

CAP 444: la parola ai protagonisti

Non potrei terminare questa serie di articoli sul volo - migrazione senza parlare degli altri, quegli appassionati che hanno tentato l'avventura, anche se non tutti lo hanno fatto sapere.

Sono francesi, inglesi, americani, italiani, svizzeri: sono passati dal sogno alla realtà e ne sono ben contenti.

Non si può ancora parlare di "folla", ma la famiglia si ingrandisce e le vocazioni nascono... e non si tratta esclusivamente di deltisti poichè numerosi sono i parapendisti attirati da questo tipo di avventura.

Mike De Glanville (GB) il precursore

Sebbene non voli più da tre anni, Mike De Glanville, uno dei piloti più dotati che il volo libero abbia mai visto, certamente uno dei più generosi in consigli ed insegnamenti, merita di essere il primo citato.

Rendendosi conto dell'aspetto fastidioso dei recuperi per distanze che passavano spesso i 100 km, fu il primo, accompagnato da sua moglie Carolina pilota anch'essa, a lanciarsi nel volo migratorio. Nel giugno 1983 Mike collegò per via aerea in tre giorni Lachens, in Provenza, a San Sicario in Italia per una distanza di 150 km. A differenza della filosofia del volo - bivacco attuale, che incoraggia l'indipendenza completa del pilota, Mike realizzò il suo "incatenamento" con assistenza al suolo, alla quale era collegato via radio. Egli preferiva atterrare in pianura piuttosto che sulle cime.

Mike aveva messo in piedi una competizione eccezionale, che senza dubbio rinascerà dalle sue ceneri: la "Trans Alpina 500". La gara consisteva, per una ventina di piloti, nel congiungere Castelane, nelle Alpi dell'Alta Provenza, a Chur nel Cantone dei Grigioni in Svizzera; ovvero 500 km da percorrere in tappe di un centinaio di km al giorno.

Sfortunatamente per il volo libero, Mike il Guru qualche anno fa ha preso strade diverse. Speriamo che la magia del volo bivacco lo riporti ai suoi antichi amori.



Eric Raymond (USA) lo yankee

A Cesare quel che è di Cesare. Eric Raymond è un vero "king" del volo libero made in Usa. All'origine dello sviluppo di numerose ali tra cui il Comet UP ed il futurista Sunseed, Eric si è inoltre fatto conoscere per le sue foto in volo ed i suoi exploits acrobatici: era arrivato al punto di inserire nel suo programma acrobatico dei tumblings volontari!

All'annuncio dell'esistenza del CAP 444, Eric venne appositamente dagli Stati Uniti. Secondo lui, il CAP doveva essere "easy".

"Non tornerò a casa finché non sarò riuscito a fare il CAP" - diceva scherzando - "Sono pronto ad aspettare giorni e giorni sotto la pioggia, a 2000 metri di altitudine che ritorni il sole; ce la farò...". Malgrado la sua esemplare motivazione, dovrà desistere: una meteo sfavorevole e la mancanza di esperienza nei voli alpini, avranno ragione di lui. Eric bivaccò parecchie notti, fece numerosi atterraggi in montagna specialmente sui ghiacciai, di cui andava pazzo, senza però raggiungere il suo scopo. La sua meta era l'Austria, partendo da Fiesch o da Marecottes, nel Valais (Svizzera). Eric portava con sé una grande quantità di materiale, tra cui un sacco a pelo, alimenti per una decina di giorni e un... fornello a gas con relativo pentolino per il caffè ed i cibi caldi. Niente "fast food" per lo yankee.

Eric tornerà in Europa quest'anno per vendicare la prima sconfitta.

Francois Doebeli (CH) il selvaggio

"Francois è un fascio di muscoli tagliati nella roccia ed una testa dura da rompere i muri. Parla poco, ma agisce. Questo eccellente pilota svizzero, che di solito vola a Le Saleve, si distingue particolarmente nelle attività senza tante regole e limitazioni.

La distanza libera? Gli piace. Il volo bivacco? È la sua passione... Niente pasti caldi, nè riserva di cibo per 10 giorni, ma appena il minimo indispensabile per "tenere botte", e una coperta di alluminio per la notte.

Feci io stesso questa descrizione nel luglio 84, cioè quando Francois era in piena concorrenza con Eric Raymond. Uno prevedeva la strada di Nizza, l'altro quella dell'Austria. Ecco il seguito del racconto dell'epoca:

"In questa serata del 19 luglio la suspense è totale. Nel Valais Eric Raymond è partito da uno o due giorni per



Eric Raymond sistema il sacco a pelo all'interno della doppia vela del suo Comet UP.



Pentolino, bombola del gas e 12 kg di generi di conforto... Eric non rinuncia alle comodità.



Francois Doebeli, il selvaggio.

realizzare il CAP. Sull'altro fronte, presso Ginevra, la macchina di Francois Doebeli è parcheggiata in atterraggio dal giorno 17 mattina.

Le condizioni sono buone.

... Francois ha volato da La Forclaz, sopra al lago di Annecy, ad Aussois presso Modane, nella vallata della Maurienne. È atterrato a 2600 metri di altitudine ed ha dormito in un rifugio vicino. È ripartito la mattina dopo esattamente alle ore 13.

Ecco dunque che l'americano e lo svizzero volano e bivaccano disputando il più bel duello che il volo libero abbia mai conosciuto. Un duello all'altezza del più reale e fantastico sport che esista." Francois arriverà a Sestriere in Italia (nello stesso posto in cui arrivò Mike De Glanville l'anno precedente ma partendo da Lachens). Farà 110 km in tre tappe. In seguito, Francois, non ha più fatto altri tentativi. È andato a vivere per due anni in Nuova Zelanda dove ha ottenuto diversi brevetti di pilotaggio per aerei d'ogni ti-

po. Attualmente, ritornato in Svizzera, sta facendo gli ultimi esami per diventare pilota di linea. Fatto ciò, sogna già le sue prossime "migrazioni": "Per me non esiste altro".

Gerard Guerrier (F) il pensatore



Gerard è il primo pilota francese a tentare il 444. La descrizione del suo tentativo del luglio 85 è appassionante e sottolinea l'interesse di vivere il volo bivacco anche se l'obbiettivo chilometrico non è raggiunto. Questa constatazione è condivisa da tutti i protagonisti del CAP per i quali raggiungere la distanza di 444 km sarebbe un formidabile riconoscimento senza peraltro essere un obbiettivo in assoluto. Ciò che importa di più è l'autonomia, la possibilità di concatenare più tappe. Una tappa di 15 km in 4 ore è altrettanto importante di una di 150 km poiché la differenza ed il successo chilometrico dipendono essenzialmente dalle condizioni meteo.

Leggiamo il racconto di questo pilota che dimostra un talento da scrittore:

Vacanze! Da settimane ormai non ce la facevo più.

...Dedica il venerdì sera agli ultimi preparativi: la batteria della radio, la coperta di sopravvivenza (in alluminio), i razzi fumogeni rossi per quanto scaduti da qualche anno...

...Malgrado tutto attraverso le gole e punto un pendio erboso a circa 2000 metri tra alcune rovine ed una cappella abbandonata. L'atterraggio in contropendio è un pò duro, rischio di scivolare indietro e mi attacco all'erba alta per non cadere. Niente di rotto. Solo la barra di guida prende la forma di



Gerard Guerrier: alto nei cieli o nelle profondità oceaniche.

una "speed" a causa dell'urto.

...Sistemo la mia ala in maniera da fare un riparo provvisorio.

...C'è una gran calma adesso, scende la notte, ho tutto il tempo di contemplare la volta celeste e le sue stelle cadenti poiché non riesco a dormire. Completamente vestito mi sono avvolto nella coperta; il suo rumore metallico mi sveglia continuamente. La coperta di alluminio, impedendo al calore di disperdersi raggiunge il suo scopo, però essa trattiene anche l'umidità, e ciò è molto meno gradevole.

Lunga notte di sonnolenza e di sogni bizzarri dove il suono del vario è rimpiazzato dal fischio delle marmotte. La mia colazione si riduce a qualche nocciola ed un pò di latte concentrato. ...Sono stanco ed ormai non cerco più di riagganciare. Getto la spugna. Vinto dalla sete e dalla fatica al secondo round.

Addio Jugoslavia, il mio CAP 444 viene vergognosamente trasformato in un modello ridotto di CAP 111, "voilà" è tutto finito.

Una sconfitta è vero, ma tanto ricca di insegnamenti che è difficile considerarla tale.

Distanze percorse: il primo giorno 65

km, il secondo solamente 36.

La migrazione solitaria è l'esperienza estrema del volo libero, il CAP 444 è il suo "Graal". Nessun problema di tattica di volo, sono stato battuto dalla sete e dalla fatica.

Ho perduto 4 chili in due giorni.

Era il 1985 nel frattempo Gerard si è dedicato alla famiglia che si è ingrandita parecchio. Per il 1989 si dichiara pronto a nuove avventure.

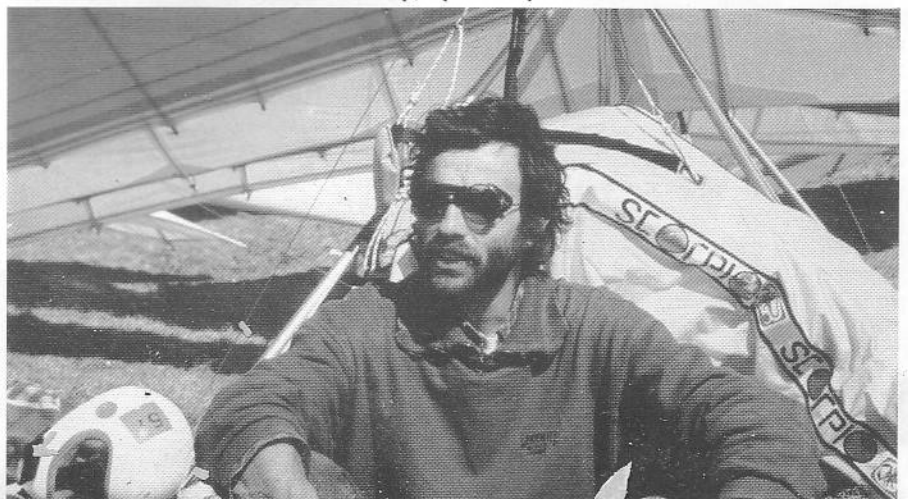
Pierandrea Patrucco (I) il discreto

Pierandrea figura tra i buoni piloti nelle competizioni italiane. Ma il suo cuore è per il volo bivacco che l'attira più di ogni altra cosa. Il suo sogno? (O forse o la sua ossessione?) Raggiungere Lienz, in Austria, partendo dalle montagne di Torino.

Il 14 aprile 88 si lancia nel suo primo tentativo, provvisto di viveri e sacco a pelo. Non gli servirà che una notte, sulle alture del Lago d'Orta. L'indomani ci sarà l'atterraggio forzato ai bordi del Lago Maggiore e l'arrivo del cattivo tempo.

Lienz sarà forse la meta di quest'anno.

Andrea Patrucco non ha rinunciato al Cap, riproverà quest'anno.



Jean Oberson (CH) il dottore

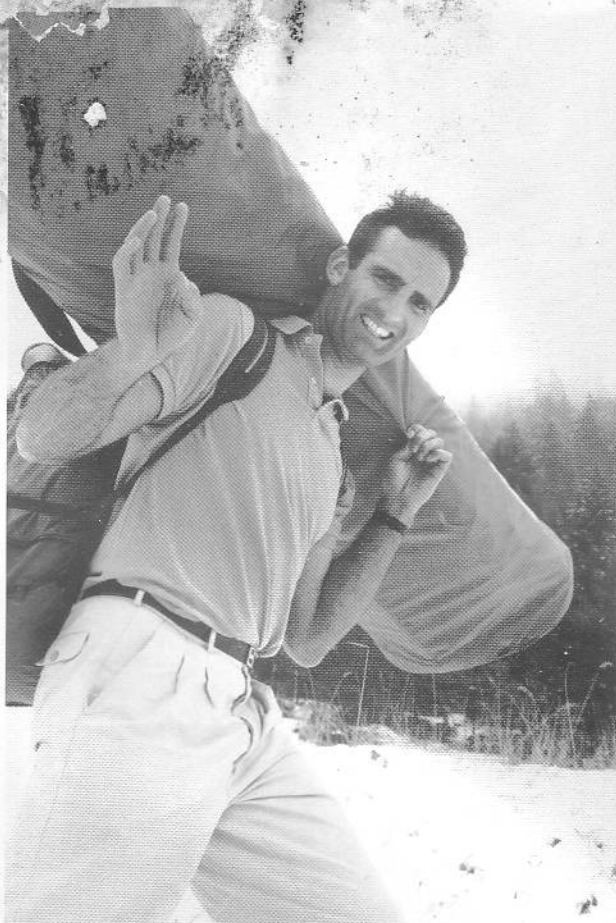
Raramente un deltista mi ha sorpreso ed impressionato quanto lo svizzero Jean Oberson. Discreto a dispetto dei suoi 92 kg per 1,90 di altezza, vive ai margini della sua corporazione. La medicina, il suo mestiere, lo interessa. Ma il dottore... è malato, contagiato dal virus del delta. È l'amore folle e, nella stagione di volo, la priorità assoluta. La medicina vi si deve piegare come i suoi amici, le sue amiche, i suoi parenti.

L'inverno 88/89 lo ha visto all'ombra dei minareti, in Irak, inviato dalla Croce Rossa per occuparsi dei prigionieri di guerra. Il contratto è scaduto il 31 marzo, proprio all'inizio della primavera. Un semplice caso? Da ora sarà volo migrazione per 6 mesi.

Il suo domicilio in Svizzera? Una roulotte parcheggiata nel Valais in un punto centrale-strategico in rapporto alle zone di decollo; le finestre, ovviamente, sono puntate sulle montagne... Nei suoi 65 kg di bagaglio per l'Irak, una quindicina erano di effetti personali, mentre il resto era costituito da libri ed appunti sui rilievi meteorologici. Tutti i rilievi dal 1984 al 1988 sono registrati... il dottore è un vero appassionato. Lui sogna anche di trarne una pubblicazione cosa che sarebbe di grande utilità per il volo libero. Riguardo al CAP, Jean si distingue per la sua tattica e per la scelta dell'ala. Malgrado il suo peso vola un Windfex, ala reputata poco performante, ma che pesa solo 22 kg ed è piegabile a 2 metri. Secondo lui la mobilità pedestre compensa largamente una diminuzione di performance in volo. In caso di dubbio sulla sicurezza di un atterraggio in montagna, preferisce andarsi a posare in pianura e risalire a piedi. Inoltre poichè si occupa poco di trovare un terreno adatto all'atterraggio in altitudine verso la fine del volo, può concentrarsi in maniera ottimale a raggranellare preziosi chilometri. Bisogna riconoscere che il dottore è un atleta che non teme le estenuanti arrampicate con 30 kg di peso sulle spalle.

Bрани dal racconto di Jean Oberson (27/2/89)

Martedì 19 luglio 88 - Finalmente le previsioni annunciano qualche giornata favorevole a un progetto che mi sta a cuore da tempo: il volo migrazione, più conosciuto sotto il nome di volo bivacco. Personalmente preferisco la prima definizione che mi sembra più poetica.



Poichè un vento da nord/nordovest spira assai forte in altitudine (circa 40 km l'ora a 3000 metri), decido di scegliere Verbier piuttosto che Chamonix come punto di partenza. Con tale vento infatti le mie esperienze mi hanno reso prudente e mi hanno mostrato la difficoltà, per non dire il pericolo, di attraversare la valle del Rhone da sopra Martigny, anche se molto alti.

Parcheggio la macchina a Martigny, all'ombra di una grossa siepe fresca e verde. Il mio Windfex piegato a 2 metri non ha nessuna difficoltà di trasporto in treno fino a Chable, poi per teleferica fino a Ruinettes, a 2200 metri, sopra Verbier.

Alle 12 il cielo è completamente sereno, senza nemmeno un cumuletto; la visibilità è eccellente. Alle 15, malgrado l'assenza di cumuli, mi decido a decollare.

Le ascendenze sono buone, ma "blu" (termiche blu, o secche, cioè senza formazione di nube). Da 2500 metri sono spezzate ed inclinate dal vento da ovest.

Avendo cura di restare nelle vallate laterali per timore dell'inversione nella valle principale, sorvolo il catino del Valais, tenendo sempre una riserva di quota. Alle 18.30 arrivo all'atterrag-

gio ufficiale di Fiesch (1050 metri) a circa 80 km da Verbier.

A Fiesch incontro il simpatico gruppo del Delta club Locarno, che mi incoraggia con entusiasmo a proseguire nel mio volo.

Dalle 21.30 alle 24 come una talpa che tasta il terreno nell'oscurità, porto maldestramente il mio Windfex fino sopra a Bellwald, per circa 500 metri di dislivello.

Estenuato, considero che per oggi ho fatto abbastanza.

Organizzo il mio bivacco sotto le stelle, utilizzando tutto ciò che ho a mia disposizione (imbrago, sacca dell'aquilone, vela). Malgrado tutto la notte è fresca, il sonno superficiale.

Mercoledì 20 luglio 88 - L'aria pungente mi fa svegliare alle 6.30. Discendo rapidamente a Bellwald per comprare del cibo e fare alcune telefonate.

Per assicurarmi il volo, mi sforzo di salire a piedi fino a 2000 metri, in un posto chiamato "Richine" dove trovo un eccellente decollo.

Sfortunatamente le condizioni meteo non si presentano all'appuntamento: termiche e cumuli tardivi, plafond basso, ascendenze difficili da trovare; atterro quindi a Ulrichen, a 18 km da

Fiesch, verso le 15. Ho il tempo di filosofare sul volo bivacco e di fare una prima marcia di avvicinamento alle alture di Ulrichen, nel posto dove ho trovato una delle rare buone ascendenze, solo pochi minuti prima.

Dopo essermi alleggerito di tutto il materiale di volo, mi affretto a scendere, ben leggero, per regalarmi un pasto meritato e approfittare di un buon letto in una locanda.

Giovedì 21 luglio 88 - Dopo una sostanziosa colazione, raggiungo la mia ala per portarla ad una altitudine di circa 2100 metri.

Alle 12 decollo in condizioni ben più favorevoli del giorno prima.

Con qualche difficoltà sul Sidelhorn, supero il Passo della Furka.

Nella direzione della Valle d'Andermatt, generalmente così prodiga di termiche, non arrivo a fare il plafond. Un forte vento turbolento proveniente dalla vallata della Reuss (da nord e perpendicolare al mio asse di rotta), mi obbliga ad atterrare ad Andermatt, a 26 km dal decollo.

Se continuo al ritmo di questi ultimi due giorni, non arriverò mai ad Innsbruck, la meta che mi sono prefissato.

Una gentile famiglia mi accoglie in una pensione di Andermatt.

Venerdì 22 luglio 88 - Quarto giorno di volo bivacco. Già alle 9, dei piccoli cumuli si formano verso i 3000 metri. Comincio la lunga marcia senza cedere alla tentazione della teleferica, mezzo di trasporto rapido e comodo.

Sulla cima del Gemstock, a circa 3000 metri, non trovo un decollo adatto tenuto conto del terreno e del vento. Ri-discendo fino a Gurschen da dove decollo, alle 15. Dopo essermi info-gnato in una vallata laterale, una pompa salvatrice mi riporta a 3400 metri e mi permette di superare comodamente il Passo di Oberalp.

Un pò più tardi, un grossolano errore mi obbliga a raggiungere la terra ferma, prematuramente, a Disentis.

Deluso, un pò per punizione, decido di risalire immediatamente sulle alture dopo aver comprato qualche provvista. Sistema l'ala lasciando il trapezio aperto munito delle sue ruote, e tiro così questo "tubo" di 6 metri su un piccolo sentiero. Dopo una lunga arrampicata, un piccolo chalet ed un mucchio di fieno mi offrono un bivacco relativamente confortevole.

Sabato 23 luglio 88 - Ore 11. Innsbruck non sarà per questa migrazione.

Mentre mi concedo un piccolo pasto prima dell'involo, una termica poten-

te ("dust-devil" cioè "diavolo di polvere", come dicono gli americani), solleva la mia ala a 10 metri dal suolo e la distrugge completamente: chiglia ed estremità alari spezzate, vela strapata, cavi rotti. È finita.

Ritorno a Disentis... a piedi trasportando i rottami. In treno, raggiungo Martigny e la mia piccola auto.

Lo scopo non è stato raggiunto ma l'esperienza è stata appassionante.

All'anno prossimo.

Jean Oberson

Bilancio

Bisogna riconoscere che sul piano chilometrico, il Volo Bivacco ed i tentativi del CAP, non hanno visto delle performances eccezionali. A titolo personale, non ho mai raggiunto, nei miei 4 o 5 tentativi in diversi giorni, un chilometraggio superiore a quello che avevo realizzato nel volo da Saleve a Montelimar (199,6 km) in 4 ore e 40. Per contro, tutte le tappe vissute, senza eccezione, mi hanno procurato maggior piacere di questo volo-diretto. Stiamo vivendo l'inizio di una nuova disciplina, con tutti i freni reali e psicologici che questo comporta. Il fattore-tempo pesa così gravemente, che per un non professionista, è difficile intraprendere più di due o tre tentativi all'anno e, per giunta, in un tempo limitato che non sempre coincide con un periodo di condizioni buone.

Ma che importano alla fine i chilometri percorsi? Presto o tardi ci arriveremo. 444 chilometri diventeranno una formalità, meno impensabile oggi che sognare di fare 100 km soltanto 10 anni fa.

Oberson avrebbe potuto andare ben più lontano ed arrivare in Austria, se non l'avesse arrestato nel suo tentativo il "dust-devil" distruttore, dopo 4 giorni di volo bivacco. Per quanto mi riguarda, e a parte il capitolo "Verso la catastrofe" dove la mia ala fu distrutta, è la mancanza di tempo che mette un limite ai tentativi; il tempo ancora una volta è dalla parte dei professionisti che possono permettersi di aspettare, al decollo, la fine di una depressione.

Il 1989 sarà l'anno della verità. La famiglia si ingrandisce, le ambizioni nascono, le motivazioni si rafforzano. I candidati al CAP 444 lucidano le loro ali e prevedono delle "zone d'ombra" nei loro orari di lavoro... per diventare i primi laureati di una fantastica sfida.

Si sa già chi è il vincitore: il Volo Bi-

vacco, perchè numerosi sono i vololibberisti che progettano, durante il week-end, di andare a dare il buongiorno e la buonanotte nei posti vicini, grazie semplicemente alla loro ala...

Didier Favre

CAP 111 per parapendio

Lo spirito del volo bivacco si sposa meravigliosamente col parapendio. Numerosi sono i parapendisti, Xavier Remond in testa, che si sono dichiarati pronti per una tale avventura a partire già da quest'anno.

Allo scopo di stabilire un regolamento efficace (le difficoltà sono soprattutto riguardo ai mezzi di prova) gli organizzatori decidono per il 1989 di fare un anno di osservazione. I parapendisti che intendono dedicarsi al volo bivacco, sono invitati a farlo nello spirito del CAP 444 dei deltisti e ad inviare il racconto dei loro voli ad uno dei seguenti indirizzi:

Hubert Aupetit - 49 Rue Carnot, 77810 Thomery, France;

Didier Favre - 5 Chemin des vignes, 1258 Perly, Suisse.

Il pilota autore del volo degno di maggiore interesse vincerà uno speciale trofeo.

Il Regolamento del CAP 444 è stato pubblicato nelle seguenti riviste:

Vol Libre Magazine, Drachenflieger Magazin, Delta Info, L'Aquilone (numero 95 di Novembre 88).

Hubert Aupetit

Didier Favre