

Venerdì 4 luglio, mi presento in aeroporto dove dovrei incontrare Silverio per andare in Israele. Nulla è lasciato al caso... tutto è previsto e tutto è calcolato... quasi tutto... Sbaglio clamorosamente aeroporto e Silverio parte da solo!

Domenica 6 luglio si replica, dopo mille controlli, domande ed interrogatori riesco finalmente a salire sull'aereo: per volare in qualsiasi posto basta presentarsi con un'ora o un'ora e mezza d'anticipo, per volare in Israele è meglio presentarsi tre o quattro ore prima.

A Tel Aviv mi attende Noan, un simpatico impiegato della Apco che mi porta

immediatamente a Netanya nell'appartamento che mi ospiterà per due settimane. In casa trovo Silverio che ha già preso possesso della roccaforte, mi dà tutte le dritte per la sopravvivenza nel luogo ed aiuta la mia installazione (leggasi trasportare il letto nel salotto, di fianco al condizionatore).

Netanya si trova sulla costa, circa 35 km a nord di Tel Aviv; a parte qualche piccolo particolare parrebbe una qualsiasi cittadina mediterranea di mare. I piccoli particolari consistono sostanzialmente in parecchi soldati in circolazione (tutti rigorosamente armati di mitra) ed una grande quantità di guardie private all'ingresso di qualsiasi bar, ristorante o

grande magazzino, che hanno regolarmente una particolare attrazione per curiosare nei marsupi borse e borsette. La serata iniziale trascorre piacevolmente in compagnia di Silverio, Alex Louw e la sua fanciulla (per non parlare di alcuni pesci da noi velocemente trasformati in lische).

La mattina seguente Ila (Ila Beach per gli amici) trasporta Silverio e me alla Apco a Caesarea, che si trova una trentina di km a nord di Netanya.

Dopo i convenzionali saluti visito la fabbrica che, devo dire, mi aspettavo molto più piccola: in Israele è formata da una sessantina di operai ed una decina di impiegati.

Volare in Israele

di Pierandrea Patrucco

foto di Pierandrea Patrucco e Silverlo Ambrosini



Il personale è in gran parte di origine russa, evidentemente Anatoly vede con un occhio di riguardo i suoi connazionali. Curiosando qua e là, trovo alcune risposte che mi ponevo da parecchi anni sulla costruzione delle vele che spesso devo riparare. Mi viene anche presentato il simpaticissimo Walter Nesar, l'altro test pilot della

Apco, anche lui di origine sudafricana come Alex. Sul finire della mattinata summit nell'ufficio di Anatoly con lui, i due test pilot e me per discutere dei motivi che mi hanno fatto arrivare in Israele. Già, non si tratta di un viaggio premio, del resto i miei risultati sportivi di quest'anno non lo giustificherebbero; il

Keara, figlio di Simba, nonchè ultima vela di punta della Apco ha alcuni aspetti e comportamenti che non sono stati molto apprezzati dal mercato italiano. Discutiamo a lungo e, alla fine, usciamo dall'ufficio con un preciso piano di lavoro: prove, verifiche ed esperimenti sul Keara con diverse modifiche in diversi siti di volo e, soprattutto, in varie condizioni aerologiche.

Le varie prove e sperimentazioni si svolgono prevalentemente in tre diversi siti di volo: Netanya, il monte Tabor e le alture del Golan. Netanya è un volo sulla costa con brezza marina, in genere piuttosto sostenuta ma laminare. Il decollo, nonchè atterraggio, è situato a 40 metri sul mare, il costone è alto tra i 20 ed i 40 m sul mare ed è ininterrotto per circa 11 km; a tratti ci sono alberghi e condomini vari sui quali è possibile incrementare un po' la quota in dinamica, a volte si staccano anche delle piccole termiche che permettono dei guadagni di quota anche di due o trecento metri.

Il decollo merita particolare attenzione: la brezza è costante e robusta, oltre a ciò bisogna tenere conto che si è sul livello del mare e che quindi la densità dell'aria è elevatissima. 30 km/h di vento a 1500 metri di quota sono molto più "soft" che 30 km/h a livello del mare!

I primi giorni, avendo io una caviglia acciaccata, ho dovuto spesso ricorrere all'aiuto di Alex e Walter per decollare, in seguito la mia caviglia è migliorata e i due amici mi hanno insegnato alcune delle loro tec-

niche per decollare con vento sostenuto. Questo sito di volo è stato usato prevalentemente per le prove comparative in velocità, per provare le chiusure in aria laminare (come nei test), per fare le foto ed osservare le differenze estetiche che le modifiche producevano sulle vele. Il celebre monte Tabor è situato in Galilea, sopra Nazareth, nel nord d'Israele, è alto 562 m con in cima un convento cristiano piuttosto importante. Il decollo è a 450 metri di quota; anche qui il vento sostenuto e l'aria molto densa devono incutere rispetto: Walter ed Alex mi hanno detto che i roccioni dietro al decollo hanno provocato diversi incidenti fatali.

Questo è un volo di termica a volte anche forte e strappata, prevalentemente si faceva un piccolo cross andando ad atterrare a sud del lago di Tiberias, sul confine con la Siria e la Giordania.

Mi è stato detto che a volte il vento permette cross anche in altre direzioni, ma mentre io ero là la direzione è stata sempre abbastanza obbligata verso est. In prossimità del lago le condizioni miglioravano sempre e le vicine alture del Golan invitavano a cross appetitosi ma ahimè, la politica... mi hanno subito informato che l'atterraggio in Siria si sarebbe rivelato "molto pericoloso", mentre l'atterraggio in Giordania, pur essendo il governo giordano piuttosto amico d'Israele, avrebbe potuto essere "molto fastidioso".

Il lago di Tiberias alimenta il fiume Giordano, è leggermente salato ed è a circa 200 metri sotto il livello del mare, è raro poter volare così bassi! Penso di aver, per la prima volta in vita mia girato termiche a -150 metri slm!

Questo sito di volo è stato usato in prevalenza per provare la chiusure in aria turbolenta (come nella realtà), per provare il comportamento e la resa delle vele in cross ed in aria mossa.

La strada che porta al volo sopra le alture del Golan parte da Hammat ed è circondata da filo spinato e da muretti per ripararsi da eventuali cecchini, passa in mezzo ai campi minati e, ovviamente, non è molto frequentata. Il paesaggio sarebbe molto bello, peccato che...

Il decollo è esposto ad ovest, sopra il lago, a circa 400 mslm (circa 600 sul lago sottostante), le condizioni iniziano presto la mattina per diventare estremamente sostenute nel corso della giornata. E' facile fare top landing, in alternativa c'è un atterraggio di fianco alla strada che costeggia il lago dal lato ovest; naturalmente è bene non atterrare in giro, i cross porterebbero tutti verso la Siria e la Giordania, in questo momento politico possiamo, purtroppo, solo sognarli, chissà se un giorno...



Questo sito di volo lo abbiamo utilizzato di mattina presto per comparare le prestazioni delle vele nelle condizioni deboli di minimo galleggiamento, sia termico che dinamico e, più avanti nella giornata, per vedere le vele in condizioni e, naturalmente, mentre c'eravamo, qualche chiusurone c'è scappato anche lì.

Sopra Caesarea c'è poi Zikhron, un volo a pochi km dalla costa che però non ho avuto modo di provare.



Silverio mi ha abbandonato il giorno successivo, sono stato per 15 giorni a tentare di comunicare con Alex e Walter con il mio stentatissimo inglese. Devo dire che è stata una notevole esperienza di lavoro: essere a fianco di così validi professionisti non può che far crescere.

Per contro ho anche avuto conferma che la modifiche che avevo già preparato in Italia sono state apprezzate ed hanno costituito la falsa riga del nostro lavoro; alla fine pur migliorate e perfezionate dal nostro lavoro collettivo sono state lo scheletro portante della modifica finale.

Alla fine sono stato molto soddisfatto del risultato che ha portato il Kears ad essere più vicino alle aspettative ed esigenze dei piloti italiani.

E' per me un grosso passo avanti e penso che anche gli altri piloti Apco nel mondo ne trarranno vantaggio.

Il risultato più importante, però, deve ancora dare i suoi frutti: sono state gettate le basi per quella che sarà la nuova filosofia costruttiva dell'Apco che varierà, tornando più vicina a quella del Bagheera, privilegiando grandemente la sicurezza, la piacevolezza di volo, il galleggiamento e le prestazioni nella parte bassa della polare. Solo quando questi requisiti saranno totalmente raggiunti si penserà anche alle alte velocità. Si è inoltre stabilito che, ormai, i test di omologazione non possono più essere ritenuti sufficienti per garantire la sicurezza desiderata e quindi, prima di essere presentati per le omologazioni, i prototipi passeranno qualche mese in Italia e subiranno i test (ben più impegnativi) delle Alpi e dei piloti che poi saranno i veri utenti!

Per terminare, due piccole curiosità su Israele: quando qualcuno vi fa il tipico gesto, con una mano a becco d'uccello verso l'alto, che in Italia significa "che c... voi?" non adiratevi, in Israele questo significa "aspetta"; se invece dovete ricorrere all'autostop, non usate il pollice ma l'indice ben teso e tenuto parallelo alla strada!

Ultima raccomandazione, come avrete ben capito, in Israele ci sono intorno ai voli situazioni di potenziale pericolo che variano abbastanza rapidamente; è quindi bene informarsi ed accompagnarsi, almeno la prima volta, a dei piloti locali, ciò non vale naturalmente per Netanya che è un volo facile e per tutti, con un aiutino in decollo magari!