

# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 53-54



APRILE-MAGGIO 1965

Roma, 2 maggio 1965

## Una lettera da Roma

dovrebbe contenere informazioni e notizie che da Roma traggano origine, ma debbo confessare che sia per il momento, che per altre cause, qui ora non c'è proprio abbondanza di materiale che interessi in particolare i volovelisti, mentre qualcosa, non molto in verità, interessa tutti i soci degli Aero Clubs.

L'attività primaverile è in pieno sviluppo e però non si può dire sia favorita dalla stagione, in ritardo e burrascosa. Ma non si tratta di una novità poichè le primavere italiane che si ricordino per favorevoli condizioni volovelistiche sono veramente poche. Ciò malgrado in Italia settentrionale e in particolare a Calcinate del Pesce l'attività dall'inizio dell'anno risulta molto intensa e proficua come se ne da notizia in altra parte del giornale.

Un interesse tutto particolare a questa primavera è dato però dagli ormai prossimi Campionati mondiali. Il 22 maggio la nostra squadra partirà in volo al completo di uomini e mezzi dall'aeroporto torinese di Caselle. La sua composizione è quella da tempo nota; Piero Morelli capo squadra, Rovesti assistente meteo, Vergani (Skylark IV) e Lamera (MIOOS) nella classe libera, Leonardo Brigliadori (Uribel C) e Pronzati (MIOOS) in quella « Standard ».

Come forse non tutti ricorderanno, anche nella edizione dei Campionati del 1954 la nostra squadra potè beneficiare del trasporto aereo con dei C 119 generosamente offerti dall'Aeronautica militare. Un gesto che si ripete undici anni dopo e che assume particolare significato, non solo morale, per il vantaggio economico molto apprezzabile per le magre finanze del nostro volo a vela. Si evita anche il disagio materiale non senza incognite di un attraversamento della Francia con gli alianti sugli auto-mezzi.

Le incognite che incombono sulla partecipazione italiana ai Campionati mondiali sono tali e tante da dispensarmi dal pronon-

stico. La prova che i nostri piloti, senza dubbio i migliori del volo a vela italiano, oggi affronteranno con il consueto spirito agonistico, sostenuto da una consolidata maturità tecnica e sportiva, è molto grave ed impegnativa.

Concorrono a renderla tale il valore degli avversari e il loro numero che ha toccato il limite record di 93. Come è stato già affermato, le stesse condizioni tipiche del tempo inglese costituiscono a loro volta un elemento di incertezza. Dal loro carattere che potrà essere più o meno volovelistico, nel senso comune dell'espressione, dipenderà se si potranno riscontrare risultati tecnicamente apprezzabili e sportivamente validi, oppure viziati da troppo volubili condizioni meteo con prevalente influenza della buona o cattiva sorte.

Il ricordo della precedente edizione non è fatto per tranquillizzare. Mi auguro di essere stato una volta tanto pessimista e che la competizione abbia esito tecnicamente e sportivamente positivo sotto tutti i riguardi, e che segni un ulteriore progresso del volo a vela.

Ai nostri piloti l'espressione augurale di tutti i volovelisti italiani che in quei giorni saranno vicini a loro con cuore e pensieri.

\* \* \*

Conclusa la lunga pausa invernale al Centro di Rieti si riprende l'attività continuativa secondo un programma che ricalca nelle sue linee generali quello degli scorsi anni. Con la differenza rispetto al 63 e 64 che il mese di luglio, sino al giorno 24, sarà a disposizione dei volovelisti civili, dato che il corso per gli allievi dell'Accademia Aeronautica è affidato ai militari — sullo stesso aeroporto di Rieti — sotto la direzione del Colonnello Mantelli, che si varrà dei C.V.V.8 di recente costruzione. L'occasione di parlare del corso degli Accademisti a Rieti mi offre l'estro per una precisazione doverosa, e cioè che il mutamento del programma non è assolutamente dipendente dall'esito — felicissimo — dei

corsi attuati nel 1963-64. Da fonte la più qualificata ne ho avuta recente esplicita conferma insieme all'attestazione del migliore apprezzamento per la bontà dei risultati ottenuti. Essi si debbono esclusivamente alla capacità tecnica ed all'ineguagliabile entusiasmo dei nostri istruttori Muzi, Scano, Vitelli, Messina, Olivieri, Lattarullo, ed anche, per minor tempo, di Silva e De Marta, e per la collaborazione dei trainer capeggiati da Zasa e Zen. Sono lieto di poter fare questa affermazione che è doverosa e tende ad evitare si diano errate interpretazioni al cambiamento di programma.

*Umberto Nannini*

## **Sfiorati gli 8.000 metri ad Aosta in volo d'onda**

L'8 maggio 1965, sfruttando una situazione ondulatoria da NW, il pilota valdostano Cesare Balbis, su biposto « Blanik » con a bordo il volovelista Venanzo Grande, ha raggiunto la quota di 7.980 metri.

Lo stesso giorno il pilota Carrer Danilo, su monoposto « M-100-S », ha toccato i 7.700 metri, e Carmelo Motta i 7.000, mentre il giorno 10 maggio il noto pilota valdostano On.le Corrado Gex, ha superato i 7.200 metri. Lo sgancio dal velivolo rimorchiatore dei quattro alianti suddetti è avvenuto attorno a 1.000 metri QNH. Il movimento ondulatorio che ha permesso il raggiungimento di tali notevoli performances, era visualizzato da bellissime lenticolari che hanno favorito la localizzazione dell'onda.

**Il prossimo numero illustrato sarà dedicato  
ai Campionati Mondiali di Volo a Vela**

## Ad oltre 7.000 metri nelle onde di nord-est a Rieti

Il 28 marzo scorso, sono stati effettuati, sulla valle di Rieti, alcuni notevoli voli in onda da parte dei piloti appartenenti al « Gruppo Volovelistico Centro-Sud ». In tale occasione sono stati toccati i 7200 m da Nino Messina; 6700 m da Silva-Corradi, 6400 m da Baroni, 6200 m da Urbani e infine 4700 m da Luzzi.

Questi risultati, però, acquistano maggior rilievo per il fatto che i suddetti piloti non disponevano, prima della partenza, di nessun ragguaglio meteorologico sulla situazione del giorno, e non potevano usufruire, inoltre, di un efficiente impianto ossigeno.

Siamo pertanto lieti di pubblicare, per i nostri lettori, i resoconti dei voli più significativi, inviatici dagli stessi protagonisti delle performances.

### *Il racconto di Silva*

Come ebbi modo di constatare in seguito, dalla ricostruzione della situazione meteo, esistevano sulla piana di Rieti buone condizioni per una salita in onda.

Per somma sfortuna, però, l'analisi della situazione mi perveniva solo una settimana dopo, e così il mio volo, e penso anche quello di altri, è stato fatto all'insegna della solita improvvisazione e del solito fiuto volovelistico, reso ancor più necessario da una mancanza generale di elementi indicativi come lenticolori o nubi di rotore.

Aggiungo che sono arrivato tardi all'aeroporto, e che ho prima effettuato un volo di doppio comando salendo con fatica a 2000 m in termiche secche e in un'atmosfera calma, quasi senza vento e senza che

io potessi capire assolutamente niente della situazione.

È stata quindi solo la discesa di Urbani, da quota 6000 m, che ha incominciato a farmi sorgere alcuni dubbi.

Salivo pertanto nel posto di dietro di un « Canguro », avendo lasciato quello anteriore all'allievo Corradi, e dopo un breve rimorchio mi sganciavo a 350 m sulle collinette ad Est del campo. Termica secca fino a 2000 m, deriva quasi nulla.

A 2000 m scorgevo qualcosa di simile ad un rotore sul laghetto a Nord del campo, ed entravo in turbolenza forte con ascendenza a fondo scala. A 2500 m entravo in onda, dove rimanevo pressochè costantemente sulla verticale dello stesso posto sino al raggiungimento dei 6700 m QNH. Niente di particolarmente interessante quindi riguardo il volo d'onda in se stesso, tranne la felice occasione di averlo fatto compiere ad un allievo e il fatto che, come poi si è appreso, la seconda onda, quella sui Sabini, era più interessante della prima, quella del Terminillo.

Da segnalare che a 6400 m l'inchiostro del barografo si congelava e che già da tempo era finito l'ossigeno delle bombole, purtroppo completamente vuote.

Rimane comunque il piacere di un volo « da manuale » ed il dispiacere di non aver potuto, soprattutto per una certa diffusa debolezza da ossigeno, proseguire in un volo di distanza. La stessa considerazione vale, penso, anche per Messina, il quale, salito sui Sabini a quota 7200 m, abbandonava la salita per blocco dell'altimetro e conseguenti preoccupazioni circa l'ossigeno, quando ancora saliva a 2 metri al secondo.

Non sembra dunque azzardato pensare che in simili condizioni si potesse raggiungere una quota di 9-10.000 metri.

### *Il racconto di Messina*

Il mio volo in onda del giorno 28 marzo è stato caratterizzato da una partenza affrettata, senza un briefing meteo, e dallo sforzo di mettere a frutto la poca esperienza di altri miei voli in quota sulla stessa zona in situazione di Nord-Est, degli anni precedenti.

Sin dal primo mattino, da Roma, si potevano notare nel cielo chiaro, delle nubi

d'onda stazionarie sugli Appennini, in direzione di Rieti, ed un sensibile vento si avvertiva sulla Salaria. A Rieti, nel tardo mattino, il vento al suolo era variabile con prevalenza dai settori Sud, ma tale da non influenzare apprezzabilmente i decolli in direzione Nord.

Il pilota Urbani era già in volo con il suo M-100 con barografo, ed io ero impaziente di decollare, ma il M.llo Muzi mi convinse a fare un D.C. ad un pilota di Roma: la situazione in aria si presenta molto buona, salite rapide a 2-3 m/sec. in termiche di rotore, ma poco turbolente. Raggiungiamo 1700 m QNH proprio quando scade il nostro tempo di volo e pertanto scendiamo con i diruttori. All'atterraggio vedo Urbani con il barografo sotto il braccio: ha fatto i 5000; mentre Baroni si sta accuratamente infagottando, ma con nervosismo noto che la pace del mezzodì è scesa sul campo e le fettucce di Rischio hanno monopolizzato tutta l'attenzione dei poetici volovelisti che poco prima sognavano imprese spaziali. Non mi rimane che attendere il ritorno di qualche trainatore: il cielo è terso e solo qualche straccietto bianco localizza qualche rotore.

Prendo un barografo da 8.000 e mi rammarico di essere poco coperto. Ma ecco il Pelini; non faccio in tempo ad ingoiare nemmeno un boccone e decollo. Dopo mezzo giro campo, libidine dello sgancio basso, via a 300 m, dietro-front; aggancio un 3 metri che mi porta rapidamente a 2500 QNE, poi mi butto verso i rotori della prima onda, che però si formano e si disfano molto velocemente; nell'attraversarne la parte discendente il variometro va a fondo scala, poi comincia la sarabanda, riguadagno e perdo quota diverse volte men-

tre la turbolenza è sempre più violenta su tutta la linea dei rotori, dai laghetti di Poggio Bustone a Città Ducale, mi impegno a fondo ma non riesco a forare il tetto dello strato turbolento, mentre il tic-tac del barografo mi innervosisce e non riesco a scorgere gli altri due alianti in volo.

Dopo circa un'ora e mezzo di volo sono a 4500 m QNE sempre in forte turbolenza, mentre il profilo degli Appennini sotto di me assomiglia a quello di un enorme abacchio, attraverso il tremulo plexi del « Bonaventura ». Comincio a dubitare del successo del mio volo, quando verso i Sabini scorgo delle nubi di rotore più basse della mia quota e decido di abbandonare il tentativo di agganciare la prima onda per sondare invece la seconda, là dove il flusso ondulatorio sembra essere più basso. Veloce traversone verso Sud-Ovest e, mentre mi accingo a virare a sinistra, sulla verticale di Contigliano, improvvisamente, la indescrivibile sensazione dell'onda; quota 3900 m QNH, il variometro si fissa sui 4 m/sec.; muso al vento, sono pressochè normale alla catena del Terminillo, 35-40° in bussola. 80 Km/h all'anemometro mi sono sufficienti all'inizio per mantenere la verticale, poi, man mano che la quota aumenterà, dovrò aumentare anche la velocità. Ho il sole alle spalle ma in cabina sto bene, malgrado non sia equipaggiato convenientemente.

A 5500 m QNH la lancetta dell'altimetro, dopo aver rallentato sensibilmente, nonostante il variometro sia a +3, si ferma. Nel frattempo cerco di sondare la zona con delle « esse » e variando la velocità, ma devo constatare che ho il massimo valore variometrico sulla verticale del punto dove ho agganciato l'onda. Credo ormai di

## ALIANTE STANDARD M-100 S 5ª SERIE

PRODOTTO IN SERIE IN ITALIA DALLA AVIONAUTICA RIO S.p.A.  
SARNICO (Bergamo) e in FRANCIA dalla CARMAN, MOULINS, ALLIER

Per informazioni, prospetti, prenotazioni, scrivere a:

**AER-PEGASO S.p.A. - Via Colombo 15 - TORINO**

Agenti esclusivi per la vendita degli alianti M-100 S in Italia e all'estero.

avere guadagnato il « diamante », ma per maggior sicurezza decido di continuare la salita fin quando stimerò di essere a circa 6000 m, visto che le mie condizioni fisiche sono ottime e contando anche sui potenti diruttori dell'I-VELL che provo a muovere un paio di volte. Sono perfettamente stabilizzato nel flusso laminare, l'estremità della mia ala destra sta tra i Laghi del Salto e del Turano, il campo è ormai sotto il muso del « Bonaventura » puntato verso la foschia dell'Adriatico, mentre alle spalle il sole comincia ad arrossare il Tirreno e i Laghi di Bracciano e di Bolsena; ma la beatitudine dell'onda mi fa perdere i conti della salita. Adesso ho il variometro a +2 costanti e per mantenere la verticale ho dovuto aumentare la velocità a 95/100 indicati. Comincio ad aver freddo alle mani, specialmente a quella sinistra (il solito spiffero), devo aver superato i 6000 e, a malincuore, devo decidere di interrompere la salita, ripromettendomi che la prossima volta... avrò un aliante pressurizzato, condizionato e con doppia strumentazione HI-FI... diruttori sino in circuito, atterraggio e verifica del barografo che ha scritto il plafond di questa bella domenica reatina: 7200 m. Più tardi atterrano Baroni e Silva; altri due interessanti voli. Voli interessanti soprattutto per la casistica e per l'esperienza dei piloti e che dovrebbero servire a determinare una politica di efficienza, sul piano qualitativo e quantitativo, tale da permettere che in avvenire vengano sfruttate sia le condizioni ormai classiche dell'onda di Nord-Est, sia tutte le altre condizioni utilizzabili dalla base di Rieti, per sempre nuove e feconde ricerche e per la conquista di quei non lontani records che dovrebbero essere indice di preparazione di base e di progresso generale del nostro volo a vela.

### *La situazione meteo*

Ecco qui di seguito la situazione meteo del 28 marzo 1965, quale è stata ricostruita da Ugo Goggi, sulla scorta dei dati raccolti.

Una vasta zona anticiclonica, con max di 1.036 mb., ubicata sull'Europa centro-occidentale, che aveva assunto sin dai giorni precedenti caratteri di persistenza, è anda-

ta lentamente defluendo nell'alto e medio bacino tirrenico, interessandolo con le azioni di riflesso di una sua propaggine.

Gli estremi margini meridionali di tale anticiclone, che dalle analisi presentava caratteristiche essenzialmente dinamiche, ha favorito l'afflusso di masse d'aria temperata, calde ed alquanto stabili.

Peraltro, poichè negli estremi margini settentrionali del citato anticiclone, ruotavano fronti di perturbazioni fredde che rapidamente si trasferivano con traiettoria N-NW/S-SW verso le latitudini del Mediterraneo centrale, i versanti adriatici sono stati interessati dall'afflusso di aria fredda balcanica, moderatamente umida ed instabile; condizioni queste che hanno favorito, con le modificazioni subite nella traslazione, la situazione ondulatoria sviluppatasi favorevolmente sottovento ai rilievi appenninici delle regioni centrali italiane.

L'esame verticale dell'atmosfera (Milano Linate e Roma Fiumicino) ha rivelato la presenza di aria stabile dal suolo fino ai 12.000 mt., moderatamente fredda, con velocità del vento — costante nella direzione pressochè a tutte le quote — che andava progressivamente aumentando con la quota.

Dai 9.000 mt. in poi inizia ad evidenziarsi una inversione termica a carattere di isoterma che denuncia la modificazione del campo barico in quota, confermato anche dal mutamento dei campi vettoriali del vento.

La situazione ondulatoria, prevedibile dall'esame delle analisi dei tre giorni precedenti al fenomeno, è stata resa possibile per una concomitanza di fattori quali: precedente instaurazione di idonei regimi di temperature e stabilità nelle regioni centrali italiane condizionate dalla propaggine orientale dell'anticiclone dinamico defluita nell'alto bacino mediterraneo, afflusso di aria fredda dai balcani che ha condizionato i versanti adriatici interessati tra l'altro da un modesto minimo di 1016 mb ubicato sul Mediterraneo centro orientale, modesti gradienti barici orizzontali.

## Km 316

*Nuovo primato di distanza  
con meta prefissata e ritorno  
al punto di partenza,  
stabilito dal pilota  
Umberto Bertoli*

Il 24 Aprile 1965 il pilota Umberto Bertoli del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, ha stabilito il nuovo primato italiano di distanza con meta prefissata e ritorno al punto di partenza per alianti monoposto.

Bertoli è partito dall'Aeroporto di Calcinate del Pesce a bordo di un « M-100-S » diretto a Cortina di Vermiglio, località ad Est del Passo Tonale, che dista 158 Km dalla base di Calcinate.

Il volo si è svolto tutto in montagna, con appoggio termo-orografico e di nube a sviluppo verticale. Il pilota ha impiegato 6 ore a percorrere i 316 Km della rotta Calcinata-Cortina di Vermiglio-Calcinata, registrando una velocità media di crociera di 50 Km/h.

Il volo è stato favorito dalla presenza di cumuli lungo la rotta. Tuttavia il vento, che alla base delle nubi soffiava dai settori settentrionali con intensità di 15 Kts, ha messo spesso in difficoltà il pilota per gli intensi fenomeni di sottovento cui dava luogo.

Il precedente primato apparteneva a Leonardo Brigliadori, che lo aveva stabilito a Rieti con un'andata e ritorno di 247 Km.

## Notevoli voli veleggiati alpini compiuti dai volovelisti torinesi e varesini

Come abbiamo rilevato nel precedente numero di Volo a Vela, quest'anno la primavera ha presentato condizioni particolarmente favorevoli ai volovelisti.

La seconda quindicina di aprile è stata caratterizzata da circolazione di masse d'aria secca ed instabile dal quarto quadrante, condizioni queste che hanno favorito numerosi voli veleggiati di distanza.

Fiorenzo Lamera, dell'Aero Club di Torino, ha raggiunto, dal Campo dell'Aeritalia, il piccolo Aeroporto di Trissino (Vicenza), percorrendo ben 360 Km. Altri due volovelisti torinesi, Della Chiesa e Viano, da Torino hanno raggiunto Calcinata del Pesce.

Dal canto loro i varesini non sono stati da meno degli amici torinesi. Oltre al volo record di andata e ritorno di 316 Km compiuto da Umberto Bertoli il 24 aprile, meritano di essere segnalati i seguenti altri voli: Calcinata-Passo Tonale-Calcinata (Km 290) compiuto da Attilio Pronzati; Calcinata-Edolo-Tirano (Km 140) compiuto da Gioacchino Kalckreuth (lo stesso pilota, il giorno precedente, nel tentativo di realizzare un'andata e ritorno di 500 Km, Calcinata-Brennero-Calcinata, rientrava alla base dopo aver percorso su tale rotta 240 Km); Calcinata-Edolo-Colico (Km 169) compiuto dal pilota Luigi Altieri, mentre Riccardo Kufferle atterrava nei pressi di Sondrio. Francesco Veronesi percorreva una spezzata di ben 250 Km, ed i

### VOLOVELISTI

**Molti di voi non hanno provveduto al rinnovo dell'abbonamento secondo le norme indicate nei numeri degli scorsi mesi. Fatelo subito servendovi del modulo di Conto Corrente Postale che vi abbiamo trasmesso che porta il n° 27.440 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino Varese.**

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 6.000	L. 10.000

piloti Walter Vergani, Guglielmo Giusti e Adele Orsi compivano triangoli di 120 Km e voli di andata e ritorno superando i 150 chilometri.

Tali risultati sono stati senza dubbio conseguiti grazie a favorevoli condizioni meteorologiche, accompagnate da formazioni cumuliformi le cui basi di condensazione hanno raggiunto in qualche punto i 3000 metri. Va rilevato tuttavia che il livello tecnico dei nostri piloti è ancora migliorato, e che i volovelisti del Nord hanno acquisito notevoli capacità e ottima conoscenza del volo alpino.

*Buoni risultati al raduno  
volovelistico di Calcinatè*

## **Il 1° Maggio tredici alianti hanno raggiunto Bergamo ritornando poi al campo di partenza (Km 174)**

Nei giorni 1 e 2 Maggio 1965 si è svolto all'Aeroporto « Paolo Contri » di Calcinatè - VARESE - l'annunciato amichevole raduno volovelistico, al quale hanno partecipato venti piloti appartenenti ai Gruppi di Volo a Vela di Aosta, Bologna, Como, Milano, Torino e Varese.

Benchè le condizioni meteorologiche non siano state eccezionali, come in diversi giorni della settimana che precedette il Raduno, tuttavia tutti i piloti partecipanti sono riusciti ad effettuare notevoli veleggiamenti non solo nelle valli varesine, ma anche in distanza e lungo la meta prefissata di andata e ritorno: Calcinatè-Berga-

mo-Calcinatè (Km 174), indicata come possibile tema al Briefing meteorologico del 1° Maggio.

Ben tredici piloti (Bertoli, Vergani, Lamera, Pronzati, Manzoni, Briigliadori L. e Barazzetti, Orsi Adele, Mantica, Giusti, Veronesi, Kalckreuth, Marietti e Rasini) sono riusciti a completare l'intero percorso; mentre quattro alianti sono atterrati all'Aeroporto di Bergamo (Orio al Serio), uno nel comasco e gli altri sono rientrati alla base, dopo aver veleggiato a lungo nelle valli del Ceresio e del Lario.

Il raduno volovelistico si è concluso con la distribuzione dei premi di partecipazione ai vari Aero Clubs e di quelli di merito ai piloti. La coppa dell'Ente Provinciale Turismo di Varese è stata assegnata alla squadra dell'Aero Club di Bologna; quella della Ditta Bassani-Ticino, all'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia; la coppa del Comune di Varese, alla squadra dell'Aero Club di Aosta; quella del Golf Club Varese, al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinatè ed, infine, quella della « Splügen Bräu », al Centro Politecnico del Volo di Milano.

I piloti premiati, per essersi maggiormente distinti nei voli del raduno, sono stati i seguenti: Bertoli Umberto (Varese), libretto di risparmio del Credito Varesino; Walter Vergani (Varese), vassoio dell'Azienda Autonoma di Soggiorno di Varese; Fiorenzo Lamera (Torino), medaglia d'oro della Camera di Commercio; Attilio Pronzati e Roberto Manzoni (Varese), modelli in acciaio inossidabile dell'M.B. 326 offerti dall'Aeronautica Macchi; Leonardo Briigliadori (Milano), giacca di lana della Ditta Trotti e Pertusi; Sig.ra Adele Orsi, anfora della Ceramica di Laveno. A tutti gli altri piloti è stato fatto omaggio di una « trousse » per montatori, offerte dalla Ditta Bassani-Ticino.

I piloti che per la prima volta hanno volato a Calcinatè non hanno mancato di esprimere il loro entusiasmo per le possibilità offerte al volo a vela dal varesotto e dalle regioni prealpine che lo circondano. Per questo molti volovelisti, lasciando Calcinatè la sera del 2 Maggio, han detto ai piloti varesini: arrivederci presto!

# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 53-54



APRILE-MAGGIO 1965

VARESE - Viale S. Antonio, 61

Sig. BALDISSERI Sergio  
Via Monterosa 7  
SESTO CALINDE (Varese)