Cap 444: verso la catastrofe

12 luglio 88 - In vacanza fino al 27 luglio, eccomi a Chamonix per tentare, per la prima volta in modo serio, di realizzare il Cap 444. La durata prevista di 15 giorni, dovrebbe essere sufficiente a condizione che "Madame Meteo" sia clemente. Il periodo di luglio dovrebbe essere il più favorevole per volare nelle Alpi in direzione dell'Austria.
C'è una depressione generale un pò dura a morire, con un pò di fortuna sarà buono domani. Piove.

13 luglio - Con... un altro pò di fortuna sarà buono domani, è grigio. Piccolo volo locale.

14 luglio - Le condizioni migliorano. Come al solito la termica che lambisce il trampolino di Planpraz mi porta rapidamente al plafond, solo 2300 m. Le difficoltà cominciano tre ore più tardi, è un "buco" ("vache") a Valettes dietro Martigny, dopo una doppia bastonata al Monte Catogne.
Ritorno alla casella di partenza.

15 luglio - Alle 11.45 la termica di servizio porta Roland Delez e me a base nube, a 2600 m. Dopo 15 km sopra Emosson galleggio a 2300 m, Roland mi sorvola 200 metri più alto; tra noi, fenomeno insolito, si forma un piccolo cumulo alla cui base io staziono. Incredibile immagine: due aquiloni sovrapposti incollati ciascuno alla base di una nuvola. Impossibile passare al piano superiore. Bisognava non fidarsi ed anticipare i tempi, cosa che Roland, conoscendo bene il posto, ha saputo fare intelligentemente (Roland arriverà a Viege, cioè 80 km più avanti, in 7 ore e mezza). Per me... è il tappeto.
Inversione dai mille volti.
Ma non mi dichiaro vinto; alle 17,15 sono al decollo di Grands Montets, di fronte a Planpraz, a 3300 metri. Per facilitarmi il compito, un grosso cumulo con base a 3000 m. mi ostruisce il decollo; vedo un piccolo buco in cui mi infilo con la mia ala. Tutto va bene fino a Martigny-la-Magnetica dove sono costretto ad atterrare nelle tipiche turbolenze della valle del Rodano.
Ritorno alla casella di partenza.

16 luglio - Ho esitato parecchio a tornare a Planpraz, sarebbe stato più facile decollare a Verbier o a Crans-Montana, tanto più che mi aspettava, come ogni volta, il sorriso di Claire la normanna. A volte ci sono strane situazioni in cui le grandi ambizioni mancate vi rendono umili davanti ad un deltista senza troppe pretese. Ad ogni Arrivederci, oggi era il quarto consecutivo, mi auguravo fortemente di non rivederla l'indomani... malgrado la simpatia che m'ispirava.
Decollo a mezzogiorno. Come al solito l'ascensore mi porta a base-nube. Infine Martigny è domata. Le pareti più esposte sono avare di termiche. Rosicchio chilometri con l'ala che rade alberi e rocce. I camosci alleviano la mia pena, ho tutto il tempo di contemplarli. Nell'Haut de Cry, tipica dell'era glaciale, una famiglia intera di questi ruminanti scala allegramente le rocce scoscese; un'ora più tardi è un gregge di una ventina di elementi che se ne fugge fraintendendo le mie intenzioni.
Al monte Prabè non ci capisco più niente: in una zona generalmente molto "termica", su di un pendio orientato perfettamente verso un sole scintillante, l'aria è stabile. Uno, due, tre passaggi, ancora nulla; mi aggrappo al rilievo, trattengo il fiato, cerco disperatamente un segno d'ascendenza, il movimento di un ramo o di una foglia, un uccello... niente, il Valais, di solito così ricco di robuste termiche, rifiuta di collaborare. La situazione diventa disperata, non posso arrestare la lenta ma costante perdita di quota; si ripresenta lo spettro del "ritorno alla casella di partenza", mi avvicino ad un plateau in cui le speranze di ridecollare sono nulle.
Senza aver troppo tempo per riflettere, atterro in contropendio alla base di un canalone (formato da valanghe), a livello del plateau.
Sono le 17, ho volato oltre 5 ore per fare 40 magri chilometri, ed eccomi a 1400 metri d'altitudine nell'impossibilità di ridecollare.
Piccola compensazione, il posto è pieno di succulente fragole di bosco.
Non ho dubbi, il volo è stato troppo difficile per rinunciare a proseguire. Il decollo è lassù.
Non potendo accorciare il mio Select per facilitarne il trasporto, lo ripiego normalmente arrotolando separatamente la vela su ogni bordo d'attacco e sistemando il delta a "V" sulle mie spalle, col naso dell'aquilone dietro la testa. Così i 33 kg sono divisi sulle spalle; la soluzione si rivela eccellente.
La pendenza della salita e il movimento dei ghiaioni mi ricordano il tango: due passi avanti ed uno indietro. Il caldo torrido provoca un'abbondante sudorazione, che solo una nuvola di fastidiose mosche riesce ad apprezzare.
I 300 metri di salita mi prendono oltre due ore.
La discesa nella ghiaia, saltellando e scivolando, mi fa tornare in mente alcuni bei ricordi d'infanzia in questo Valais, dove sono nato ed a cui sono molto affezionato.

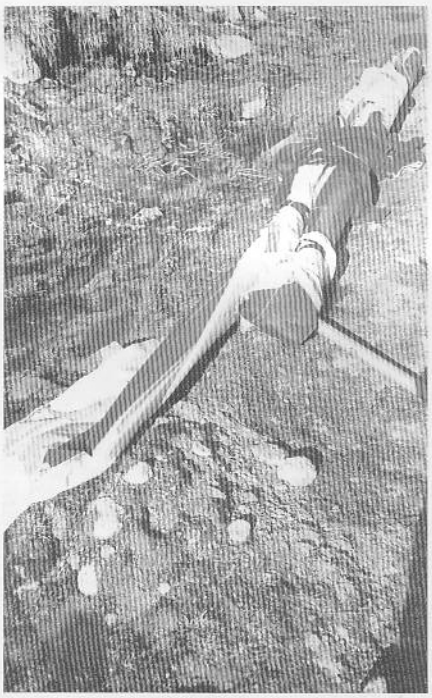
Atterraggio in salita in fondo ad un canalone. Per ridecollare e proseguire il volo bisogna fare 300 metri di dislivello a piedi (fino al monte Prabè).

La visione del Select a pezzi è orrenda... ma il pilota è completamente indenne!

Il solo bistrot della zona non dispone di alloggi, ma l'insistenza ed una fatica ben visibile sanno intenerire la padrona. Mi addormento contento della giornata e degli sforzi, con la pancia piena, grazie ad un vecchio amico di scuola che si trovava là per caso.

Giovedì 17 luglio - Jerome Heritier, detto il dottore, un pioniere del volo delta nella regione, mi accompagna. Per puro caso ieri ci siamo contattati via radio. Insieme raggiungiamo l'ala; fa un caldo terribile. Dal suo zaino Jerome tira fuori mele, panini e bevande: una piacevole sorpresa.
Riguardo alle condizioni, è un grande punto interrogativo. Circa 800 metri più in alto si formano dei cumuli un pò arruffati a dire il vero. 200 metri più in basso, si nota una linea distinta che il mio ottimismo non vuole prendere in considerazione. Riminescenze religiose, senza dubbio, ma non posso immaginare che gli sforzi consentiti non siano poi ricompensati. Infatti, si tratta di uno strato d'inversione che non mi lascia alcuna possibilità di proseguire il volo. Dopo un quarto d'ora s'impone l'atterraggio; bisognava decollare molto più alti.

I 40 km valorosamente conquistati ieri, sono perduti, ma facendo presto, la giornata non lo è ancora.

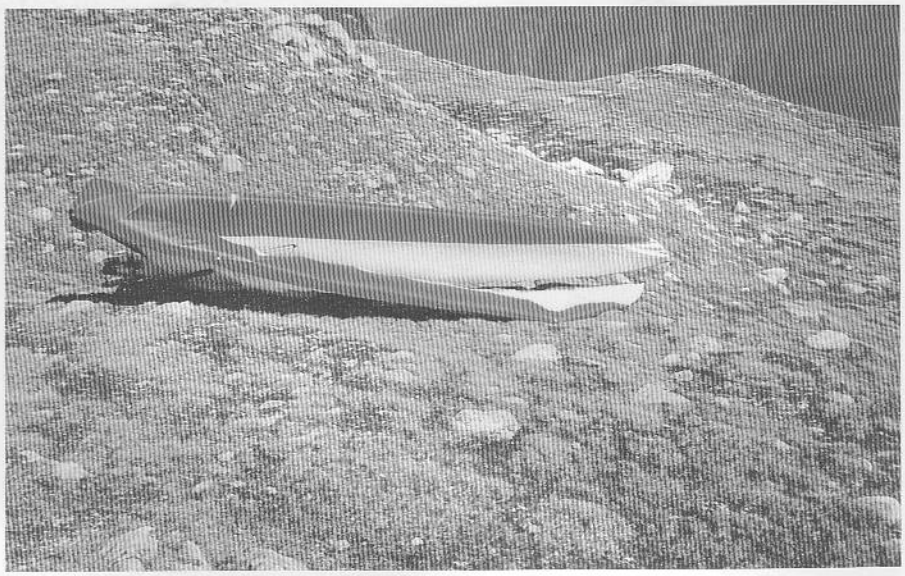


L'ala è rotta, ma nella filosofia del CAP ogni esperienza insegna qualcosa.

Alle 15 ridecollo dalla stazione alta della teleferica di Anzere (vicino a Sion). Jerome m'accompagna in volo ma non per molto tempo, perchè un vento da nord rende le condizioni molto turbolente ed egli non ha nessun motivo di farsi sconquassare come un prugno. La base nube è a 3000 metri... il solo piacere di questo volo sarà di guadagnare da 2 a 300 metri supplementari (cioè sopra la base) grazie alla dinamica del vento sulla fiancata nord delle nuvole.
Il sorvolo di Sierre, Viege, Brig, normalmente così piacevole, non mi lascia un buon ricordo. È una cosa che si dice raramente, ma avrei preferito essere altrove. Le violente termiche trasformano la barra del trapezio in un martello pneumatico.
Dannato 444, man mano che i giorni passano, questo numero diventa sempre più irraggiungibile.
Brig è a soli 300 metri sotto di me; ma non c'è motivo di allarmarsi per chi conosce la gigantesca pompa di Rosswald. Effettivamente la montagna chiude la vallata ed obbliga la forte brezza a salire in alto. La leggenda dice che la cima della montagna sia piena di ferri da stiro, matterelli ed altri

utensili domestici che le massaie distratte non hanno saputo tenere saldamente in mano...
Per la prima volta nella giornata le cose procedono senza difficoltà. Il vario è bloccato a +5 e la salita fino a 2900 metri è un gioco da ragazzi. Kuhboden, luogo di decollo del conosciutissimo volo di Fiesch, è in vista dall'altra parte della vallata. Il mio timore di non arrivarci è al massimo: sarebbe veramente un disastro dopo oltre 3 ore di lotta col martello pneumatico.
Passo al pelo, non mi resta alcuna riserva di quota nemmeno per fare una sola virata d'atterraggio. Atterro direttamente dove l'ala mi porta, a qualche metro dalla stazione. Ouff!
Oggi nessun volo di distanza è stato fatto da questo posto, uno dei più frequentati d'Europa. Ne gioisco poichè avevo bisogno, non fosse altro per me stesso, di compiere un piccolo exploit. 444 - 70 = 374. E intanto questi sono fatti.
Mi restano ancora 10 giorni e da qui fare 150 km è abbastanza normale. Il morale ritorna al meglio e cancella il risentimento verso i meteorologi che da 5 giorni annunciano un vento da sud-ovest, che sarebbe ideale, mentre ho sempre trovato vento da nord.
L'annuncio di una depressione per l'indomani non mi scoraggia. Il posto è simpatico e son ben alloggiato.

Venerdì 18 luglio - Faccio 20 km... ma a piedi. Piove. Il ghiacciaio di Aletsch, un vero mostro di 25 km, merita il "colpo d'occhio orizzontale".
La serata trascorre piacevolmente in grandi discussioni con Migg Lenz che è venuto a raggiungermi da Fiesch con l'unico mezzo di locomozione del luogo: la teleferica. Per il regolamento del Cap 444, avrei potuto scendere a Fiesch, ma soltanto a piedi. Non bisogna esagerare.
Migg è la tranquillità ("decontraction") personificata, lo spirito aperto ed il fair play. È il campione svizzero della conoscenza meteo e del volo, anche se la sua grande statura ed il suo peso di 90 kg lo penalizzano un pò quando si trova in aria. È anche campione incontrastato di amicizia e disponibilità; personalmente gli devo molto, sia sul piano del pilotaggio che su quello umano.
Meraviglioso piccolo mondo del volo libero, dove nascono e vivono delle così belle e profonde amicizie. Da questo punto di vista, l'attività professionale a cui ho dovuto dedicare gran parte del mio tempo, sembra un grande deserto.


Innaturale sistema di ripiegamento.

Meravigliosa disciplina che è il volo-bivacco, che insegna la disponibilità, l'osservazione delle cose e la scoperta degli altri.
Ciao Migg, grazie per la serata e per tutto.

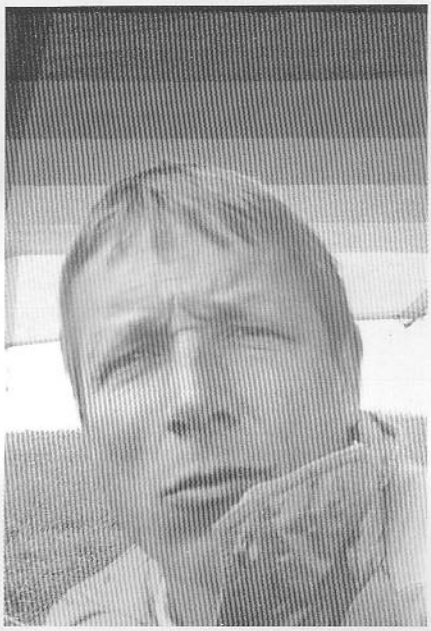
Sabato 19 luglio - Shopping jogging: mi faccio 12 km per andare a comprare i giornali alla stazione vicina. Piove. Un pò di "messico", un vecchio libro, sauna, imparo a vivere e a gestire il tempo libero. Il morale è sempre alto; mi restano ancora 8 giorni per il CAP, e le condizioni finiranno bene per diventare favorevoli.

Domenica 20 luglio - Toh, il sole! Che bella sorpresa. Ma ci sono ancora parecchie nuvole che impediscono ogni decollo prima della metà del pomeriggio e soprattutto ogni distanza (per la giornata).
Un primo piccolo volo mi permette di regolare l'aquilone che tira un pò a sinistra. Un secondo mi porta a 200 metri sotto la punta dell'Heggishorn dove atterro e lascio l'aquilone per meglio controllare la situazione all'indomani.

Lunedì 21 luglio - Non è il massimo, ma sta migliorando. Sopra a Munster, 15 km più lontano, un enorme baccano nelle vicinanze mi fa sussultare. Mi meraviglio che a quote così alte si facciano brillare mine, amenochè siano i militari che giocano agli indiani e sparano coi cannoni.
La mia strada è semplice, bisogna superare il passo di Grimsel situato a sinistra, poi quello della Furka e quello di Oberalp. Il seguito dovrebbe essere molto più facile. Una via classica, anche se nuova per me, che ha permesso ad Olin Schotola e Daniel Thut di carpirmi il record svizzero di distanza con 211 km...

No comment.

Questa la prospettiva, ma per il momento c'è altro a cui pensare. Non ho abbastanza quota per superare il passo di Grimsel e mi ritrovo nelle forti discendenze originate dai venti di Grimsel e del ghiacciaio del Rodano. Non ho altra possibilità che fuggire, barra al vento, dall'altro lato della vallata che raggiungo a 100 metri dal suolo. Peccato per il proseguimento del programma, perchè se pur riuscirò ad evitare il tappeto, il superamento dei due passi è irrimediabilmente compromesso per la giornata.
In questo tipo di vallate, quando la discendenza è forte ed insistente da un lato, l'altro versante è generalmente fornito di un ascensore che vi fa risalire rapidamente. La brezza delle valli perpendicolari si riversa sui passi, provocando forti discendenze, per poi risalire sui pendii di fronte. È proprio ciò che accade nel mio caso, e l'ascensione non richiede troppo sforzo. Per superare questi dannati passi non mi resta altra scelta che fare marcia indietro per una dozzina di km, per riattraversare la vallata.
Al ritorno il fenomeno dei venti discendenti si ripete al passo di Nufenen. Conosco la musica. Di fronte, a 100 metri dal suolo, sul villaggio di Munster si risale.
Alle 16,30 sono di nuovo a 2500 metri. Il "gioco dei vasi comunicanti" ha richiesto un certo tempo.
A torto, senza dubbio influenzato dai due allarmi precedenti, stimo che le condizioni non sono sufficienti per superare i due passi e decido di atterrare per aspettare l'indomani.
L'errore è doppiamente grossolano. Le condizioni erano migliorate per il volo, rendendo i passi superabili, ma erano peggiorate per l'atterraggio in quota.
La giusta percezione delle situazioni e la serenità nella decisione sono più difficili in aria che al suolo.
In queste condizioni, essendo impossibile pensare ad un atterraggio in contropendio, devo atterrare controvento. Un primo posto sembra adatto, ma dopo aver lanciato un fumogeno per misurare la forza e la direzione del vento, vi rinuncio e decido d'atterrare solo in presenza di testimoni, se per caso dovessi avere problemi, non si sa mai... Qualche chilometro più in là, nei pressi del passo di Grimsel, trovo un posto idilliaco perfetto per il bivacco. Un piccolo lago, per metà gelato, con un casotto ed un battello pneumatico, sinonimo di presenza umana.
Prevedendo una normale brezza di montagna, del resto confermata dal



Didier Favre: arrabbiato o pensieroso?

fumogeno lanciato precedentemente, opto per un atterraggio su un leggero falsopiano, col lago a sinistra ed il forte pendio sulla destra. I laghetti montani, lo confesso, sono la mia ossessione quando volo, generalmente li aggiro. In questo caso ero relativamente tranquillo, perchè la traiettoria d'atterraggio mi faceva girare leggermente le spalle al lago.
Di fatto, e me ne sono accorto troppo tardi per reagire giudiziosamente, c'era in quella zona un forte vento discendente o perlomeno contrario... tra un ammaraggio fatale ed un atterraggio catastrofico, l'istinto ha scelto la seconda ipotesi. È stato tutto molto rapido: in fase finale l'estremità alare sinistra si è sollevata, e, inoltre, quella destra ha toccato terra; poi ho rivisto il sole.
Risultato: chiglia, bordo d'attacco, torre e trapezio rotti; vela squarciata in più punti, vario distrutto, anemometro e borraccia proiettati ad una decina di metri; aquilone (Select) irrecuperabile, a parte i push-pin e le stecche... ma il pilota senza un graffio. Bisogna riconoscere, e gli esempi non mancano, che l'aquilone dà sempre prova di grande altruismo in casi del genere.
Il mio errore è stato di non diffidare del forte vento proveniente dalla vallata orientata a nord, che si riversa non solo sul passo di Grimsel, ma anche tutt'intorno.
Mi sgancio, mi siedo in terra... e mi offro un pò di cioccolato, contemplando le dimensioni della catastrofe. Arrivano due uomini che non riescono a capire cosa sia successo. Io spiego loro che ho "colpito un pò forte" e che andrà meglio domani.
Per non contaminare l'alpeggio, porto la mia defunta compagna fino allo stradello più vicino, 400 metri più in basso; verrò a riprenderla con un'auto a 4 ruote motrici.
È a piedi che vado "al tappeto", a Oberwald, alla base del Grimsel e del Furka. Tutto OK. Certo la fine è un pò triste, materialmente parlando, ma ho imparato la lezione.
Alla stazione apprendo con tristezza che il rumore assordante che ho sentito sopra Munster non era lo scoppio delle mine, nè quello degli indiani. Due alianti si erano scontrati causando la morte di entrambi i piloti.
Non ho rimpianti.

Giovedì 24 luglio - Eccomi di nuovo a Chamonix, fortunatamente Claire la normanna, che avrei avuto piacere di incontrare in altre circostanze, non è più qui. La mia parte sciocca mi incita a spicciarmi, perchè restano ancora 3 giorni e tutto è ancora possibile.

Non ho ancora capito che il CAP 444 è prima di tutto uno stato spirituale; è il felice bilancio di questo tentativo.

Didier Favre

Il monte premi del CAP 444

1) Trofeo CAP 444 offerto dalla rivista Vol Libre
2) 4444 Franchi francesi offerti da Didier Favre
3) Imbrago 444 offerto da Pierre Bouilloux
4) Stampante per computer Citizen offerta da A.Delavy CPI
5) Anemometro Skywatch offerto dalla JDC Electronique
6) Un week-end con voli in parapente, tutto pagato, offerto da Aile de K
7) Una settimana all'Hotel Jolimont de Marecottes, per scoprire i posti del Valais, ospiti di Roland Delez
8) Una notte con una bella ragazza, offerta da 5 anonimi
9) Guanti Racers offerti da Jean Marc Boivin
10) Una enorme terrina decorata offerta da Yves Meynard
11) Abbonamenti annuali a Vol Libre, Cross Country, L'Aquilone
12) Un Kiss Airwave, se il vincitore ha realizzato il CAP su un'ala Airwave
13) Un libro "Deltaplani l'ala mancante" offerto da L'Aquilone
14) Trofeo L'Aquilone + una collezione di riviste "d'annata".
La lista dei premi è ancora aperta, sta a voi prolungarla...