



"Pasqua 7.000"

Il volo di Jean-Marie Clément

Come richiesto, vi faccio pervenire il mio modesto contributo, anche se in modo condensato.

Domenica di Pasqua 30 Marzo 1997. Aliante ASH25E, caricato a 46 kg/m² (carico fisso con motore e pieni), piloti Mauro Brunazzo e Jean-Marie Clément. Decollo 09.25, atterraggio 19.09, volo di 9h44 di cui 1 (l'ultima) a far turismo sulla Jungfrau.

Il tracciato GPS (in formato Garmin .TRK) é disponibile via e-mail a chiunque me lo chiederà.

Già da due giorni, le previsioni meteo sono chiaramente in favore di un lungo volo in onda con vento da settore N-NE. Tutte le cartine e foto satellite prelevate via Internet sono in mio possesso e disponibili a chiunque interessa. Sono simili a quelle tipiche raccolte dal 1982, data del mio primo 1.000, e che faccio vedere ogni anno in occasione della conferenza sull'onda.

Il Sabato, un primo tentativo ha dovuto abortire perché la turbolenza era incompatibile con la dieta a base di uova e latte del mio socio. Riparto nel pomeriggio con un giovane pilota che vede la cima del Bianco e riempie un sacchetto... Domenica, sveglia alle 5.30, cielo come previsto, check su Internet, check sul Aerofax dell'AOPA, telefonata al socio per conferma. Decollo alle 09.25 (la preparazione del ASH25 e di due piloti é particolarmente lunga) con seguente lavagna: partenza da Piambello (a 15 km da Calcinate, nel CTR di Lugano), Lienz, Crodo, Tirano, arrivo libero. Al suolo, pochissimo vento. Agganciamo una ondina a 900m QFE sotto la collina dei Sette Termini, e si parte sulla punta dei piedi verso i pendii al vento lungo il lago di Lugano. A Porlezza, il mio socio non vuole ammettere che il pendio al vento possa non funzionare e si decide di applicare la regola "scappare verso centro valle" solo quando gli rimane giusto la quota per iniziare la procedura di atterraggio sul prato di Porlezza. Per fortuna, ci salviamo a centro valle

e l'avventura riparte con un 0,5 poi 1 poi 2, poi 3 poi 4 m/s fino a sopra le nubi, che non vedremo mai più da sotto per tutto il volo.

Il resto del volo é semplicemente un continuo delfinare fra 4.000 e 6.000 lungo gli allineamenti di cumuli, stando bene attenti a non volare troppo veloce per non rischiare di arrivare sotto i cumuli, ma sufficientemente veloce per arrivare appena sopra, dove si trova il massimo del valore e la parte più ampia di fascia ascendente. Non vi era nessuna formazione lenticolare. Sopra le nubi, niente.... L'impostazione del Mc Cready variava da un prudente +1 per qualche lungo traversone contro vento ad un +5 per le lunghe (a volte lunghissime) planate a quota costante (ideale é 4.500 - 5.000 m, senza ossigeno) e non era in relazione diretta con il valore medio dell'ascendenza. Così facendo, non ci saremmo fermati più di 10 volte in 8 ore, eccezione fatta dal recupero a 500m su Porlezza in partenza.

Il tracciato GPS evidenzia di fatto un percorso estremamente lineare, senza praticamente spirali se non qualche passata sul pendio virtuale costituito dalle linee di cumuli sotto di noi. Cosicché il mio socio concluse dicendo: "ma questo é un aliante di linea!"

Unica novità degna di essere notata: ho approfittato di questa occasione di un volo rilassato (perché senza trofeo, senza CID, senza insegna) per inaugurare una nuova strada ancora più a Nord di quella tradizionale ormai stralucidata (Bernina, Pejo, San Gertrude, Bressanone, Val Pusteria). Abbiamo attraversato lo Stelvio verso Nord in Val Venosta facendo onda poco davanti al gruppo Ortles, nel primo rimbalzo della catena Palla Bianca - Smilaun - Pan di Zuccherò, passando sopra San Leonardo in Passiria e Vipiteno poi Campo Tures e Colalto ed in seguito il centro valle Schwarzarch (sopra Sankt Jakob in Def.) fino a Lienz. Questo per quattro motivi: 1) l'orientamento N-E del vento si presta molto bene a questa orografia 2) eravamo sempre nel primo e dunque teoricamente miglior rimbalzo, sempre contro lo stau, a volte troppo vicini 3) questa rotta ci faceva arrivare appena sopravento al pilone di Lienz, con perdita di quota irrilevante per andare a fare la foto e 4) abbiamo potuto osservare con tutta tranquillità una strada alternativa per il ritorno (una lunghezza d'onda indietro, in centro Val Pusteria). Il ritorno in centro Val Pusteria é stato anche molto facile, ma fu deciso di ripassare per Vipiteno e la Val Venosta perché l'onda sembrava meglio formata (guardando i cumuli da sopra). Per gioco più che per necessità, sono passato ancora più a Nord lasciandomi poi spingere con 100 km/h di vento in coda sopra la lunghissima distesa di ghiaccio del gruppo WildSpitze - Palla Bianca. Molto bello, ma sulla punta dei piedi (20 km di altipiano fra 3.000 e 3.800 m). Poi fotocopia dell'andata. Sempre rotta Nord (Chiavenna - Biasca) fino a Crodo come al ritorno. Chi si lasciava andare a Sud si trovava sotto i cumuli, obbligato a

volare in termica, a fermarsi per spiralarne... Che fatica inutile! Il lato Lienz - Crodo (350 km) fu percorso in 2 ore....

Dopo Tirano, arrivati sotto il Bernina, dovendo scegliere la direzione dell'ultimo lato, optiamo per una strada di cumuli (visti 2.000 m sopra, è molto più evidente) che arrivava fino alla Jungfrau. Si fermava invece sul lato Sud della valle del Rodano, ma decisi comunque di portare mio socio a vedere il più bel massiccio e ghiacciaio d'Europa: il gruppo Finsteraarhorn - Eiger - Jungfrau ed Aletsch Gletscher. Dopo 8 ore di volo, eravamo freschissimi, nessun freddo (pur con temperature esterne fra -10 e -30), avevamo cospicuamente mangiato, bevuto e ...pisciato. Ma alla Jungfrau non piace il vento da N-E e fu con grande fatica ed un ora di acrobazie sui pendii del Finsterharhon (4.274 M) che passammo, con il fiato sospeso, sopra l'osservatorio della Jungfrau, con poche centinaia di metri sopra un altipiano bianchissimo dove potrebbe atterrare un Jumbo. Quell'ora di turismo mi ha stancato più dei 1.000 km precedenti!

Potevamo tranquillamente andare a Sion, ma visto che era un volo solo per gioco, decidiamo di fotografare Visp (dove parte la strada per Zermatt) e di tornare verso casa attraverso il Sempione. Atterriamo 1 ora prima del tramonto con quasi 1.100 km in tasca (il quarto per me, il primo per il socio), e qualche bella immagine della Jungfrau nella testa. Conclusione: la strada del 2.000 km nelle nostre Alpi è aperta! Arrivederci al prossimo anno!