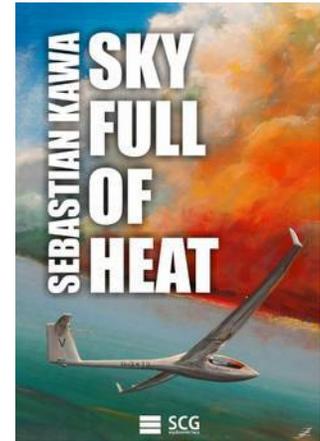


Extracto del libro SKY FULL OF HEAT de Sebastian KAWA

Ed SCG wydawnictwo

ISBN-13: 978-1481147354

ISBN-10:1481147358



Patagonia

El verano está comenzando en la Patagonia Norte pero el pronóstico anuncia nevadas y vientos de 100 kph. Como en los días precedentes nosotros, una vez más, no estamos seguros de cómo va a estar el tiempo. ¿Qué tan fuerte soplará el viento? ¿El frente frío se detendrá sobre los Andes? ¿La nubosidad cubriría el lago Nahuel Huapi y la pampa? (NdT: se refiere a la meseta patagónica).

Estamos extenuados por nuestras últimas aventuras. En los últimos días nos hemos estado levantando a las 5 de la mañana, o más temprano aún, para despegar al amanecer y hemos regresado al departamento a las 22:00.

En el techo del departamento que alquilamos el viento suena como si estuviera pasando un tren. A pesar de esto Jean (NdT: Jean Marie Clemment), planifica un ida y vuelta a laguna Diamante, 1.500 km al norte.

Por mucho tiempo no nos ha sido posible volar hacia allí porque la corriente fría de El Niño hace que la meteorología se extremadamente estable. Los vientos fuertes, necesarios para crear una onda consistente, han estado evitando la Patagonia Norte.

Yo había volado en esa área durante el Campeonato Grand Prix organizado por la FAI en Chile pero había estado del otro lado de los Andes utilizando solo térmicas y dinámica. Para los que en esa oportunidad volaron en onda, las condiciones favorables duraron muy poco y ya hacía unos años que nadie había podido volar hacia el cerro atravesado del lago cubierto permanentemente por hielo. Solo cuando el viento es muy favorable en esa parte de los Andes hay una onda fantástica, un poco seca, indicada solo por lenticulares a una altitud muy grande.

Esperamos una temperatura exterior de -40 C° en nuestro vuelo, por lo tanto al llegar al aeródromo me cambio por ropa abrigada dentro del container que hemos utilizado para el transporte marítimo antes de *comprimirme* dentro de la cabina del planeador estaqueado frente a una hilera de árboles.

Somos llevados a la cabecera de la pista sentados dentro del planeador porque el viento es tan fuerte en la pista que podría llevarse el plexiglass de la cabina si intentáramos abrirla sin tener reparo.

Dentro del cockpit Jean y yo nos estamos helando. Mientras nos movemos hacia la cabecera vamos cargando la prueba en el registrador y pasamos la lista de chequeo. Nos lleva solo un momento notificar nuestro vuelo al aeropuerto comercial que está próximo a nuestro aeródromo. Wojtek y Piotr desenganchan el planeador del auto.

Encendemos el motor. Al empujar el acelerador el Nimbus salta y queda suspendido en el aire al igual que una aeronave VTOL. El velocímetro indica 110 kph pero apenas nos movemos hacia adelante. Ganamos altura lentamente. Retenidos por el viento no alcanzamos a llegar al lago, ni siquiera a la cabecera de la pista y comenzamos a derivar con viento de costado hacia unos rotores que están al Norte. De vez en cuando la nieve *cepilla* las alas del Nimbus.

Los pilotos de planeador que dependen del avión de remolque observan nuestro dificultoso autodespegue con envidia. El abnegado *Burro*, el avión de remolque, ni siquiera puede salir del hangar un día como este.

Ya podemos divisar que hacia el sur las condiciones son fantásticas y tan lejos como podemos ver hacia el norte, unos 250 km, la vista es prometedora, rotores ondulantes se extienden en la distancia.

Estamos justo en la base de los rotores y cuanto más alto subimos más bella es la vista que tenemos con el sol saliendo a nuestras espaldas. Es entonces cuando aparece el primer problema. Hemos ascendido en la onda utilizando el motor pero el viento se ha incrementado a 115 km/h, haciendo imposible cualquier progreso. Los rotores están justo detrás nuestro, pero para guardar el motor debemos desacelerar a 85 / 90 kph de otra manera la hélice continuaría girando. Permito que el motor se enfríe durante un minuto luego corto el combustible e ignición. Al principio derivamos hacia atrás, cola al Este sin estar seguros si el motor se detendría antes de que cayéramos en la poderosa zona de descenso. El rotor a nuestras espaldas está creciendo. No obstante esta vez, en lugar de perder tiempo tratando de alinear la hélice con el flujo de aire, las palas se detienen inmediatamente en la posición vertical, ahorrándonos un tiempo precioso. En el momento en que las tapas del motor se traban en su posición cerrado, aceleramos y corremos contra el viento para evitar el descenso furioso.

El comienzo de la prueba es fantástico. Pasamos por la ahora conocida zona de un tema de 500 km, en ascenso de 10 m/s y cuando cruzamos la onda viento de cola nuestra ground speed excede los 400 kph! Tratamos de llegar a una hermosa lenticular en la Cordillera del Viento con la menor altura posible a máxima velocidad. Tan pronto como la alcanzamos las agujas de los variómetros se van al tope, aun cuando apenas hemos disminuido la velocidad. Por un tiempo considerable el ascenso es sólo indicado por la aguja del altímetro que se enrosca y los números en el Zander. La lectura de los variómetros permanecerá en sus topes hasta que lleguemos al final de la lenticular con 7.000 m. La diversión se acaba cuando pasamos el volcán Domuyo. Aún desde los 7.000 m. podemos ver cuán salvaje y seca es esta zona. Hay volcanes por todos lados, el suelo es de un color rojizo y marrón, similar a lo que uno imagina de Marte. Los ríos de lava oscura lucen terroríficos. La única ciudad en esta zona desierta, Malargüe, está rodeada

de cientos de kilómetros de tierra yerma. Nos preguntamos que hace a la gente establecerse aquí, tan lejos de la civilización. No obstante viven aquí, tienen una pista asfaltada y un aburrido controlador aéreo con quien nos tenemos que comunicar en español. No nos causa ningún problema y nos permite volar a FL 270 o aún a 8.000 m. lo que es inimaginable en Europa. Pero el vuelo a esta altura no dura mucho, el ascenso de la onda desaparece. Enfrentamos el viento, volamos sobre, a través y debajo de sucesivas nubes cumulus. Pensábamos que eran rotores pero no hay ascenso sobre las nubes... Estamos forzados a volar entre los altos picos con la esperanza de encontrar ascenso en los valles al reparo del viento. Hay una turbulencia increíble y tenemos que ajustar nuestros arneses para evitar romper el plexiglass con nuestras cabezas. Las cintas adhesivas para sellar las punteras de ala se arrancan, debido a la flexión hacia arriba y hacia abajo por las ráfagas.

La inestabilidad desprende térmicas con base a los 6.000 m., muy rotas que nos suben y nos bajan a 7m/s, pero el viento de 135 kph hace su trabajo. Estoy tentado de cruzar a la zona de barlovento en las montañas que exploré durante el campeonato, pero Jean no quiere volar sobre Chile y tampoco quiere renunciar a su principio que establece que la única forma de volar en la Patagonia es sobre las nubes en onda.

Haciendo uso del horizonte artificial subo dentro de un cumulito despeinado por el viento, pero no logro sacar provecho. Arriba no hay onda. Golpeados y magullados después de una hora de loca lucha contra el viento, nos rendimos. Estamos perdiendo tiempo luchando entre las montañas y solo hemos avanzado 20 km. Debemos pagar la vuelta.

La increíble transparencia del aire nos permite ver 20 o 30 km a sotavento, donde un poderoso viento repetidamente golpea un campo cerca de Malargüe, levantando toneladas de polvo en el aire. Un kilómetro o más adelante del campo el polvo se levanta miles de metros hacia arriba. Hacia ahí es donde volamos. Es increíble pero no hay nada más que descenso. Normalmente la longitud de la onda es de alrededor de 12 km, por lo que luego de volar viento de cola siempre se encuentra ascenso, pero no hay nada.... Apenas unas burbujas de ascenso que no se pueden utilizar para ascender con un viento tan fuerte. Finalmente estamos tan bajos que la única perspectiva es seguir volando con rumbo a Buenos Aires. Encendemos el motor y volamos con viento de través hacia el sur. El descenso no cede. El fuerte viento nos mantiene en la misma posición, pero gradualmente nos deslizamos lateralmente hacia los próximos cerros. Cruzo los dedos y deseo que la fe que Jean tiene en el motor del Nimbus se corresponda, porque pasar la noche a 600 kilómetros de casa, en el desierto con escorpiones (*) no es mi idea de diversión. * (ndt: en realidad no hay escorpiones en la Patagonia, solo se encuentran sus "primos" menores: alacranes).

Finalmente logramos cruzar por un estrecho paso y media hora más tarde alcanzamos una región donde previamente habíamos tenido onda. Todavía está aquí!! Ascende a 2-3 m/s sobre el valle de lava negra que desde arriba parece cera derramada. La hermosa nube lenticular que había más temprano se ha ido, pero la línea de ascenso permanece y nosotros iniciamos lentamente nuestro camino hacia el sur. A sotavento del volcán Domuyo, como en todo pico aislado, el aire normalmente es caótico y turbulento, pero

esta vez cruzamos una línea de onda en aire claro. Un regalo que nos ahorra un montón de tiempo y problemas. Gracias a esto nosotros alcanzamos rápidamente la increíble Cordillera del Viento, que generalmente es la onda más poderosa durante todo el vuelo. Esta vez no es diferente. Así comienza una carrera contra el tiempo: 500 kilómetros nos separan del destino y solo restan dos horas a la puesta del sol.

El frente frío está entrando, pero la nubosidad queda retenida por las montañas. De este lado de la cordillera el calentamiento adiabático seca la nubosidad y solo deja pasar algunas ondulantes nubes bajas. Gracias al viento de más de 100 kph una enorme línea de ascenso aparece a lo largo de nuestra ruta a casa. La onda es tres veces más grande que lo habitual, con un borde a 40 km de las montañas y se estira 1.000 km hacia el sur en un solo rollo de rotores y calles de cirrus con forma lenticular. Nuestros colegas en el suelo están al corriente de esto ya que lo pueden ver en las fotos satelitales y en los reportes de varios aeródromos en internet. Conocen exactamente la posición que tenemos en la prueba deportiva. Hacen apuestas entre ellos por el éxito o fracaso de nuestro destino. Nuestra TAS es de más de 300 kph pero gradualmente la componente de viento de frente se hace más fuerte y nos desacelera. Finalmente la onda se debilita. En los lugares que habíamos tenido ascensos de 10 m/s en la mañana, ahora hay solo 7 m/s, pero la formación consistente de la onda nos permite devorar kilómetros, hasta que por fin los cálculos muestran que nos arreglaremos para llegar a casa antes del anochecer. Chapelco, el cerro más alto en la cordillera a nuestra derecha, es el primero en desaparecer bajo el aguanieve. Más aeropuertos se van cerrando por la nubosidad del frente frío que está ingresando. Zapala al Este, todavía es un aeropuerto seguro en la ventana abierta de nubes por el calentamiento adiabático. Nuestro destino, el aeródromo Nahuel todavía está despejado, pero en el borde de la nubosidad que se está espesando. No hay otros planeadores en el aire. Un avión de la línea aérea Austral que está aterrizando en Bariloche nos informa las condiciones meteorológicas, alentando nuestra esperanza de pasar la noche en casa. Desafortunadamente cuando nosotros llegamos, una oscura pared de nieve y lluvia ha hecho desaparecer el lago y bloquea nuestro camino al aeródromo.

El planeador está muy frío y para evitar que se cubra de hielo debemos escapar hacia el Este al aeródromo de Pilcaniyeu. Hacemos la aproximación con la puesta del sol, quemando 3.000 metros de altura que ya no nos son necesarios.

No hay una gota de lluvia cuando salimos del planeador. El poderoso efecto del viento bajando a sotavento de las montañas seca el aire. Podemos ver la luna y las estrellas.

Apoyándonos contra un viento que solo se podría reproducir probando los motores de un DC 3, caminamos penosamente en la oscuridad camino al pueblo. Me sentía un poco ridículo con mis botas de suelas blandas y acolchadas para el frío. A medida que nos acercábamos a la tranquera de madera, dos oscuras figuras con armas emergen frente a nosotros. Afortunadamente se trata del policía local, el sargento García, que viene a averiguar que ha sucedido.

Extracto del libro SKY FULL OF HEAT de Sebastian KAWA

Ed SCG wydawnictwo

ISBN-13: 978-1481147354

ISBN-10:1481147358