



Santo Tome' del Puerto presentazione del club

----- di Denis Flament -----

Sommario :

- Condizioni d'iscrizione
- Andarci in stage
- Presentazione del campo
- Maggiori informazioni su Santo Tome' e i campi spagnoli

Condizioni d'iscrizione:

(valevoli dal 1 aprile 1966) Membri associati (soci temporanei) :

Il club non è una struttura commerciale, le sue installazioni sono "spartane" ; le capacità ricettive di piloti esterni arrivati con i loro aianti ma senza traino, si limita a 15 o 20 aianti. Questi piloti, membri associati (al massimo 30 giorni), pagano l'iscrizione : 35000 Pta (430.000 £) ed il traino : 2000 Pta (25.000 £) a 600 m, la stessa tariffa degli altri membri del club.

Limitazioni :

- Non si possono utilizzare gli aianti del club
- Non si ha diritto di voto
- Nessuna istruzione in volo
- Non c'è garanzia di un posto in Hangar
- Priorità ai membri effettivi per il decollo (applicato in maniera ragionevole)

Membri effettivi.

Possibilità di diventare membri effettivi con un diritto d'entrata di 100.000 Pta (1.250.000 £) più l'iscrizione annuale (da doversi tutti gli anni senza interruzione) :

- Possibilità di utilizzare gli alianti del club (25 Pta (260 £) al minuto, gratuito dopo 3 ore).
- Ore di volo gratuite in caso di insegna FAI riuscita !
- Diritto di voto dopo un anno
- Istruzione di volo (senza costi ulteriori)
- Posto in Hangar (compatibilmente alle disponibilità)
- Inserimento nelle liste per ricevere comunicazioni dal club
- Priorità al decollo : priorità assoluta per due traini per una distanza FAI prefissata.

Per andarci in stage

Contattare il club prima, per conoscere i periodi disponibili (principalmente : luglio/agosto) per permettere loro di organizzarsi in funzione delle domande.

Presentazione del campo

Il mio primo contatto con il campo fu quasi brutale. Partito da Huesca verso Fuentemilanos, punto di virata della Transeuropéenne nel 1983, mi sono visto obbligato a razzolare al limite della valle dell'Ebro e dell'altopiano a nord est di Soria ; come capita quando le termiche sono secche ero bloccato a 1200 m QNH, vale a dire alla stessa quota dell'altopiano in questo luogo ! Dopo aver costeggiato invano l'ostacolo lungamente, una risalita confortante, in vista di Agreda, mi ha fatto arrivare come per incanto a 3000 m ! Benché fossero già le 17h, e restavano da percorrere più di 200 km, la meta sembrava certa : le termiche secche sull'altopiano, ben disposte, mi riportavano regolarmente da 2000 a 3000 m ; la deriva era nulla : non un minimo alito di vento.

Arrivato verso le 19h alla portata della sierra di Gudarrama, bene esposta a nord ovest e dunque al sole della sera, mi apprestavo a seguire tranquillamente il costone

(d'abitudine così generoso - vedere qui appresso) quando il vario si agita (momentaneamente ho pensato) verso il basso ; più mi avvicinavo, più scendeva, prima d'averci capito qualche cosa, mi sono trovato atterrato sul campo provvidenziale di Santo Tomé... con 20 o 30 kt di vento da sud ! Il giorno dopo l'onda si era bene stabilizzata ed ha permesso ad Eric Soubrier (con cui volavo in alternanza) di tornarsene in rotta verso Angers...

La zona delle operazioni

Nei pressi dell'autostrada N 1 Burgos Madrid (ma anche di una antica via romana), ai piedi della sierra di Guadarrama, uno degli elementi del massiccio centrale che attraversa la Castiglia da est ad ovest, 80 km a nord di Madrid, 5 km a nord del col de Somosierra (da cui il nome è talvolta utilizzato per designare l'aeroporto), questo campo è animato da volontari del "club Loreto de vuelo sin motor", che volano tutti i week-end dell'anno così come tutto il mese di luglio, ed in funzione dei membri disponibili, in agosto. Poi dopo, il club si apre ai piloti ospiti, l'atmosfera è quella di parecchi campi francesi simili : eccellente; è un vero club di volo a vela, non un'impresa commerciale avida di Deutsch Marks ; si deve come rovescio della medaglia : una certa fantasia nell'organizzazione ("alla spagnola" : il minimo indispensabile...). Il club dispone di 10 alianti : 3 Blanik, 1 Twin Astir, 1 SF28, 1 Libelle club, 2 Astir 1 ASW 15 ed 1 Speed Astir, senza contare una quindicina di alianti privati (alcuni, ricoperti di uno strato di polvere come conseguenza, del non uscire troppo frequentemente dal fondo dell'hangar). I due hangar ospitano alcuni uffici ed una officina (l'estate due tedeschi vengono da diversi anni ad offrire la loro esperienza sul gelcoat ed a riparare qualche incidente di percorso) ; alcuni posti sono disponibili per gli alianti di passaggio. In occasione dei campionati di Spagna e le settimane precedenti, il club catalano d'Igualada si è trasferito in forza ; l'anno scorso l'Akaflieg dell'università di Stoccarda è stato ugualmente presente.

L'assemblamento e la messa in pista ed il decollo rimasero comunque ragionevoli, grazie ai due traini locali, un Rallye ed un Cessna, più un L 19 d'Igualada, i tedeschi erano autonomi con un loro traino DR 400 Porsche (che ci fu molto utile, poiché i tre traini spagnoli si sono ritrovati in panne lo stesso giorno !) Due piste in erba : 12/30, di 800 m di lunghezza, e 15/33, di 1000 m (in leggera salita verso sud), la larghezza di 50 m, offre uno spazio sufficiente ; da segnalare tuttavia che a causa della vicinanza della sierra il suolo è abbastanza duro : le piste sono a tratti mal pavimentate ed il loro profilo in pendenza anzi inclinato richiede qualche attenzione. Diverse possibilità di alloggiare esistono sul campo (un camping è stato da poco installato ; l'acqua e l'elettricità erano ancora aleatorie l'anno scorso...), nel villaggio di Santo Tomé del Puerto nei pressi (Hotel, appartamento d'affittare) o nelle località vicine (tra cui Riaza, ai piedi della stazione di sci della Pianilla) per tutte le borse e tutti i livelli di comfort.

La drogheria/bar tenuta da Mercedes serve da punto d'incontro per i volovelisti (non cercate l'insegna, perché non c'è l'ha !). Per rilassarsi, una base per il tempo libero con bagni a Cerezo de Abajo, molto vicino, a meno che non preferiate una piccola cascata tranquilla ad un quarto d'ora di cammino nella sierra od una passeggiata nel canyon del Rio Duratón e le sue rocce dove gli avvoltoi ed altri percnoptères fanno gli sbruffoni, volteggiando in gara davanti ai turisti stupiti ! Per dimenticare i cumuli, potete partire all'attacco di qualcuno di questi innumerevoli castelli per cui la regione ha questo nome, od esplorare il Prado od altri musei di Madrid...

Le possibilità

Non mi dilungherò oltre misura sui percorsi realizzabili partendo da questo campo : basta riportarsi al numero 66 di Vol a Voile Magazine dove racconto il mio volo di 1100 effettuato con l'ASW 24 di Nogaro (come ha gentilmente scritto il redattore in capo preferito della nostra rivista, un "buon" volovelista avrebbe potuto fare 1500 km quel giorno) ; è vero che questo 29 luglio scorso le condizioni sono state ottimali su tutta la Castiglia : 15 insegne di 1000 km sono uscite dalla catena di montaggio dell'officina di diamanti FAI di Fuentemilanos quel giorno, e J.R. Faliu, arrivato sino a Campolara, è rimasto deluso dei suoi 800 Km per mancanza di previsioni meteo corrette... Segnaliamo semplicemente che la posizione di Santo Tomé è all'estremità est della catena principale, permettendo le partenze verso est/sud-est - Sigüenza ed Alcolea de Pinar (!) - seguendo dei piccoli rilievi (sierra de Ayllón e dell'Alto Rey) che si attivano talvolta più della catena principale verso ovest e senza essere infastidita dal TMA di Madrid ; ho così potuto arrivare una volta non lontano del Mediterraneo (a nord est di Teruel, a metà strada tra Zaragoza e Valencia) ; la sierra del Moncayo a nord est o quella di Urbión a nord sono facilmente a tiro, ma si inciampa poi sulla valle dell'Ebro ; l'altopiano di Castiglia e León a nord ed a ovest offre delle grandi possibilità quando le condizioni sono omogenee (ma è sfortunatamente assai raro) e verso sud ovest la via reale del "sistema central" (sierra de Guadarrama, de Gredos o d'Avila, Peña de Francia), e permette dei grandi andata e ritorno (il celebre Tatav, habitué dei luoghi, ha anche raggiunto Guarda, in Portogallo a più di 300 km - e senza motore, ci ha assicurato!)

Il microclima

Particolarità dell'aerologia locale: anche sul campo di Santo Tomé, che è ai piedi della sierra, a 1100 m. sul livello del mare, le condizioni iniziano assai presto ; se necessario ci si può far trainare sopra il colle (1404 m), sul vecchio centro nazionale di Somosierra (che assomiglia alla Montagna nera, ma più schiacciata !). Per contro,

a metà del pomeriggio, si può sollevare una brezza del sud che spirando al traverso del colle stabilizza localmente i bassi strati, rendendo l'aggancio difficile sul campo. Da ognuna delle parti del colle, il pendio (faccia a nord ovest) presenta un profilo aerodinamicamente ideale per il volo in dinamica ; con un'altezza di 2200 m ad est, sale regolarmente da 1600 a 2000 m verso il sud ovest, quasi rettilineo per 30 km (bene alimentato la sera, fa la felicità di numerosi delta, parapendio ed... avvoltoi !). La difficoltà viene dall'eterogeneità aerologica della zona (senza la quale, secondo Ingo Renner che conosce bene l'una e l'altra, sembrerebbe veramente l'Australia) ; in funzione di fattori sottili : presenza di un rilievo seppure insignificante in apparenza, evoluzione locale della massa d'aria, tendenza al vento, e per tante altre ragioni, verrà evolvendosi in certi giorni ed in certe zone con dei magnifici cumuli mentre altre volte il cielo resterà disperatamente blu. La confluenza potrà stabilirsi sulla stessa sierra, ma probabilmente sarà sul bordo sud (con un vento a tendenza nord), un'altra volta sarà durante il pomeriggio a qualche decina di chilometri a nord sull'altopiano, sotto l'influenza della brezza che arriva dalla regione di Madrid, più bassa di circa 500 metri. Un po' di vento dell'ovest, ed il blu del Portogallo si stempererà ampiamente sulla zona, mentre il Sistema Iberico (Il confine est dell'altopiano, la parte più elevata) vedrà lo sviluppo dei cumuli, anche dei cumuli nubi ed inversamente con la tendenza da est. E' quindi sovente difficile prevedere al giusta scelta dei percorsi, ma si può spesso beneficiare delle buone condizioni "braccando" i cumuli là dove appaiono (attenzione : anche se sembrano vicini, a causa della visibilità, possono essere a 100 o 150 chilometri ; prevedere qualche punto basso e caldo con le termiche secche prima di potersi mettere all'ombra di un cumulo a 5000 m !). Alcune statistiche : ricavate dal mio libretto di volo, contribuiscono a dare un'immagine obbiettiva delle condizioni : In 24 giorni a Santo Tomé (ripartiti in tre differenti anni - vedere qui appresso) ho segnato una media di 522 km per volo, e questo in 5 giorni su 6 ! Le rare giornate dove non è stato possibile volare (o limitate al locale) dipendevano dal passaggio di un fronte, spesso senza nubi ma con parecchio vento - dove comunque si poteva fare onda - ovvero delle situazioni temporalesche generalizzate. E' chiaro che non si può sperare di fare un 1000 tutti i giorni, si ha quanto meno qualche cosa da regalarsi... precisiamo che certi giorni, è il pilota, stanco o semplicemente saturo di volo, e non la meteo, che impone il riposo

Le distanze realizzate

dal 6 al 15/7/1988 : 508, 682, 335, 330, 355, 545, 240, 470, volo locale, 264 km ; 9 circuiti in 10 giorni, media : 414 km ; dal 21 al 28/7/91 : 630, 908 (di cui 708 prefissati), 670, 520, 265, giorno di riposo, 405 prefissati, volo locale ; 6 circuiti in 8 giorni, media : 567 km ; dal 18 al 29/7/1995 : 615, riposo, 682, 635, 260, infine 1111 km (di cui 1025 prefissati) ; 5 circuiti su 6 giorni, media 661 km (periodo dei campionati di Spagna esclusi).

Tradotto da Giancarlo Bresciani