

Patagonia

ritorno ai fondamentali



*L'annata
2009/10 è stata
la migliore
del decennio
Avventure,
turismo
e nuove scoperte*



La scorsa stagione di voli in Patagonia ha ricordato l'epica annata 2003, quella in cui ho compiuto lo storico volo di 2.000 km in andata e ritorno, mentre Klaus Ohlmann aveva realizzato il primo 2.000 km in linea retta, e la coppia Fossett-Delore aveva stabilito il record su triangolo di 1.500 km; tre voli importanti, e sempre su percorsi dichiarati. La raccolta di record, com'è ovvio, non è stata altrettanto straordinaria, perché abbiamo portato l'asticella così in alto che ormai non basta più essere bravi, avere un buon aliante e le migliori condizioni meteo; ora la fortuna, con le sue variabili, comincia ad avere un peso importante. La visibilità mediatica di queste prestazioni risente dei ritmi serrati, che ci fanno mancare il tempo per scrivere testi ed elaborare le immagini giorno per giorno. Inoltre ho deciso di non inviare più i miei voli all'OLC, almeno finché non verrà modificata la regola che impone di caricare il file prima della mezzanotte del martedì, e non venga riconosciuto un giusto e maggior valore ai voli predichiarati. Per non parlare di ciò che penso dello yo-yo (i voli su 3 punti di virata, N.d.R.), che in Patagonia diventano evidentemente una farsa. La platea dei miei voli resta quindi solamente la Netcoupe (gara decentrata francese, simile al CID, N.d.R.), dove lascio al mio compagno di voli, di nazionalità francese, di catalogarli a proprio nome. Purtroppo il regolamento c'impone di pubblicarli non prima del mese di marzo, e l'immediatezza è perduta. Il raccolto complessivo è da annata storica, con nove record mondiali (dei quali uno è stato battuto due volte, nella stessa giornata, da due piloti su due percorsi differenti), più una quindicina di record nazionali di velocità e distanza. Per il mio gruppo, in particolare, 43 voli lunghi o molto belli, in 90 giorni di presenza. Purtroppo il 2009 ha visto l'assenza

di due amici che hanno lasciato in passato una traccia indelebile sulle nostre trasferte. Steve Fossett, scomparso in un incidente aereo negli USA (settembre 2007), e il mio compagno d'avventure Michel Fache, deceduto in un incidente d'aliante lo scorso luglio, a Barcellona. Non dimenticherò mai la foto che li ritrae insieme, accanto a Terry Delore seduto nell'ASH-25.



Terry Delore con Steve Fossett e Michel Fache nel dicembre 2006

Il testimone è stato brillantemente raccolto da Bruce Cooper, pilota di Airbus scozzese "a tempo perso", e istruttore di volo in aliante, che si vede nella foto accanto allo specialista di volo in onda John Williams (noto per aver compiuto i



Gli scozzesi festeggiano il loro primo record mondiale

1.000 km dichiarati in Scozia sull'asse Est-Ovest, girando due punti a 50 km al largo della costa, sui due mari) e alla sua compagna Wendy.

Riscaldamento globale, dove sei?

La Primavera australe 2009 è stata segnata da un "ritorno ai fondamentali", cioè vento, freddo e pioggia. L'espressione di Jean Raspail La patagonia ha un solo re: il vento non è mai stata così vera (scrittore-esploratore francese, N.d.R.). Oggi il global warming ci ha fatto ridere, mentre l'anno scorso era sembrato tanto evidente da destare preoccupazione e da convincerci ad anticipare d'un mese la trasferta (cosa che si è rivelata inutile). Subito, visto che il container sarebbe arrivato con parecchio ritardo, ci siamo presi una settimana per fare turismo nelle province del Nord-Est verso il confine con la Bolivia, alla scoperta di paesaggi straordinari e inimmaginabili, e di una cultura e civiltà tanto diverse dalla nostra che si perde il sonno per i dubbi atroci che

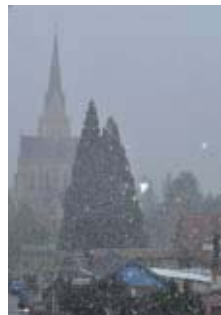


La montagna dei Sette Colori

insorgono circa il nostro razionalismo cartesiano-giudaico-cristiano. Questo popolo vive sui 3-4.000 metri seguendo tradizioni precolombiane d'origine Inca, nell'assenza totale dello stress, della medicina moderna, e pure vivono come centenari felici. Può sembrarci aberrante che le foglie di coca siano in libera vendita, ma si tratta di un aspetto indissolubile dall'ambiente in cui vivono. Gli indigeni non hanno mai perso una singola occasione per farci sentire la colpa dei sanguinosi massacri e delle distruzioni causate dagli invasori spagnoli, che hanno impoverito l'esistenza di migliaia di persone per, in fin dei conti, soddisfare il benessere di pochi privilegiati arrivati da un continente estraneo.

Le rovine preincaiche di Quilmes ne sono l'esempio più bello. Se vi trovate in Argentina a metà novembre, non tralasciate una visita alle Quebradas (valli) di Humahuaca e Purmamarca, alla grande salina di San Antonio de los Cobres, al Tren de las Nubes che sale fino a 4.000 metri, a Cachi e Molinos, e certamente a Salta e le mummie del MAM. Ci vuole un po' di spirito d'avventura, ma nulla di più. Le piste sono frequen-

(nel cuore della Primavera australe), con un diluvio di pioggia e di neve molto tardiva. Nella foto si vede John Williams che spala la neve per uscire dal-



Nevicata primaverile di fine ottobre a Bariloche



Un gruppo di vigogne ci guarda con curiosità

tate da vigogne e lama, prima che dalle auto, ma capita di incontrare qualche essere umano, di tanto in tanto. In caso di fuoricampo in queste zone, i condor faranno festa!

la sua casetta. Dopo un'altra settimana eccoci al primo volo, nel quale ho tenuto la ventilazione sempre aperta a causa dell'elevatissima umidità che, complici le basse



Qui si potrebbe atterrare, ma poi i condor vengono al banchetto!

Il maltempo ci ha tenuti al suolo per altre due settimane dopo l'arrivo del container a Bariloche, il 24 ottobre

temperature (-35 °C a 6.000 metri), altrimenti avrebbe impedito la visibilità. È forse così che ho rimediato

una sinusite mascellare che mi ha afflitto per tutto il mese di novembre, facendomi perdere la magnifica giornata del 30/11, quando i tre record mondiali sono stati battuti. La sfortuna dell'uno è stata la fortuna degli altri, e il mio compagno di spedizione, Bruce Cooper, ne ha ben approfittato.

Meteo eccellente, cicli di vento e di calma

A partire dalla fine di novembre, fino a metà gennaio, il clima è stato caratterizzato da alcuni cicli fatti di tre fino a cinque giorni di vento, seguiti da una pausa di calma piatta. A 41° di latitudine, in una situazione geografica e stagionale simile a Napoli a fine maggio, basta una botta di sole



Un raggio di sole, e tutti in spiaggia. L'acqua è a 12 °C

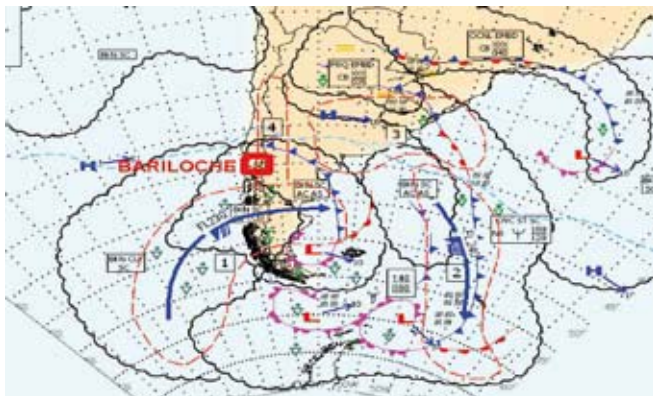
per aver l'impressione di cuocere alla griglia, se manca il vento; si corre allora alle spiagge del lago Nahuel Huapi, che vengono prese d'assalto da centinaia di persone che, tuttavia, si tengono fuori dall'acqua che non supera i 12 °C!

La presenza continua di un potente anticiclone centrato a 1.000 km a Nord di Bariloche, e di una circolazione (in realtà è la Terra che gira!) di vortici polari, dava luogo a centri di bassa pressione fortemente ciclonici associati a fronti freddi che si installavano alla nostra latitudine.

Contemporaneamente, le correnti a getto passavano a Sud della nostra posizione. Per questo i venti erano più forti e più umidi a Sud di Bariloche (fino a 150 km/h), mentre il Nord restava “blu” con venti a calare alle basse quote (da 100 a 10 km/h tra i 4.000 m e il suolo), ma che restavano forti alle quote superiori. Allora, attenti a non scendere. Questa situazione ci ha dato le più belle convergenze e i migliori salti idraulici in cinquantuno anni di volo a vela. Il passaggio continuo di fronti freddi tra i cicli ventosi ci ha però scompigliato i piani, impedendoci di decollare all'alba e di atterrare alle effemeridi, e dunque d'approfittare delle oltre 16 ore di luce diurna per macinare chilometri. Altri hanno preferito affrontare rischi per la sopravvivenza, decollando sotto la pioggia, o allontanandosi a motore, col vento in coda, fino al primo “buco” di Foehn. Nessun pilota del mio gruppo ha ritenuto che un pezzo di carta possa valere l'assunzione di tali rischi.

Situazioni sinottiche

Cominciando dal primo dei big day, il 30 novembre, si nota la posizione del jet stream che sovrasta la zona del tema, e il fronte freddo che è appena transitato. Il vento da Ovest a 1.000 m con intensità fino a 40 nodi è ottimo



Carta TEMSI del 30 novembre, giorno del primo record (A/R di 1.500 km verso Sud)

al Sud, ma si blocca già 100 km più a Nord (fig. A), mentre a 7.000 m (fig. B) raggiunge i 70 nodi dopo lo Stretto di Magellano e su fino al Perù. L'analisi alle ore 17 (fig. C) evidenzia bene il sistema ondulatorio che si snoda su oltre 2.500 km di lunghezza.

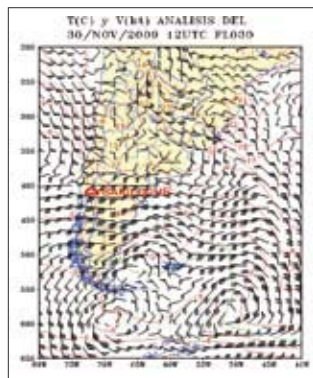


Fig. A - Carta dei venti a 1.000 m del 30/11. Bariloche è esattamente in mezzo ai due sistemi

Dopo quattro settimane, il 28 dicembre il volo di Klaus Ohlmann con partenza da El Calafate fino a San Juan si è svolto sfruttando un sistema

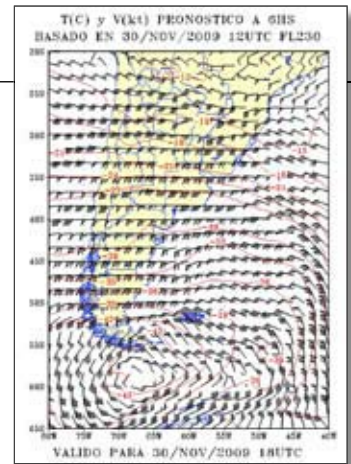


Fig. B - Carta dei venti a 1.000 m del 30/11. Magnifico da Ushuaia fino al Perù

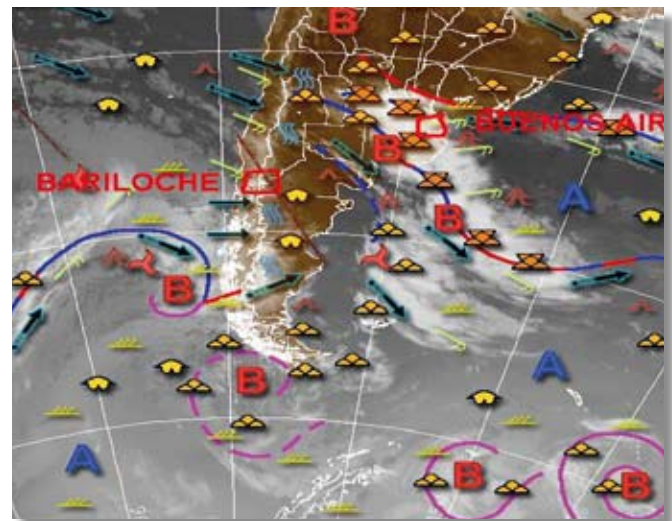


Fig. C - Foto satellitare del 28/12 alle 17:00 UTC, con centro di pressione, fronti e correnti a getto. Il meglio per una «linea retta» di oltre 2.000 km

ondulatorio persino più marcato, visibile nell'immagine satellitare in fig. D, con intensa nuvolosità sui primi 500 km, pur in presenza di ottimo vento (in media 50 nodi a 5.000 metri, fig. E) da Ushuaia fino al Perù. E stato quindi sempre impossibile allungarsi molto verso Nord, a meno che non ci fosse l'esigenza o il desiderio di rientrare a Sud.

Fig. D - Foto satellitare del 28/12 nello spettro visibile su un'area vasta 2.000 km: buona materializzazione a parte i primi 500 km segnati da nuvolosità intensa

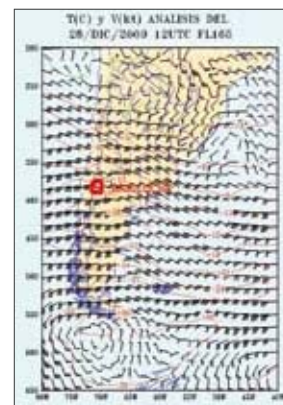
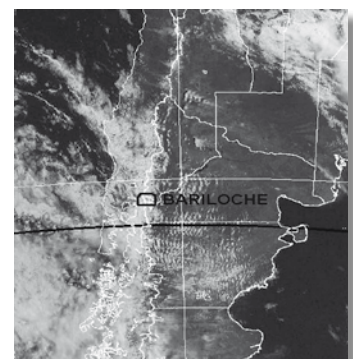


Fig. E - Carta dei venti a 5.000 m: ottimo da Ushuaia alla Bolivia



La nostra A/R di 1.500 km verso Nord fino alla Laguna Diamante con Bruce Cooper (località dell'impresa eroica di Guillaumet nel 1930)*, e l'A/R verso Sud di Jhon Williams su Antares (record mondiale e una decina di primati nazionali, al secondo volo di stagione, complimenti!) hanno raggiunto i limiti di questa primavera per i circuiti chiusi.



Il triangolo di 1.501 km fino a Malargüe con Jean-Baptiste Claudin stabilisce il nuovo primato nazionale francese su 3 punti dichiarati (1.544 km), dandoci modo di corteggiare un mostruoso salto idraulico a circa 7.000 m con vario e ane-



Facciamo il surf sulle piccole ondulazioni, talvolta più veloci che seguendo le lenticolari: la rotta energetica è più riconoscibile



metro impazziti, e di sfruttare il famoso rimbalzo di Esquel facendo anche un po' di surf sulle ondine.



Strumenti a fondo scala: manteniamo la Vne a 5.000 m con 5,4 m/s di meteo e 322 km/h di Ground Speed

** Nel mese di giugno 1930, Henri Guillaumet scomparì effettuando un tentativo di varco della cordigliera delle Ande, a bordo del Potez 25 F-AJZ.*

Il magnifico salto idraulico (o «di Bidone») generato dalla Sierra di Catan Lil



Il rimbalzo di Esquel, sulla verticale dell'aeroporto

E quale gioia, scoprire le statistiche del volo: 2.340 km con soli 1.400 m di guadagno quota. Con la sua scelta di rinunciare al rientro, Klaus Ohlmann si è trasferito a El Calafate (1.000 km a Sud) per poi rimontare il giorno dopo a San Juan (2.256 km a Nord) con volo in linea retta nel tentativo di conquistare il secondo Trofeo Kuttner (l'asticella è messa a

2.500 km!), che quindi resta in palio per le prossime stagioni.



Queste statistiche di volo fanno piacere. Anche se non abbiamo un record mondiale, è pur sempre un nuovo primato francese

Palma d'Oro a Memmert

Se dovessi assegnare la Palma d'Oro per il miglior volo dell'anno, la darei senza esitazioni a Diether Memmert, un "giovane" di 75 anni, per il suo Triangolo FAI di 1.400 km sul monoposto Ventus 2cm 15M, tre record mondiali in uno. Tutto il percorso si è svolto in onda, sotto il controllo e con tutte le autorizzazioni del traffico aereo, senza mai passare la faticosa soglia del FL 195 e senza scendere sotto i 4.000 metri (sempre in "locale" di zone

L'Osorno con, sullo sfondo, l'Oceano Pacifico

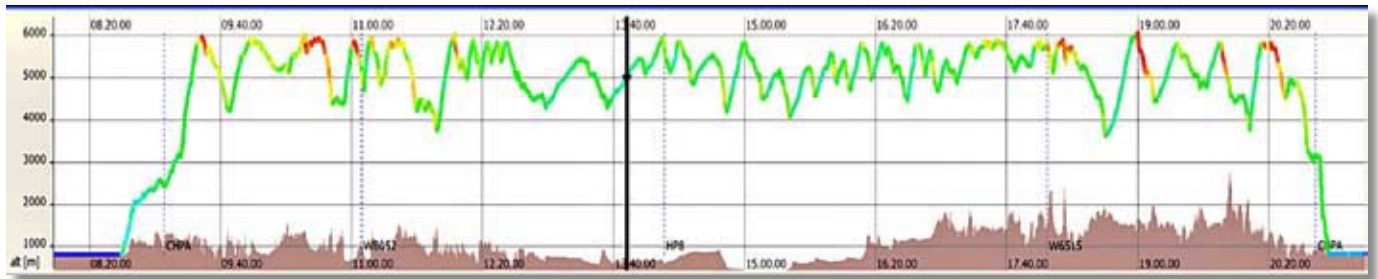


atterrabili). La distanza realmente coperta è stata di ben 2.000 km in 12 ore, con efficienza media calcolata pari a 1.576 a testimonianza della qualità delle sue decisioni e delle ottime scelte di percorso. Secondo Diether, la situazione del 30 novembre è stata la più bella di tutta la sua vita. Meteo eccezionale, per un pilota eccezionale!

Per me c'è stato, in quel giorno, il primo volo dopo una cura antibiotica, offrendo con un 1.000 km in 5 ore un caloroso benvenuto al mio copilota J.B. Claudin appena giunto in Argentina.



Tre vulcani visti da Bariloche: Tronador, Osorno e Puntiagudo



Barogramma del volo di Memmert.
Rigorosamente rispettato il limite di quota a FL 195

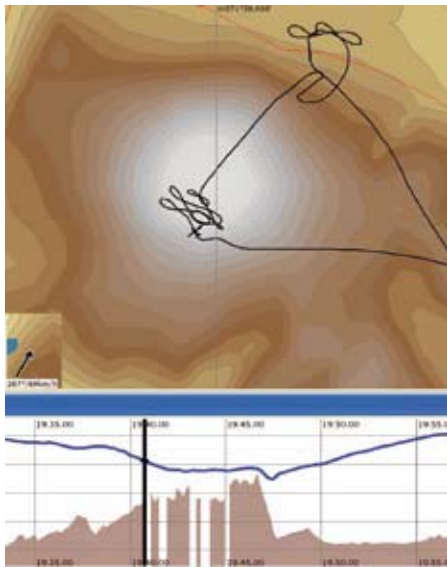
Nuovi percorsi turistici

Molti dei miei compagni erano venuti più per divertirsi che per conquistare certificati di primato, ed avendo finalmente ottenuto un'autorizzazione permanente a sorvolare anche il territorio cileno senza dover depositare il piano di volo con preavviso di 24 ore, ho potuto affinare il "percorso dei quattro vulcani", con finalità turistico-velovelistiche: il Tronador, nostro vulcano locale 60 km a Ovest che segna il confine col Cile; l'Osorno, 110 km a Ovest di Bariloche, un cono perfetto che esce dai laghi ma non offre buone salite in dinamica; il Chapelco, 100 km più a Nord; infine il Lanin (foto N e O), sulla frontiera cilena nei pressi di San Martin, a 170 km a Nord, anch'esso un cono perfetto e, come il Tronador, origine di un

Il percorso di D. Memmert (triangolo FAI di 1.410 km, in 15 metri), unico triangolo di tutta la stagione. I punti di virata del tema sono evidenziati dai triangoli rossi; la traccia volata è in nero. Si notano i tanti attraversamenti di aerovie e TMA, regolarmente autorizzati



La cima del Lanin, avvolta da un «cappello»



Esercizio classico: salita in dinamica sul vulcano Lanin, sorvolo della cresta con vento in coda, rotolata in sottovento e poi risalita rapida con pruna verso il vulcano

sistema complesso onda-convergenza dove il gioco consiste nello scendere coi freni aperti sotto la cresta, rimontare in dinamica "conica" e attendere con calma... In pochi secondi, risalendo contro vento, si gioisce vedendo il vulcano che sprofonda mentre il vario si porta a +5, +7 m/s.

Il ritorno dei condor

Christian Holler, "cineparapendista" innamorato dei condor coi quali divide molti dei suoi voli, e ora allievo volovelista, ha finalmente terminato il suo film The Path of the Condor. Raccomando di visitare il suo sito e d'acquistarne il DVD, disponibile in Spagnolo e Inglese, con sottotitoli in Francese.

<http://www.thepathofthecondor.com/home.html?param=cast>



Christian Holler mentre vola sul Piltriquitron in compagnia dei condor (f. di Diego Vallmitjana)

Motori, gioie e dolori

Come ogni anno, abbiamo avuto la nostra razione di guasti. Contro ogni pronostico, è stato l'Antares 20E, con motore elettrico, ad aprire le danze: arrivato J.W. con le mani in tasca e nemmeno un cacciavite, sostenendo che la soluzione elettrica era di affidabilità totale, al secondo volo il motore si rifiuta di retrarsi. Il guasto non era elettrico, ma dovuto all'accoppiamento tra la pompa idraulica e il suo motore elettrico. La vita del pilota si affida ad un accoppiatore elastico in alluminio (!) montato su un albero da 6 mm, ho sentito un brivido nelle ossa. Tutti le servoassistenze del carrello retrattile, coperchi del motore, estrazione del pilone sono idrauliche; il sistema è costituito da pompa, serbatoio dell'olio, elettrovalvole, tubazioni ad alta pressione, in breve... tutto ciò che può complicare la vita del volovelista medio è presente. Solo per fortuna, grazie a un amico pilota di Buenos Aires, meccanico industriale, avremo un ricambio valido in tre giorni, stavolta tornito in acciaio inox



Quel che resta dell'accoppiatore della pompa idraulica dell'Antares, deputata ad estrarre il motore e retrarre il carrello



Per il Nimbus vari guasti al motore, mai pericolosi in quanto non abbiamo mai dovuto accenderlo in volo per evitare il fuoricampo, ma abbiamo perso un'intera giornata di volo per ogni guasto. Se non avessimo rispettato questa precauzione avremmo certamente scassato l'alianza, come già accaduto tre volte ai nostri amici tedeschi, che sembrano non aver ancora appreso la lezione visto come continuano ad affidare la propria vita ai motori.

Rottura di un supporto dello scarico del Nimbus



zata la testa di una candela. Come sempre, s'è bruciato l'avvolgimento del generatore nella prima settimana, e abbiamo continuato ricaricando la batteria principale col sole australe (e i pannelli). Il generatore dimostra una



Usura del perno sul freno dell'elica

applicarla su un motore certificato... credo che progettista e certificatori siano degli assassini potenziali.

Abbiamo avuto una rottura dello scarico (aletta di fissaggio), poi il freno dell'elica per una cattiva progettazione dell'asse di scorrimento, quindi si è spezzata la testa di una candela. Come sempre, s'è bruciato l'avvolgimento del generatore nella prima settimana, e abbiamo continuato ricaricando la batteria principale col sole australe (e i pannelli). Il generatore dimostra una durata di vita media compresa tra 5 e 10 ore, negli ultimi 12 anni, uno scandalo. La soluzione ci sarebbe, ma non possiamo

Ossigeno, scoperte utili

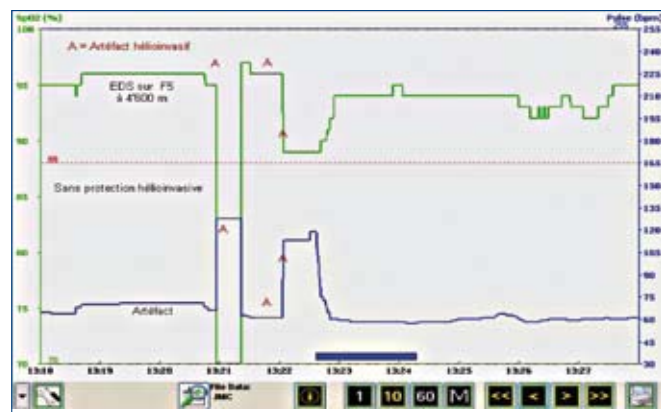
La più interessante ricaduta scientifica di questa spedizione riguarda le modalità di respirazione in alta quota, e in conseguenza il dosaggio dell'ossigeno tramite l'EDS-D1. Il dott. Heini Shaffner ci ha obbligati a portare dei



Il pulsossimetro con registrazione dei dati, che tanto ci ha insegnato grazie alle analisi dei valori misurati in volo

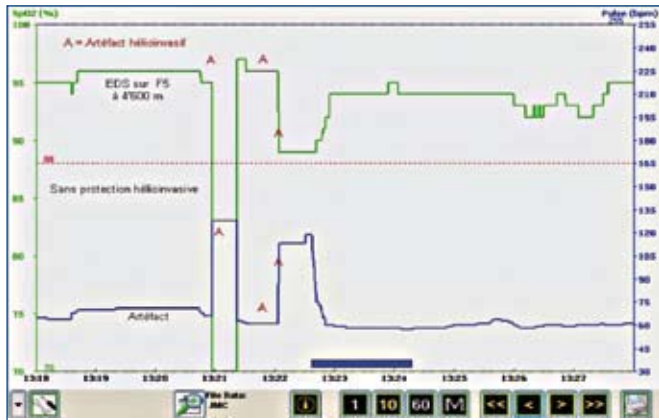
pulsossimetri digitali cinesi Contec CMS-50F, in grado di registrare le misurazioni, e ad annotare ogni avvenimento o cambio di comportamento dei piloti come bere, mangiare, urinare, parlare coi controllori, modificare le regolazioni EDS, la comparsa di sintomi, ecc. Dopo i voli, le registrazioni della frequenza cardiaca e del tasso di saturazione (ossigeno nel sangue) sono state analizzate confrontandole con l'andamento dei file IGC, permettendo

di correlare le variazioni cardiache e polmonari con l'altitudine e con gli avvenimenti aeronautici e fisiologici. Questo studio è stato al centro di una presentazione al congresso medico dell'APSV a Saint Auban nel giugno 2010, che è consultabile in formato PDF tra i Documenti del sito www.topfly.aero/. Questo modello di ossimetro è utile solo alla ricerca, mentre il suo display è praticamente illeggibile per il pilota. Speriamo di trovare un modello più adatto per la prossima stagione, che sia dotato di allarmi configurabili. (I pulsossimetri non sono invasivi: stimano il contenuto di ossigeno nel sangue misurando la trasparenza di un polpastrello nei confronti di una piccola sorgente di luce calibrata, N.d.R.). La figura mostra un esempio del risultato in termini di saturazione dell'os-



Diminuzione drastica della saturazione d'ossigeno dopo una manovra di Valsalva (soffiarsi il naso, ecc.)

sigeno, quando si esegue una manovra di Valsalva (nome tecnico per un'azione comune, che consiste in un'espirazione forzata a glottide chiusa. Tale operazione può essere utilizzata per scopi diversi, ad esempio per diminuire la frequenza cardiaca in caso di tachicardia o calmare un singhiozzo fastidioso. Essa aumenta notevolmente la pressione intratoracica ed intra-addominale, favorendo tra l'altro lo svuotamento dei visceri). Pur essendo stata eseguita a bassa quota (4.600 metri), e pur avendo aumentato il flusso d'ossigeno passando sulla posizione F5 dell'EDS, la saturazione è calata dal 97 all'89%, mentre il battito aumentava da 60 a 120. La stessa manovra, ripetuta a 8.000 metri nelle stesse condizioni, potrebbe portare alla perdita di coscienza. Una situazione simile si verifica facendo pipì, quando si debba fare uno sforzo magari per la seduta scomoda o per problemi prostatici. A uno dei miei compagni di volo, seduto dietro, è accaduto di trovarsi incapacitato a profferire parola per mezz'ora, pur conservando gli occhi aperti e una parziale mobilità della testa (avevo come sempre uno specchietto con me!), obbligandomi a deviare verso un aeroporto alternativo. Solo quando sono riuscito a istruirlo per passare l'EDS su R/M, e dopo essere discesi a 6.000 metri, ha ripreso del tutto i sensi e siamo rientrati alla base di partenza. In monoposto, è la vita che è a rischio.



Comparsa della respirazione periodica Cheynes-Stokes in un pilota leggermente sovrappeso che usa farmaci beta-bloccanti

La figura mostra un esempio di respirazione periodica di *Cheyne-Stokes*, un episodio patologico che alterna l'iperventilazione (che accresce la saturazione di ossigeno) con un'apnea totale di qualche decina di secondi.

Questo fenomeno è ben noto agli alpinisti che dormono in rifugi, ed è stato descritto dal pilota americano Mike Bush, ma è sfuggito a molti altri piloti che osservano solo saltuariamente i loro primitivi pulsossimetri. Non è certamente rassicurante sapere che *si riscontra come sintomo in gravi forme di encefalopatie, tumori, scompenso cardiaco, alcune forme di intossicazione (da narcotici o ipnotici) e malattie respiratorie* (fonte: Wikipedia).

Per prevenire episodi ipossici pericolosi, ci siamo dati delle regole che diventano indiscutibili:

- un minuto prima di ogni attività extra-pilotaggio, come urinare, bere, mangiare, fare un calcolo stimato, parlare con i controllori ecc, è indispensabile aumentare il flusso d'ossigeno di almeno un livello sull'EDS;
- sopra i 6.000 m, è indispensabile passare su F10 o anche F15, verificando l'effetto sul pulsossimetro. L'EDS non riesce, nonostante le affermazioni del produttore, a fornire tutto l'ossigeno necessario a qualunque quota. Il problema non sussiste in Europa, perché lo scarto tra bisogno d'ossigeno e reale fornitura non si manifesta sotto il FL195;
- sopra i 7.000 metri, l'esperienza ci dice che si deve passare su F15 o F20, ma al primo dubbio occorre selezionare F25 o R/M, fino alla fine dell'allarme del pulsossimetro:
- sopra gli 8.000 metri, F25 e i piloti devono controllarsi reciprocamente, evitare sforzi inutili, e praticare una respirazione volontaria approfondita. A questa quota,

ogni ipossia accidentale si trasforma rapidamente in un grave pericolo, sia per l'inerzia e l'inazione, sia per la perdita del tono muscolare: il rischio di perdere il controllo della velocità (magari già prossima alla V_{ne} , ridotta dalla quota), è grande;

- ad ogni quota, il più spesso possibile, far pratica di respirazione volontaria, con inspirazioni profonde a ritmo più lento della respirazione autonoma; ciò permette di assorbire meglio l'impulso d'ossigeno fornito dall'EDS all'inizio di ogni atto respiratorio, facendolo giungere fino agli alveoli. A parità di settaggio dell'EDS, si guadagna così il 3-4 % di saturazione d'ossigeno, corrispondente a un'economia del 10-15 % sul consumo totale. Sul biposto, ciò limita le possibilità di dialogo tra i piloti. Chiacchierare, mangiare o asfissiare... bisogna saper scegliere!

La respirazione autonoma (non volontaria) compensa con la sua maggiore frequenza la limitazione in profondità degli atti respiratori, dovuta all'espansione dei gas intestinali che, compressi magari dalle cinture, limitano i movimenti del diaframma;

- sui biposto, il flusso di ossigeno fornito dall'EDS-D1 potrebbe essere asimmetrico tra i due abitacoli, a causa di perdite dalle piccole tubazioni, di differenti lunghezze delle stesse, e magari per un'insufficiente portata del riduttore unico montato sulla bombola. Noi ci siamo tolti il dubbio, installando sulla bombola un primo riduttore a 4.5 bar (*in line reducing stabilizer, Mountain High*), e poi un secondo riduttore a 1.4 bar contiguo all'unità EDS;
- affrontando un lungo volo ad alta quota, l'EDS deve essere avviato già prima del decollo, col settaggio N o D5, fino all'atterraggio. L'ossigeno costa poco, la vita non ha prezzo;
- non esiste una quota esente dall'ipossia. Anche nei voli in termica, la cannula deve essere già indossata e la bombola deve avere il rubinetto aperto.

D'ora in poi, decollerò sempre, anche nelle Alpi, con l'ossigeno in servizio, il pulsossimetro nella tasca e dopo un *briefing* del passeggero. Quando penso a chi ha fatto i record di quota in Patagonia, volando a 10-11.000 metri in monoposto, con solo una cannula nel naso, beh... penso che hanno avuto molta fortuna.



Godersi la vita, al suolo

Non si vola sempre, anche se 43 giorni d'onda su 90 non è niente male, e qui c'è da approfittare dei piaceri locali. Al secondo tentativo, ho passato l'esame da maestro asador, dopo quattro ore di lavoro incessante per arrivare al risultato della foto.

Manca il vento, il nostro Commissario Sportivo preferito si riposa tra i fiori



La montagna, poi, è un paradiso in gennaio (foto V), un po' come nella zona di Briançon d'estate, ma senza i cumuli (una sola giornata di volo in termica in tre mesi, in pianura). E poi ci sono i giorni con la sveglia alle 3 e mezzo, un'ora per cercare l'aggancio e tutto finisce a mezzogiorno; resta allora il ricordo indimenticabile dell'alba vista dal cielo.

Hasta luego

Per concludere, ho il piacere di comunicarvi che la nuova spedizione è già in partenza, con inizio dei voli intorno al 15 novembre, e termine al 15 gennaio. Di nuovo avremo in squadra Bruce Cooper, con le modulabili condizioni di partecipazione che trovate su www.topfly.aero

Tabella record mondiali conquistati in Argentina nella stagione 2009-2010

Tre record mondiali in **Classe 15M** per Diether Memmert (D), Ventus 2 CM, il 30 novembre 2009:

- distanza libera su Triangolo di 1.410 km, appartenente a Klaus Ohlmann (D) con 1.377 km il 23.01.2007.
- distanza su Triangolo di 1.394 km, appartenente a Jean-Marc Perrin (CH) con 1.375 km il 23.01.2007.
- velocità su Triangolo di 1.250 km, 118 km/h, appartenente a Klaus Ohlmann con 109 km/h il 23.01.2007.



Tre record mondiali in **Classe 15M** per Diether Memmert (D), Ventus 2 CM, il 30 novembre 2009:

- distanza libera su Triangolo di 1.410 km, appartenente a Klaus Ohlmann (D) con 1.377 km il 23.01.2007.
- distanza su Triangolo di 1.394 km, appartenente a Jean-Marc Perrin (CH) con 1.375 km il 23.01.2007.
- velocità su Triangolo di 1.250 km, 118 km/h, appartenente a Klaus Ohlmann con 109 km/h il 23.01.2007.

Record mondiali in **Classe Libera**:

- il 30 novembre 2009, velocità su A/R (verso Sud) di 1.500 km a 180 km/h, Antares 20 E, John Williams (UK), appartenente a Klaus Ohlmann, 177 km/h il 11.12.2003.
- il 13 dicembre 2009, distanza su 3 punti: 2.511 km, Nimbus 4DM, Klaus Ohlmann e Christoph Ritter, appartenente allo stesso pilota con 2.405 km il 01.01.2007.
- il 13 dicembre 2009, velocità su A/R (verso Nord) di 1.500 km a 198 km/h, Nimbus 4DM, Klaus Ohlmann e

Christoph Ritter. Appartenente a John Williams, 180 km/h stabilito due settimane prima.

- il 26 dicembre 2009, velocità su A/R (verso Nord) di 1.000 km, Nimbus 4DM, Klaus e Sidonie Ohlmann, 213 km/h, appartenente a J.M. Clément, 203 km/h il 21 dicembre 2006.
- il 26 dicembre 2009, velocità su A/R (verso Nord) di 1.000 km, Nimbus 4DM, Jean-Marie Clément e Bruce Cooper (UK), 208 km/h, appartenente a J.M. Clément, 203 km/h il 21 dicembre 2006.
- il 28 dicembre 2009, distanza su 3 punti: 2.643 km, Nimbus 4 DM, Klaus e Sidonie Ohlmann, migliorando il suo record del 13 dicembre.
- il 12 gennaio 2010, distanza libera di 2.256 km (con partenza da El Calafate), Nimbus 4DM, Klaus Ohlmann e Wendelin Hug, appartenente a Terry Delore (NZ) 2.192 km il 4 dicembre 2004. Volo effettuato tentando di conquistare il Trofeo Küttner per il primo volo di oltre 2.500 km in linea retta. ■



L'alba, vista dal cielo