

# Rieti-Sepino-Bibbiena

Di Roberto Visonà

Rieti, 2 luglio 99

Stage AECCVV

## La situazione

Quinta giornata di stage.

Nei giorni scorsi il passaggio sull'Italia di un paio di fronti non ha dato buone condizioni (plafond bassi, venti irregolari e poco sfruttabili). Comunque l'anticiclone delle Azzorre si va espandendo e la pressione è in aumento. Oggi dovrebbe essere decisamente migliore dei giorni scorsi. Come al solito, quest'anno, la mia lavagna è il 300 km diamante Rieti, Celano, Gualdo.

## Briefing

Al briefing c'è anche Roberto Reginaldi (pilota di Rieti) che ho conosciuto di fama, l'anno passato, come protagonista di un 850 km con l'ASH 25. "Qualcuno degli stagisti vuole volare con me con l'ASH 25?" So che sto rinunciando al mio quasi certo primo diamante, ma questa è una occasione rara. Per un pilota come me di scarsa esperienza di cross country, che finora ha fatto i 300 km a farfalla, arrivando al massimo a Celano a Sud e a Perugia a Nord, questa può essere l'occasione per un volo "top".

Lascio il briefing e mettiamo in linea l'ASH 25 D-KERB.

Partenza prevista, meteo permettendo, alle 10.30. Invece le condizioni tardano più del previsto, l'aria sul campo è immobile e di baffetti nel cielo neanche l'ombra. Nell'attesa ci andiamo a prendere un caffè insieme a Fabrizio Cox che decollerà insieme a noi con il suo DG 800, anche lui con programmi impegnativi.

Alle 11.00 qualche refolo d'aria dice che qualcosa comincia a muoversi e si decide per il decollo alle 11.30. E' un po' tardi ma la giornata promette bene.

Breve briefing sulla macchina, che non conosco, e decidiamo che sederò dietro, visto che i comandi motore sono solo davanti, e la procedura, soprattutto del rientro motore, non è semplice. A me va benissimo: come istruttore, ho accumulato più ore dal posto posteriore, e poi da dietro si pilota meglio.

Logger, viveri, foto etc. Tema libero: prima a S, poi a N.

Roberto mi dice che vuole fare punti per la qualifica ai mondiali del 2003 a Rieti e butta lì che i 1000 km con partenza da Rieti non li ha ancora fatti nessuno (i 1000 km ?!!).

## Decollo

Decollo alle 11.28 : flap -1, poi a zero, e l'ASH 25, docile e maestoso, si alza. E' più inerte dei biposti a cui sono abituato, bisogna anticipare, ma in quest'aria calma prendiamo confidenza facilmente.

Lo sgancio è a 1,000 m sui costoni a SE del Terminillo, ben assolati ma ancora senza condensazioni.

Prima di noi è decollato Fabrizio. Durante il volo ci sentiremo spesso, ma non ci incontreremo mai, anzi, per la verità non incontreremo proprio nessuno.

L'aggancio c'è: 1~2 m/s incostanti che, salendo diventano +2 stabili. Intanto si cominciano a vedere le prime condensazioni a S, verso la piana di Avezzano. A 1500 lasciamo.

## Partenza

Giriamo Cottiglia (punto di partenza) alle 12.00 e planiamo al Nuria. Anche qui esploriamo i costoni assolati a SE dove, con un +3, facciamo i 1900.

Il vento sembra essere leggero da NNE. Lasciamo con prua SE sopra il Pian del Rascino. Lontano, davanti a noi il Monte d'Ocra e più in là, la catena che chiude a NE della piana dell'Aquila. La visibilità, come spesso a Rieti, è molto buona, e navigare a queste quote è agevole e didattico. Delfinando (con l'ASH 25 si vola pare quasi solo così) passiamo l'imbocco della galleria delle autostrade, le montagne della Duchessa, la spaccatura del Velino e poi proviamo i costoni del Velino che, anche se in leggero sottovento, risentono maggiormente dell'effetto insolazione e danno buoni valori.

Passiamo al traverso di Ovindoli, paesetto nell'altopiano sopra Celano, e ci fermiamo a termicare sopra la montagna a SE di Celano. (Monte S. Nicola del Sirente). Sono le 12,25 e risaliamo da 1400 a 1800.

Penso che questo è il punto a S più lontano dove sono arrivato da solo, ma è già ora di decidere la via da scegliere per proseguire verso S.

Dalla partenza a qui abbiamo fatto credo tre termiche. Il resto è stato delfinaggio di grande soddisfazione: planate a 180~200 km/h, richiamate a 120 e così via. Si sente un ritmo, un respiro del volo veramente entusiasmante.

Puntiamo un cumulo a S della piana, all'imbocco della Valle Gialla. Ci arriviamo a 1500 m alle 12.40. Guadagniamo i 1700 in termica, poi facciamo tutto il crinale NE della Valle Gialla, che è portante, arrivando al fondo a 1600 dove un bel cumulo ci dà 2200. Passiamo Pescasseroli sempre a 2200 alle 13.00. (Pescasseroli è all'interno di un catino, con una via di fuga verso il lago di Villetta Barrea a S ed una via a N verso il Passo del Diavolo, più alto). Davanti a noi, verso SE, vediamo i Monti della Meta. Roberto mi dice che questa zona è un punto critico, soprattutto al rientro, ed infatti tornando faremo un punto basso su Opi.

### **Fronte di brezza**

Puntiamo a SE e davanti a noi, sul crinale a W, Roberto riconosce un fronte di brezza. Come dice il sommo Rovesti (ma io non l'avevo proprio riconosciuto): *"le bande cumuliformi associate ai fronti di brezza marina sono facilmente riconoscibili per la presenza sotto i cumuli di tipiche nubi sfilacciate che si formano lungo la superficie di discontinuità del fronte in movimento"*.

Lo sfruttiamo tutto con +1, +2 e arriviamo praticamente alla fine dei Monti della Meta con 2,000 m alle 13,10. E' il mio primo fronte di brezza e sono entusiasta.

Intanto sentiamo per radio che a Rieti sono decollati gli stagisti. Sembra di essere in un'altro mondo; noi siamo partiti un'ora e mezzo fa, siamo a 120 km da Rieti, abbiamo fatto termica, pendio, delfinaggio, fronte di brezza, e sento che a Rieti sono appena decollati e fanno fatica ad agganciare a 700 m a Poggio.

Il Plafond a S sembra più basso ma la situazione generale pare buona. Lo sviluppo della giornata non sembra voler degenerare. Il vento stimato è N/30 km/h. Al ritorno lo avremo contro.

Passiamo al traverso del lago di Villetta Barrea e sempre delfinando arriviamo al traverso di Isernia dove, alle 13,20, in termica riguadagniamo 1800 m.

Roberto mi mostra le poche, ma bene evidenti zone atterrabili. Qui la zona è caratterizzata da un'orografia piuttosto bassa, contorta, con vallette e collinette poco definite. Con scarsa visibilità e bassi di quota penso che sia una zona piuttosto critica.

Puntiamo a SE verso le Montagne del Matese. Passiamo su Campitello Matese a 1500 m alle 13.30. Qui guadagniamo 200 m in termica e poi puntiamo agli ultimi rilievi di questa catena.

### **1° punto di virata**

Roberto vorrebbe proseguire ancora ma più avanti la situazione non sembra entusiasmante e, considerando anche che avremo il vento contro, giriamo Sepino, che

dista esattamente 180 km da Rieti (siamo a circa 20 km N di Benevento e 15 km S di Campobasso):

Lo giriamo a 1600 m alle 13.40.

Ritornando verso Nord, al traverso di Campochiaro, poco a S di Boiano, vediamo una Aviosuperficie.

A Campitello Matese rifacciamo i 1650 e lo lasciamo alle 13.57. Siamo di nuovo ai Monti della Meta a 1600 alle 14.30.

La situazione è mediocre; inoltre direzione e intensità del vento sembrano cambiate e facciamo un punto basso nel catino di Pescasseroli, su Opi a 1250 m.

I cumuli sulle cime a N del catino ci sono ma c'è pericolo di prendere qualche sottovento e, prudentemente, fatichiamo un bel po' sotto dei cumuli a S del catino, sempre con la via di fuga a S aperta. Riusciamo a rifare i 1800 e lasciamo alle 14.45.

## **2° fronte di brezza.**

Intanto vediamo (stavolta lo riconosco anch'io) un altro fronte di brezza in direzione del crinale tra la valle Gialla e la Val Roveto. E' più esteso e robusto di quello di prima e ce lo facciamo tutto arrivando poco prima di Luco dei Marsi alle 15.00 a 2000 m.

Seguiamo l'orografia a N di Luco e, sempre delfinando arriviamo alle 15.20 alla Lama di Coltello con 1650 m.

## **Verso Nord.**

Il vento ora sembra essere scarso, e da qui vediamo che più avanti le condizioni sono decisamente buone. Sempre delfinando passiamo il Nuria a 1600.

Siamo sopra Cottiglia alle 15.25: un rapido calcolo mi dice che finora abbiamo una media di circa 100 km/h (mica male viste le condizioni meteo).

A Poggio rifacciamo 1950 alle 15.45; Civitella, Coscerno 1300 alle 16.00 e arriviamo all'imbocco della Val Topina (antenne) dove rifacciamo i 1750 in termica alle 16.15.

Qui si deve prendere una decisione, che si rivelerà importante: o seguire l'orografia verso N tenendosi ad E della Valle del Tevere, o attraversare e puntare sul lato W.

Il vento sembra essere sempre scarso e decidiamo di puntare su Umbertide con prua 320°. Velocità 120 km/h (la planata è lunga e di cumuli non se ne vedono molti). La strumentazione dell'ASH 25 aiuta parecchio: abbiamo un vario, un netto, un mediometro ultimi 20 sec, un mediometro ultimi 3 min (per la verità non ben funzionante) ed un Mc Ready che ci dà segnali molto chiari su quando e quanto rallentare. Sulla destra, in lontananza, vedo Gubbio.

Breve termica su Valfabbrica e arriviamo a Umbertide dove un cumulo mediocre ci ridà 1400 m alle 16.45.

Poi, sempre con prua NW, e appoggiandoci all'orografia a W della valle, passiamo al traverso di Città di Castello ed arriviamo infine al traverso di Sansepolcro con 850 m.

La situazione meteo, su questo lato della valle, è decisamente debole e difficile. Il vento sembra da W ed i cumuli non si vogliono far capire.

Con fatica riusciamo a fare i 1250 tastando anche il lato W del crinale. Vedo da vicino Arezzo ed il suo aeroporto e sempre con fatica facciamo i 1700. Sono le 17.50 e, tra me e me, mi domando se non sarebbe ora di invertire la rotta e puntare a casa.

A S, verso Perugia, il cielo è azzurro, mentre sul crinale E della valle del Tevere si vedono ancora bei cumuli, ma sono tanto lontani. Intanto per radio sentiamo che alcuni degli stagisti che hanno girato Gualdo stanno rientrando con prudenza perché, dicono, le condizioni si stanno impoverendo e questo aumenta il mio senso di disagio e di sfiducia.

Penso a cosa farei se fossi da solo e la conclusione, purtroppo, è che già da tempo avrei rinunciato e messo prua su Perugia per un quasi certo atterraggio. Roberto invece pare

avere grande fiducia (in realtà il sole è ancora alto e i cumuli ci sono, anche se lontani) e puntiamo ancora a NW seguendo il crinale e arriviamo circa al traverso di Bibbiena a W e di Pieve S. Stefano a E.

I cumuli continuano ad essere scarsi e difficili; non si capisce da che parte prenderli, e soprattutto le termiche sono rotte e deboli.

### **Rientriamo.**

Roberto mi dice che vorrebbe risalire verso N seguendo l'orografia per ritornare sfruttando il crinale a E, ma le quote che facciamo sono troppo basse per cui decidiamo di tornare direttamente.

Siamo a Città di Castello a 1400 alle 18.05, dove un cumulo si sta sfaldando. Proseguiamo verso le cave di Umbertide, che danno quasi niente, e poi sempre seguendo l'orografia e sfruttando tutto quello che troviamo, arriviamo al Tezio a meno di 800. Dopo mezz'ora scarsa di fatica non riusciamo a fare più di 900 e a questo punto decidiamo di puntare a Foligno in planata.

Chiamiamo sulla 118.1 passando al traverso di Perugia, e, planando a 110 km/h in aria immobile, arriviamo sull'Aviosuperficie di Foligno a 200 m (QFE Rieti) alle 18.50.

Tra la Città ed il campo una termichina ci fa rifare i 400 m; tastiamo le cave sul costone ma pare proprio che il volo deva concludersi qui.

Alle 19.10, di nuovo a 250 m verticale campo, Master ON, motore fuori, ed inizia la parte più faticosa del volo. Il motore (autosostentamento) non dà più di un mezzo metro a salire e per rifare 800 m sul campo dobbiamo penare quasi mezz'ora, cercando le ascendenze in centro valle. Passiamo a W dei Fionchi a 900 m, ed al traverso di Piediluco spegniamo il motore ed atterriamo a Rieti alle 19.57, tre minuti prima della chiusura dell'aeroporto.

Purtroppo per Roberto, il volo (circa 700 km) risulta nullo ai fini del punteggio, non essendo funzionante il collegamento Logger/Macchina fotografica.

Per me una esperienza unica:

Ho visto zone nuove e parecchi dei piloni per i miei prossimi 300 e 500 km.

Ho capito che per volare lontano ed in sicurezza bisogna non pensare agli aeroporti, ma concentrarsi su cumuli, vento, meteo, orografia (cosa chiarissima a tutti, in teoria, ma difficile da acquisire nel proprio modo di volare).

Ho acquistato fiducia (spero rimanga).

L'entusiasmo ha avuto un'impennata.

Ho volato con una macchina di grandi prestazioni.

Ho un nuovo amico, grande pilota.

### **Conclusioni**

La mia conclusione vuole essere una esortazione ai piloti capaci ed esperti perché accompagnino i giovani piloti a fare voli di distanza, in biposto.

Due motivi: formazione e motivazione.

#### Formazione.

Insisto sul biposto: per radio si deve parlare il minimo indispensabile per la sicurezza. Su un biposto si possono discutere in "real time" tutte le decisioni del volo e questo ha una efficacia formativa eccezionale (perché questo crinale lo affrontiamo così? io avrei fatto in altro modo; come ti sembra la situazione meteo più avanti? Quel cumulo pare morto; o no? c'è rischio di sottovento? come sta evolvendo la giornata? etc. etc).

#### Motivazione.

Dà più fiducia, entusiasmo e motivazione un volo come quello che ho descritto, che decine di lezioni, articoli, libri, voli locali etc.

Faccio volo a vela da 20 anni e sono istruttore da 10.

Su 10 allievi che iniziano il corso, 8-9 arrivano all'esame, 5-6 continuano a volare in modo continuativo dopo il brevetto, e ottimisticamente 1, forse 2 riescono a superare la fase del volo locale e a fare del volo a vela.

Sul perché di questi abbandoni si discute molto e sicuramente le cause sono le più varie (motivi personali, economici, altri interessi, paura etc.) ma sicuramente una tra queste è la mancanza di obiettivi forti, affascinanti, trascinanti dopo il brevetto.

Purtroppo il nostro sport è sostanzialmente individuale: si vola da soli, da soli si prendono le decisioni e da soli si gustano le termiche da 5 metri, le planate, i panorami, i falchetti che ti fanno compagnia in termica, come da soli si vivono le paure, i dubbi e gli errori.

Il fascino di saper decollare, atterrare e di veder il mondo dall'alto passa in fretta e credo che non ci sia niente di meglio di un volo "top" per crearti l'obiettivo da raggiungere e superare, per stimolarti, per farti capire che ci sono cose molto belle che devi ancora vedere e fare.

Si fa un gran parlare della necessità di allargare la base del nostro sport.

Penso che la base del Volo a vela italiano non si allargherà producendo brevetti (il famigerato brevettificio), ma costruendo "piloti", motivati ed entusiasti, e per fare questo ci vuole chi la bellezza ed il fascino del nostro sport li sappia comunicare.

E non c'è miglior modo di raccontare un bel volo che farlo insieme.