

Nr. 5 Mai 2009 | Mai 2009
Fr. 10.-

SWISS

GLIDER

Das Magazin des Schweizerischen Hängegleiter-Verbandes SHV
Le Journal de la Fédération suisse de vol libre FSVL



Fiesch

Flugmekka Oberwallis | La Mecque du vol dans le Haut-Valais

Wie erkenne ich Rekordstreckenflugwetter? | Reconnaître le temps propice à un cross record
Notschirmöffnungen à gogo | Ouvertures de secours à gogo
Nordwärts! Flugferien in Norwegen | Droit au Nord! Vacances de vol en Norvège
The Race: Gleitschirm vs. Sportwagen | Parapente contre voiture de sport



Antrieb in Aktion. Le moteur en action.

Hängegleiter mit Elektroantrieb Lärmmessung in Bellechasse

Hängegleiter mit Elektroantrieb gelten in der Schweiz als UL und sind deshalb verboten. Der Vorstand des SHV unterstützt die Zulassung dieser neuen Starthilfe. Am 22. April wurden die Fluggeräte erstmals offiziell gezeigt; vor Vertretern des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL, des Bundesamts für Umwelt BAFU sowie verschiedenen Spezialisten und Piloten.

Entnervt steckt Gleitschirmpionier Laurent de Kalbermatten sein privates Lärmmessgerät in die Jackentasche zurück. Für ihn gibt's nichts zu messen; die Hintergrundgeräusche sind zu laut. Nein, der kleine Flughafen Bellechasse liegt nicht am Rand einer lärmenden Ortschaft oder Autobahn, sondern mitten im Ackerland; keine aussergewöhnlichen Lärmquellen. Es ist umgekehrt: die Motorgereusche dieser «fliegenden Stabmixer» sind schlicht zu leise. Frank Ambühl vom BAFU führt die offiziellen Messungen der Überflüge durch und muss, um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, kreativ vorgehen. Er misst die Emissionen 100 m über Grund – und nicht, wie gewöhnlich, in 150 m Höhe. Ergebnis: Der Starrflügler mit Elektroantrieb verursacht Lärmemissionen von 47 dB und der Gleitschirm von 50 dB. Somit sind die Elektroantriebe rund drei Mal leiser als herkömmliche Benzin-Motorschirme. Ein Traktor, der zufälligerweise



Lärmmessung: Umgebung ist oft lauter.
Mesure acoustique: l'environnement est souvent plus bruyant.



Den Ohren bringt's nichts – dafür den Augen. On s'en met plein les yeux, pas les oreilles.

in der Nähe im Einsatz war, verursachte 90 dB. Und beim normalen Gespräch, in 1½ m Abstand, zeigte das Gerät 55 bis 60 dB.

Ökologischer Vorteil

Eigentlich erstaunlich, was aus den Elektroantrieben und ihren Akkus bereits heute herausgeholt werden kann. Oliver Padlina, Promoter des Elektroantriebs in der Schweiz: «Dies ist eine neue Lösung für Piloten, um ohne einen Bergstartplatz die Höhe der Thermiken zu erreichen. In zehn Minuten ist ein Gleitschirm auf einer Höhe von 900 m.» Die Leistung eines Elektroantriebs ermöglicht ohne Thermik eine Reichweite von 15 km und eine Flugdauer von rund 25 Minuten. Oliver: «Vor allem für Piloten, die im Flachland leben, besteht so die Möglichkeit, mit kurzen Autofahrten in die Luft zu kommen. Die ökonomischen, ökologischen und familiären Vorteile sind offensichtlich.»

SHV-Präsident Daniel Riner betont in seiner Ansprache, dass es sich um Spitzentechnologie handelt. «Ich bin sehr dafür, dass wir auf diesen Zug resp. Elektrohängenflieger aufspringen und auch da am Ball bleiben.» Weniger attraktiv aus Pilotensicht ist der Preis. Der aus Deutschland angereiste Ingenieur Werner Eck spricht sogar von einem «Schock der Erstinvestition»: 9000 Euro. Diese Kosten werden in Zukunft wahrscheinlich abnehmen. Vorerst ist aber eh alles Zukunftsmusik. Erstes Ziel bleibt, dass die Hängegleiter mit Elektroantrieb in der Schweiz ohne Flugplatzzwang legal fliegen dürfen.
www.feelok.ch/elektro

Thomas Oetiker



Ungewohnter Anblick: Elektrostart. Pilot: Toni Roth.
Vision peu ordinaire: décollage électrique. Pilote: Toni Roth.



Abgeschaltet, Landeanflug. Motor coupé, planer final.



«Entwicklungshilfe» aus Deutschland: Werner Eck.
«Aide au développement» venue d'Allemagne: Werner Eck.

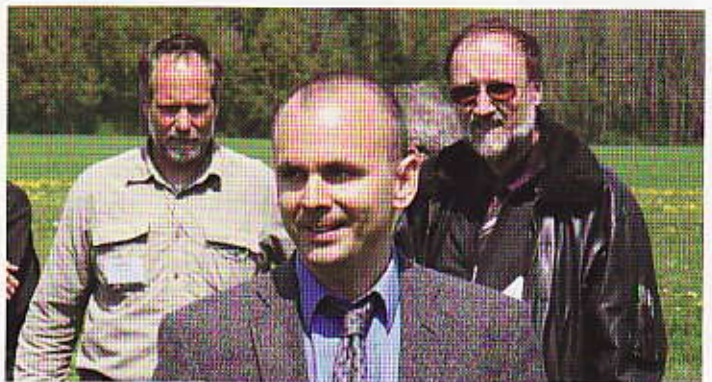
**Planeur de pente à moteur électrique
Mesures acoustiques à Bellechasse**

En Suisse, les planeurs de pente à moteur électrique sont considérés comme des ULM et donc interdits. Le comité FSVL cautionne l'autorisation de cette nouvelle aide au décollage. Le 22 avril, ces engins ont été officiellement présentés pour la première fois en présence de représentants de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ainsi que de divers spécialistes et pilotes.

Très énervé, Laurent de Kalbermatten, un pionnier du parapente, remballage son propre appareil de mesure acoustique: impossible de mesurer quoi que ce soit; il y a trop de bruit de fond. Non, le petit aérodrome de Bellechasse n'est pas situé près d'une ville bruyante ou d'une autoroute, mais au beau milieu de terres agricoles. Aucune source de bruit particulière. Au contraire: ces «mixeurs volants» sont trop silencieux. Frank Ambühl, de l'OFEV, qui dirige les mesures officielles des survols, doit faire des efforts de créativité afin d'obtenir des résultats probants. Il mesure les émissions à 100 m/sol et non, comme c'est la norme, à 150 m/sol. Résultat: les émissions acoustiques de l'aile rigide à moteur sont de 47 dB, celles du parapente de 50 dB. Les moteurs électriques sont ainsi trois fois plus silencieux que des moteurs à essence ordinaires. Un tracteur qui travaille par hasard dans les environs génère 90 dB. Et lors de nos conversations à voix normale, l'appareil affiche 55 à 60 dB à 1,5 m de distance.

Avantage écologique

Le rendement actuel des moteurs électriques et de leurs batteries est d'ailleurs étonnant. Oliver Padlina, promoteur du moteur électrique en Suisse: «Cette nouvelle solution doit permettre aux pilotes d'accrocher les thermiques sans montagne ni déco. En dix minutes,



Engagiert sich für den Elektroantrieb: Oliver Padlina.
Oliver Padlina, qui se mouille pour le moteur électrique.

un parapente atteint 900 m.» Sans thermiques, un tel moteur permet de parcourir 15 kilomètres en 25 minutes de vol. «Surtout, les pilotes qui vivent en plaine peuvent prendre les airs après un court trajet en voiture. Les avantages économiques, écologiques et familiaux sont évidents.»

Dans son discours, Daniel Riner, président de la FSVL, précise qu'il s'agit de technologie de pointe. «Je suis tout à fait pour que nous prenions ce train, en l'occurrence ce moteur électrique, en route afin de rester à la pointe dans ce domaine.» Reste le prix, moins attractif. Werner Eck, l'ingénieur venu d'Allemagne, parle même d'un «choc du premier investissement»: 9000 euros. Ce coût va sans doute baisser à l'avenir. Mais dans un premier temps, tout ça reste très hypothétique. Le premier objectif, c'est que les planeurs de pente à moteur électrique puissent voler légalement en Suisse sans obligation de décoller d'un aérodrome. www.feelok.ch/elektro

Thomas Oetiker



Gemütlich: Elektroantrieb von hinten. Confortable: la propulsion électrique | Und ab, zum Thermikanschluss. Pilot: Beny Hörburger. C'est parti, direction les thermiques. Pilote: Beny Hörburger. | Problemlos runtergekommen. Redescendu sans problème. | Etwas für mich? SHV-Präsident Daniel Riner. Pourquoi pas moi? Daniel Riner, président de la FSVL.

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 alito 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

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 raccolta firme:

www.benecomune.ch