

O voli, o cammini. In sintesi è tutta qui la Red Bull X-Alps, evento biennale alla settima edizione.

Oltre 1000 chilometri attraverso sei paesi, tra le montagne più alte d'Europa, dalla storica Salisburgo in Austria fino al Principato di Monaco.

Chilometri da consumare volando in parapendio od arrancando a piedi quando non si trovano le condizioni favorevoli per librarsi in cielo con questo entusiasmante mezzo che sfrutta le forze della natura per volare, forse il più ecologico al mondo.

O voli appeso sotto un'ala di tela, chiuso nel bozzolo dell'imbrago, la

sella sotto la quale scorrono valli e montagne, sfilano boschi e rocce.

Oppure cammini lungo le vallate, t'arrampichi per sentieri e pareti rocciose, per vie ferrate, attraverso ghiacciai, cercando uno spazio propizio per spiccare un nuovo volo e poi sfruttare le correnti ascensionali, guadagnare quota e la possibilità di andare avanti lungo l'arco alpino, tra scenari spettacolari e mozzafiato, verso le spiagge del

Mediterraneo. Avanti, avanti ancora, hiking e parapendio, abilità di pilota nel manovrare l'ala e resistenza d'atleta alla fatica.

Naturalmente il prossimo 5 luglio, quando la piazza dedicata a Wolfgang Amadeus Mozart vedrà scattare i concorrenti alla straordinaria maratona di volo e di gambe, i 33 piloti scalpitanti di percorrere i cieli alpini in rappresentanza di 18 paesi, due sole donne, la tedesca Yvonne Dathe e l'americana Dawn Westrum, sperano di volare molto e camminare poco, il meno possibile.

Lo spera Aaron Durogati, di Merano, 29 anni, professionista del parapendio e figlio d'arte, pilota combattivo e di talento con la competizione nel sangue. Al suo attivo la vittoria nella Coppa del Mondo 2012 insieme a Nicole Fedele (coppa tutta azzurra quell'anno!), un curriculum denso di successi, unico italiano a volare o marciare insieme al resto della truppa internazionale. Debuttò nel 2013, settimo posto, ottima prova, visto che i numeri delle precedenti X-Alps dicono che appena il 12 per cento dei piloti arriva a meta. Lo spera Christian Maurer, detto Chrigel, elvetico di Unterseen, nel cantone di Berna, 33 anni, che di Red Bull ne ha già vinte tre. Nell'ultima ce la fece in 7 giorni meno una ventina di minuti, l'uomo da battere.

Lo sperano anche gli assistenti, uno per ciascun pilota, con il compito di seguire via terra le peripezie del compagno di squadra, rifornirlo, consigliarlo, incoraggiarlo. Necessaria per entrambi molta esperienza di volo e d'alpinismo, perché alla X-Alps non può andarci chiunque sappia usare

un parapendio, ma serve la giusta preparazione per entrare nei ranghi insieme a gente altamente qualificata. Il supporter di Aaron Durogati si chiama Ondrej Prochazka, Repubblica Ceca, ottimo pilota di cross ed acrobazia, già suo compagno nel 2013. Insieme hanno studiato il percorso per elaborare un piano di volo efficace, perché anche la tattica ha grande importanza.

L'itinerario del 2015 pare sia più difficile delle scorse edizioni a partire

dai 1038 km, solo una manciata in più rispetto al 2013. Il percorso è contrassegnato da precisi punti di svolta, una decina di “boe aeree”, per

così dire, o cancelli terrestri. Le une sono da aggirare in volo, gli altri da attraversare a piedi. Obbligatoriamente.

Il primo è sul monte Gaisberg, 1287 metri sopra Salisburgo, a cinque chilometri dal via. Ci si arriva lavorando di scarpe e poi via per il cielo. Seguono il ghiacciaio Dachstein, altezza 2995 ed il Kampenwand montagna di 1669 metri evidenziata da una croce alta dodici, vicino al Chiemsee, terzo lago della Germania, detto anche “mare bavarese”, nel cuore delle montagne

di quella regione. Poi giù verso sud-ovest a passare lo Zugspitz al confine con l’Austria, 2962 metri, la più alta montagna tedesca. Ancora a sud e si

entra in Italia per raggiungere Cima Tosa, quota 3173, torre rocciosa delle Dolomiti del Brenta.

Le vallate ampie e profonde del tratto italiano potrebbero riservare sorprese. Infatti, nel volo libero, cioè il volo in parapendio e deltaplano senza motore, uno degli ostacoli da superare è quello degli attraversamenti di valli e pianure dove il pilota non trova le condizioni favorevoli dei pendii montani per reggersi in aria. Nel caso della Red Bull significa che, se obbligato ad atterrare, dovrà arrampicarsi a lungo prima di scovare un pendio adatto al decollo e proseguire la gara.

Secondo le precedenti esperienze, un momento difficile è in agguato in corrispondenza della sesta “boa” in Svizzera, nel cantone dei Grigioni, il

Piz Corvatsch che si innalza fino a 3451 metri nel massiccio del Bernina. Siamo nei pressi di St. Moritz, quasi a mezza strada, 540 chilometri prima di vedere il mare, ma i piloti hanno ancora da lasciarsi alle spalle il Matterhorn, cioè il nostro Cervino, che svetta a 4478 metri, e poi il Monte Bianco, massima cima d’Europa, 4810 metri, da passare sul versante francese.

Nel caso delle “boe aeree” basta entrare in cilindri virtuali, come quello

del Cervino, raggio 5,5 km, centro sulla vetta, sviluppo da terra all’infinito. Pertanto non è obbligatorio scavalcare le montagne nel punto

più alto, però la quota aiuta il volo ed è sinonimo di sicurezza, nonostante molti credano il contrario. I cancelli a terra, invece, bisogna tragarli a piedi, camminando anche per pochi metri. Atterri in prossimità del punto prefissato, lo passi, fermi la lavagna e te ne rivai in volo. Camminare poco e volare tanto, perché i modelli più avanzati di parapendio viaggiano a quasi 70 km/h, perché le lancette dell’orologio girano implacabili e gli altri non stanno ad aspettare.

Dal Bianco si scende verso Annecy, comune di 52 mila abitanti nell’alta Savoia, sulla sponda settentrionale dell’omonimo lago, storica culla del parapendio, dove è obbligatorio attraversare un traguardo posto sul decollo del sito di volo di Planfait. Poi l’ultimo tratto, circa 250 km con rotta

meridionale, fino alle Alpi Marittime e Peille, piccolo paese arroccato alle spalle della Costa Azzurra, dove il tempo ufficiale si ferma. Mancano solo due chilometri all’atterraggio, più giusto chiamarlo ammaraggio, su una zattera galleggiante nella baia del piccolo principato. Ultimo giorno utile per tuffarsi in mare il 17 luglio.

Per monitorare la gara, per esempio verificare il corretto aggiramento dei punti di svolta, l'organizzazione fornisce ai piloti uno strumento integrato, GPS più live tracking, cioè un dispositivo che permette di conoscere in ogni momento la posizione dei volatori e registrare una traccia dei loro percorsi. Grazie a tanta tecnologia, chiunque può seguire la Red Bull X-Alps dal proprio computer ed aumenta la sicurezza: se un pilota ha bisogno d'aiuto, la base sa dove trovarlo.

O voli, o cammini con l'attrezzatura in spalla, regola severa, ma non è l'unica. Niente passaggi su mezzi motorizzati e no, proibito usare gallerie

per abbreviare il percorso, farsi aiutare in fase di decollo, volare dalle 21 alle 6 del mattino, proseguire a piedi dalle 22,30 alle 5. E' permesso ad

ogni atleta sottrarsi all'obbligo di sosta notturna una sola volta e solo

per proseguire a piedi, ma tre piloti lo potranno fare due volte.

Infatti, il 2 luglio, tre giorni prima del via, attorno a Fuschl am See, piccolo comune di un migliaio e mezzo d'abitanti ad ovest di Salisburgo nell'area chiamata Salzkammergut, a cavallo tra Alta Austria, il Salisburghese e la Stiria, i partecipanti si sfideranno in un prologo alla Red Bull X-Alps. Dovranno volare e camminare in un contesto contrassegnato da laghi, aree pianeggianti, montagne di moderata altezza e no, e tornare a Fuschl am See. I primi tre guadagneranno cinque minuti di vantaggio alla partenza, oltre che un secondo permesso per camminare di notte.

A Fuschl am See si trova la sede centrale dello sponsor che ha dato il nome alla manifestazione, produttore della nota bevanda energetica. Ce ne sarà bisogno.