

Ambiente e Benessere

L'ultima avventura

Reportage Da Locarno a Ipswich: in viaggio con un aeroplano monomotore attraverso la Svizzera, la Germania e la Francia fino in Inghilterra – Quinta parte, il ritorno: tappa da Le Touquet a Besançon

Markus Zohner*

Le Touquet Paris-Plage, Parigi sul mare, è una di quelle località in cui si capita solo per caso, a meno di essere golfista, pilota di moto enduro o *flaneur*. Sabbia della più fine ricopre i dodici chilometri di spiaggia e in estate mezza Parigi si riversa in una cittadina che in inverno conta solo 5mila abitanti. Ma in realtà, anche se fuori stagione, a noi occorre lo stesso una buona dose di fortuna per riuscire ad accaparrarci una piccola camera d'albergo. Estese passeggiate sabbiose lungo il mare, lontani dal trambusto mondano e la sera un posticino intimo sulla terrazza di uno dei numerosi e affollati ristoranti di pesce. Un pomeriggio meraviglioso e inatteso, imbevuto di aria e di mare, e una serata romantica al chiaro di luna, con crostacei, vino bianco e tiepida aria estiva condita con profumi marini.

Su! Su! Il sole si spinge già oltre l'orizzonte, la città si risveglia alla vita. Mentre i turisti giacciono ancora nei loro letti, esausti dalla notte, gente indaffarata si affretta verso la *boulangerie*, ne esce con mazzi di *flûte* sottobraccio e corre verso casa, trattenuta qui e là da due chiacchiere. Qualche furgoncino passa a fatica nei vicoli, la metà di un manzo scompare in una macelleria, casse di polistirolo piene di pesce e crostacei vengono portate attraverso porte a vetri aperte, le saracinesche dei caffè si alzano una dopo l'altra sferragliando. Sono i momenti in cui si svolge la vita vera in queste località turistiche, in cui gli abitanti sono tra di loro per un'ora o due, prima di essere risommersi per tutto il resto del giorno e buona parte della notte dall'ondata degli stranieri che riempiono di soldi le loro casse.

«Il sole splende come la luna, un disco la cui circonferenza si staglia dietro uno spesso strato di foschia che pesa e preme sul mondo e sul nostro umore»

Ancor prima che il sole inizi a scaldare la terra, ci ritroviamo in sella alle nostre biciclette e voliamo nella tiepida aria mattutina verso l'aeroporto. Poco dopo, le tasse di sosta pagate, i preparativi ultimati, le ali piene al massimo di carburante e l'equipaggio di buon umore, l'Hb-Pht si solleva dalla pista 32 verso il mare, per poi virare in un'ampia curva a destra di nuovo verso la terra ferma, librandosi nel cielo verso sud-est, sopra il paesaggio francese ancora assonnato.

Dapprima seguì il fiume Canche verso l'interno. Sopra Hesdin, raggiunta l'altitudine di crociera di 5mila piedi, scambio il suo corso con quello dell'autostrada che, da lì a poco, insieme alla linea ferroviaria, mi porta sopra Arras, nello spazio aereo del poeta tra i piloti, Antoine de Saint-Exupéry, che qui combatté le sue battaglie aeree contro la Luftwaffe tedesca. Il suo romanzo «Volo ad Arras» fa parte delle letture obbligate per ogni uomo dei cieli. La mia missione, per fortuna, è più pacifica di quella di Saint-Exupéry: la ragione principale per la rotta sopra Arras è la possibilità di evitare contemporaneamente lo spazio aereo di Parigi a sud e di Lille a nord.

Orientarsi, fin qui, è stato facile; l'occhio, e soprattutto il cervello, impara con il tempo e l'esperienza a leggere i paesaggi come un bambino impara leggere i libri. Se all'andata ero ancora agitato nel far combaciare le carte con i



paesaggi, ora riconosco facilmente il fiume dai boschetti stretti che crescono lungo le sue sponde e nascondono le sue acque, le piccole città dalle strade che vi convergono e i minuscoli, timidi tracciati della ferrovia che ogni volta, appena li ho acciuffati, tornano a nascondersi in qualche sottopassaggio.

Arras. A sinistra, in lontananza, si distingue appena Lille. Seguo l'autostrada in direzione sud-est fino ad Ambrai, punto a sud e trovo il fiume St. Quentin che ci porta, venticinque minuti più tardi, sopra la cittadina omonima. Da qui, continuando a seguire l'autostrada, viro a 160 gradi verso Laon, che è facilmente riconoscibile dal grosso aeroporto militare fuori uso alle porte della città, dove faccio di nuovo rotta verso sud. Due croissant per due sorridenti viaggiatori dell'aria. Ricevuto il permesso di attraversare lo spazio aereo di Reims, eseguo i preparativi e a 2mila piedi, compio la virata verso il punto di riferimento e di contatto November Whisky, poi Whisky e per finire Whisky Sierra, da dove lasciamo l'area.

Più procediamo verso l'interno e avanza l'ora, e più diminuisce la visibilità. La foschia ricopre il cielo e si infila tra noi e il suolo; la luce del sole coagula in una melassa gialla che pende appiccicosa e densa sopra il paesaggio. Tento di seguire la Marne, ma l'orizzonte si avvi-

cina sempre di più e si dissolve progressivamente tanto che si distinguono appena le anse del fiume proprio davanti a noi. Lo sguardo non riesce ad andare oltre qualche miglio. Ancora pochi minuti e il resto del mondo annegherà in una zuppa di un giallo feroce fatto di luce, nuvole e nebbia.

La decisione è presa in un attimo, senza esitazione: dobbiamo interrompere il volo. I passi da intraprendere mi si parano davanti con assoluta chiarezza. Viro verso nord a 350 gradi, prendo contatto con la torre di Reims e chiedo il permesso di atterrare. La carta di volo l'ho già studiata in previsione del passaggio, ora si tratta di trovare i punti di riferimento per l'atterraggio. Controlli in vista della discesa; quasi automaticamente le mie mani accendono la pompa della benzina, le luci d'atterraggio, controllano la leva della miscela e il riscaldamento del carburatore, fanno uscire i deflettori: primo livello, secondo livello e per finire, appena prima dell'ultima virata e dell'immissione nel corridoio di atterraggio, terzo livello.

Vividamente illuminata la lunga pista emerge dall'ostile foschia, le luci Api, sempre due bianche e due rosse, mi assicurano l'angolo di discesa corretto. In un attimo l'apparecchio si posa e, sollevati, ci dirigiamo verso l'area di sosta davanti all'hangar.

Siamo di nuovo arenati.

Non rimane che l'attesa. Il capo-aeroporto ci accoglie ridendo: perché non ve ne andate in città a bere una coppetta di Champagne? Con un sorriso amaro gironzoliamo per i saloni dapprima alla ricerca degli schermi della meteo poi al bar per un altro giro di caffè e croissant. Ci possono volere ore prima che questa foschia si dissolva. Dispiego le carte e studio la prossima rotta. Fino a Locarno sono ancora quattro o cinque ore di volo, chissà se ce la facciamo in giornata. Carburante oggi qui non ce n'è: la pompa è guasta. Dunque dovrò atterrare almeno un'altra volta per fare rifornimento. Di tanto in tanto esco nella calura che sale: il sole splende come la luna, un disco la cui circonferenza si staglia dietro uno spesso strato di foschia che pesa e preme sul mondo e sul nostro umore. Le previsioni promettono un miglioramento tra due ore. Nel primo pomeriggio il cielo dovrebbe schiarirsi e la visibilità salire dapprima a sette poi a dieci chilometri. Poco dopo consumiamo un pranzo insipido: un pezzo di carne dura e patate fritte flosce. Non si direbbe che siamo finiti proprio in Francia, nel capoluogo della Champagne.

Vado a zonzo per l'aeroporto, mi infilo nell'hangar, giro tra tutti i Robin, Socata e Cessna, questi ultimi costruiti qui a Reims, parcheggiati o appesi; le mie mani sfiorano ali, timoni, eliche, gli occhi leggono le scritte sopra gli strumenti nei *cockpits* e l'anima vola con i proprietari di questi uccelli in interminabili e avventurose volte nei cieli di Francia. Poi, cinque ore dopo il nostro atterraggio forzato, il cielo si schiarisce davvero. Un leggero vento sospinge via la foschia. Riponiamo i nostri libri, compriamo ancora una tavoletta di cioccolata e ben presto l'Hb-Pht prende la rincorsa e si libra nell'aria opaca dietro alla quale ci accoglie gioiosamente uno splendido cielo azzurro da tarda estate. Sono quasi le quattro.

Presso Chalons en Champagne acciappo la Marne, il fiume che passando da St. Dizier, Chaumont e Langres ci condurrà a sud e che molleremo quasi due ore più tardi a nord-est di Dijon per attraversare la Saone presso

Gray e fare rotta su Besançon. Che volo! Appena lasciata Reims, davanti a noi si dipana nella calda luce pomeridiana uno splendido paesaggio francese. I colori sono resi più brillanti dai raggi del sole ormai obliqui, i fiumi e i laghi luccicano, risplendono le città e i campi maturi e pesanti, respirano i boschi oscuri.

L'aeroporto di Besançon, dove vogliamo atterrare per rifornirci di carburante, si trova nascosto tra le prime colline del Giura, dietro la città. Sorvolata Besançon, ora sto attraversando il suo fiume Doubs. Sono in contatto con l'aeroporto e ho già il permesso per atterrare ma... dove? Finalmente, dopo un momento di confusione sembrato eterno, la pista fa capolino laggiù, tra due catene di colline. Mi allineo nel traffico e poco dopo, mancano dodici minuti alle sei, un piccolo scossone e l'Hb-Pht ha di nuovo l'asfalto sotto le ruote. Fate presto, esclama il responsabile. Alle sei l'aeroporto e il rifornitore chiudono e se volete proseguire dovete essere in aria prima delle 18.00. Il rifornimento è presto fatto, ma è il terminale della carta di credito che sciopera. Di corsa torno all'aereo dall'altra parte del piazzale, prendo i contanti, vado a pagare, ritorno.

Controlli rapidi, accensione del motore e di nuovo in pista: alle 18.04 (e chi sarà mai così pignolo), a 55 nodi le ruote si staccano da terra. Quando siamo ad altezza sufficiente al di sopra delle colline boschive, viro in direzione 110 gradi verso sud-est.

Il panorama spettacolare offre montagne di media altezza immerse in una luce incredibilmente calda e dorata, in questo inizio di serata di fine estate. La terra sale e così salgo anch'io fino a settemila piedi per oltrepassare, poco dopo, la cresta più alta del Giura.

Informazioni

*Traduzione di Daniela Mannu. La prima parte è uscita sul n° 17, la seconda sul n° 28 e la terza sul n° 41 del 2011, mentre la quarta parte è uscita sul n° 05 del 2012. (vedi www.azione.ch)

