione delle competizioni consiste nel fare in modo che le gare siano il più possibile sicure per i partecipanti e che le opportunità siano le stesse per tutti. In effetti, nella pratica i partecipanti vogliono vincere e sono anche disposti a mettere da parte gli scrupoli sulla sicurezza.

Hanspeter: Nel caso dei deltaplani, lo sprog setting è diventato un tema. A livello di CIVL e anche presso l'EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) si è chiaramente dell'opinione che per la sicurezza dei piloti occorre fissare dei limiti.

Propulsione elettrica, ILS Basilea

A che punto è ora la propulsione elettrica, dopo la dimostrazione in volo a Bellechasse?

Hanspeter: La pratica è nelle mani dell'Ufficio federale dell'aviazione civile. Lo stato attuale è che la propulsione elettrica non viene tematizzata isolatamente, bensì congiuntamente al divieto degli UL. Dopo la preparazione da parte della direzione dell'Ufac, la pratica passerà al Consiglio federale per la decisione.

Ma questo non è ciò che vogliono i promotori del motore elettrico.

È chiaro che loro preferirebbero una decisione isolata. Sembra

che l'Ufac voglia assumersi questo compito e intenda affrontare l'intera tematica degli UL nel suo complesso.

Daniel: Puntualizzando, sembra che l'opinione dell'Ufac sia questa: per quel paio di matti che vogliono volare con un motore elettrico, non vale la pena di fare tutto quel lavoro.

Hanspeter: Quelli dell'Ufam sono rimasti positivamente sorpresi dalla silenziosità dei motori elettrici. Il rovescio della medaglia dal punto di vista dell'Ufam: i piloti sono così in grado di raggiungere in volo dei luoghi dove non arriverebbero mai senza motore.

Daniel: In Germania si segue la via dell'ausilio per prendere quota. Con questa categoria di UL non vi sarebbe l'obbligo di usare gli aerodromi.

Hanspeter: Per essere onesti, bisogna dire che i motori elettrici e le batterie sono continuamente perfezionati e che a un certo punto non si potrà più dire, che si tratta solamente di un ausilio per prendere quota.

Daniel: Su questo sarei prudente. Vi sono senz'altro limiti fisici e tecnici. Con il motore elettrico non si arriverà mai, neppure approssimativamente, alle autonomie consentite dal motore a scoppio. Ma quello elettrico è silenzioso e rispettoso dell'ambiente.

Per i piloti giurassiani, l'ILS-33 Basilea è come il fumo negli occhi, poiché il numero di avvicinamenti da sud è molto superiore a quello originariamente indicato. Nel giugno 2008, il consigliere nazionale R. Rechsteiner ha perfino inoltrato un'interpellanza, fino a oggi rimasta inevasa, in cui denuncia la grossolana mancanza di riguardo dimostrata dai responsabili dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse. Gli avvicinamenti da sud sono utilizzati con una frequenza tre volte maggiore di quella menzionata all'origine. I piloti di alianti da pendio si lamentano specialmente del fatto che l'ILS-33 viene attivato molto spesso, ma in seguito non utilizzato. Dobbiamo proprio mandar giù tutto?

Hanspeter: Non mandiamo giù. Si sono già svolti colloqui con l'ex-capo dell'aeroporto, Gérard Paturaud. È pure previsto un incontro con il suo successore, Jean-Luc Calmels. Naturalmente, sensibilizzeremo i responsabili sul fatto che queste attivazioni sono estremamente insoddisfacenti. La statistica degli ultimi anni mostra che vi sono state molte attivazioni, in seguito rimaste inutilizzate. Tuttavia, quest'anno Basilea-Mulhouse dovrebbe disporre di un miglior sistema di previsioni meteorologiche, con conseguente miglioramento della situazione. Purtroppo, l'incontro previsto non ha avuto luogo, ma si svolgerà di sicuro prima dell'inizio della stagione di volo. Obiettivo: attivazione e disattivazione entro una mezz'ora.

Molti piloti giurassiani desiderano che il limite occidentale presso l'area di decollo Wallenmatt sia spostato di un chilometro verso ovest. Ciò sarebbe decisivo per vincere i voli di distanza libera, poiché soltanto così è possibile assicurarsi una quota bastante.

L'area di decollo Wallenmatt è situata in uno dei settori Tango. La relativa cartina è stata stabilita un anno fa e rimane in vigore per un altro anno. Questo è definitivo e non si possono fare eccezioni. Ho sottoposto all'Airspace Regulation Team la proposta di denominare differentemente lo spazio aereo, ma la risposta è stata negativa.

Non è possibile restringere un po' questi corridoi d'avvicinamento? Il volo di avvicinamento alla pista di un aereo commerciale si svolge con precisione, no?

No, è necessario prevedere uno spazio tampone. I velivoli com-

merciali non volano seguendo una linea precisa e prima di curvare sull'ILS Basilea devono avere libertà di scelta della rotta.

Nel corso dell'ultimo anno, si sono avuti reclami riguardanti alianti da pendio da parte del controllo del traffico aereo?

No! In linea di massima, ciò è stato giudicato positivo. La maggior parte dei piloti ha rispettato le regole.

Come stanno le cose per questa primavera? Sarà necessaria la radio di bordo? Saranno ridotti i tempi di attivazione?

La radio di bordo non è necessaria, ma una ricevente è sicuramente d'aiuto. La riduzione dei tempi d'attivazione non è ancora decisa. Non appena sarà resa nota, la pubblicheremo. Però è la Francia che decide ed è chiaro che la sicurezza di un aereo di linea ha la precedenza.

Lobbying, crisi economica

Tema regolamentazione dello spazio aereo. La FSVL viene ogni volta coinvolta nel processo decisionale? Fino a che punto puoi esprimere la tua opinione?

Hanspeter: Durante l'intero processo decisionale sullo spazio aereo, ho voce in capitolo a livello del NAMAC, il National Airspace Management Advisory Committee, di cui sono membro. A esso partecipano tutte gli organi coinvolti: Skyguide, Ufac, Forze aeree, controllo del traffico aereo e appunto anche la FSVL. Ogni cambiamento riguardante lo spazio aereo passa per questo comitato. Questo però non vuol dire che esso tiene ogni volta conto degli interessi degli alianti da pendio. Noi però manifestiamo i nostri dubbi. Il NAMAC è il livello più basso, poi si passa all'Airspace Regulation Team e infine all'Ufac.

Vi sono casi in cui hai potuto evitare divieti?

Un esempio è la zona per drone a Emmen. Abbiamo chiesto di essere interrogati e abbiamo dichiarato che la FSVL non era affatto d'accordo con la proposta. Ciononostante, la zona per drone sarà realizzata, ma è stata trovata una soluzione che tiene più o meno conto di tutte le esigenze. Un buon esempio è anche Sion, dove la FSVL è riuscita a ottenere una soluzione con grandi concessioni nei confronti degli alianti da pendio. L'abbassamento dei limiti inferiori delle zone P21 è pure il risultato del ricorso presentato dai piloti di alianti e alianti da pendio. Siamo coinvolti nelle decisioni e questo è dimostrato anche dal fatto che la prossima seduta con le Forze aeree e la General Aviation si svolgerà presso la sede della FSVL.

Vi saranno cambiamenti importanti nello spazio aereo quest'anno?

No, nessuno.

Che ripercussioni ha avuto la crisi economica sulla situazione finanziaria della FSVL e sul numero di membri?

Siamo in zona di primato: quasi 1000 nuovi membri. È da un pezzo che non ne vedevamo più così tanti. Le finanze della FSVL stanno pure molto bene, poiché invece della perdita preventiva di CHF 105'000, avremo un utile nettamente superiore a CHF 100'000, non da ultimo grazie ai profitti sui cambi delle obbligazioni.

E come è l'atmosfera nel Comitato direttivo? Vi sono grosse divergenze d'opinioni?

Daniel: Nel Comitato direttivo ci s'intende molto bene. Questo non vuol dire che non vi sono temi discussi senza contestazioni.

Esistono opinioni diverse: questo è anche stimolante e allo stesso tempo un arricchimento. Finora è però sempre stato possibile trovare alla fine un consenso sul quale essere tutti d'accordo.

Intervista: Thomas Oetiker

INCIDENTE MORTALE DI SPEEDFLYER NELL'OBERSAXEN

Nel primo pomeriggio del 28 dicembre, Fabian Geissbühler (26), di Münchenbuchsee BE, è decollato con il suo speedflyer al Piz Mundaun GR. Dopo il decollo, ha sorvolato la cresta rocciosa, virato di 90° verso destra e continuato lungo la parete rocciosa. Si suppone che la vela si sia impigliata a destra in uno spuntone dell'impervio terreno roccioso. Il pilota si è schiantato con il lato destro del corpo contro la parete rocciosa, scivolando poi giù per 200 m lungo un piccolo canalone e poi per un pendio. Nonostante la rianimazione subito intrapresa, i soccorritori non hanno potuto fare altro che constatare il decesso dell'infortunato.

Fabian faceva parte di un gruppo di cinque piloti, era decollato per il suo quinto volo della giornata, era paracadutista e allievo parapendista. Volava con uno speedflyer di 11 m² (secondo la homepage dell'importatore «una nuova categoria dello speedriding» e adatto solamente per «non principianti ed esperti»). L'istruttore di volo Walo Besch, il primo a giungere sul luogo dell'incidente (il pilota era allievo di una scuola di volo della Svizzera occidentale) ha commentato: «Nello speedflying, le esperienze fatte nel paracadutismo sono utili soltanto con riserva, poiché lo speedflyer non ha nessun grosso cuscinio d'aria sotto di sé. Nello speedflying, il pilota segue il contorno del terreno; la questione però è, quanto da vicino è ancora giudizioso.»

INCIDENTE MORTALE DI SPEEDFLYER A MÜRREN

L'11 ottobre, Nicolas Kälin (21) di Bönigen BE, è decollato nelle vicinanze del campo di tennis a Mürren, volando poi lungo la parete rocciosa e planando in direzione dell'area d'atterraggio. Un volo che aveva già compiuto tante volte. Dopo la planata, il pilota ha iniziato un tonneau (con una vela di 7 m², velocità di trimming >100 km/h è questa una manovra estrema). Probabilmente, si trovò aggroviato, poiché la vela ruotava più in fretta di lui. In seguito all'alto carico alare (>10kg/m²), la vela cadde in una rapida rotazione a spirale, disgraziatamente andando a finire sull'unica linea ad alta tensione della vallata. Il pilota è deceduto sul posto per collasso cardiaco.

Nick era un pioniere. Amava gli elementi, il volo con piccole vele, la velocità e anche i tonneaux. Nella primavera 09, Nick fu il primo in assoluto a decollare con una vela di 7 m² senza gli sci. Nick, tu continuerai a vivere nei nostri cuori e di te serberemo il ricordo di un pilota che amava e godeva la vita, kitesurfer e wakeboarder.

Beni Kälin

CONFERENZA DEI PRESIDENTI

Il 21 novembre, 31 rappresentanti di club si sono incontrati a Lucerna per la conferenza autunnale dei presidenti. Relatore ospite questa volta: Markus Luginbühl, sostituto-capo della sezione Spazio aereo/Policy- & Rulemaking presso l'Ufac. Ha fatto una panoramica sulla struttura dello spazio aereo, le libertà limitate

per tutti i suoi utenti e le novità per il 2010 (Altenrhein, che non riguarda gli alianti da pendio, come pure Brigels, dove invece approfittano dell'innalzamento del limite inferiore). Paul Starkl, presidente del Delta-Gleitschirmclub Freiburg, ha descritto la situazione, insoddisfacente per gli alianti da pendio, della TMA Sion, utilizzata da civili e militari. L'agosto scorso, Paul era capo-servizio e conosce quindi la situazione. Per l'estate prossima, le Forze aeree si sono dichiarate disposte ad attivare la TMA soltanto quando veramente necessario. «Questo però non significa», avverte Paul, «che quando fa bel tempo noi possiamo sempre passare.»

INVITO ALL'AG 2010

Data

Sabato, 27 marzo

Luogo

Museo svizzero dei trasporti, Lidostasse 5, 6006 Lucerna, www.verkehrshaus.ch

Programma

ore 14.00 h Inizio dell'AG

Dettagli e programma di contorno nel prossimo numero di «Swiss Glider» e sulla homepage FSVL www.shv-fsvl.ch

Come arrivarci con i mezzi pubblici

8 minuto per ferrovia (S3 oppure Voralpenexpress) fino alla fermata «Luzern Verkehrshaus», orario www.sbb.ch. 10 minuti con il bus N° 6, 8 oppure 24 fino alla fermata «Verkehrshaus», orario www.vbl.ch. 10 minuti con il battello, orario www.lakelucerne.ch.

Come arrivarci con l'auto

Uscita autostradale «Luzern Zentrum», poi seguire le indicazioni direzione Küssnacht a. R., posteggiare sulla Lidostrasse.

Ordine del giorno

1. Nomina degli scrutatori e del protocollista
2. Verbale delle delibere dell'assemblea generale del 28.3.2009 a Ginevra
3. Rendiconto di gestione del Comitato direttivo
 - 3.1. Approvazione del rendiconto di gestione del Comitato direttivo
4. Riscontro dei conti
 - 4.1. Conti al 31.12.2009
 - 4.2. Rapporto dei revisori della Commissione di revisione della gestione e dei conti (CRGC) e della fiduciaria Price-waterhouse Coopers AG
 - 4.3. Approvazione dei conti al 31.12.2009 e del rapporto dei revisori
5. Previsioni per il 2010
6. Modifiche allo Statuto
7. Preventivo 2010 / Tasse sociali 2010
 - 6.1. Preventivo 2010
 - 6.2. Tasse sociali per il 2010
8. Nomine
 - 8.1. Nomina dei membri del Comitato direttivo
 - 8.2. Nomina dell'ufficio di controllo e della Commissione di revisione della gestione e dei conti (CRGC)
 - 8.3. Nomina della commissione dei ricorsi
9. Diversi