

---

# V. I. P. - International Gliding Club

---



## Primo 1000 del Millennio

di Jean Marie Clement

Suona il telefonino. "Ciao, sono Andrea! Sabato, giornata bomba! Andiamo?" Ero sotto una fine pioggia fredda con ben altri pensieri per la testa.... "Non lo so, ci sentiamo venerdì!"

Giovedì 16, ore 22.30, volo AZ 359 Parigi-Linate.

Sono in cabina di pilotaggio con un equipaggio simpatico. Chiacchieriamo di volo a vela, di vento, di come sarà il tempo sabato prossimo. Dal Monte Bianco, si vede perfettamente Milano. Il vento a FL330 è di 45 kt del 005, in finale a 3.000 ft è di 20 kt dal 345, ed ancora 10 kt a terra. Dunque buone speranze per dopo domani!

Milano, Venerdì 17 pomeriggio.

Sbrigate tutte le cose urgenti dell'ufficio, mi collego su Internet e scopro che tutti i centri prevedono una situazione con circolazione anticiclonica da NE a tutte le quote, con un fronte freddo che torna indietro dall'Austria previsto per sabato sera su di noi, forse domenica mattina. Una situazione fuori dagli schemi abituali e totalmente sconosciuta. Però il vento c'è. La Francia prevede Mistral sia nella valle del Rodano che nel golfo del Leone. Non certo una situazione bomba, ma visto che le mie giornate libere sono quelle, devo accontentarmi di quello che passa il convento e decido, fosse soltanto per allenarmi alla sveglia alle 4 ed ai voli di 12 e più ore, di applicare il piano Alfa, che prevede decollo ed atterraggio alle effemeridi, nessun volo notturno programmato, ossigeno, energia, cibo e servizi per 12 ore. Andrea è d'accordo. Mi reco a Calcinato per preparare il mezzo (ben due ore di lavoro fra benzina, acqua, logger, batterie, ossigeno, ecc....) con condizioni meteo favolose. Ma nessuno vola. Ultime telefonate per il commissario domani alle 6.00, appuntamento con Andrea alle 5.30. Anna e Claudio Zanichelli ci fanno assaggiare le delizie parmigiane e poi ritorno a Milano, a letto alle 23.00 con sveglia alle 4.30. La radio è guasta ed useremo una portatile, che ci riserverà qualche sorpresa.

Calcinato, Sabato 18 ore 5.30

Poche parole, nessuna fretta, nel buio freddo e umido. Fuori l'aliante, cerimonia di vestizione (come i Kamikaze...). Tutti d'accordo sul tema: un A/R da 1.000 verso la Francia, vicino a Carcassonne. In un'ora dall'arrivo siamo in linea con il commissario - l'insostituibile ed infaticabile Nando - che ci tiene l'ala, e via alle 6.44, con calma di vento e nessun segno nel cielo, visibilità pessima, ma carichi di

## Premier 1000 du Millennium

Jean Marie Clement

*Encore une narration d'un grand vol, me direz-vous ? Ah ces vélivoles, ils se prennent tous pour des héros ! Rassurez-vous, je ne vais pas vous ennuyer longtemps, d'ailleurs si les grands vols ne vous intéressent pas, changez d'article ! Mais si la curiosité vous pousse à comprendre comment conduire un 1.000km en hiver, par des conditions météo jamais exploitées et connues pour ne pas être favorables, comment un banal 60 km/h de moyenne pendant 8 heures devient la clé de la réussite et comment s'est réalisé le premier mille du millénaire dans l'hémisphère Nord (ou du moins il me semble), alors restez avec moi, vous ne le regretterez pas.*

Autoroute Paris-Reims, Mardi 14 mars 2000

*Il pleut, comme d'habitude dans ce coin. Mais c'est pour le boulot, alors on supporte. Mon portable sonne "Ciao, c'est Andréa Ferrero! Samedi, journée fumante! On y va?" Mon esprit était occupé par mille autres questions professionnelles et je n'ai d'autre réponse qu'un vague "Je ne sais pas, on verra plus tard, je te rappellerai vendredi."*

Jeudi 16, 22h30, vol AZ 359 Paris-Milan.

*Un équipage sympathique m'accepte en cabine. La ville de Milan est parfaitement visible depuis la verticale du Mt Blanc, spectacle magnifique. L'écran de navigation indique un vent de 45 kt du 005° au niveau 330. En finale à 3000 ft, il est encore de 20 kt du 345, et encore 10 kt au sol. Demain sera vraiment une belle journée, mais demain, boulot!*

Milan, vendredi 17 après-midi.

*Une fois traitées les urgences du bureau, je passe sur Internet pour découvrir que tous les sites prévoient une situation anticyclonique de nord-est à tous les niveaux, avec un front froid qui revient d'Autriche, donc de l'Est, à l'envers, prévu sur Milan samedi soir ou dimanche matin. Une situation totalement inconnue et jamais exploitée. Mais le vent est présent, même s'il n'y a pas de dépression. Ces vents anticycloniques de nord-est sont dits catabatiques, car le mouvement général de la masse d'air est descendant, au contraire de ceux créés par les rotations autour des basses pressions, qui sont ascendants. La météo française prévoit du Mistral dans la vallée du Rhône et dans le golfe du Lion.*

*Voilà une situation qui est loin de celle habituelle des records, pour ne pas dire à l'opposé! Mais puisque je ne suis libre que demain, il faudra bien faire avec. Et puisque je dois m'entraîner au réveil à 4 heures du matin et aux vols de plus de 12 heures, je propose à Andréa d'appliquer le plan Alpha, qui prévoit le décollage au lever du soleil et l'atterrissage au coucher du soleil, aucun vol de nuit intentionnel (même si machine et pilote sont certifiés), oxygène, nourriture, boissons et services hygiéniques*

speranze.

Primo sbaglio alla partenza.

Già a 1.200 QFE sul lato Est del Monte Nudo, sento una salitina e spengo il motore. Il vento è NE (fra 20 e 40 °), la salita è modesta (0,3 m/s per 12 min) e lascio a 1.550 QFE per attraversare il lago. Mi dimentico che il vento non è il solito ma girato di 60° verso destra e mi prendo una bella sberla che, a questa quota, significa tornare verso casa, e in fretta. Di nuovo sopra l'aviosuperficie di Valcuvia a 1.000 m, motore e questa volta basta con gli esperimenti, andiamo dalla parte giusta della Val Canobbina dove ci aspetta un bel rimbalzo che ci porta a 5.100 m in 1,8 m/s di media per 36 min, quota massima autorizzata in quel settore. Costo dell'operazione: 30 minuti, tutte da mettere sul mio conto. Finalmente, si parte, sono le 8.00, la visibilità a 5.000 m è pessima, mai visto una situazione simile. Il Monte Rosa è a soli 30 km e si vede appena. Una bella nube lenticolare su Gressoney ci invita a premere sull'acceleratore, ma visto il recente precedente ed il vento in coda, viaggiamo fra 130 e 150 km/h.



*Neanche la parete Nord Est del Rosa funzionava!*

Primi seri guasti.

Appena in quota, suona l'allarme del mio impianto di ossigeno. Calma e sangue freddo; proviamo tutto, per scoprire che il tubicino dell'alta pressione del mio erogatore è pinzato nella chiusura della cappottina. Unica soluzione: aprire la cappottina di 10 cm. Nessuna esitazione, con due mani sul bordo, apro mentre Andrea risolve il problema, e richiude con un gran sospiro di sollievo....

Ma non finisce lì. Mentre l'onda del Rosa ci spedisce su a 5 m/s, Ginevra non risponde. Sono le 8.30 e penso che è forse troppo presto, o che il controllore sarà andato a prendersi un caffè, visto che di VFR, sul lato Svizzero, oggi non se ne parla proprio (catene obbligatorie al Maloja). Vani tutti i tentativi, è con una infinita tristezza che dobbiamo fermarci di nuovo a 5.100 m fino ad Aosta. Il vento è sempre da 20-30° forza 50-70 km/h.

*pour au moins 12 heures de vol. Andréa est d'accord et je passe l'après-midi sur le terrain pour préparer la machine (Nimbus 4DM), les pleins d'oxygène et d'énergies et trouver un commissaire présent demain matin à 6 heures. La radio est en panne et j'utiliserai une portable, qui me réservera bien des surprises. Au lit à 23 h avec réveil à 4h30.*

*Varèse-Calcinatè, Samedi 18 à 5h30.*

*Andréa est là, aucune agitation, chacun fait ce qu'il doit faire sans parler, très professionnellement. D'ailleurs le froid humide et la nuit n'incitent guère à la loquacité... La cérémonie d'habillage rappelle les temps des kamikazes! Tous d'accord sur le circuit: un aller et retour en France vers Carcassonne, record de distance sur A/R et de vitesse sur le même. Notre commissaire est là et nous décollons à 6h44, sous un ciel vierge de tout nuage, une mauvaise visibilité et aucun signe de vent, mais le cœur plein d'espoir, et de l'espoir, aujourd'hui, il nous en faudra! Le dernier mot de Nando, notre commissaire, les yeux hagards remplis d'incrédulité: mais où diable pensez-vous accrocher à 6 heures du matin!*

*Premier départ, première erreur.*

*En montée à 1200 m QFE je ressens une petite poussée en passant sur le Mont Nudo et arrête le moteur. Le vent est du secteur nord-est. La montée est modeste (0,3 m/s pendant 12 minutes) et je laisse à 1500 m QFE pour traverser le lac Majeur. J'avais déjà oublié que le vent n'était pas celui habituel du nord-ouest, mais été orienté de 60° vers la droite et me ramasse une belle claqué qui, à cette altitude, signifie retourner à la case départ. Remise en route du moteur sur l'aéroport de Valcuvia (à 10 km de Varèse) et certes fois, finies les expériences! Direction un point de ressaut supposé possible par nord-est (mais jamais essayé auparavant), et ça marche. Arrêt du moteur à 1500 m QFE dans la Val Canobbina où nous montons à 5100 m QNH en 36 minutes, altitude maximum autorisée dans ce secteur. Coût de mon erreur: 30 minutes, à mettre entièrement sur mon compte.*

*Il est 8 heures et nous passons sur le point de départ. La visibilité à 5000 m est mauvaise, jamais vu une situation pareille. Le Mont Rose n'est qu'à 30 km et pourtant à peine visible. Un beau lenticulaire sur Gressoney nous invite à appuyer sur l'accélérateur mais vu l'expérience précédente et la composante de vent dans le dos, nous nous contenterons de 130/150 km/h.*

*Les premiers problèmes sérieux arrivent.*

*A peine arrivés à 5000, l'alarme de mon distributeur d'oxygène (Mountain High) sonne. Calme et sang froid, nous essayons tout pour découvrir en fin de compte que le tube de la l'alimentation haute pression de mon régulateur est pincé dans la verrière. Seule solution, ouvrir celle-ci de 10 cm. Aucune hésitation, deux mains sur le bord, j'ouvre et Andréa remet le tube à sa place. Je referme avec un grand soupir de soulagement!*

*Mais ça ne s'arrête pas là. Alors que l'onde du Mt Rose nous propulse à 5 m/s, Genève ne répond pas et il me faut leur clairance pour dépasser FL 170. Il est 8h30, est-ce peut-être trop tôt pour les contrôleurs suisses? Vu que de l'autre côté, il neige, je n'exclu pas que l'adepte au VFR soit aller prendre un café! Bref, c'est avec une tristesse infinie que nous arrêtons à 5100 m, et cap sur Aoste. Le vent est du 20/30°, force 50-70 km/h. Un ressaut bizarre au sud-ouest d'Aoste nous remonte de 3700 à 5800*

Prima sorpresa: la Francia è coperta 8/8 fino a 3.000 m.

Chi l'avrebbe detto? Dall'alto dei nostri 5.700 m al col di Rhemes, una sola visione: tutto bianco. Ma la Valle di Susa è aperta e decidiamo dunque di proseguire conservando sempre una via di fuga possibile in Italia. Una unica planata di 100 km fino al Pelvoux, senza incontrare alcun rimbalzo sfruttabile. Bardonecchia, passato alle 9.23 e 4.700 m, non da segno di vita. Gran casino nel gruppo del Pelvoux-Les Ecrins, dove il vento del settore 50-70° e di soli 35-45 km/h non piace ne a me ne alle mie montagne (mai vissuto una tale situazione, ne immaginavo che potesse esistere). Perdiamo 58 minuti per ritornare a 5.600 m (da 4.100 m), pari a 0,43 m/s di media. Giornata bomba, vero Andrea?

La nostra radio continua a non trasmettere, per cui non possiamo salire di più. Non potendo ottenere la "clearance" per attraversare l'aerovia Nizza-Lione sopra FL180, comincio a capire che non vedrò le torri di Carcassonne... Sentiamo un aliante nella valle del Rodano che chiede di salire a FL 55 (1.650 m QNH), negato dal controllo per intenso traffico IFR. Il cielo è coperto 8/8 di cirri, il vento continua a calare, mi faccio l'idea di abbandonare l'attraversamento della valle del Rodano in queste condizioni. Un assaggio al Pic de Bure che risulta assolutamente morto da ogni parte, con un vento a 5.000 m di 20-30 km/h dal 50-70°. Sono le 10.54, Saint Crépin dorme ancora, Fayence e Vinon sono muti, non esiste alcuna attività termica. Tutto il Nord è coperto 8/8. E finita. Torniamo verso casa sulla punta dei piedi, sperando di ritrovare l'ondina del Pelvoux verso Orcières, C'era, ma sempre più debole. Fra il 3° poi il 2° poi il 1° rimbalzo, perdiamo altri 38 minuti per passare da 4.000 a 5.400 m, media 0,60 m/s.

Basta, torniamo a casa !.

Era lo stato d'animo di Andrea dopo 4 ore di questo volo in condizioni marginali e 300 km fatti. "Abbiamo la planata per Torino, pranziamo a casa mia e poi torniamo col motore!" Lo sento innervosirsi. Certo, non è così che uno s'immagina un volo da 1.000 km. Non si è ancora vista una sola termica o salita piacevole, si viaggia con il Mc Ready sotto 1 m/s, a velocità bassissime. Però, si viaggia... Intanto, la strada di ritorno lungo le creste fra Maurienne e Val Susa è tutta in salita con la valle francese totalmente chiuse fino a 3.000 m. Cosa succede? Onestamente, non lo so. Ripasso su Bardonecchia, tutto morto, con vento da 90-100° e 30-40 km/h. Nessuna possibilità di onda in quelle condizioni, il vento è quasi parallelo alla valle! Ma cosa sono questi cumuli con base oltre 4.000 a Rocca Melone? E perché il vento gira a SE 140-150° con i cumuli pettinati da Nord?

Andrea riprende grinta alla vista di queste simpatiche nubi e attacca con tutta forza. Un disastro. Impossibile tener la velocità. La tensione fra i combattenti sale. I pareri sono discordi. Provo io, provi tu e dopo 10 minuti siamo sempre a 3.800 m. Proviamo quel baffetto a Nord del lago di Malciaussia, poi quell'altro sul lago di Ceresole. A destra! Non, la sento a sinistra! Altri 10 minuti e sempre più bassi. Però nella spirale, osservo che il vento è quasi nullo. Conclusione: siamo esattamente nel fronte di confluenza fra due masse d'aria ed in tal caso, dobbiamo tornare dal lato giusto, quello Nord Ovest. Di fatto,

*m en 20 minutes (moyenne 1,7 m/s). Jamais vu de tels nuages, photo souvenir !*

*Première surprise: la France est couverte 8/8 jusqu'à 3000m.*

*Comment aurais-je pu l'imaginer ? Du haut de mes 5.700 m au col de Rhêmes, à la frontière française, une seule vue, du blanc: en haut les cimes enneigées et en bas les vallées bouchées 8/8 jusqu'à 3000 m. Heureusement, au sud, la vallée de Suse en Italie est libre et offre un dégagement possible. Il faut donc tenter un plané de 100 km jusqu'au Pelvoux qui devrait offrir un ressaut par nord-est. Nous passons Bardonecchia à 9h20 et 4.700 m dans une masse d'air totalement immobile. Dans le massif du Pelvoux et des Ecrins, par contre, ça bouge un peu, mais c'est le chaos le plus complet. Le vent est du secteur 50/70° et seulement 35/45 km/h, ce qui ne plaît guère à mes montagnes. Je suis chez moi et en 40 ans, j'ai goûté toutes les ondes par tous les vents, sauf celui-ci. Bref, il va falloir inventer ! Qui dit invention dit perte de temps et il nous faudra 58 minutes pour remonter de 4100 à 5600 m, soit 0,43 m/s de moyenne ! En fait de journée à record, on peut faire mieux !*

*Evidemment personne pour nous aider. Nous sommes les seuls en vol dans les Alpes à cette heure. A Saint Crépin, juste en dessous de nous, les portes sont encore fermées. La radio s'obstine à ne pas transmettre, mais la réception fonctionne. J'entends un planeur qui vient de décoller du Mazet et qui se fait refuser le FL 55 pour cause d'intense trafic IFR. Il n'est donc plus question pour nous de traverser la vallée du Rhône sans radio. Le ciel se couvre à 8/8 de cirrus et le vent continue à faiblir. Je vais jusqu'au Pic de Bure sur la pointe des pieds et il faut bien se rendre à l'évidence: c'est fini. La masse d'air est comme une mer d'huile, aucun mouvement. Le calculateur me donne 20/30 km/h du secteur 50/70° à 5000 m. Les vallées au nord sont toujours bouchées, il n'y a pas de vent dans les couches inférieures, donc pas de ressaut. Les radios de Fayence et Vinon sont muettes, aucune activité. Il est 10h54 et nous faisons demi-tour après avoir essayé tous les côtés du Pic de Bure. Retour toujours en finesse max. sous le vent du Pelvoux pour retrouver l'ondine laissée tout à l'heure. Elle est là, mais encore plus faible. Il me faut exploiter le troisième, puis le deuxième puis le premier ressaut, et nous perdons 38 minutes pour repasser de 4000 à 5400 m, soit une moyenne merveilleuse de 0,60 m/s.*

*Cela suffit, rentrons à la maison !*

*Andréa est en pleine dépression: quatre heures de vol et 300 km en conditions absolument marginales après un réveil à 4 h du matin, cela vous casse le meilleur moral. "On rentre en finesse à Turin, nous déjeunons chez moi, et on rentre au moteur en fin d'après-midi !" Je le sens devenir nerveux, ce n'est certes pas la meilleure façon d'imaginer un vol de 1000 km. Nous n'avons pas encore vu une seule montée plaisante, pas un seul thermique, nous volons avec un calage Mc Cready entre 0 et 1 m/s, à des vitesses ridicules. Mais malgré tout, nous volons ! Entre temps; la route du retour le long des crêtes entre les vallées de la Maurienne (toujours bouchée 8/8 jusqu'à 3000 m) et la vallée de Suse, est en pente montante et contre le vent, avec aucune possibilité de ressaut sur les reliefs qui sont devenus parallèles au vent. Nous glissons lentement et irrémédiablement vers Turin, en repassant sur Bardonecchia dans une masse d'air qui semble morte, et un vent de 30/40 km/h du 90/100°. Le moral est au plus bas.*

*Mais que sont ces bizarres formations cumuliformes sur Rocca Melone,*

sopra la linea di frontiera vicina al colle del Nivolet, un cumuletto di forma strana, identico a quello di una diapositiva della conferenza, ci aspetta e dal lato giusto e davanti, ritorna la gioia di vivere. Il vento è tornato accettabile, 20-30° con 30-40 km/h, ed un bellissimo 1,4 m/s di media per 20 minuti ci ripropulsa a 5.200 m. La valle d'Aosta è nostra, la vita è bella! Dimentichiamo il pranzo a Torino, si torna a lottare.

Altri due errori grossolani ci fanno perdere l'onda.

Il passaggio in val d'Aosta è strano, ma buono. Certo che il NE non è congeniale con queste valli. Lasciamo Aosta a 5.100 m sempre causa impossibilità di contatto radio con Ginevra. Lanciato dalla furia, Andrea trascura il rimbalzo del Rosa su Gressoney con un bel "Prendiamo quello di Macugnaga, è sempre migliore!" E già, però ci siamo dimenticati tutti e due che con un vento da NE (50-60°), Macugnaga non è sotto vento al Rosa, ma sopra vento! Primo errore. E se rimbalzo c'è, è quello del Weiss Spitze, che è sempre un casino! E di fatto, il casino, c'è, e come! Riprendo le manette per giocare con il pendio Est del Rosa (che non funziona), e, secondo errore, lascio un probabile rimbalzo in una posizione strana per cercarne uno più probabile... che non c'è. E l'inizio della fine. In quella posizione, siamo sotto vento a tutto perché stranamente, in questa zona, il vento è tornato da NW, con buchi tremendi. Proviamo tutti i baffetti fino a Varzo, solo turbolenza. Se salita c'è, non è praticabile con un Nimbus 4D caricato a 47 kg/m<sup>2</sup>. Andrea mi assicura che il costone di Crodo, con il suo bel cumulo, funziona sempre e sarà una bomba. Ne proviamo tutti lati senza successo. La tensione a bordo sale in modo esponenziale con l'inverso della quota che tocca un misero 2.500 m. Via in Val Vigezzo, i cumuli sono bellissimi con poco vento (W-NW, 20 km/h), sbaglio il senso di ingresso, Andrea si arrabbia e si sfoga in un bel 4,8 m/s per 3 minuti. "Questo è il mio mestiere, lasciami fare!". Bravo Andrea. Ma mi dispiace, questo è la prima e sarà anche l'ultima termica per oggi!

Le condizioni cambiano radicalmente: si riparte a tutto gas!

Sono le 14.40, abbiamo percorso 500 km in 8 ore. Davanti a noi, un'orgia di cumuli-rotori con basi a 3.500 m. Non mi ricordava una tale meraviglia a Locarno.

Il cumulo-rotore-lenticolare di Ascona ci offre anche 7,4 m/s per qualche minuto. Riprovo contatto radio con Zurigo...Miracolo! Funziona! Autorizzato a FL 160 (4.800 m) per attraversare l'aerovia Milano-Zurigo (ma chi era quell'aliante pirata 500 m sopra di me? Uno Stemma svizzero...) "clearance" che passa poi a FL 190 (5.700 m), che non lasceremo praticamente più. Il vento ritorna dal settore N-NE 30-40 km/h.

La decisione è di andare il più possibile verso Est per chiudere un 1.000 km. Andrea si lancia in sapienti calcoli la cui precisione, dopo 10 ore di volo massacrante, lascia parecchio margine di interpretazione... Prima Dobbiaco, poi Brunico, alla fine, la scelta è per Bressanone.

*avec bases à 4000 m ? Et pourquoi le vent tourne-t-il à sud-est, 140/150° alors que les fracto semblent peignés par du vent de nord ? Andréa reprend courage et attaque avec force. Un désastre. Il essaye à droite, j'essaye à gauche, rien ne marche. Plus l'altimètre descend et plus la tension monte. Nous essayons un autre fracto plus au nord, même résultat, puis un autre encore. Dix minutes de plus et 500 mètres en moins. Lors des dernières spirales, j'observe que le vent calculé est nul. Conclusion: nous sommes exactement dans un front de confluence et dans ce cas, il nous faut partir du bon côté, c'est à dire au nord-ouest. De fait, un petit cumulus de forme typique thermo-rotor nous attend au col du Nivolet et la vue de la vallée d'Aoste ramène un peu de joie de vivre à bord. Le vent est à nouveau acceptable, 30/40 km/h du 20/30° avec un vario moyen de 1,4 m/s et nous repropulse à 5.200 m en 20 minutes.*

*Il est 12h20, la vallée d'Aoste est à nous, la vie est belle ! Oublié, le déjeuner à Turin, la bataille recommence !*

*Deux erreurs grossières nous font perdre l'onde.*

*Le passage en vallée d'Aoste est étrange, mais bon. Décidément, ces vallées n'aiment pas le nord-est ! Nous laissons Aoste à 5100 m cause panne radio et donc pas de clairance de Genève. L'alignement des rotors et le lenticulaire du Mt Rose sont exemplaires méritent une photo. Lancé à pleine allure sur cet autoroute, Andréa néglige le ressaut de Gressoney, qui avait si bien fonctionné six heures auparavant, motif "Je vais prendre le ressaut de Macugnaga, il est toujours meilleur!". Quelle erreur ! Nous avons oublié que le vent n'est pas celui habituel mais 70 degrés plus à droite, en fait du 50/60°, et Macugnaga n'est plus sous le vent du Mt Rose, mais au vent ! E si ressaut il y a, ce sera celui du Weissmies, qui est toujours chaotique. Et de fait, c'est le plus grand bordel, et je vais goûter—plus par jeu que par nécessité— le glacier côté est du Mont Rose. Spectacle merveilleux pour les yeux mais pas pour l'altimètre. Photo ! Deuxième erreur, je laisse un ressaut pas bien franc pour un autre plus probable, qui n'est pas là ! C'est le début de la fin. Nous sommes déventés par tous les sommets, le vent est repassé localement au nord-ouest cause aspiration du col du Simplon. Nous ramassons une claqué sous le Simplon, puis un autre sous les fracto sur Varzo. Faire monter mon bombardier chargé à 47 kg/m<sup>2</sup> dans ce chaos résulte impossible. Andréa me garantit que la pente de Crodo (oui, c'est là où l'on produit le Crodino) avec son beau cumulus, sera fantastique. Après avoir essayé tous les côtés, nous devons déchanter, et la tension à bord monte en exponentielle inverse de l'altimètre qui continue à descendre jusqu'à un misérable 2500 m. Rien à faire, il nous faut nous rabattre vers les collines proches du lac de Lugano où de beaux cumulus standards nous attendent. Andréa se fâche alors que j'engage une spirale côté pente au vent (localement W-NW pour 20 km/h) alors qu'il fallait le faire côté pente au soleil et hurle un "Laisse moi faire, ça je connais !". Et c'est reparti pour un beau 4,8 m/s pendant 3 minutes. Bravo Andréa ! Mais désolé, ce sera le premier et le dernier thermique de la journée !*

*Pourquoi toutes ces erreurs entre 14h et 14h30 ? Certes, huit heures de vol, ça fatigue, mais l'explication se trouve dans mes conférences: nous avons été victimes du "trou de 14 heures", conséquence du ralentissement du métabolisme consécutif au repas de midi (en Italie vers 13h30), qui se concrétise normalement par une certaine somnolence ou même une petite sieste. Tous mes grands vols présentent une anomalie décisionnelle entre 14 et 15 heures, et celui-ci ne fait pas exception à la règle. Lecteur, sois attentif, cela t'arrivera aussi !*

Nel frattempo, si presenta un grosso problema: siamo sotto vento al Bernina (almeno si suppone) e sotto di noi, la copertura è 8/8, ma l'onda esiste. Il lato sud della Valtellina è aperto, ma non si può volare sopra 3.650 m, e so per esperienza che il controllo di Milano non accetta deroghe, essendo uno spazio di classe A (No VFR). Rallento e si naviga alla stima fra 4.500 e 5.800, tenendo d'occhio una Valtellina irricognoscibile ma presente. Un pezzo di Bormio ci appare per qualche secondo. OK. La val Venosta è ora visibile nel lontano, decido di fare il salto sopra le nubi (sotto di noi, ci dovrebbe essere lo Stelvio) verso San Gertrude in val d'Ultimo (Grazie Giorgio, mi ero dimenticato il nome). Sospiro di sollievo, si vede il laghetto, ma l'onda più bella d'Italia (già visto 10 m/s di media) non c'è! Eppure il vento è giusto, settore 0-20° da 50-60 km/h. In compenso, il centro valle è tutto portante ed arriviamo a Lana guadagnando 500 m. Davanti, c'è un bel buco e l'attraversamento verso Bressanone è ancora del tipo stressante con 8/8 sotto il sedere, e non mi piace affatto. Anche perché sono le 16.34 ed abbiamo soltanto due ore di luce per fare 250 km....

Certo, possiamo atterrare a Lugano in VFR notturno in tutta sicurezza. Ma vale la pena spendere 140.000 Lire di tassa d'atterraggio notturno solo per il piacere di vedere Bressanone? Questo è l'argomento decisivo: si torna a casa con la massima quota che sfrutteremo per una planata verso Biella, chiudendo un 1.000 km su 3 punti invece che in triangolo. Che disonore...!

Il volo si chiude a 300 km dalla fine.

Sono le 15h, non sapevamo di aver fatto l'ultima salita mezz'ora prima, e ancora, fermandoci per soli 6 minuti, giusto per ritornare a 5.500m in un 2,2 m/s medio. Il ritorno è tutta una meravigliosa navigazione sopra 7-8/8 di nubi tutte ondulate, con una lenticolare gigante sotto il Bernina (almeno crediamo che sia lei), che meritava una carezza dalla punta dell'ala e qualche foto. La radio ora funziona sempre e Zurigo mi concede di nuovo il FL 190, anche per attraversare l'aerovia Milano-Zurigo. Fantastico! IL vento è ora favorevole, 0-10° con 70-80 km/h, che ci permette di percorrere 100 km in 20 minuti. Andrea esulta, fa salti di gioia e così mi stacca il tappeto di gomma.... Solita navigazione delfinata e rivediamo la terra (anzi, l'acqua) a Bellinzona, in lenta discesa, sempre controllati da Zurigo che non vuole mollarci prima di arrivare alla frontiera italiana a FL 130, verso la val Vigizzo.

Ne segue una lenta e tranquilla planata verso un punto che Andrea mi calcola con una precisione diabolica degna della freschezza che risulta da 12 ore di volo. Si arrabbia perché non ci credo e voglio fare 10 km in più. Per fortuna! Abbiamo chiuso 1.009 km! Poi il nervosismo sale quando cala la luce, ma in fine si tocca terra ancora 20 minuti prima della notte aeronautica.

A Calcinata, la linea è chiusa da tempo. Dove sono i tempi eroici dove si aspettava con santa pazienza che tornasse l'ultimo aliante prima di chiudere le porte? Anzi, ci hanno anche chiuso le porte del nostro hangar. Non solo, ma il segretario del club, Massimo (che non era per nulla tenuto a rimanere) ci avverte della presenza di gente sulla pista ed accetta di rimanere all'ascolto fino all'atterraggio. Grazie,

*Les conditions ont radicalement changé, ça repart à fond la caisse !*

*Il est 14h40, nous avons parcouru 500 km en 8 heures et il nous reste 4 heures de lumière. Devant nous, une orgie de cumulus-rotors avec bases à 3500 m. Jamais vu une telle merveille à Locarno.*

*Sur Ascona (attention, cet aéroport est définitivement fermé) un cumulus-rotor-lenticulaire nous offre 7,4 m/s pendant quelques minutes, et il me faut une clairance pour traverser l'airway Ambra 9 Milan-Zurich qui est en classe C à partir de FL 130. Miracle ! Zurich répond, la radio fonctionne! Le FL 160 est approuvé avec 4240 au transpondeur (mais qui était ce Stemme pirate 500 m au-dessus de moi ? De la folie à l'état pur...). Sorti de Ambra 9, Zurich nous autorise le FL 190 (5700m) que nous ne lâcherons pratiquement plus. Le vent repasse au secteur nord-est pour 30/40 km/h.*

*Nous décidons de continuer le plus possible vers l'est pour boucler un 1000 km. Andréa se lance dans de savants calculs dont la précision, après 10 heures de vol, laisse la plus ample marge d'interprétation. D'abord, il faut tourner Dobiacco, puis Brunnico et enfin le choix tombe pour Bressanone.*

*Entre temps, un nouveau problème se présente. Nous sommes sous le vent de la Bernina (ou du moins, je l'estime ainsi) et la couche s'est soudée 8/8 sous nos ailes, mais l'onde est bien présente et visible par la forme de la couche. Le côté sud de la Valtellina est ouvert mais l'altitude est limitée à 3.650 m et dépend du contrôle de Milan qui, je le sais par expérience, ne concède aucune dérogation, puisque pour être tranquille, ils ont mis en classe A (pas de VFR) toute la TMA hors airways. Il me faut donc ralentir pour ne pas descendre et je navigue entre 4500 et 5800 m, en gardant dans le coin de l'œil une Valtellina méconnaissable mais présente. Je reconnais un quartier de Bormio dans un petit trou, tout va donc bien. La val Venosta est maintenant visible dans le lointain et je décide de sauter le pas au-dessus de la couche, même s'il n'y a pas de ressaut au-dessus de l'énorme massif du Stelvio, qui devrait se trouver sous nos ailes.*

*Un soupir de soulagement lorsque le lac de San Gertrude apparaît, mais l'onde la plus belle d'Italie (déjà vu 10 m/s de moyenne) n'est pas au rendez-vous. Le vent est pourtant juste, du secteur 0/20° pour 50/60 km/h. Par contre, tout le milieu de vallée porte et nous arrivons à Lana, au sud de Merano, en gagnant 500 m. Devant nous, rien. Un trou énorme, puis une couche soudée 8/8 jusqu'à Bressanone, et ça ne me plaît pas du tout. Aussi du fait qu'il est 16h34 et qu'il me reste deux heures de lumière pour faire 250 km.*

*Bien sûr, je pourrais me poser à Lugano en VFR de nuit en toute sécurité. Mais est ce que voir Bressanone vaut la peine de dépenser 120 francs suisses de taxe d'atterrissage de nuit ? Quand on touche au portemonnaie, ça change tout ! Et Andréa est d'accord pour clore un 1000 km sur trois points et non en triangle. Quel déshonneur ! Notre vol est bouclé à 300 km de la fin.*

*Quand à 16 heures, nous faisons un arrêt de 6 minutes dans un 2,2 m/s pour remonter à 5500 m, nous ignorions que c'était notre dernière montée. Le retour est une merveilleuse navigation sur une mer de nuages 7 à 8/8, avec une caresse du bout de l'aile à un cumulus-rotor-lenticulaire géant supposé sous le vent de la Bernina (séance photos). La radio fonctionne toujours et Zurich approuve à nouveau le FL 190, même pour traverser l'airway Ambra 9. Fantastique ! Le vent est maintenant favorable, secteur 0/10° pour 70/80 km/h, qui nous permet de parcourir*

Massimo! Sarà che una parte dello spirito sportivo che caratterizzava Calcinate se n'è andato con Adele, Joacchino, Sergio ed altri ...

Per fortuna, c'è ancora qualcuno al campeggio ed i pochi veri sportivi rimasti ci aiutano ad hangarare negli ultimi minuti di luce.

In conclusione.

Con l'aiuto della tecnologia (il Nimbus 4 è veramente un mezzo straordinario), una certa esperienza ma soprattutto una fede sportiva inossidabile, si è dimostrato che il 1.000 km non richiede nemmeno condizioni meteo eccezionali ed ancora meno situazioni conosciute.

Non abbiamo mai applicato schemi predefiniti di tattica o di ricerca delle onde in posizioni tabellate (per la verità, quando abbiamo tentato di farlo, è sempre stato una delusione), ma abbiamo "letto il cielo" (dixit Attilio Pronzati) quando c'era qualcosa di scritto, oppure interpretato l'orografia in base al vento (grazie al favoloso calcolatore ideato da Peter Zander). In 12 ore di questa lettura, vi assicura che non esiste un solo attimo di disattenzione o di noia.

Applicando in continuo i metodi di riscaldamento naturale, non abbiamo sofferto il freddo, se non Andrea per i soli tacchi (media in cabina -20 °C con punta a -25 °C). Bevuto, mangiato e pisciato sempre e (quasi) senza problemi (sapevate che l'Alitalia da i sacchetti bucati?), anche grazie a questo meraviglioso e comodissimo biposto. Certo che da solo, sarebbe stato più faticoso...

Un po' di statistica: soltanto 11 salite, 1.478 km volati per 1.009 km da prova FAI, 20 % del tempo fermi in salita con una media generale di solo 1,5 m/s, con punta su 1 minuto di 7m/s (attenzione a non utilizzare le statistiche del logger, che sono false poiché in onda non si sale in spirale). Il guadagno totale di quota è stato di 13.400 m pari ad un'efficienza media di ben 110 alla velocità media lorda di 123 km/h e netta di 90 km/h. Consumati 720 litri di ossigeno (rimanevano 10 minuti di autonomia), quasi 10 ore sotto maschera, che non sarebbe possibile senza l'erogatore computerizzato Mountain High.

Interessanti le basse velocità di crociera, che si sono poi rivelate corrette:

2h 50 sotto 100 km/h (volo delfinato in buona salita)  
 2 h fra 100 e 120 km/h (volo delfinato in salita)  
 2h 04 fra 120 e 140 km/h  
 2h 06 fra 140 e 160 km/h  
 1h 09 fra 160 e 180 km/h  
 0h 28 fra 180 e 200 km/h  
 Pochi minuti fra 200 e 240, mai superato 240 km/h (causa Vne in quota).

Soltanto 50 minuti in spirale (7% del tempo), con una sola salita in termica (che probabilmente non era tale).

100 km en 20 minutes. *Andréa exulte et m'arrache le tapis de sol... Navigation habituelle en vol ondulé en suivant la forme de la couche et nous retrouvons la vue du sol (plus exactement celle de l'eau du lac Majeur) à Bellinzona, toujours sous contrôle de Zurich qui n'accepte de nous lâcher qu'au niveau 130 en rentrant en Italie dans la Val Viguzzo. Ce qui suit n'est qu'un tranquille plané vers un point théorique calculé par Andréa avec une précision diabolique, digne de 12 heures de vol. Il se fâche parce que j'émet des doutes sur sa fraîcheur et ajoute 10 km. Heureusement car après dépouillement, la distance FAI est de 1009 km ! Un peu de nervosité lorsque la lumière s'éteint (le planeur et le soleil descendent en même temps !) mais nous touchons terre 20 minutes avant la nuit aéronautique.*

*A Calcinate, le club est fermé depuis longtemps. Heureux l'époque héroïque où l'on attendait patiemment que le dernier planeur soit rentré pour fermer les portes. De plus, notre secrétaire (qui n'était pas tenu à rester, merci Massimo !) nous averti de la présence de touristes sur la piste et accepte de rester à l'écoute jusqu'à l'atterrissage. Grazie, Max ! Est-ce que l'esprit sportif qui caractérisait Calcinate s'est éteint avec Adèle Orsi, Sergio Baldisseri, Joachim Kalcreuth et les autres ? Quel tristesse... Heureusement, quelques vrais sportifs du camping nous aident à rentrer la bête en profitant des derniers rayons de lumière.*

*En conclusion.*

*Avec l'aide de la technologie (le Nimbus 4D est vraiment une machine extraordinaire), une certaine expérience et surtout une foi sportive inébranlable, nous avons démontré qu'un vol de 1000 km ne demande pas de situation météo extraordinaire ni même connue.*

*Nous n'avons jamais appliqué de schéma ou tactique prédéfinie, ni de recherche des ressauts dans des positions fixes (pour être sincère, nous avons pris une claqué chaque fois que nous avons essayé de le faire), mais avons continuellement "lu" le ciel (dixit Attilio Pronzati) quand il y avait de quoi lire, sinon nous avons "interprété" l'orographie en fonction du vent, grâce à ce magnifique calculateur construit par Peter Zander. Et je peux vous assurer que douze heures de ce type de lecture ne vous laisse pas un seul instant pour relaxer !*

*Nous n'avons pas trop souffert du froid (en cabine une moyenne de -20° C avec pointes à -25°C) grâce à l'application continue de la gymnastique passive (appelée aussi stretching). Seul Andréa a souffert des talons. C'est nouveau. Nous avons pu boire, manger et pisser presque sans problème (j'ignorais qu'Alitalia fournissait des sacs troués !). Sans les commodités de ce magnifique biplace, tout aurait été plus difficile.*

*Quelques statistiques: seulement 11 arrêts pour monter pendant 12 heures de vol, 1478 km volés pour 1009 valides FAI, 20% du temps arrêté pour une moyenne générale de seulement 1,5 m/s, avec une pointe à 7 m/s. Le gain d'altitude total a été de 13.400 m soit une finesse moyenne de 110 à la vitesse moyenne brute de 123 km/h et nette de 90 km/h. Nous avons consommé 720 litres d'oxygène (il restait 10 minutes), pour près de 10 heures sous masque (régulateur électronique Mountain High). Il est intéressant d'observer les statistiques des vitesses indiquées:*

*2h 50 sous 100 km/h (ligne droite en très bonne montée)  
 2 h entre 100 et 120 km/h (ligne droite en bonne montée ou plané à finesse max)  
 2h 04 entre 120 et 140 km/h  
 2h 06 entre 140 et 160 km/h  
 1h 09 entre 160 et 180 km/h  
 0h 28 entre 180 et 200 km/h  
 Quelques minutes entre 200 et 240, jamais dépassé 240 km/h (cause Vne)*

*Seulement 50 minutes en spirale (7% du temps), avec un seul thermique (qui probablement n'en était même pas un)*