

Ride the wild wind

## PER VIA DAL FAVÖGN

**Con il suo bel tempo assoluto, il Ticino attira anche il popolo volante. Infatti, è del tutto possibile godere insieme Ticino e volo libero. Tuttavia, per belle esperienze di volo a sud delle Alpi occorrono rispetto e fortuna.**

Giovedì, 7 maggio, poco dopo le 8. Andi Flühler guida il suo bus (ha una scritta facile da ricordare: «Flugschule Schweiz.ch»), superando una fila di autocarri in attesa, verso il semaforo verde, dietro cui è visibile l'imbocco della galleria del Gottardo. Per la seconda volta nel giro di una settimana, stiamo recandoci in Ticino per volare. Lo scuola-bus di Andi è camuffamento bell'e buono ([www.flywithandy.ch](http://www.flywithandy.ch)), poiché viaggiamo del tutto privatamente. Io sono la guida, senza garanzia e responsabilità, con la riserva di essere informato se oggi le condizioni di volo nel Prätigau sono migliori che nelle Centovalli. Questo poiché avevamo già prenotato quattro posti nel trenino a Fanas, ma le previsioni del vento erano brutte e credo sia stato Jürg, a proporre invece la gita in Ticino.

Andi, che si guadagna la vita principalmente organizzando viaggi per volare in Europa, Africa e Sudamerica, sembra potersi concentrare al massimo sulla guida in montagna soltanto quando è coinvolto in una fitta conversazione. Finalmente eccoci felicemente arrivati al punto caldo dei piloti di distanza libera ticinesi: i Monti della Gana.

Inutile cercare Gana sull'elenco delle aree di decollo del Club Volo Libero Ticino, e in ogni caso evitare di arrivarci con uno scuola-bus, a meno di avere un appuntamento con Claudio Vosti. Su un muretto, quest'ultimo dispiega uno stampato A4, con la cartina del canton Ticino. Un triangolo, la base al bordo inferiore della carta e il vertice sopra Airolo, disegnato con spesse linee gialle, copre quasi tutta la carta. Sono 200 chilometri, la meta odierna di Claudio. Claudio possiede un garage a Cugnasco, giù ai piedi del monte, è quarantenne e indiscutibilmente il miglior pilota di distanza ticinese su parapendio. Sono presenti anche un paio di parapendisti locali e due deltaplanisti, che ho già incontrato in precedenza da qualche parte.

Noi Svizzeri-tedeschi abbiamo progettato un volo triangolare simile a quello di Claudio. Boe: Domodossola, Lucomagno, lago di Como. Però la termica si comporta come ama fare spesso: non si attiene alle previsioni. Soltanto verso mezzogiorno riusciamo a prendere quota faticosamente dopo il decollo e lavoriamo fino a sera alle boe accorciate. Antonio Pirri rimane in aria quasi otto ore e mezza, con una resa di appena 100 chilometri FAI. Nonostante le condizioni lungi dall'ideale, Claudio ha tentato il grande volo triangolare e per poco non ci è riuscito. Breve appunto a margine: l'aerodromo di Locarno ha una CTR marcata, di cui bisogna tener conto nel caso di atterraggio sulla piana di Magadino. Inoltre, nei giorni feriali attenzione: la TMA a est e ovest

dell'aerodromo militare, se attiva, come pure una serie di altri spazi aerei in Ticino. È indispensabile informarsi a fondo. Risultato di questa gita in Ticino: grande soddisfazione! Il nostro eterogeneo gruppetto di piloti occasionali e da marchio di qualità si è piazzato senza difficoltà molto in alto nella classifica giornaliera dello XC-Contest svizzero.

Al ritorno, il Gottardo si è dimostrato di umore altrettanto buono. Lo abbiamo attraversato tranquillamente, transitando in seguito senza attivare le trappole radar urane, nonostante (hai frenato bene, Andi) e rincasando prima di mezzanotte.

### Due parole sul favonio da nord

Torniamo indietro di quattro giorni. Il primo finesettimana di maggio. Qui, il tema sono le code al Gottardo e, non molto meno importante, anche il favonio da nord. Perché poi si vanno a cercare altri guai? Sì, è vero che il Ticino è la «Sonnenstube» della Svizzera. Quando da noi è umido e tetro, in Ticino splende il sole e la Natura sorride. Per questo, nel Cantone svizzero più meridionale, i ciliegi e le magnolie fioriscono e i prati rinverdiscono prima che da noi. Questo non è tuttavia vero in un caso: i grandi boschi di castagni, che occupano i fianchi della valle già pochi chilometri sotto Airolo, si prendono tempo fino a maggio inoltrato, prima di mettere su il loro folto tetto verde.

Quando, il primo sabato di maggio, arriviamo a Bellinzona, le pendici delle montagne risplendono già di un bel verde chiaro. Piccola nota a margine: questa volta, siamo in coda prima del Gottardo. Seconda piccola nota a margine: la domenica sera, al ritorno, eccoci di nuovo in coda. Terza piccola nota a margine: entrambe le volte delle code non c'importa proprio niente. Questa volta, in Ticino voliamo con il consenso della maggioranza assoluta. L'area di decollo è un sogno, e la regione di volo è del tutto ufficiale. Ancora due parole sul favonio da nord. Trent'anni fa, circa, in una bella giornata estiva, ad Airolo inforcai la bici da corsa prestatami dal mio maestro elementare, per raggiungere la mia amica, in val Maggia. Fino a Bellinzona, scesi a una velocità fantastica, corrispondente in tutto e per tutto alla mia spensieratezza giovanile. Poi il vento girò, soffiando a folate vigorose lungo le pendici settentrionali del Piano di Magadino e per alcune lunghe ore, dovetti pedalare duramente controvento.

Per i piloti, il favonio da nord ha alcune caratteristiche, sconosciute al suo fratello a nord delle Alpi. Esso soffia per annunciare l'arrivo del bel tempo. Il cielo è di un azzurro radioso, eccezione fatta per alcuni allegri stracci bianchi, e il favonio continua a soffiare. Conviene perciò ordinare un altro Merlot bianco e rimandare al giorno dopo. Il favonio da nord è un vento relativamente freddo. Succede spesso che, con tendenza a favonio da nord, si voli in modo eccellente: è labile, la termica è forte e sale ad al-

tezze astronomiche. Tuttavia, non appena fluisce l'aria fredda, si è contenti di tornare sani e salvi a terra. Renato Wüest, il sempre cordiale istruttore di volo ticinese, mi ha raccontato qualche tempo fa di un fortunato pilota svizzero-tedesco, che ha osservato impegnato in una dura cavalcata nel favonio. «Quando è atterrato, ha baciato il suolo e ha dichiarato <ho visto la morte in faccia>».

Sta. Maria in val Calanca, è una meravigliosa regione di volo pochi chilometri a est di Bellinzona, per cui vale la pena di affrontare anche le code al Gottardo. Come ha fatto Märk Zbinden. Andiamo a prendere l'aitante Bernese la domenica mattina presto, alla stazione di Bellinzona. Il tragitto in autobus fino a Grono è breve e da quest'ultima località, un postale ci porta su fino a Sta. Maria. I tre quarti d'ora di strada a piedi per salire fino all'area di decollo permettono di sgranchire le gambe, dopo il comodo viaggio in treno.

### Un volo triangolare evidente

Le aree di decollo e d'atterraggio si trovano su suolo grigionese, appena una diecina di chilometri dalla capitale ticinese. Per oggi, possiamo posteggiare il nostro bus sotto l'allegro sventolare della bandiera grigionese, a fianco del ristorante alpino, poiché è vietato salire in auto fino all'area di decollo, sopra il paese di Sta. Maria. La passeggiata fin lassù è un vero sogno. Pecore che pascolano sui pendii, mentre sopra il fianco meridionale del monte soffia una corrente ascensionale profumata. Incontriamo Renato, che assieme a Franco Kessel, il secondo istruttore ticinese, sovrintenderà oggi ad alcuni esami di volo FSVL.

Oggi, domenica, decollando da Gana, Claudio sfiderà il vento da nord, risalendo la val Maggia e seguendo un'impressionante rotta FAI, con obiettivo un volo di 140 chilometri. A Sta. Maria, ci decidiamo invece per un triangolare più semplice. La Mesolcina è una vallata che verso nord arriva fino al passo del San Bernardino. Qui stabiliamo la boa del lato meridionale. La seconda boa, se tutto va bene, si trova da qualche parte in val Maggia. Poi la terza boa, a est di Lugano, sui pendii postmeridiani a sud del Monte Ceneri. L'ultimo lato del triangolo ci riporta a Sta. Maria.

Siamo in cinque: Urs Haari, mio capo presso High-Adventure, sempre pronto a partecipare ai lunghi voli di distanza, i due bernesi di pianura Sandra Matter e Michael Nyffenegger, che amano intraprendere voli interessanti, il già menzionato Märk Zbinden, ed io. Decolliamo verso mezzogiorno e voliamo per una dozzina di chilometri verso nord, lungo i pendii orientali della valle. All'altezza di Mesocco, viriamo. La termica è molto vigorosa e abbastanza dura, quasi senza vento da nord: sale fino a 3000 metri e voliamo a 2500 metri sopra il fondovalle.

Sorvoliamo la possente catena di monti tornando verso Sta. Maria. La traversata della val Calanca è bella e tranquilla. Sotto di noi, la Moesa si unisce al Ticino, appena a nord di Bellinzona. Il fianco del monte che sorvoliamo è coperto da un fitto e scuro bosco di conifere; le ascendenze giungono dure e forti, e ci porta-

no velocemente fino ai cumuli sovrastanti. Ora si tratta di attraversare la vallata e dall'altra parte bisogna aspettarsi la brezza di valle, che nella regione dell'alpe di Mornera soffia già presto sopra i crinali. La rotta diretta dalla Mesolcina alla Verzasca non è consigliabile per il nostro allegro gruppetto, anche perché Michael e Märk volano con le nostre vele di prova.

Urs e Sandra formano l'avanguardia. Michael, Märk ed io raggiungiamo la base e ce ne andiamo per conto nostro. Dopo una traversata di sette chilometri, sorvoliamo confortevolmente Mornera. Già in alto e sottovento, l'ascendenza ci solleva fuori dal settore pericoloso. Ora ci troviamo sul pendio meridionale; cumuli imponenti indicano una termica molto estesa. Sorvoliamo la Verzasca e mi faccio dei rimproveri, ma naturalmente Michael e Märk mi seguono. Se qualcosa dovesse andar storto, i turisti giù sul lago artificiale avrebbero qualcosa in più da guardare. Prendiamo quota.

La valletta laterale sale verso la cresta che divide la Verzasca dalla Maggia. Sono perplesso: verso l'alta Maggia, il cielo è blu. Verso ovest, sopra le Centovalli, vedo invece molti cumuli. Come continuare? Risalgo la Maggia e ora sento la brezza di valle. Mi spinge verso una cresta ben soleggiata. La turbolenza è molto forte. Veleggio più basso nella valletta laterale e trovo una bolla. Più o meno allora, che Sandra atterra a Locarno. Delusa, come dichiara in seguito, molto delusa. Ma sorride lo stesso. Noi valutiamo positivamente l'interruzione del suo volo. Bisogna sempre ascoltare i propri sentimenti.

Per me, giunge il gran momento della giornata, quello che c'eravamo prefissi. Dopo la boa in val Maggia, raggiungiamo i pendii meridionali sulla piana di Magadino e saliamo alla base. Sorvoliamo il cuore dell'industria ticinese, sopra campi di pomodori, paesi e strade molto trafficate, e facciamo rotta verso sud. I pendii del pomeriggio, fin giù sul lago di Lugano, generano una termica perfetta.

Urs pone in Italia la sua boa più meridionale. Anche per Märk e me, sono in vista sia un bel triangolare FAI, sia magnifiche panoramiche sulle vallate a sud del Monte Ceneri. Michael invece cede a un bisogno fisico e atterra in anticipo.

Il sito web ticinese descrive con entusiasmo l'area di decollo di Sta. Maria con le sue eccellenti qualità per l'atterraggio. Da parte nostra, possiamo senz'altro confermare. Nel tardo pomeriggio, l'avvicinamento in termica calante è relativamente semplice. Quando arriviamo, la scuola di volo e gli esaminandi (tutti hanno superato la prova) se ne sono già andati. Atterriamo uno dopo l'altro: qui, alcune ore prima eravamo decollati verso nuove e belle esperienze.

Rimaniamo fermi per due ore e dieci minuti in coda davanti alla galleria del San Gottardo, senza Märk, che abbiamo lasciato alla stazione di Bellinzona. Nello stesso giorno, anche gli Svizzeri orientali sono scesi in Ticino, passando per l'autostrada del San Bernardino e incappando anch'essi nell'inevitabile coda.

Roland Mäder, [www.high-adventure.ch](http://www.high-adventure.ch)

**Campo d'atterraggio Fiesch****I PILOTI POSSONO TIRARE IL FIATO**

Richard Imstepf, presidente della Fluggruppe Aletsch, è sollevato: «Finalmente qualcosa di positivo riguardo al campo d'atterraggio di Fiesch, almeno per noi piloti. Il tribunale cantonale ci ha dato ragione e possiamo continuare a utilizzare come campo d'atterraggio il terreno della Volken Handels AG, come previsto dal piano regolatore.» In effetti, adesso le carte per noi piloti sono migliori. Conformemente alla sentenza del tribunale cantonale vallesano del 19 maggio, l'eccezione dell'irricevibilità delle vie legali non è protetta; è perciò abrogata la sentenza del tribunale distrettuale di Briga del 7 agosto 2008, e il ricorso di tutela del possesso della Volken Handels AG è respinto. Non è ancora detto che questo successo significhi la chiusura definitiva di questa fastidiosa controversia, poiché per la Volken Handels AG il termine d'impugnazione della sentenza presso il Tribunale federale scade il 24 giugno.

**Campo d'atterraggio Fiesch****VIA GLI OSTACOLI!**

In seguito al processo perso dalla Volken Handels AG in seconda istanza davanti al tribunale cantonale vallesano, il rappresentante legale dei piloti ha inoltrato denuncia il 29 maggio alla Commissione edilizia cantonale. Essa esige dalla Volken Handels AG la rimozione dei recinti non autorizzati e pericolosi, eretti nel campo d'atterraggio, e l'eliminazione delle costruzioni d'ampliamento del campeggio, nella zona libera da ostacoli.

**Fossi e pali**

La Volken Handels AG non solamente ha lasciato in piedi le costruzioni non autorizzate, ma si è data da fare per realizzare nuove opere: ha infatti scavato fossi larghi e profondi un metro, e piantato pali alti un metro (10 x 10 cm)! Anche questi nuovi ostacoli (non pubblicati nel Foglio ufficiali prima della realizzazione) rappresentano ovviamente un notevole pericolo per i piloti in fase d'atterraggio.

**SENZA VARIO SOPRA LE ALPI**

«Mi libro in una confusione di molecole gassose. Portato da N2, O2 e da un paio di altri aiutanti, mi preparo a esplorare nuovi mondi. Sotto di me, molta acqua, che si rifiuta assolutamente di cambiare il suo stato di aggregazione, nonostante sia esposta al bombardamento continuo delle onde elettromagnetiche. Essa termina, dove è dominante la fase di monossido d'idroge-

no acido...» Chi commenta in questo modo i propri voli, non può essere altro che un chimico: Sebastian Benz, 21, di Zurigo, studente a Basilea e (altro domicilio) «nel treno fra Fiesch e Zurigo/Basilea». Sebastian si è messo in evidenza innanzitutto poiché, alla chiusura redazionale, con la sua vela LTF-2 (Nova Factor, 957 punti, 11 voli) occupa il primo posto nello XContest, categoria Open; davanti a Claudio Vosti (803) e Thomas Koster (791). Il maggior numero di punti è stato conseguito in due voli triangolari FAI in Vallese, rispettivamente di 195 e 189 km. Ottimo risultato, anche tenendo conto che, il 24 maggio, ha subito un duro colpo: «Dopo la terza spirale nella bolla di decollo, il mio vario è andato in tilt.» Malgrado questo handicap, Sebastian è riuscito a volare dalla Riederalp via Furka, Greina, Mesolcina fin quasi a Bellinzona. Senza gli abituali bip bip, ha dovuto vincere i suoi timori e costringersi a continuare, anche se gli sembrava di essere cieco. In effetti: un cieco molto abile. [www.airaddicts.ch](http://www.airaddicts.ch)

**PRIMA DISCESA DAL CERVINO**

Il 20 maggio, Ueli Kestenholz è sceso dal Cervino con la vela di speedriding. Per farlo, ha dovuto attendere più di un mese condizioni meteorologiche perfette. Ueli: «Una sensazione del tutto unica, quella di sollevare la vela a 4500 m di quota, poi di accelerare in pochi secondi da fermo a 100 km/h e di essere il primo a tracciare una curva sulla parete nord! Poi ho continuato in volo verso la parete est. All'altezza del rifugio Solvay cominciano i grandi campi nevosi. La neve dura, con il suo leggero strato gelato, significa alta velocità. L'elicottero con fotografo e operatore cinematografico aveva difficoltà a starmi dietro. Per riuscire a mantenere il contatto con il suolo e a controllare la velocità, dovevo mantenere gli sci il più possibile trasversali rispetto la linea di massima pendenza.» Dopo soli due minuti, Ueli è atterrato 2000 m più in basso, ai piedi del Cervino. [www.kestenholz.com](http://www.kestenholz.com), [www.playgravity.com](http://www.playgravity.com)

**Jura Open/CS deltaplano Bienne, 29.5 – 1.6.2009****JÜRIG RIS, MARTIN HÄRRI**

Martin Härrri (925 punti, Moyes Litespeed RS) è il festeggiato nuovo (ed ex) campione svizzero nella categoria Flex. Hanno pure ottenuto un posto sul podio: Roberto Nichele (900, Wills Wing T2C) e Franz Herrmann (851, Aeros Combat). Al 4° posto si è piazzato il co-organizzatore CS Roman Dobler (769, Airborne C4), seguito da Krigel Küpfer (763, Moyes Litespeed) e Carole Tobler (740, Moyes Litespeed). La classifica risulta da due task rispettivamente di 83 e 143 km. Nuovo campione svizzero nella categoria Rigid è Jürg Ris (1889 punti, Atos VR), seguito da Markus Fiechter (1817, Atos VR) e René Leiser (1735, Aeros Phantom). Nella classifica internazionale (il «Jura Open»), categoria Flex, la vittoria è andata allo

sloveno Primoz Gricar (Aeros Combat) e all'italiano Alex Ploner (Icaro Laminar), entrambi con 1183 punti. Terzo posto al francese Mario Alonzi (1161, Aeros Combat), quarto l'italiano Davide Guiducci, quinto Martin Härrri. Nella categoria Rigid, il tedesco Ralf Miederhoff (Atos VR), con 1927 punti è riuscito a piazzarsi davanti a Jürg Ris. Lo «Jura Open light», con un solo task valutato (31 km, fattore per deltaplani a torretta, senza torretta e rigid), è stato vinto da Thomas Kägi (1000 punti, Airborne C4); davanti a Christoph Raible (779, Icaro MastR) e Philipp Zwicker (698, Atos VR). La classifica non era ancora definitiva la sera prima della premiazione. L'analizzatore Jo Wehrenberg attira l'attenzione sulla complessità della formula di valutazione CAP: «Basta un pilota in più nella valutazione e l'intera classifica può cambiare di colpo.»

Philipp Zwicker, del Toggenburgo, ha stabilito le priorità all'atterraggio sul Gurnigel: deltaplano intatto, spalla destra slogata. Con il suo braccio steccato di fresco, sul podio «Jura Open light» Philipp occupava un po' più di spazio... Nessuna priorità, ma strana scelta di luogo: all'atterraggio a Corgémont, l'australiano Dawson Brown si è seduto su ...una mucca. Arrivo da dietro e a cavallo. Va però detto vi erano così tante vacche sul posto, da non lasciare altra scelta a Dawson. Pilota e vacca stanno bene, ma soltanto Dawson ha ricevuto un premio speciale dal CO. Maggiori dettagli nel prossimo numero.

## **BaWü Airgames**

### **CHRIGEL: RECORD INFINITY**

«Più di 200 tumbling, obiettivo raggiunto!» Dopo 198 tumbling alla World Cup di Grindelwald, il 31 maggio a Oppenau (Foresta Nera), Chrigel Maurer è riuscito a superare questo muro del suono: ben 210 tumbling. «Mi sono rimasti 3000 m sopra il campo d'atterraggio, che però si trovava in una stretta valle fra colline alte 400 m. Non è stato facile calcolare il vento, poiché durante il tumbling (capriola in avanti) non posso cambiare direzione. Il salto e la fase introduttiva dopo pochi secondi di volo non hanno presentato problemi. Dopo metà tempo, sono passato in tumbling attraverso un sottile strato di nubi. Sotto vi era un po' di attività termica, ma sono riuscito a correggere le prime turbolenze dell'aria. Poi sono cominciate i dolori al collo e al ventre, e le dita si sono rattrappite. Ho cercato di rimanere rilassato, ma non è stato possibile: le sollecitazioni (fino 6 g) erano estreme. Devo semplicemente resistere, ho pensato. Poi, quando dopo 207 capriole sono ricominciate le turbolenze, per sicurezza sono uscito e con mia sorpresa mi sono trovato esattamente sulla valle e a un'ottima quota di sicurezza.» Il patronato delle Airgames è stato nuovamente assunto quest'anno dal ministro degli Interni tedesco, Wolfgang Schäuble. [www.bawue-airgames.de](http://www.bawue-airgames.de), [www.chrigelmaurer.ch](http://www.chrigelmaurer.ch)