

Discesa del Rodano 1982 con pontoni militari modello 39 da Bex a Marsiglia (19-26 maggio 1926)

Autor(en): **Tonella, Flavio**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **54 (1982)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-246663>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

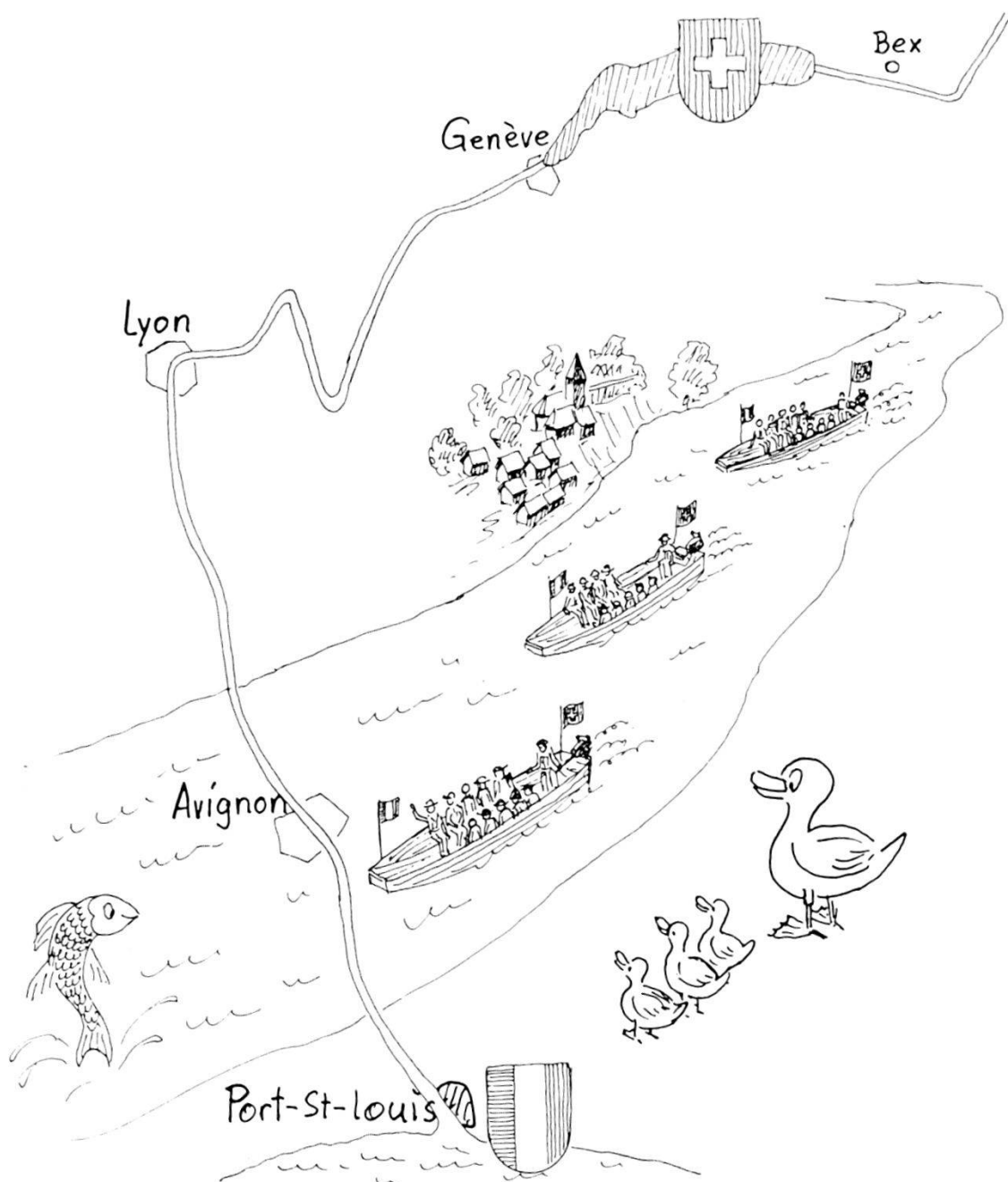
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Discesa del Rodano 1982

con pontoni militari modello 39 da Bex a Marsiglia
(19 - 26 maggio 1982)

cap Flavio Tonella



Organizzazione

Patrocinatore : Società ticinese dei genieri (STG) in
collaborazione con i pontonieri di Bex
Ideatore e organizzatore : cap Negrini Ivo
Responsabile tecnico : col Fuhrer Hans-Rudolf
Collaboratore tecnico : Vaucher Marcel
Capo navigazione : Burnier Edouard
Ufficiale riparazione : ten Camenisch Enrico
Medico di bordo : dott. Zindel Marc
Giornale di bordo : cap Tonella Flavio

Materiale

3 pontoni mod 39 con equipaggiamento
4 motori Mc Cullock 45 CV
1 carrello per pontoni
Cassetta attrezzi da meccanico e pezzi vari di ricambio
30 tendoni
18 bidoni di benzina
3 bandiere svizzere
3 bandiere francesi
ecc.

Riparazioni effettuate

Cambio di 2 eliche
Revisione di 2 pompe a benzina
Sostituzione di 1 pompa a benzina
Sostituzione di un carburatore
Sostituzione di una trasmissione
Revisione di 1 pompa ad acqua
Sostituzione di un sistema d'avviamento
Cambio candele
Riparazioni di fortuna ad un tubo d'alimentazione carburante
Diverse messe a punto

Totale km percorsi: ca 700

Consumo carburante: ca 1000 l

M E R C O L E D I 19

Tempo: bello

- 1630 Un primo gruppetto di partecipanti arriva a Bex con il treno da Losanna e viene accolto dal Presidente della Società dei pontonieri di Bex Vaucher Marcel. In attesa dei Ticinesi ci si ristora al Buffet.
- 1710 Con qualche minuto di ritardo giungono i Ticinesi con il treno da Briga e tutti assieme saliamo sul trenino per recarci in paese.
- 1725 Si giunge in albergo e si procede alla ripartizione delle camere. Il padrone ha qualche difficoltà a trovare i numeri delle camere e le rispettive chiavi. Si distribuiscono le tute da lavoro che saranno la nostra uniforme di navigazione.
- 1800 Breve scambio di saluti tra il Presidente Vaucher e l'organizzatore Negrini con consegna di un piatto ricordo offerto dalla Società ticinese dei genieri.
- 1930 Cena annaffiata da un buon Chablais e annuncio ufficiale degli equipaggi così ripartiti:

<u>Pontone No 1</u>	<u>Pontone No 2</u>	<u>Pontone No 3</u>
Fuhrer	Bazzi	Vaucher
Negrini	Kiesel	Tunesi
Tonella	Moroni	Pedrazzini
Frei	Schneider	Balmelli
Valeggia	<u>Echenard</u>	Zürcher
Härdi	Jayet	Camenisch
Zindel	Tonet	Bonny
<u>Burnier</u>	Pichon	Macherel
Merz	Mora	Udry Jean-Michel
Udry Jean-Pierre	Gilardi	<u>Wursten</u>
Udry Daniel		

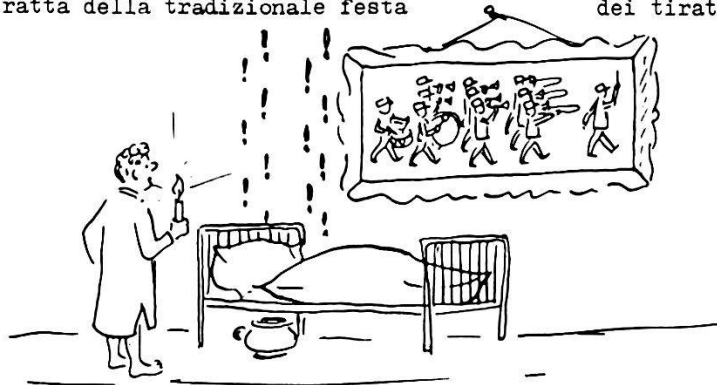
- 2200 Dopo un ultimo bicchierino preso davanti all'albergo, la prima serata in comune volge al termine e poco alla volta tutti vanno a dormire coscienti che i prossimi giorni saranno più duri.

G I O V E D I 20 (Ascensione)

Tempo: bello con temporale a Ginevra

Percorso: Bex - Chancy, 114 km

- 0400 Diana da parte della filarmonica locale. Tutti credono ad una "sorpresa-farsa" di Vaucher e Negrini. Ivo si alza e va in ricognizione, offrendosi un tè-rhum in un ristorante aperto per l'occasione. Gli altri, meno coraggiosi e mattinieri, rimangono a letto. La verità è invece che si tratta della tradizionale festa dei tiratori d'élite.



0525 Diana "ufficiale" da parte dell'uff rip nominato per l'occasione capo-sveglia. Incontriamo Camenisch che esce dalla camera 19 (Ivo, Luis e Fellini 2) con tre sacchi di segatura.



0545 Abbondante colazione. La macchina del caffè non è completamente sveglia e pena a rifornirci del prezioso liquido.

0615 Ci spostiamo al punto d'attracco dei pontonieri di Bex e iniziamo i preparativi di carico del materiale. Le imbarcazioni sono già in acqua con i motori pronti a partire. Oltre al materiale, diverse bottiglie di Chablais e di grappa prendono posto sotto le cambuse. Siamo un pò emozionati e ansiosi di partire.

0715 Piccola manifestazione ufficiale con discorsi di Negrini, Vaucher e Burnier. Presentazione dei partecipanti.

0750 Il pontone No 1 si distacca dalla riva e ha inizio ufficialmente l'avventura. La discesa fino alla foce si effettua a remi. Durante questo primo percorso siamo seguiti da diversi simpatizzanti tra cui una "gazzella" in bicicletta.

0915 Oltrepassiamo l'ultima draga e Edouard ordina di mettere i motori in marcia. E' l'imbarcazione No 2 ad accendere per prima il suo motore. L'entrata nel lago Lemano è salutata dalla motovedetta della polizia lacuale (i colleghi di Vaucher).

1010 Il motore della No 1 starnuta e si spegne. Logico, manca benzina! Si cerca di avviarlo purtroppo senza successo. Le imbarcazioni No 2 e 3 si affiancano alla No 1 e si riparte rimorchiandola. L'uff rip si mette subito al lavoro.

1040 Gli sforzi dell'esperto meccanico hanno portato i loro frutti e si può ripartire distaccati.

1050 Dopo un paio di starnuti, il motore della 1 si ferma nuovamente. Si decide di sostituirlo con quello di riserva.

1110 Passiamo al largo di Evian e ci spostiamo verso la riva per non intralciare una regata.

1205 Visto che il pontone No 3 è il più lento, Ivo decide di porlo davanti al No 2 e di accelerare con il No 1 per poter giungere a Ginevra e organizzare le manovre di trasbordo prima degli altri due.

1230 Passando Nernier notiamo che le luci d'allarme del porto iniziano a funzionare. Dei nuvoloni infatti si fanno minacciosi verso Ginevra. I fanali girano a 45 giri al minuto, non è quindi ancora pericoloso. A 90 giri al minuto infatti occorre accostare rapidamente perché la navigazione può diventare pericolosa.

1310 Inizia a piovere ma smette dopo 20 minuti.

1340 L'imbarcazione No 1 arriva al pontile della polizia lacuale ginevrina. Siamo accolti dal cap dei pompieri Fuchser. Iniziamo subito i lavori di trasbordo sollevando il pontone con la gru del porto e adangiandolo in seguito su un autocarro dei pompieri.

1355 Anche la No 2 e 3 arrivano al pontile.

- 1410 Si inizia l'attraversamento della città sotto lo sguardo meravigliato dei passanti. Ritorna il sole.



- 1435 Messa in acqua della No 1.
- 1540 Si riparte attaccati a tre, dato che la No 3 è sprovvista di motore in riparazione.
- 1625 Arrivo alla centrale di Verbois e inizio trasbordo mediante la gru e il camion dei pompieri.
- 1735 Si riparte con il pontone 2 in testa e le altre due imbarcazioni affiancate.
- 1800 Arrivo a Chancy. Si sollevano i pontoni con la gru della centrale e li si depongono sulla diga per la notte. Ci spostiamo con 2 furgoncini dei pompieri al Petit-Lancy dove attendiamo 20' il camioncino con i nostri sacchi prima di poter prendere possesso degli accantonamenti nei locali della protezione civile.
La cena è facoltativa e la serata libera. Quasi tutti vanno a letto abbastanza presto, salvo un paio che alle 0230 sturano l'ultima bottiglia.

V E N E R D I 21

Tempo: dapprima nuvoloso quindi bello e sereno

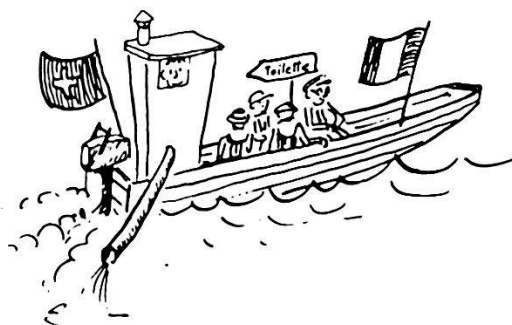
Percorso: Chancy - Virignin, 92 km

- 0445 Diana e rimessa in ordine degli accantonamenti.
- 0530 Colazione in un'altra installazione della protezione civile cittadina dopo uno spostamento in furgone di 10'.
- 0615 Spostamento a Chancy con i furgoncini dei pompieri.
- 0700 Si rimettono in acqua i pontoni da un'altezza di ca 40 m. Due funzionari della dogana francese regolano molto rapidamente con Ivo le varie formalità di frontiera. Il motore No 400 non vuole ripartire e lo si sostituisce con quello di riserva.
- 0750 Si riparte inoltrandosi in una regione selvaggia e meravigliosa con le rive scarpate. Aironi, anatre e vari altri uccelli si meravigliano dei tre intrusi rumorosi.
Tonella rinuncia a fotografare le vecchie fortificazioni francesi (rivolte verso la Svizzera!) in quanto non essendo dipinte con colori vivi, si confondono troppo con il grigio della roccia. Gli esperti dicono che si tratta di tutela del segreto. Fellini 1 (Macherel) nella No 3 e Fellini 2 (l'avvocato-contabile) nella No 2 si danno alla pazzaggia con le loro super camere sonore e mute. Forse le loro apparecchiature permettono di far risaltare meglio i colori!
- 0845 Passiamo Bellegarde. La nostra velocità si aggira sui 17 km/h.

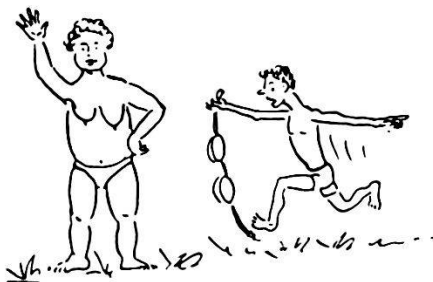
- 0910 Arriviamo a Génissiat, il più alto sbarramento del Rodano con i suoi 70 m. La gru e l'autocarro civili organizzati da Ivo sono già sul posto e gli autisti iniziano in modo rapido e coordinato il trasbordo.
- 1000 Arriviamo allo sbarramento di Seyssel. Dobbiamo attendere ca 1 h l'arrivo della gru e dell'autocarro che devono spostarsi da Génissiat. Una seconda gru per rimettere i pontoni in acqua a valle dello sbarramento è già sul posto. Ivo, nell'attesa, si reca in paese per organizzare il picnic.
- 1120 Si riparte, ma dopo una cinquantina di metri la No 1 deve ritornare per recuperare il cappellino di Tonella caduto in acqua per un colpo "maldestro" di Elio.
L'imbarcazione No 2 possiede anche un compartimento di 1^a classe con un bar ben rifornito. Le poltrone però sono sempre quelle, un asse di 19 cm di larghezza!
- 1130 Attracchiamo in mezzo al paese di Seyssel che si trova a cavallo tra l'Alta Savoia e l'Ain.
- 1200 Invece delle previste "baguettes" ci mettiamo a tavola all'Hôtel du Rhône in compagnia dei tre autisti dei mezzi meccanici che ci accompagneranno tutto il giorno per i trasbordi. C'è purtroppo chi non ha pace. Camenisch e Tonet lavorano sodo sotto il sole per rimettere in sesto questi benedetti motori che ci fanno soffrire.
- 1355 La dedizione dei meccanici porta i suoi frutti. Il motore No 400 si rimette in moto e spontaneamente applaudiamo riconoscenti.
- 1410 Arriviamo allo sbarramento di Chautagne. Le imbarcazioni vengono tolte dall'acqua con la gru e caricate sull'autocarro per uno spostamento di oltre 1 km. La particolarità di questo sbarramento è di essere a terrazze, così da permettere alla vegetazione di ricoprire con gli anni tutta la costruzione. Ecco un positivo risultato della buona intesa e collaborazione tra ingegneri e ecologi.
- 1505 L'imbarcazione No 1 riparte lasciando le altre due che non hanno ancora terminato l'operazione della messa in acqua.
- 1513 Passiamo sotto il ponte di Culot. La valle si allarga, i bordi sono piatti e fa caldo. I bar di bordo si svuotano "paurosamente" in fretta.
- 1518 In una leggera curva del fiume, a Vions, la No 1 si distanzia leggermente dalla corrente che scorre sulla sinistra, e si arena sul fondale sabbioso-ghiaioso. Fortunatamente riusciamo a liberarci con pochi sforzi e attracchiamo per sostituire l'elica. Il medico di bordo, partito in ricognizione, ritorna con delle fresche birre. Che ristoro!
- 1530 Ripartiamo a remi per alcune centinaia di metri. Edouard dirige la navigazione in piedi con la bandierina rossa in una mano, una birra nell'altra e il sigaro in bocca. Sembra un personaggio tolto dai romanzi di Salgari (se si sostituisce la birra con il rhum).
- 1540 La No 1 ha nuovamente problemi di motore. Dobbiamo rimorchiarla.
- 1555 A Belley, la chiusa non è ancora in funzione in quanto il canale d'uscita non è terminato. E' l'ultimo sforzo dei nostri accompagnatori gruisti.



- 1640 A operazione terminata scarichiamo i bagagli e procediamo al servizio di parco. Dopo breve discussione si decide di continuare fino a Virignin, risparmiando così d'impiegare l'autocarro domani per il trasporto degli equipaggi dall'albergo a qui.
- Il tubo d'alimentazione della No 1 è rotto e Max si ingegna per "pescare la benzina direttamente dal bidone. Rauchen Verboten, dicono i non-fumatori, data la presenza di vapori di benzina. Ivo, giunto alla sua 57esima sigaretta della giornata, ubbidisce senza batter ciglio.
- Visto che non tutti sanno esattamente come funziona la "prolunga-anti-spruzzo-pipi mod 82", è Peter che si incarica della dimostrazione.



- 1740 Arriviamo nei pressi di Virignin. Durante le operazioni di accostamento, scorgiamo un signore che porge alla sua compagna in monochini il reggiseno!



- 1830 Prendiamo possesso delle camere alla pensione Mollard. Il gruppo dei romandi alloggia a circa 1 km più a monte in un altro ristorante. Max e Flavio in veste di interprete, si recano da un carrozziere per rimettere provvisoriamente in sesto il tubo d'alimentazione del carburante.
- In attesa della cena, su proposta di Ivo e la complicità di una certa Yvette, un gruppo di ticinesi e svizzero-tedeschi acquistano nella pasticceria dell'angolo ben 44 paste che vengono consegnate a Max in ringraziamento dei suoi sforzi quale meccanico.
- Dopo un buon pasto e una cantata nelle diverse lingue, ci si avvia stanchi a nanna.

S A B A T O 20

Tempo: mattino bello, pomeriggio coperto e pioggia

Percorso: Virignin - Lione, 126 km

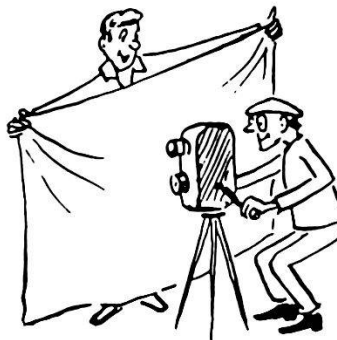
0630 Diana, quindi colazione

Nel riempire il sacco, Peter si accorge della presenza di un sasso depresso certamente da un camerata burlone. Il dottore si presenta non rasato in quanto ha deciso di lasciarsi crescere la barba. Non è che così sia molto attraente! Anche Michel Vaucher ha deciso di lasciarsi crescere i baffi.

0750 Si riparte dopo un breve intervento dell'uff rip al motore della No 3. Si percorrono i primi km al rallentatore in quanto non si è certi della profondità dell'acqua. La regione è bella e selvaggia.

0915 Pausa caffè al ristorante Le Port de Groslée, unica abitazione incontrata dalla nostra partenza.

Sulla No 3, Fellini 1 si avvale del Capo imbarcazione per far schermo con un telone alle sue riprese cinematografiche. Anche Fellini 2 si agita con la sua cinepresa provocando talvolta scompiglio nello scompartimento di 1^a.



1055 Arriviamo a Sault Brénaz e accostiamo prima del passaggio menzionato da Ivo come pericoloso per la forte corrente e le acque agitate. Lupetto, pardon il col, parte in ricognizione e al suo ritorno si decide di percorrere i 500 m a remi e ad equipaggi ridotti. Sotto la direzione di Edouard l'operazione si conclude felicemente. I meno coraggiosi, con la scusa di prendere delle fotografie, si sono messi sul ponte, forse con la speranza di vedere un pontone scomparire nei flutti!

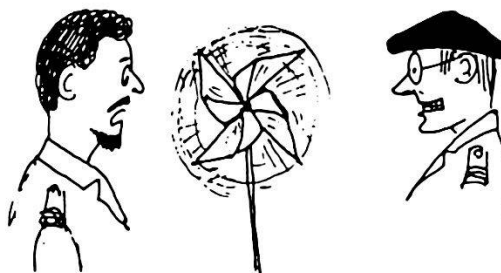
Secondo l'opinione di alcuni non-pontonieri, confermata del resto da un paio di esperti, le misure di prudenza sono state un pò esagerate in quanto, vista l'abbondanza d'acqua, avremmo potuto percorrere la distanza anche con i motori accesi.

Ivo nel frattempo ha organizzato il picnic a base di "baguette", vino e acqua minerale.

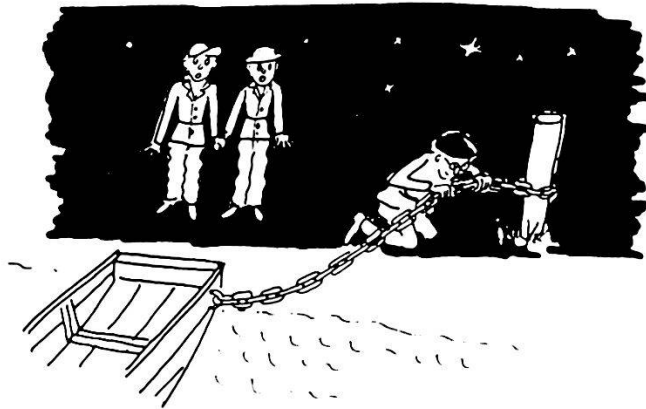
1300 Si riparte dopo una breve orientazione di Ivo sul proseguimento del programma fino a Lione.

1430 La presenza di militari sulla riva destra induce il col a fermarsi per chiedere informazioni sullo sbarramento di Jonage. Il risultato resta comunque negativo. Comincia a piovigginare.

1515 Arriviamo allo sbarramento di Jonage. E' chiuso e non vi è anima viva. Breve scambio di opinioni in riguardo alla riva d'attracco e alle competenze tra Ivo e il col. Dopo aver chiarito che il tecnico è il col, si attracca a destra e si procede al trasbordo manuale.



- 1630 Si riparte.
- 1730 Anche la chiusa di Lione è fuori uso. Procediamo quindi nuovamente al trasbordo manuale. Sulla stradina che dobbiamo percorrere per spostare i pontoni vi sono due catene di sbarramento. L'uff rip si mette subito all'opera con pinze, tenaglie e chiavi inglesi per aprire il passaggio. A lavoro ultimato si accorge che il col, forse per accelerare i lavori, sta smontando la catena anche dall'altra parte!
- 1830 Si riparte per la meta giornaliera alquanto sospirata.
- 1935 Arriviamo a Lione in un fine pomeriggio grigio e piovviginoso. Un ponte in costruzione e un cartello di divieto di transito creano un leggero panico, subito chiarito grazie alla calma e alla prontezza di spirito di Ivo. Ah! Cosa faremmo senza di lui! Risaliamo alcune centinaia di metri la Saône, dopo aver aggirato una chiatte mercantile semi affondata e attracciamo al molo poco distante dalla place Carnot, sede del nostro albergo Continental. Non piove più. Sono pochi i privilegiati che possono fare la doccia, gli altri si arrangiano come ... a militare! Cena e uscita facoltativa. Dopo mezzanotte un paio di ticinesi vanno a controllare le imbarcazioni e notano un personaggio che sta trafficando ai lucchetti e alle catene. Breve consiglio di guerra. Al momento di partire all'attacco si accorgono che si tratta del col!



DOMENICA 23

Tempo: nuvoloso, leggera pioggia, la sera schiarite

Percorso: Lione - Montélimar, 164 km

- 0630 Diana, quindi colazione.
- 0805 Dopo aver fatto benzina, si riparte sotto un cielo grigio scuro. Il dottore, oltre a lasciare il cuore a Lione, ha perso anche gli occhiali, dimenticati su un taxi mentre rientrava all'albergo.
- 0830 Si arriva alla chiusa di Pierre-Bénite salutati gentilmente per altoparlante dal manovratore.
- 0850 Ripartiamo dopo aver fatto un dislivello di oltre 10 m.

- 1015 Ci fermiamo prima della chiusa di Vaugris per i bisogni fisiologici. La nostra velocità è di ca 20 km/h. Piovvigina sempre.
- 1040 Iniziamo la manovra di discesa nella chiusa.
- 1215 Inizio manovra alla chiusa di Roussillon.
- 1315 A Saint-Vallier, interessante per il suo castello di Diane de Poitiers, al km 76 da Lione, ci fermiamo per pranzare. Essendo in numero troppo elevato ci dividiamo in due ristoranti. Malgrado le nostre tenute bagnate e non molto pulite, troviamo una ottima accoglienza e un pasto, per una parte dei partecipanti, semplice ma buono. Gli altri pagano il doppio e devono abbandonare, per mancanza di tempo, una parte del menù. Peccato, perchè il dessert era veramente squisito, il sottoscritto avendolo gustato in cucina!
- 1500 Si riparte dopo aver fatto il pieno di benzina. Non piove più e fa più caldo.
- 1525 Si arriva alla chiusa di Saint-Vallier con il sole che fa capolino tra le nuvole.
- 1604 Daniel ha preso le "redini" del motore della No 1 da pochi minuti quando, forse a causa di una curva presa troppo stretta, un colpo secco e forte ci fa capire di aver toccato un sasso con l'elica. Analizziamo i danni e ci accorgiamo che oltre all'elica anche l'albero di trasmissione presenta una crepa.
- 1615 Si riparte con le tre imbarcazioni attaccate assieme.
- 1625 Breve panico tra gli equipaggi del pontone No 1 e 3 in quanto essendo male attaccati uno di fianco all'altro, imbarcano troppa acqua. Si ha l'impressione che talvolta vi è troppa gente che comanda. La velocità a tre si aggira sui 14 km/h.
- 1710 Passiamo la foce dell'Isère con un aumento della velocità a 18 km/h.
- 1720 Entriamo direttamente nella chiusa di Bourg-Les-Valence. Si rimette in funzione il motore riparato ma occorre subito spegnerlo in quanto manca la circolazione dell'acqua di raffreddamento. Poveri meccanici, devono smontare nuovamente la trasmissione. Nella chiusa incontriamo uno Yacht germanico diretto ad Avignone.
- 1845 Arriviamo alla chiusa di Beauchastel e dobbiamo attendere i germanici in quanto la loro velocità è inferiore alla nostra di ca 7 km/h. Ivo cerca di convincere il manovratore della chiusa d'iniziare le operazioni di abbassamento senza attendere lo Yacht, in quanto abbiamo il timore di non poter raggiungere l'ultima chiusa di Montélimar prima delle 2100, ora di chiusura definitiva per diversi giorni dovuta a revisione. Niente da fare, occorre attenderli.
- 1905 Si riparte nuovamente affiancati.
- 2005 Arriviamo alla penultima chiusa della giornata, quella di Baix-Logis-Neuf. Dobbiamo attendere nuovamente sui tedeschi. Il motore della No 1 è riparato e si riparte distaccati, sperando che la prossima chiusa sia ancora aperta.
- 2130 Un grido di gioia annuncia il segnale verde della chiusa di Montélimar. Aspettiamo 20' i tedeschi che non arrivano. Il guardia-chiusa decide di procedere alla manovra di abbassamento in quanto è stufo di aspettare.

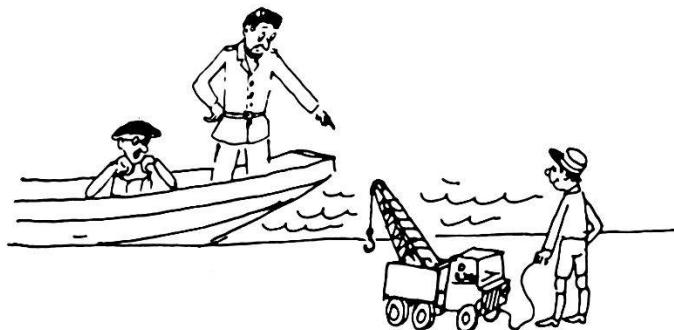
- 2215 Dopo una discesa di 16 m usciamo dalla chiusa e attracciamo ai piedi della centrale idroelettrica. Con i sacchi in spalla ci avviamo a Châteauneuf-du-Rhône distante ca 1,5 km. La giornata è stata particolarmente lunga e abbiamo un paio d'ore di ritardo. Dopo una cena ristoratrice, iniziata alle 2300, una cantatina e un giretto in paese si va a dormire stanchi. Michel e Marc purtroppo hanno ricevuto una camera degna della migliore bidonsville. Alloggiati nella dépendance, la camera, che dispone di due letti semi nascosti da una tenda, non è stata sicuramente occupata da molto tempo. Vi è una doccia che non funziona, ma in compenso fa da nido a ragni e ad altri appetitosi animaletti nonchè da portacenere. Sul pavimento si vedono le impronte dei passi nella polvere. Nell'accendere la luce sopra la bacinella, la lampadina si è distaccata precipitando a terra con intonaco e pezzi di muro. Anche i polmoni dei nostri due camerati sono stati messi a dura prova durante tutta la notte, assorbendo un "leggero profumo" di nafta che fuoriusciva da una stufa. Insomma una vera camera da Hilton!

L U N E D I 24

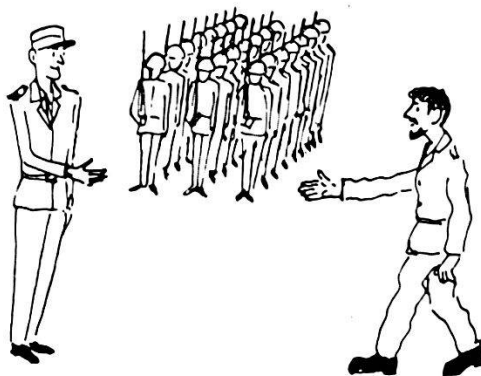
Tempo: bello

Percorso: Montélimar - Avignone, 66 km

- 0620 Diana, quindi colazione.
- 0700 Con i sacchi in spalla ci si avvia verso la chiusa. Fa già caldo.
- 0730 Ivo cerca di accelerare l'andatura dei ritardatari. Oggi entriamo nel settore d'influenza del rgt G 7 francese di stanza ad Avignone e quindi occorre uniformare la tenuta e rinunciare ai cappellini multicolori. Da qui al mare tutte le chiuse sono fuori uso per servizio di manutenzione e l'esercito ci ha gentilmente messo a disposizione una autogru per procedere ai vari trasbordi.
- 0850 Arriviamo davanti alla centrale di Donzère con 25' di anticipo. Non troviamo però ad attenderci l'autogru.
- 1045 Il mistero dell'assenza dell'esercito francese è chiarito; la gru si trova a 8 km a monte presso la prima centrale. Togliamo a mano i pontoni dall'acqua e grazie ad una gru del cantiere trasportiamo le imbarcazioni fino sul terrazzo superiore della centrale facendole quindi scendere 20 m più in basso su una piattaforma intermedia. Arriva anche l'autogru dei militari, ma avendo il braccio troppo corto occorre spostare quella della centrale per procedere al superamento dell'ultimo dislivello di 15 m.



- 1155 Si riparte senza il col che accompagna via terra l'autogru.
- 1305 Arriviamo alla chiusa di Caderousse. Togliamo i pontoni dall'acqua mediante la gru dei militari e li spostiamo su circa 300 m. La seconda operazione è diretta con mano salda da Frei. Elio si dimostra per l'occasione un ottimo vigile nel dirigere il traffico civile che circola sulla diga.
- 1415 Prima di ripartire riceviamo dal col un "sostanzioso" rifornimento logistico a base di pane e ... acqua minerale. Non mancano per l'occasione i soliti umoristi!
- 1505 Con 1 ora e mezza di ritardo giungiamo all'ultima chiusa della giornata, quella di Avignone. Il trasbordo con la gru francese non ci sottopone a sforzi fisici di rilievo. Per fortuna, perché con il regime del col non potremmo continuare a lungo!
Riceviamo la visita di un ufficiale del rgt G 7 il quale ci informa sullo svolgimento delle varie manifestazioni in nostro onore.
- 1605 La stanchezza del viaggio e un certo nervosismo si fanno sentire nei ranghi di alcuni partecipanti, tanto da far arrabbiare il nostro grande Ivo, in generale sempre così calmo, che si rifiuta di ripartire con la No 1 per organizzare l'attracco ad Avignone.
- 1630 La No 1 attracca al pontile del rgt G 7 accolta da un col degli anziani del genio, da due giornalisti locali e dall'ufficiale addetto alle relazioni pubbliche. Dopo un ben accolto rinfresco offerto dai francesi, partiamo in pullmann verso la caserma.
- 1700 Nel cortile della caserma Chabran abbiamo l'onore di partecipare ad una suggestiva cerimonia d'integrazione delle nuove leve nei ranghi del reggimento. Il sole, la stanchezza e forse qualche preoccupazione personale di uno dei partecipanti rendono necessarie le cure del medico di bordo e del Presidente degli anziani del genio di Avignone.



- 1800 Nella sala d'onore, il vice cdt con il suo SM e i cdt cp, nonché alcuni rappresentanti degli anziani del genio, ci offrono un aperitivo in una simpatica e cordiale atmosfera. Alcuni brevi discorsi ufficiali e uno scambio di regali concludono la parte ufficiale. Riprendiamo il pullman per l'albergo Mercure dove prendiamo alloggio in bellissime camere con doppi letti francesi, doccia, tf, radio e TV.

- 2000 Il cdt Cuchot si presta gentilmente da cicerone per una breve visita della città. Siamo tutti molto impressionati nell'ammirare l'imponenza del palazzo papale.
- 2100 Nella cantina degli ufficiali il Vice cdt fa gli onori di casa nel riceverci per la cena. Alcune dimostrazioni canore chiudono la simpatica serata.

M A R T E D I 25

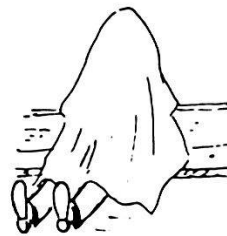
Tempo: bellissimo, molto ventoso

Percorso: Avignone - Port-St-Louis, 91 km

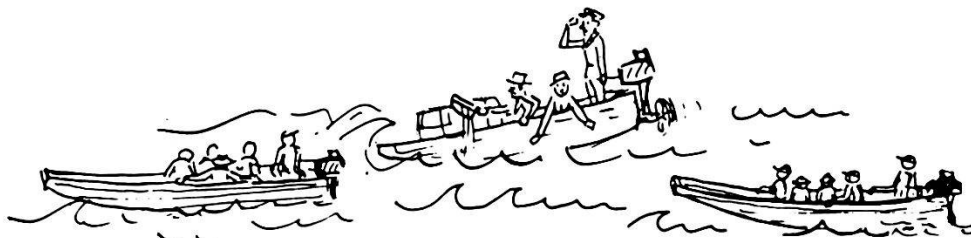
- 0640 Diana, quindi colazione
- 0740 Partiamo con il pullman alla volta del porto d'attracco. Il percorso viene allungato artificialmente dall'autista in quanto, malgrado i consigli di Peter di girare in un incrocio a destra, ha voluto andare a sinistra, finendo dalla parte opposta.
- 0920 Salutati dai nostri gentili ospiti, lasciamo terra ferma mostrando ai colleghi francesi la perizia al remo dei nostri pontonieri. Siamo solo in 29 in quanto il nostro malato non si è sentito abbastanza in forze per continuare con noi. Ci raggiungerà in treno a Marsiglia con Auguste che si è gentilmente offerto per accompagnarlo. Nel mettersi la crema solare, il dottore sbaglia bersaglio e si impiastrieggia tutto il cappello. Il suo aspetto è comunque più "civile" in quanto ha proceduto a dare una forma definitiva alla sua barba.
- 0930 Arriviamo alla chiusa di Vallabrègues e procediamo al trasbordo, usufruendo della gru dei militari francesi.
- 1105 Si riparte con la No 1 in testa che accelera l'andatura per arrivare rapidamente ad Arles e organizzare il picnic.
- 1200 Arrivati ad Arles una "biondona" fotografa per l'occasione ha invitato 4 di noi a salire nel suo appartamento per ... regalare un paio di bottiglie di vino. Un simpatico giretto nel vecchio centro da l'occasione a Ivo di acquistare una quarantina di paste per Max.
- 1300 Si riparte per l'ultima chiusa del viaggio.
- 1345 Incrociamo un battello, il solo visto dopo lo yacht dei tedeschi. Cerchiamo di tagliare perpendicolarmente le onde ma la seconda si riversa interamente nel pontone No 1, bagnando come pulcini padre e figlio Udry. La fitta boscaglia di frassini, salici e pioppi ci impediscono di vedere oltre la riva. I riflussi del mare e il forte vento provocano molte onde e la navigazione si fa sempre più difficile. Malgrado la perizia dei nostri esperti, molte onde si riversano nelle imbarcazioni costringendoci a correre ai ripari lavorando di secchiello.



- 1435 La No 2 si ferma e la No 1 ritorna per vedere cosa succede. A causa delle onde il col, che tiene con mano ferma il timone, non riesce ad avvicinarsi. Si accende un certo nervosismo. Dopo diversi sforzi finalmente riusciamo ad accostare l'imbarcazione in avaria. Ivo da oltre 5 minuti si è nascosto sotto la tenda per non guardare certe manovre ... da principianti. Ripartiamo trainando la No 2 ma solo per un breve tratto in quanto i meccanici riescono a mettere il motore in moto.



Visto le onde e le difficoltà di navigazione, nella No 1 si cerca di mettere tutto il peso verso poppa in modo da sollevare convenientemente la prua evitando così di far acqua. Non così però fa la No 2 che a un certo punto deve attraccare in catastrophe in quanto hanno imbarcato tanta acqua da far temere un naufragio. Sarebbe il colmo di terminare in questo modo a poche centinaia di metri dall'arrivo.



Anche il grande Herbert, con i suoi 8000 km di navigazione, ha voluto prendere il timone arenandosi poco dopo su un banco di sabbia. La situazione critica induce i pontoni 2 e 3 a fermarsi prima di intraprendere l'attraversamento del fiume.

- 1545 La No 1 arriva a Port-St-Louis dopo una attraversata alquanto movimentata. Anche l'attracco al pontile è stato alquanto elaborato.
- 1605 Le altre due imbarcazioni arrivano con il loro carico umano e di materiale assai bagnati. Tutto è bene ciò che finisce bene e unanimamente siamo contenti della meravigliosa esperienza. Scarichiamo il materiale e procediamo al controllo dello stesso e al carico dei pontoni su un autocarro della ditta Lavanchy giunto appositamente da Losanna.
- 1800 Salutiamo un'ultima volta i nostri 3 pontoni che ci hanno trasportato per più di 600 km e ci imbarchiamo sul pullman che deve condurci a Marsiglia. A questo punto credevamo proprio che l'avventura fosse finita, ma come si suol dire non avevamo fatto i conti con l'oste. Prima di immettersi sulla strada per Marsiglia, il nostro autista ebbe la luminosa idea di darci una dimostrazione di slalom speciale tra i containers del porto. Dopo essersi immesso su una stradina a fondo ceco, dovenno lanciare un grigo d'orrore per indurlo a frenare a tempo, altrimenti avremmo finito la corsa tra i binari. I dubbi sul suo stato euforico prendevano sempre più consistenza. C'è chi accusò persino Herbert di avergli offerto diverse birre nel bar del porto. Parola mia, il tipo era completamente ubriaco. Dopo diverse insistenze da parte di Ivo, uscì dal porto non senza aver dapprima spostato del materiale di sbarramento di un'uscita, sotto gli occhi esterrefatti di alcuni inservienti. Ma sull'autostrada il colmo doveva ancora arrivare.

Con una media di 100 - 120 km/h osò persino sorpassare un autotreno strappandogli letteralmente lo specchietto retrovisore. C'è voluto l'intervento di Max, 1 m 90 e di Ivo, 98 kg, per renderlo cosciente che se non riduceva la velocità a 60 km/h avrebbe finito male la giornata. Senza esagerare si può dire che all'arrivo alla Canebière eravamo nuovamente bagnati, non dalle acque del Rodano ma dal sudore.

2000 Dopo aver preso possesso delle nostre stanze all'Hotel Modern, fatto una meritata doccia e preso un ultimo aperitivo su terra francese, per gruppetti ce ne siamo andati per il porto in cerca dei tipici ristoranti del luogo.

M E R C O L E D I 26

Tempo: bellissimo

Percorso: Marsiglia - Ginevra in treno, seduti su comode poltrone.

0630 Diana
Le camere 409 e 507 non danno risposta al capo svegliatore. Intervento della padrona in vestaglia, che con un passe-partout penetra nelle due camere svegliando personalmente nella prima Jean-Michel Udry che dormiva profondamente e notando invece i letti intatti nella seconda. A colazione vediamo arrivare alquanto euforici Jarier e Herbert che si vantano di non aver toccato il letto.

0812 Un ultimo spostamento in taxi fino alla stazione e via con il treno in direzione della madre patria.

1400 Con oltre un'ora di ritardo sulla tabella di marcia, giungiamo a Ginevra dove i soliti furgoncini dei pompieri locali ci aspettano per condurci a Lullier. Ivo infatti ha voluto organizzare l'ultimo bicchierino d'addio nella nuova scuola agricola del canton Ginevra. Nella grande hall della scuola, davanti ad una serra tropicale, Ivo, Michel e Hans-Ruedi prendevano la parola per ringraziare tutti quanti hanno lavorato per la buona riuscita della spedizione e levando quindi il bicchiere auguravano a tutti un buon rientro ed un eventuale arrivederci sulle acque del "bel Danubio blu".

Per il giornale di bordo



F. Tonella

Allegato:
lista dei partecipanti

L I S T A E I N D I R I Z Z I D E I P A R T E C I P A N T I

(in ordine alfabetico)

- 1 I ten BALMELLI Giovanni, Via Stazione, 6987 Caslano
- 2 Magg BAZZI Federico, Via Cantonale, 6612 Ascona
- 3 Pont BONNY Jean-Pierre, Caudoz 35, 1009 Pully
- 4 Pont BURNIER Edouard, Chemin des Vignes 9, 1815 Clarens
- 5 Ten CAMENISCH Enrico, Via Nava 22, 6963 Pregassona
- 6 Pont ECHENARD Louis, Boveresses 51, 1010 Lausanne
- 7 Aiut FREI Edouard, Kilchgrundstr. 28, 3072 Ostermundigen
- 8 Col FUHRER Hans-Rudolf, Ostermundigenstr. 56, 3006 Bern
- 9 GILARDI Dante, Via Aldesago 37, 6974 Aldesago
- 10 Pont GUIGNET Jean-Pierre, Rte de l'Arche, 1880 Bex
- 11 Mecc HAERDI Max, Erlenweg 555, 5212 Hausen
- 12 Pont JAYET Jacques, 1892 Lavey
- 13 Cap KIESEL Herbert, Ryohenbergstr. 281, 8400 Winterthur
- 14 Pont MACHEREL Roger, Rue Centrale, 1880 Bex
- 15 Pont MERZ Auguste, Rütistr. 2, 5400 Baden
- 16 MORA Giorgio, 6849 Mezzovico
- 17 Cap MORONI Peter, 6804 Camignolo
- 18 Cap NEGRINI Ivo, Collina Azzurra 10, 6900 Lugano-Paradiso
- 19 Cap PEDRAZZINI Luigi, Via Pico 29, 6900 Lugano
- 20 PICHON Michel, Rue de la gare 6, 1820 Veytaux
- 21 Ten SCHNEIDER Beat, Möbelfabrik, 6052 Hergiswil
- 22 Cap TONELLA Flavio, Rte de la Singine 15, 1700 Fribourg
- 23 Pont TONET Emile, Rte d'Aigle, 1880 Bex
- 24 Magg TUNESI Luigi, Via Ligaino 15, 6963 Pregassona
- 25 Pont UDRY Daniel, 1880 Bex
- 26 Pont UDRY Jean-Michel, av. Beaulieu 5, 1890 St. Maurice
- 27 Pont UDRY Jean-Pierre, 1880 Bex
- 28 VALEGGIA Elio, Via San Rocco 15, 6948 Porza
- 29 Pont VAUCHER Marcel, Evian 29, 1860 Aigle
- 30 Pont WURSTEN Jean-Louis, L'Allex, 1880 Bex
- 31 Dott. ZINDEL Marc, Via Turconi 5a, 6850 Mendrisio
- 32 ĩ Ten ZUERCHER Pascal, Artherstr. 18a, 6300 Zug