

Decollare senz'acqua con uno standard e 771 Km nel GPS

Sono ormai due anni che mi cimento con le prove di distanza e l'esperienza acquisita nella preparazione dei voli comincia a dare i suoi frutti.

Preparazione... Già perché un grande volo non esce mai nel pomeriggio di una giornata dalle condizioni inaspettate, ma richiede una meticolosa preparazione e soprattutto la possibilità di essere pronti in pista, al mattino presto, di una giornata che già si preannuncia "bomba".

Con le previsioni attuali mi è possibile avere un'allerta di tre giorni: tempo prezioso per mettere in moto tutto il meccanismo. E' indispensabile che tutto sia già preparato in quanto, la mattina del decollo, qualsiasi operazione in più significa chilometri in meno e dimenticare qualcosa o averne lasciata un'altra a metà potrebbero rimettermi a terra in due minuti.

Purtroppo molte cose si imparano da esperienze più o meno negative, altre fortunatamente da quelle degli altri.

La preparazione tecnica è vitale: due batterie, gps con piloni e landing caricati, ossigeno e impianto, acqua (da bere), un po' di cibo (contro il mal di testa), occhiali da sole (di quelli tosti), guanti, un cappello imbottito con il para orecchie e uno leggero, cartine, macchina foto, lavagne, foglietto per il decollo, biro e pennarello, coltellino multiuso etc... sono parte integrante dell'aliante, in più ho collegato il palmare con un cavetto che mi permette di usarlo come strumento indipendente dal gps così posso tenere sempre caricato il tema di volo da una parte e cercare gli atterraggi con l'altro. Essere in decollo presto vuol dire sveglia prestissimo, ma anche organizzazione per avere il traino pronto e quindi non solo sapere chi è il trainatore, ma sapere che al momento buono il traino è in linea pronto ad entrare in pista e ad agganciare il cavo. A volte tutto questo bisogna farlo da soli e anche se partire con l'ala a terra non è piacevole bisogna farci l'abitudine.

La giornata è prevista buona, ma non stratosferica; con Giorgio e Giancarlo concordiamo una partenza "soft" intorno alle 10.30, anche per i vari impegni improrogabili di ognuno di noi e per la quasi certezza che l'onda non sarà ben formata e, forse, sarà meglio non perdere del tempo a cercarla.

Finalmente arriva il giorno "X" e tutto, come sempre, avviene a ritmi sostenuti, per non dire frenetici.

Prima cosa, dopo la sveglia ad un'ora indecente, guardo la foto del satellite: condizioni di sottovento (debole Fhoen da N-O) con la copertura che aggira le alpi e entra in Italia lambendo il Tonale. Come sempre il lavoro mi impedisce di partire subito ed ogni minuto che passa divento più nervoso. Finalmente posso scappare.

Sono ad Aosta alle 8.30 e comincio il montaggio ed i preparativi, sarebbe stato meglio farlo ieri sera, ma ... In pista c'è vento debole da 27 che lascia ben sperare. Giorgio e Giancarlo arriveranno più tardi causa impegni e traffico in autostrada.

Tralasciando le operazioni scontate per il montaggio si giunge all'ora "Y" del giorno "X". Devo decidere il percorso da mettere nel GPS.

Le ore disponibili, considerando che c'è del vento meteo che allunga la giornata, sono almeno 8 o 9, la media che posso pensare di realizzare è attorno ai 90Km/h. Con l'aggancio sempre a rischio e la possibilità di fare dei bassi l'acqua sarebbe una componente dall'utilità molto incerta, ma dato che non c'è nemmeno un rubinetto e mio padre ha usato una delle due taniche per metterci la benzina, partirò scarico.

$9 \times 90 = 810$, $8 \times 90 = 720$, metto dentro un 771 con tre punti di virata fattibili, mentre per la chiusura so già che sarà impossibile, ma tanto vale provare.

Per me è chiaro che non ci sarà onda e suscite dalla Val d'Aosta per andare più a est possibile, senza superare il Tonale, mi sembra la prima mossa da fare. Con un percorso a farfalla non resta che rientrare fino a dov'è possibile evitando di dover fare scollinamenti alti o di dover attraversare troppe valli. Il punto migliore mi sembra essere Masera. Ho già fatto il mio 500 dichiarato con una farfalla simile e dato che il percorso funzione non mi resta che allungarlo il più possibile. Il ritorno fino a Tirano è di evidente comodità perché, a parte l'attraversamento di Chiavenna che a volte complica un po' le cose, la Valtellina è dritta e con condizioni sempre migliori che negli altri posti.

Il problema diventa solo il tempo disponibile perché fare un pilone alle 5 o le 6 di sera con ancora 240 Km da fare per rientrare non è certo come fare un'assicurazione sulla vita, ed i rischi di restare per la strada aumentano con il passare dei minuti, soprattutto sapendo che dovrò riattraversare Chiavenna e che difficilmente avrò la quota per farlo ad occhi chiusi.

Tutti questi ragionamenti si condensano nel giro di non più di 20 secondi, il tempo di veder scorrere i piloni sul GPS e di firmare il tema. Foto della lavagna e dell'aliante al suolo.

Giorgio ha in mente una giornata veramente buona e di conseguenza mette un tema che per me è impensabile; Giancarlo che non ha bisogno di presentazioni, mette un tema simile.

Ad Aosta l'aggancio non è mai scontato e, data la complessità delle valli e dei venti che vi si incuneano, lasciamo partire ben volentieri Giorgio che, con l'enorme esperienza che ha, sgancia bassissimo in un posto in cui io avrei sicuramente bucato.

Siamo tutti pronti; il traino tarda ad arrivare e ci ruba minuti preziosi.

Tocca a me: tutto pronto, questa volta toccherà a Giancarlo raspare il pattino con l'ala sulla pista, mi spiace un po', ma è andata così, la prossima farò io l'ultimo.

Seguendo il consiglio di Giorgio sgancio a 980 Qfe. E' tardissimo: sono le 10:50.

I sorci verdi, quelli che vedi quando sei dove non vorresti già più essere da un pezzo, cominciano a correre: sono in uno zero con 25 all'ora di vento su un costone perfettamente parallelo al vento, sottovento ad un bellissimo costone a 90° rispetto al vento, ma con la parte buona completamente innevata ed in ombra e per giunta troppo lontana per tentare di aggirarla in sicurezza.

Uno zero è meglio che un -5 !

Decido di attendere e vedere cosa succede, intanto Giorgio ha preso il ciclo buono ed è a 2500m. Finalmente un valore rotto, ma che supera il +1. Fatico molto, ma salgo. A 2000m la termica di sottovento è più organizzata e salgo fino a base mentre Giorgio sta già facendo la foto alla pista e Giancarlo è già in salita sotto di me.

11:14 - 3300m (d'ora in poi sempre Qnh) Lasciare il cumulo per fotografare la partenza di Aosta è un vero incubo: ti chiedi ogni secondo che passa perché devi stare a prendere botte dentro ad un -5 per fare una foto ad un punto che accorcia il tema di 5 chilometri e allunga il volo di almeno 10 obbligandoti a passare in centro valle, in piena discendenza, dove non passeresti mai. Risposta scontata: perché nessuno si è mai preso la briga di mettere nel CID un pilone migliore. Domani lo farò io !

Il problema più grosso adesso è che ho già perso 1000m e devo ancora fare la foto, che ovviamente mi costringe ad un 360° perché ho la macchina foto a destra, quindi perderò altri metri preziosi e dovendo ritornare in montagna in pieno sottovento rischio di finire basso.

Non è che sia proprio la giornata del secolo, come il 13-04, e mi rendo conto di quanto sarà dura fare strada velocemente. L'onda non c'è e le termiche sono ancora nella fase di risveglio.

Arrivo alla cresta prima di Torgnon: so che a poche centinaia di metri c'è una buona termica, ma infilarsi bassi nel sottovento di questa cresta mi ha sempre dato fastidio perché non è che si abbia una quota alla quale si ha la certezza di rientrare in campo, soprattutto con il vento forte e già una volta ho fatto una retromarcia in una discendenza abissale che mi ha costretto ad un riaggancio a 1000m.

Giro uno zero e perdo diversi minuti, salgo di 50 m: non è che un guadagno psicologico, ma è quanto basta per passare sulla cresta in sicurezza ed entrare nel solito trombone facendo subito il primo 360° in piena termica.

Faccio quota con 1.9 di media e arrivo in base cumulo a quasi a 3000m; devo mollare per andare allo Zerbion, dove le braccia aperte di una candida Madonna fanno sentire a casa anche un pellegrino come me. Arrivo sulla cresta molto lunga e ripida, completamente senza piante e con un enorme prato che termina su dei roccioni a picco sulla valle che sganciano un bel +2.2 di media fino a 3300m.

Potrei fare ancora 200m, ma per non perdere tempo mollo e faccio il primo errore della giornata Attraverso sempre molto veloce, fra i 175 ed i 200Km/h; senza acqua si perde un'eternità, ma con termiche forti e traiettorie un po' portanti si guadagna tempo (almeno credo). L'efficienza reale a

queste velocità è attorno a 25 e leggendo 36 sullo strumento ho la conferma che conviene continuare a spingere.

Salto la valle di Gressoney e dato che sul colle con la Valsesia non si sale punto dritto un bel cumulo in centro valle, proprio sopra ad una cresta ben insolata.

Capisco ora l'errore che ho fatto: sono arrivato sulla cresta, ma in basso non si aggancia bene e perdo tempo, mentre Giancarlo che ha pazientato arriva 200m sopra e aggancia bene. Lo vedo partire da base cumulo e devo aspettare il mio turno per fare anch'io la base.

Ora non mi resta che cercare di riprendere gli altri e dato che facendo il giro da S.Maria si allunga di 20Km decido di tirare dritto e passare dallo Zeda. Un forte vento inaspettato rallenta il mio volo. Dopo Mergozzo si sale, non bene, ma si sale. Sto sudando sette camicie per andare più forte di quanto non si può fare oggi.

La decisione di passare a Sud mi porta ad impiegare lo stesso tempo, ma in compenso mi trovo al Limidario con una quota non stratosferica e l'unica direzione possibile resta quella verso il Tamaro dove non sempre ci sono delle belle termiche. Le quote massime crollano a 2500m.

Non perdo tempo e filo sui costoni a nord del lago, mi sto per infilare nel punto più brutto di tutto il volo con 1000m in meno di quelli che avrei potuto avere passando a Nord di Locarno.

Comunque mi muovo verso il primo pilone.

Dopo una termichina che non mi lascia speranze sul fatto di fare più di 100m di quota, scollino e mi tuffo verso il lago i pieno sottovento.

Il vento meteo non è forte ed i costoni al sole devono dare per forza, quel cumulo che vedo non può essere finto, ma se non tira devo atterrare a Dubino nella palude.

Tira, tira... E' solo difficile da centrare. Vedo i 3000m a +2 di media e ho già il muso con assetto 200km/h e la Valtellina nel sacco.

Attraverso Chiavenna e i costoni mi accolgono con una bella termica, prima parte a 2,2 seconda a 3,9m/s !

Intanto sento Giorgio che sta per girare il Pione con Giancarlo appena dietro, li ritroverò sulla strada che per loro è già del rientro. Per tornare ad Aosta l'unica soluzione è prevedere un tema che porti ad essere di nuovo a Masera intorno alle 15, 16 al massimo, sperando che la Valsesia non sia completamente coperta di cumuli neri e stratificati, ma oggi questa non è la mia preoccupazione.

Inizio la corsa, dritto verso Sondrio Nord: 2500m a +3,4 poi via dritto fino a Tirano Nord dove, dopo l'attraversamento della valle sbattendo ripetutamente la testa nella capottina, pur con tutte le cinture tirate aggancio un +3 fino a 3100 che mi permette di mettere in prua, con sicurezza, Frontale, pilone n.1, che non ho mai raggiunto, ma mi pare in un bel posto sotto una strada di cumuli.

Accendo il PlamNav e, per essere certo di non sbagliare il pilone, lo punto dritto.

Il Gps suona, il PalmNav mi conferma il settore, viro e sparo la foto: non so cosa ci sia da fotografare perché le quattro case sono invisibili e il resto, più in alto è sepolto dalla neve. Mi fido che lì ci sia Frontale perché lo dice il GPS.

Rientro a 190-200Km/h per la stessa strada trovando qua e là un po' da salire, ma la termica buona parte a Masino.

Ancora 3000m, quanto basta per infilarsi nella forcilla dello Spluga con 20 metri sul colle. Oggi farò cinque scollinamenti al pelo. Per essere sicuro di passare punto, a distanza di sicurezza, il colle ai 180Km/h se vedo che il punto di mira scende rallento a 150 e mi avvicino portando l'aliante a 110 solo sulla verticale e con il muso già basso con assetto da 180 pronto a scappare via, in modo da non rischiare mai di stallare. In ogni caso i colli sono sempre sotto di almeno 20-50m; al di sotto di queste quote è un rischio tentare di passare perché se capita un buco finisci pancia a terra, anche se è raro perché i colli sono posti in cui tira sempre aria e quindi arrivando con il vento in coda sei avvantaggiato nel passare perché sali man mano che ti avvicini, se ci arrivi con il vento contro ti tieni già un certo margine di quota in più e sei già veloce per poter penetrare meglio, quindi ti resta la possibilità di rallentare ed entrare nella massa d'aria ascendente non appena superi il passo oppure di rientrare se vedi che non passi con una quota decente. Ovviamente se si sbagliano i conti

e avvicinandosi il margine diminuisce conviene allargare la traiettoria e prepararsi ad una virata: se bisogna invertire, sia che tu sia davanti, che tu sia che sei dietro al colle, una virata comporta una buona perdita di quota e una bella strizzata. La prudenza non è mai troppa e quindi bisogna prevedere sempre prima da che parte fare la virata, in modo da non arrivare mai a meno di dieci metri sopra la cresta, magari già lenti e se, al limite estremo, ci si può buttare a piombo dall'altra parte, dopo un tirone per guadagnare l'ultimo metro e per non restarle lì implacati. Diffidate dei colli lunghi: non c'è speranza di passarli in sicurezza se non con centinaia di metri di quota. Abbandoniamo i consigli e torniamo in volo.

Sono passato e, come sempre, andando a granchio lungo la cresta ho anche guadagnato un po' di quota. Il cumulo sulla verticale del Sasso Manduino tira bene e faccio base a 3200 prima di riattraversare verso Locarno.

Non mi fermo sulla cresta del Le Duc e scollino, basso come sempre, direttamente verso Bellinzona dove aggancio in due tempi una bella termica che mi rimette un po' di tranquillità. Ho il vento contro e questo ritorno sarà il tratto più lento del percorso con la media appena sotto ai 90Km/h. San Vittore mi regala la massima della giornata: 3600m, quanto basta per tirare dritto verso S. Maria delfinando qua e là.

Il sole non aspetta nessuno e la sua posizione comincia ad allungare le ombre nelle valli, ma il bellissimo cumulo che ho sulla testa mi fa sentire tranquillo, finalmente gli occhi riposano un po': 160 Km con il sole negli occhi sono duri anche per il miglior paio di lenti svizzere.

Accendo il PalmNav e punto il pilone: beep, virata, foto al pilone n.2 (Masera) e via verso la termica del decollo dei deltaplanisti.

Le quote cominciano a ridursi, decido di non esagerare a tirare e faccio tappa al Limidario riprendendo la termica, dal lato sopra vento, che ho perso all'andata: è molto buona e una volta che ho messo l'aliante in assetto da 100Km/h con il muso un po' alto lui fa tutto il resto, con correzioni micrometriche. Mi godo finalmente un po' il panorama che, spesso, quando cerchi di correre, diventa più ostile di quanto in realtà non sia. L'acqua è visibilmente increspata dal vento e alcune barche a vela, da quassù grosse come puntini, stanno solcando il lago. La primavera alle porte comincia a rinverdire dal basso i costoni al sole che, man mano che salgono, ritornano in inverno, ancora coperti da una spessa coltre di neve e terminano quasi sempre con una cresta fumante sferzata da un vento, per fortuna, non troppo sostenuto.

Sono le condizioni ideali per fare distanza in termica: vento da N-O in quota che asciuga l'aria, favorisce il distacco delle termiche e, almeno in montagna, assicura buone risalite in dinamica sui costoni a Nord. Verso la pianura i cumuli torreggianti hanno basi sempre più basse, ma per fortuna nessuno accenna a degenerare, anzi alcuni stanno già scomparendo e questo mi fa presagire che la giornata si stia stabilizzando e presto, nonostante il vento in quota stia rinforzando, si spegnerà l'interruttore.

Il pilone n.3 è Tirano, distanza 140Km, lo raggiungo alla media dei 108Km/h, non male visto che non ho acqua nelle ali, ma ora ne ho 200 per arrivare a Biella e 240 per Aosta.

Sento Giorgio per radio appena dopo aver girato Tirano e sulla strada del rientro non penso altro che a correre. Sono le 17.30 e a Nord di Caiolo faccio l'ultimo 3500m della giornata con un Twin Astir che sale almeno quanto me, ma resta lì quando alzo la coda e mi tuffo verso l'uscita della "valle degli ascensori" dove anche i ferri da stiro possono volare !

Tiro dritto a 180Km/h verso il solito colle sotto lo Spluga che passo con i soliti 20m e dopo il quale c'è ancora una debole termica, esterna, su Chiavenna.

Le ombre si mischiano alla foschia e il sole sempre più basso preannuncia un buco imminente, ora bisogna cambiare passo e tentare di avvicinarsi a casa il più possibile: ogni bip è quota preziosa. Il sottovento del Le Duc mi riporta a 3000m e la planata al Tamaro, senza trovare ascendenze, mi porta a fare le prime considerazioni di un atterraggio a Calcinate: 35 Km con 1600m disponibili sono una distanza fattibile, anche in considerazione del fatto che di mezzo c'è Lugano e l'aviosuperficie di Mascioni.

Mi prendo tempo per decidere parcheggiato in un +1. Rifaccio quota al Tamaro e devo decidere se tentare di andare al Limidario, sono a 2300m avrei la quota per provare, ma è tardi e sono stanco. Sto già puntando Calcinante quando una termica di sottovento parte dal nulla ed anche se è tutta rotta ha dei bei valori massimi a +3, che significano energia ancora attiva.

La giro al meglio, 1 metro di media da -1 a +3 che mi porta a 2962 m: 89 Km da Biella a +400 m (e 300 di scorta) sulla planata ideale a 40 di efficienza. Con le ali sporche ed in aria tutt'altro che immobile so che ne perderò parecchi per la strada, ma sul palmare ho già impostato Gattinara come atterraggio intermedio ed ho ancora sempre Calcinante in vista.

Parto per un volo che è stressante in quanto si deve fare il meno possibile per restare in massima efficienza, ma allo stesso tempo si deve scappare da ogni discendenza e succhiare ogni restituzione con un pilotaggio molto accorto.

Il tempo passa e le ombre si allungano fino a ricoprire valli intere e a nascondere i profili delle montagne più basse.

L'ansia di arrivare è uno stress a cui ci si deve abituare e il Goal Height che continua a scendere è come un pugnale infilato in un fianco che penetra mano mano che urli più forte. Gli ultimi 30 chilometri sono duri, sono quelli in cui sai di non poter più tornare indietro ad un atterraggio con il traino e devi cominciare a pensare ad un possibile atterraggio fuoricampo. Comincio a guardare dove sono i prati più belli, anche se ho sempre Gattinara con una buona quota di arrivo e Biella a -50m. Le lunghe ombre fanno sembrare un campo da golf anche il più terribile dei campi.

Lascio Borgosesia con 1200m: 27,2Km dal campo. Trovo una piccola termica nella quale faccio un solo giro e poi la succhio con un tirone per non perdere altri metri preziosi.

Mi rimetto in planata con la tranquillità di arrivare in campo.

Mi avvicino e, dopo un buco imprevisto prima delle colline che mi abbassa a -105 (+195 con la scorta di 300), trovo un po' di restituzione e piano verso il campo facendo la chiamata con il carrello ancora represso per non perdere quota.

Chiamo Biella radio che gentilmente mi chiede se ho il carrello estratto e bloccato, rispondo con un po' di foga che è meglio lasciarlo su perché ho ancora 15 km da fare e non voglio rischiare un buco; mi accorgo solo dopo aver chiuso la chiamata che il mio tono non è stato altrettanto amichevole, pagherò a caro prezzo la mia risposta irruenta...

Sono sul campo con l'altimetro a zero (ho lasciato dentro il Qfe di Aosta), ho ancora 250m e dopo aver estratto il carrello mi avvicino in finale.

Tocco terra tranquillo, dolcemente, ma uno strano funesto cigolio non mi lascia il tempo fare nulla: il carrello era sì fuori, ma non era bloccato !

Cambio mano al volo e metto la barra alla pancia tirando come un matto con l'altra per bloccare il carrello, ma non ne vuol sapere, ormai sono troppo lento e la pancia comincia a disegnare una bella striscia bianca continua sulla pista di asfalto...

Porca... !!!

Fermati !!!

Sento al puzza del gelcoat che viene rasato e, per fortuna, in pochi metri sono fermo.

Nessun altro danno, per fortuna non ho fatto buchi e c'è già chi mi aiuta a sollevare l'aliante e bloccare il carrello.

Sono entrato nei club dei 700 e dei senza carrello lo stesso giorno.

Il detto che i piloti si dividono in due categorie: quelli che sono già atterrati senza carrello e quelli che devono ancora atterrare senza, è purtroppo vero, almeno per me.

Ho fatto un bell'adesivo giallo con scritto: "CARRELLO !!!" speriamo che serva...