

Jean-Marie
Clément

*Un tronco
di legno fossile,
completamente
trasformato
in pietra.
È riemerso alla
luce dopo 65
milioni di anni
di erosione
eolica
del terreno
circostante*



Patagonia, sempre più accessibile

*Le piste
dell'aero club
di Bariloche*



Perché mai andare così lontano per praticare il nostro sport preferito? A questa domanda che giunge spesso, c'è più d'una risposta, allora lascio ai miei compagni d'avventura, dai 17 ai 77 anni, di esprimersi. Qualcuno dice di aver imparato di più durante un volo di 15 ore che in 15 anni d'attività. Altri di poter fare, in due settimane, più ore di volo che in un anno presso il proprio club. Per altri ancora, una vacanza in Patagonia è completa e indimenticabile anche senza volare.

La reputazione della Cordigliera delle Ande per il volo d'onda è ormai ben stabilita, come ben sanno tutti i volovelisti. Resta da risolvere un'altra equazione: come ritornarci ogni anno, senza investire una fortuna o senza aprire un'iniziativa di volo commerciale?

SVILUPPO E MEZZI

Sono riuscito a coagulare un piccolo gruppo di veri appassionati francesi e argentini i quali, nel corso di cinque spedizioni consecutive, hanno saputo far tesoro della propria esperienza con l'obiettivo di rendere stabile l'attività di volo d'onda in seno al Club de Planeadores sull'aeroporto Nahuel Huapi di Bariloche.

Dopo i primi anni nei quali la mancanza di infrastrutture si

faceva sentire, oggi abbiamo un container attrezzato, riparato dal vento, e persino una sala briefing riscaldata realizzata dal nostro ospite Orlando, veramente utile all'alba per le operazioni di vestizione (con temperature esterne nell'ordine dei +5°C).

Arredata con forno a microonde, caffettiera da dieci tazze, e corredata con venti coperti, la sala è diventata il punto di riferimento per tante iniziative di festa e socialità. Indispensabile il cavatappi: forse quest'anno abbiamo consumato più "Fonds de Cave Trapiche Malbec" che benzina 100LL. Se abbiamo compiuto solo quattro decolli all'alba, forse non è solo per cause meteo...

Anche l'albergo abituale si è aggiornato, offrendoci il collegamento a Internet WiFi gratuito.

LA SQUADRA

Fabrice Pérocheau si è occupato di aprire l'attività, mentre Michel Fache ha garantito la chiusura della spedizione; non è facile, credetemi! Impacchettare uno Stemme, un Nimbus 4DM, due DG e ventuno casse in un container largo due metri ha consumato qualche neurone, fatto colare parecchio sudore, e richiesto qualche seduta di fisioterapia per rimettere le vertebre lombari al loro posto.

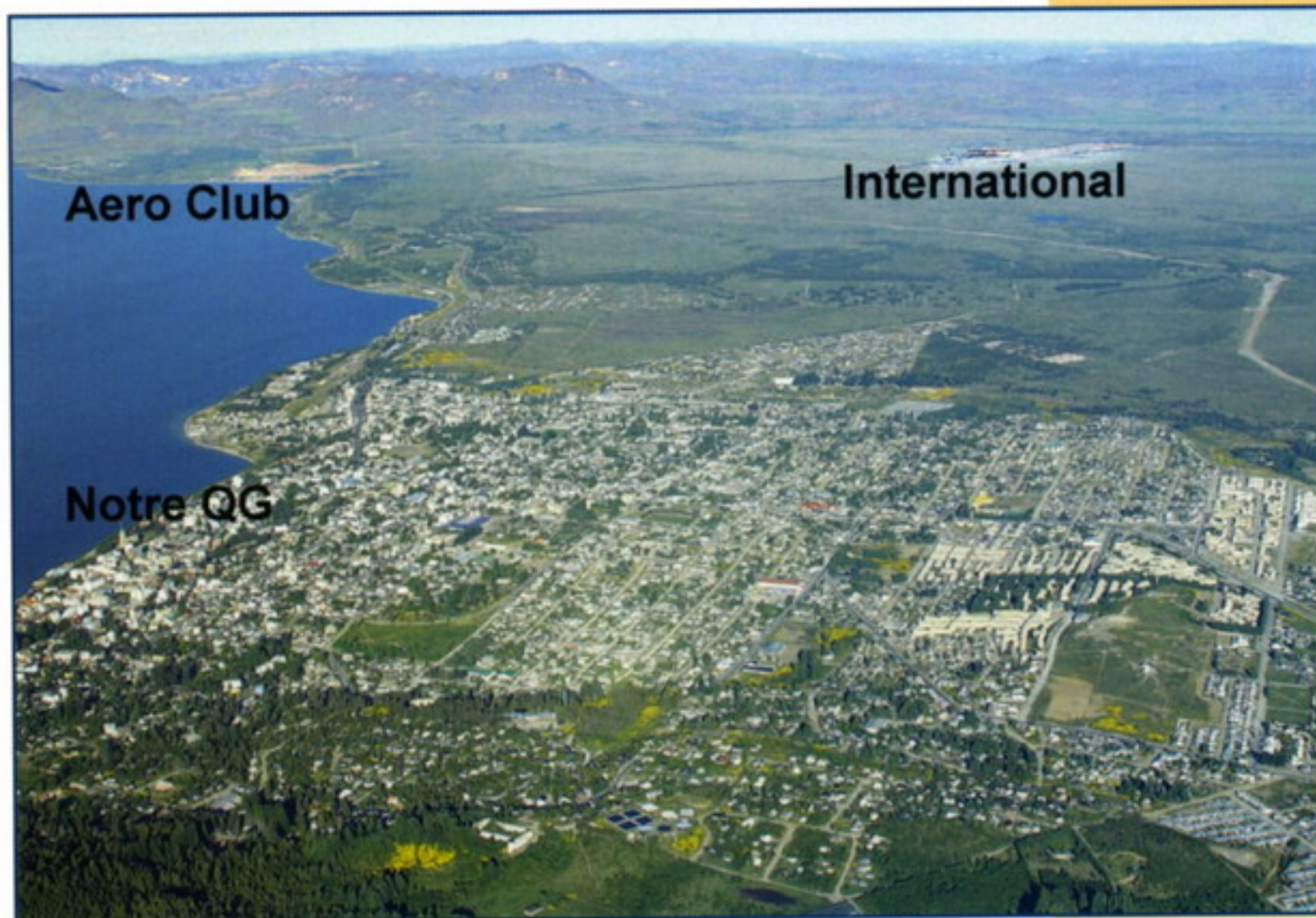


Il container con i quattro alianti

LUOGHI E PILOTI

Ogni anno pensiamo di aver toccato il fondo con le umiliazioni amministrative, ma è sempre peggio. Quindici piloti appartenenti a quattro spedizioni si sono ritrovati tutti insieme in quel luogo sordido e kafkiano che è il terminale marittimo passeggeri di Buenos Aires. I quattro gruppi erano composti da:

- ▶ Steve Fossett con Terry Delore, sei assistenti, due ASH-25, facenti base a Chos Malal (420 km a Nord di Bariloche, ai piedi della Cordillera del Viento). Nei pressi staziona anche il jet Citation X.
- ▶ Klaus Ohlmann con due Nimbus 4DM, uno Stemme e un DG-400, facente base a Zapala (260



Bariloche con evidenziati i punti di riferimento principali, tra cui la nostra zona di residenza

Con un vento di 45 nodi, ci facciamo portare in pista con l'automobile, comodamente seduti in abitacolo



Fabrice e Lucien sono pronti a partire alle 5,49 del 22 dicembre. Li rivedremo il giorno dopo, nel pomeriggio!

km a Nord di Bariloche, pista in asfalto nella pampa, a 30 km sottovento dell'ottima e lunghissima catena di Catan Lil).

- ▶ Diether Memmert (Ventus 2CM), Jean-Marc Perrin (DG-400), Manfred Albrecht (ASH-25) e Karl Rabeder (Nimbus 4DM),

facenti base a San Martin de Los Andes (aeroporto controllato di Chapelco, bella località di villeggiatura ai piedi dei magnifici vulcani Chapelco e Lanin, a 120 km a Nord di Bariloche).

- ▶ La nostra squadra con Michel Fache, Fabrice Pérocheau e il sottoscritto, dedicati a volare su un Nimbus 4DM e su un DG-600M, Pierre-Alain Desmeules su Stemme, e Bert de Wijs su DG-808B.

Facciamo sempre base a San Carlos de Bariloche, la più grande località turistica di montagna di tutta l'America Latina, considerata come la Saint-Moritz australe.

BARILOCHE

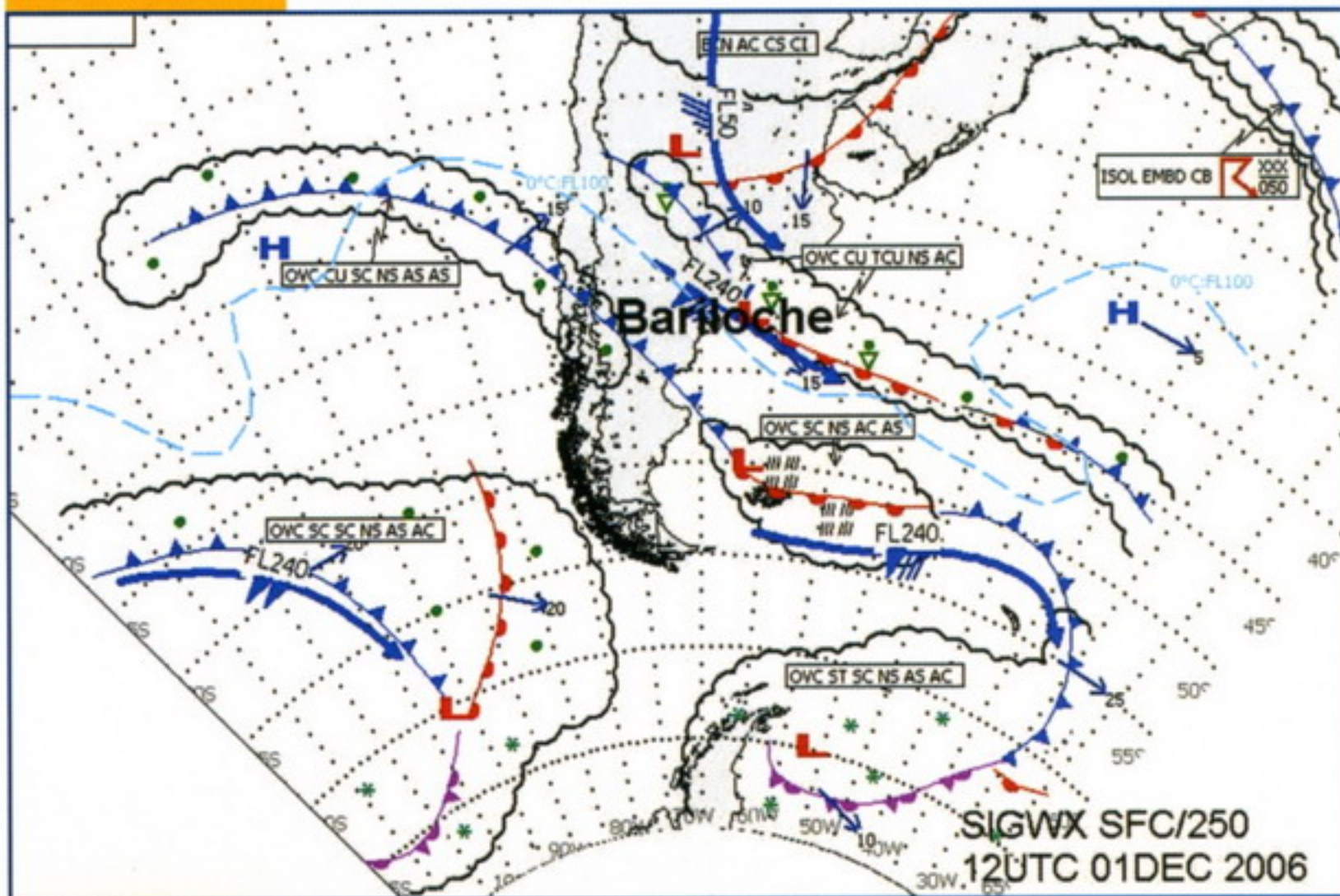
Mia moglie e io ci siamo innamorati di questa località per l'immensità dei paesaggi, la calda simpatia degli Argentini (in maggioranza Europei di seconda o terza generazione) e della qualità della vita, eccellente soprattutto per chi, come noi, si guadagna da vivere in Euro, e qui spende in Pesos. Per farsi un'idea del luogo, immaginate che il Monte Bianco digradi nel lago di Ginevra, con la piana d'Issoudun a soli 10 km, nella quale si trovano l'aeroporto internazionale (250 euro l'andata e ritorno per Buenos Aires), e l'aeroporto sede del Club volovelistico e dell'unica officina certificata nel raggio di 1.000 km.



Un iceberg sul Lago Argentino

Per gli alianti abbiamo allestito un'area di parcheggio perfettamente al riparo anche dai venti più forti. Dopo la vestizione e l'installazione in abitacolo dei piloti, l'aliante viene portato in linea con l'auto. Fabrice e il sottoscritto sono abilitati anche al pilotaggio dell'aerotrainer locale, permettendoci di volare anche mentre il motore del Nimbus aveva la frizione in panne, o quando il DG era a pieno carico. Un Cessna 182 è disponibile a noleggio al prezzo di 200 Euro/ora.

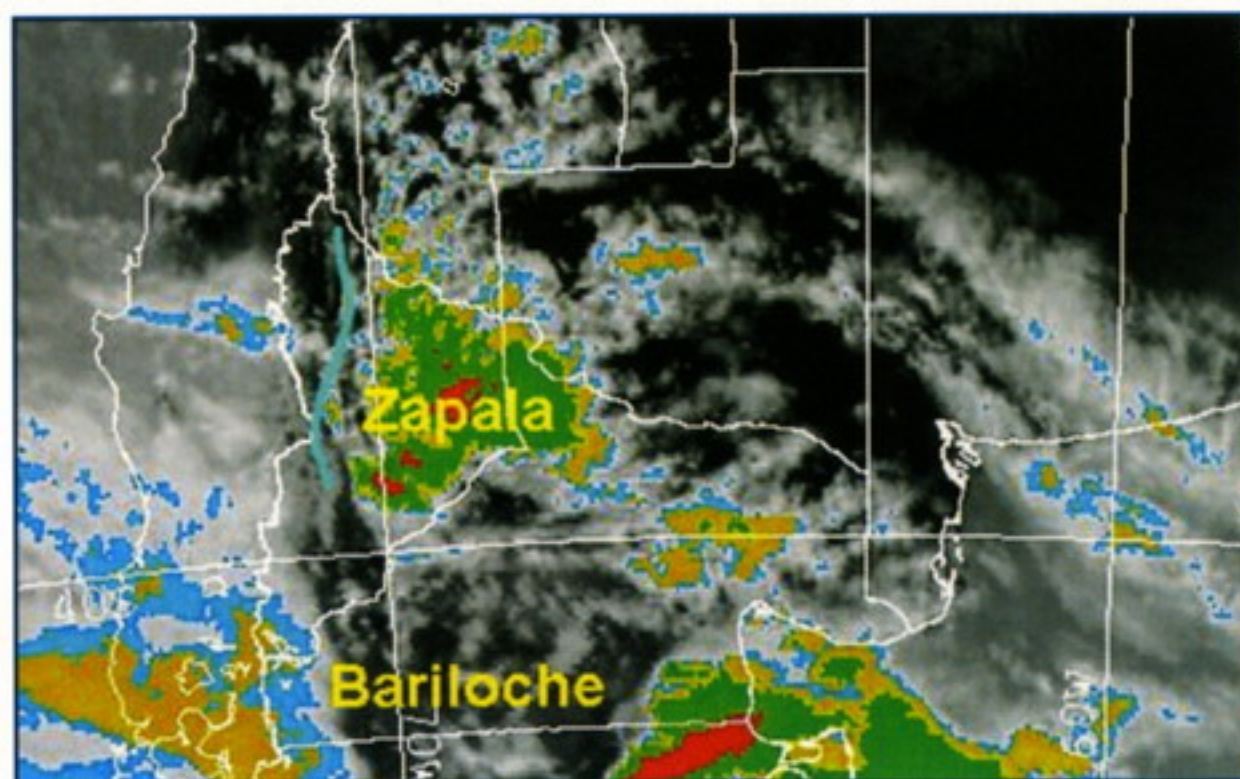
A Bariloche si può praticare una miriade di attività sportive e ricreative, compreso il golf (due percorsi da 18 buche), la vela, il rafting, l'equitazione, e il parapendio con impianti di risalita meccanizzati.



RISCALDAMENTO GLOBALE

Temperature afose durante le operazioni di scarico del container. Ma appena il sole si nasconde, occorre il maglione. Da novembre a gennaio, la lettera H è rimasta presente sulle carte meteo a sinistra e a destra della Patagonia, talvolta anche in centro, facendosi ben notare anche in volo. La figura mostra la tipica situazione di una giornata da record. Ci si deve infilare tra due fronti, con un flus-

Il Salto di Bidone sfruttato da Ohlmann per il suo record: ben 306 km/h su A/R di 500 km



Un Salto di Bidone caratterizzato da fasce di rotori paralleli al vento per oltre 50 km, e da un banco di cirri con il bordo d'attacco lungo varie centinaia di km

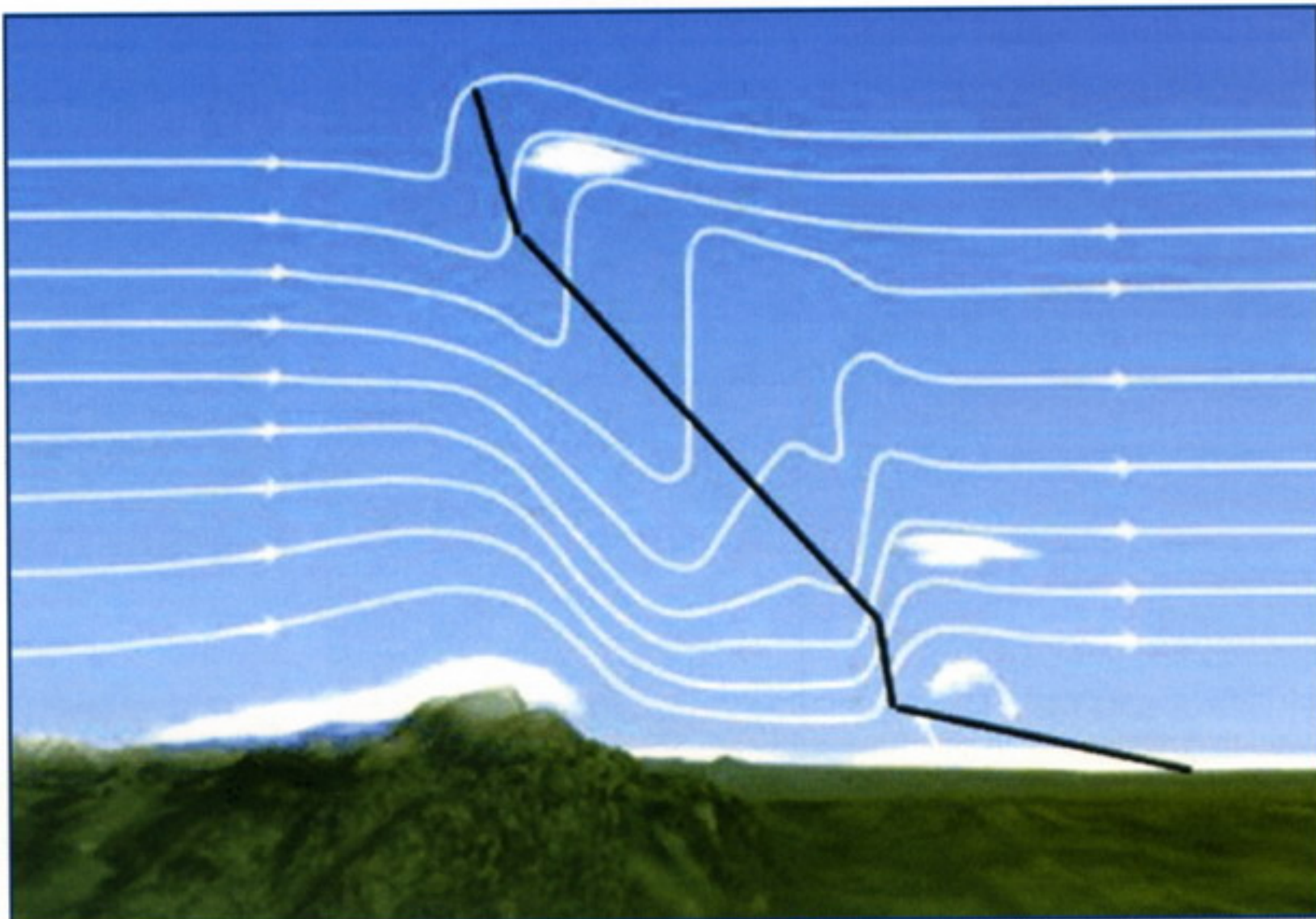
so fortemente catabatico e rotori selvaggi, e vento fino a 80 nodi al FL240.

A metà dicembre, la temperatura a 7.000 metri era prossima ai -10°C , e si doveva passare gli 8.500 m per trovare i -20°C , un valore più abituale a 5/6.000 metri. I meteorologi, che in luglio ci promettevano un'annata "normale", hanno presto fatto marcia indietro, invocando il potente Niño per giustificare la presenza di questo enorme anticiclone nel Sud del Pacifico, e non hanno trovato spiegazione invece per la posizione anormalmente bassa, e persistente, dell'anticiclone atlantico.

Un vero sbarramento ha quindi obbligato i fronti freddi, presenti a intervalli regolari nel sistema dei vortici polari, a circolare parec-

chio più a Sud, con alcune conseguenze:

- ▶ a Nord del 42° parallelo (200 km a Sud di Bariloche), si formavano venti molto forti orientati da 300/320° (oltre 150 km/h a 6.000 m), poco adatti all'orientamento medio delle creste.
- ▶ l'anticiclone ha fatto scomparire il vento per molti giorni consecutivi fino ad alcune settimane; in questo caso si sviluppano delle termiche insoddisfacenti, con plafond basso che non permette di allontanarsi in sicurezza. Nel pomeriggio, le termiche sulla pampa richiamano aria dalle montagne, creando discendenze che possono aver contribuito al tragico incidente in cui sono morti due piloti austriaci partiti da Zapala con un Nimbus 4DM.
- ▶ Negli intervalli di tempo tra le alte pressioni, si sono sviluppati fenomeni intensi, che però non hanno mai generato due buone giornate consecutive di volo d'onda per decolli dallo stesso aeroporto. Durante i passaggi di fronte, si sono realizzati spesso dei particolari fenomeni



meteo detti "salti di Bidone" (dal nome dello scienziato): uno di questi (foto a pagina 29) ha permesso a Ohlmann di girare i 500 km su A/R alla media di 306 km/h, mentre le altre basi erano sotto il diluvio.

- ▶ Copertura e precipitazioni hanno limitato l'area di volo a Sud del

Immagine da satellite del Salto di Bidone formatosi il 1° dicembre. Ne abbiamo sfruttato l'intera lunghezza

42° parallelo. Nessuno è riuscito a concludere la mitica andata e ritorno di 1.000 km verso Sud, che ci porterebbe allo splendido lago Buenos Aires.

- ▶ Steve Fossett, pur potendo contare su due ASH-25 dislocati su aeroporti distanti 500 km l'uno dall'altro, non è riuscito a fare nuovi record. Con l'eccezione del record mondiale di quota assoluta, portato ora a 15.447 metri con un incremento di soli 500 m, su DG505 modificato. Il precedente record apparteneva dal 1986 a Robert Harris, che lo aveva conseguito in USA su Astir monoposto. Va segnato a merito di Fossett che il DG-500 è ora stato da lui donato al Soaring Museum di Harris Hill.

PIÙ VELOCITÀ, NON PIÙ DISTANZA

A parte il percorso di sola andata libera compiuto da Jean-Marc Perrin (da San Martin a El Calafate, pari a 1.100 km), tutti i voli si sono svolti lungo una fascia di 1.000 km, la metà dell'estensione coperta negli anni precedenti. Ogni gruppo ha comunque raccolto un po' di nuovi record (vedi tabelle a pagina 31), in attesa di omologazione. Per quanto riguarda il sottoscritto, a parte il record mondiale di velo-



Classe Libera:

| | Nuovo record | Primato precedente |
|------------------------------|--|--------------------------------------|
| Distanza su triangolo | 1.556 km (Ohlmann+Pirker) | 1.502 km (Delore+Fossett) |
| Distanza su triangolo libero | 1.583 km (Ohlmann+Guckenberger) | 1.508 km (Delore+Fossett) |
| Distanza su 3 punti | 2.412km (Ohlmann+Eguchi) | 2.193 km (Memmert su Ventus 15 m) |
| Velocità su triangolo 100 km | 289 km/h (Ohlmann+Fechino su Nimbus 4DM) | 249 km/h (Horacio Miranda su Jantar) |
| Velocità su triangolo 100 km | 176 km/h (Ohlmann + Fechino) | 171 km/h (Fossett, in termica) |
| Velocità su A/R 500 km | 306 km/h (Ohlmann+Mazzaro) | 247 km/h (Jim Payne) |
| Velocità su A/R 1.000 km | 203 km/h (Clément+Fua) | 199 km/h (Ghiorzo+Woetzel) |
| Velocità su A/R 1.500 km | 179 km/h (Albrecht) | 177 km/h (Ohlmann) |

cità su A/R di 1.000 km, che passa la barriera dei 200 km/h, svoltosi senza problemi il 21 dicembre (racconto e file IGC disponibile su Netcoupe), ho dovuto lottare con determinazione per concludere il primo A/R di 1.000 km in classe 15 metri (primato nazionale francese), con un DG-600 caricato solo a 40 kg/m²: il vento soffiava fino a 160 km/h, a 8.000 metri.

Questo volo, durato ben 14 ore, è stato davvero difficile, e si è concluso grazie a un recupero sfruttando il pendio di un vulcano al km 400, nel cono di planata per Chos Malal (anche questo volo è pubblicato su Netcoupe). Michel e Fabrice, che mi seguivano sul Nimbus, hanno preferito tornare indietro a metà strada, dalle parti di Zapala. Erano quindici anni che non volavo su questi "alianti senza ali", il cui abitacolo ricorda una scatola di sardine, e non posso che apprezzare il vantaggio offerto dai grandi biposto in termini di rendimento del pilota e di sicurezza. I due biposto disponibili hanno infatti tolto motivazione a chi pensava di voler provare il monoposto.

SPOSTAMENTI

La mia ammirazione per J.M. Perrin è quindi ulteriormente cresciuta: lui non ha esitato a partire verso El Calafate (1.100 km a Sud) da solo con un DG-400 15 metri, a pieno carico, senza aiutanti né bagaglio, al solo scopo di tentare la distanza libera verso Nord. E restare poi bloccato per due settimane in quel luogo dal cattivo tempo, dedicandosi a tosare i montoni (davvero!).

La scelta fatta da Ohlmann di spo-

Classe 15 metri:

| | Nuovo record |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| Distanza su triangolo | 1.376 km (Jean-Marc Perrin su DG400) |
| Velocità su triangolo 1.250 km | 110 km/h (Ohlmann) |
| Velocità su A/R 500 km | 212 km/h (David Jansen) |

starsi a Zapala si dimostra buona solo quando le condizioni sono eccellenti: si trova a soli 200 km dalla Cordillera del Viento, di tutto il mondo il luogo più adatto per tentare nuovi record di velocità su percorsi fino a 500 km. Scelta invece molto meno attraente in condizioni medie in quanto, trovandosi in mezzo al deserto, gli appoggi orografici distano oltre 50 km, o mezz'ora di motore in assenza di vento. La mancanza di alberi rende la vita al suolo sgradevole, e la città di Neouquen dista ben 180 km.

SPAZIO AEREO E PROBLEMI

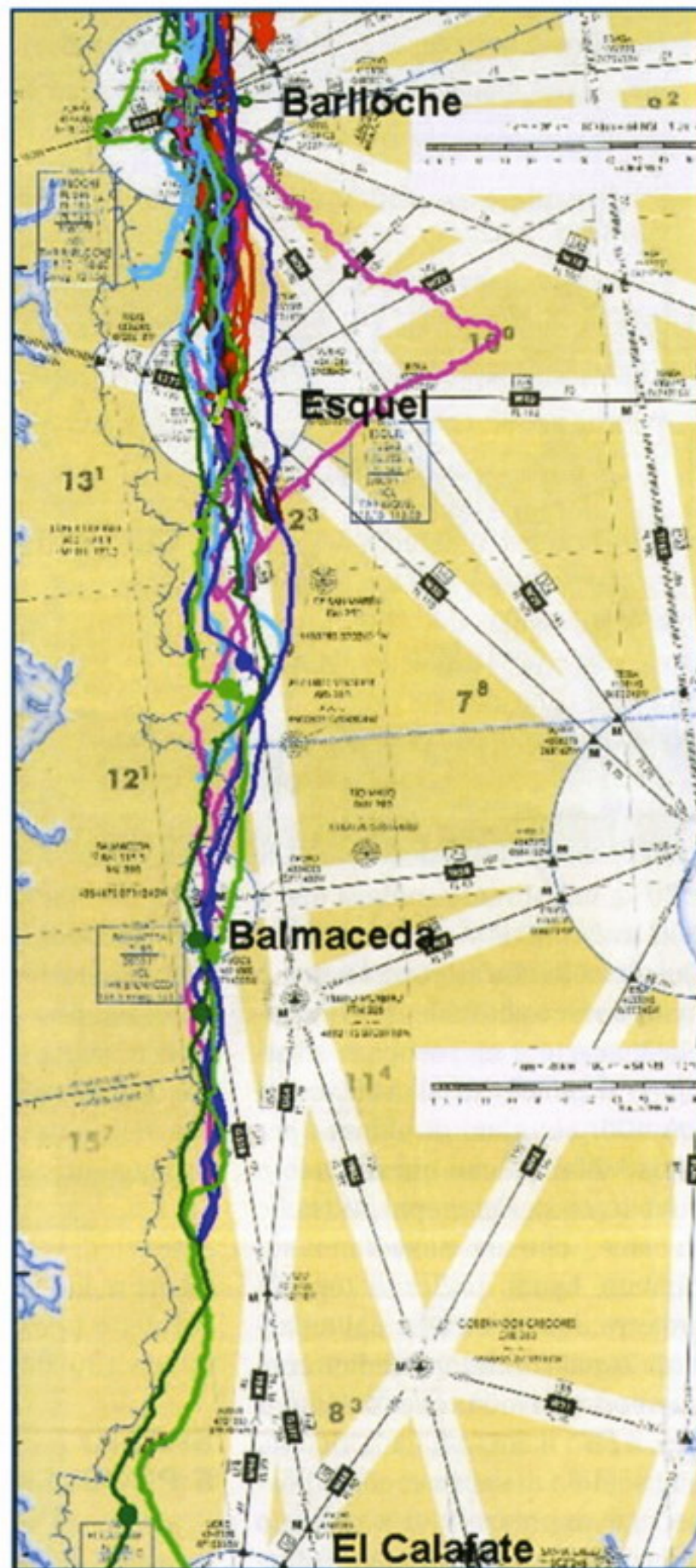
Grazie a qualche amico con alti incarichi nella Fuerza Aerea, è

stato emesso il NOTAM N° A4679/06 che permette agli alianti di impegnare lo spazio aereo fino al FL 300, dal 28° al 55° parallelo, tutte le TMA e AWY nel periodo da dicembre fino al 31 gennaio. Un'estensione di 3.000 km fino a Ushuaia, a condizione di mantenere il contatto radio con gli enti ATC e il transponder attivo. Non mancavano altri obblighi, tuttavia. Il 15 novembre tutte le squadre sono state convocate per una riunione informativa a San Martin (Chapelco), sottoponendoci un protocollo di quattro pagine, nel quale ci siamo impegnati a depositare giornalmente un piano di volo, a portare a bordo le carte aeronautiche (inferiori e superiori), a conformarci alle regole IFR

L'esercitazione di lancio antincendio eseguita da un Dromader davanti al parcheggio. Per fotografarne una seconda, ho rischiato di essere investito in pieno dalla massa d'acqua



Le tracce dei voli, nelle zone a Nord (sinistra) e a Sud (destra) di Bariloche, in stretta correlazione allo spazio aereo controllato



Sotto l'alta pressione, può capitare di ritrovarsi a ballare un can-can



e abbiamo dichiarato di essere in grado di comunicare correttamente in inglese aeronautico o in spagnolo.

Ero preparato a queste limitazioni, anche con scansioni delle carte AWY e TMA, caricate nel software Pocket StrePla.

Il 24 novembre, a sorpresa, tutti i nostri alianti sono stati ispezionati per verificare la disponibilità delle carte e degli strumenti di navigazione.

Durante il volo dimostrativo, l'ispettore si è sorpreso che fossimo meglio equipaggiati della maggior parte del traffico sotto la sua responsabilità! "Non si può fare di meglio", ci ha detto.

Pancho Habitz: ottimo volovelista, pilota trainatore, e padrone di un'estancia di 53.000 ettari, con 34.000 animali (e 15 gauchos)



rotore parallele al vento in una fascia di 50/80 km. Lungo questa fascia non esiste alcuna ascendenza, anzi! La salita inizia là dove i rotori cessano, e rimonta contro vento fino alla tropopausa ritrovandosi sopravvento alla linea di cresta. La foto a pagina 29 evidenzia queste materializzazioni nuvolose. Lo sfruttamento prevede una lunga planata con vento in coda, l'aggancio a livello dei rotori e la risalita rimontando la distanza verso le creste. Abbiamo lasciato a 8.500 metri per prudenza (il copilota si è addormentato, e nessuno poteva garantire la continuità dell'ossigeno). La foto da satellite a pagina 30 evidenzia il banco di cirri che abbiamo sfruttato da Sud a Nord. Lo schema dei flussi è ben descritto dai meteorologi di Steve Fossett nella figura a pagina 30 (fonte: Technology Evangelist, http://www.technologyevangelist.com/2006/09/steve_fossett_does_i.html)

SEPARAZIONE DEL TRAFFICO

Andrej Kolar, della Naviter, ha lavorato giorno e notte per mettere a punto la nuova release di SeeYou Mobile dedicata al volo d'onda, che ci dava anche le radiali VOR e le distanze in miglia in tutte le schermate, al fine di avere sempre una risposta pronta per i controllori allo spuntare di un traffico commerciale. Resta ancora una lacuna, tipica di tutti i software: le radiali sono indicate in valori "veri", mentre il traffico aeronautico lavora principalmente con valori "magnetici". La declinazione magnetica in Patagonia è di circa 10°, e una rapida correzione mentale va sempre aggiunta alla lettura diretta. A parte questo, SeeYou Mobile è ormai maturo ed esente da bachi. Lo abbiamo installato su tutti i mezzi, con il medesimo database.

BIDONE

Il "salto di Bidone" è un sistema oscillatorio stretto parente dell'onda, in cui si crea un solo salto senza rimbalzi in sottovento. Quest'anno lo abbiamo identificato e sfruttato due volte, notando non solo la formazione di un banco di cirri lun-

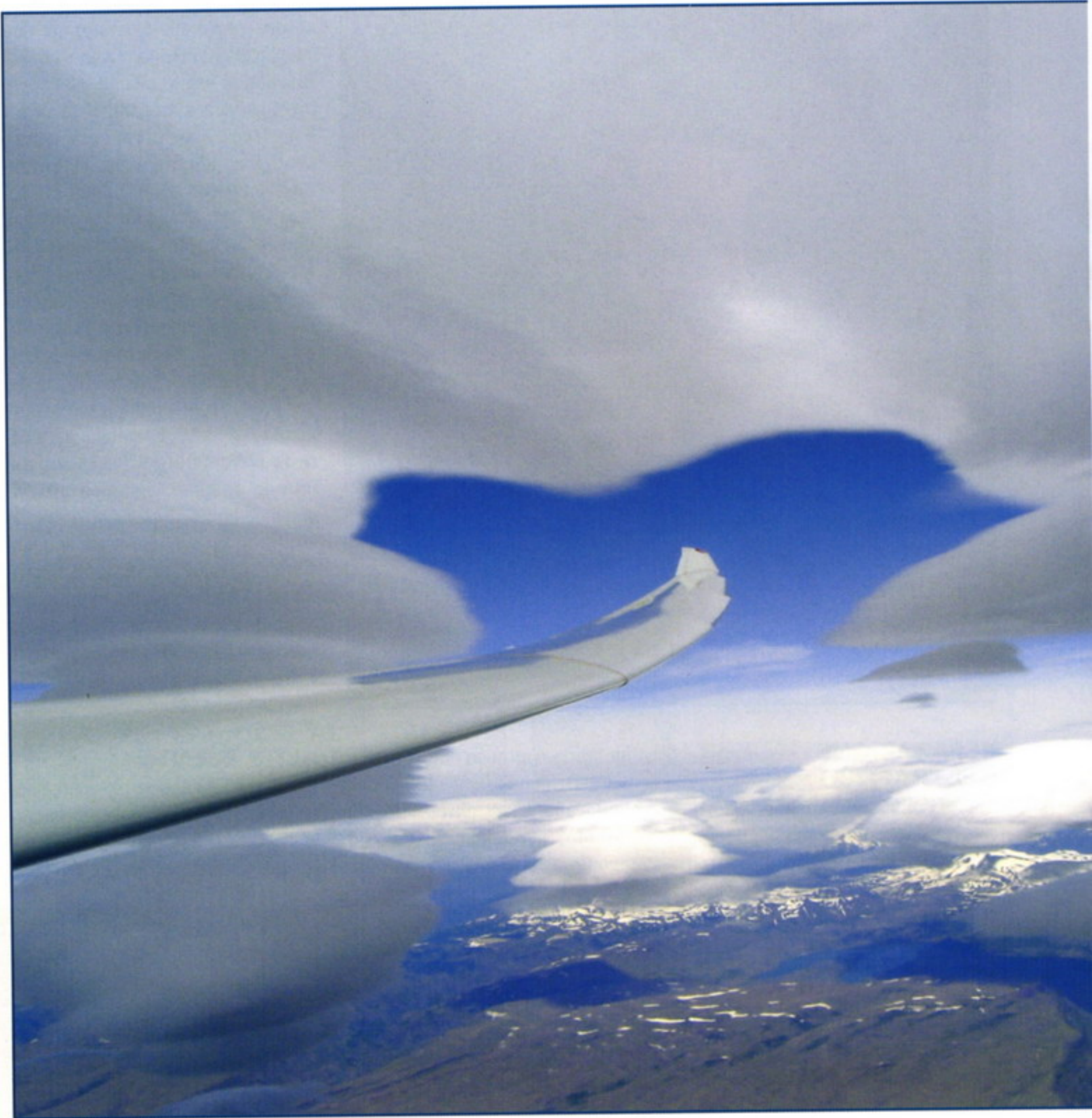
go un bordo d'attacco che si estende per varie centinaia di chilometri, e che si allunga di altrettanto nel sottovento, ma anche (e solo in Patagonia) per la presenza di nubi

ALTRI EVENTI

Tra gli eventi che ricorderemo, senza dubbio va citata la cena annuale del club, nella quale abbiamo rivelato il segreto per un perfetto



Ecco una somma dei voli compiuti da tutti i gruppi europei nel periodo novembre-dicembre 2006



"ban zobé", ma non abbiamo potuto spiare come realizzare un ottimo "asado": tre ore di preparazione alla brace per trasformare un adorabile agnellino in un gustoso arrosto.

Poi, l'atterraggio notturno di Michel Fache sull'aeroporto internazionale. Per una scelta di rotta sbagliata al km 100 sul ritorno, ha perso 2.000 m di quota in 30 km, ritrovandosi sotto cresta al km 70, con soli 15 minuti dal tramonto e 100 km/h di vento. Il controllore perde la calma e gli intima di "atterrare immediatamente". Sento Michel parlare del motore, e mi inquieto. Ma parte

vento in coda e trova poi da risalire; l'orologio però avanza, il controllore si agita (Bariloche non accetta i 20 minuti extra dopo il tramonto), e Michel da 3.800 m finalmente parte per una planata di 54 km al momento del tramonto. Il Nimbus è equipaggiato per il volo notturno, non così i piloti... L'atterraggio si svolge sulla pista illuminata, utilizzando anche le luci d'atterraggio dell'aliante. Michel libera la pista su un raccordo, ma l'MD-80 che nota che i margini sono inferiori ai minimi di regolamento, e deve spostare l'aliante da solo.

Qualche problema anche per la

richiesta di autorizzazioni scritte e autografate dal proprietario, per autorizzare i voli a Chapelco anche da parte di piloti diversi. Tutto risolto via fax, dopo vari problemi di comunicazione. Un'altra vicenda kafkiana (o Vaudeville?).

Non si può tacere della violenta doccia che ho subito ad opera di una pattuglia di aerei antincendio, che hanno improvvisato un'esibizione sganciando il loro carico a pochi metri dagli alianti parcheggiati. Resta il ricordo in alcune belle foto.

Il destino ci ha risparmiato una collisione in volo. Con piano di volo, io precedo sul monoposto e



Michel mi segue sul Nimbus, cercando di completare un'andata e ritorno di 500 km verso Sud; Michel sta 1 km indietro, e 250 m più alto.

Le comunicazioni radio con il controllo le eseguo io, tenendo attivo solo il mio transponder per evitare interferenze. Un liner in discesa da Sud si annuncia entrando nella TMA con rotta opposta alla nostra. Il controllore gli chiede se può modificare la rotta di 40 gradi; "senza problemi!", risponde il pilota. Qualche minuto più tardi, l'aereo di linea passa in mezzo tra me e il Nimbus! Nessuno parla, silenzio. Nessuna dichiarazione di airprox. Il chiarimento avviene a sera, di persona: il controllore non ha dato alcun ordine ufficiale di cambiare rotta, ha solo domandato se era possibile eseguire; il pilota commerciale ha pensato di poter gestire personalmente la separazione grazie al transponder, anche perché qui mancano i radar primari; io avrei dovuto chiedere se la deviazione era stata eseguita, ma ero troppo assor-

bito dalla gestione di un tentativo di record; i piloti del Nimbus non hanno potuto seguire la conversazione, avvenuta in spagnolo. Che fare in futuro, attivare entrambi i transponder? E se ci fossero interferenze a causa della vicinanza di due trasmissioni? La responsabilità di quanto accaduto deve certamente essere condivisa da tutti; in questa occasione c'è da imparare per tutti.

Non ci è mancato un guasto all'impianto ossigeno con un EDS nuovissimo, in monoposto a 200 km dalla base. L'unità si è resettata in erogazione continua, ciò che avrebbe reso insufficiente l'autonomia. Mi sono ingegnato di limitare l'erogazione pizzicando il tubo di plastica, simulando le spruzzate in concomitanza degli atti respiratori, nel corso delle due ore necessarie per tornare al suolo. Un EDS di emergenza è molto utile!

E le serate di tango, le strade piene di giovani che cantano, le cene con gli amici. E, se avanza il tempo, qualche record mondiale. ■

Maryse in amichevole colloquio con i pinguini, dopo aver incontrato i guanaco e gli armadilli

