



# Una stagione sotto il segno della Niña

*(Prima parte)*

*I voli in Patagonia  
con nuove frontiere  
per i triangoli*

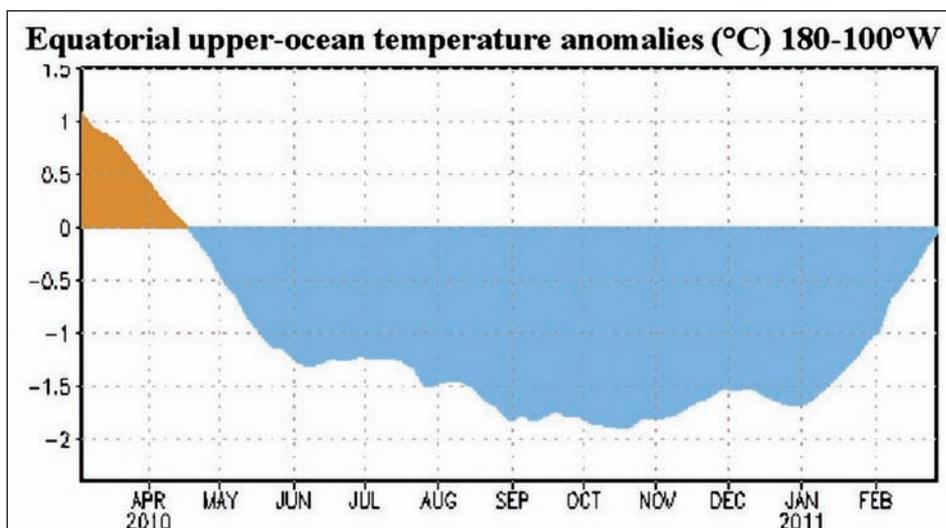
*Temperature miti e onde  
deboli*

**L**a stagione patagonica, come il clima globale di tutta l'America del sud, è stata caratterizzata dalla presenza della Niña, nome che viene dato al raffreddamento delle acque superficiali (da zero a 300 m di profondità) dell'oceano Pacifico, quando questo è superiore a mezzo grado °C per più di un mese. El Niño è invece il nome del più famoso fenomeno opposto, quello del riscaldamento. Già al nostro arrivo a fine ottobre, riceviamo un'allerta informandoci che questa anomalia, che era di

-1,4° C, era destinata a perdurare fino alla primavera 2011. Questo rapporto specificava che nel periodo da novembre 2010 a gennaio 2011, il fenomeno avrebbe comportato la soppressione della convezione sopra l'oceano Pacifico centrale tropicale ed un aumento della convezione sopra l'Indonesia, con probabilità di aumento delle differenze di temperatura. Vedere <http://www.cpc.ncep.noaa.gov/products/precip/CWlink/MJO/enso.shtml#history>

## Aumento temperature in quota

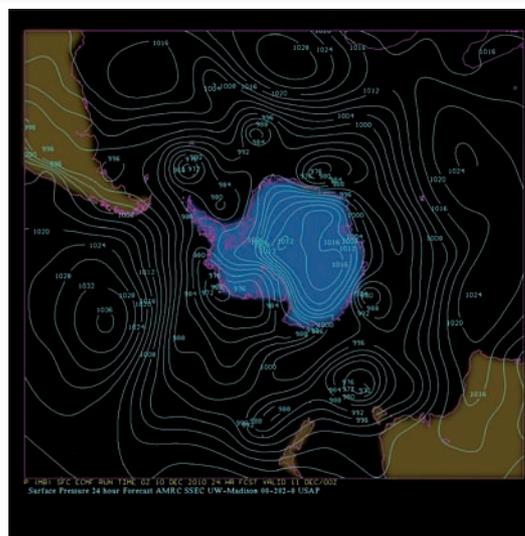
Questa previsione si è interamente realizzata, come mostra la fig. 1 che rappresenta l'anomalia di temperatura in questo periodo. L'atmosfera quindi si raffredda nella metà inferiore della troposfera (fra il suolo e 5.000 m), innescando un movimento globale discendente che provoca una compressione e dunque un anticiclone. Chi dice compressione dice anche aumento di temperatura. Anche se le temperature al suolo sono rimaste tipicamente patagoniche, quelle in quota hanno mostrato un netto aumento, come l'anno passato, con tutte le conseguenze negative che sappiamo sull'intensità dei fenomeni ondulatori. Unico punto positivo, non abbiamo mai avuto freddo in volo. Non avrei mai potuto immaginare una tale interazione fra l'acqua e l'aria e soprattutto con conseguenze così gigantesche sul clima a migliaia di chilometri più a Sud, le quali si facevano sentire qualche settimana dopo le misure di temperatura dell'acqua. Ora capisco perché il mese di novembre iniziò con venti piuttosto deboli e qualche giornata da spiaggia o di belle termiche, mentre fine dicembre è stato il miglior periodo con tempeste di neve i giorni 10 e 11 dicembre, a pochi giorni dall'estate australe. Sono stati battuti anche i primati assoluti di alta pressione (fra 1.024 e 1.038 hPa) in una posizione così a Sud, fra le latitudini 40 e 45° sud. Guardando la fig. 2 (isobare viste dal Polo) si capisce come mai una così potente cellula anticiclonica collocata esattamente di fronte a noi sul Paci-



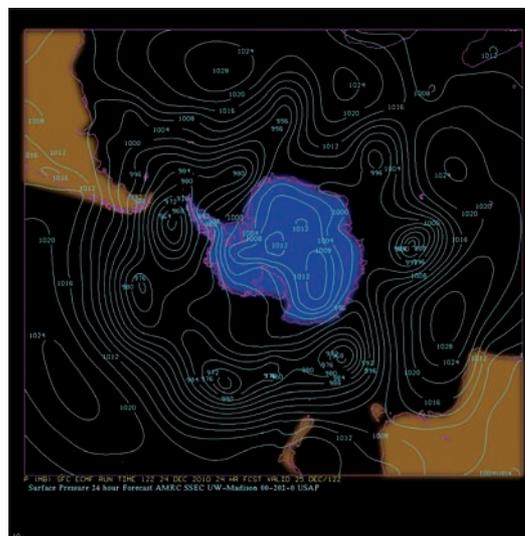
**Fig. 1 - Evoluzione della Niña negli ultimi 12 mesi. Il picco negativo corrisponde alla nostra presenza in Patagonia**

fico può portarci neve e vento glaciale in pieno estate: la combinazione della circolazione fra i vortici polari e la cellula anticiclonica generata dalla Niña provoca un veloce flusso da Sud proveniente dal Polo il quale, contrariamente a quello che succede in Europa dove questo flusso deve viaggiare sopra terre calde per migliaia di chilometri, non trova altro ostacolo che un mare liscio e ghiacciato e qualche iceberg prima di arrivare sopra le nostre teste. La fig. 3, simile alla fig. 2, mostra la previsione per il 25 dicembre, giorno del nostro triangolo FAI di 1.650 km. La cellula anticiclonica ex Niña si è leggermente spostata verso Nord per effetto della spinta dei vortici polari, fra i quali quello del capo Horn mantiene un magnifico flusso da W-SW con jet stream di 120 nodi a 200 mb.

**Fig. 3 - Isobare viste dal Polo sud: previsione per il giorno di Natale**



**Fig. 2 - Isobare viste dal Polo Sud: previsione per il giorno 11 dicembre**



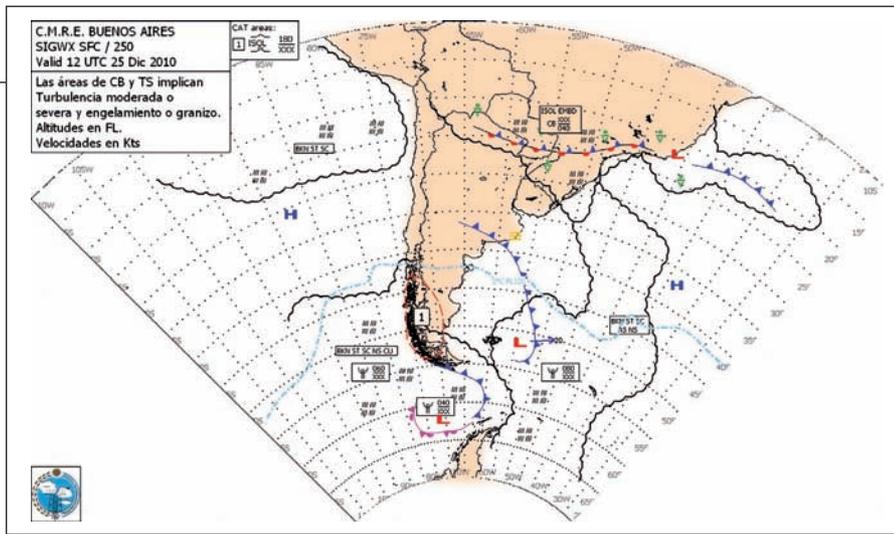


Fig. 4 - Temsi prevista per il giorno di Natale. Queste due alte pressioni governeranno il clima per quattro mesi

## Le 2 H e la corrente a getto

La fig. 4, TEMSI dello stesso giorno alle 12Z, mette in evidenza le posizioni dei due potenti anticicloni sopra i due oceani e del centro ciclonico al largo del capo Horn. Vivremo per tutti i tre mesi in queste strane

potesse permettere ai fronti freddi di transitare, sempre molto rapidamente con forte nebulosità e precipitazioni. Totalmente diverso dalle situazioni precedenti che erano governate dal Niño, nome dato al fenomeno opposto dove un riscaldamento eccessivo delle acque superficiali provoca un sollevamento globale

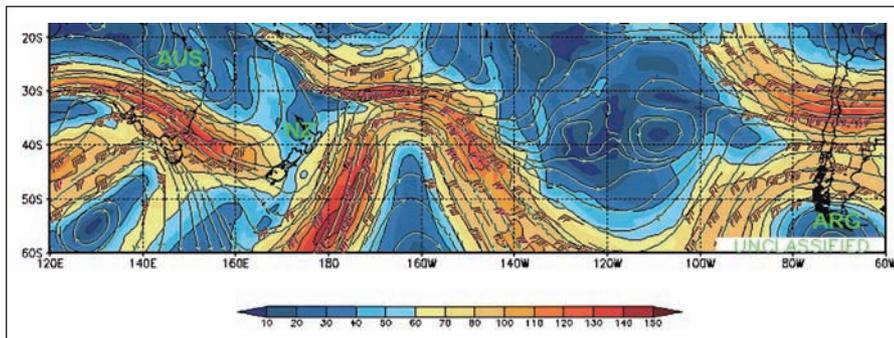


Fig. 5 - Jet stream (200 mb) del 9 dicembre...

condizioni, osservando al microscopio le fluttuazioni della posizione di questo famoso anticiclone, spianando la più piccola incrinatura che

della bassa troposfera e dunque un abbassamento della pressione che consente ai fronti freddi di circolare liberamente. La fig. 5, isotache (li-

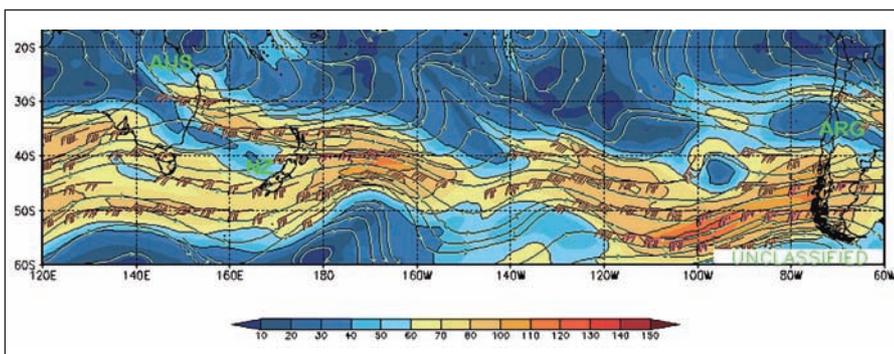


Fig. 6 - Jet stream (200 mb) del 25 dicembre mattina

nee di pari velocità) a 200 mb del 9 dicembre alle 18Z, mostra in modo molto chiaro l'impatto di questo anticiclone sulla circolazione dei *jet stream*. Questo anticiclone, materializzato dal cerchio blu scuro (velocità inferiore a 10 kt) centrato sulla posizione 110-120°W e 40°S, e cioè esattamente 3.800 km pieno Ovest delle nostre teste (70°W e 41°S), è riuscito a tagliare in due il *jet stream* che circolava intorno alla cintura polare, bloccandolo. I due pezzi del "tubo" si reincollano esattamente sulla nostra verticale e questo ci ha permesso comunque di volare 1.400 km in A/R in condizioni molto difficili dovendo anche dirottarci in serata su una pista di emergenza sulla pampa per causa pioggia. Il giorno successivo vedrà un diluvio biblico con neve nel pomeriggio. È sufficiente osservare l'orientamento fortemente Sud della metà Sud del *jet stream* per capire il perché di questa temperatura molto bassa: la convergenza fra le due metà Nord e Sud del *jet stream* provocando le forti precipitazioni fino alla neve. La temperatura alla mattina era di 1 °C, sarà di -1 °C il giorno 11 dicembre per un massimo pomeridiano di 5 °C. Eppure siamo a 10 giorni dall'estate! Ora capisco perché abbiamo vissuto durante questo volo due situazioni totalmente diverse: belle onde materializzate da lenticolari a Sud della linea di convergenza, la quale si trovava esattamente 600 km a Nord di Bariloche, con vento di 260° e 100 km/h, e belle situazioni in termica sotto cumuli con basi a 6.000 m a partire dal chilometro 650, con vento da 290-300° a 100 km/h, con nessun sistema ondulatorio sfruttabile. Vista la composizione dell'equipaggio (Sebastian Kawa e Jean-Marie Clément), è difficile che ci sia sfuggito qualcosa...

La fig. 6 mostra lo stesso *jet stream* il 25 dicembre alle 00Z, e cioè alla vigilia del nostro triangolo di 1.650 km alle 21:00 locali.

Ci sembra di vedere una tregua che purtroppo non durerà 24 ore, il Mostro rialzerà la testa a fine pomeriggio del 25 ed avremo di nuovo un bel cerchio blu scuro sopra Bariloche con vento nullo (fig. 7).

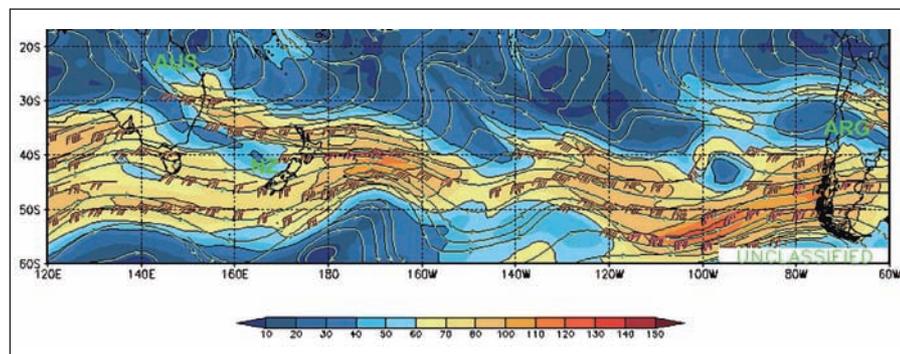


Fig. 7 - Jet stream (200 mb) del 25 dicembre la sera

## I luoghi di decollo

Questa particolare situazione meteorologica ha impedito che si realizzasse almeno una giornata omogenea dall'alba al tramonto. E in ogni caso mai due giorni di seguito. A volte le partenze erano ritardate causa pioggia o per mancanza di vento (pur sapendo che il vento doveva arrivare), oppure i ritorni erano anticipati a causa pioggia, o per tre volte abbiamo dovuto dirottare a Chapelco, Zapala e Pilcaniyeu. Peraltro la nostra posizione era globalmente migliore di quella dei piloti tedeschi di Chapelco (San Martin de Los Andes): i soli 100 km più a Nord facevano effettivamente una differenza sensibile quando l'anticiclone ci era tanto vicino. Non parliamo neanche di Chos Mallal, 400 km più a Nord, considerato come la Mecca del volo d'onda in Argentina, la stagione fu semplicemente catastrofica per non dire inesistente. Con la differenza che Bariloche, città di 150.000 anime, offre tutto quello che è possibile immaginare fra attività lacustri, terrestri di pianura e di montagna, per la felicità delle nostre compagne, mentre Chos Mallal si trova nel mezzo di un deserto minerale, sicuramente molto bello, a chi piace... Malgrado questo contesto meteorologico particolare e grazie all'esperienza accumulata in queste ultime dieci spedizioni, ritengo che siamo riusciti a trarre il massimo profitto da situazioni complesse. Occorre anche ammettere che le informazioni meteorologiche disponibili sia sui siti pubblici Internet sia dal sito privato del nostro sponsor Epson <http://www.meteo.it/> sono oggi di una incredibile qualità e precisione, forse anche di una quantità esagerata, al punto che, non disponendo del tempo necessario per l'analisi e la sintesi giornaliera delle centinaia di mappe, ho dovuto assegnare una persona a questo compito. Addio budget!

## Risultati molto soddisfacenti

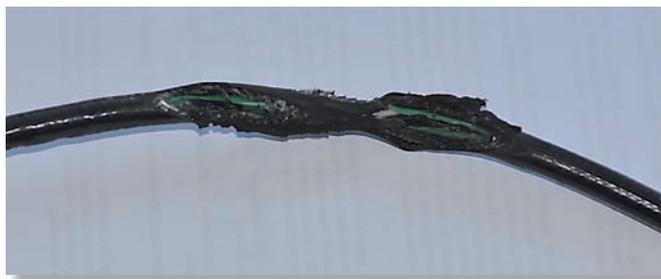
Il bilancio sportivo di questa spedizione è globalmente molto soddisfacente. Le due squadre dell'Europa dell'Est, Polonia e Repubblica Ceca, hanno pienamente goduto del loro soggiorno portando nelle loro valigie una decina di primati nazionali di altissimo livello, fra i quali un 2.000 km dichiarato per Sebastian Kawa ed un 1.500 km dichiarato per Milos Pajr in un Duo-Discus senza ballast. Per quanto mi riguarda personalmente, ho volato relativamente poco per poter affrontare enormi problemi amministrativi con la nuova ANAC (Amministrazione Nazionale

dell'Aviazione Civile), con un club di volo a motore che ci ha dichiarato sin dal primo giorno che eravamo *persona non grata* in seguito ad un vecchio conflitto con il club di volo a vela (sembra che questo problema sia ricorrente su tutto il pianeta!) e gestione di problemi di salute dei vari partecipanti. Per fortuna, il mio *alter ego* Bruce Cooper aveva un unico obiettivo: volare! Se lo è goduto in pieno, ha fatto enormi progressi ma per la lingua spagnola, ha ancora molto da lavorare. Per la statistica, abbiamo effettuato 54 giornate di volo su 74 disponibili a calendario per un totale di 315 ore del mio Nimbus, pari ad una media di sei ore per volo. I cinque alianti del mio gruppo hanno effettuato 145 voli per un totale di 735 ore (più che il club locale in un anno), senza alcun incidente. È meglio non fare una media poiché i due alianti scozzesi hanno volato solo ed esclusivamente per tentativi di primato o d'Insegna FAI, ed al contrario il Duo Discus Ceco ha sfruttato tutte le giornate volabili anche con cambio di equipaggio nella stessa giornata. Le buone giornate sono apparse solo da fine novembre, dicembre è stato buono ed abbiamo avuto sei belle giornate in gennaio, l'ultima essendo il giorno 19. È difficile fare una previsione per la prossima stagione. Pertanto mantengo il progetto di una nuova spedizione per volare fra il 15 novembre ed il 15 gennaio prossimo.

## Il materiale

Come al solito, ogni spedizione degna di questo nome porta il suo carico di pene e di guasti. La prima è per colpa mia: ho rotto l'**antenna** del transponder durante le manovre di caricamento del contenitore. Per fortuna ho un ricambio ma la posizione dell'antenna originale è irraggiungibile senza smontare ruota e serbatoio. Impensabile. La monterò al posto della luce stroboscopica superiore.

La seconda, al **freno ruota**, avrebbe potuto essere catastrofica ma la mia buona stella vigilava su di me quella sera. Mentre operavamo dall'aeroporto internazionale poiché la nostra pista era in riparazione, mentre stavo attraversando dal lato Ovest l'asse della pista 11/29 al ritorno di un volo passeggero senza condizioni per rimanere in aria, il controllore mi chiede se posso atterrare a contro pista (e cioè al QFU 11) in quanto aveva un aereo di linea in lungo finale ed il suo tempo stimato era lo stesso del mio per fare un circuito completo al QFU 29, e siccome l'aliante ha la priorità, avrebbe dovuto mettere l'aereo di linea in circuito di attesa. Nessun problema, il vento è debole e io accetto. Al momento di girare per prendere il raccordo, manovra facilmente realizzabile con una frenata brusca e pedale a fondo, se necessario con un po' di motore, il circuito idraulico del freno mi abbandona brutalmente e l'aliante esce di pista passando miracolosamente fra due luci, passando dall'asfalto alla miscela sabbia e sassi con un salto di 20 cm fortunatamente senza rompere nulla. Però sono troppo vicino all'asfalto e la torre mi chiede se deve mandare l'aereo di linea in circuito di attesa il che mi sarebbe molto dispiaciuto in quanto la convivenza non è sempre delle più facili. Mi butto fuori dell'abitacolo, tiro fuori il motore, tutto gas e riesco a spostare il "MM" di una decina di metri, giusto in tempo per vedere le winglet dell'Airbus passarci sopra i baffi per la grande gioia della mia passeggera. Una volta che l'Airbus giunse al parcheggio, tutto il personale valido dell'aeroporto si precipitò sul Nimbus per tirarlo fuori dalla sabbia e rimetterlo in pista senza rompere nulla. Il tubo idraulico cambiato in luglio 2009 (da officina certificata con EASA Form One) toccava la gomma ed era scoppiato (foto 8). Non mi soffermo sui miracoli



**Fig. 8 - Tubo idraulico del freno**

dei meccanici patagonici i quali, recuperando la metà dei terminali e risaldandoli su altre metà allo standard argentino, ci hanno permesso di volare 48 ore più tardi. La terza è tutta tedesca! A fine novembre, nella speranza di trovare un po' di vento, il gruppo dei tedeschi di Chapelco trasloca a Esquel, 200 km più a Sud. Questa scelta

si rivela inutile ed il 23 novembre decidono di ritornare a Chapelco ma il motore del Ventus 2CM di Diether Memmert si rifiuta di partire. Per sua fortuna il club di Bariloche possiede un carrello "tuttofare" ed il 24 sera l'aliante è di fronte alla nostra officina. **Connettori delle bobine** bruciati, per fortuna ho i ricambi, ne ho già cambiati dodici! La quarta è anch'essa un regalo del mio angelo custode: il 13 dicembre, quattro minuti dopo il decollo, di colpo **il motore perde 2.500 rpm**. Giusto il tempo di lanciare l'emergenza radio, di verificare che benzina, gas e contatti sono OK e siccome il motore gira regolarmente ma solo a 4.000 rpm, il tasso di caduta dell'aliante è compatibile con un ritorno in aeroporto.

Causa: rottura della spina elastica di collegamento fra i due carburatori (foto 9).



**Fig. 9 - Spina elastica Ø2mm difettosa**

Questo motore (il terzo in 12 anni) ha soltanto 105 ore. Il costruttore ha semplicemente "dimenticato" di applicare al secondo carburatore la molla di richiamo della farfalla in posizione tutta aperta in caso di mancanza di comando, come giustamente applicato al primo carburatore (*fail safe position*). Ovviamente il costruttore mi risponde che sono il primo (scoperto poi che è una bugia) e che mi richiama per darmi la soluzione definitiva... (che sto aspettando ancora!) Inutile dire che con un investimento di 2 € (cacciaspina e cinque spine da 2 mm), ho risolto il problema per i prossimi vent'anni. Tre minuti prima eravamo nelle piante o nel lago. A tutt'oggi il costruttore non ha ancora emesso nessuna AD. È proprio scandaloso. La quinta ha del "déjà vu" eppure su un pezzo nuovo (con Form One): rottura di una delle due alette di **supporto della marmitta** (foto 10).

**Fig. 10 - 1 Rottura di una delle alette del supporto della marmitta**



Per fortuna scoperta durante la visita post-volo (molto più importante della visita pre-volo in quanto permette di anticipare le riparazioni) e riparata in poche ore dal Gringo, mago del TIG, che ci aveva già salvato qualche anno fa in occasione della rottura della molla di richiamo della leva dei direttori. La sesta, la **camera d'aria**, ha anch'essa del "déjà vu" e comincia ad innervosirmi poiché si tratta dell'esplosione al suolo della ruota principale, montata nuova a settembre con tanto di Form One dal costruttore dell'aliante. La particolarità di questo problema è che l'aliante rimane totalmente immobilizzato, salvo accettare di distruggere totalmente mozzo, freno e copertone. Il cambio ruota richiede una gru con portata di 1 ton oppure un cric con la culla di fusoliera (foto 11).



**Fig. 11 - Cambio della ruota in pista**

Il problema è che Tost fornisce delle camere da 5" per gomma da 6" (foto 12), la quale gomma è prevista per un carico massimo di 730 kg mentre l'aliante è certificato a 820 kg più gli accessori di sicurezza per la Patagonia più il fattore di carico all'atterraggio. Ho finalmente trovato a Buenos Aires una camera ad hoc, ma senza Form One!



**Fig. 12 - Camera d'aria da 5 pollici in una gomma da 6 pollici: installazione certificata EASA, ma sbagliata**

## I voli: genesi di un primato

La genesi di questo primato merita forse più interesse che la narrazione stessa del volo, in quanto nato in realtà da una reazione lampo a quello che considero un "tiro mancino" da parte dei tedeschi basati a Chapelco, anche se i miei compagni di spedizione preferiscono utilizzare il termine "interpretazione erronea". È anche vero che gli anglosassoni sono più propensi ad utilizzare delle forme verbali in generale molto più sfumate ed in particolare delle mie. Occorre innanzitutto ricordare che affinché uno straniero possa volare in Argentina, egli deve possedere un'autorizzazione nominativa da parte dell'ANAC, amministrazione costituita a luglio scorso con donazione dei beni e riconversione del personale della Fuerza Aerea. Una volta ottenute tutte le autorizzazioni per tutti piloti, il sempreverde (83 anni e volovelista assiduo) ed insostituibile presidente dell'Aero Club Argentino Lito Fentanes si è poi dedicato al rilascio di una deroga per poter volare al di sopra del fatidico FL 195, condizione assolutamente indispensabile per poter superare alcune zone desertiche oppure molto alte. In un primo messaggio datato 16 novembre, il direttore regionale centrale autorizza il superamento di FL 195 con alcune condizioni di strumentazione, tutte rigorosamente soddisfatte, e previa autorizzazione del controllore in funzione del traffico locale. Purtroppo questa deroga era accompagnata da una limitazione geografica fra le latitudini 38° e 41°24' fra la longitudine 70°30' e la frontiera con il Cile. Ciò significava che non potevamo volare più a Sud di Bariloche in quanto la TMA di Bariloche termina a 41°43'. Un nostro primo tentativo di piano di volo verso El Maiten, 100 km a Sud di Bariloche, è stato annullato dalla torre di controllo sulla base di questo messaggio. Posizione poi confermata dopo un incontro con i controllori. Nuovo intervento di Lito Fentanes questa volta presso il direttore generale al fine di ottenere l'allargamento di quello che Lito aveva battezzato "la scatola" ("cajon"). La versione finale del 20 novembre dice questo: "GLIDER ACTIVITY WILL TAKE PLACE OVER THE ANDES FROM NOV-22-2010, UNTIL JAN 26-2011, DURING DAYLIGHT, COVERAGE AREA BETWEEN PARALLELS 35°00'00S AND 50°00'00S AND MERIDIAN 070°00'00W AND THE BOUNDARY WITH REPUBLICA DE CHILE, FROM GND UNTIL FL 280. THE GLIDERS SHALL MAINTAIN PERMANENT RADIO-ELECTRICAL CONTACT WITH THE APPROPRIATE ATC AND TRANSPONDER CODE ON MODE A AND C." Nuova discussione con il capo dei controllori, il quale ammette che questa decisione è ridicola poiché per esempio la limitazione a 50°S non ci permetterebbe di presentare un piano di volo per El Calafate situato a 50°16'S e cioè 30 km più a Sud del 50° parallelo, che è anche il nostro pilone di andata ritorno di 2.000 km!

## La sorpresa tedesca dell'8 dicembre

Il 15 dicembre, la fai pubblica la rivendicazione da parte di Klaus Ohlmann del primato mondiale di distanza su triangolo dell'8 dicembre, il quale esce allegramente di 113 km dalla zona prevista dal NOTAM. Potete facilmente immaginare la nostra reazione e prendo dunque la mia più bella penna per scrivere al presidente della FAVAV (Federazione Argentina di Volo a Vela) chiedendo cosa pensa della validità di questo volo in quanto per i semplici di mente che siamo (diciamo più semplicemente "non latini") un NOTAM avrebbe per noi valore di legge. Quale non fu la nostra immensa sorpresa di leggere il 20 dicembre che sia per l'Aero Club Argentino (CADEA) sia per la Favav, *"le zone definite nel NOTAM 4274 non escludono altre zone né sono una scatola dalla quale non si può uscire. Ugualmente, se tu puoi ottenere da parte di un controllore una autorizzazione per volare al di fuori delle zone stabilite nel NOTAM, lo puoi fare."* Ciò significa chiaramente che i tedeschi si erano già messi d'accordo con la Favav sul valore puramente informativo di questo NOTAM, pur considerando come esecutiva la parte che ci interessava tutti maggiormente e cioè la clearance sino a FL 280. Peccato che si siano ben guardati di segnalarcelo. Abbiamo tutti avuto il sentimento di essere stati dolcemente ingannati ed abbiamo deciso che la miglior risposta da dare era quella di battere questo primato utilizzando le stesse armi.

## Una cena di Natale particolare

Il programma per l'indomani del ricevimento di questa lettera era già fissato: tentativo di 2.000 km. Sveglia alle 3:30 per 12 ore di battaglia contro più di 100 km/h di vento sopra 1/8 di fracto cumulus incerti evolvendo in un blu dipinto di blu negli ultimi 500 km. Visto che il 2.000 km non passa, tanto vale fermarsi al



**Fig. 13 -** In configurazione per volo solista: una paratia in fibra autocostituita isola l'abitacolo anteriore impedendo la caduta di oggetti nel posteriore, dove non sarebbero recuperabili. Piove ma sono pronto a partire

primo andata e ritorno da 1.000 km e tornare a casa a studiare un nuovo triangolo primato mondiale. Insieme a Bruce Cooper sacrificiamo la bella giornata del 23 dicembre per aggiornare il nostro database delle piste di emergenza lungo il percorso previsto. L'indomani 24 dicembre ripeto il mio tentativo di Insegna di 2.000 km volando solo, avendo preparato l'aliante per questa configurazione, eliminando la zavorra di coda di 14 kg ed installando il separatore di cabina di mia invenzione che permette di avere accesso a tutti gli accessori che sono normalmente di competenza del pilota posteriore: telefono satellitare, cibo, acqua, "bibbia", sacchetti per pisciare, ecc. (foto 13). Sveglia nuovamente alle 3:30 sotto la pioggia fino al parcheggio ma fortunatamente non in testata pista per trovarmi al decollo alle 5:30 con John Williams (Antares elettrico). Le condizioni non permettendo di chiudere il tema previsto, abbandono dopo 1.000 km e 8 ore di volo. John abbandona dopo solo tre ore di volo, avrei dovuto fare lo stesso. Avevamo organizzato il cenone di Natale a casa mia, e il famoso Malbec Fonds de Cave Reserva 2006 aiutando all'ottimismo generale, decidiamo di presentare un piano di volo per l'indomani, via fax a l'ARO di Bariloche, per questo famoso triangolo FAI di 1.621 km, sperando che il funzionario di servizio alle 22 della notte di Natale abbia tutt'altro in mente che leggere il NOTAM 4274. Controllo telefonico alle 22:30 e miracolo, mi confermano che il piano di volo è accettato! John, Bruce ed io salutiamo i nostri ospiti verso le 23 e la sveglia suona ancora una volta alle 3:30 questo giorno di Natale. Dirvi che ho dormito bene sarebbe una bugia, idem per Bruce e John. Il cielo è coperto, senza stella né luna (che strano, ieri era luna piena?), gli alberi si muovono, fa fresco: su i morti, il cimitero trasloca! E la luna? Il disco ha lasciato il posto ad una macchia nera circondata da una corona marrone, ma questa è l'eclisse del secolo! Siamo troppo assorbiti dall'enormità del compito che ci siamo dati e non ce ne rendiamo conto. Credo soprattutto che le nostre cellule grigie siano ancora in letargo, aiutate dal Malbec Fonds de Cave.

## Un incredibile mucchio di errori

Il file IGC di questo volo è disponibile sulla NetCoupe oppure sul nostro sito [www.topfly.aero](http://www.topfly.aero) alla pagina "Vols et records" oppure "Flight Logs and records". Un'occhiata alle mappe meteo e le foto satellite IR della notte mi fa pensare ad un vento da Sud-Ovest assai forte, sicuramente superiore a 100 km/h soprattutto nella metà Sud del percorso. Temo che il secondo lato del triangolo, quello da 474 km sulla pampa, sopra una zona totalmente sconosciuta e disabitata, con soltanto tre piste di emergenza, sia troppo difficile con il vento di fronte.

Alle quattro del mattino decido di rovesciare il senso di rotazione del tema e preparo un altro file. Questi 20 minuti persi a preparare il tema e caricare le schede di memoria mi costeranno un primato mondiale sui tre che erano in gioco. Il più buffo in questa storia è che in realtà verrà dichiarato il tema originale (per errore) nei due logger, per fortuna due volte lo stesso errore, se no il volo sarebbe stato invalidato in quanto la Favav non accetta dichiarazioni diverse nei logger anche se per la fai l'ultima è quella valida. Ce ne accorgiamo al momento della partenza, non riuscendo a capire la videata né sentendo il beep caratteristico di attraversamento del traguardo, pur avendolo passato due volte. Grande risata a bordo, dovremo girare il tema originale, e così ripassiamo il traguardo per la terza volta questa volta nel senso giusto. Ma la cosa più incredibile è che se avessimo caricato e girato il nuovo tema, non avremmo mai potuto chiederlo in serata in quanto non c'era più un soffio di vento a Nord di Bariloche. Al punto che John Williams, tornando dal suo 2.000 km su doppio A/R verso Sud (Diploma britannico numero uno), è stato costretto a riavviare il motore dopo aver attraversato il traguardo di arrivo 50 km a Nord di Bariloche. Ma questo, noi lo sapremo soltanto negli ultimi 20 minuti di volo. In breve, con tre sveglie alle 3:30 del mattino in cinque giorni, dovrò pur

arrendermi all'evidenza, non ho più l'età dei miei concorrenti, questo è troppo per me. Potete sempre dirmi: ma c'era Bruce, ha 15 anni di meno! È vero, ma d'una parte non era totalmente ristabilito dalla sua indisposizione, e dall'altra sembra essere allergico alla pagina del settore foto di Zander e come per me, ci sono voluti due passaggi della linea per capire l'errore.

*(segue sul prossimo numero)*



Allianz  RAS



nationale  
suisse



Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 – 20052 MONZA  
Tel. 039/2301500 – Fax 039/380729 – e-mail [info@cgassicurazioni.it](mailto:info@cgassicurazioni.it)

Assicurazioni in tutti i rami  
Consulenza assicurativa per aziende e privati  
Risk management  
Gestione posizioni assicurative per l'industria  
**SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE**  
Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI**



# Una stagione sotto il segno della Niña

*(Seconda parte)*

*La realizzazione di un  
record tra tanti errori*

## **Finalmente un po' di piacere**

Non mi piace narrare un volo, ma questo è troppo eccezionale per passare al dimenticatoio. In effetti, in un grande triangolo, contrariamente all'andata e ritorno oppure al yo-yo, non si passa mai due volte sullo stesso posto, le condizioni sono totalmente diverse su ciascuno dei tre lati, occorre ogni volta reinventarsi delle strategie di rotta e delle tattiche di percorso. Insieme all'andata semplice, il triangolo FAI è veramente la prova regina nel volo a vela.

Dunque decollo alle 6:03 locali (09.03Z) con 30 minuti di ritardo sull'alba ufficiale. Motore sino al punto di onda abituale per questo vento, che è ovviamente anche il punto di partenza e di arrivo, dove ritroviamo John Williams il quale, pur essendo partito 30 minuti prima di noi, è ancora sotto in quanto per tenersi un po' di riserva di batterie (20 minuti in totale) spegne il motore dopo tre minuti a 300 m QFE sul pendio di servizio e si fa tutta la salita "a piedi". Saggia decisione visto che ne avrà bisogno poco prima della notte per tornare a casa.

L'onda è piuttosto debole (2-3 m/s) per un vento di 80 km/h a 4.000 m, ma soprattutto molto Sud-Ovest, 220-230°. Poco importa, partiamo comunque. Il cielo è tagliato in due: verso Sud e Sud-Est, 6/8 di barre di stratocumuli ondulati con basi verso 3.000 m e top sui 4-5.000 m, verso Nord cielo azzurro con alcuni fractocumuli sparsi non significativi. Il sole si alza sopra uno strato di nubi d'un grigio sinistro (foto 14) passando poi ad un rosa vivace che ci riempie di gioia (foto 15). L'Ovest è ovviamente totalmente coperto ma per fortuna la copertura è più bassa del solito, il che ci permetterà di girare il primo pilone sopra le nubi senza grande preoccupazione. Prendo anche il tempo di scattare una foto (n. 16). Di fatto, in questo tipo di triangolo, al fine di mantenere il pilone esterno (quello a Est verso il mare) il più possibile nella zona collinare generatrice di onde, è necessario spostare gli altri due punti di virata il più possibile verso Ovest e dunque necessariamente sopra una zona morta in territorio cileno. Il percorso fra l'ultima onda sottovento in Argentina e questo punto è un volo puramente balistico ad una velocità tale da poter tornar per riagganciare la stessa onda ad una quota di sicurezza. Nel nostro caso si è trattato di perdere 2.000 m.



**Fig. 14 - La copertura nuvolosa è di un grigio sinistro**



**Fig. 15 - Il cielo passa al rosa, speranza!**



**Fig. 16 - Primo pilone sopra lo strato di nubi**

A questo punto cominciano le brutte sorprese con i controllori. Convinti che Bariloche avesse trasmesso il nostro piano di volo a Ezeiza Sur (il centro di controllo della FIR Buenos Aires Sud), chiedo una *clearance* per FL 230 sopra Chapelco. Non dovrebbe essere un problema visto che non c'è nessun traffico in questa zona ed ancor meno alle sette del mattino del giorno di Natale! Ahimè no, oggi no! Innanzitutto Bariloche non ha ancora trasmesso il nostro piano di volo e la gentile signora non è molto contenta, occorre ricominciare tutto. Per fortuna il piano è di nuovo approvato però fino a FL 195. Sperando segretamente che la signora non andrà a leggere il limite geografico di longitudine 70° rispetto al punto dichiarato, gli chiedo cortesemente di applicare il NOTAM 4274 che ci autorizza fino a FL 280. Lungo silenzio e risposta negativa del suo capo che dice che dal momento che il NOTAM impone di mantenere in modo permanente il contatto radio con l'ente di controllo, e che secondo lui esiste sempre il rischio di perdere questo contatto, il rifiuto di superare FL 195 è secco e senza appello. Giudico inutile insistere in quanto la situazione non giustifica un'infrazione visto che il transponder è sempre in servizio e risponde ad interrogazioni (probabilmente cilene), ci accontenteremo di questo livello.

Dal punto di vista volovelistico, la situazione è lontana dall'essere brillante. Le rotte energetiche abituali sono molto deboli, i valori Vz Netto sono dell'ordine di 1 m/s, insufficiente per continuare e dobbiamo fermarci per salire all'ingresso della TMA di Bariloche nell'unica ascendenza accettabile in un raggio di 100 km, con una media di 2 m/s, una miseria!

Nuova sorpresa: Ezeiza non ha trasmesso il nostro piano di volo alla torre di Bariloche, tanto come l'impiegato dell'ARO la sera precedente! Nessun problema, ricominciamo tutto da capo, intanto è gratuito! E finalmente partiamo sulla pampa con rotta Sud-Est, *alea jacta est!* Bruce mi ricorda che per precauzione (o scaramanzia?) ha preso il suo costume da bagno, il prossimo pilone essendo vicino all'Atlantico.

## Un primo lato senza storia ma molto debole

Il cielo è bello (foto 17) ma "molle", anche il vento è inferiore a 60 km/h, i valori Vz Netto sono particolarmente deludenti. Le barre di stratocumuli sembrano evaporare in direzione del pilone (foto satellite 18 alle 12:45Z con la nostra posizione), i valori sono dell'ordine di 1-1,5 m/s che sono insufficienti per mantenere la quota ad una velocità suolo accettabile. Dopo 250 km di questo volo



**Fig. 17 - In rotta verso Sud alle 11:47, il cielo sembra bello ma è molto debole**

delfinato incerto, alle 13:24Z, siamo costretti a fermarci 20 minuti per risalire da 4.000 a 6.000 m in un miserabile 1,6 m/s di media. Non volevo assolutamente scendere sotto le basi degli stratocumuli, in un mondo totalmente sconosciuto che assomiglia più al pianeta Marte che alla nostra buona vecchia Terra. In questo momento la mia strategia di percorso comincia a pagare: avevo espressamente scelto di restare più a Sud della rotta in modo da poter liberare con il vento in coda in caso di difficoltà, e funziona, facciamo il pieno fino a 7.300 m nell'ultimo rimbalzo materializzato prima del pilone, massimo autorizzato dal controllo di Comodoro, con una media di soltanto 2 m/s. Se questo è l'America, non abbiamo finito di remare! Partenza vento in coda fino al pilone a 300 km/h di velocità suolo: otto minuti per percorrere 41 km con 150 km/h di velocità indicata, pari ad un'efficienza di 135. La media del volo è dell'ordine di 110 km/h e credo che possiamo dimenticare il primato di velocità però quello di distanza è ancora possibile. In ogni caso e viste le circostanze che hanno provocato questo tentativo, la parola "rinunciare" non potrà mai venirci in mente.

Con una piccola fitta al cuore gettiamo un'ultima occhiata alla linea blu materializzando l'oceano Atlantico nella baia di Trelew. Questa città è stata il teatro della tragedia conclusiva del romanzo "Volo di Notte" di Saint-Exupéry. Per la nostra fortuna le condizioni sono nettamente migliori di quelle del libro, le barre di stratocumuli si confondono con le lenticolari generando delle specie di funghi con base verso 3.000 m e sommità sui 7.000 m (foto 19). Purtroppo un'occhiata alla bussola mi fa capire che non sono per noi in quanto ben troppo a Sud rispetto alla nostra rotta e dobbiamo deviare ad Ovest per ritornare oltre la traccia teorica mantenendo, come per il lato precedente, la possibilità di una via di fuga sottovento verso Est in caso di difficoltà. Di fatto l'Ovest è estremamente nuvoloso e per ora non vediamo altro che del bianco.

## Un bell'inizio di secondo lato, ma i frutti più belli non sono necessariamente i migliori

Il vento è sempre Sud-Ovest, 230-240° mentre l'orografia, in realtà delle mesetas alte solo 5-600 m rispetto alla pianura, sono orientate esattamente Nord-Sud. Siccome i sistemi ondulatori seguono preferenzialmente l'orientamento dell'orografia rispetto alla direzione del vento, siamo costretti ad eseguire delle baionette sforzandoci di mai fermarci ma soltanto di rallentare per guadagnare quota nei tratti controvento, la perdita di altitudine fra due baionette essendo fra 800 e 1.000 m. La foto (20) mostra la situazione tipica del cielo in questo momento ricordando che i bordi d'attacco delle barre d'onda sono a 45° a sinistra della nostra rotta ed occorre dunque continuare a giocare a cavallina. Su questa foto è visibile la materializzazione di uno splendido salto idraulico situato circa 200 km più a Sud ma purtroppo eccessivamente fuori rotta. E siccome i salti idraulici si spostano sempre verso Est è chiaro che questa magnifica sorgente di energia non sarà per noi.



**Fig. 20 - Si gioca a cavallina sopra le barre d'onda alle 15:03. La nostra rotta è a 45° dai rimbalzi**

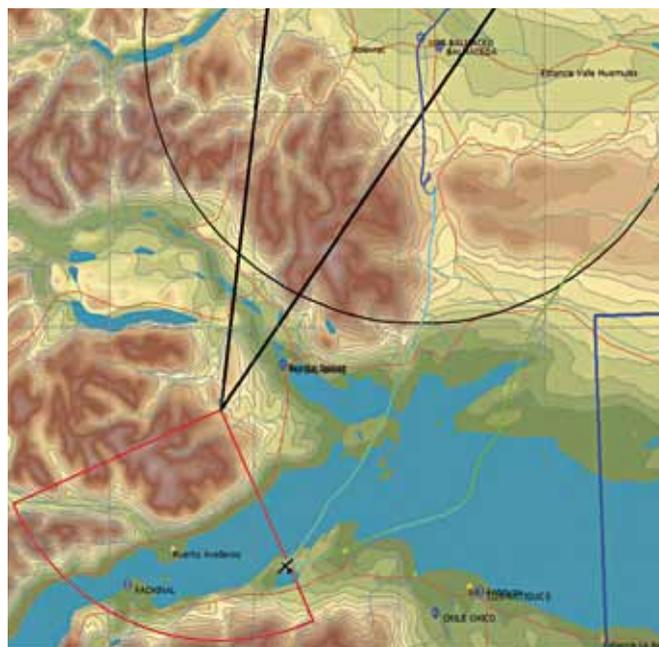


**Fig. 19 - Bel cielo nella metà del secondo lato alle 14:58**

Verso le 15:20Z, è con grande piacere che rivedo dall'alto la stazione di servizio di Paso de Indios nella quale, il 7 dicembre 2004, ho passato la notte insieme alla mia signora nella nostra Land Rover guasta in attesa del carro attrezzi. Nulla è cambiato nel villaggio salvo che ora sappiamo che esiste una pista di emergenza a Sud del "pueblo". Il gioco della cavallina termina verso le 17:10Z nel bel mezzo della pampa nel peggior posto per i sistemi ondulatori in quanto, a questa latitudine, esiste un buco nella cordigliera che permette all'aria marina del Pacifico di penetrare direttamente nella pampa senza aver subito il procedimento di foehnizzazione caratteristico dell'onda di rimbalzo. E come di consueto in questo caso, il vento accelera a 120 km/h e la copertura nuvolosa è quasi totale e sempre più bassa, con qualche buco ogni tanto, nessun rimbalzo organizzato, e per coronare il tutto la velatura di cirri ed altri nubi alte aumenta di spessore rendendo lo strato di nubi uniformemente grigio e dunque più difficilmente "leggibile". Sono dunque ridotto a seguire i buchi a delle velocità suolo ridicole, ci vorrà più di un'ora mezza per percorrere i 170 km fino al lago Buenos Aires, pari a 113 km/h di media. In queste ultime tre ore, Bruce Cooper era in semi letargo per ipossia, al punto che doveva ogni tanto mettersi la cannula in bocca per non perdere conoscenza. Ero troppo impegnato a risolvere problemi di semplice sopravvivenza in volo e mi sono accontentato di verificare che fosse sempre più o meno cosciente.

Una volta entrato nella TMA di Balmaceda (territorio cileno) le condizioni tornano ad essere più omogenee (normale in quanto la cordigliera è di nuovo continua) ed il contatto visivo con questa bellissima pista mi consente un po' di relax lasciandomi studiare il problema di Bruce. Un cambio di bombole gli costerà un quasi svenimento e non risolverà nulla. Come non risolverà nulla uno scambio di regolatori elettronici. Conclusione: il problema è nella sua cannula, e scopriamo effettivamente che uno dei due orifizi era totalmente intasato. Queste lunghe ore passate in avanzata ipossia lasceranno il segno per tutto il volo ed il giorno successivo.

L'ultimo pilone è purtroppo irraggiungibile in quanto anegato in un'enorme massa nuvolosa. Eravamo preparati a questa situazione, era il rischio da prendere per non andare troppo verso Est, verso il mare, al secondo pilone pur mantenendo le proporzioni del triangolo FAI. Non ci rimane che applicare la regola FAI del settore illimitato e andare a cercare il punto più vicino compatibile con le nubi. Sono costretto ad attraversare il lago e questo non era previsto. Per fortuna il percorso sopra l'acqua (40 km) è eccellente ed arriviamo sulla riva opposta sempre



**Fig. 21 - Sorprendente passaggio nel settore FAI a 22 km dal pilone, a causa copertura nuvolosa**

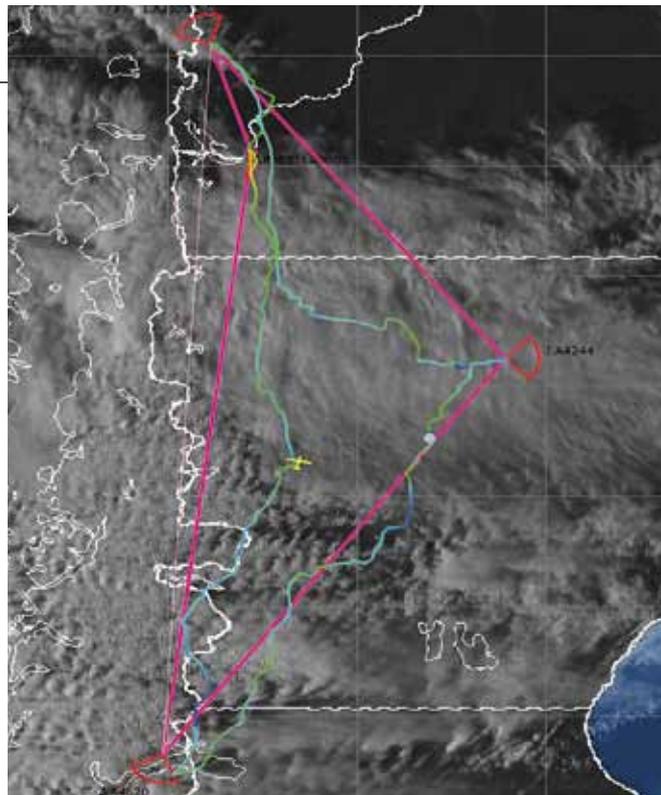
alla stessa quota di 5.000 m, proseguendo fino all'ingresso nel settore 22 km a Sud del pilone. Questo eccesso di distanza che per ora ci penalizza sarà quello che ci permetterà di ottenere comunque il primato di distanza libera dopo deduzione della penalità di quota fra partenza ed arrivo, però questo lo scopriremo soltanto due giorni più avanti. È ben vero che a questo livello di performance non basta essere bravo, non basta avere la macchina giusta, non basta essere al posto giusto al momento giusto, occorre anche avere un pizzico di fortuna. E malgrado tutte le miserie vissute in questo volo, e ce ne saranno ancora tante altre, questi 22 km percorsi due volte saranno la nostra fortuna. Questo sorprendente passaggio del terzo pilone è rappresentato in fig. 21.

Sono le 19:38Z (16.38 locali) e mancano 640 km all'arrivo e 5 ore e 12 minuti prima del buio totale. Non vedo grossi problemi a mantenere una media di 120 km/h su questo percorso che conosco a memoria e poniamo prua a Nord con il cuore leggero. Il futuro mi dimostrerà il contrario.

## Una lenta discesa all'inferno

Il calcolatore non è purtroppo programmabile per settori di lunghezza infinita. Ad una distanza così elevata dal punto di virata, esiste il forte rischio di essere fuori settore per qualche metro e, non essendo una gara di velocità, questo rischio non deve essere preso e pertanto, prima di girare, aspetto di leggere sul display del calcolatore il momento in cui lo scarto di rotta passa da 45° a 44°.

L'analisi post volo mostrerà che eravamo soltanto 400 m all'interno del settore a 22 km dal punto ed abbiamo perso al massimo 30 secondi per cui non ho nessun rimpianto. L'attraversamento del lago con 110 km/h di vento in coda è affare di pochi minuti, i rimbalzi abituali funzionano bene e Puerto Montt Radar (Cile) mi dà carta bianca per ogni livello e rotta richiesti, in pratica "siete autorizzati a fare quello che volete, vi vedo sul mio schermo e mi incarico io di gestire il traffico intorno a voi". Assolutamente fantastico, grazie signori controllori cileni! Vedremo passare tre aerei di linea sotto e di fianco senza alcun problema. Verso Nord vediamo solo del bianco (per dir vero del grigio), la copertura nuvolosa inferiore di strato cumuli sembra essere di 8/8, quella superiore di cirri è di 8/8 e lascia filtrare ancora un po' di luce; per sicurezza facciamo il pieno a 7.500 m sopra l'aeroporto di Balmaceda. Da questo momento il volo non è stato altro che un gioco a nascondino alla ricerca di buchi minuscoli e peraltro evolutivi, ogni buco essendo di fatto la materializzazione di un'ascendenza. Per 2 ore e 275 km non vedremo altro che del grigio, che non rappresenta grande preoccupazione nella misura in cui l'elettronica di bordo (due circuiti ridondanti) ci fa visualizzare perfettamente il paesaggio ed in quanto tutti gli aeroporti o piste alternativi si trovano sottovento nella pampa e dunque sempre accessibili (efficienza superiore a 100). A mio avviso abbiamo volato troppo all'interno delle montagne e se fossi stato solo a bordo sarei rimasto almeno 50 km più ad Est. Ma era giusto che Bruce si sfogasse un po' dopo il suo episodio ipossico! Però, alle 21:50 con "soltanto" 4.800 m, la mia pazienza raggiunge il suo limite e non è senza un pizzico di disagio che impongo la mia decisione di partire vento in coda verso un buco ben formato, mentre Bruce avrebbe preferito partire contro vento per cercare una bella barra di onda, il che ci avrebbe fatto perdere ulteriormente almeno 800 m con il rischio di toccare le nubi. Non sapremo mai quale fosse la decisione migliore ma è sempre vero che la mia era buona visto che da una parte riprendiamo contatto visivo con il terreno e dall'altro saliamo facilmente a 6.700 m in un quarto d'ora. Non si dice che il meglio è nemico del bene? Siamo ora sul nostro campo di gioco abituale sopra 6/8 di stratocumuli in dissoluzione verso Nord e sotto 8/8 di cirri e altre nubi stratificate la cui densità si intensifica notevolmente (vedi foto satellite 22 con la nostra posizione). Il mio ottimismo è però mitigato dal fatto che il vento ha girato di 40° verso Nord, aumentando così la componente di vento frontale mentre avrebbe dovuto essere in coda su l'intero ultimo lato. E questo non farà altro che continuare a girare verso Nord raggiungendo 290° nella planata finale. Sono le 22:15Z, mancano 300 km con 2h30 disponibili, è ancora fattibile ed abbiamo un aeroporto ogni 100 km per decidere eventualmente di interrompere il volo.



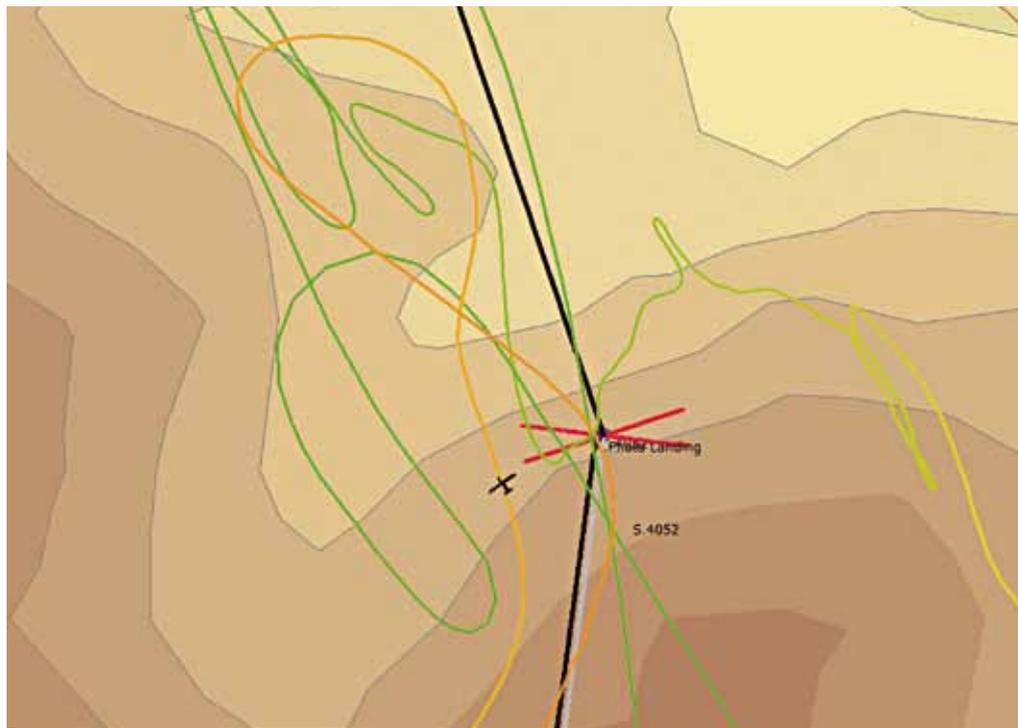
**Fig. 22 - Questi ultimi 300 km saranno un calvario, preso il sangue che fra due strati nuvolosi. Il cielo sembra illeggibile eppure passeremo ma molto lentamente**

Siamo a 25 km a Est della rotta energetica ideale e dovrò dunque fare almeno due baionette contro vento prima di arrivare a Esquel, al costo di 2.000 m. Sapevo che questo era il prezzo da pagare ma non potevo sapere che non c'era la carota in punta al bastone! Di fatto, le barre d'onda sono in corso di dissolvimento, i valori di Vz Netto sono poverissimi (circa 2 m/s contro almeno 5 abitualmente) e guadagno appena 900 m percorrendo i 30 migliori chilometri di tutta la regione sottovento al Cordòn de Esquel. A questo punto commetto l'errore fatale che mi costerà un altro dei tre primati mondiali in gioco: non mi fermo per salire laddove l'ascendenza era la migliore, sarebbero bastati pochi minuti. Prendo questa decisione sulla base del Metar di Bariloche che mi dava 20 kt di vento al suolo; nulla poteva lasciarmi immaginare che il vento sarebbe stato nullo due ore più tardi. E così lasciamo il chilometro 200 a solo 5.500 m con il traguardo di arrivo a 2.500 m. Questo momento segna l'inizio di una lenta agonia, di una discesa all'inferno che durerà un'ora e mezza senza possibilità di fermarsi in quanto costretti a mantenere una velocità suolo di 150 km/h, alla ricerca di improbabili ed effimeri testimoni di rimbalzi nei bassi strati dell'atmosfera, in fuga sotto una copertura di cirri ed altocumuli in caduta libera che ci toccano verso 4.500 m, e con un vento che ha girato da 290° e sta morendo velocemente con solo 50 km/h sulla verticale dell'aeroporto di Bariloche dove passiamo a 3.300 m mentre la torre ci annuncia "calma di vento". Non ci credevo e mi faccio ripetere l'informazione.

Il poco morale che rimaneva ci cade nelle scarpe. Le lunghe discussioni con Bruce in questi ultimi 200 km con calcolo continuo della velocità suolo da mantenere e delle diverse opzioni lasciano il posto ad un silenzio irreali. Un pizzico di speranza rinasce alla vicinanza del traguardo di arrivo quando il calcolatore mi dice che il vento è da 240° per 40-50 km/h. Ahimè si tratta solo di un effetto di valle, non il più minimo sussulto potrà tirar fuori dal letargo il nostro variometro e con la morte nel cuore mi avvicino al punto di arrivo 1.200 m sotto la quota di partenza. Il sole è già sparito ed il denso strato di nubi superiori

assorbe la maggior parte della poca luce rimanente rendendo la lettura degli strumenti sempre più difficile. Proviamo le lampade frontali ma la luce è troppo intensa e ci nasconde le montagne molto vicine. Ad un certo punto Bruce mi estirpa violentemente dal torpore in cui ero caduto gridando di tirare la cloche fino allo stallo al fine di guadagnare qualche centinaio di metri. Ignoro il perché ma il fatto sta che durante la decina di secondi passati a discutere di questa azione con lui, lascio la prua deviare di una decina di gradi verso sinistra e manco la linea di arrivo per un centinaio di metri. A questo livello di disperazione il mio organismo non ha neanche più la forza di arrabbiarsi e faccio calmamente dietro-front per tornare sulla linea ancora duecento metri più basso, che mi costerà 20 km di penalità ed il primato mondiale di distanza dichiarata. La fig. (23) mostra l'incredibile nodo di spaghetti intorno ai punti di partenza (verde) e di arrivo (giallo), con tre partenze di cui due a rovescio e due arrivi di cui uno a rovescio. Difficile fare peggio!

Rimangono 18 minuti per percorrere i 25 km fino alla pista dell'aeroclub ed è solo sulla mia promessa di essere atterrato entro 10 minuti che la simpatica controllora ci autorizza l'atterraggio al club e non sulla pista illuminata dell'aeroporto internazionale. A questo punto sentiamo per radio John Williams che torna dal suo 2.000 km su tre punti, guidato dalle nostre luci di navigazione.



**Fig. 23 - Il nodo di spaghetti in partenza e all'arrivo, quanti errori sulla linea di traguardo!**

## Il vuoto assoluto esiste, l'ho incontrato

I libri di scienza dicono che il vuoto assoluto non esiste. Bene, credetemi, non è vero, io l'ho incontrato! In quella serata e tutto il giorno successivo, Bruce, John ed io lo abbiamo vissuto. Non abbiamo neanche aperto le tracce IGC tanto eravamo convinti di aver perso tutto, tutti e tre. Bruce passò la giornata in meditazione contemplativa in spiaggia davanti ad un lago a specchio, non ho alcun ricordo della giornata del 26 dicembre e la mia agenda è una pagina bianca. Il vuoto assoluto. Soltanto due giorni dopo, mentre Bruce era in volo, mi misi a leggere in dettaglio il codice sportivo FAI ed a rendermi conto che forse non tutto era perso ed è soltanto tre giorni dopo che ho avuto la certezza di aver battuto due primati mondiali, di cui uno sicuramente migliore di quello di Klaus Ohlmann dell'8 dicembre (non ancora omologato). John Williams ha sicuramente vissuto lo stesso calvario psicologico poiché non si è più manifestato. Rispondendo ad una mia chiamata telefonica, mi confessò che il suo volo vale soltanto 1.997 km. Forte della mia recente analisi del codice sportivo, gli chiedo di mandarmi il suo file IGC e così scopro che invece vale 2.000,1 km. Champagne per tutti!

## Tanti errori, ma com'è possibile?

Fare un debriefing psicologico prenderebbe tutte le pagine della rivista e non interesserebbe nessuno salvo forse qualche medico psichiatra. C'è però un certo numero di punti che sono suscettibili di ricadute nell'interesse generale.

- Tre levatacce alle 3:30 del mattino in cinque giorni di cui uno alla vigilia e 10 ore di volo da solo sono un handicap che si paga con gli interessi dopo 15 ore di volo, soprattutto a 66 anni. Avrei dovuto passare più tempo a rilassarmi, però i problemi ipossici di Bruce non me lo hanno permesso. Avrei dovuto rinunciare? Mai e poi mai conto tenuto del contesto. Sicuramente sì in un contesto normale, più tranquillo.
- Ha senso modificare un tema alle quattro del mattino sulla base di informazioni meteorologiche che sono soltanto delle previsioni e non delle certezze? La risposta dovrebbe essere no, per prova che se avessi tentato di girare questo nuovo tema non sarei sicuramente riuscito a chiuderlo. Questo parere va però mitigato dal fatto che Klaus Ohlmann scrive di aver anch'egli modificato il suo tema in piena notte prima del suo triangolo di 1.600 km dell'8 dicembre. • La crisi ipossica di Bruce Cooper non era nemmeno totalmente imprevedibile. Da diverse settimane egli si lamentava di allarmi secondo lui ingiustificate. Avevo sostituito il regolatore elettronico con uno nuovo di zecca ed il problema persisteva, e soltanto con lui. Abbiamo fatto tutti e due grossi errori, lui accusando sistematicamente l'impianto e io accusandolo di non controllare il suo respiro. Nessuno ha immaginato che la sua cannula (oggetto personale sul quale non ho controllo) potesse essere parzialmente intasata.
- Non avrei mai dovuto partire così basso (5.500 m) al chilometro 200 mentre avevo un netto di circa 2 m/s, semplicemente perché sarebbero rimaste solo 10 minuti di margine prima del buio totale alla media di 150 km/h, che stimavo (giustamente) di poter mantenere. Ora mi rendo conto che una fermata di tre minuti per salire mi avrebbe assicurato il passaggio della linea nei 1.000 m richiesti e sarei comunque atterrato prima della notte.
- Al momento del passaggio della linea di arrivo, ho realizzato troppo tardi quello che Bruce voleva farmi fare e cioè salire alla verticale fino allo stallo sulla linea. Ho preferito rinunciare in quanto nello stato psicofisico nel quale ci trovavamo tutti e due, non tenevo ad affrontare il rischio di una cloche o di un rovesciamento sbagliato con una tale macchina per di più in queste condizioni di luce totalmente marginali con le montagne tutto intorno. I conti mi danno anche pienamente ragione in quanto per battere il pri-

mato di distanza dichiarata avrei dovuto guadagnare 150 m di quota. Con una velocità in quel momento di 125 km/h, il guadagno massimo sarebbe stato di una sessantina di metri e pertanto non sarebbe servito a nulla. Invece una fermata di tre minuti al chilometro 200 avrebbe risolto tutto. Con il senno di poi...

## Quali insegnamenti per il prossimo tentativo?

- Conto tenuto della debolezza delle condizioni meteorologiche durante le prime dieci ore e della loro mediocrità durante le ultime sei, le quali hanno globalmente generato una media di 110 km/h con un valore Vz medio di 1,1 m/s durante le salite e di 1,7 m/s netto in crociera, sono molto ottimista in merito alla possibilità di superare 130 km/h durante lo stesso tempo di volo di 15 ore e mezza, il che corrisponde al triangolo di 2.000 km.
- Il vento ha girato di 70° verso Nord fra la partenza e l'arrivo, generando una componente frontale significativa su ciascuno dei tre lati, mentre la figura triangolare dovrebbe teoricamente annullare l'effetto del vento. Ragion di più per sperare di fare molto meglio in condizioni meno anomale.
- Nel suo rapporto del volo dell'8 dicembre, Klaus Ohlmann scrive che ha messo cinque anni e moltissimi tentativi per realizzare il triangolo di 1.600 km. Il fatto che mi sono interessato a questo tema soltanto pochi giorni prima ed è stato un successo al primo tentativo mi conferma che abbiamo il know-how giusto e sono molto ottimista per la prossima stagione.
- In questo tipo di volo ogni minuto conta ed ho perso un primato mondiale per qualche minuto di ritardo a casa. Dovremmo fare grossi sforzi per essere allineati in pista con il motore fuori almeno un minuto prima dell'alba aeronautica, e dunque ancora di notte.
- Non ho mai sentito la necessità di fare il punto rispetto alle piste alternative, sia perché ne avevo ben memorizzato le posizioni e caratteristiche, sia perché con questo vento non c'è alcun problema per la via di fuga col vento di traverso o in coda, sia perché non siamo mai scesi sotto le nubi con il punto più basso a 4.000 m al contatto con il top di alcuni strato cumuli, e dunque con 200 a 400 km di cono "locale". Tranquilli, anche questo è l'America! Questa è una mia filosofia personale ma so che non vale per tutti. Un giorno di revisione del tema prima del volo rimane uno degli elementi importanti del successo.

## E la “concorrenza”?

Parliamo seriamente, non c'è concorrenza ma è soltanto emulazione sportiva. Contrariamente ai nostri colleghi tedeschi di Chapelco, l'obiettivo principale di queste spedizioni è soprattutto di trasferire le nostre conoscenze al più gran numero di piloti provenienti dal mondo intero, pur riservandoci una piccola parte per la ricerca e quando l'occasione si presenta, e cioè la combinazione fra la finestra meteorologica e la presenza di un pilota o di un passeggero in grado di sopportare 16 ore di volo in quelle condizioni, allora il tentativo di primato è la ciliegia sulla torta.

Per i motivi descritti nella sezione di meteorologia, non è stato possibile per nessuno tentare primati di distanza o di velocità sui percorsi classici.

In cambio le due squadre hanno potuto lavorare a fondo sul grande triangolo. Klaus Ohlmann ha aperto la danza l'8 dicembre con 1.600 km, abbiamo rilevato la sfida il 25 dicembre con 1.650 km e Klaus si è ripreso il testimone il 12 gennaio con 1.750 km (tutti ancora da omologare). Tutto pane per i nostri denti per la prossima stagione!

È interessante osservare i tracciati di questi ultimi due voli (fig. 24).

Il nostro è la traccia rossa. La similitudine è veramente sorprendente! Le condizioni meteorologiche erano troppo diverse per poter comparare le statistiche e le strategie di rotta. Conta solo il risultato. ■

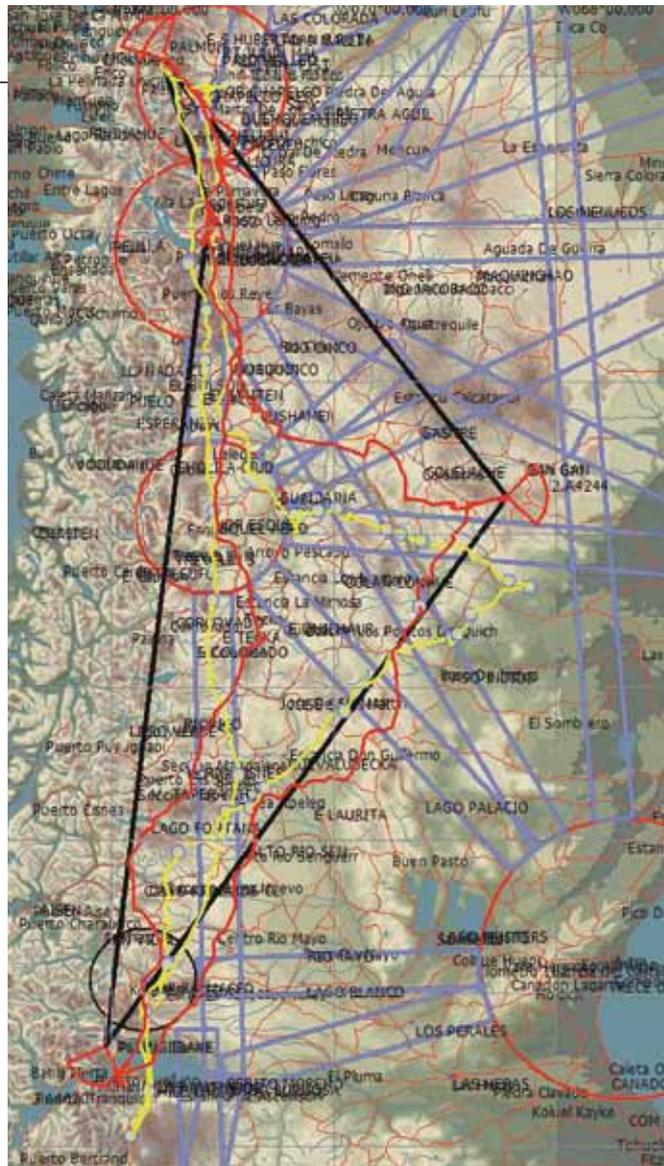


Fig. 24 - Il nostro triangolo di 1.650 km (rosso) del 25/12 e quello di Klaus di 1.750 km (giallo) del 12/1

pubblicità