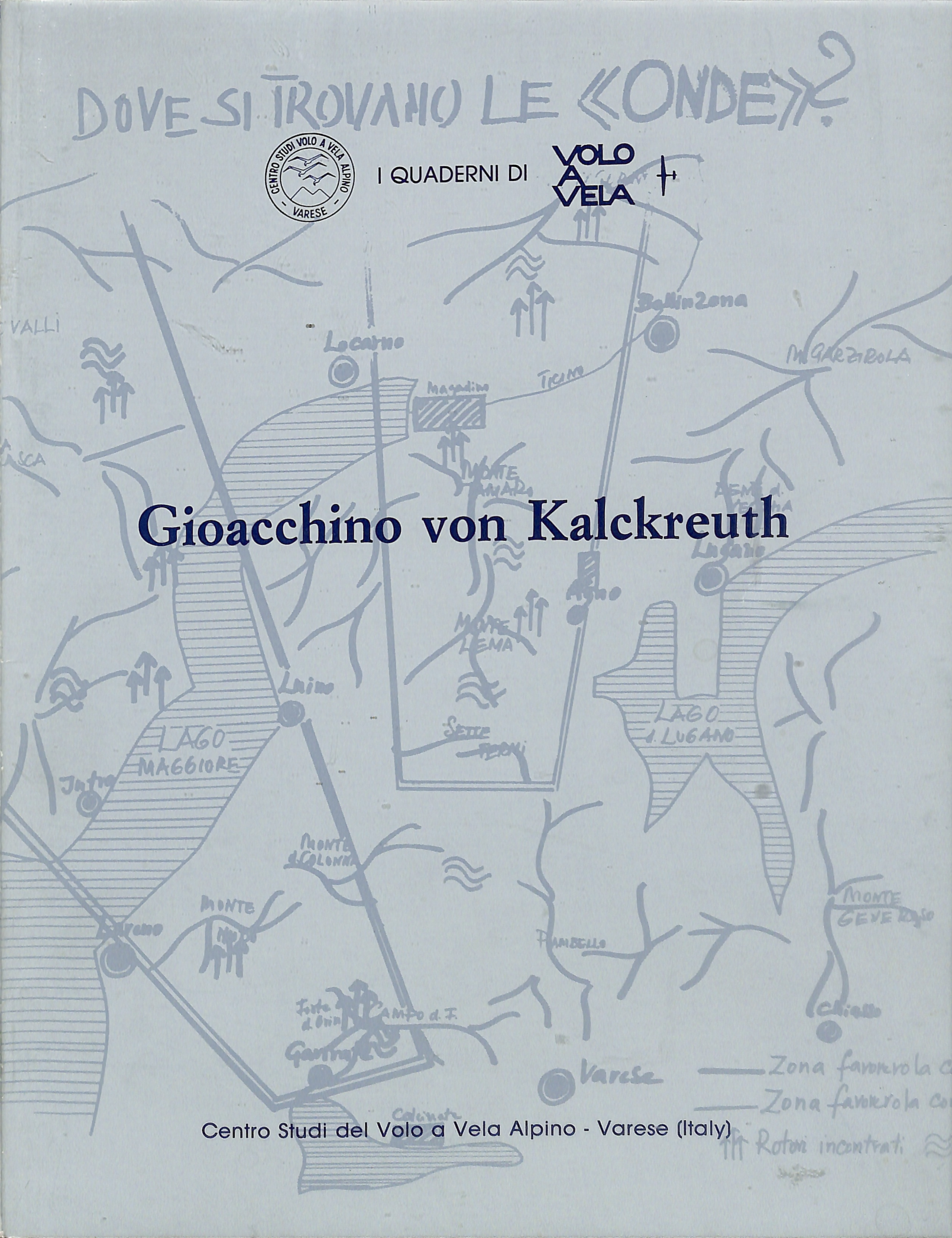


Gioacchino von Kalckreuth

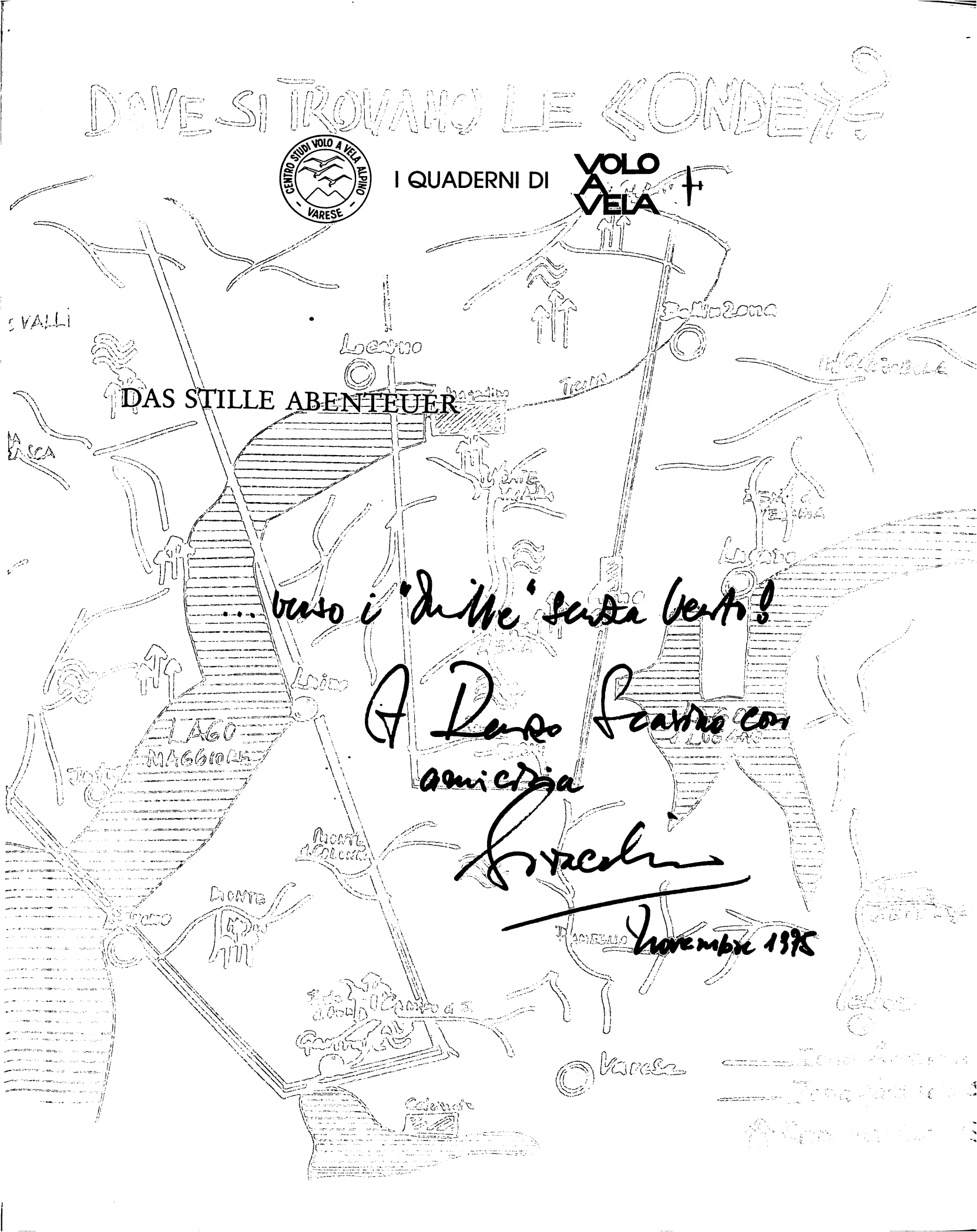
Centro Studi del Volo a Vela Alpino - Varese (Italy)

DOVE SI TROVANO LE «ONDE»?

CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO – VARESE –

I QUADERNI DI VOLO A VELA

DAS STILLE ABENTEUER



... buon i "delle" senza vento!

A Renzo fraterno con amicizia

Novembre 1975

Trent'anni or sono il Centro Studi del Volo Alpino succedeva ai volovelisti milanesi nell'onore e nella fatica di redigere e pubblicare VOLO A VELA, che ritornava così a Varese, dove era nata 16 anni prima per iniziativa di Plinio Rovesti. Un vero atto di fede dettato dalla passione infinita per le ali silenziose.

Per ricordare questo anniversario, VOLO A VELA ha voluto raccogliere in un unico "quaderno" tutti gli articoli che Gioacchino v. Kalckreuth ha scritto per VOLO A VELA durante oltre dieci anni di fattiva collaborazione, e Lorenzo Scavino mi ha affidato la presentazione degli stessi e del suo Autore.

Perchè VOLO A VELA vuole riportare all'attenzione di tutti noi gli scritti di Gioacchino? Per tanti validi motivi: il doveroso ricordo del volovelista, la sua volontà di trasmettere le sue esperienze, ma soprattutto per riproporne la loro lettura, sperando che se ne tragga insegnamenti e considerazioni che sono ancora di estrema attualità, per il suo modo di praticare il volo a vela ed intenderlo.

Gioacchino iniziò l'attività sportiva ai tempi in cui l'M.100 era considerato da performance, il computer di bordo puro futurismo nell'immaginazione di pochi e non si conoscevano gli integratori, o mediometri.

L'applicazione scientifica di bordo più avanzata era rappresentata dall'anello di Mc Cready che, a quei tempi, s'usava calcolare e disegnare da soli, per applicarlo poi artigianalmente al proprio variometro. Un variometro PZL suscitava meraviglia e possederlo era fra le nostre massime ambizioni.

Ma tutto ciò non impedì a Gioacchino di affrontare — appunto con un M.100 francescanamente strumentato — la distanza libera oltre la barriera dei 500 km lungo l'asse delle Alpi, in direzione Est.

Assai più tardi arrivò l'ORION: il Kestrel 17 m uscito dalla mente e dalle prestigiose mani di Haenle. Nel Kestrel 17 si anticipava una formula, oggi attualissima, e soluzioni tecniche ora presenti su tutte le macchine, quali l'attacco automatico dei comandi. Con questa orchidea Gioacchino, già nutrito di molte esperienze, diede il meglio di se stesso con un'attività quasi furiosa fatta di ricerche, di tentativi e di successi.

Nella progressione dei risultati che mano a mano realizzava, si ritrovava la costante ispiratrice della sua attività di volovelista: ricerca e curiosità per quella che, come titolò un suo libro, definì "L'avventura silenziosa".

Molto frequentemente in lui conviveva, in equilibrio, lo spirito analitico, freddo e metodico spinto a volte fino all'estremo dal suo sangue prussiano, assieme alla più tradizionale e letteraria anima germanica. L'andare per cumuli fino all'esaurimento dell'ultima termica significava per lui vivere un'avventura umana, raccogliendo la "sfida" che le forze della natura gli proponevano in una specie di appassionante duello.

I suoi voli erano la risultante di una accurata pianificazione e programmazione a volte anticipata di intere stagioni. Rotte studiate sulle carte geografiche in tutti i dettagli e con attenzione particolare alle orografie, grado di insolazione, tipo di geologia, forestazione ecc. Ipotizzava determinate situazioni meteorologiche poi attendeva che queste si manifestassero. Attirò l'attenzione sulle differenze di colore delle rocce: le rocce nere della catena del Bianco, quelle grige del Bernina ed Adamello, quelle bianche delle Dolomiti. Tre tipi di geologia e tre reazioni termiche diverse agli effetti dell'insolazione!

Le carte del tempo diffuse dal centro meteo svizzero di Berna erano da lui raccolte metodicamente, con queste determinava quali modelli barici potevano offrire il massimo di probabilità per attuare i voli che progettava.
I voli degli amici venivano inquisiti e messi in relazione alla meteo del giorno.
L'energia contenuta nell'aria, nella sua relazione con i dati della meteorologia, era l'aspetto che più di ogni altro lo interessava.
Definizioni quali: "adiabatica di pendìo", che tanto innervosiva per il suo errato contenuto terminologico il nostro Plinio, forniva motivo e supporto a Gioacchino per attuare partenze mattiniere; così come la definizione "aria malata" per identificare la massa d'aria umida e stabile che nei pomeriggi irrompe dalla pianura padana nelle valli alpine con deleteri effetti stabilizzanti, possono dare la corretta misura di quanta fosse la sua attenzione ai fenomeni di interesse per il volo a vela e quale la sua premura nello scriverne e farne partecipi tutti.
L'importanza tattica delle partenze mattiniere per l'esecuzione di voli lunghi è oggi riconosciuta — anche se non da tutti praticata — come determinante per la riuscita di performances che si pongano sopra la media delle prestazioni. La conquista della prima ascendenza del mattino! Oggi Jean Marie dice decollare per andare a raggiungere sul costone la termica che ancora non s'è staccata da terra. Cambiano un poco le parole ma con il concetto fondamentale che rimane lo stesso.
Gioacchino non brillò come pilota nelle competizioni probabilmente proprio per questo suo modo di interpretare e di intendere l'avventura silenziosa. Forse è questo l'aspetto principale del suo messaggio e della sua attualità: richiamare l'attenzione sul pilota, ridargli il piacere di "inventarsi" il proprio volo, di attuare una propria ragionata strategia per sfruttare al meglio il potenziale di una giornata ricca o povera che sia di condizioni. In questa direzione dovremmo lavorare per il futuro del volo a vela: ridare al pilota ed alle sue qualità, alle sue doti umane, alle sue conoscenze, alle sue intuizioni i valori sportivi che gli spettano. Il volo a vela lo si deve immaginare come disciplina sportiva non legata a formule che ne imprigionano contenuti e valori, bensì tale da liberare quei grandi contenuti etici e sportivi di cui è immensamente ricca.
L'eredità degli scritti di Gioacchino potrebbe divenire motivo per proporre, favorire lo studio e la sperimentazione di nuove formule competitive e di classificazione che valorizzino gli aspetti positivi del volo a vela. Credo che un proposito di questo tipo sarebbe una delle migliori maniere per ricordare degnamente questo nostro amico.

ATTILIO PRONZATI

« Trofeo San Pedrino »
1963

Sulla soglia del 1964 riteniamo utile ed opportuno sostare un istante a considerare il lavoro compiuto ed il cammino percorso nel campo del volo di distanza e più precisamente in quello che riguarda i voli del « Trofeo San Pedrino ».

Come tutti sanno, l'importante competizione è stata organizzata dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese ed è già alla sua seconda edizione.

L'idea è stata lanciata, fin dal 1960, dal noto volovelista varesino Guglielmo Giusti; il quale, dopo aver constatato in Francia i benefici risultati conseguiti dal movimento volovelistico di quel Paese con l'organizzazione della « Coppa Breguet », si è instancabilmente adoperato perchè si organizzasse anche in Italia una competizione del genere.

Alla fine del 1961, i coniugi volovelisti Adele e Giorgio Orsi, accoglievano, con l'entusiasmo sportivo che li caratterizza, l'idea del Giusti, mettendo a disposizione del Centro Alpino il Trofeo Challenge e gli altri premi individuali. Gli organizzatori della gara denominavano poi «San Pedrino » l'ambito trofeo, nome del colle dove sorge la villa residenziale dei donatori.

Nel 1962 la Commissione Sportiva dell'Ae.C.I. concesse il proprio benestare per la disputa della prima edizione del Trofeo San Pedrino, riservandosi di apportare eventuali modifiche al regolamento, dopo l'esame dei risultati conseguiti.

Nel 1963, constatato il successo della prima edizione, il Trofeo San Pedrino ottenne il crisma ufficiale della Commissione Sportiva Centrale, e venne organizzato in conformità al Codice Sportivo F.A.I. ed al Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aero Club d'Italia.

Questa, in sintesi, la storia della competizione; la quale, com'è noto, è aperta a tutti i piloti in possesso del brevetto « C » di volo a vela e della licenza F.A.I. Il Trofeo individuale è attribuito al pilota che totalizza durante l'anno il maggior numero di punti, mentre il Trofeo Challenge è attribuito al Club i cui piloti abbiano totalizzato il maggior numero di punti. Alla classifica finale possono partecipare un massimo di cinque piloti per Club.

Il Trofeo San Pedrino ha lo scopo di far percorrere il maggior numero di chilometri sul territorio nazionale, dal maggior numero possibile di piloti, comprese le Gare Nazionali e le altre competizioni.

Vengono presi in considerazione i voli di almeno 50 Km percorsi in linea retta, in andata e ritorno, in linea spezzata e in circuito chiuso. I chilometri così percorsi ottengono un punteggio che dipende dal tipo di volo compiuto. Tale punteggio è indicato nel regolamento della competizione, che il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, ente organizzatore, invia gratuitamente ai volovelisti che ne facciano richiesta. Ad ogni modo, il regolamento del Trofeo San Pedrino è stato elaborato in modo da permettere la partecipazione alla competizione a tutti i volovelisti in possesso del brevetto « C »; e cioè, oltre ai cosidetti campioni, anche a coloro che posseggono una modesta esperienza sportiva e che desiderano cominciare a cimentarsi in campo volovelistico. Tuttavia è facile capire come le performances di più alto livello

Da sinistra a destra: Orsi, Pronzati, Kalkreuth e Giusti, davanti alle lavagne della San Pedrino.

tecnico conseguano un punteggio più elevato e come il vincitore assoluto debba essere quel pilota che durante l'anno ha volato di più ed ha realizzato le prove migliori.

Nel 1963 le condizioni di veleggiamento non hanno purtroppo favorito l'effettuazione delle prove. Ciò non ostante, l'attento esame dei voli compiuti ed il numero di chilometri percorsi, indicano che i risultati individuali conseguiti dai piloti dei vari Club sono qualitativamente superiori a quelli dello scorso anno.

Infatti, i percorsi di andata e ritorno, in circuito chiuso, in linea spezzata ed a meta pressata, compiuti secondo le norme F.A.I. e prefissati prima della partenza, sono stati numerosissimi. Com'è facile capire, questi voli ottengono il maggior punteggio; ed è per questo che i piloti più addestrati, quando le condizioni meteorologiche lo permettono, tentano generalmente l'effettuazione di queste prove.

Dobbiamo ancora rilevare che il numero dei piloti che hanno partecipato alla competizione nel 1963 è notevolmente aumentato rispetto all'anno precedente. Infatti la prima edizione del Trofeo San Pedrino ha visto in lizza soltanto 29 piloti, mentre nello scorso 1963 i piloti concorrenti sono saliti a 55. I chilometri percorsi nel 1962, sono stati 25.954 in 225 voli, con una distanza media di Km 115,5 per ogni volo, mentre nel 1963 i chilometri sono stati 29.398 in 304 voli, con una distanza media di Km 97 per ogni volo.

Particolare menzione meritano i voli veleggiati alpini e prealpini compiuti nelle regioni centro occidentali dell'Italia Settentrionale dai piloti del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, quelli compiuti nella Val Padana dai volovelisti Modenesi, nonchè i voli realizzati nelle regioni dell'Appennino Centrale dai piloti che hanno svolto la loro attività presso il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti.

I volovelisti varesini nel corso dei loro tentativi si sono spinti sino alle vette del Passo del Sempione e del Gruppo del Monte Rosa, coprendo brillantemente difficili percorsi alpini; Lodovico Campari, da Modena, ha raggiunto Campoformido, nei pressi di Udine; mentre l'Ing. Sergio Nordio, da Rieti, è giunto al Monte Petrano, rientrando poi al punto di partenza. Se si tien conto che tutti questi voli si

Gioachino Kalkreuth primo nella classifica individuale del Trofeo San Pedrino 1963.

Lodovico Campari, secondo classificato, durante i voli della « San Pedrino », ha tentato ripetutamente di spingersi al Sud, ma le condizioni meteo non l'hanno mai favorito.

L'ingegnere triestino Sergio Nordio si è imposto in campo volovelistico nazionale classificandosi al quarto posto del Trofeo San Pedrino.

sono svolti in condizioni di « tempo medio », bisogna concludere che il 1963 ha visto un ulteriore miglioramento del livello tecnico dei nostri volovelisti.

Anche la seconda edizione del Trofeo San Pedrino vede in testa alla classifica per Club il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, avendo i primi cinque piloti di questo Gruppo totalizzato durante il 1963, il maggior numero di punti. Il Centro Alpino di Varese, che da due anni è in testa all'attività volovelistica nazionale, si aggiudica così, per la seconda volta, l'ambito trofeo, ottenendo il giusto riconoscimento delle sue benemerenze sportive. Al secondo posto della classifica per Club vediamo il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, seguito dall'Aero Club di Modena e dal Gruppo Nello Valzania di Como.

Il volovelista Gioachino Kalkreuth, del Centro Alpino di Varese, è primo nella classifica individuale.

Come abbiamo rilevato nel numero precedente, Kalkreuth è un pilota di volo a vela tedesco che risiede in Italia da quasi due anni e che in questo periodo ha svolto un'intensa attività sportiva presso il Centro Alpino di Calcinate. Detentore del « C » d'oro, con due diamanti, è un volovelista di classe, serio, tenace e volitivo. Si è dedicato ai voli della « San Pedrino » con un entusiasmo ed una volontà di vincere senza pari, portando a termine brillantemente difficili veleggiamenti alpini, lungo percorsi sconosciuti ed in condizioni di tempo non sempre favorevoli. La sua tenacia e la sua ammirabile passione per il volo a vela, sono state premiate con la vincita dell'ambito Trofeo. I volovelisti italiani che in questi anni hanno avuto modo di conoscerlo e di apprezzarlo, con sincero entusiasmo sportivo, gli ripetono con noi: Bravo Gioachino!

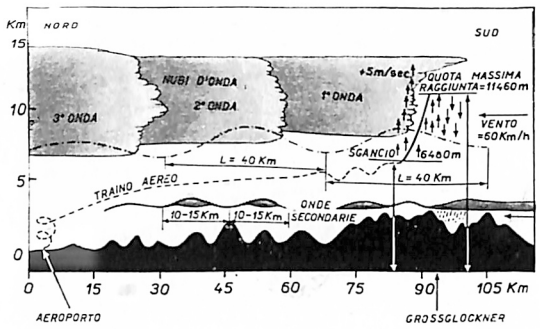
Al secondo posto vediamo il noto volovelista modenese Lodovico Campari, al terzo posto l'istruttore Ferdinando Broggini del Centro Alpino di Varese, al quarto posto l'Ing. Sergio Nordio di Trieste, al quinto posto il volovelista Umberto Bertoli del Centro Alpino di Varese ed al sesto posto una rappresentante del gentil sesso, la Signora Adele Orsi del Centro Alpino di Varese, che nel 1963 ha stabilito, tra l'altro, vari primati femminili e che, grazie alla sua intensa attività volovelistica, ha ormai raggiunto una preparazione che non ha nulla da invidiare a quella dei nostri più esperti piloti di volo a vela.

Concludendo, siamo certi di non errare affermando che, dopo le felici esperienze degli ultimi due anni, il Trofeo San Pedrino si avvia ormai verso le mete più ambite dagli appassionati del volo silenzioso. Intanto ci auguriamo che questo resoconto sui risultati della seconda edizione dell'importante competizione nazionale valga ad accendere in molti altri volovelisti e dirigenti di Aero Clubs la passione per il volo di distanza ed a far meglio comprendere ai tiepidi la ragione della nostra fatica, che non mira puramente ad una attività sportiva, ma intende contribuire ad elevare sempre più il livello tecnico e scientifico del Volo a Vela Italiano.

Plinio Rovesti

Volo d'onda in agosto a Zell am See

di Joachim von Kalckreuth



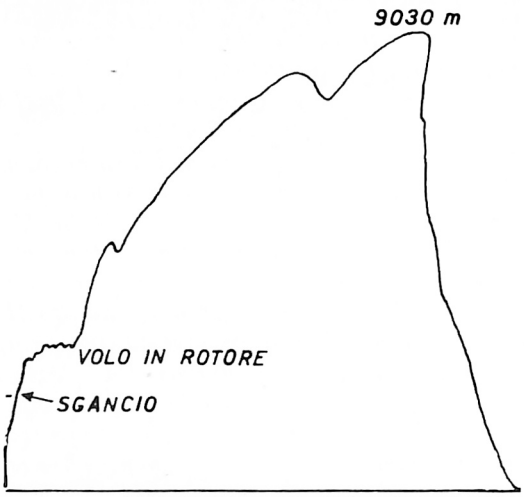
Rappresentazione schematica dello storico volo in onda compiuto per la prima volta nel 1941, sino al limite estremo della tropopausa, dai volovelisti del D.F.S. capeggiati dal Prof. Walter Georgii.

Nell'agosto 1963 trascorsi le mie vacanze estive presso il famoso Centro di Volo a Vela Austriaco di Zell am See (a 65 Km a Sud di Salisburgo), dove, nel 1940-41, furono utilizzati, per la prima volta, i movimenti ondulatori dell'atmosfera fino agli estremi limiti della tropopausa, da un gruppo di piloti e studiosi del D.F.S. capeggiato dal Prof. Walter Georgii.

Il mattino del 27 Agosto, dopo molti giorni di tempo caldo con discrete condizioni per il volo a vela termico alpino, scorgemmo, non senza sorpresa anche per i locali, estesi banchi di nubi lenticolari, che si erano sviluppate sopra le principali catene delle Alpi Tauern, indicando, con la loro apparizione, l'esistenza di notevoli venti in quota dai quadranti meridionali. Per me questo fenomeno costituiva il segnale d'allarme per prepararmi a tentare un volo in onda. Mi affrettai perciò verso il campo di volo, dove chiesi a Hans Resch, capo del Centro e detentore del record austriaco d'altezza, conseguito in onda con un volo di oltre 10.000 metri, di poter collocare l'ossigeno in un aliante.

Hans Resch ed i suoi istruttori, non disponendo in quel momento di bollettini meteorologici, erano un po' perplessi. Il mese di agosto non è certamente a Zell am See considerato favorevole al volo d'onda. Tuttavia, le nubi lenticolari erano un indizio sicuro dell'esistenza di movimenti ondulatori. Mi si fece però osservare che sarebbe stato, comunque, difficile raggiungere gli strati interessati dall'onda, perchè il « rotore », che solitamente in queste situazioni appare visualizzato da un caratteristico cumulo, non era sufficientemente sviluppato.

Io però insistetti per tentare almeno il volo; anche perchè i piccoli cumuli bianchi che di tanto in tanto apparivano in direzione della Valle Stubach, mi facevano



La registrazione altigrafica del volo di Kalckreuth.

supporre che in quel punto doveva esserci qualcosa di simile ad un « rotore » in formazione.

Finalmente verso le 10,45 l'equipaggiamento dell'ossigeno era installato sull'L-Spatz che mi era stato assegnato per il volo.

Ci affrettammo quindi con il leggero aliante azzurro verso la linea di partenza, dove alcuni piloti stavano discutendo sulle possibilità di voli in quota. Ma per me ogni minuto era prezioso e non c'era tempo da perdere. Mi precipitai quindi nello stretto posto di pilotaggio, entrandovi a fatica. I pesanti abiti invernali che avevo indossato resero la faccenda piuttosto complicata, anche perchè la temperatura era già sopra i 25° ed avevo un caldo insopportabile.

Grazie però alla sollecitudine di Sigi Resch, cinque minuti dopo ero già in volo, rimorchiato dal suo fedelissimo Piper. Con un ampio giro su Zell am See, ci dirigemmo verso la Valle Stubach. Erano da poco trascorse le undici. A 1.500 metri sul campo (che si trova a 754 metri s.l.m.) l'aria era calma, ed in tali condizioni volammo verso Ovest nella Valle Pinzgau. Soltanto 15 minuti più tardi entrammo nella più stretta vallata di Stubach, in direzione Sud, dove i rotori si fecero sentire piuttosto energicamente. Feci tutto il possibile per mantenere il mio aliante dietro il Piper, senza tuttavia riuscire ad evitare gli strattoni al trainatore, per il quale il volo in quella turbolenza doveva risultare tutt'altro che divertente. Ma io dovevo raggiungere gli strati superiori e bisognava tener duro ad ogni costo.

Finalmente, a 2.750 m QNH, mi sganciai in un punto dove il « rotore » appariva particolarmente tumultuoso. Erano trascorsi 20 minuti dal decollo. Iniziai subito delle strette spirali per cercare di restare nella zona di maggior ascendenza, che era di circa 3 m/sec. In pochi minuti raggiunsi i 3.200 m. Il variometro, però mi indicava fluttuazioni dell'intensità ascensionale dell'ordine di + 1-2 m/sec. Decisi quindi di compiere giri più ampi per sondare la zona, senza però riuscire a trovare condizioni migliori. Pensai allora che se gli esperti di Zell am See conoscevano il loro « Foehn » così bene da prevedere esattamente il mio insuccesso, l'ascendenza di rotore non sarebbe stata davvero in grado di sollevarmi fino alla quota del flusso laminare ondulatorio. Ma io ero a conoscenza che prove fortunate per il volo in onda, durante i mesi estivi, a Zell am See non erano mai state fatte, per cui non mi scoraggiai.

Ricordai che il Professor Georgli, nel suo libro « Meteorolog. Navigation des Segelfluges », parlando dei movimenti ondulatori sopra le Alpi Tauern, dice che a basse quote l'ascendenza si può trovare indietro, cioè più a Nord della catena principale, e che soltanto una volta raggiunta l'ascendenza si dovrebbe volare verso Sud in direzione della barriera montana. Invece, io, dalla quota di 3.200 m, cioè dalla stessa altezza della barriera, finii col puntare in direzione Sud, verso il versante italiano.

Dalla quota di 4.500 metri, nella fase di rientro all'Aeroporto di Zell am See, Kalckreuth ha scattato, sopra il ghiacciaio del Grossglockner, questa suggestiva fotografia. A destra è visibile la semiala dello « Spatz », a sinistra le nubi di « Stau », in fondo alla valle i due laghi artificiali di Kaprun.

Kalckreuth, dopo il suo mirabile volo, abbraccia, in segno di riconoscenza, il suo trainatore Sigi Resch (a sinistra) *e l'istruttore Kurt Bernhard* (a destra).

A meridione delle Alpi Tauern e, particolarmente verso Sud-Ovest, scoprii una grande fila di cumuli estivi, che indicavano come in quelle regioni l'attività termo-convettiva fosse considerevole. Tale fatto non mi confortò, perchè, come tutti sanno, l'instabilità termica disturba la formazione dei movimenti ondulatori. Ad ogni modo decisi di intraprendere la ricerca di altre ascendenze volando contro vento. Infatti, se avessi condotto i miei sondaggi in direzione Nord, il forte vento in coda mi avrebbe portato rapidamente fuori dalla zona in cui il rotore e le onde si stavano sviluppando.
In quel 27 agosto, insomma, tutte le leggi fisiche sembravano inesatte.

Quando giunsi però a 7-800 metri dai costoni sopravvento della catena dei Tauern, un centinaio di metri più in alto delle loro vette, constatai, con gran piacere, che il variometro cominciava a muoversi e che salivo lentamente da 0 ad 1,... 2,... 3 ed infine, 4 metri per secondo.
Tutto era diventato molto chiaro. Tirai lentamente la leva di comando, regolando la velocità anemometrica in modo che l'aliante assumesse, contro vento, il giusto assetto. Il vento soffiava da Sud-Ovest con una forza che valutai in circa 60 Km/h.
Fissai un punto di riferimento sotto di me, nella zona rocciosa, e cercai di non perderlo mai di vista, considerandolo un'assistenza ed una guida indispensabile alla buona condotta del volo. Trascorse un certo tempo, durante il quale provai sensazioni strane e piacevoli: sono sensazioni che un pilota che abbia volato in onda non dimenticherà mai. Immobile nel cielo, contro la legge della gravità, veleggiavo dolcemente, in un silenzio profondo, cullato piacevolmente dall'invisibile mano del vento. Sotto di me la superficie terrestre si rimpiccioliva sempre più, sino ad assumere l'aspetto di una carta geografica in rilievo. L'incantevole scenario alpino, con i suoi laghi artificiali, gli sterminati ghiacciai e le rocce grigiastre, si allontanavano sempre più dai miei occhi, mentre le ombre delle nubi, spinte da Sud sopra le catene montane, mi indicavano che il vento continuava a soffiare con forza.
Soltanto alla quota di 5.500 metri feci uso dell'ossigeno, allacciandomi la maschera al volto. Fu a questa altezza che provai una certa sensazione di fresco, notando che l'aria fredda filtrava nella cabina di pilotaggio. A 7.500 metri compii un ampio giro sopra la Val Pinzgau, attratto dalla visione di una di quelle lenticolari che a terra mi avevano dato l'idea di questo magnifico volo. Mi avvicinai tanto alla massa biancastra della nube, che l'ala destra del mio aliante scomparve nella lenticolare. Quando ne uscì, era ricoperta di un leggero strato di ghiaccio.
Intanto però mi ero lasciato trasportare sulla cuspide dell'onda, dove, com'è noto, la componente verticale è zero. Il mio aliante, infatti, non saliva più. Puntai allora di nuovo in direzione Sud... in cerca dei miei punti di riferimento, per riprendere la salita. In questa picchiata, ben vi-

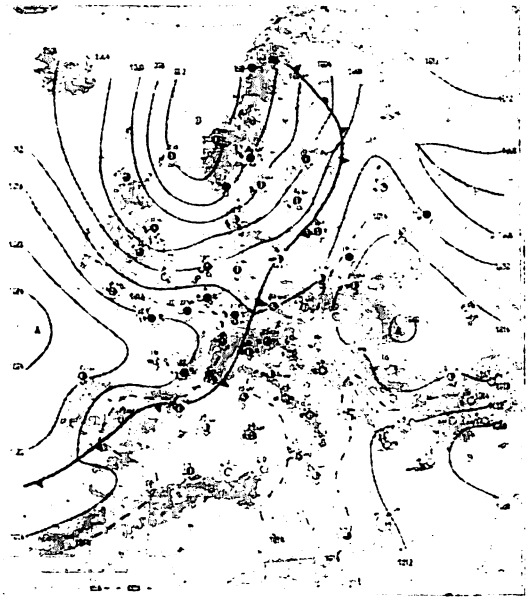
sibile nel barogramma, persi oltre 600 metri di quota.
Entrato nuovamente nella parte ascendente dell'onda, tra le cime del Kitzsteinhorn e del Grossglockner, il variometro riprese a segnare + 2 m/sec. Poi l'onda miracolosa, cullando ritmicamente il mio aliante in un dolce dondolamento, mi portò su... su, sino a 9.030 metri. Qui la temperatura era di 40 °C sotto zero!

Da questa rispettabile altezza, la maestosa visione della sconfinata distesa alpina mi fece provare per un istante l'ambiziosa sensazione di essere un... astronauta. Ma poi, smisi di sognare e mi guardai attorno. Subito richiamò la mia attenzione una imponente muraglia di cumuli temporaleschi, che si elevava minacciosa verso il cielo, coprendo tutto l'orizzonte verso Nord-Ovest. Pensai dovesse trattarsi di un fronte freddo, molto attivo, in rapido movimento verso Sud-Est. Nel pomeriggio di quello stesso giorno il fronte interessò, infatti, anche la zona di Zell am See, con pioggia, grandine e violente manifestazioni temporalesche, le quali, come i lettori ricorderanno, causarono gravi danni in Austria ed in Italia.

Prima di iniziare la discesa non mancai di considerare la possibilità di sfruttare i 9.000 metri di quota per tentare i... gloriosi « 500 Km ». Il volo avrebbe dovuto svolgersi in direzione Nord, sino al raggiungimento di questo veloce e forte fronte freddo, che giunse a Salisburgo verso le ore 16. Poi avrei potuto continuare il mio volo verso Nord-Est, cercando di veleggiare parallelamente alla superficie di discontinuità; ma l'idea di finire in Cecoslovacchia non mi sorrideva affatto. L'Europa non è ancora preparata per questo genere di pacifiche trasvolate volovelistiche...

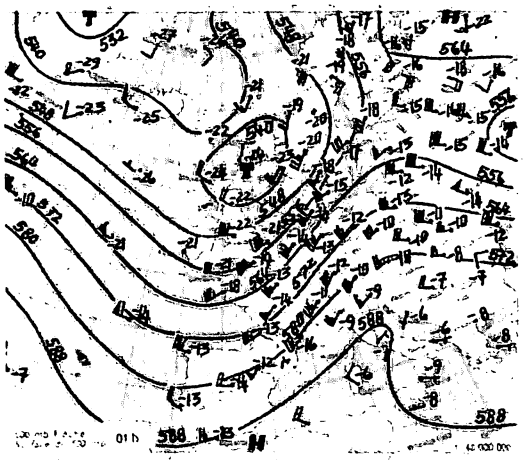
Decisi così di riprender terra a Zell am See, dove atterrai senza inconvenienti alle 14,34, felice di aver conquistato un altro diamante F.A.I. Dalla quota di sgancio avevo guadagnato esattamente 6.040 metri, raggiungendo l'altezza assoluta di 9.030 metri e di 8.276 metri sul campo di volo.

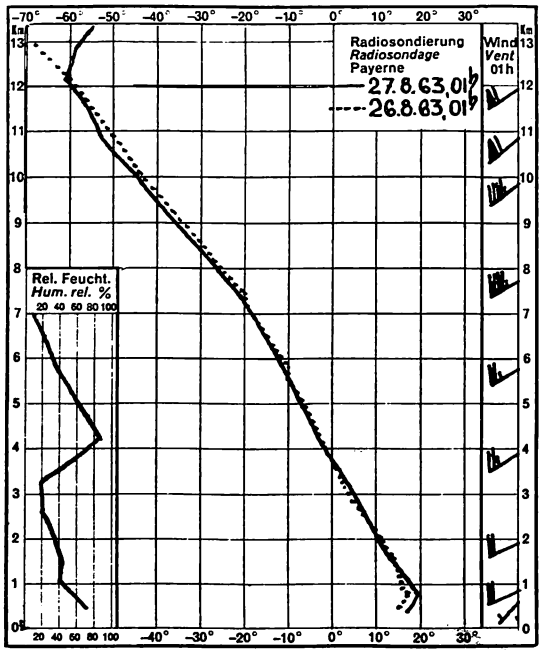
Gli altri piloti del Centro mi attendevano ansiosi di conoscere i risultati del mio volo. Alcuni di loro erano partiti mezz'ora ed un'ora dopo di me; ma nessuno era riuscito a superare la quota di 5.500 metri. Tutti però avevano condotto i loro



Situazione generale in superficie alle ore 7 del 27 Agosto 1963.

Topografia assoluta a 500 mb delle ore 01 del 27 Agosto 1963.





Radiosondaggio della stazione svizzera di Payerne dei giorni 26 e 27 Agosto 1963.

tentativi a Nord della catena principale dei Tauern. Tale fatto, congiunto all'instabilità termica che era andata aumentando negli strati inferiori del versante Sud col progredire dell'insolazione, non aveva permesso, ai piloti partiti dopo di me, di ottenere gli stessi risultati.

È risaputo che i movimenti ondulatori sono più vigorosi nelle prime ore del mattino o dopo il tramonto del sole, quando cioè anche gli strati atmosferici inferiori sono in condizioni di equilibrio stabile.

Non v'ha dubbio, pertanto, che i miei buoni amici di Zell am See erano partiti troppo tardi, quando cioè le onde erano in via di attenuazione.

Dopo questa esperienza mi convinsi ancor più che nel volo a vela bisogna esser sempre preparati all'imprevisto.

Joachim von Kalckreuth

« Trofeo San Pedrino » ... che passione!

di Joachim von Kalckreuth

Questo ambito Trofeo, offerto al volo a vela italiano da una coppia di coniugi volovelisti, che è tra i suoi più generosi fautori, ha animato, anche nel 1963, numerosi piloti in ogni parte di questo Paese. Sono stati i voli per la disputa del Trofeo San Pedrino che hanno fatto sentire la necessità di studiare nuovi percorsi volovelistici lungo le catene alpine e prealpine: voli di distanza con meta prefissata e ritorno al campo di partenza, voli su circuiti triangolari. Posso dire che, almeno nel Centro Alpino di Varese, questa competizione amichevole, mirante ad accumulare chilometri e punti, è stata presa tanto seriamente e condotta con tanto entusiasmo, che ha portato a voli sorprendenti. Ogni partecipante ha avuto così modo di compiere nuove esperienze e di elevare il livello tecnico delle proprie prestazioni. Per me, straniero e nuovo arrivato in questo ospitale e bellissimo Paese, è stato davvero un onore grandissimo aver potuto partecipare alla disputa del Trofeo San Pedrino; e mi sento in dovere di esprimere, dalle colonne di « Volo a Vela », a tutti i buoni amici di Calcinate, il mio vivo ringraziamento e particolarmente il mio sincero apprezzamento per l'assistenza tecnica ed i favori ricevuti da Plinio Rovesti, Ferdinando Broggini, Aldo Trecchi e... dal buon Marchetti.

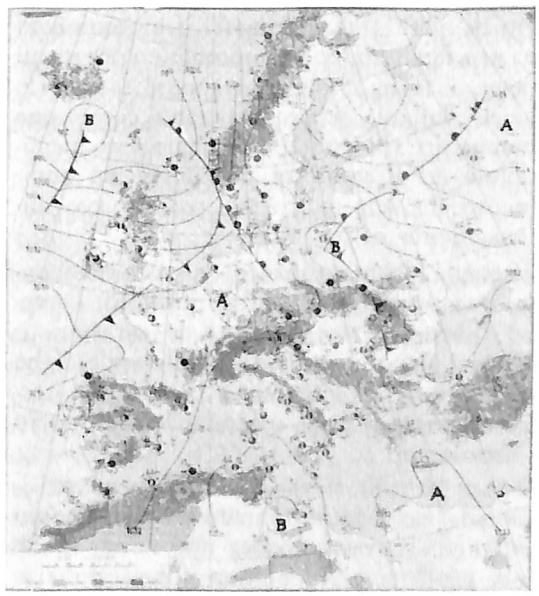
Il 1963, pur avendoci portato delle meravigliose giornate primaverili ed estive, non ci ha certo offerto condizioni meteorologiche tali da permetterci voli di grande respiro. L'assenza di quegli anticicloni che, normalmente, durante l'estate interessano le regioni italiane, hanno permesso la formazione di nubi cumuliformi a grande sviluppo verticale, accompagnate da violente manifestazioni temporalesche, le quali hanno spesso messo in difficoltà i piloti in veleggiamento nelle zone montane. E noi, alla fine di ogni volo, fummo sempre lieti di constatare che la nostra prudenza e la nostra conoscenza dei fenomeni atmosferici, ci avevano permesso di rientrare alla base senza spiacevoli eventi.

Il 5 maggio ebbi la ventura di compiere un volo alpino su percorso triangolare di Km 211 che più tardi mostrò di essere il mio volo più lungo e più interessante del 1963.

Vi racconterò come si è svolto.

Il bollettino meteorologico, riportato sulla grande lavagna del Centro Alpino di Calcinate, segnalava che la massa d'aria fredda ed instabile, penetrata nei giorni precedenti nel bacino dell'Adriatico e, marginalmente, nell'Italia Settentrionale, avrebbe permesso lo sviluppo di buone condizioni di veleggiamento termo-orografico, lungo tutto l'arco prealpino. Verso mezzogiorno era prevista la formazione di cumuli nelle regioni centro-orientali delle prealpi, con base di condensazione variabile da 2.000 a 3.000 m QNH e sviluppi verticali massimi di 1500 metri. Sulle

Situazione generale alle ore 7 del 5 Maggio 1963.



Alpi e Prealpi delle regioni occidentali, il cielo si sarebbe invece mantenuto completamente sereno, con venti deboli o moderati dai quadranti settentrionali, sino a 3.500 m QNH. (Vedere anche l'articolo di Adele Orsi pubblicato nello scorso numero).

Le condizioni erano promettenti e più di un pilota del Centro Alpino prefissò un triangolo di 300 Km.

Tra i vari percorsi che avevo studiato con gli altri volovelisti, scelsi il triangolo: Calcinate-Visp (a Nord-Ovest del Sempione) - Stampa (tra Chiavenna ed il Maloja) - Calcinate.

Quando partii, a bordo dell'M-100-S assegnatomi, il cielo, nella zona di Varese, era completamente sereno. Si preannunciava una calda giornata primaverile.

Le uniche nubi cumuliformi che fornirono ai piloti in volo indicazioni sulla presenza di correnti ascendenti, apparirono sul Monte Tamaro, all'estremo Nord del Lago Maggiore, soltanto nel pomeriggio. Ciò spiega perchè mi ci vollero cinque ore e quaranta minuti a compiere questo triangolo. Va rilevato, inoltre, che sulle vette montane più alte c'era ancora molta neve, tanto che mi fu impossibile sorvolare due volte il Sempione, come avevo in un primo tempo stabilito.

Avvicinandomi al Campo dei Fiori, trovai subito una forte corrente ascendente, che mi portò a 1.400 m con 2-3 m/sec.

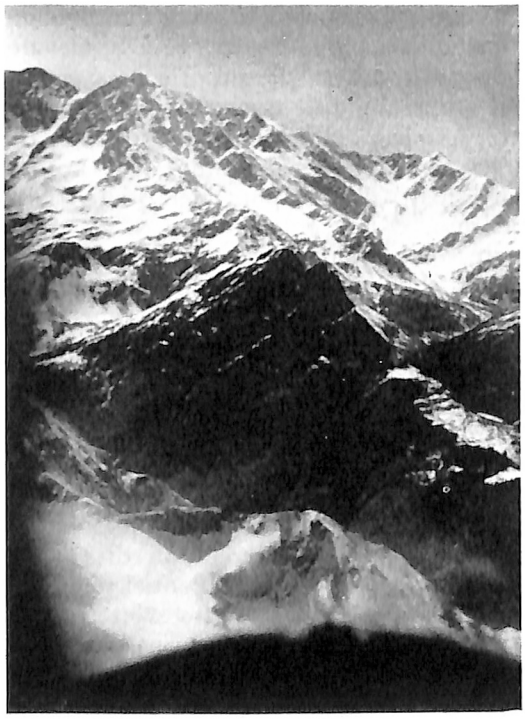
Il cielo, completamente senza nuvole, acconsentiva un'ottima visibilità. Dopo aver guadagnato altra quota, il mio sguardo spaziava sulla catena Alpina per un raggio di oltre 100 chilometri. L'orientamento era facilissimo. Le montagne coperte di neve, i laghi che brillavano al sole e le verdi vallate, si presentavano come una mappa in rilievo. Il paesaggio era incantevole ed il volo mi procurava un godimento che non avevo mai provato così intensamente in passato.

Tuttavia, la mancanza di cumuli richiedeva una prudente condotta del volo. Dovevo osservare attentamente le caratteristiche dei costoni montani e delle vallate che sorvolavo, per valutarne la capacità termica e cercare le ascendenze nel posto giusto.

Dopo 30 minuti raggiunsi la parte meridionale del Monte Tamaro, i cui costoni mi dimostrarono, ancora una volta, di essere i più sicuri generatori di ascendenze

Una vista da 3.300 metri sopra la Val Divedro verso NE.

Il Laggin Horn ed il Fletsch Horn si ergevano sopra la mia quota di volo dandomi sempre più l'impressione di una insuperabile barriera di ghiaccio.



... il gruppo maestoso dell'Aletsch Horn e del Finsteraar Horn.

termodinamiche di tutta la zona. Infatti una formidabile ascendenza di 3-4 m/sec mi portò rapidamente a 2.700 metri di quota. Qui incontrai Roberto Manzoni, che su un rosso « Mucha Standard » si stava cimentando sul mio stesso circuito triangolare di 300 Km. Fui lieto di trovare un compagno di volo che mi avrebbe validamente aiutato a cercare le termiche sulla rotta di Domodossola, lungo la quale mi accingevo a volare. Purtroppo, però, Manzoni scomparve ben presto ai miei occhi e non lo vidi più.

Girai verso ovest ed attraversai il maestoso specchio azzurro del Lago Maggiore, arrivando con 100 metri di quota sulla vetta del Monte Zeda (m 2.157). Mantenendomi sulla linea di cresta della montagna, mi diressi verso Cima di Laurasca (m 2.193). La mia prudente andatura si dimostrò quanto mai utile poichè in questo punto l'ubicazione delle correnti ascendenti era piuttosto difficile. Tuttavia, il sole aveva già riscaldato abbastanza le pareti rocciose delle montagne e dopo qualche ricerca entrai nell'ambito di una forte corrente ascendente uscita da un profondo canalone. Toccai ben presto i 2.800 metri di quota, con una velocità di 2-3 m/sec. Di qui, procedendo a Nord del Monte Toganc (m 2.307), puntai su Domodossola. Attraversando l'ampia vallata dell'Ossola a 2.600 metri, mi diressi verso il Sempione lungo il fianco settentrionale della stretta valle del fiume Bogna. Avanzando verso occidente godevo della vista completa dell'alta barriera montana che quasi chiudeva lo stretto passaggio del Sempione da Sud e da Nord.

A 2.300 m verso il Passo Monscera (m 2.106), pensai che mi sarebbe stato più difficile localizzare le termiche, dato che l'intera zona era coperta da uno spesso strato di neve. Infatti, lentamente, ma costantemente, perdevo quota.

Decisi allora di ritornare verso est, in direzione di una vetta piramidale coperta di neve che avevo sorvolato da poco. Giunsi a 200 metri sotto la cresta, e poichè il costone montano mostrava sotto di me la superficie rossastra delle rocce, mi avvicinai quanto più possibile alla montagna per cercare di utilizzare al massimo la brezza termica di pendio. Dopo dieci minuti di dura fatica, durante i quali ho avuto modo di... studiare da vicino la parete rocciosa del costone, come se fossi un alpinista, mi ritrovai a 2.900 metri e decisi di tentare un'altra volta il superamento del Sempione. Puntai ancora ad Ovest, verso il Passo Monscera. Alla mia sinistra, però, due massicci andavano sempre più ingigantendosi: il Laggin Horn (m 4.005) ed il Fletsch Horn (m 4.001) si ergevano sopra la mia quota di volo, dandomi sempre più l'impressione di una insuperabile barriera di ghiaccio. Alla mia destra il Monte Leone (m 3.552) formava una scoscesa muraglia che affondava giù, giù sino alla tortuosa strada del Sempione.

Quando arrivai sul piccolo villaggio di Simplon, a soli 2.300 metri, mi resi conto che sarebbe stato impossibile attraversare le Alpi in direzione di Visp, nella vallata del Rodano; però se lo avessi fatto, le possibilità di ritornare sarebbero state ben poche.

Mentre studiavo la situazione, mi trovai improvvisamente intrappolato, di fronte al Monte Leone, in una vasta zona di discendenza, con 5 m/sec a scendere. Senza esitazioni ritornai ad Est, verso il villaggio di Gondo, dove arrivai con una quota di 1.600 metri, vale a dire con soli 500 metri sopra l'angusta Val Divedro, assolutamente inatterrabile. Veleggiando lungo un muro di rocce grigio-scuro ed evitando continuamente certi alberelli che sembravano spuntare come funghi dalla parete rocciosa del costone montano, riuscii fortunatamente a riguadagnare quota ed a toccare i 3.200 metri. A questo punto decisi saggiamente di... ridurre il mio triangolo, e scelsi, sotto di me il primo pilone di un più breve percorso. Poi, senza trascurare le regole F.A.I., pensai alla

località di Lostallo nella Val Mesolcina (ad est di Bellinzona), come secondo pilone del nuovo percorso.
Puntai quindi nella direzione prescelta e, sopra il villaggio di Varzo, m'imbattei in una vigorosa termica che mi sollevò a 3.300 metri, punto più alto del volo.
Lontano, verso Nord-Ovest, potevo ora identificare, al di là di una innumerevole serie di bianche cime di monti coperti di neve, il gruppo maestoso dell'Aletsch Horn (m 4.182) e del Finsteraar Horn (m 4.275).
Con la considerevole quota di cui disponevo, potevo ora spingere la leva di comando del mio fedele « M-100-S » e puntare direttamente e velocemente su Locarno.
Venticinque minuti più tardi ero sul Pizzo di Vogerno (m 2.446), a Nord dell'Aeroporto di Magadino. Prosegui sopra la pittoresca Val Calanca, con 2.300 metri di quota, verso Nord-Est, fino alle verdi e scure foreste della Val Mesolcina. A Lostallo aggirai regolarmente il pilone e puntai verso Sud, lungo la vallata. Mi trovavo a 1.700 metri e notai che sulla terra le ombre cominciavano a farsi lunghe... Erano circa le 16 e mi trovavo ad una sessantina di chilometri dal campo base di Calcinate del Pesce. Il mio aliante planava dolcemente in un'aria assolutamente tranquilla. La cosa mi preoccupò, perchè intanto perdevo lentamente quota. Ma lungo le pendici del Monte Marmontana, il variometro elettrico cominciò a dar segni di vita. Iniziai allora un'ampia spirale nell'ambito di una debole ascendenza, che mi riportò lentamente a 2.100 metri. Ero felice!
Raggiunsi i costoni del Monte Garzirola (m 2.111), dove il sole di quella calda giornata primaverile aveva riscaldato un canalone roccioso, sul quale mi diressi a colpo sicuro, centrandovi una potente termica che mi fece guadagnare la quota necessaria per la planata finale.
Col cuore esultante condussi il mio docile aliante sulla via del ritorno, sorvolando l'incantevole scenario del Lago di Lugano e raggiungendo ben presto Varese, la città giardino. Entrai nel circuito d'atterraggio dell'Aeroporto di Calcinate, con oltre 100 metri di quota, alle 17,05. Dopo l'atterraggio, gli amici mi festeggiarono con canti e danze folcloristiche...
Questo indimenticabile volo ha costituito per me una preziosa esperienza e più tardi si è dimostrato utile per lo studio e la ricerca di nuovi itinerari lungo le fascinose vie delle catene alpine.

Joachim von Kalckreuth

Dopo l'atterraggio, gli amici mi festeggiarono con canti e danze folcloristiche...

Nota: Le quote indicate sono riferite al livello del campo di Calcinate del Pesce (m 242 s.l.m.).

Da Calcinate a Sillian (Austria)

Veleggiando lungo le catene alpine...

Dal diario di
Gioacchino von Kalckreuth

Sorvolando la Valle dell'Isarco, sfila alla mia destra il maestoso gruppo dolomitico del Sass Rigais (m. 3.025) a SE di Bressanone.

23 Agosto 1964
La situazione meteo:

L'Italia settentrionale è ai margini di una fascia d'alte pressioni, che si estende dall'Atlantico all'Europa Nord Orientale, con debole circolazione d'aria umida ed instabile dai quadranti settentrionali (Fig. 1). Formazioni cumuliformi lungo tutto l'arco alpino con base variabile da 1.500 a 2.800 metri (Fig. 2). Buone condizioni di veleggiamento con appoggio termo-orografico. L'instabilità è maggiore oltre la fascia prealpina. Sull'arco alpino non sono previsti temporali, essendo gli strati superiori interessati da subsidenza anticiclonica.

Il volo

Decollo dal campo di Calcinate del Pesce alle ore 12,40, a bordo di un «M-100-S» del Centro Studi del Volo a Vela Alpino. Traino verso Nord, dove regnano migliori condizioni termiche, visualizzate da formazioni di cumuli imponenti, e sgancio alle ore 12,55 sulla verticale di Montegrino Valtravaglia alla quota di 1.650 m sul livello del campo di Calcinate, che si trova a 240 m s.l.m.

Punto verso il Monte Lema, dove inizio il veleggiamento sotto un cumulo di notevoli proporzioni, la cui base è attorno a 1.900 m QNH.

Raggiunta la quota di 2.500 m, mi dirigo verso la cima del Monte Tamaro, sulla cui verticale si sta sviluppando un cumulo dall'aspetto promettente. Trovo infatti una ascendenza iniziale di 3-4m/sec. che, nell'interno della nube, diventano 5-6 sino a 3.600 metri.

Esco a riveder il cielo e mi trovo circondato da un paradiso di cumuli, organizzati in strade lungo la linea di cresta delle catene alpine.

Faccio un po' di conti: ho a disposizione 5 ore di termiche, sufficienti per farmi percorrere — alla media di 60 Km/h — circa 300 Km.

Da tempo accarezzavo l'idea di compiere un volo in direzione del Brennero, e questa mi sembra la volta buona. Punto quindi decisamente verso ENE, ripromettendomi di raggiungere la meta attraverso la rotta alpina. Tocco così il Monte Garzirola, il Marmontana ed il Pizzo Cavregasco, con salite medie di 2 m/sec. Sul Pizzo Sasso Canale cerco di guadagnare quanto più possibile altezza, che mi è necessaria per superare l'ampia valle di Chiavenna. Arrivo infatti giusto, giusto al Monte Erbea, ed a poche decine di metri dalla sua cima rocciosa mi coglie un forte soffione termico, che con 5 m/sec mi riporta a 3.500 metri.

Da qui infilo i costoni Nord della Valtellina lungo il percorso: Monte Spluga, Corni Bruciati, Vetta di Ron. Alla mia sinistra si erge maestosa la fortezza ghiacciata del Bernina.

Poi, allo scopo di seguire una strada di cumuli ben organizzati in direzione Merano-Brennero, lascio la Valtellina e seguo la rotta diretta, sorvolando il Lago di Poschiavo ed il Monte Masuccio. Qui

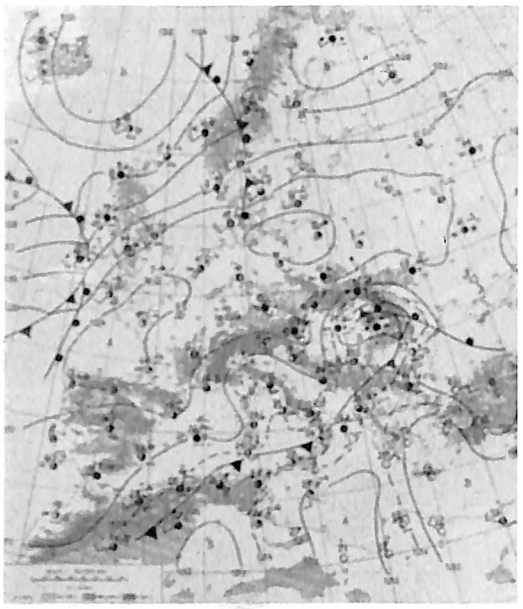
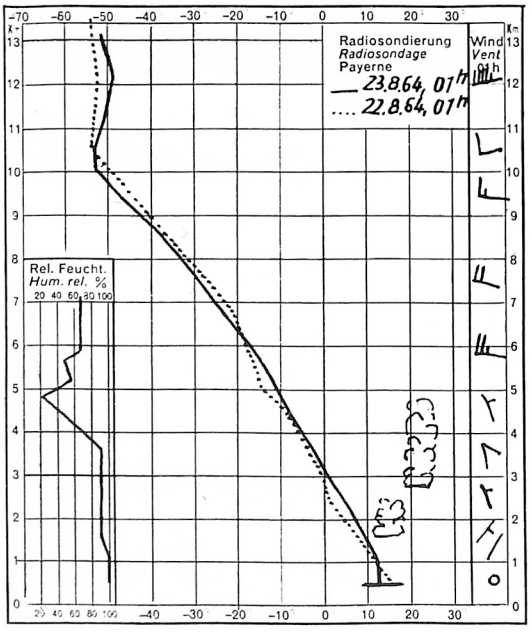


Fig. 1 - Situazione generale alle ore 7 del 23 Agosto 1964.

Fig. 2 - Radiosondaggio della stazione svizzera di Payerne dei giorni 22 e 23 Agosto 1964 - 01h.



mi fermo a spiralare in una termica di 4 m/sec, associata ad un magnifico Congestus. Salgo sino a 4.000 m, abbandonando la nube appena percepisco il caratteristico fruscio prodotto dall'urto del nevischio sulle ali, per evitare la formazione di ghiaccio.

Ritornato nell'azzurro, metto la prua verso l'Ortles, sfruttando successivamente le termiche del Monte Sobretta e del Confinale, dove mi riporto a 3.700 metri. Indi proseguo verso una sella esistente fra il Gran Zebrù e il Monte Cevedale, sorvolando poi il vasto ghiacciaio del massiccio dell'Ortles e godendone l'incomparabile visione alpina.

Ora debbo dirigermi verso la Valle Martello. M'infilo in un'apertura esistente fra le creste della montagna e l'ansa di una nube, percorrendo longitudinalmente la vallata, senza incontrare una termica. Finalmente, sulle pendici del Monte dei Ronchi, dopo qualche ricerca, trovo una ascendenza di 1-2 m/sec che mi riporta a 2.500 metri.

Sono le 15,30 e constato che la velocità di salita media delle termiche è diminuita; inoltre la base di condensazione dei cumuli è al disotto delle cime montane. Un velo di cirrostrati, spuntato da Ovest, offusca il sole, indebolendo il riscaldamento dei costoni montani... poi siamo ormai a fine Agosto.

Queste constatazioni mi fanno saggiamente pensare come sia opportuno dirigersi verso Est, per aver modo di percorrere un maggior numero di chilometri. Rinuncio così al tentativo di attraversare le Alpi.

Sorvolo l'ampia Valle dell'Adige, constatando come la viticoltura non abbia lasciato nemmeno un metro quadrato di spazio a disposizione di eventuali volovelisti in... difficoltà.

Fortunatamente, sulla verticale di Meltina, una provvidenziale termica, pazientemente sfruttata, mi porta sino alla quota di 3.000 metri, con velocità ascensionale di 1,5 m/sec. Ora mi riprometto di mantenermi quanto più alto possibile per aver modo di raggiungere la Val Pusteria.

Sempre seguendo la rotta verso Est, riprendo quota sul Corno di Renon. In tutta la zona alpina che si estende alla mia destra si elevano maestose nel cielo le guglie delle Dolomiti, illuminate dal sole che si abbassa sempre più sull'orizzonte.

Davanti a me, sopra il Giogo d'Asta, a Est di Bressanone, mi appare l'ultimo cumulo della giornata. Arrivo però sotto di lui troppo tardi: quando già ha cominciato a dissolversi. Perdo una ventina di minuti per riguadagnare 800 metri, che mi aprono la strada della Val Pusteria.

Sono le 17,30. Veleggio in deboli ascendenze sulla Val Badia lungo i costoni del Plan di Corones. Sulla verticale di Monguelfo trovo una provvidenziale termica di restituzione che mi porta per l'ultima volta a 2.200 metri sul mare, cioè a circa 1.000 metri sopra il fondovalle. Proseguo cautamente sfruttando ulteriori deboli ascendenze, ed arrivo sul piccolo aeroporto di San Candido, sulla frontiera italo - austriaca. Sono ormai vicino ai « 300 » e decido di proseguire il mio volo lungo la valle. Raggiungo così, in una tranquilla planata, il piccolo paese di Sillian.

Ho ancora 600 metri di quota, che forse mi basterebbero per raggiungere Lienz; città che, sul livello del mare, è 500 m più bassa di Sillian. Davanti a me, però, la valle va sempre più restringendosi e comincia ad imbrunire. Sono le 18,50. Compio alcuni giri sulla zona ed alle 19 tocco terra dolcemente ad Est di Sillian.

Dopo sei ore di volo, gli austriaci mi accolgono con vivissima cordialità, ed alla luce delle pile elettriche mi aiutano a smontare l'aliante. La gendarmeria si trova di fronte ad un esempio di moderno europeo: un tedesco, con brevetto di volo a vela austriaco, su un aliante italiano.

Mi auguro che la rotta alpina da me seguita possa costituire in avvenire una buona strada per il raggiungimento di più lontane mete e, soprattutto, per il compimento su territorio italiano, di quei 500 Km, in linea spezzata o in andata e ritorno, che rappresentano una delle prove più ambite dai volovelisti italiani.

Veleggiando una giornata verso l'Est...

Volo alpino di 504 km attraverso quattro paesi

L'M-100-S col quale Kalckreuth ha compiuto il suo volo.

Alcuni dati del volo:

Tipo di aliante: M100-S Matr. I-LTUO

Luogo ed ora di partenza: Aeroporto Calcinate del Pesce - Varese, 12-6-1965 10.07 TMC.

Luogo ed ora di sgancio Monte de Colonna (vicino sponda est d. Lago Maggiore).

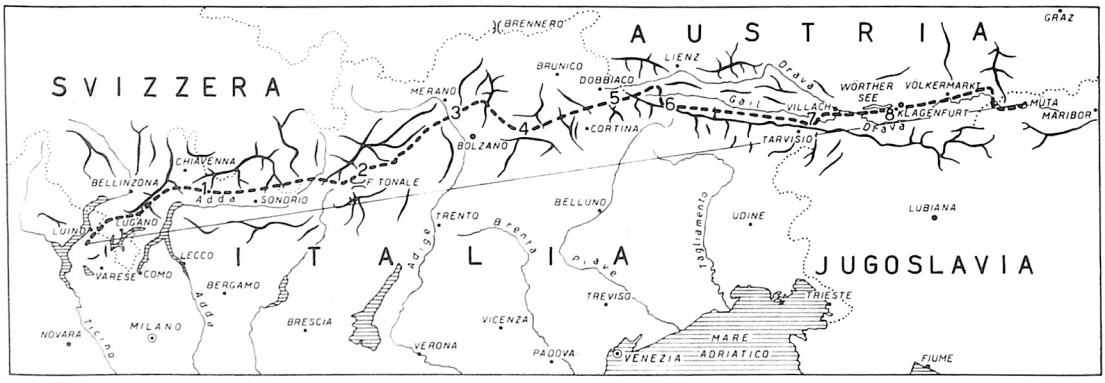
Luogo ed ora dell'atterraggio: Muta sul Drave, Iugoslavia 19.00

Distanza volata: km. 555

Distanza in linea retta: km. 504

Tempo: Regime di alta pressione stabilitosi due giorni dopo il passaggio di un fronte freddo da NW; venti a 2500 m di 10/15 kts da 310° aumentando a 4000 m a 7000 m 30 kts. Base dei cumuli variabile da 2700 e 3800 m Q. N.H. Sviluppo verticale limitato a causa del forte flusso d'aria in quota. Termiche incontrate durante il volo: da 1 a 4 m/sec., spesso associate a forte turbolenza.

Dalla primavera del 1963, da quando cioè ho cominciato a volare a Varese, la grandiosa barriera alpina che si estende da Ovest a Est mi ha sempre « sfidato » e l'idea di conquistare il diamante di distanza con un volo che sorvolasse diagonalmente le Alpi nella loro lunghezza non mi ha mai abbandonato. La mia passione per il volo di distanza libera, è favorita dalla posizione geografica di Varese, vicino a splendide formazioni alpine e lunghe vallate orientate da Ovest a Est.
Il mio piano di volo prevedeva questo percorso: sgancio sulle montagne della sponda Est del Lago Maggiore - Monte Tamaro - versante Nord della Valtellina - Gruppo dell'Ortles - Passo del Brennero (prefissato per una eventuale « Distanza su linea spezzata ») - Hohe Tauern - Gruppo del Dachstein - città di St. Poelten da-



vanti a Vienna. Nel caso di un peggioramento della situazione meteorologica oltre il Brennero, avrei scelto la stazione di frontiera del Brennero come punto di virata, per proseguire poi il volo in direzione Est oppure Sud-Est rinunciando in questo caso all'attraversamento diagonale.

Il mattino del giorno 12 giugno si è finalmente presentata la situazione meteorologica ch'io attendevo fin dalla primavera del '64: il cielo limpido con una visibilità eccezionale (erano trascorsi due giorni dopo il passaggio di un fronte freddo!). Alle ore 9 decido di tentare questo volo e vengo rimorchiato dal fedele Aldo Trecchi al punto di partenza. È interessante per me l'osservazione che a quest'ora del giorno le termiche secche cominciano a farsi sentire solo a 15 km a Nord della zona di Varese.

Sgancio in una termica secca di ben 2,5 m/sec, che mi porta senza perdita di tempo a 1900 m QNH (così indicheremo tutte le quote seguenti).

Ho la netta impressione che il volo poteva iniziare almeno una mezz'ora prima. Dal Monte Lema, dove salgo a 2700 m, raggiungo la Cima di Fiorina a NE della città di Lugano. Da tutte le direzioni brillano i vasti specchi dei laghi ticinesi e l'orizzonte mostra gli arditi profili di innumerevoli cime bianche. Trovo, sotto i primi cumuli piatti che cominciano svilupparsi adesso, 4 m/sec e vengo spinto a 2800 m fino alla loro tenue base. Proseguo adesso lungo la linea segnata dalle creste del M. Marmontana - Piz Ledù. Qui comincio a sentire il disturbo del forte flusso d'aria in quota: le termiche sono sfilacciate e quindi difficili da centrare; le salite in aria turbolenta si alternano nei traversoni con forti discendenze fino a 5 m/sec. Però, grazie alla componente di vento in coda, faccio buona strada e arrivo al versante Nord della Valtellina (Piz Ligoncio) alle ore 11.30. Incontro un'altra violenta termica che mi porta alla base dei cumuli a 3000 m. Superate le difficoltà iniziali posso permettermi di godere l'ampia vista del meraviglioso panorama che si estende dal lungo « Y » del Lago di Como fino alle cime bianchissime dell'imponente massiccio del M. Disgrazia e del Bernina. Adesso, senza perdere tempo in spirali, proseguo delfinando nello stretto «canale» compreso fra le rocce grigio-marrone dei co-

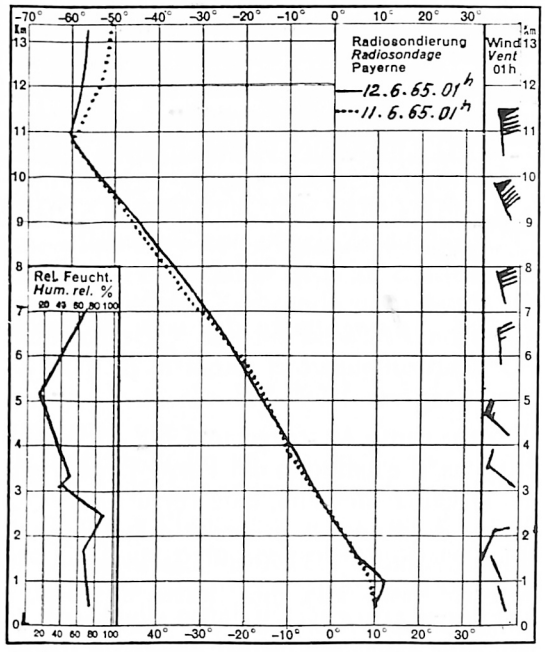
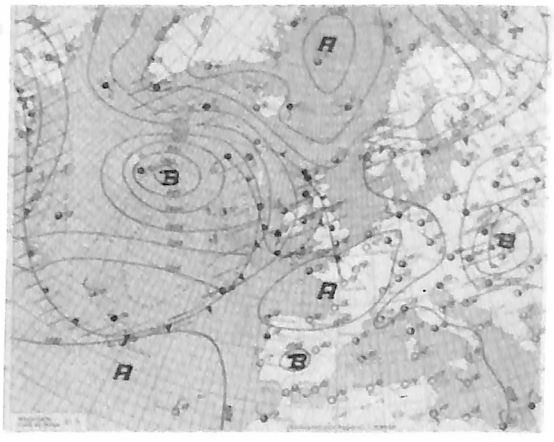


Fig. 1 - Il radiosondaggio della Stazione svizzera di Payerne, del 12-6-1965.

stoni montani e la base delle nubi, che qui cominciano ad assumere un maggior sviluppo verticale. Sono all'altezza della città di Tirano alle ore 12.10.
Sul Monte Massuccio a Nord della città devo decidere: la rotta diretta verso il Brennero che passa sopra l'Ortles non sembra la migliore perchè sopra tutta la vasta zona delle gigantesche cime, ancora coperte fin quasi a valle dalla neve caduta abbondantamente nel mese di maggio, non appare nemmeno un piccolo cumulo, che potrebbe indicarmi una termica sicura.

Fig. 2 - La situazione generale del tempo alle ore 00 del 12-6-1965.



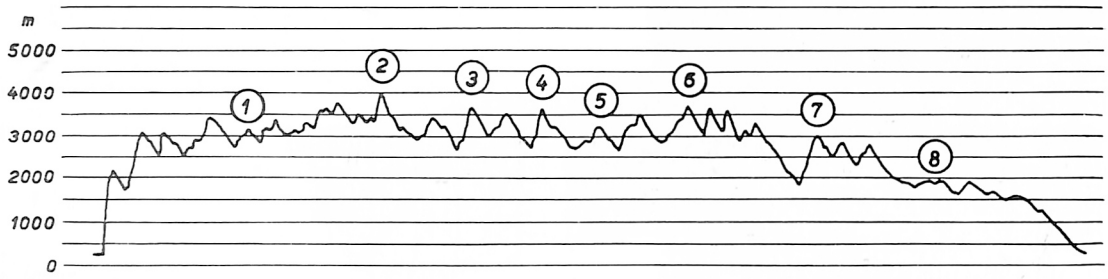


Fig. 3 - Barogramma del volo di Kalckcreuth.

D'altro canto si scorge una fila di cumuli alti che si estendono dal Passo Tonale verso la Cima Mezzana, cioè verso l'Est. Qui trovo di nuovo 4 m/sec e salgo sopra il Piz di Albiolo a 3750 m. Lascio adesso lo stretto Passo alla mia destra e scorgo i ghiacciai dell'Adamello che fiancheggiano la valle dalla parte Sud; noto che lo sviluppo delle nubi verso Sud è notevolmente più forte.
Arrivo alla Vedetta Alta a SW di Merano alle ore 13.15 e mi preparo a puntare verso il Brennero sorvolando la Valle dell'Adige. Dal Monte di Meltina, però, riporto l'impressione che la situazione meteorologica a Nord della barriera Alpina non permetta un volo veramente lungo, perchè al disotto delle vette montane del gruppo Oetztaler si vanno formando nubi stratificate che vengono sospinte dal forte vento verso SE. Inoltre non voglio avvicinarmi di più alle zone di forte sottovento della barriera alpina principale; sottovento che ho già notato davanti a Merano per l'aumento della turbolenza ed il cielo completamente azzurro. Decido quindi di lasciare per oggi la mia idea di un volo diagonale a favore di un volo più

Sorvolando l'ampia conca del « giardino » dell'Alto Adige. Davanti l'imponente Gruppo del « Sasso Lungo ».

lungo possibile in direzione Est. In tal modo non devo nemmeno rischiare di andare fino al Brennero per sorvolare il mio punto prefissato, benchè questo fatto mi costerà un bel po' della distanza percorsa. Incontro diverse difficoltà nel sorvolare l'ampia conca del « giardino » dell'Alto Adige. Infatti soltanto alla fine di una lunga planata, trovo una nuova termica, cinquanta metri sopra l'Alpe di Siusi a NE di Bolzano. Salgo felicemente a 3600 m. Mentre guadagno quota, si apre davanti a me la più fantastica regione alpina delle nostre latitudini: le Dolomiti, irte di guglie rocciose, che si elevano verso il cielo celeste da vallate strette dal colore verde scuro, come enormi ciminiere. Eseguo rapidamente una foto delle tre torri dell'imponente Sasso Lungo e proseguo a 130 km/h sopra la Croda Rossa verso la Cima Tre Scarperi. Alla mia destra scorgo il possente blocco del Monte Cristallo, guardia di Cortina d'Ampezzo.
Anche qui le termiche sono piuttosto turbolente e continuano ad essere difficili da centrare. Si formano soltanto piccoli cumuli piatti sfilacciati dal vento che servono ben poco come indicazione di buone salite. Mentre spiralo sulla Cima Tre Scarperi scopro improvvisamente un altro aliante vicino a me. Che bella sorpresa! È un « Passero » con matricola austriaca. Ci salutiamo e facciamo qualche centinaio di metri assieme. Giudicando dalla faccia del mio compagno di volo, senz'altro anche lui in volo di distanza, proveniente dalla Carinzia, credo che l'M-100 fosse per questi una cosa nuova.
Il mio orologio di bordo segna le ore 15,30: 345 km sono dietro di me. Oltre il monte « Pfannspitze » sorvolo la frontiera ed entro in territorio austriaco. Mi dirigo verso il Gruppo delle Dolomiti nella zona della città di Lienz. Pochi minuti, dopo, mi rendo conto che esiste solo una strada veloce verso Est: sotto la linea di cumuli che vedo adesso in formazione sopra il versante Sud della valle del fiume

Superate le difficoltà del sorvolo della conca dell'Alto Adige inizio la traversata delle Dolomiti. A destra, il « Sasso Lungo ».

Gail. È quindi necessario attraversare nuovamente la valle. Arrivato sopra le cime di queste montagne, le quali sono visibilmente più basse, mi trovo da un secondo all'altro in una termica che fa battere le ali del mio bravo M-100. Adesso la linea del barogramma di volo assume l'aspetto di una tagliente sega: la forte salita (da 3 a 4 m/sec) è seguita dal rapido procedere del mio aliante fra 2700 e 3400 m. Steinwand - Hochwipfel - Gaertnerkofel - Osternig - queste montagne si presentano proprio come « stufe » di termica. Sono passate rapidamente sei ore ed ho percorso 450 km da Varese. Negli ultimi 80 km, però, sono andato troppo bene e mi sono ingannato. Sul Monte Goriane scarto una modesta ascendenza ed ora scendo irrimediabilmente in una stretta vallata all'altezza di Tarvisio. Perdo dieci minuti preziosi sino a quando un falco provvidenziale mi da una... zampa. Salgo di nuovo a 2700 m.

Da qui posso per la prima volta godere un'ampia vista del pittoresco paesaggio della Carinzia composto da estesi laghi e verdi colline, sulle quali si vede ancora qualche cumulo. Mi sembra di arrivare in un paese di favola dietro gli immensi gruppi delle montagne. Faccio un po' di calcoli: sulla rotta ENE dovrei raggiungere entro un'ora il Monte Koralpe, l'ultima barriera montagnosa davanti alla città di Graz, dove vorrei finire il mio volo. Se, però, decidessi di restare lungo i costoni delle montagne di Karawanken avrei modo di seguire una strada dove le termiche sono più intense. In questo caso, tuttavia, la distanza effettiva percorsa dal punto di partenza sarebbe minore perchè la montagna si dirige verso SE.

Lascio allora la città di Villach alla mia destra e punto sul Woerther See (famoso lago caldo) in direzione Est. Le nubi, però, non danno ciò che il loro aspetto sembrava promettere. Non vale la pena perdere tempo descrivendo spirali con salite inferiori a mezzo metro. Sono costretto ad iniziare una lunga planata. Fortunatamente la giornata è stata calda ed ancora si fa sentire con deboli termiche di restituzione che mi permettono adesso di fare strada senza perdere molta quota. Alle ore 17.40 mi trovo sopra la città di Kla-

Gruppo delle Dolomiti visto dalla verticale della Cima Tre Scarperi.

genfurt dove mi si avvicinano due alianti che, battendo le ali, mi danno un cortese « buona sera ». Ho ancora 1300 m. Veleggio con la massima efficienza nell'aria ormai senza movimenti, scendendo non più di 20 cm/sec. Arrivo all'altezza della città di Voelkermarkt avendo percorso altri 25 km con 1150 m. Mancano ancora 35 km alla linea invisibile dei « 500 ».

Adesso mi avvicino sempre più alla larga « spalla » del monte Koralpe. Comincio a capire che soltanto un'idea luminosa può salvarmi da quest'ultimo ostacolo che blocca la mia strada verso Est. Mentre arrivo sul fianco ovest di questa montagna, qualche centinaio di metri sotto la cresta, vedo che si sta formando un'ultima piccola nube sopra l'estremo limite Sud della catena montana. Dalla quota di 800 m dirigo la mia prua verso Sud sfiorando i costumi verdi e sfruttando i deboli soffi ascendenti che sembrava volessero incoraggiarmi a proseguire il volo. Sorvolai così a bassa quota, case, boschi e prati... col finestrino chiuso e trattenendo il fiato. Arrivato finalmente nella posizione della nube essa si sta già dissolvendo. La scarsa inclinazione del pendio non mi permette di avvicinarmi troppo per sfruttare in spirale le ultime deboli termiche... ormai sono passate le ore 18.30.

Cosa posso fare? Come posso percorrere gl'ultimi dieci chilometri? Mentre aggiro l'estremo costone Sud della Koralpe l'orografia sembra volermi ancora aiutare e suggerirmi la soluzione del problema: devo solo seguire la strada segnata dallo stretto letto del fiume Drave che in questo punto taglia bruscamente l'immobile barriera.

Senza perdere un istante mi dirigo sul fiume, pur rendendomi conto che in tal modo mi inoltro in territorio iugoslavo.

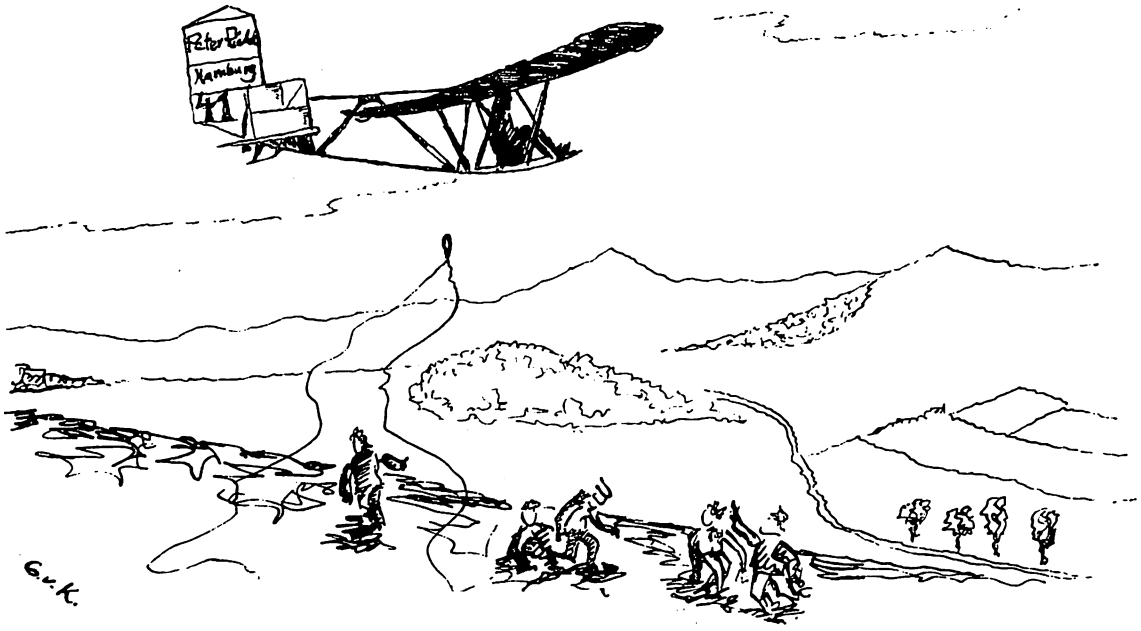
Tuttavia, poichè ho ancora a disposizione 650 m di quota, spero di poter rientrare in territorio austriaco superando lo sperone del Koralpe. Una discendenza continua incontrata nella stretta valle del fiume mi fa perdere però quasi tutta la quota di riserva, tanto che dopo un'ultima planata di 15 km, sono costretto a por termine al lungo viaggio su un campo della Slovenia, a 150 m ovest del piccolo paese di Muta.

Sono le ore 19.00. Apro la capottina e sento un aria dolce e calda. Non potete immaginare l'ospitalità serbatami dai contadini sloveni e la correttezza con la quale la polizia iugoslava mi ha accolto ed assistito.

La realizzazione di un sogno: il sorvolo del capoluogo della Carinzia — Klagenfurt — a 450 km. da Varese.

Per concludere, sento il dovere di ringraziare vivamente gli amici di Calcinate, che in attesa della notizia del mio atterraggio sono rimasti al campo sino a tarda notte ed i buoni amici Cappato ed Altieri che hanno percorso in un giorno due volte 750 km per riportare a casa un volovelista per il quale la distanza senza meta rimane sempre il più suggestivo modo di volare.

J. v. Kalckreuth



Peter Riedel – ultimo della Wasserkuppe

Uno dei pionieri del Volo a Vela ha compiuto 60 anni

Erano giovani e guidati da una grande passione per il nostro sport — i pionieri del monte Wasserkuppe in Germania. Facevano i progettisti, collaudatori, i piloti e gli squadristi al cavo di gomma o scienziati tutto assieme, portando il volo a vela dai primi salti giù per i pendii della Rhoen fino a voli di oltre 500 Km, sopra i 7000 m e di durate di 50 ore. Erano i Klemperer, Dittmar, Hirth, Groenhoff, Kronfeld e Riedel fra i più attivi e conosciuti in tutto il mondo a creare in cima al « monte magico » quel centro Wasserkuppe, dove si incontravano piloti di tutti i continenti e dove sono state realizzate le grandi competizioni volovelistiche.
Oggi vogliamo presentare ai nostri lettori in occasione dei 60 anni di Peter Riedel un breve rapporto della sua vita — ultimo dei pionieri a dar testimonianza alle avventure affascinanti della nascita del volo a vela. (Basato su un articolo di « Soaring »; il disegno mostra il PR-4 in decollo).

Peter Riedel è nato il 24 agosto 1905 a Dehlitz in Germania. Il suo interesse per il volare inizia già nei primi anni. A 14 anni costruisce il suo primo aliante, uno di quegli apparecchi fatti di compensato, cavo d'acciaio e cartone. Con il suo secondo modello il PR-2 entra nella competizione Rhoen nel 1920, la prima di una lunga e famosa serie di gare.
Questo secondo aliante aveva già una cabina mezza chiusa, comandi movibili ed un pattino speciale per l'atterraggio.
Nel 1923, quando Peter Riedel aveva 19 anni partecipava per la seconda volta alla Rhoen con una costruzione di Pelzner, il « Simplex ». Faceva durante la competizione la prova « A » e tentava anche per la « B » con un metodo tutto suo per guadagnare quota subito dopo il decollo: tirava semplicemente la cloch. Risultato: aliante in pezzi, pilota indenne, salvo una esperienza in più. L'aliante col successo più ampio era in questi anni il Riedel PR-4, quando la maggior parte degli ap-

passionati cominciava a veleggiare lungo i pendii della Rhoen.
Nel 1924 e 25 Riedel faceva il brevetto per aeroplani presso lo Sportflug GmbH a Magdeburg. Fino al 1932 partecipava agli studi tecnici presso l'Istituto Tecnico di Darmstadt e della Rhone-Rositten-Gesellschaft; faceva nello stesso tempo il capo istruttore alla Wasserkuppe.
Peter Riedel è stato uno dei primi a usare il metodo dei traini con aeroplano, realizzando i suoi primi decolli con Guenther Groenhoff a bordo del famoso aliante « Fafnir » nel 1930. I due dimostravano l'aerotraino presso diversi campi di aviazione in tutta la Germania ed anche altri centri in Europa.
Riedel guadagnava il « C d'argento » internazionale n. 7 il 19 maggio 1932 volando con un « Professor » per 165 Km dalla Wasserkuppe. Lui ricostruiva il « Fafnir » dopo la caduta di Groenhoff con questo aliante, e nel giugno del 1933 stabiliva un primato mondiale di distanza con un volo da Darmstad a Vomecourt in Francia, con 228 Km. Nello stesso anno vince la Rhoen n. 14 e riceve la Coppa Hindenburg (assieme a una somma sostanziosa di soldi) come miglior pilota di volo a vela dell'anno.
Seguono due anni con altre grandi avventure. Assieme a Wolf Hirth, Heini Dittmar e Hanna Reitsch (famosa pilota su tanti diversi velivoli) faceva parte della spedizione volovelistica nell'America del Sud sotto la guida del Prof. Walter Georgii nel 1935. Durante questo viaggio Riedel si vedeva nei titoli di tutti i quotidiani riportando dati dei suoi voli sopra Rio de Janeiro, Sao Paolo e Buenos Aires e i suoi voli di distanza in Brasile ed Argentina. Nel luglio dello stesso anno realizzava un altro primato mondiale con un volo a meta prefissata di ben 275 Km (Berlino-Hamburgo). Poco dopo venivano inclusi come primati ufficiali i voli a meta prefissata, in seguito al suo volo straordinario. Nello stesso anno viene nominato assieme a Ernest Udet, Heini Dittmar e Ludwig Hoffmann a partecipare alla prima competizione del volo a vela alpino al Jungfraujoch in Svizzera.
Si piazzava al secondo posto dopo Dittmar. Mentre dimostrava il volo a vela agli svedesi nel 1936 realizzava il primo volo sopra l'acqua sorvolando parte del mare Baltico da Malmoe (Svezia) a Copenhagen (Danimarca), vincendo senza neanche saperlo un premio di 1000 corone danesi. Durante gli anni dal 1934 al 1936 Riedel era capitano di volo presso la Lufthansa, poi volava su aerei di linea in Columbia (America del Sud). Nel 1937 viene nominato Ass. Air Ataché presso l'Ambasciata della Germania a Washington. Così aveva occasione di partecipare ai primi campionati degli Stati Uniti, vincendo nettamente nel 1937 e 1938. Due volte ha ricevuto i Trofei Bendi e Du Pont. Due grandi voli, uno di 365 Km a meta prefissa (Elmira- Washington), lo portavano al « C d'oro » ed al primo diamante. Il volo più lungo era di 392 Km da Alberquerque a Herford-Texas, realizzato nel luglio del 1939 arrivando a una quota di 6000 m.
Durante e dopo la guerra Peter Riedel è stato in Germania, a Stoccolma ed a Casablanca. Da qui a bordo di una barca a vela andò a fare la traversata dell'Atlantico. Poi lavorò come ingegnere in Venezuela, Canadà e Sud Africa. Dal 1960 si trova presso la Pan American a Miami, Florida.
Ammette di inseguire ancora il sogno del terzo diamante e di volare su un Ka-6 oppure un Sisu nei cieli, che facevano il suo destino. Era molto amico di Wolfgang Klemperer, presidente della Soaring Society of America. Adesso il progettista del « Blaue Maus » e il pilota dei primi voli oltre 2 Km non c'è più. E' rimasto Peter Riedel e ci auguriamo che rimanga ancora tanti anni con noi e con il Volo a Vela, che porta per sempre il suo nome.

G. v. Kalckreuth

Una gara « a scelta »

L'Aero-kurier riporta notizie di una gara internazionale la quale si è svolta presso il Centro del Volo a Vela Alpino tedesco a Unterwossen, Bavaria.

Per la prima volta è stato usato un nuovo sistema di punteggio lasciando ai vari piloti una vasta gamma di temi da scegliere secondo la loro preparazione, il tempo, la conoscenza del volo alpino e così via.

Questa gara è stata un grande successo ed i piloti si sono dichiarati molto contenti delle possibilità di esplorare i vari temi « personali ».

Si trovano diverse similarità con il punteggio per la coppa « S. Pedrino ».

L'ing. Karch, capo del centro di Unterwoessen, lui stesso un asso del volo alpino (avendo realizzato diverse trasvolate della catena principale, la prima volta durante l'ormai storico congresso dell'ISTUS a Salisburgo nel 1937 assieme ad Hanna Reitsch e Heini Dittmar), ha organizzato una gara tutta nuova per onorare il decimo anniversario della fondazione di questo centro di volo a vela alpino nelle vicinanze del lago Chiemsee a 70 km SE di Monaco.
Sono stati scelti 54 piloni fissi in un raggio di 250 km nella parte nord e sud della catena alpina e ogni giorno, per gli otto giorni di gara, ognuno dei 13 piloti partecipanti poteva scegliersi il suo tema, sempre toccando in un modo o nell'altro uno o più dei 54 piloni fissi, realizzando così un'andata e ritorno, un triangolo, una distanza su linea spezzata, etc.
Anche il punteggio era fatto su misura dalla giuria sulla base dell'esperienza del volo alpino: più punti per temi secondo le regole FAI e per voli che finivano sul campo (rispetto alle fatiche per i recuperi in zona alpina) ed anche per i voli che passavano la barriera principale delle Alpi.
I piloti potevano anche cambiare tema durante il volo (per ragioni di tempo oppure procedimento troppo lento) però sempre toccando in qualche modo i punti fissi. Naturalmente venivano valutati con meno punti i suddetti cambiamenti di volo.
I piloti hanno sfruttato al massimo le varie possibilità, scegliendosi temi secondo il loro gusto ed abilità ed anche in vista di prove non ancora effettuate per le insegne FAI. In più questa gara ha avuto il risultato che tutta la zona alpina intorno all'aeroporto è stata veramente analizzata in pieno dai 104 voli dei concorrenti che percorrevano ben 21.500 km dal 1° al 12 giugno 1964.
Fra l'altro sono stati realizzati 11 triangoli di 300 km un triangolo di 357 km passando due volte la barriera principale del massiccio del Grossglockner, un volo su linea spezzata di 515 km ed altri 8 voli superando i 300 km.
La maggioranza dei concorrenti aveva radio a bordo e si sono amichevolmente scambiati informazioni sul tempo e particolari delle varie rotte fra aliante ed aliante.

G. v. Kalckreuth

La Signora Pinuccia Valzania e Gioacchino von Kalckreuth con il trofeo « Nello Valzania » messo in palio dal Gruppo Volo a Vela di Como.

(Foto E.P.I.)

Vedere articolo nell'interno di questo numero.

notiziario

Assegnato il trofeo « Nello Valzania » per il 1965

Il Trofeo — messo in palio dal Gruppo Volo a Vela di Como per onorare la memoria del pilota istruttore e collaudatore, Nello Valzania, scomparso il 24 Gennaio 1955 nel cielo di Milano durante il collaudo di un velivolo prototipo — è destinato a premiare il miglior volo di distanza fuori gara, compiuto durante l'anno, con partenza dal territorio nazionale.
Il successo di questo Trofeo è evidente in quanto, già alla sua prima edizione viene a premiare un volo di alta classe, mai finora realizzato in Italia. Il vincitore, il nostro Gioacchino v.K. ha infatti volato da Calcinate del Pesce a Muta sulla Drava (Jugoslavia) coprendo una distanza, calcolata in linea retta, di ben 504 km. (Vedere Volo a Vela n. 59).

Mercoledì sera, 28 Settembre, nella Villa Comunale dell'Olmo a Como, ha avuto luogo l'assegnazione del Trofeo « N. Valzania » per il 1965.
Per l'occasione è stato esposto al pubblico, nel giardino a lago antistante la villa ottocentesca, l'aliante SHK, vincitore dei recenti campionati nazionali di Rieti.

Alla cerimonia sono intervenuti gli sportivi volovelisti di Varese, Milano, Torino e Bergamo. Era inoltre presente la Signora Pinuccia Valzania, con i figli Gianni e Marinella, l'Assessore allo Sport Dottor Antonio Mazza ed il Segretario Generale dell'Amministrazione Provinciale.
Pubblico scelto, numeroso ed attento alle belle diapositive presentate nel corso della serata e illustrate dal vincitore del Trofeo, Signor Adam Joachim von Kalckreuth.
Il Campione Italiano, Giorgio Orsi, in un breve intervento, ha richiamato l'attenzione delle Autorità locali sulla necessità di dotare Como di un aeroporto terrestre, affinchè si possano promuovere tutte quelle attività sportive e turistiche che oggigiorno sono un indispensabile complemento allo sviluppo delle dinamiche forme di vita moderna.
Dopo la proiezione di un film volovelistico a carattere divulgativo, realizzato da Massimo Stucchi, si è proceduto alla premiazione e prima della stessa il Dottor Mazza ha voluto, molto semplicemente e simpaticamente, ricordare la figura di Nello Valzania. L'Assessore al Turismo ed allo Sport ha subito dopo precisato che il problema dell'aeroporto terrestre va inquadrato nell'ambito della Provincia, più che del Comune, comunque ha promesso il suo personale interessamento affinchè l'argomento — che non è mai stato abbandonato — venga nuovamente sottoposto all'attenzione degli Enti interessati.
Lo stesso Assessore ha consegnato il Trofeo al pilota vincitore complimentandosi per il magnifico volo compiuto.
Successivamente il Signor Cesare Feloy ha consegnato « per segnalazione » una copia del Trofeo al giovane pilota italiano Franco Veronesi, distintosi in diverse prove di notevole interesse volovelistico.
La manifestazione — alla quale hanno collaborato i Soci del Circolo Cinefotografico di Como — si è chiusa con un'altra applaudita serie di diapositive.

V.I.P. International Gliding Club

L'articolo che Vi presentiamo non vuole essere un'esposizione di nuove teorie, ma semplicemente un'insieme di attente osservazioni fatte da un esperto pilota alpino. E' appunto sotto questo aspetto che accettiamo delle formulazioni non sempre ortodosse e l'uso improprio di certi vocaboli.

Lo stesso argomento è stato illustrato dall'autore, Gioacchino von Kalckreuth, in occasione del 1° « Seminar del Mercoledì » tenutosi il 16 Novembre 1966 a Calcinate.

Importanza dell'ora di partenza e del punto di sgancio

La giusta ora di partenza e il più favorevole punto di sgancio, sono per me la premessa indispensabile per realizzare voli di distanza impegnativi.

Ritengo che questi voli, di 400 o 500 km., siano possibili a un buon numero di nostri piloti, più di quanto si pensi, purchè siano attentamente analizzati e venga posto il massimo impegno in tutti i particolari.

A tale proposito basta pensare allo sviluppo impressionante del volo a vela alpino in Austria ed in Svizzera, dove serie di voli di oltre 500 e più chilometri si fanno ogni anno — su alianti del tipo Standard — da tutti quei piloti che hanno una certa preparazione ed abbiano, ad onor del vero, oltre alla passione anche il necessario tempo libero.

Il volo di distanza è iniziato bene quando il pilota ha a sua disposizione il *massimo tempo possibile*, ciò gli permette di procedere sul sicuro, sicuro nel senso che lui può eventualmente tornare qualche chilometro indietro, fare una deviazione per seguire creste più promettenti, oppure attendere che davanti a lui si formino condizioni migliori. Inoltre il pilota deve avere a disposizione qualche « riserva di tempo » per riparare un eventuale punto basso dopo il traversamento di una larga vallata oppure una zona stabile ecc...

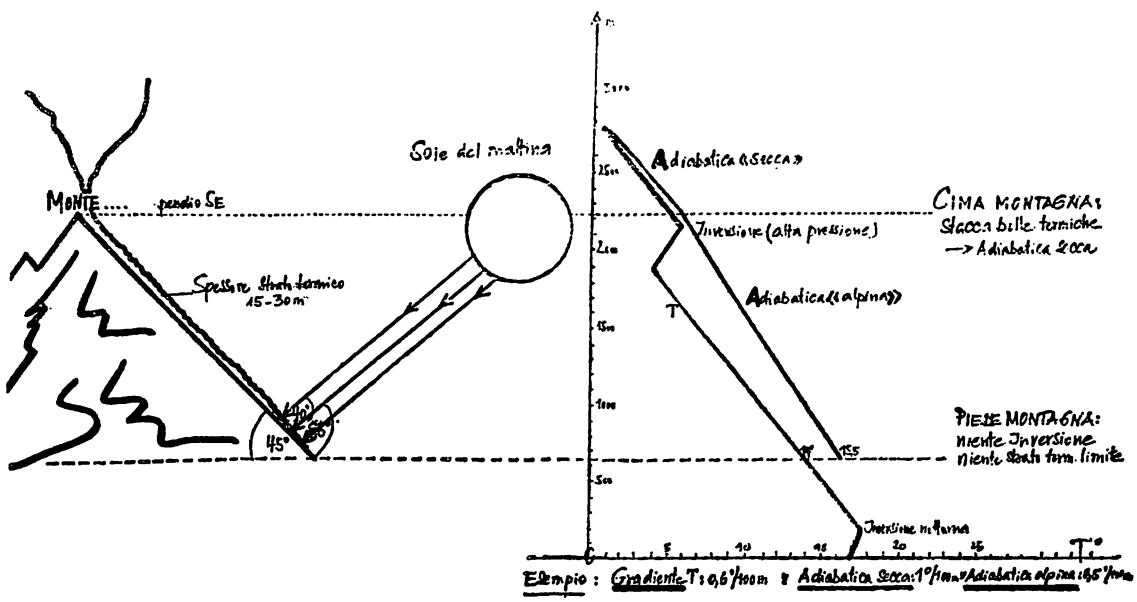
Ora di partenza

Bisogna cercare di partire al più presto possibile, cioè con le prime-termiche sfruttabili dall'aliante. Una recente indagine ha messo in luce che la maggior parte dei voli oltre 500 Km. in Austria hanno avuto inizio tra le ore 9,15 e le ore 9,45, ora solare. (Io dopo lo sgancio alle ore 9,40 solare il 4.6 a ZELL a. S. avevo già percorso 160 Km. entro mezzogiorno). Questo è possibile in montagna dove lo sviluppo delle termiche inizia molto più presto che non sulle colline prealpine o sulla pianura, in conseguenza dell'aria pulita, dei pendii ripidi, del terreno roccioso più facilmente riscaldabile. Si può ritenere, con una certa sicurezza, che già alle ore 9 partino le termiche secche sufficientemente larghe da essere sfruttate, sopra le creste, dall'aliante con un pilota adeguatamente preparato. Le prime condensazioni si verificano di solito, nelle giornate di alta pressione, intorno alle ore dieci. Nella zona prealpina invece — causa l'inversione, la foschia della Valle Padana e la maggiore umidità del terreno e la minor inclinazione dei pendii, le prime termiche secche sfruttabili non si riscontrano prima delle ore 10, all'incirca, e le prime condensazioni si vedono generalmente intorno alle ore 10.45.

Solo recentemente ho trovato una spiegazione chiara sul come si sviluppano in realtà le termiche in zona alpina, un fenomeno probabilmente non ancora completamente analizzato e spiegato ai volovelisti e viene spiegato così anche il fatto che si incontrano termiche di forza ben diversa durante la stessa ora del giorno in montagna.

E' quindi ovvio che la montagna rappresenta per noi il miglior trampolino di partenza per voli di elevata distanza, in considerazione anche di un particolare fenomeno che vorrei chiamare « Adiabatica alpina ».

Che cos'è l'« Adiabatica alpina » rispetto a quella secca e a quella satura?



Succede questo: il riscaldamento dell'aria in montagna, già favorito da un'atmosfera più limpida ed anche più instabile per il maggior raffreddamento notturno, avviene molto più rapidamente grazie l'inclinazione dei pendii sui quali i raggi del sole del mattino battono quasi perpendicolarmente. Poichè sul pendio non esiste uno strato limite che faccia da « blocco », avviene che una bolla d'aria riscaldata anche di soli 1 o 2 gradi in più dell'ambiente ben presto si stacca e parte verso l'alto.

Questa bolla — sollevandosi lungo e sempre in contatto con il pendio riscaldato — da una parte si raffredda secondo l'Adiabatica secca (un grado ogni 100 m.) e, contemporaneamente, dall'altra parte viene continuamente riscaldata dal terreno. In tal modo il raffreddamento effettivo può essere, per esempio, di soli 0,3/0,4 gradi ogni cento m. (L'indagine in merito spiega che il raffreddamento reale è subordinato al grado di inclinazione del pendio, al tipo del terreno, allo sviluppo in quota del pendio ed alla sua esposizione verso il sole).

Le possibilità offerte da questo fenomeno sono veramente notevoli in quanto lo sviluppo delle termiche, come prima descritto, avviene anche nei giorni con un gradiente stabile (per es. 0,5/0,6).

La bolla termica, una volta staccatasi, alzandosi lungo il pendio si allontana sempre più dalla temperatura dell'aria circostante e ciò avviene fino a quando la bolla lascia il pendio stesso, dopodichè il raffreddamento ritorna alla legge della Adiabatica secca. Questo fenomeno si verifica sui pendii che abbiano almeno una inclinazione di 25/30 gradi.

La « Adiabatica alpina » rappresenta il perchè le termiche in montagna si sviluppano prima e sono, per tutto il giorno, sensibilmente più forti e specialmente a poca distanza delle creste possano dimostrare una violenza che tanti dei nostri piloti hanno già personalmente incontrato, infine spiega anche perchè la base di condensazione sia sempre notevolmente più alta di quella della pianura. Inoltre viene spiegato perchè le termiche di montagna riescano a bucare addirittura una forte inversione di un regime di alta pressione, il che può anche dare luogo a quelle cellule temporalesche sulle montagne che sentiamo citare nei bollettini meteo estivi.

Da quanto fin qui esposto risulta evidente la reale possibilità di partire presto ed anche la necessità di stabilire il punto più adatto, il punto cioè dove si possano più facilmente riscontrare questi fattori positivi.

Il punto di sgancio

In relazione a quanto detto, il punto di sgancio ideale sarà rappresentato da una montagna rocciosa, ben esposta al sole del mattino, con una linea di cresta intorno ai 1500 metri e possibilmente vicina ad un terreno atterrabile nel caso di uno sgancio prematuro.

Considerando la particolarità di un volo di 500 Km., la distanza del punto di sgancio dall'aeroporto d'involo dovrebbe essere di secondaria importanza. (Una distanza di 30 Km. viene tranquillamente superata con 20' di traino).
E' meglio uno sgancio distante ma in luogo sicuro che uno sgancio vicino ma incerto, specialmente considerando che i giorni propizi per percorsi lunghi sono piuttosto rari. Si capisce che lo sgancio sul punto scelto dovrebbe avvenire solo dopo avere incontrato, in fase di traino, termiche già sufficientemente larghe sopra le creste.

Altre considerazioni

Dall'esame dell'attività sportiva dei piloti stranieri, nei paesi alpini, risulta che i migliori percorsi vengono effettuati nei mesi di giugno e luglio. (12.6.64: triangolo Innsbruck-Gottardo-Brusio 517 Km.; 13.7.65: Innsbruck-Brig/Vallese e ritorno 539 Km.; 7.7.1966: Schaenis/Svizzera triangolo 504 Km.; 14.7.65: Aigen/Austria, triangolo 420 Km.).

Le ragioni che fanno preferire questo periodo sono le seguenti:

— il massimo riscaldamento del terreno si verifica in questi due mesi;
— massimo delle ore di termica e luce;
— la neve in montagna, che rappresenta il principale ostacolo nei percorsi di alta montagna, è ridotta al minimo;
— regime di alta pressione del tipo estivo sono una specie di assicurazione contro lo sviluppo troppo vasto di Cu-congestus e cellule temporalesche che possono rappresentare ostacoli insuperabili nelle zone di alta montagna.

Un'ennesima ragione per scegliere il giusto punto di sgancio in montagna sta nel fatto che già in giugno ed ancor più in luglio, la zona prealpina è ampiamente interessata dal regime di alte pressioni livellate e dall'aria umida e stabile della valle padana e questo — come spesso abbiamo visto — arresta l'attività.

Un'ultima parola per quanto riguarda le ormai note difficoltà di partire presto al mattino, da qualsiasi aeroporto di volo a vela. Ho recentemente letto che dal 31.3.1967 verrà ripristinata l'ora legale: questo significa che persino quelli che amano dormire a lungo, prima di un volo impegnativo, potranno presentarsi all'aeroporto in tempo per prepararsi perchè, anche alle nove, avranno sempre un'ora a disposizione per un decollo come io propongo.

Così e solamente così si vedranno distanze da « diamante ».

G. v. K.

This article is based on a speach as given in one of the weekly evening seminars which are now being held at the Calcinate-Varese clubhouse. It deals with the question, when a long distance flight should be taken up over alpine territory. The autors explains that usable dry thermals can be found already at an very early time of the day (around 9 a.m. and that the number of hours available for flights of 400 and 500 km can thus be widened considerably. The best point of tow-relaese should be a mountain in a truly alpine surroundings of about 4500 feet height, which is situated in such a way that the distance flight can be immediately started.

Cet article est basé sur une conversation qui a été tenue pendant une réunion serale a Calcinate-Varese. Il traite la question des vols de distance sur les montagnes. L'auteur explique que des termiques sèche sont possible à trouver dans les premieres heures du matin, environ 9 heures ainsi que le temp a disposition pour complir la distance de 400 ou 500 km est beaucoup plus long. Le point le meilleur pour larger devrait etre une montagne de environ 1500 mt, située près les grand montagnes ainsi que le vol puisse commencer immediatement.

Dieser Beitrag im Rahmen der wöchentlichen Abendseminare im Clubhaus von Calcinate-Varese befasst sich mit der Frage, an wann ein Langstreckenflug in alpinem Gelaende angesetzt werden kann. Es wird erlaeutert, dass bereits zu einem sehr fruehen Zeitpunkt (gegen 9 Uhr) mit ausfliegbarer Trockenthermik gerechnet werden kann und das somit fuer Fluege von 400 und 500 km wesentlich mehr Zeit zur Verfuegung steht. Als bester Ausklinkpunkt wird ein Bergprofil in alpinem Gelaende von 1500 m Mindesthoehe angeraten, von dem aus der eigentliche Streckenflug zuegig angesetzt werden kann.

Copyright by V.I.P. INTERNATIONAL GLIDING CLUB - Riproduzione vietata

Intrevista con Harro Wödl

a cura

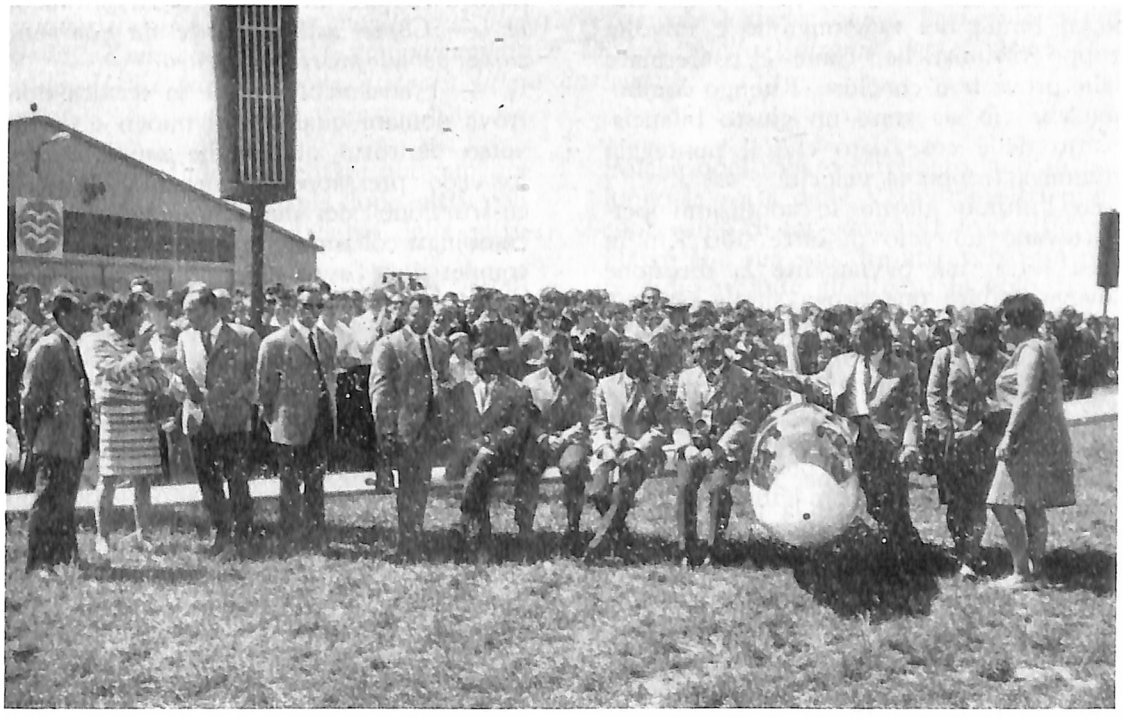
di Gioacchino von Kalckreuth

Trovandomi ad Aigen (Austria), la famosa scuola di volo a vela della Stiria, durante lo svolgimento del compionato mondiale, ho vissuto con la gente di qui la passione ed il tifo per il loro istruttore Harro Vödl. Ogni giorno portavamo a sua moglie tutti i giornali che pubblicavano le novità volovelistiche dalla Polonia, ed alla sera dell'ultimo giorno, quando la radio ha trasmesso il risultato finale dei campionati, tutta la vallata si è messa in gran festa. È troppo lungo raccontare come abbiamo festeggiato Harro dopo il suo rientro, occorre però dire che per lui « dopo » era quasi più impegnativo di tutto il campionato!
Ho naturalmente sfruttato la mia presenza in loco per chiedere ad Harro un'intervista per VOLO A VELA, subito concessami e che qui presento:

D. — Harro, tu conosci ormai tre campionati mondiali: quello argentino, quello inglese ed ora quello polacco. Come giudichi questo ultimo?
R. — Io lo giudico positivamente per quanto riguarda l'organizzazione, particolarmente perché gli incaricati di Leszno — dimostrando molta flessibilità — hanno migliorato giorno per giorno mettendo a frutto l'esperienza di varie piccole difficoltà, come per esempio il briefing, i traini e la separazione delle operazioni tra le due classi in gara.
D. — Come si è presentato lo svolgimento della competizione con un totale di 107 *alianti?*
R. — La massa dei concorrenti era, secondo me, il problema organizzativo numero uno di Leszno. Mai prima, nella storia dei campionati, si era vista la partecipazione di 32 nazioni con un totale di 107 alianti e devo dire che anche qui i polacchi si sono dimostrati all'altezza della situazione, fortunatamente con il supporto di un vasto aeroporto e di atrezzature spaziose e moderne.
Inizialmente le prove della standard e della libera erano insieme, poi, giustamente, la direzione di gara dopo la collisione in vo-

lo ha separato le due classi. Specialmente nei giorni di termiche secche si sono visti assembramenti di alianti in volo, tali da mettere paura. Dovremmo insistere affinché in futuro le due classi rimangano separate, almeno fin quando il numero dei concorrenti rimane così alto.
Io cercherei inoltre di limitare in qualche modo il numero dei partecipanti per ogni classe; secondo me, un buon 25% dei concorrenti non era tecnicamente in grado di competere con impegno, ciò porta, causa un pilotaggio non perfetto, a delle insicurezze nello svolgimento della competizione.
Bisognerà studiare un modo per selezionare i concorrenti per questa competizione, senza però riservarlo alle sole nazioni ad altissimo livello volovelistico.
D. — Come hai potuto allenarti per Leszno?
R. — Per quanto riguarda l'aliante ho avuto un sacco di difficoltà, e con me diversi altri piloti, in quanto il BS-lb ordinato da noi già nello scorso anno, non è stato consegnato, e ciò con un preavviso di poche settimane. Con molta fortuna e per la comprensione di Martin Schempp, abbiamo potuto avere un Cirrus per me e un Diamant 18 per Alf Schubert, il mio compagno di squadra nella libera. Affrettatamente è stato messo insieme il cruscotto e solo nelle seconda parte di Maggio ho potuto volare una trentina di ore qui ad Aigen, percorrendo 1200 Km di distanza, con un volo di oltre 500 Km.
Il carrello è stato finito nella notte prima della nostra partenza! Per quanto riguarda l'allenamento in volo, ho potuto incominciare questo con uno stage di due settimane a Varese. Una serie di buone giornate, dopo Pasqua, ci ha permesso di percorrere, in compagnia dei piloti del Centro, diversi voli superiori ai 300 Km. ed ho potuto rientrare da Varese, a casa con un volo di 530 Km. Ho saputo dopo che con questo volo avevo posto una grossa ipoteca sul Trofeo « Valzanello » messo in palio dai volovelisti comaschi.
D. — Come ti sei trovato sul Cirrus, in Polonia?
R. — Ho avuto subito un buon contatto con questo aliante, che secondo me ha delle caratteristiche ottime senza esagerare con delle attrezzature tecniche troppo complicate e senza trascurare l'importantissimo fatto di « stare su » con condizioni deboli.
Con i serbatoi pieni non restavo indietro rispetto al Diamant 18 oppure lo Zefir 4, mentre quando si trattava di rimanere in volo — ed a Leszno quest'anno spesso si trattava di questo — il Cirrus non mi ha deluso.
A mio parere il Cirrus coi serbatoi pieni può tranquillamente battersi con alianti muniti di flaps, anche con valori di salita media di 2 m/s e più; quindi è già in vantaggio quando le salite diventano più deboli, per il suo profilo alare così efficace.
D. — Cosa ci puoi dire circa i concorrenti della libera?
R. — Mai prima si era visto un gruppo così forte battersi per il titolo; forte per la preparazione volovelistica ed anche forte per l'aliante disponibile. Tutti i favoriti a Leszno disponevano di un aliante « ultimo tipo » e si può quasi affermare che questa volta era il pilota che contava. C'è da fare un'unica eccezione e si tratta della squadra polacca. Sappiamo tutti che poche nazioni dispongono di un gruppo di piloti preparati come loro e poi erano a casa loro; però lo Zefir, pesante come è, non poteva influire minimamente sui risultati di questo campionato, specialmente con dei giorni così insicuri meteorologicamente. Spero proprio che i polacchi, per il prossimo campionato, possano disporre di alianti al livello degli altri.
Ho visto vincere Walter Vergani il primo giorno con molto stile e sono contento del brillante terzo posto ottenuto nell'ultima prova da Roberto Manzoni.
D. — Che svolgimento hanno avuto le prove di campionato?
R. — Ho avuto un inizio abbastanza soddisfacente, il settimo posto il primo giorno, a pochi punti dal primo.
Il secondo giorno ho vinto e mi sono trovato in testa alla classifica, questo mi confortava, ma con un gruppo di concorrenti così preparati, tutto era ancora aperto.
La quarta prova era un circuito triangolare di oltre 200 Km. Con l'americano Schreder, dopo il primo pilone, ho seguito una strada di cumuli nembi filando sotto gli stessi a 160/170 Km/h, verso il centro dei triangolo, lungo l'Oder. Dopo aver raggiunto un punto a Sud del secondo pilone, ho lasciato la rotta dirigendomi verso Nord. Avevo un vantaggio di alme-

no 30 Km su tutti gli altri, ero però arrivato troppo presto e lo sviluppo termico era appena all'inizio, ho perso tempo e sono stato raggiunto dalla punta avanzata dei concorrenti, sono finito 17.mo e sono sceso al quarto posto in classifica.
Schreder, che aveva proseguito sulla strada dei cb, perse ancora più tempo.
Il quinto giorno ho vinto ex aequo con Heinz Huth e sono tornato al primo posto in classifica.
Alla sesta prova, un'andata e ritorno in banda, senza punteggio per la velocità, mi sono trovato in un gruppetto con Wrobleski, Burton, Huth e Spänig mentre cercavamo di girare a sud una massa di temporali per poi metterci nuovamente in rotta per il pilone. Occorreva trovare il momento giusto per ritornare in banda ed evitare una riduzione di Km atterrando troppo fuori banda. Eravamo già a 50 Km. a Sud della rotta quando per me risultò evidente che la giornata stava, volovelisticamente, finendo. Avevo ancora 1200 m e sperando di ottenere un'efficienza di 1:30 decisi di tornare verso la rotta, malgrado la pioggia battente.
Anche Huth pensò così, perché dopo l'atterraggio ci siamo trovati tutti e due a un Km dalla rotta. Gli altri, insistendo verso Sud atterrarono fuori banda e persero molti punti. Mi piazzai al 16° posto nella prova e passai al secondo posto in classifica, a soli 32 punti dal primo, il brillante svedese Goran Ax.
La settima ed ultima prova prevedeva un finish tirato allo spasimo.
Subito dopo il Briefing per l'ultima prova, un volo su meta prefissata di 200 Km, ci siamo radunati per preparare il nostro piano di battaglia. Poiché le condizioni meteo prevedevano buone salite e vento in coda, c'era da aspettarsi che la maggior parte dei concorrenti avrebbe velocemente concluso la prova, come infatti si è verificato, il vincitore Art Dekkers ha percorso la distanza alla bella media di 121 Km/h.
Abbiamo calcolato che un mio vantaggio di un minuto e mezzo sullo svedese Ax, sarebbe bastato per riportarmi in testa alla classifica. Il mio piano era abbastanza semplice: dare allo svedese un vantaggio di pochi minuti sulla linea di partenza, poi mettersi alla sua caccia e finire il volo al suo fianco.
Ed è stato esattamente così che il volo si è svolto.
Tre minuti dopo il suo passaggio, la mia squadra mi ha dato il via!



La squadra austriaca.

Era il tempo giusto per vederlo ancora nel gruppo degli alianti nella prima termica. Ho raggiunto Ax dopo 40 Km di volo e abbiamo tagliato insieme il traguardo di Lodz a 200 Km/h.

D. — Potresti darmi un tuo commento sulla formula del punteggio?

R. — È una formula che, secondo me, ha premiato troppo la velocità. Comunque se la direzione vuole adottare questo tipo di punteggio, deve stare su questa linea evitando però di dare un tema come quello della sesta prova che non comportava nessun punteggio alla velocità. Quel giorno ogni chilometro di distacco dal primo — e sappiamo come la fortuna o il destino possono giocare durante un giorno con temporali — costava più di sette punti! Qui potevi perdere il campionato e ciò per un campionato di « velocità » non è concepibile.

D. — Quale delle sette prove disputate è stata per te la più interessante?

R. — Penso sia stata la terza, un triangolo di 313 Km, non chiuso per le condizioni meteo mutevoli. All'inizio salite deboli con vasti buchi tra di loro, sul secondo lato buone condizioni, il terzo di nuovo deboli e difficili.

D. — Qual è il tuo giudizio sui temi assegnati rispetto alle condizioni meteo?

R. — Tutte le prove, salvo l'ultima, erano al limite del raggiungibile e talvolta troppo ottimistiche, come è confermato dalle prove non concluse. Ritengo comunque che ciò sia stato un giusto bilanciamento delle cose dato che il punteggio premiava troppo la velocità.

Solo l'ultimo giorno le condizioni permettevano un volo di oltre 500 Km in linea retta, ma ovviamente la direzione doveva evitare una prova simile per poter concludere il campionato in tempo.

D. — Come hai trovato le condizioni dal punto di vista salite e navigazione?

R. — Non è stato difficile, particolarmente pensando all'ultimo campionato d'Inghilterra. Il grande fiume, le foreste e le ferrovie, davano sempre la possibilità di trovarsi.

Per quanto riguarda le termiche, siamo stati tutti un po' delusi avendo sentito spesso parlare delle formidabili condizioni polacche. Era interessante notare che le salite spesso si trovavano sui terreni umidi o boscosi, mentre le zone secche davano meno. Nel complesso però è stato il mio tipo di tempo, quello che mi è sempre piaciuto per un campionato interessante e, se vuoi, duro.

D. — Che cosa, nel tuo giudizio, ti ha dato un sensibile aiuto nella conquista della vittoria a Leszno?

R. — È stato, oltre la perfezione della mia squadra, il « team flying » col mio compagno Alf Schubert sul Diamant 18, il quale — se non avesse perso la sua carta geografica di volo, nella terza prova — avrebbe potuto classificarsi anche primo.

Noi due abbiamo praticato il « volare insieme » da parecchio tempo, avendo anche studiato le idee di Henry, Makula e Johnson. Penso che nei futuri campionati questo diventerà ancora più importante ed è importante che i piloti si allenino in tempo per fare funzionare perfettamente questa tecnica. Noi austriaci ci siamo meravigliati di diverse squadre favorite che, o non praticavano del tutto il « team flying » oppure lo facevano con delle regole sbagliate.

D. — Ti piace l'idea di difendere il tuo titolo a Marfa?

R. — Mi piace molto il farlo in una zona che volovelisticamente fa parte della mecca nel nostro sport. Sono sicuro che i nostri amici americani faranno di tutto per farlo diventare un secondo « Argentina ».

D. — Come vedi l'aliante da competizione per il prossimo futuro?

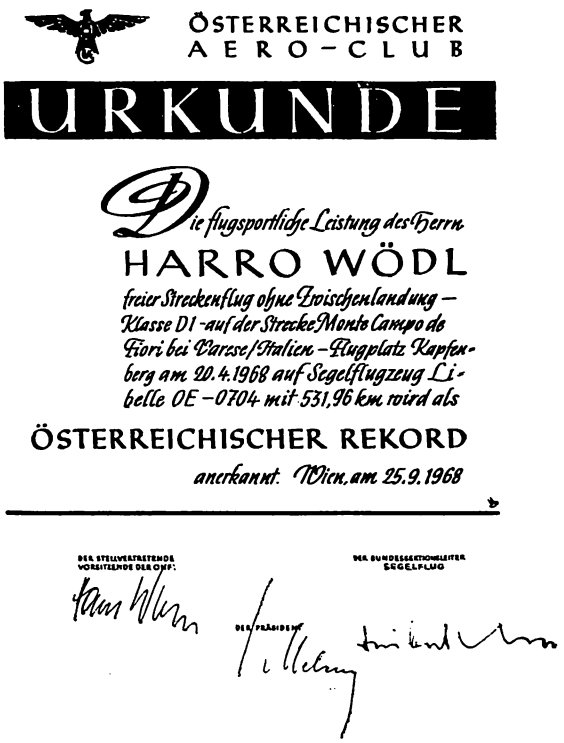
R. — Francamente — se la tecnica non trova domani qualcosa di nuovo e di diverso da tutto quello che sappiamo — lo vedo pressapoco come il Cirrus. Se costruiscono dei flaps automaticamente combinati col timone meglio ancora. Ogni competizione avrà almeno un terzo dei giorni con deboli condizioni, quando conta lo « stare su » e qui si decide spesso la battaglia. È ancora la capacità di salita che conta e rimane la base del nostro volare.

Harro, ti ringrazio molto per questa intervista e ti auguro, anche a nome di tutti i lettori di "VOLO A VELA", una brillante continuazione di successi. Arrivederci a Como per la premiazione del Trofeo "Nello Valzania".

Volo record

Varese Kapfenberg:

Km. 532


ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

URKUNDE

Die flugsportliche Leistung des Herrn HARRO WÖDL freier Streckenflug ohne Zwischenlandung – Klasse D1 – auf der Strecke Monte Campo de Fiori bei Varese/Italien – Flugplatz Kapfenberg am 20.4.1968 auf Segelflugzeug Libelle OE-0704 mit 531,96 km wird als

ÖSTERREICHISCHER REKORD

anerkannt. Wien, am 25.9.1968

DER STELLVERTRETENDE VORSITZENDE DER ÖNF:

DER BUNDESSEKTIONSLEITER SEGELFLUG

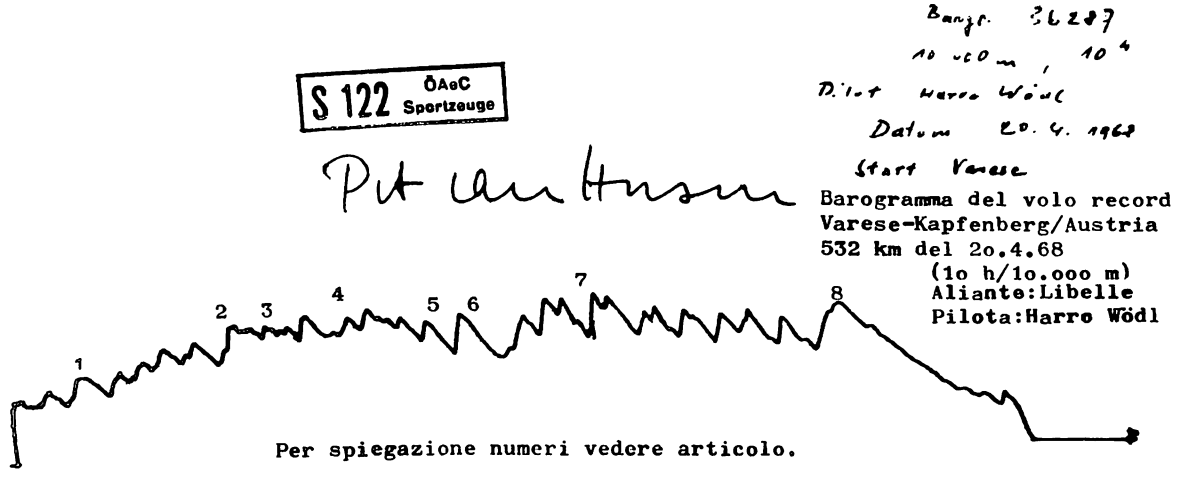
DER PRÄSIDENT

Tra i diversi voli del favoloso Aprile scorso, che diverse volte ci hanno portato al di là della principale catena alpina, quello certamente più brillante è stato il volo del 20 Aprile, sabato, sul finale di una brillante serie di voli compiuti partendo da Varese. Poichè quel giorno ho volato in coppia con Harro fino al passo del Tonale e recente mente mi sono incontrato con lui per un esame della nostra attività — sulla quale sta preparando un'esposizione, con particolare riguardo al lato meteorologico, per l'università di Vienna — voglio qui illustrare come si è svolta questa traversata alpina di 532 Km., che gli ha fatto guadagnare il Trofeo "Nello Valzania" per il 1968 ed il titolo di primatista per la distanza libera austriaca.

Come è nata l'idea di tentare nuovamente una traversata delle Alpi, dopo altri voli del genere compiuti nel corso della settimana precedente?
Più che altro per un'idea pratica: erano finite le vacanze di Harro e della sua squadra, bisognava rientrare ad Aigen in Stiria, e perchè non in volo?
La mattina del 20 Aprile, vista la bella giornata di alta pressione che prometteva la possibilità di una notevole distanza, si decideva di decollare al più presto e si prevedevano tre possibilità per fare in modo che la squadra lo seguisse da vicino: 1) ritorno a Varese causa troppo modeste condizioni; 2) atterraggio a Bolzano se peggioravano le condizioni verso Est; 3) tentativo di traversata e proseguimento dopo aver visto le condizioni al passo del Tonale.

Poichè quel sabato sarebbero stati in volo lungo la rotta della Valtellina altri piloti, contavamo di far conoscere le decisioni di Harro alla sua squadra attraverso un ponte radio tramite gli alianti in volo.
Partenza intorno alle 10, ora solare. Lo seguii subito dopo e lo raggiunsi nella termica sul Piambello in direzione di Lugano, cioè verso Nord. Nonostante una densa foschia che limitava la visibilità ad un paio di chilometri nella zona prealpina, il valore di salita media era già intorno ad un buon metro. Data la scarsa visibilità e non conoscendo la zona, Harro mi chiese di "far strada" nella giusta direzione, perchè non si vedevano le cime delle montagne e i cumuletti che velocemente si formavano e subito svanivano.
Raggiunti i 1500 m. sul Piambello, ci siamo diretti verso Est, sui pendii a Nord

del Monte Generoso, per evitare la conca di Lugano verso il Monte Brè, che nemmeno si vedeva.
Arrivando con una cinquantina di metri sopra il bordo boscoso dei pendii, centravamo ben resto un metro e mezzo salendo fino a 1600 m. Da qui puntammo di nuovo verso Nord, in direzione delle cime rocciose del Dente della Vecchia e, come sempre, anche quel giorno trovammo una vasta zona di ascendenza lungo la cresta a semicerchio e, cavalcandola verso Est a velocità minima, salimmo fino ai piedi del Monte Garzirola, dove centravamo un solido metro e mezzo che ci portava a 1800 m (V punto 1 del barogramma).
Come già nei giorni precedenti, volando a fianco di Harro, godevo il suo stile pulito di volo, la sua sensibilità per portarsi sempre sopra terreni che lui chiama « portanti », le sue spirali fatte in scioltezza, senza forzature, e la sua rapidità nel lasciare la termica appena si indeboliva, per continuare il volo con una linearità che prova la sua esperienza e la sua classe.
Avvicinandoci alla punta Nord del lago di Como la visibilità migliora e possiamo dare le prime occhiate verso la Valtellina, notando un'atmosfera più limpida e lo sviluppo di piccoli cumuli che in fila si perdono all'orizzonte verso Est « Giornata promettente » dice Harro mentre spiraliamo a 2000 metri accompagnati da un grosso e curioso acquilone. A 2400, dal Piz Ledù saltiamo la vallata del lago di Como e dopo la lunga planata siamo all'attacco della cresta tagliente del Monte Spluga, all'imbocco della Valtellina, la quale, come di consueto, ci da il benvenuto con una termica molto turbolenta che fa oscillare i nostri variometri da 3 a 5 m/s; dopo pochi minuti siamo a 2600 m. sopra Calcinate, cioè 2850 m. slm. (V. punto 2 del barogramma).
A questo punto inizia la parte che, secondo Harro, è stata la più divertente dell'intero volo: la grande « delfinata » lungo le magnifiche cime del versante Nord della Valtellina, vallata che Harro paragona senz'altro con le più famose (come veloci strade volovelistiche), come quella del fiume Inn, quella di Salzach e dell'Enns, rispettivamente nel Tirolo, nel Salzburghese e nella Stiria.
Grazie alle alte qualità aerodinamiche ed ai flaps molto efficaci del suo Libelle, Harro mi dimostrò con eleganza come si copre un sacco di chilometri a velocità massima e senza nemmeno una spirale.
Mentre prima avevamo l'anello del McCready su un metro, ora lo passavamo su « due e mezzo ». Basta studiare la linea del barogramma (V. punto 3) per rendersi conto di come abbiamo percorso quei 60 Km. tra il Monte Spluga e il Monte Massuccio, oltre Tirano.
Volare con stile « delfino », cioè lento nelle zone di salita e veloce nelle discendenze, senza fermarsi per spiralare, è la cosa più affascinante e più incantevole che si possa immaginare. Come palline da ping-pong gli alianti seguono delle invisibili parabole nel dinamico su e giù tra cime e cumuli, puntando a 160 Km/h. verso il basso per poi tirare dolcemente la cloche e sentirsi portare in alto dalla velocità accumulata insieme alla massa d'aria che sale, finchè la visibilità scade nella ribollente base del cumulo.



Per spiegazione numeri vedere articolo.

Con Harro ci davamo ad una vera e propria caccia, a velocità di proiettile, pur senza trascurare di ammirare alla nostra sinistra l'imponente cima del Disgrazia e, oltre il Lago Palù, le cascate di roccia ghiacciata del versante Sud del Bernina. Tra l'Aprica ed il Tonale, però, le cose cambiavano.
Causa l'aria meno umida, l'instabilità era leggermente ridotta, si trovavano quasi solo termiche secche, abbastanza turbolenti e la copertura della neve andava molto più in giù, cosicchè i pendii riscaldati si riducevano alla metà rispetto ai precedenti sorvolati.
Le salite di 1-2 m/s si trovavano, secondo la regola, sulla linea « neve-pendio libero », ma spesso dovevamo darci una mano per centrarle bene e si perdeva un po' più tempo. (V. punto 4).
Raggiunto il passo del Tonale ci dirigiamo, sempre sul versante Nord, all'altezza di Dimaro (pilone dei trecento da Calcinate). Qui discutiamo per radio sulle possibilità di continuare il volo oltre Bolzano. Harro è abbastanza sicuro. Sono solamente le 12 e 15 e ritiene che con un po' di cautela si possa superare il punto critico dell'intero volo: la vasta conca dell'Alto Adige.
Allora, per radio, facciamo giungere il messaggio a Varese: valido il piano n° 3, la squadra può partire.
Io dò un ennesimo saluto all'amico e lo vedo puntare con decisione in avanti, verso l'Est, finchè il Libelle diventa un punto bianco che si perde nel grande panorama dell'Ortles.
Ritorno a Calcinate dove, in compagnia di Rolf Spänig ed altri amici, comincia l'attesa delle notizie mentre si discute ancora sulle caratteristiche della giornata, le sue possibilità e le difficoltà incontrate. Poi squilla il telefono — sono ormai le sette di sera — ed ho la certezza, prima ancora di parlargli, che Harro ha il suo volo in tasca.
Il giorno dopo, visto il perdurare delle buone condizioni, lo raggiungo ad Aigen per congratularlo, festeggiarlo e farmi raccontare la seconda parte del suo volo.
Eccovela:
« Come si può anche capire dal barogramma, questa volta la conca dell'Adige era una vera trappola. Due lunghe planate (V. n° 5 e 6 del barogramma) erano necessarie per arrivare ai piedi della Cima Plose in vicinanza di Bressanone. Là incomincio una ricerca faticosa con perdita di tempo finchè riesco a centrare nuovamente un metro scarso. Una volta scappato all'aria stanca della conca, le Dolomiti mi davano il benvenuto come me lo aspettavo. Salendo fino a 3700 m. slm. potevo attraversare la parte Nord delle Dolomiti, all'altezza delle Tre Cime, (V. n° 7) in linea retta. Arrivo a Lienz, cioè a 350 Km. da Varese, intorno alle 15 e filo avanti sempre in condizioni buone.
Giunto alla vallata del fiume Mur, tento di raggiungere il Passo Semmering, l'ultimo ostacolo prima della grande pianura di Vienna! Dal punto più alto dell'intero volo (V. n° 8), cioè da 3800 m. slm, comincia la più lunga planata che io abbia mai fatto, durata oltre quaranta minuti, mi portò lungo la vallata oltre Kapfenberg ai piedi del Passo, dove, finalmente, riesco a centrare una termica serale nel mezzo della valle. È un metro, calma, costante, ma... non va molto in alto. Non c'è più niente da fare, mi mancano poco più di 100 metri per superare il passo e iniziare un'altra planata, questa volta verso Vienna, verso i 600 Km.
Diventa buio e devo tornare indietro per trovare l'aeroporto di Kapfenberg dove atterro alle sei e mezzo.
Da lì un traino mi ha portato qui ad Aigen dove oggi ho ricominciato il mio servizio di istruttore ».
Alla sera grandi feste per il primato conquistato da Harro e scambio di promesse per altri voli in coppia.
Io al mattino successivo riparto per rientrare a Calcinate, ma dovrò fermarmi a Samaden, avendo trovato la Valtellina e la Val Bregaglia chiuse da estesi annuvolamenti.

G. v. K.

VOLO A VELA ALPINO

Oltre il Mac Cready

Stavo chiudendo questo numero e mi era parso opportuno inserire un avviso di ricerca dello scomparso redattore Gioacchino (per la verità non è il solo che scompare) del quale non avevo più notizie da oltre un mese. Pensavo anche di inserire una foto, per i più sprovveduti, quando suona il campanello. Malgrado la giornata festiva il solerte servizio postale mi consegna una busta arancione piena di francobolli. Un grazie, uno sguardo al mittente: è lui!
Apro e leggo che quel... spera di non essere in ritardo. Per Natale no. Riscrivere in un italiano appena più comprensibile e mandare in linotipia non faccio più in tempo. Leggo il contenuto e mi pare di estrema attualità.
Decido di fotografare e stampare l'originale.
Di ciò chiedo scusa ai lettori ed al Gioacchino, restando a disposizione dei primi per ogni chiarimento desiderassero e del secondo per la scelta delle armi.

L.S.

Caro Renzo,

come corre il tempo, quasi come durante il mio volo piu bello il 21. Giugno. Spero di essere non troppo tardi per te e per la prossima uscita della rivista.

Oltre al articolo ti allego i due fotocopie dei barogrammo per volo 2 & 3. Inoltre un-altra copia del barogramma del volo No.1 pregandoti di portare tutte le indicazioni e cifre nelle posizione giuste.

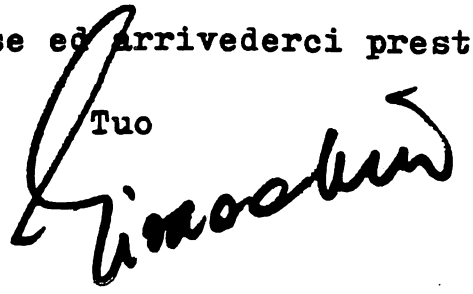
Più ti allego le due foto dei pilone St.Moritz/staz. ferroviaria ed DISENTIS col magnifico monastero dei Benedictini.

In totale ho volato per 7-8 volte, sempre tentando il 8o8 km di nuovo ma sempre sono stato bloccato da tempo meno favorevole nel Engiadina. Pero vorrei continuare ad farlo fino al Luglio 23 circa, per poi andare a Rieti verso Luglio 29. Spero di vederti a Varese verso il 25.7. (ti telefonerò) opurre giù nel Sud - sento già cantare i grilli per tutta la notte. Pensi - qui smettano regolarmente verso le 6 di sera.

Spero che la tua famiglia si trova bene, ho sentito del caldo nella Valpadana, allora state pensando al Lago Palu.

Tante cose ed arrivederci presto!

Tuo



Correre contro l'orologio

Mentre nel ciclismo la prova contro l'orologio rappresenta per il corridore un compito particularmente impegnativo in quanto non conosce le prestazioni dei suoi avversarii noi volovelisti su un percorso lungo da questo lato siamo sicuri perque sappiamo (quasi) sempre a che punto della nostra corsa ci troviamo e quante ore del giorno ci rimangono per completarla. Pero, per il resto c'e un punto in comune tra il ciclista ed il volovelista solitario - devono ambedue essere il piu veloce possibile in ogni momento della prova, devono veramente correre senza girare la testa.

Dicendo questo sto pensando a tre voli di andate-ritorno effettuato nei mese passatii quali stavo per lungo tempo pianificando. L'idea per organizzarli, per essere sicuro di farli mi e venuto dopo aver percorso parecchie chilometri in montagna, dopo aver parlato con dei esperti, dopo aver studiato i percorsi piu adati.

Quando si pensa ad un volo di andate-ritorno oltre i 6oo,7oo km basta un breve calcolo per rendersi conto della neccessita assoluta di essere veloce dalla partenza fino all'ultima planata. Se calcoliamo que un buon giorno ci offre all'imcirca 7 ore di svillupo termoconvettivo sicuro (dalle 1o alle 17) arriviamo ad una velocita media da mantenere di 85 km/h, senza pero aver messo a parte una mezzoretta per un eventuale punto basso. Se poi pensiamo di ritura a delle distanze oltre i 7oo,8oo km le cose diventano ancora piu tese, portandoci al vero limite delle possibilita offertoci dai mezzi d'oggi. Pero ero ed sono convinto che tali percorsi siano - sempre in montagna - nelle nostre possibilita, con l'efficienze come ci offreno i vari Cirrus, Kestrel, SHK ed Libelle.ed con dei giorni che ogni anno ci porta tre, quattro volte: alta pressione, niente vento, gradiente tra i o,65 ed o,7, dclo alto pulito, partenza verso le 9, 9 mezzo.

Il "segreto" per reallizzare tali percorsi sta - oltread essere personalmente convinto del possibile - nella giusta scelta della rotta da seguire ed nella tattica di volo.

I. La rotta: seguendo come lo facciamo noi nel sud delle alpi ed altretanto gli svizzeri ed austriaci le vie delle grande vallate alpine nella direzione Ovest-Est ed vice versa siamo sicuri di battere costantemente terreni i quali dalle prime ore del mattino fino al tardi pommeriggio vengono riscaldati bene dal sole.Questo riscaldamento si concentra si - come sappiamo tutti - sui punti piu addati di questi terreni (versanti sud-est, sud, sud-ovest), fianchi di montagne roccio se, canaloni lungidai boschi fino a creste a picco etc.etc. svillupando li le termiche vere ed propie. Pero il sole batte ugualmente tutto il resto (la grande maggioranza) dei terreni esposti verso il secondo e terzo quadrante ed e qui che finora abbiamo trascurato le grande possibilita offertoci da un buon giorno estivo in montagna.

II. La tattica di volo:tutte le possibilita che ci vengono offerte dal giorno ideale per un percorso lungo, dalla efficienza del nostro aliante, dalla rotta giusta non possono portarci al volo piu veloce se la nostra tattica nel effettuare il volo stesso non tiene conto della particularita del volo in montagna, cioe della continuita del aria salente lungo i versanti riscaldati.

E questo vuol dire niente di meno che abbandonare per gran parte "l'idea fissa" sotto la quale il volo a vela di distanza mondiale si svolge da parecchi anni; la famosa regola Mac Cready.

Questo la spiegazione: la teoria di questo campione mondiale stata unitensenato principalmente per il volo avela in pianura vede lo svolgimento del volo di distanza in un modo troppo semplice, si, troppo semplicce per noi volovelisti alpini, (prima la salita, poi la planata, di nuovo la salita etc.), non tiene piu conto delle efficiemze elevate dei mezzi d'oggi, porta il suo seguitore ad buttare via parecchio di questa efficienza perche lo fa applicare un pilotaggio troppo forzato, violente, dal punto di vista aerodinamico poco economico.

E chiaro: se centriamo un bel 2,5-3m/s costante in un punto A ed lasciando la termica vediamo davanti sul punto B un cumulo che ci avvisa una salita simile, la regola MacCready ci porta presto ad una velocita sui 130- 150 km/h nella vicina zona che circonda la salita e sfrecciando via cosi normalmente non teniamo piu conto [illegible] delle corrente ascendenziale meno forte tra A e B perche i nostri istrumenti non ci le fanno quasi piu notare a queste velocita e si le sentiamo per fortuna non siamo in grado di sfruttarli nel modo migliore perche li abbiomo passati troppo in fretta. Se pero li sentiamo per causa di un variometro sveltissimo, ben compensato sbagliamo sempre nel applicare adesso lo stile delfino perque il cambio rapido della velocita di planata significa una robusta aperdita di energia.

Ecco in sintesi la tattica di volo come lapplicata io nei tre voli spiegato in seguito:

1 - Seguire il piu vicino (anche se molto piu alto) ed fedéle la linea dei terreni maggiormente riscaldati durante ogni ora del giorno, anche se questo significa di non sempre procedere avanti dritto, [illegible]
2 - Mantenere lungo dei tratti ben riscaldati la velocita di planata su dei valori che permettono di sfruttare continuamente le zone risstrette ma continue di salita nel stile "delfino" dolce, cioe tra i 1oo e 125 km/h.
3 - Spiralare cosi il meno possibile.
4 - Sfruttare spiralando solamente le termiche piu forte incontrato durante una data ora del giorno mantenendosi cosi dove possibile sopra la linea delle creste.
5 - Seguire la regola MacCready con dei valori veri e propii solo se i terreni d-avanti non [illegible] formano una catena continua tipo versante N del Valtellina ma invece sono a forma di cresta-vallata-cresta etc.
6 - Mantenere la velocita di planate nel caso 5) cosi di arrivare sempre sopra opurre ben vicino alla cresta d'avanti.

Ed ecco tre voli che dimostrano la validita di questa tattica di volo.

1) Volo No.1 CALCINATE-KARTRITSCH-rit. 612 km
Giorno 19. Maggio 197o, Decollo ore 9, 25, partenza ore 9,4o, arrivo ore 17,o5; tempo di volo 7 ore, 25' media 82,5 km/h.
La rotta: Campo dei fiori (1), Piambello (2), Mte.Generoso (3), versante N. della Grigna (4), Foppolo (5), Pzo.di Coca (6), Adamello (7), versante N Passo Tonale (8), ValSole(9), alpi Sarentini a 1o km N di Bolzano (1o), Cima Plose (11), versante N del val Pusteria (12), Pilone Kartritsch (13), il ritorno sulla stessa rotta del andata fino al Adamello, poi versante S del Valtelina (14), Legnone parte S (15), planata finale.
Svolgimento del volo per ogni ora:

1o,4o	pos. Foppolo	8o km
11,4o	pos. Adamello	6o km
12,4o	pos. val Isarco	85 km
13,4o	pos. pilone	8o km
14,4o	pos. alpi Sarentini	9o km
15,4o	pos. Passo Aprica	1o5 km
16,4o	pos. Menaggio	8o km
17,o5	Calcinate	35 km

Caraterristiche del giorno: all'inizio formazione cumuli forme ed termiche regolare tra 1,5-2 m/s, punti mass. sui 3 m/s, partendo da Foppolo fino al Adamello cumuletti sempre piu stretti, aria nettamente piu secca, piu stabile, qui si nota vento da NE tra 5-1o kts.,sulle alpi Sarentini termiche secche tra 2-3m/s fino al pilone, ritornando svillupo cumuliforme dal val Sole fino alla fine del Valtellina, termiche adesso tra 2-3,5 m/s, sul ultimo tratto sopra versante S del Valtellina termiche in diminuzione tra 1-1,5 m/s fino al Mte. Legnone.

2) Volo No. 2 AIGEN/Stiria-St.MORITZ/Engiadina-rit. 694 km
Giorno 5.Giugno 197o, Decollo ore 9,2o, Partenza ore 9,5o, Arrivo ore 17, tempo di volo 7 ore, 1o ', media 97 km/h.
La rotta: valle del Enns, valle del Salzach (1+2), Zell am See (3), Passo Gerlos (4), Passo del Brenero (5), bassa Engiadina (6), Zernez, St.Moritz (7), il ritorno sulla stessa rotta fino al Passo Gerlos, versante S del Valle Salzach ed Enns.
Svolgimento del volo per ogni ora:

1o,5o	pos. Zell am See	1o5 km
11,5o	pos. strada del Brennero	1oo km
12,5o	pos. Passo Resia/Scuol	95 km
13,35	pilone	
13,5o	pos. Zuoz/Eng.	75 km
14,5o	pos. Sellrain	1oo km
15,5o	pos. Uttendorf	1oo km
16,5o	pos. Groebming	1oo km
17,oo	arrivo AIGEN	25 km

Caratterstiche del giorno:dal inizio alla fine del volo svillupo regolare cumuliforme, nella zona del bassa ed alta Engiadina tendenza di estendersi formando vaste zone di ombra

Rotazione del vento durante il percorso da NE a SO vicino al pilone portando la solita aria umida stabile in tutta la zona del alta Engiadina, passo Bernina e Maloia chiusi, termiche partendo con 1,5-2 m/s, massime tra 2,5-4 m/s molto regolare tra Aigen ed il bassa Engiadina.permettendo di applicare in piene la tattica di volo come presentato in avanti. Nuovo primato tedesco (il precedente su 649 km reall zato nel Gennaio del 69 in Sud Africa.

3) Volo No.3 AIGEN-DISENTIS/ValReno-ST! JOHANN-ZE L a.SEE 765 km

Giorno 21.Giugno 197o, Decollo ore 8,55, Partenza ore 9,3o arrivo Zell a.See ore 18,3o dopo aver rinunciato al ultima planata verso AIGEN .
Tempo di volo 9 ore, media 85 km/h.
La rotta: valle del Enns ed del Salzach, Zell a.See (1), Passo Gerlos (2), Strada del Brennero (3), Bassa Engiadina (4), Pzo. Linard (5), Passo Fluela, Davos, Thusis, Pilone Disentis sotto il Passo Lucomania (6), Coira (7), Davos (8), Passo Fluela ed Passo Resia (9), sud di Innsbruck (1o), Zell am See (11), St. Johann (12), ritorno verso Zell a.See (13).

Questo volo, tentativo record mondiale per 8o8 km di andate-rit. non e stato completato in quanto l'attivita termoconvett tiva causa rapido aumento della pressione nella zona di Zell a.See con forte inversione &foschia verso le ore 18 era sulla fine e non permettendo nemmeno svillupo termiche di restituzione sulle vaste zone di boschi sui fianchi della vallata del Salzach. Cosi ho dovuto girare a 7o km ovest di Aigen verso le ore 18,1o per ritornare con l-ultima quota sul aeroporto di Zell, facendo poi il rientro col traino aereo, questo perche speravo nel giorno seguente.

Caraterristiche del giorno: secondo giorno di alta pressione, formazione regolare di termiche permettendo l'applicazione della nuova tattica di volo, dall'inizio cumuli abbastanza estesi, verso il pilone ancora aumento della nuvolosita, specie nella zona di Davos, Coira, Pass St.Gottardo, vento partendo da Innsbruck dal versante S,SO, sul Passo Lucomania si vedevo Cu cong estesi nella zona di Biasca; valore di salita partendo con 1,5-2,5m/s arrivando a punti mass. di 2,5-3,5 m/s.

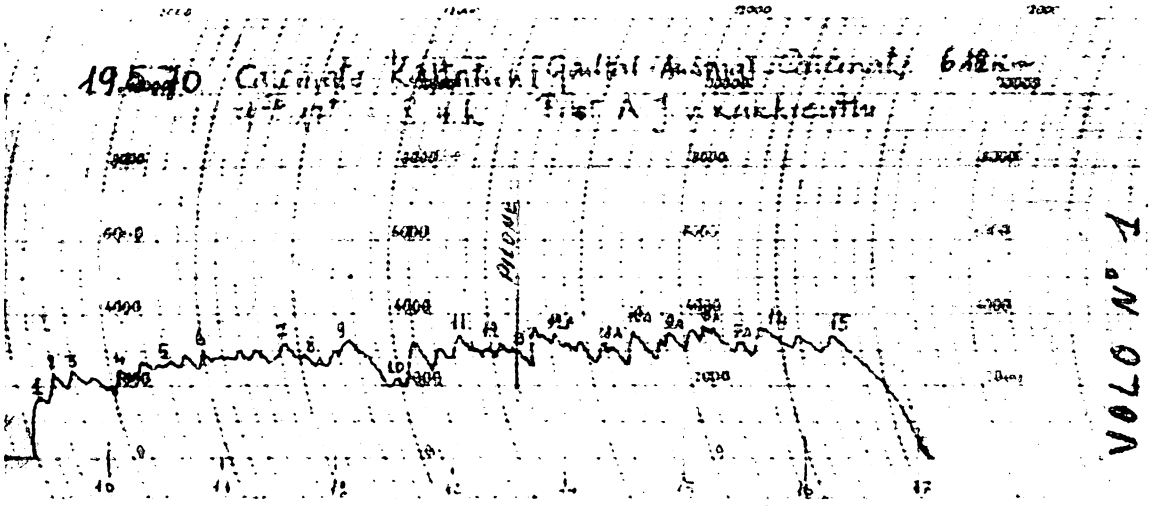
Il barogramma di questo volo, specie per il primo tratto del volo fino al pilone DISENTIS dimostra molto chiaramente come si ha svolto la tattica di volo discusso prima. Il tempo impiegato da AIGEN fino a al pilone (4o4 km) e di 4 ore, 3o minuti, vuol dire una media di 9o km/h con un totale di 8 termiche vere e propie sfruttate spiralando.

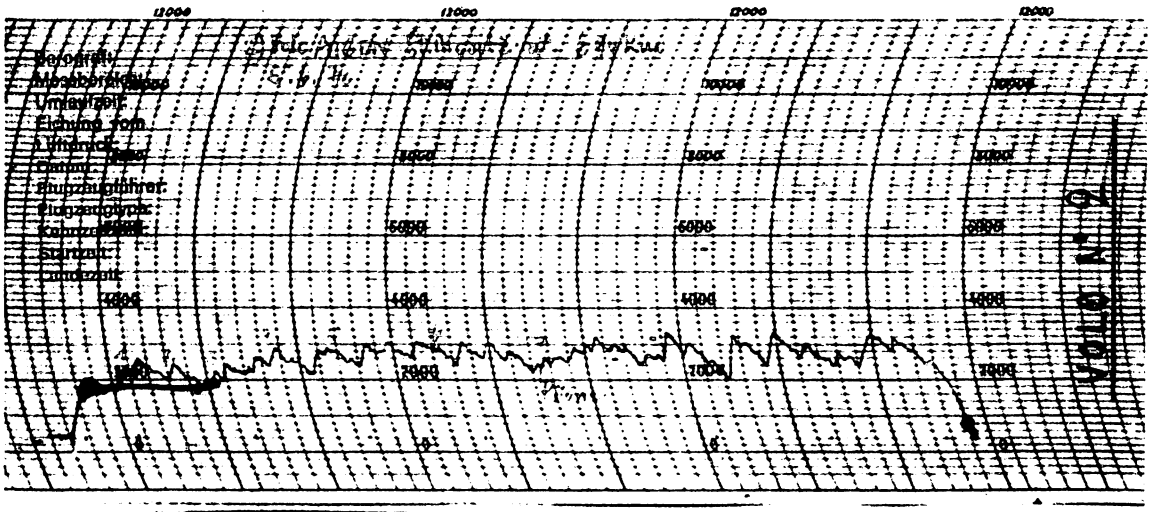
La seconda parte del volo invece dimostra come ma il tempo diventavo man mano meno favorevole (cumuli estesi rallentavano il riscaldamento, l'aria meno istabile proveniente da S/ SO)nonostante delle salite nei punti piu addatti di 2,5 m/s ed in particulare non permetteva piu di procedere con la stessa mma tattica come l'andata. Si vede bene come la linea del barogramma diventa "tradizionale" portando la media di crociera a solo 8o km/h. invece col l'aumento

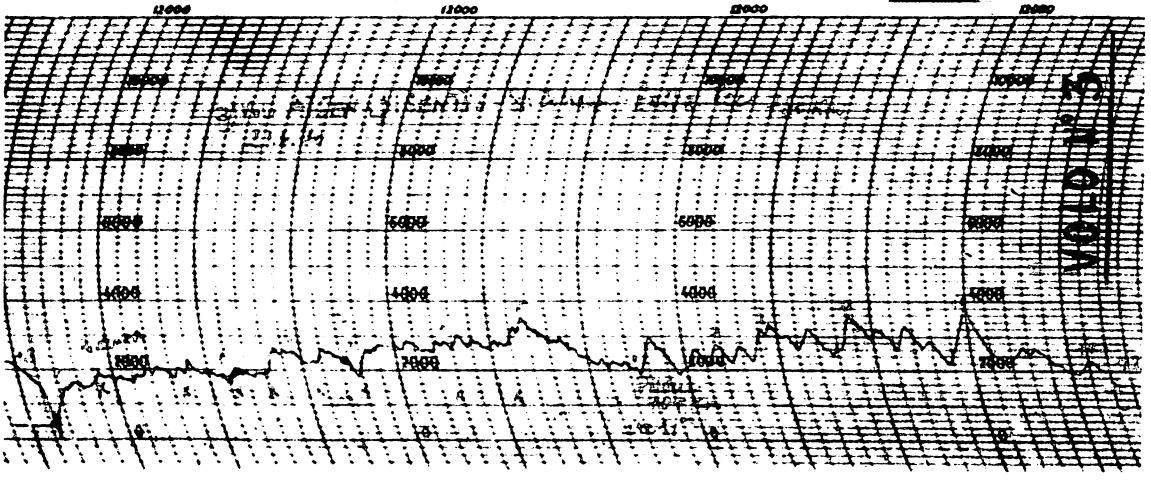
solito del riscaldamento nelle ore del pommerriggio avrebbe dovuto aumentare ancora. Cosi mi trovavo tagliato fuori da qualsiasi possibilita di procedere propio quando avevo bisogno di altre due salite di 5oo/6oo m cadauno.

Rimane sempre una cosa molto affascinante correre contro l'orologio.

GvK







AIGEN - VALS - AIGEN

(ovvero: accontentiamoci dell'antipasto)

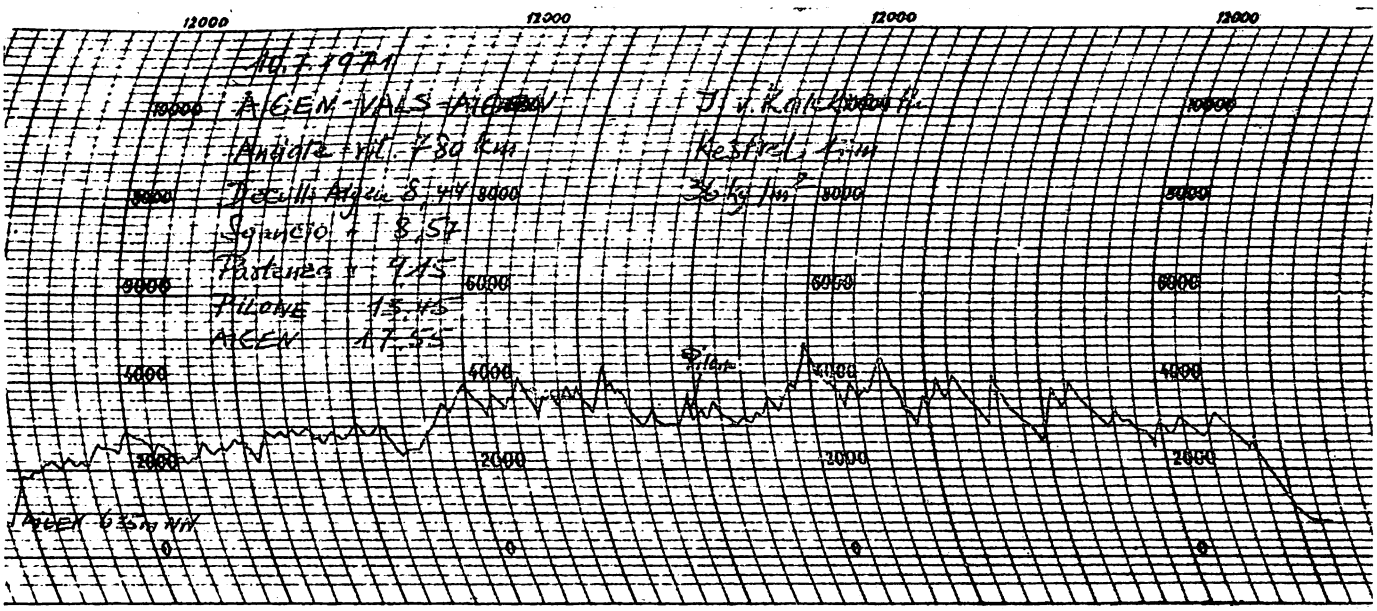
Mi scuso con Gioacchino per il ritardo con il quale appare questo suo articolo, me lo aveva riservato in tempo per apparire per primo su VOLO A VELA ma io non ce l'ho fatta. Sono sicuro che, anche se apparso su altra rivista straniera, è ugualmente valido ed interessante, così come sono sicuro che — malgrado il primato mondiale sia stato ulteriormente innalzato — Gioacchino tornerà a cimentarsi per questo record in quanto è uno dei pochissimi piloti in possesso dell'indispensabile bagaglio di esperienza per tentare con successo l'exploit.

R.S.

AGOSTO 1971

L'obiettivo di questa mia beata estate non è stato raggiunto, purtroppo.
L'aliante c'era (e come!), il tempo disponibile ed il luogo giusto pure. Solo il tempo meteo mancava; come succede spesso, come scusa o come realtà, infine è la stessa cosa.
Qual'era l'obiettivo? Semplicemente quello di battere i soliti sud-africani, texani, russi e neozelandesi. Dimostrare e ribadire che proprio in casa nostra, al centro della nostra Europa ci sono primati mondiali da conquistare. Obiettivo che, a torto, quasi tutti ritengono donchisciottesco.
Avevo già tentato l'anno passato: in giugno con l'affezionato S.H.K. mi mancarono due termiche per chiudere l'andata e ritorno di 820 km. Poco tempo dopo Wally Scott, forse un po' arrabbiato per i suoi risultati nei mondiali, portava la distanza del record da 785 a 860 km, con i soliti dati: tempo da Texas, ASW-12, media 102 km/h ecc. ecc. ... e il resto del mondo è convinto che ci vuole proprio la grande pianura.

No. Non è vero. Ci vogliono le Alpi, ci vogliono lunghe catene di splendide montagne da Ovest a Est. Un buon aliante, certo, ma non necessariamente il massimo. Una massa d'aria idonea, come del resto occorre anche ai « pianuristi ». Ed ecco che il gioco è fatto. Fatica un po', rinuncia a qualcosa di molto meno importante, convinciti che puoi farcela ed ecco che il primato... è tuo.
La convinzione l'avevo già da due anni, cioè da quando scoprii il modo giusto di come muoversi in montagna, di portarsi avanti velocemente e senza eccessivi rischi di bucare (basta un punto basso di 20-30 primi per dover rinunciare alla meta).
Quest'anni poi la convinzione era più forte che mai: disponevo del Kestrel 17 m. e nei diversi voli di allenamento fatti in Aprile e Maggio avevo constato quali medie fossero realizzabili con un valore di salita buono (2-3 m/s), un plafond alto e una condizione meteo regolare lungo il percorso. Ecco qualche esempio: Colico-Aigen, 395 km a 105,7; Vipiteno-Aigen-Innsbruck, 420 km a 126; Passo Resia-Aigen 285 km a 117; Aigen-Innsbruck 211 km a 117, tutti con un carico di 37 kg/mq.
Più tardi mi convinco che sia un po' eccessivo per delfinare (spiralare di meno, andare avanti sfruttando interamente le zone di salita con delle dolci tirate, cioè rinunciare quasi completamente al Mc Cready volando meno veloce) e lo porto a 36 kg/mq.
Per me il Kestrel 17 è un mezzo favoloso, maneggevole, gran arrampicatore, buono e dolce anche nei momenti neri: un amico.
Quindi da buon volovelista mi sono messo ad aspettare — come i pescatori — nella paradisiaca vallata di Aigen, nella verde e stupenda Stiria.
Due giorni dopo il mio arrivo tento un 740 (per migliorare il mio primato tede-



sco), arrivo fino al Passo di Resia ma sono in ritardo; cambio rotta e vado verso il passo Arlberg per far compagnia ad Hanna Reitsch che ritorna dal suo tentativo di 560, purtroppo dovrà atterrare a Zell. Io rientro ad Aigen alle 17,30 e mi dico: O.K. siamo al 17 di maggio e un volo di 600 km lascia sperare bene; l'estate può incominciare.

Non l'avessi mai detto: per un intero mese è venuta giù tanta di quell'acqua che mi sono visto con la canna e la rete a pesca di trote e di persici.

« Mai vista una cosa del genere » diceva un vecchio contadino del paese « il fieno è da buttar via ».

E la mia convinzione?

Affondava nell'acqua come i miei stivali, perché se ne andava il mese di giugno, il mese più idoneo per i voli lunghi, il periodo migliore per tanti e tanti tentativi. Niente da fare. Pioveva.

I primi di luglio mi trovano un po' deluso e dubbioso davanti al primo sistema continentale di alta pressione che finalmente sblocca le basse sulla Manica, sulla Francia e sul Golfo di Genova.

Il giorno 5 tento un 740 (Aigen-Thusis): fino a Innsbruck tutto bene, poi — per una inversione in quota verso Ovest — perdo un'ora e raggiungo il pilone solo alle 14,50. Riesco a ritornare fin oltre Zell poi tutto è finito: 640 km, non sono soddisfatto.

Due giorni dopo altro tentativo. Riesco a lasciare Aigen alle 8 e 55, avendo decollato alle 8 e 35 (*Prendetene nota signori piloti. N.d.R.*) e arrivo a Innsbruck (215 km) alle 10,45, cioè alla media di 117 nelle prime due ore. L'aria è buona, niente sovrasviluppi, anzi piccoli Cu. Questa volta ci siamo, mi dico, sono una buona mezz'ora in anticipo sul mio piano di volo, Aigen-Furkapass (887 km), e non mi lascerò scappare il pesce.

Accidenti però, com'è scivoloso!

Oltre Innsbruck una stabilità da morire, proprio un'altra massa, incredibile. Per un'ora intera remo basso basso per stare in aria e solo verso le 12 le termiche riescono a spuntarla rompendo l'inversione o l'isothermia o quel diavolo che fosse.

C'era anche un notevole flusso da NE recante ovviamente aria secca e stabile dal continente o dalla Russia?

Rinuncio al pilone, giro sul passo Arlberg alle 13 e 38 e rientro un'altra volta con solo 600 km.

L'8 e il 9 tendenza a temporali poi il flusso da N.NE aumenta ancora e la vi-

sibilità migliora, ormai l'anticiclone ci onora dal giorno 2. Cosa succederà? Nel pomeriggio del 9 luglio dalla spiaggia del più bel lago del mondo (*Dopo quello del Palù, ovviamente N.d.R.*) che si chiama Spechtensee (1200 m di altezza, circondato dai pini, con acqua cristallina e pesce persico in abbondanza da fare alla griglia) sento finalmente l'arrivo di un giorno buono. E così sarà.
Al mattino l'impressione generale è ottima, c'è sempre il flusso da N.NE con circa 10 Kts, e già alle sette vedo i Cu tirati dal vento verso sud. Mi rendo conto che sono alla vigilia dell'« ultimo giorno dell'anno », il mio anno volovelistico. Che lavagna fare? So che Holinghaus ha migliorato il primato da 692 a 740 km. Ho due alternative: battere Klaus o battere Wally.
Discuto con gli amici tutti i vari aspetti: l'estate sta per finire, c'è vento in quota, forse una condensazione eccessiva, sovrasviluppi verso il Gottardo: il Furka oggi sembra troppo lontano, decido per Vals, piccolo paese a 15 km N dal S. Bernardino.

ed ecco la sintesi del volo:

Zell A. S., ore 10.19 circa km 105 a 98,4 km/ore; Innsbruck ore 11.28 circa km 100 a 87 Km/ora; Oetztal ore 12.11 circa km 50 a 69 km/ora; Samaden ore 13.10 circa km 100 a 102 km/ora; Vals ore 13.45 circa km 50 a 85 km/ora; Samaden ore 14.23 circa km 50 a 78,6 km/ora; Oetztal ore 15.23 circa km 100 a 100 km/ora; Aigen ore 17.55 circa km 250 a 98,6 km/ora.

Nell'ultimo tratto, cioè dal passo Gerlos a casa (150 km) cerco di andare su fino all'impossibile nelle salite per evitare un punto basso. Così facendo « perdo » forse una decina di minuti, altrimenti la media dell'ultimo tratto da Oetztal dovrebbe essere superiore ai « cento all'ora ».
In realtà il volo non è andato così liscio come appare dalle cifre. C'era vento, abbastanza per disturbare sensibilmente lo sviluppo termico; c'erano zone completamente blu (effetto di sottovento che nello stesso giorno ha costretto fuori campo anche un istruttore); c'era la solita massa d'aria umida — invecchiata nella zona ticinese — che turbava anche il percorso al di là della catena principale. Avvicinandomi a Vals da Samaden, attraverso la valle Avers ed il paese di Splugen ho potuto notare grossi Cu senza bordi precisi, la base ben sotto le creste e la visibilità limitata.
Essendo un sabato ho chiamato Calcinate e Lodrino sulla 122.6: non rispondeva nessuno.
I valori di salita in vicinanza della catena principale diminuivano ad un terzo: mentre a N del Rheinwaldhorn trovavo 2 metri regolari, a S della stessa montagna si poteva andar per terra.
Infine la media raggiunta in questo volo — 8 h 40' per 780 km — essendo solamente di 90 km/h dimostra anch'essa quelle che erano le possibilità della giornata.
Nonostante tutto ciò potevo raggiungere piloni un po' oltre i 400 km, p.e. Disentis o Tenigerbad ai piedi del Piz Medel, però da Vals al Furka c'erano ancora ben 60 km da fare. Ci voleva un'ora e 10 primi per questa distanza in a-r.
Ancora oggi sono dubbioso sulle chances di poter rientrare ad Aigen oltre un'ora più tardi.
Forse avrei dovuto tentarlo: a chi piace « andà a cà » dopo il solo antipasto?
Un altr'anno.. un altro volo.

J.v.K.

LE NUOVE METE DEL VOLO ALPINO

di GIOACCHINO v. KALCKREUTH

Gli ultimi due o tre anni hanno visto un ulteriore sviluppo del volo di distanza in montagna, volo che promette agli appassionati di raggiungere mete fino a poco fa insperate.

I piloti hanno imparato a sfruttare completamente le possibilità dei moderni alianti in vetroresina, sia in termica che nelle lunghe planate e sulle strade di ascendenze che solo le Alpi ci offrono ed hanno così capito che la regola di McCready è stata definitivamente superata, grazie anche ai nuovi profili laminari ed a una conoscenza più profonda e completa dei fenomeni riguardanti la meteorologia alpina.

Conseguentemente le velocità medie — sia in voli impegnativi in montagna (cioè tra i 500 e gli 800 Km.), sia nelle prove competitive (p.e. a Rieti o in Austria) — sono salite notevolmente e se nella Standard superano i 90 Km/h, nella Libera raggiungono sempre più spesso medie vicine ai 100 Km/h.

Contemporaneamente si è potuto avere un quadro finalmente completo delle condizioni meteorologiche dell'arco alpino tra Ginevra e Vienna. Condizioni che, in stretta dipendenza dalla orografia, di volta in volta favoriscono od ostacolano il volo di performance.

Considerando il rettangolo che si forma sulle nostre Alpi delimitato dal Monte Bianco e dalla pianura ungherese in lunghezza e da Garmisch e Trento in altezza — rettangolo che misura 800 x 170 Km. — si sono raccolte esperienze ed osservazioni di tanti piloti e di innumerevoli voli e si è potuto stabilire quale zona fosse la più promettente per il volo di distanza e ciò secondo il tipo, la estensione ed il percorso dell'anticiclone regnante.

Nel mio libro «Segeln über den Alpen», uscito nell'autunno del 1972, ho illustrato per la prima volta la forma ed i bordi di questo rettangolo che si suddivide — qui sta l'importanza della constatazione — in quattro campi climatici diversi. Questa suddivisione è dovuta per una parte alla catena principale delle Alpi e per l'altra parte ad una frontiera climatica — orograficamente invisibile — spesso determinante nel segnare i confini tra il clima alpino di Est e di Ovest. Questa frontiera climatica inizia a Nord del Passo Arlberg, attraversa il Passo Resia, taglia il massiccio dell'Ortles ed il Passo del Tonale e continua oltre il Brenta fin quasi al lago di Garda.

Vengono così a formarsi quattro campi climaticamente ben diversi uno dall'altro:

CAMPO I - si estende dal Lago Lemano fino al Passo Arlberg

CAMPO II - dal Passo Arlberg fino alle colline di Vienna

CAMPO III - comprende la zona tra Courmayeur ed il Tonale

CAMPO IV - dalla Val di Sole fino alla bassa Carinzia.

La cartina riprodotta in fig. 1 indica la posizione ed i bordi di ognuno di questi quattro campi climatici.

Nel definire la validità del «clima volovelistico» in questi quattro campi si è dovuto tener conto dei vari fenomeni meteo che formano quello che, specificatamente per noi, possiamo chiamare «la qualità» dell'anticiclone, cioè: la mancanza di vento disturbante in quota, un gradiente termico interessante, l'inversione in quota e l'umidità relativa piuttosto media o bassa.

Sono stati i piloti di tutti i paesi alpini a contribuire — spesso senza rendersi conto della importanza — con voli e rapporti a permetterci oggi di avere un'idea ben chiara circa le condizioni di volo da campo in campo, sui quali il volo di performance può contare con relativa sicurezza.

I cambiamenti forzati del tempo, e così delle condizioni volovelistiche, da attribuirsi all'influenza delle montagne sulle masse d'aria fino a tre quattromila metri della troposfera (fenomeni di Stau sia umido sia secco associati al cambiamento del gradiente termico e dell'umidità relativa; ristagno di masse d'aria «vecchia» tra un massiccio e l'altro; rallentamento o anche deviazione del cammino dell'anticiclone) sono molto importanti.

Ma sono altrettanto importanti i cambiamenti da attribuirsi all'influenza delle pianure o delle grandi valli o «conche», paragonabili alle prime per quanto riguarda il loro effetto sul clima alpino.

La cosiddetta «Südluft» per esempio — cioè l'aria proveniente dalla Valle Padana — richiamata verso il Nord attraverso le ampie vallate dei laghi e dei fiumi esistenti tra Ivrea e il Tagliamento, che nel giro di poche ore può deteriorare il gradiente termico e la limpidezza dell'atmosfera e conseguentemente l'irraggiamento solare, è ormai ben nota, la «Südluft», anche ai volovelisti del versante Nord dell'arco alpino.

Lo stesso vale anche per l'importantissimo fenomeno dell'anticiclone alpino in «due tempi».

Si tratta cioè degli anticicloni provenienti da O a NO che svolgono il loro effetto in «due fasi»: prima favoriscono le buone condizioni sul versante Sud, poi — con un intervallo di 24-36 ore — anche le condizioni del versante Nord.

Ciò è ovviamente dovuto all'effetto di blocco (Stau) della catena principale e conseguentemente all'umidità relativa totalmente diversa, oltre alle non paragonabili temperature di irraggiamento. A questi fatti, diciamo abbastanza ovvii, se ne aggiungono diversi altri di zona in zona i quali, essendo strettamente dipendenti dalle forme e dalle posizioni dei vari massicci, talvolta si riducono a fenomeni microclimatici che, nonostante le limitate misure, sia nel senso meteorologico sia circa il territorio influenzato, possono o ostacolare o aiutare notevolmente il volo veloce.

L'intima conoscenza di tutte queste condizioni, oltre a definire i quattro campi meteorologici, mi ha permesso — in base alle esperienze acquisite nei voli compiuti nelle ultime due stagioni — di precisare quale fosse l'area alpina meteorologicamente più promettente per il volo di distanza.

Nella cartina riprodotta ho delimitato quest'area con una linea punteggiata, basandomi sulle osservazioni fatte durante diversi voli record e tentativi non riusciti nel 1972 e 1973 per un totale di 230 ore di volo e 18.000 Km. di percorso.

Sono convinto che quest'area sarà la «Zona Record» del prossimo futuro per le varie discipline di volo: distanza libera alpina, andata e ritorno e triangoli FAI.

Come indicato sulla cartina questa «Zona Record» (che più avanti indicheremo semplicemente ZR) occupa per gran parte i campi I e II, mentre nel versante Sud dell'arco alpino si limita a toccare appena il campo III ed infine occupa due terzi del campo IV.

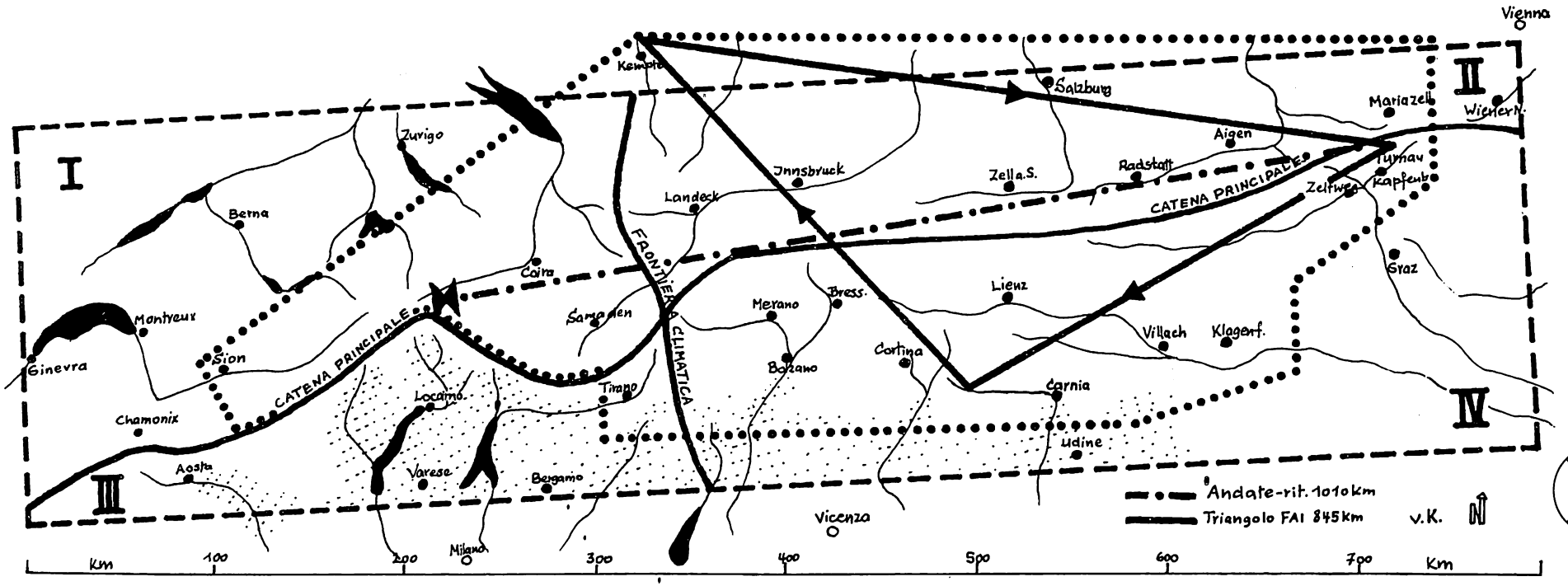


FIGURA UNO

Il rettangolo alpino di 800 × 170 Km misurato tra Ginevra, Vienna, Garmisch e Trento offre delle possibilità al volo di performance che vanno dall'ottimo al difficile. Per avere un appoggio meteo abbastanza sicuro nel progettare dei voli lunghi — diciamo oltre i 5-600 Km — esso viene suddiviso dalla catena principale e da una frontiera in 4 campi di operazione.

Le zone interessate dalla «Südluft» (aria «avvelenata» proveniente dalla pianura padana) sono marcate con leggeri puntini.

In questo rettangolo è stata delimitata una «Zona Record» (linea punteggiata) nella quale si prevede di raggiungere mete ardite. E' anche indicato il percorso triangolare FAI di 845 Km ed una ardita A-R di 1010 Km con partenza da Turnau.

Come si è arrivati a delimitare questa Zona Record?

Si è partiti dalla qualità delle varie regioni montane dal punto di vista orografico: lunghe catene di massicci più o meno parallele all'asse longitudinale del rettangolo alpino, interrotte il meno possibile da vallate ampie, da conche coltivate o urbanizzate. Poi si è fatto riferimento al grado di influenza climatologica delle pianure vicine. Infine si è tenuto conto del tipo di roccia prevalente, della vegetazione, dell'angolo di pendenza media dei costoni, dell'altezza dei massicci con particolare riferimento alle zone termicamente attive. Tutto ciò ho cercato appunto di approfondire scrivendo il mio libro.

Vediamo che la ZR a Nord della catena principale, tra Sion nella Valle del Rodano ed il Passo di Semmering, sviluppa una lunghezza di 650 Km, mentre nel versante Sud, tra Tirano in Valtellina ed il massiccio del Koralpe (a Est di Klagenfurt) si riduce a circa 370 Km. La larghezza totale rimane invece di 170 Km, chiusa dalla linea insorpassabile (per voli impegnativi cioè con una media di oltre 90 Km/h) che va posta tra i paesi di Gemona-Belluno-Trento e le pianure prealpine tedesche e austriache.

E' su questa linea invisibile orograficamente (talvolta invece chiaramente marcata dall'aspetto più lattiginoso dell'aria oppure dalle forme «stanche» delle nubi) che il pilota, venendo da Nord e sfruttando delle condizioni ancora promettenti intorno al Tonale, a Bolzano, a Cortina e a Tolmezzo, può avvicinarsi senza essere intrappolato dalla «Südluft» che gli può costare o del tempo prezioso a causa di salite mediocri o addirittura uno spiacevole fuori campo.

Stabilita la ZR vediamo adesso a quali velocità medie si riesce ad arrivare su dei percorsi di oltre 6-700 Km con una disponibilità di circa 10 ore di attività termoconvettiva.

Si può oggi rappresentare abbastanza realisticamente lo svolgimento meteorologico di uno «dei due o tre giorni record» che normalmente saltano fuori durante una stagione estiva.

Si deve poter partire con le prime termiche secche che si presentano già alle 8,15-8,45 (ora solare). Tra le 9,30 e le 11,30 le salite medie saranno di 2-3/ms. Da mezzogiorno in poi si vedono le prime punte di 4/ms, seguite nelle prime ore pomeridiane da salite medie tra i 3,5 ed i 5/ms. Poi gradualmente le termiche incominciano a diminuire di intensità: 2 verso le 17, 1,5-2 fino alle 18,30 ed oltre. La base di condensazione salirà gradatamente fino a raggiungere un'altezza dalle cime prive di neve della ZR di 6-700 metri alle estremità di questa e di 7-900 metri nella zona centrale della stessa. Il vento in quota sarà trascurabile, anche se non si è mai visto un giorno promettente senza movimenti dell'aria. Fatto questo al quale bisogna adattarsi, sia nella scelta dei costoni sia nei lunghi traversoni che si devono effettuare.

Tutto ciò considerato, oggi si arriva a delle medie molto alte che per gli alianti moderni raggiungono gli 85-90 Km/h per quelli della classe Standard e i 92-98 Km/h per quelli della classe Libera (più impegnativi per il continuo uso dei flaps)

Richiamandomi alle esperienze vissute negli ultimi anni sia ad Aigen sia sul piccolo aeroporto di Turnau (ancora 90 Km più a Est), posso dire che là si trova senza dubbio la «zona chiave» per affrontare voli record nella ZR. Turnau, assieme all'altrettanto promettente aeroporto di Mariazell, rappresenta il punto di partenza ideale sia per dei triangoli FAI di oltre 800 Km sia per voli di andata e ritorno oltre i famosi «mille». E' là che si parte prestissimo e che si raggiungono delle medie oltre i 95-100 Km/h già nelle prime ore del volo. E' da là che si possono fissare i piloni, per i triangoli FAI (clausola del 28% per il lato minimo) tra i 650 e gli 850 Km e le andate e ritorno tra gli 800 e i 1050 Km, in zone climaticamente «sane» che non fanno perdere tempo. Infine è partendo da là che il volo di rientro viene facilitato moltissimo dall'avere il sole alle spalle ed un terreno in costante discesa verso Est.

La serie dei miei voli exploit è iniziata nel 1971 con l'andata e ritorno di 780 Km (record tedesco) sul percorso Aigen-Vals/Grigioni.

Ecco alcuni dati sul volo del 10 luglio: decollo ore 8,44, partenza 9,15, sul pilone alle 13,45, arrivo alle 17,55, durata del volo di distanza 8 h 40' corrispondente ad una media di 90 Km/h.

Come risulta evidente da questi dati, sarebbe stato senz'altro possibile quel giorno superare una distanza totale intorno agli 860 Km fissando un pilone nelle vicinanze del Passo del Gottardo.

Nel 1972 la serie è continuata con un triangolo FAI di 639 Km, realizzato il 23 maggio sul percorso: Aigen/Ospitale/Piave-Forchach/Lech-A. Con questo volo è stato battuto il precedente record alpino di S. Kier, triangolo di 598 Km da Innsbruck con i piloni nelle alpi carniche e nella Stiria nord orientale.

Ecco alcuni dati: decollo 9,05, partenza 9,22, primo pilone 11,52, secondo pilone 13,57, arrivo alle 16,14. Durata del volo 6 h 52' corrispondente ad una media di 93,06 Km/h. Anche quel giorno sarezze stato possibile allungare di 100 Km il percorso, data la media realizzata e l'ora d'arrivo fin troppo anticipata. (Anche questi due voli sono stati documentati dettagliatamente nel mio libro).

E' stato dopo questo promettente inizio che ho deciso di spostarmi ancora 90 Km più a Est in modo da partire dall'estremo angolo orientale della ZR. Devo dire che oltre ad aver trovato l'aeroporto chiave della ZR ho trovato anche tanti nuovi amici sportivi i quali, guidati da una passione rara, avevano creato con molti sacrifici il bellissimo aeroporto di Turnau alla quota di 800 m slm, circondato da montagne boscose fino a 2000 metri. Se la stagione non fosse stata debole come la precedente, avrei certamente raggiunto qualche meta in più. Ho dovuto accontentarmi di due voli i quali però hanno pienamente confermato la validità delle mie tesi.

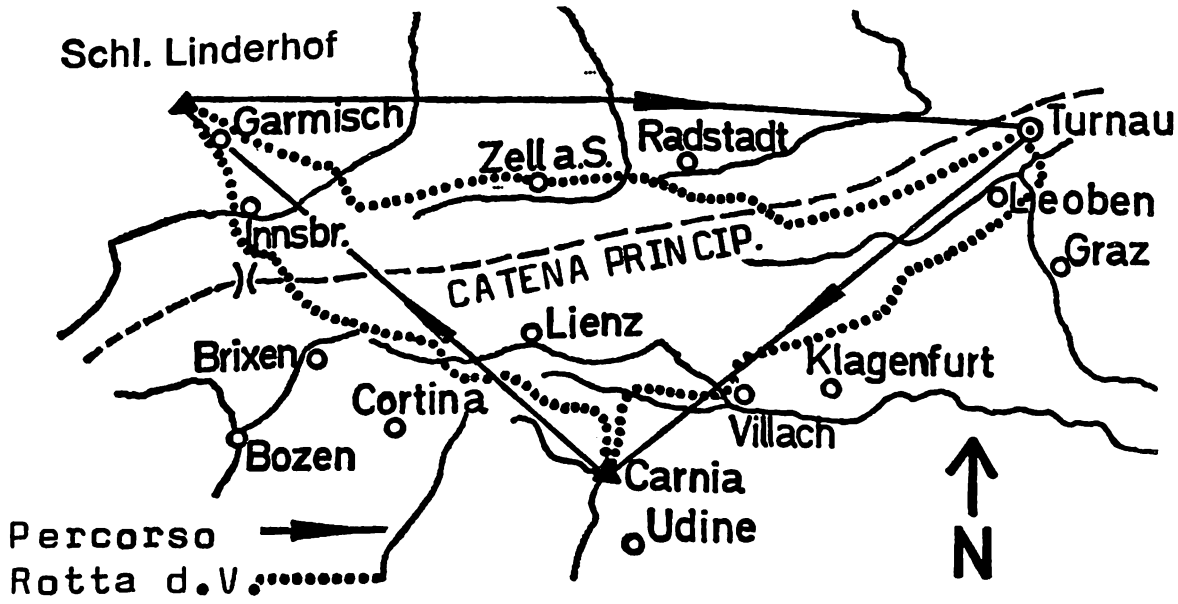


FIGURA DUE

Il percorso di 755 Km e la rotta di volo di 810 Km del triangolo FAI realizzato il 13 maggio 1973 da Turnau. Tutti i voli presentati in questo articolo sono stati effettuati su Kestrel 17 m. con un carico alare di 36 Kg/mq.

Il 13 maggio ho potuto realizzare un triangolo FAI di 755 Km sul percorso Turnau/Carnia/Tagliamento/Castello Linderhof-T ed ecco i dati: decollo 8,40, primo pilone alle 11,10 (media sul primo lato di 213,5 Km di 92 Km/h), secondo pilone ore 13,39 (media sul secondo lato sempre di 213,5 Km di 86,4 Km/h), arrivo alle 17,04, durata del volo 8 h 14' uguale alla media di 92 Km/h.

La cartina del volo qui riprodotta, segnalando il percorso triangolare e quello reale del volo, dimostra la necessità di allontanarsi fin oltre 30 Km dalla linea d'aria per maggiormente seguire le strade di ascendenze lungo le catene montane. In realtà il volo ha coperto una distanza di 810 Km alla media di 98,4 Km/h ed il fatto di aver superato questa distanza ad una tale media mi ha dato molta soddisfazione, nonostante non sia riuscito a portare a livello mondiale il triangolo FAI, detenuto dal 1971 da H. W. Grosse con 711 Km. Ma il giorno prima, il 12 maggio, Klaus Holighaus aveva portato il nuovo record a 820 Km!

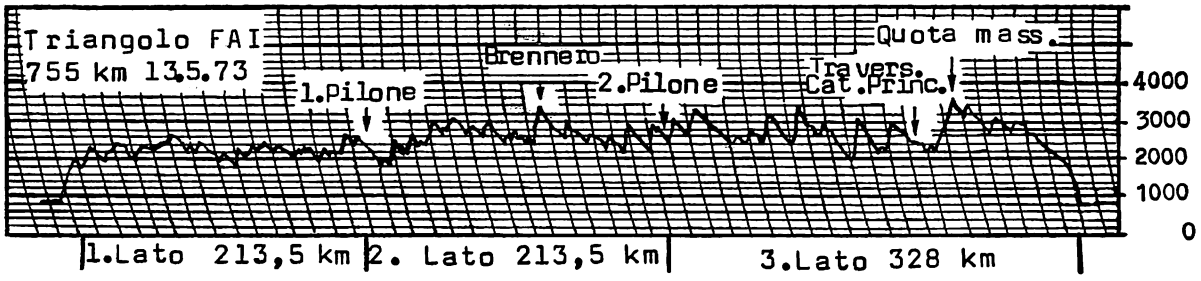


FIGURA TRE

Il barogramma del triangolo FAI di 755 Km. Con un tempo totale per il volo di distanza di 8 ore e 14 primi è stata raggiunta una media di 92 Km/h sul percorso e di 98,4 Km/h sulla rotta reale del volo. Le termiche incontrate durante il volo erano di 2-3/ms tra la partenza e le 14,30, da 3 a 4,7 fino alle 15,30 e da 2 a 3,5 fino all'arrivo alle 17,04. Il 30% del primo lato, l'intero secondo lato e il 25% del terzo furono superati in termiche secche. La quota massima è stata di 3600 metri QNH.

Nove giorni dopo, cioè il 22 maggio, si presenta un altro giorno interessante che mi fa partire per un andata e ritorno di 920 Km. Ecco alcuni dati di questo volo: decollo ore 8,30, partenza 8,45, sul pilone di Andeer/Via Mala (Grigioni) alle 14,20, atterraggio all'aeroporto di Trieben/Stiria alle 18,45. Da qui non mi era stato più possibile superare gli ultimi 60 Km per mancanza di termiche. 860 Km percorsi ad una media di 86 Km/h, in dieci ore di volo, mettono in evidenza le condizioni non perfette per la combinazione di termiche secche e vento in quota sulla metà Ovest della rotta. Inoltre il pilone era raggiungibile solo perdendo tempo in Engadina; un punto di virata vicino al Passo Maloja (per complessivi 900 Km) avrebbe permesso il buon fine del volo.

Questo volo, il più lungo finora realizzato nelle Alpi, mi ha portato moralmente a degli impegni sportivi per il 1974, ai quali vorrei dedicare le ultime righe.

Considero le ottime possibilità di volo (il perfetto insieme tra percorso alpino e condizioni meteo) sullo schema triangolare FAI, come indicato dalla cartina (da percorrere nel senso orario), che offre un percorso di 845 Km (record mondiale) con i piloni a Forni d.s./Tagliamento ed a Dietmannsried/Kempten nella zona prealpina tedesca. La media necessaria per compiere il volo con partenza alle 8,35 sarà di 87 Km/h.

Inoltre c'è da chiarire la faccenda dei «mille»! La cartina indica il percorso già stabilito per un totale di 1010 Km (record europeo). Il pilone di questa andata e ritorno da Turnau sarà un paese sul Passo di Lucomanio, vicino al Gottardo. Per compiere questo grande exploit ci vorrà una media di 92 Km/h in dieci ore e mezzo di volo da concludere con un'ultima planata di 40 Km. Sono distanze queste che, anche per noi piloti più fortunati dei campi II e IV, poco fa sembravano insuperabili.

Sono invece fermamente convinto che la «Zona Record», con tutto quello che ha da offrirci, permetterà di raggiungere queste mete e senza l'aiuto del vento nè sui pendii nè alle spalle.

Aiuto finora indispensabile per chi ha superato i famosi «mille», sia in Europa, sia negli Stati Uniti e sia in Nuova Zelanda.

Questo può forse inorgoglirci ma ci fa stimare ancora di più le grandi possibilità offerteci dalle nostre Alpi per far volare sempre più lontane le ali silenziose.

FIGURA QUATTRO

Tempo da record nel centro della ZR. Siamo sul primo lato del triangolo FAI di 639 Km, il 23 maggio 1972, nelle montagne dei Niederen Tauren. Con movimenti dolci dei comandi l'aliante viene guidato attentamente a poca distanza lungo i costoni maggiormente riscaldati così che si procede costantemente senza la necessità di fermarsi in spirale. Solo un tale perfetto appoggio termo-orografico permette di raggiungere delle medie le quali a loro volta aprono la via a nuove mete nel volo alpino.

LE NUOVE METE DEL VOLO ALPINO

ADAM JOACHIM VON KALCKREUTH. Gioacchino, per i volovelisti italiani, non ha bisogno di presentazioni, lo conosciamo tutti. Noi di VOLO A VELA temevamo di averlo perso dopo il suo trasferimento al Nord delle Alpi, siamo invece ben lieti di no e lo ringraziamo per l'interessante articolo che ci ha mandato (spedito da Monaco in dicembre l'abbiamo ricevuto alla fine di aprile) nel quale siamo convinti molti nostri lettori troveranno materia di meditazione.

Per quelli poi che desiderassero approfondire l'argomento segnaliamo, anche se già a molti noto, che Gioacchino ha scritto un bellissimo libro (citato in questo articolo) che uscito in prima edizione nell'autunno del 1972 è stato esaurito a Natale dello stesso anno. La seconda edizione (altre 6000 copie!) è uscita in maggio del 1973 e già stanno predisponendo la terza edizione. Una novità è costituita dal fatto che sta per uscire in questi giorni una versione in lingua inglese. I volovelisti che desiderassero procurarsi il libro di Gioacchino possono rivolgersi ai seguenti indirizzi:

versione tedesca: Motorbuch-Verlag, 7 Stuttgart-1
Böblinger Strasse 18 - Germania Occ.

versione inglese: John Murray Publishers
50, Albermarle Street - London W 1 - England

Sulla strada dei «1000 km senza vento»

di GIOACCHINO v. KALCKREUTH

Aeroporto di Turnau a 800 m slm, il "Capo Kennedy,, per voli record nelle Alpi.

INTRODUZIONE

Mentre i volovelisti record delle grandi pianure europee sfruttano con sorprendente regolarità i tempi primaverili con vento da Est, noi piloti delle alpi dipendiamo quasi completamente — almeno negli ultimi anni — dai tempi del mese di maggio. Da tre anni a questa parte solo in maggio si riesce ad affrontare dei voli impegnativi mentre nei mesi di giugno e luglio — una volta i più promettenti, almeno a nord delle Alpi — non si producono più delle giornate record. E' stato così nel 1972, nel 1973 ed altrettanto nel 1974. E' interessante notare che un tale estate «bagnato» si preannuncia abbastanza chiaramente con delle settimane troppo calde e secche nella seconda parte del febbraio e poi in marzo, facendo seguito ad un inverno troppo «debole». Chi ha capito questo segnale deve reagire in modo da essere pronto ed allenato dal 10 al 31 di maggio.

Avendo negli ultimi dieci anni seguìto con molta attenzione gli svolgimenti del clima e dei tempi, sia a sud sia a nord dell'arco alpino, ho potuto tirare le somme in tempo, sin dal 1972, in modo da non perdere neanche una giornata promettente nel beato mese di maggio.

MAGGIO 1974

Il mio programma per il 1974 prevedeva un triangolo FAI di 860 Km (possibile record mondiale) ed un A/R di circa 900 Km.

Dopo una settimana di allenamento a Turnau nella Stiria orientale, nella quale giravamo un film sul volo alpino con la TV tedesca, comincia a scattare l'orologio del mese di maggio con una regolarità che confermava in pieno le mie ipotesi.

1° giorno, 19 maggio (domenica): si presenta un tempo pressochè ideale per affrontare il triangolo con i piloni a Forni di Sotto sul Tagliamento (45 Km. a NE di Belluno) e a Dietmanns/Ried vicino a Kempten (30 Km dalle prealpi tedesche) in pianura.

Ecco una sintesi del volo:

decollo ore 8,25 locale, partenza ore 8,40. Il primo lato del triangolo (241 Km) con termiche da 1 a 2,3 m/s viene superato alla media di 87,6 Km/h; la rotta mi porta attraverso la Stiria e la Carinzia e sopra il passo Ploecken verso il pilone vicino al lago della Maine.

Un leggero vento da NE assicura che non c'è aria «avvelenata» nella parte sud delle alpi carniche. C'è un sole che brilla ed un'aria limpidissima, incredibile in questa parte delle alpi.

Cumuli 2/8 con base intorno a 2500 m permettono di spostarsi velocemente attraverso il lago di Auronzo a Dobbiaco e verso il Brennero, esattamente in rotta. Il secondo lato, anch'esso di 241 Km, viene superato alla media di 81,6 Km/h.

Taglio il passo del Brennero alle 12,47 e sono ancora esattamente sul mio «piano di volo». Dopo però c'è troppa umidità nelle vicinanze delle prealpi tedesche cosicchè perdo tempo nel centrare per la troppa ombra. Riesco a virare il secondo pilone, in piena pianura, alle 14,32 locali e sono in ritardo di mezz'ora sul mio p.d.v. Niente di preoccupante.

Purtroppo però il rientro in alta montagna viene fortemente ostacolato dai cumuli ormai estesisi ed il terreno quasi completamente «freddo». Faccio un buco e mi trovo a 300 m vicino alla città di Sonthofen. Grande sudata. Finalmente risalgo nel pendìo turbolento e con un po' di nube mi butto verso la valle del fiume Inn, cioè verso Innsbruck. Appena superato il bordo nord della valle mi trovo nuovamente in condizioni ottime, Cu di 3/8 con base a 3200 m.

Lascio il Patscherkofl (montagne sopra Innsbruck) alle 16,30 per trovarmi 50 minuti dopo su Zell am See, ma purtroppo senza più termiche. Un meteorologo mi spiegherà poi che nel pomeriggio del 19 maggio a causa di una forte subsidenza in quota e di un notevole aumento di pressione tutto il movimento termoconvettivo veniva stroncato.

Io potevo vedere chiaramente questo fenomeno perchè alle 17,20 i Cu, fino a quell'ora buoni, sparivano rapidamente lasciando un cielo tanto blu e bello quanto volovelisticamente «morto».
Ho dovuto così arrendermi, a 180 Km da Turnau, con la convinzione però che questo triangolo è senz'altro fattibile. Distanza percorsa: 670 Km.

2° giorno, 27 maggio (lunedì): di colpo salta fuori un giorno di alta pressione. Più tardi abbiamo analizzato anche lo svolgimento meteorologico che ha portato a questa giornata memorabile: leggero aumento di pressione e spostamento del flusso in quota da sud-ovest a nord-ovest, parzialmente ovest. Non erano certamente ideali le condizioni di partenza perchè il flusso in quota, partendo da 1500 m slm era intorno ai 20-25 Km/h da ovest-nord-ovest il che significava forte turbolenza (parzialmente paragonabile ad una situazione di onda) e termiche tirate dal vento. Per contro c'era una instabilità molto forte cosicchè le prime termiche secche si sviluppavano già intorno alle ore 8 locali. Come potevo saperlo? Ho semplicemente provato.

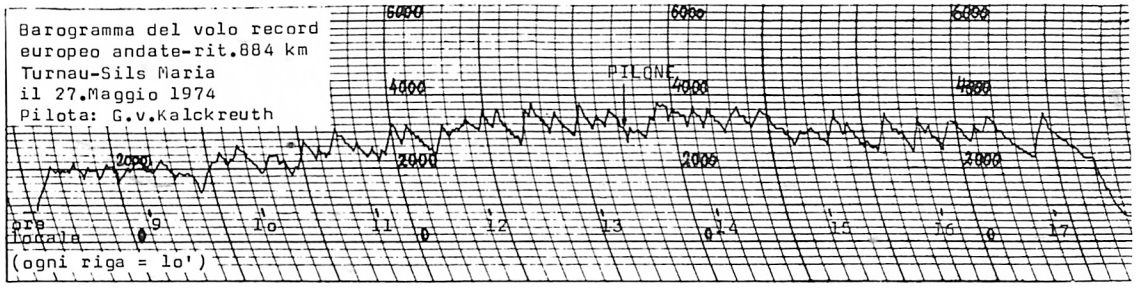
Decollo ore 8 locali, sgancio ore 8,07 a 950 m sul campo (corrispondenti a 1750 m sul mare). Incontro subito termiche secche tra 1 e 3 m/s che mi portano a 1300 m sul campo, cioè ad una quota che mi permetteva di buttarmi verso ovest senza preoccupazioni.

Il pilone era fissato a Sils Maria nell'Engadina, un volo di A. e R. per un totale di 884 Km.

Ancora nella prima mattina speravo di girare intorno al paese di Stampa, in Val Bregaglia, per complessivi 925 Km, ma

dopo un volo non riuscito nel maggio '73 con un vento analogo, sapendo che il passo del Maloja rappresenta una barriera climatica che costa tempo, preferivo fissare Sils Maria in quanto volevo farcela sicuramente.

Nel prepararmi a questo volo avevo suddiviso la distanza totale in una serie di tratti corti in modo di poter sempre controllare l'andamento del volo. Ecco come è andato il volo, passo per passo:



1. - **Tratto Turnau-Aigen**, 90 Km, dalle 8,13 alle 9,24 alla media di 76 Km/h. Termiche da 1-3 m/s con punte fino a 5 m/s, molta turbolenza nei sottovento. Riesco ad attraversare la zona della montagna Goesseck a bassa quota mentre un amico su ASW-17 lì trova l'onda che, con 2-4 m/s, lo porta a 3500 m, poi smette per evitare un vento ancora più forte di fronte. Lui, che negli ultimi anni non aveva fatto più di 20 voli in montagna, riuscirà a chiudere un volo di A. e R. di 700 Km!

Anche Mario Balzer di Bergamo riesce a superare gli ostacoli iniziali portandosi a casa il suo terzo diamante con un volo di 520 Km.

Quando mi avvicino ad Aigen sono ancora tutti per terra (ore 9,24).

Ci salutiamo per radio e capisco subito che loro sono preoccupati per il vento che anche nella valie del fiume Enns ha una forza notevole.

Cinque minuti dopo, a causa di una forte discendenza, sono a 650 m sopra la valle però trovo la termica esattamente dove deve esserci: a 50 metri di distanza dalla roccia sul lato sottovento (sud) della maestosa montagna Grimming. Salgo spiralando strettissimo con 3-4 m/s e rispondo alle domande degli amici del vicino campo di Niederoeblarn (tra loro anche Hanna Reitsch) dicendo che tutti dovrebbero partire senza ulteriori esitazioni perchè l'instabilità ormai vince nettamente il sempre meno forte flusso in quota. Sento anche Alf Schubert in partenza da Zell am See (100 Km avanti) per un triangolo FAI di 620 Km, con il suo nuovissimo Nimbus II. Ci incontreremo dopo nell'alta Engadina.

2. - **Tratto Aigen-Zell am See,** 105 Km, 9,24-10,31 alla media di 94 Km/h. Sempre meno forte il vento, parzialmente termiche secche intorno a Radstadt, forza 1,5-2,5 m/s, base a 2700 m slm.

3. - **Tratto Zell am See-Valle del Brennero,** 108 Km, 10,31-11,35 alla media di 101,2 Km/h. Supero il passo Gerlos e vedo davanti, sulle alpi dei Tuxer, cominciare condizioni pressochè ideali: Cu di 2-3/8 a 3100 m, termiche regolari con salite medie tra 3,5 e 4,5 m/s. E' proprio il momento della verità!

Entro nella zona dell'Alta Engadina alle ore 13. Davanti il lago di St. Moritz. Strade di cumuli mi permettono di avanzare in puro stile delfino. 15 minuti più tardi raggiungo il pilone di Sils Maria.

4. - **Tratto V. d. Brennero-Schuls/Engadina,** 102 Km, 11,35-12,36 alla media di 100,3 Km/h. A causa di troppa ombra nella zona dei Oetztaler Alpen (tra Merano e Innsbruck) devo rallentare su una distanza di 35 Km e subito la media tende a scendere. Le condizioni prima e dopo quel tratto avrebbero permesso una media di oltre 115 Km/h.

Volo lungo il versante nord dell'alto Inn e riesco già a vedere verso ovest le bianche cime del Bernina. Una strada di Cu piatti a 3400 m slm mi permette di avanzare in puro stile delfino. Alla mia quota resta un flusso contrario di circa 15 Km/h il quale produce ancora delle discendenze di 3-5 m/s tra le salite.

5. - **Tratto Schuls-Sils Maria,** 65 Km, dalle 12,36 alle 13,15 alla media di 99,6 Km/h. Quando entro nel vero senso della parola nella vasta zona dell'alta Engadina — indescrivibilmente bella e luminosa sotto un sole forte e deciso — il volo non pretende più fatica e preoccupazione. Si avanza sotto cumuli con base a 3500 m, qualche spirale e tirate da 160 a 100 Km/h e poi ancora di nuovo e il Kestrellino dà il suo meglio. Mi rendo conto ancora una volta che vale la pena di aspettare anni per affrontare un tale exploit.

Lascio Samaden e St. Moritz alla mia sinistra e dopo aver fatto tutta la quota possibile sullo Julier taglio la valle degli splendidi laghi diretto verso il piccolo paese di Sils Maria. Scatto le foto alle 13,15 precise, il che vuol dire che ho 25 minuti di anticipo sul mio piano di volo. I 442 Km dell'andata sono stati superati alla media di 87,4 Km/h causa il forte vento contrario nel primo tratto di 195 Km. La media nel tratto Zell a.S./S. Maria di 265 Km, dove il flusso diminuiva, la media era di 96,5 Km/h. Questo valore corrisponde più o meno a quello che si riesce ad ottenere durante voli alpini impegnativi con un aliante di 17 metri con un carico alare di 37 Kg/mq.

6. - **Tratto Sils Maria-Valle del Brennero,** 156 Km, dalle ore 13,15 alle 14,40 alla media di 109,8 Km/h. Come nell'andata seguo il versante nord della valle dell'Inn fino quasi a Landeck per poi buttarmi nelle alpi Oetztaler. Come prima trovo troppa ombra. Cumuli estesi, forse per l'aria più umida dell'Alto Adige che riesce a superare i colli più bassi della zona.

Alf Schubert, che aveva ormai girato il suo secondo pilone (Masino in Valtellina, 25 Km a Est del lago di Como), si fa sentire alla radio per avere notizie sulle condizioni. Passo le mie osservazioni perchè non scenda troppo in quanto nella zona degli Oetztaler andando bassi si va per terra.

7. - **Tratto Valle d. Brennero - Zell am See,** 108 Km, 14,40-15,44, media di 101,2 Km/h. Arrivato alla montagna del Patscherkolf devo accontentarmi di un mezzo metro nell'ombra di un vasto cumulo.

Tira e non tira. Poi un metro e mezzo, sempre troppo poco per un giorno come questo e appena mi basta la quota lascio la termica e, a 50 m sopra le creste con dei zerini, mi dirigo verso il Zillertal. Finalmente dopo 10 minuti di planata vicino alla roccia, sul Rastkogel centro un 3,6 m/s che mi regala 750 metri di colpo. Salto il passo Gerlos sul versante sud e delfino tutto il Pinzgau fino al Kitzsteinhorn. In questo momento Alf Schubert inizia la sua ultima planata che lo porterà a Zell am See per le ore 15,40 chiudendo il suo triangolo alla media di 105 Km/h!

8. - **Tratto Zell a.S.-Oeblarn,** 95 Km, 15,44-16,37, 107,4 Km/h. Le splendide montagne dei bassi Tauern ancora una volta confermano la propria qualità come «stufe di termiche», grazie ad un imboschimento fittissimo di pini che permette il necessario effetto «termo accumulatore».

Salite medie tra 3 e 4,5 m/s con base nube a 3400 m slm, cioè mille metri sopra le creste.

Comincio a sentire le voci degli amici austriaci intorno ad Aigen e Turnau. Incontro un Diamant 18m che come me cerca di trovare la strada per un rientro veloce.

9. - **Tratto Oeblarn-Turnau,** 100 Km, 16,37-17,29 alla media di 115,2 Km/h. Davanti

sulle alpi Eisenerzer i cumuli, nonostante l'ora ancora quasi pomeridiana, cominciano a perdersi nel cielo blu, si disfano in piccoli stracci grigi. Adesso attenzione per non restare fuori come lo scorso anno dopo 860 Km. Risveglio tutte le energie, per non sbagliare una decisione di rotta o di quota, e non è facile dopo otto ore di volo. Incontro un buon metro ma non mi basta. Voglio arrivare con una media discreta perchè così avrò più fiducia nell'affrontare i «mille» che sono scritti sull'orizzonte dell'arco alpino come una grande promessa.

Ancora una volta l'esperienza mi dirige sul punto giusto.

A 30 metri sopra una montagna erbosa l'aliante fa un salto e nell'iniziare la spirale il vario sale a 2, poi a 3 metri e mezzo. Sopra di me 900 metri più in alto vedo un cumulo sfilacciato e 5 minuti dopo lo taglio con le ali. Sono adesso a 75 Km da Turnau, a ben 2400 m sopra il livello del campo e capisco che il volo è mio.

L'autore, Gioacchino v. Kalckreuth un minuto dopo l'atterraggio a Turnau dopo 884 Km in A. e R. con il Kestrellino "ORION,,.

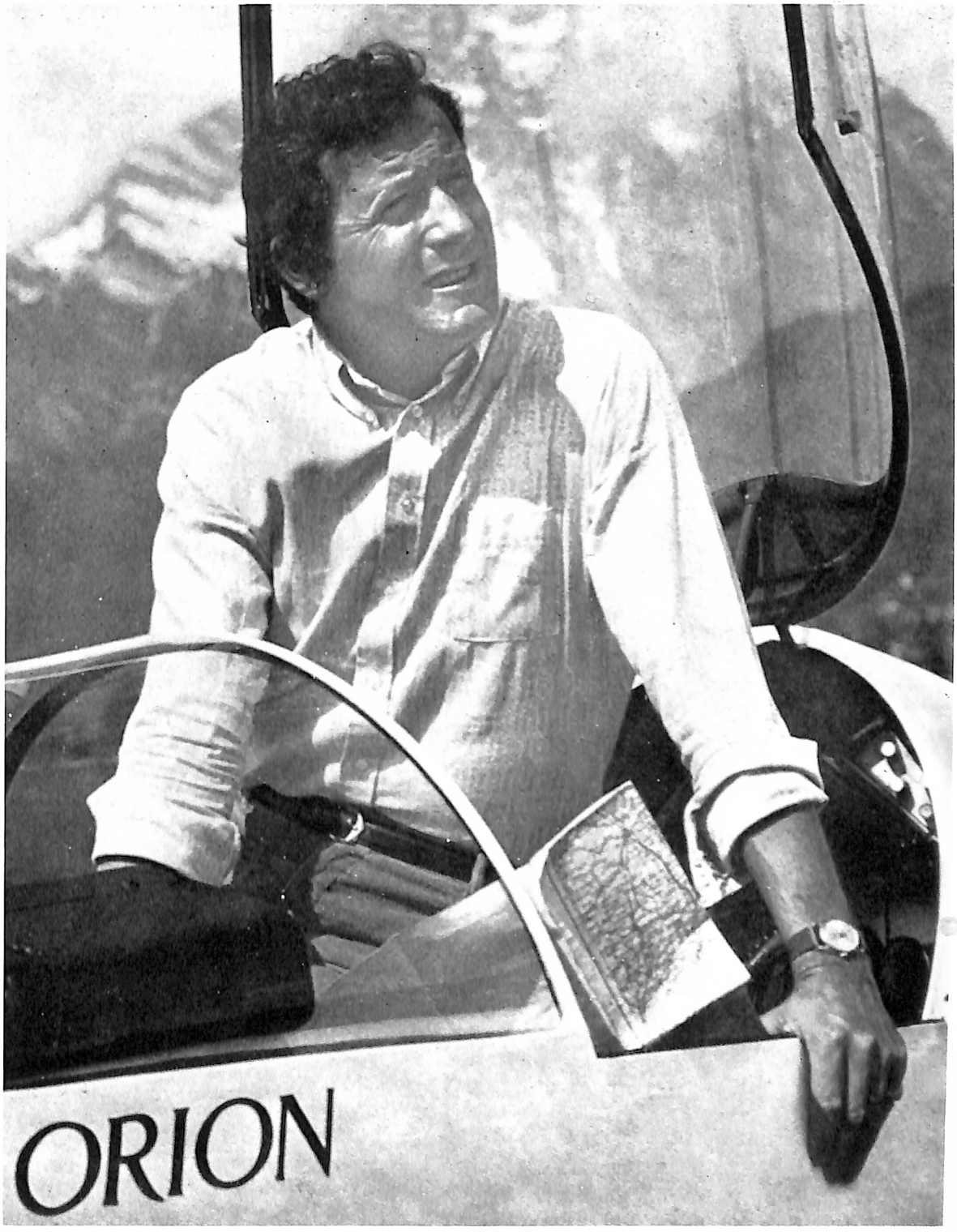
CONCLUSIONE

Il volo di 884 Km (record europeo) è stato effettuato in 9 ore e 16' alla media di 95,3 Km/h. In realtà sono stati percorsi 940 Km corrispondenti a 101,4 Km/h. Il ruolo dominante del flusso in quota — che però era anche meritevole per aver trasportato una massa d'aria di tale dinamismo sulle alpi — viene evidenziato dal fatto che i 442 Km dell'andata sono stati coperti alla media di 87,4 Km/h mentre nel ritorno sono stati superati alla media di 104 Km/h.

Dato il rientro a buon ora, penso che quel giorno un pilone un po' oltre il passo del Maloja — per complessivi 910 Km — sarebbe stato possibile. Adesso però c'è davanti a me il tanto avvincente quanto arduo exploit dei «mille» sul percorso Turnau - Passo Oberalp. Con una media come quella realizzata in questo volo mi occorrono 10 ore di sviluppo termico e finire il tutto con una lunga, lunga planata... di 35 minuti. Cosa si pensa in questi ultimi 35 minuti? Penso che non mi basterebbero dieci pagine per tentare di dirvelo.

Gioacchino v. Kalckreuth

N.d.R. - Ai nostri lettori ricordiamo il precedente articolo di Gioacchino "Le nuove mete del volo alpino" apparso sul n. 105.



ADAM · JOACHIM VON KALCKREUTH (GIOACCHINO)

MAGGIO 1977

Assolviamo il dovere di annunciare ai nostri lettori la Sua morte. È avvenuta nel cielo delle montagne che tante volte lo videro interprete dei maggiori exploits volovelistici.
A sua moglie Gabriella ed ai figli Alessandro, Aglaja e Diana rivolgiamo i più cari pensieri e l'augurio che possa tornare presto per loro la serenità.
Ora noi abbiamo un motivo di più per continuare.

VOLO A VELA