

Marco Tadini

)^a Edizione
20%⁺

CORSO DI METEOROLOGIA PER PILOTI VDS E VFR



Il presente e-book è stato realizzato senza fini di lucro; il suo contenuto può essere distribuito e usato liberamente per finalità didattiche e divulgative, citandone la fonte e indicandola con il collegamento a www.ufficiometeo.it. Ne è invece rigorosamente vietato l'utilizzo e la diffusione a fini commerciali.

Il presente e-book non intende violare alcun copyright, nel rispetto della vigente legislazione. Eventuali marchi registrati sono di proprietà dei rispettivi titolari. Se, involontariamente, è stato pubblicato materiale soggetto a copyright o in violazione alla legge, si prega di comunicarlo all'indirizzo ufficiometeo@tiscali.it.

Le immagini utilizzate nell'e-book sono, al meglio della nostra conoscenza, di pubblico dominio e disponibili in rete. Le immagini www.skystef.be sono utilizzate con il permesso dell'autore. L'immagine "Centro Volo Serristori" è utilizzata per concessione del Centro Volo Serristori (AR).

) U'9X]n]cbY '! ;]i [bc '&\$%+`

A Popo e Peo:

perché nonostante i loro sforzi, questo
lavoro ha potuto comunque vedere la luce.

Uno speciale ringraziamento per la preziosa
collaborazione a Valeria Rubbi Contri, che ha curato
la realizzazione grafica e l'impaginazione, e si è
dedicata a un paziente lavoro di lettura e correzione
delle bozze.

Paolo Corazzon - Emanuela Giugliacci
La meteorologia per tutti
 Alpha Test

Brian Cosgrove
Pilot's Weather
 Airlife

Brian Cosgrove
The Microlight Pilot's Handbook
 Airlife

Brian Cosgrove
The World of Weather
 Crowood

Dennis Newton
Severe Weather Flying
 Aviation Supplies & Academics, Inc.

Francesco Fantauzzo
Dalla brezza all'uragano
 ETS/PISA

Francesco Di Franco
Atlante delle nubi
 Mursia

Francesco Di Franco
Come si prevede il tempo
 Mursia

Giovanni Colella
Meteorologia Aeronautica
 IBN Editore

Willy Eichenberger
Elementi di Meteorologia
 Mursia

Joint Aviation Authorities
Theoretical Knowledge Manual: Meteorology
 Oxford Aviation Training / Jeppesen

Mario Giuliacci - Andrea Giuliacci - Paolo Corazzon
Manuale di Meteorologia
 Alpha Test

Mario Glugliacci - Paolo Corazzon - Andrea Giugliacci
Prevedere il tempo con Internet
 Alpha Test

Alfio Giuffrida - Girolamo Sansosti
Manuale di Meteorologia
 Gremese Editore

Ross Reynolds
Meteorologia
 Mondadori Electa

Marco Tadini
Meteorologia Aeronautica
 LoGisma Editore

Mike Wickson
Meteorology for Pilots
 Airlife

Peter F. Lester
Aviation Weather
 Jeppesen

Peter F. Lester
Aviation Weather
 Jeppesen

Peter F. Lester
Aviation Weather Laboratory Manual
 Jeppesen

Silvia Ferri
Elementi di meteorologia
 Hoepli

T. Tuner
Weather patterns and phenomena
 TAB Books

Walter J. Wagtendonk
Weather to Fly
 Aviation Theory Centre (NZ) Ltd

Walter J. Wagtendonk
Meteorology for Professional Pilots
 Aviation Theory Centre (NZ) Ltd

Alan Watts
Il manuale del meteorologo
 Mursia

WMO No. 386
International cloud atlas (Vol I e II)
 World Meteorological Organization

Damiano Zanocco
Atlante universale delle nuvole
 Antiga Edizioni



Corso di Meteorologia per piloti VDS e VFR

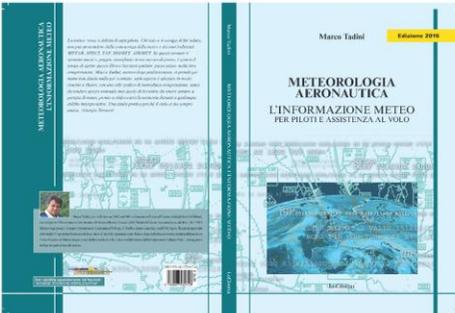
Marco Tadini
www.ufficiometeo.it

PARTE 1

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

L'AUTORE



Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano.

Dal 1991 è Meteorologo presso ENAV S.p.A.

È autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it.

2

Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano, con tesi presso l'Osservatorio Astronomico di Brera a Merate (Lecco).

Dal 1989 al 1990 è Sottotenente del Genio Aeronautico ruolo fisici; dal 1991 ad oggi è Meteorologo presso ENAV S.p.A. - Società Nazionale per l'Assistenza al Volo.

Ha partecipato alle attività del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide, operando come Meteorologo presso la Sala Operativa della base antartica italiana di Baia Terra Nova, nel corso della XVII (2001-02) e XIX (2003-04) Spedizione.

Docente di Meteorologia in Aero Club e Scuole di Volo, è autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it, nonché collaboratore della *Federazione Italiana Volo Ultraleggero* e delle principali riviste del settore.

IL NOSTRO PERCORSO

- **IL PROGRAMMA DELLA PRIMA PARTE:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **IL PROGRAMMA DELLA SECONDA PARTE:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **IL PROGRAMMA DELLA TERZA PARTE:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017

**PRIMA DI INIZARE... COS'È LA
METEOROLOGIA AERONAUTICA?**

- La **meteorologia aeronautica** studia come l'atmosfera influisce sulla sicurezza, economia e regolarità del traffico aereo. Il suo cuore è l'analisi dei *weather hazards: turbolenza, formazione di ghiaccio (icing), riduzioni di visibilità, wind shear e temporali*
- È regolamentata dalla cooperazione tra due agenzie ONU: **WMO** (*World Meteorological Organization*) e **ICAO** (*International Civil Aviation Organization*).
- In Europa, la normativa ICAO/WMO viene recepita da **EASA** (*European Aviation Safety Agency*), che dispone verso gli enti regolatori nazionali (in Italia **ENAC**, *Ente Nazionale Aviazione Civile*)

World Meteorological Organisation

ICAO - OACI - ICAO

EASA
European Aviation Safety Agency

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
ITALY CIVIL AVIATION AUTHORITY

4

La meteorologia è sempre stata considerata come un elemento essenziale per la sicurezza della navigazione aerea, stante l'evidenza che non esiste velivolo in grado di operare con qualsiasi condizione di tempo; dagli albori del volo ad oggi, la stessa scienza meteorologica è enormemente progredita di pari passo con il crescere delle esigenze della moderna aviazione, militare prima e civile poi.

Alla **meteorologia aeronautica**, la branca della meteorologia che si occupa di assistenza alla navigazione aerea volo, viene quindi chiesto di valutare il considerevole impatto del fattore atmosferico in termini di sicurezza, economia e regolarità delle operazioni aeree, assicurando una tempestiva, completa ed accurata disponibilità di informazioni meteorologiche, specifiche per ciascuna delle diverse fasi del volo.

A livello planetario, la meteorologia aeronautica è governata dalla cooperazione tra due organismi internazionali, che agiscono entrambi sotto l'egida dell'ONU:

- la **WMO** (*World Meteorological Organization*), un'autorità sul controllo dello stato dell'atmosfera, con competenze di meteorologia, climatologia e idrologia;
- e l'**ICAO** (*International Civil Aviation Organization*) che come obiettivo lo sviluppo tecnologico degli aeromobili e delle infrastrutture al suolo, in termini di sicurezza, regolarità, efficienza ed economicità della navigazione aerea.

In Europa, l'**EASA** (*European Aviation Safety Agency*) ha poi il compito di recepire quanto disposto dall'ICAO, trasformandolo in disposizioni cogenti per i paesi membri, che devono, a loro volta, disporre di conseguenza al proprio interno, attraverso gli atti dei propri enti regolatori nazionali (per l'Italia l'**ENAC**, *Ente Nazionale dell'Aviazione Civile*).

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

PROPRIETÀ DELL'ATMOSFERA

5

ATMOSFERA

The slide content is framed by a purple top bar and a blue left bar. The left bar contains the text 'EDIZIONE 2017' at the top and 'ATMOSFERA' at the bottom. The main content area features the website logo at the top left, a central photograph of a sunset over a cityscape with the URL 'www.ufficiometeo.it' in the top right corner of the image, the title 'PROPRIETÀ DELL'ATMOSFERA' in blue text below the image, and the page number '5' in the bottom right corner.


www.ufficiometeo.it

L'ATMOSFERA TERRESTRE

- involucro di gas che circonda il pianeta
- subisce l'influenza della forza di gravità terrestre
 - se gravità insufficiente: atmosfera dispersa nello spazio
- partecipa al moto planetario di rotazione terrestre
 - la rotazione influenza le correnti atmosferiche
- subisce l'influenza della morfologia planetaria
 - l'orografia influenza le correnti atmosferiche

EDIZIONE 2017

ATMOSFERA

6

L'**atmosfera** è una miscela di gas che circonda il nostro pianeta, partecipandone al moto di rotazione attorno al proprio asse e subendone gli effetti sia della gravità che della morfologia superficiale.

Tutte queste caratteristiche rivestono enorme importanza ai fini meteorologici, per non dire della presenza della vita stessa: se, difatti, la gravità terrestre non fosse stata sufficientemente intensa, i gas atmosferici si sarebbero volatilizzati nello spazio e il nostro pianeta avrebbe ora un aspetto molto più simile alla Luna che a quello attuale.

Parimenti, la rotazione planetaria e l'alternanza, sulla superficie terrestre, di zone "lisce" (le distese d'acqua) e più o meno "rugose" (le terre emerse, con le differenze tra i tratti pianeggianti e le grandi catene montuose) influenzano l'andamento delle correnti atmosferiche, conferendo alla circolazione generale atmosferica un andamento più complesso di quello che avrebbe caratterizzato un pianeta fermo nello spazio e dalla superficie uniforme.



COMPOSIZIONE
DELL'ATMOSFERA TERRESTRE

- tra 0 e 100 km, l'atmosfera si compone di:
 - gas presenti ovunque in percentuali fisse
 - azoto, ossigeno, gas nobili
 - gas con variazioni percentuali in tempi lunghi
 - anidride carbonica
 - gas in quantità variabili a quote preferenziali
 - ozono, vapore acqueo, pulviscolo atmosferico

7

EDIZIONE 2017

ATMOSFERA - COMPOSIZIONE

Rispetto alla sua composizione, può essere identificata una prima fascia di atmosfera, limitata ai primi 100 chilometri di quota, dove i gas presenti possono essere classificati in:

- gas permanenti, presenti in percentuali fisse (es.: azoto, ossigeno e gas nobili);
- gas permanenti, presenti con variazioni percentuali su tempi lunghi (es.: anidride carbonica);
- gas presenti in quantità variabili ed a quote preferenziali (es.: ozono, vapore acqueo, pulviscolo atmosferico).

Azoto e ossigeno, in particolare, rappresentano di gran lunga gli elementi più presenti, con percentuali, rispettivamente, del 78,08% e del 20,94%, mentre gli altri gas si attestano su percentuali inferiori all'1% (argon, anidride carbonica) se non addirittura a livello di "tracce" (idrogeno, elio).

Caratteristica di questa prima fascia atmosferica è la distribuzione preferenziale di alcuni dei cosiddetti "componenti variabili", come l'ozono (con una quota di concentrazione tra i 25 e i 70 km), il vapore acqueo (dal suolo fino a 18 km) ed il pulviscolo (primi chilometri di altezza).

EDIZIONE 2017



COMPOSIZIONE DELL'ATMOSFERA TERRESTRE

- **azoto e ossigeno**
 - costituiscono oltre il 99% dell'atmosfera
 - non hanno alcun ruolo nei fenomeni meteorologici
- hanno importanza meteo due componenti variabili:
 - **vapore acqueo**
 - **pulviscolo atmosferico**

ATMOSFERA - COMPOSIZIONE

8

Pur rappresentando oltre il 99% della composizione atmosferica, azoto ed ossigeno non hanno alcun ruolo nei fenomeni meteorologici (*ovviamente considerando l'ossigeno come elemento a se stante e non come componente fondamentale della molecola dell'acqua!*); assumono invece grande importanza due tra i componenti variabili che sono presenti nei primi chilometri di quota: il **vapore acqueo** e il **pulviscolo atmosferico**.

EDIZIONE 2017


www.ufficiometeo.it

IL VAPORE ACQUEO

- concentrato nei primi km di altezza (fino a 12-18 km)
- presente per evaporazione da superfici liquide
- presente in percentuali variabili (pochi gr/kg di aria)
- la sua importanza meteorologica è dovuta a:
 - scambi energetici
 - scambiate 600 calorie per grammo di acqua durante i processi di condensazione e evaporazione (*calore latente*)
 - limite alla dispersione del calore irradiato dalla Terra sotto forma di radiazione infrarossa (*effetto serra*)

9

La presenza del **vapore acqueo**, rintracciabile sino a quote di 12-18 km circa con percentuali dell'ordine di pochi grammi per chilogrammo di aria, è dovuta principalmente ai fenomeni di evaporazione dalle grandi superfici liquide (oceani, mari e grandi laghi).

L'importanza meteorologica del vapore acqueo risiede sia nella sua funzione di “veicolo” per gli scambi energetici (occorrono 600 calorie per provocare l'evaporazione di un grammo di acqua; il vapore così ottenuto, trasportato dalle correnti atmosferiche, restituirà questa energia (*calore latente*) al momento della sua condensazione in un altro punto della superficie terrestre), sia nella sua capacità di limitare la dispersione del calore irradiato dalla Terra sotto forma di radiazione infrarossa, impedendo l'eccessivo raffreddamento del pianeta (*effetto serra*).

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

IL PULVISCOLO ATMOSFERICO

- composto di particelle sospese nei bassi strati
- le particelle hanno origine:
 - *naturale* (sale marino, ceneri vulcaniche)
 - *artificiale* (residui processi di combustione ⇒ smog)
- la sua importanza meteorologica è dovuta a:
 - proprietà igroscopiche (**nuclei di condensazione**)
 - ⇒ formazione delle nubi

ATMOSFERA - COMPOSIZIONE

10

Il **pulviscolo atmosferico** è costituito da tutto l'insieme delle particelle solide sospese nei bassi strati atmosferici, la cui origine può essere sia naturale che artificiale.

Ne sono esempi del primo tipo le *ceneri vulcaniche* o il *cloruro di sodio* NaCl (il comune “sale da cucina”, strappato dalle superfici marine); del secondo, i residui dei processi di combustione dovuti ad attività umane, comunemente indicati come *smog*.

L'importanza meteorologica di queste particelle risiede nella loro funzione di *nuclei di condensazione*, dovuta alla loro proprietà igroscopiche, cioè alla capacità di attirare a sé le minuscole goccioline di acqua che si trovano in libera sospensione nell'atmosfera, aggregandole nelle gocce più grosse che daranno vita alle nubi.

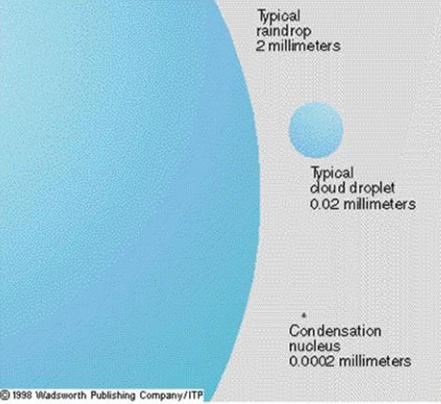
EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

IL PULVISCOLO ATMOSFERICO

- dimensioni tipiche:
 - pulviscolo 0,0002 mm
 - goccia nube 0,02 mm
 - goccia pioggia 2 mm
- ma senza pulviscolo non vi sarebbero nubi e pioggia!
- le gocce di pioggia si formano per **collisione** e **coalescenza** delle gocce di nube, che si *urtano* e si *fondono* mentre cadono per gravità all'interno della nube



© 1999 Wadsworth Publishing Company/ITP

11

Nonostante l'enorme differenza tra le dimensioni tipiche di un nucleo di condensazione (2 decimillesimi di millimetro) e quelle, ben più grandi, delle goccioline d'acqua che costituiscono le nubi (2 centesimi di millimetro) o delle gocce di acqua piovana (2 millimetri), è proprio il minuscolo granello di pulviscolo, con la sua azione igroscopica, a rendere possibile l'esistenza delle nubi e, conseguentemente, dei fenomeni meteorologici.

Si noti come il rapporto dimensionale tra le gocce di 1 a 100 ne implichi uno volumetrico di 1 a un milione. Per il solo tramite della condensazione del vapore, ad un goccia di nube potrebbero quindi occorrere fino a 100 ore per aumentare di conseguenza il proprio contenuto di acqua, mentre la maggior parte delle nubi ha un ciclo vitale inferiore alle due ore. In realtà, la formazione delle gocce di pioggia avviene per un processo di **collisione e coalescenza** tra gocce d'acqua che, urtandosi durante la caduta per gravità internamente alla nube, si fondono (*coalescenza*) in una di dimensioni maggiori.

Tornando al pulviscolo, come esempio dell'importanza meteorologica del pulviscolo possono essere citate le famose “nebbie di Londra” tra il XIX secolo e la prima metà del XX secolo. L'utilizzo del carbone, quale fonte energetica primaria per il riscaldamento, produceva infatti grandi quantità di fumi inquinanti; in presenza di condizioni ambientali favorevoli, l'elevata presenza di questi residui della combustione fossile originava la famosa “nebbia”.

Il termine *smog* nacque proprio dalla sintesi delle due parole *smoke* (fumo) e *fog* (nebbia). Il fenomeno divenne così frequente da culminare, nel 1952, nel disastroso “grande smog”, che durò per cinque giorni consecutivi e causò oltre 4.000 vittime. A seguito di questo evento vennero create delle zone in cui si obbligò la popolazione ad usare combustibili meno inquinanti.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

PROPRIETÀ
DELL'ATMOSFERA TERRESTRE

- **pressione e densità**
 - diminuiscono con l'altezza
- **temperatura**
 - evidenza variabilità di comportamento
 - presenta un'alternanza di massimi e minimi
 - successione di strati a *profilo termico uniforme*
(cioè sempre crescente o decrescente al loro interno)
 - intervallati da strati di transizione a *temperatura costante*

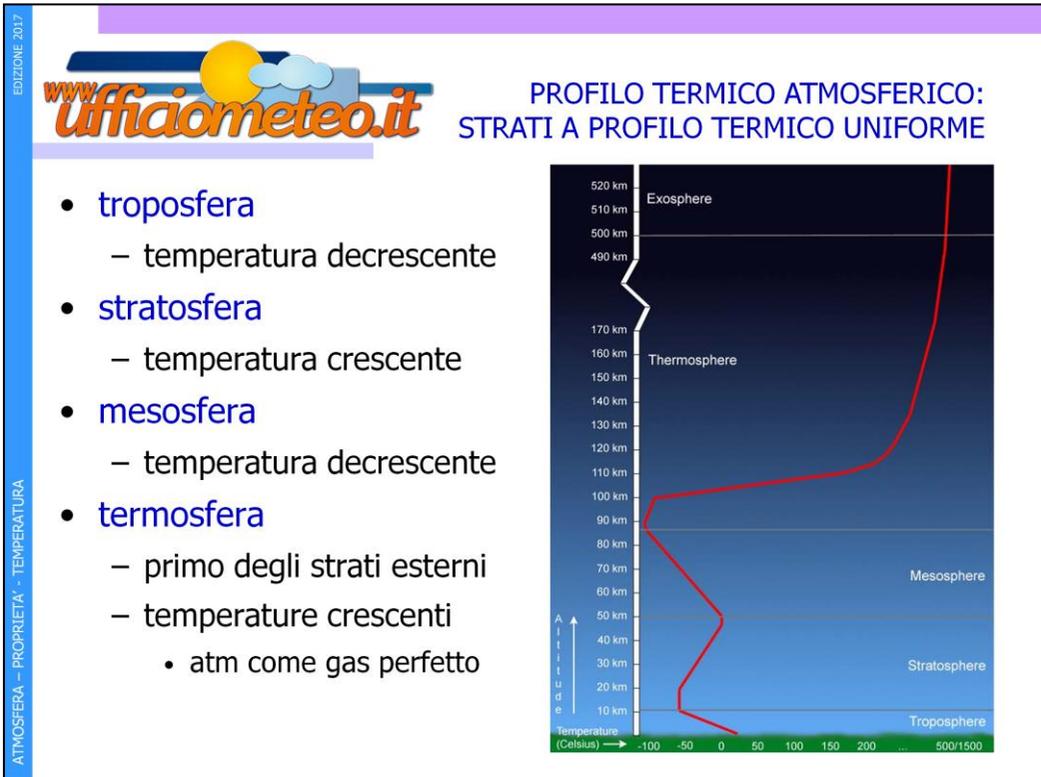
ATMOSFERA – PROPRIETÀ

12

L'atmosfera terrestre può essere descritta in termini di tre grandezze fisiche fondamentali e del loro reciproco relazionarsi: **pressione, densità e temperatura.**

Di queste, le prime due mostrano un andamento costante, che le porta a diminuire all'aumentare della quota, mentre la terza evidenzia una variabilità di comportamento, di cui si è avuta l'esatta percezione solo quando sono risultati disponibili metodi di indagine diretta a quote, fino a quel momento, non accessibili da parte dell'uomo (palloncini sonda, razzi).

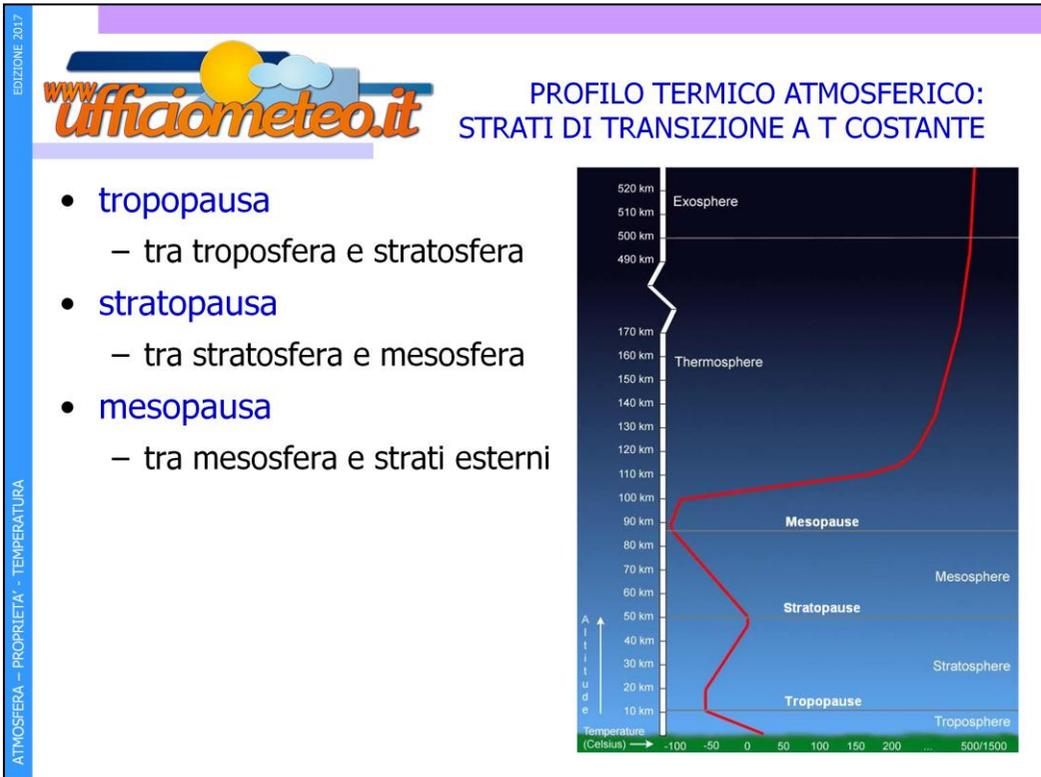
La temperatura atmosferica presenta, infatti, una variabilità costituita da un'alternanza di massimi e di minimi, che permette di definire una serie di *strati a profilo termico uniforme*, cioè con valori crescenti o decrescenti all'aumentare dell'altezza, separati da *strati di transizione* a temperatura costante. Questa alternanza è dovuta alla presenza, ad alcune quote, di "sorgenti di calore", cioè di fenomeni chimico-fisici che provocano il riscaldamento della relativa fascia atmosferica.



Il terreno, che si riscalda assorbendo la luce solare, causa temperature relativamente alte nella parte inferiore del primo di questi strati, detto **troposfera**. La temperatura continuerebbe semplicemente a diminuire con la quota, se non fosse per la presenza di ozono nello strato successivo, la **stratosfera**, che si riscalda quando assorbe la radiazione ultravioletta proveniente dal Sole. La **mesosfera** non ha sorgenti di calore, così la temperatura riprende ancora a diminuire con la quota.

Gli strati più esterni (**termosfera** o **ionosfera** ed **esosfera**) assorbono la maggior parte della radiazione solare più energetica ed hanno poche molecole, il che risulta in temperature estremamente alte, secondo quanto previsto dalla *Teoria Cinetica dei Gas*. A queste quote, il gas atmosferico possiede un'elevata rarefazione, così che ciascuna sua molecola percorre liberamente lunghi tratti rettilinei, prima di annullare la propria velocità nell'urto con un'altra particella del gas stesso. In queste condizioni, che approssimano quelle teoriche di un *gas ideale* o *perfetto*, se la temperatura aumenta, le molecole del gas guadagnano energia e si muovono più velocemente (l'energia cinetica dipende dal quadrato della velocità), mentre se la temperatura decresce, diminuisce anche la velocità del moto molecolare.

Per un gas perfetto è quindi possibile attribuire alla temperatura un significato "immediato" di misura dell'energia cinetica delle sue particelle (matematicamente, ciò si può esprimere con l'affermazione che temperatura ed energia cinetica sono legate da un rapporto di *proporzionalità diretta*). Le alte velocità raggiunte prima di ogni urto permettono dunque di associare elevate temperature ad ogni singola molecola; se ne potessimo toccare una con un termometro, misureremmo temperature dell'ordine dei 1500°C.



Tra gli strati a profilo termico costante, vi sono strati “di transizione” chiamati *pausa*, che assumono il nome dello strato immediatamente inferiore; avremo così la **tropopausa** tra troposfera e stratosfera, la **stratopausa** tra stratosfera e mesosfera, la **mesopausa** tra mesosfera e strati più esterni.

Questi strati intermedi sono caratterizzati da valori della temperatura praticamente costanti; in essi, infatti, il profilo termico ha già perso l’andamento (crescente o decrescente) tipico dello strato precedente, senza ancora assumere quello del seguente.

Lo strato di transizione mantiene così la temperatura raggiunta al limite superiore dello strato precedente.

EDIZIONE 2017

- altezza variabile per rotazione terrestre
 - circa 8 km ai poli
 - circa 12 km latitudini intermedie
 - circa 18 km all'equatore
- temperatura diminuisce con la quota
 - valore medio s.l.m. : +15°C
 - valore medio a quota massima: -55°C
 - gradiente verticale $\approx 0.5^\circ\text{C}/100\text{ m}$
- sede di tutti i fenomeni meteorologici
 - presenza di vapore acqueo e pulviscolo

TROPOSFERA

95/120 km

MESOSPHERE

50/60 km

STRATOSPHERE

8/15 km

TROPOSFERA

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - TEMPERATURA

A causa della rotazione terrestre, che agisce sulla nostra atmosfera conferendole un aspetto più schiacciato alle latitudini più elevate, la **troposfera** presenta un'altezza variabile, di circa 8 km ai poli e 18 all'equatore; ai 45° N/S il valore si attesta intorno ai 12 km circa.

È caratterizzata da una temperatura che varia da una media di +15°C sul livello del mare fino a circa -55°C alla sua quota massima, con un **gradiente termico verticale** (cioè un rateo di variazione con la quota) che segna una diminuzione di circa mezzo grado centigrado per ogni 100 metri di ascesa.

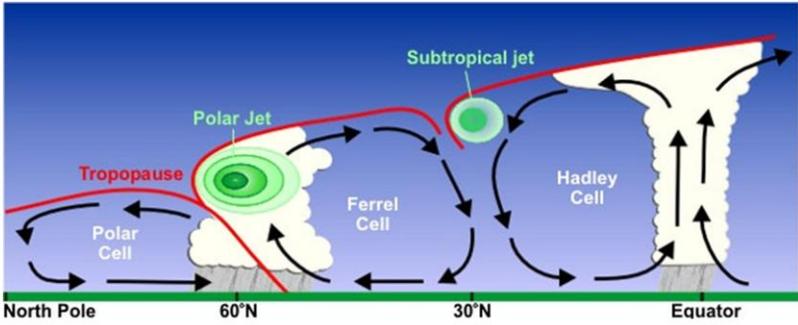
La troposfera è la sede di tutti fenomeni meteorologici, essendo concentrata al suo interno la totalità del vapore acqueo e dei nuclei di condensazione presenti nell'atmosfera.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

TROPOPAUSA

- spessore dell'ordine di una decina di km
- temperatura costante - 55°C
- presenza delle **correnti a getto**



ATMOSFERA - PROPRIETÀ - TEMPERATURA

16

Con uno spessore dell'ordine della decina di chilometri e una temperatura pari al limite superiore troposferico di circa -55°C , la tropopausa non possiede un andamento continuo dal polo verso l'equatore, ma presenta alcune brusche interruzioni simili a gradini, all'interno delle quali si incanalano flussi di vento intenso.

L'importanza meteorologica della tropopausa consiste proprio nel suo essere la sede di questi intensi "fiumi" di vento, noti come **correnti a getto**, la cui esistenza divenne evidente solo ai tempi della Seconda Guerra Mondiale e che tanta importanza assumono oggi ai fini dell'assistenza meteorologica alla navigazione aerea.

La definizione ufficiale di corrente a getto, secondo l'Organizzazione Meteorologica Mondiale, è la seguente: *"una corrente a getto è una corrente stretta, forte e concentrata lungo un asse quasi orizzontale, situata nella troposfera superiore e nella stratosfera, caratterizzata da un forte gradiente verticale e laterale dell'intensità del vento, che presenta uno o più massimi di velocità. In genere la lunghezza di una corrente a getto è di diverse migliaia di chilometri, la sua larghezza di qualche centinaio di chilometri e la sua altezza di qualche chilometro"*.

Considerando la zona di venti forti superiori a 80 nodi, si può ammettere una estensione verticale di 3-4 km, ma talvolta può raggiungere 6-8 km. Generalmente si dice di essere in presenza di una corrente a getto quando la velocità del vento raggiunge o supera 80-90 nodi e si osserva una rapida variazione della velocità del vento.

PRESSIONE ATMOSFERICA

- è il peso dell'atmosfera per unità di superficie
- andamento decrescente con la quota

Top of the Atmosphere

Unit Area

Surface

50 km

12 km

1 mb

100 mb

1000 mb

Unit Area

17

La **pressione** è una grandezza fisica definita come il rapporto tra una forza esercitata su una superficie unitaria e la superficie stessa. L'atmosfera esercita una forza sulla superficie terrestre, che altro non è se non il peso dell'aria, risultato della forza di gravità che attira la massa atmosferica verso il basso.

EDIZIONE 2017



UNITA' DI MISURA DELLA
PRESSIONE ATMOSFERICA

- unità corrente: **ectoPascal (hPa)**
 - millibar (mb): 1 hPa = 1 mb
 - millimetri di mercurio (mm_{Hg})
 - pollici di mercurio (in_{Hg}): 1 in_{Hg} = 25,4 mm_{Hg}
- valore medio pressione MSL a 0°C e 45° lat. è pari a:
1013,27 hPa = 1013,27 mb = 760 mm_{Hg} = 29,92 in_{Hg}

18

L'unità di misura della pressione usata in meteorologia è l'**ectopascal (hPa)**, che, circa alla metà degli anni '90, ha sostituito il più noto **millibar (mb)**, oramai entrato nella pratica comune grazie alla notevole diffusione delle informazioni meteorologiche attraverso i mass-media. La sostituzione venne decisa per "simmetria" con quanto avviene nelle altre branche della fisica, dove già da tempo venivano utilizzate unità di misura appartenenti al cosiddetto Sistema MKSA o Sistema Internazionale, ovvero sia derivate dalle quattro unità fondamentali di lunghezza (metro), massa (kilogrammo), tempo (secondo) e corrente elettrica (ampere).

La decisione di abbandonare il millibar (millesima parte del *bar*, unità di misura della pressione non derivata dal Sistema Internazionale) fu, in realtà, sufficientemente indolore, in quanto *1 mb* risulta esattamente equivalente a *1 hPa* cioè a 100 volte la nuova unità di misura, detta appunto Pascal (Pa).

Più antico del millibar è l'utilizzo come unità del **millimetro di mercurio mm_{Hg}** (*pollici di mercurio in_{Hg}* per gli anglosassoni: 1 in_{Hg} = 25,4 mm_{Hg}), prassi questa che deriva direttamente dall'esperienza con cui Torricelli (XVII secolo) realizzò il primo strumento per la misura della pressione atmosferica. Sebbene i paesi del sistema metrico abbiano da tempo abbandonato l'uso del mm_{Hg}, non altrettanto è avvenuto per il "pollice", che risulta ancora oggi impiegato, soprattutto in ambito aeronautico.

Fatta questa premessa, possiamo quindi riportare che il valore della pressione atmosferica in condizioni standard (cioè al livello del mare e 45° di latitudine, con una temperatura di 0°C) è pari a:

$$p(\text{atm, std}) = 1013,27 \text{ hPa} = 1013,27 \text{ mb} = 760 \text{ mmHg} = 29,92 \text{ in}_{\text{Hg}}$$

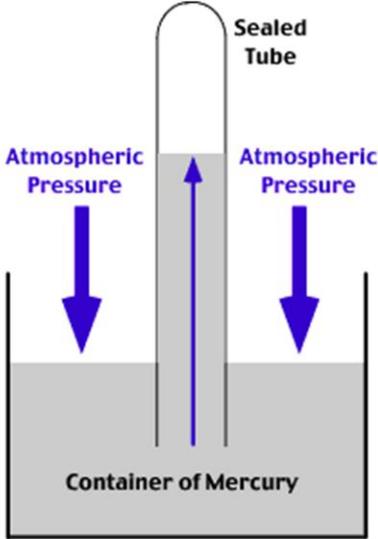
EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

IL BAROMETRO A MERCURIO

- barometro di Torricelli (1643)
- è il più accurato
 - non richiede taratura
- necessita di correzioni per:
 - altitudine
 - riportare la lettura al MSL
 - temperatura
 - compensare dilatazione termica del mercurio
- controindicazioni:
 - molto fragile
 - il mercurio è un veleno



19

Gli strumenti utilizzati per la misura della pressione atmosferica vengono detti **barometri** e il primo di essi venne realizzato nel 1643 dal fisico italiano Evangelista Torricelli, il quale dimostrò che il peso esercitato dall'atmosfera poteva essere equilibrato da quello di una colonna di mercurio alta 760 mm.

L'esperimento di Torricelli consiste nel riempire un tubo con mercurio, immergendolo poi capovolto in una bacinella, anch'essa piena di mercurio, con l'accortezza di mantenere chiusa l'apertura verso il basso per non farvi entrare aria. Aprendo l'estremità inferiore, il tubo non si svuota completamente, poiché al suo interno rimane comunque una colonna residua di mercurio. Torricelli ne misurò l'altezza in 760 mm, deducendo che il suo peso dovesse equilibrare ciò che noi oggi chiamiamo "pressione atmosferica". Il mercurio nel tubo non è infatti soggetto alla pressione esterna (non essendovi aria all'interno), che invece agisce sulla superficie libera della vaschetta. È inoltre possibile dimostrare che il risultato sarebbe identico con tubi di qualsiasi sezione e altezza, anche nel caso in cui questi non fossero mantenuti perfettamente verticali nella vaschetta, ma inclinati.

Il *millimetro di mercurio* mm_{Hg} divenne così la prima unità di misura della pressione atmosferica di uso comune.

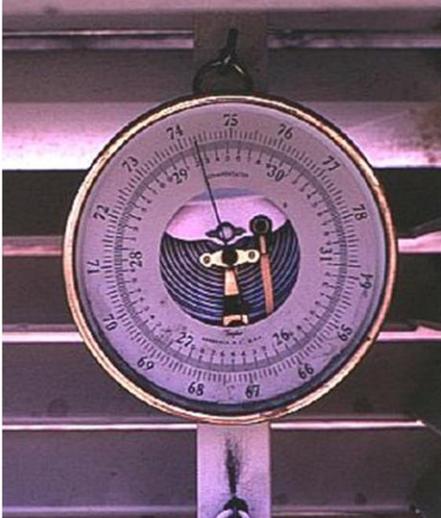
Il **barometro torricelliano** costituisce un sistema di misura *assoluto*, essendo il valore di pressione direttamente determinato dall'altezza della colonna di mercurio; non vi è cioè presenza di parti meccaniche o di altre forme di trasformazione di un dato misurato in un valore di pressione e che, se presenti, necessiterebbero di periodiche operazioni di manutenzione e calibrazione.

EDIZIONE 2017



IL BAROMETRO ANEROIDE

- sistema meccanico
 - impreciso (calibrazione)
 - facile trasporto
- capsula con vuoto interno solidale ad un ago
 - capsula si espande o contrae per variazioni di pressione
 - ago si muove su scala graduata
 - lettura dei valori senza necessità di alcuna correzione
- principio degli **altimetri**



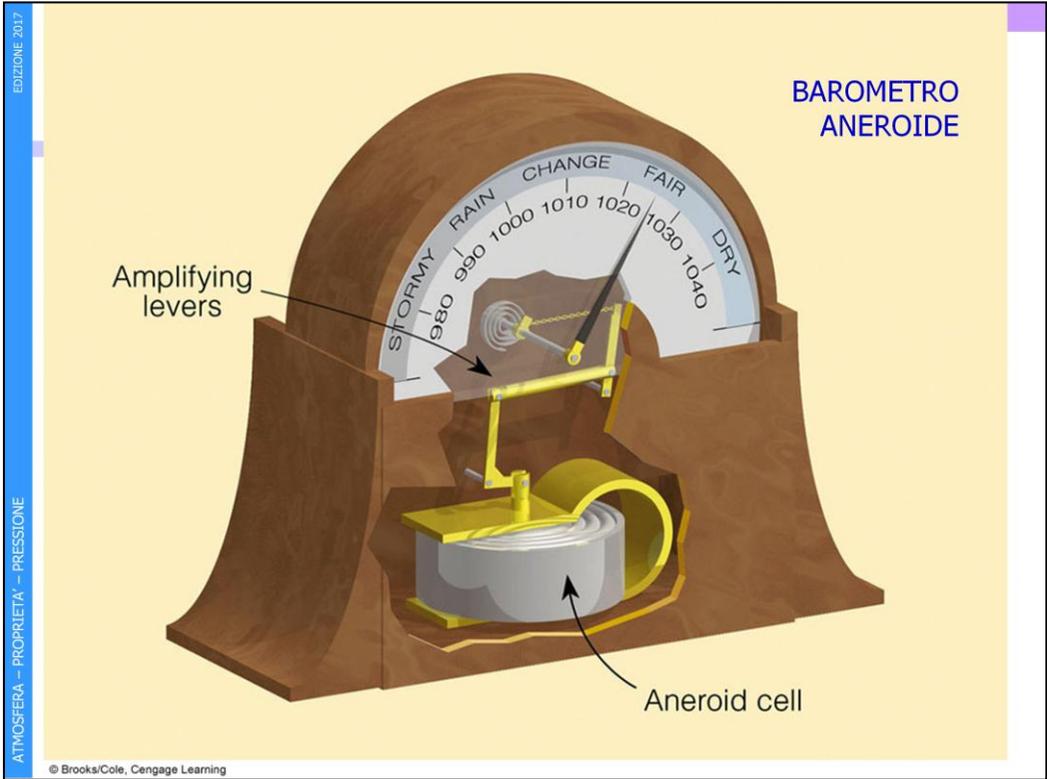
20

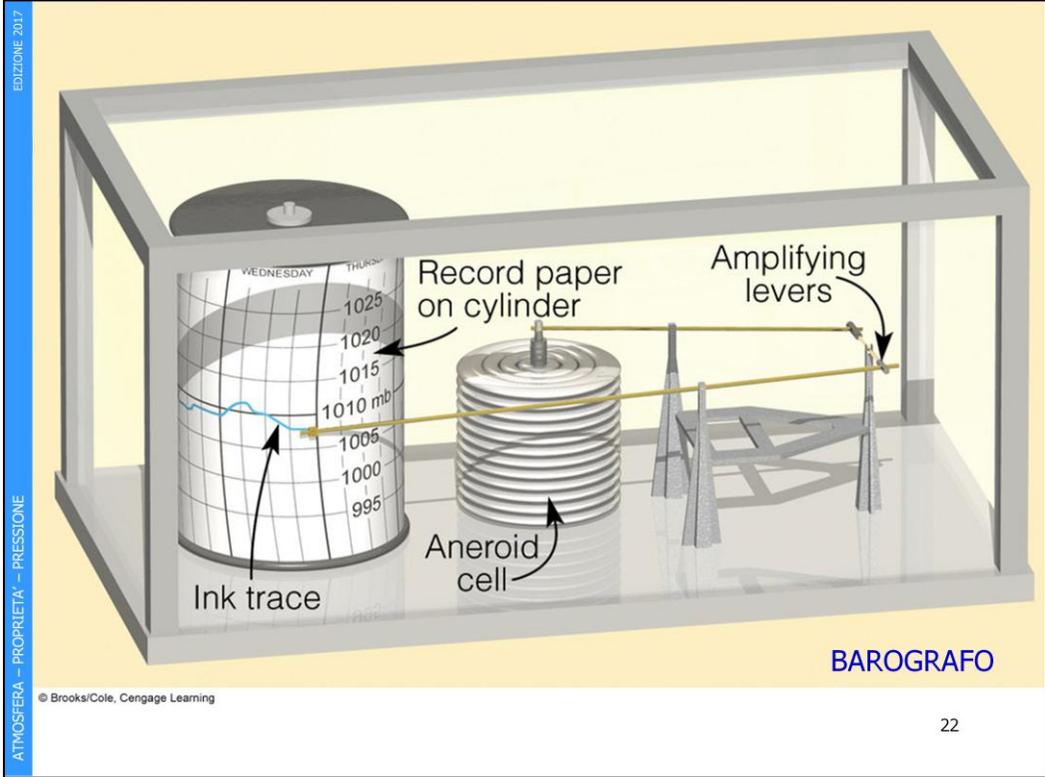
Gli unici svantaggi del barometro torricelliano sono dovuti proprio all'utilizzo del mercurio, cioè dell'unico metallo allo stato liquido nelle normali condizioni ambientali. Se l'utilizzo del mercurio rende da un lato possibile contenere le dimensioni della provetta (con l'acqua ne occorrerebbe una di 10,3 metri, poichè la densità del mercurio è 13,6 volte quella dell'acqua), dall'altro il mercurio, in quanto metallo, presenta dilatazioni termiche che devono essere compensate, riportando la lettura a quella che si avrebbe alla temperatura di 0°C. Tale operazione permette di eliminare le differenze nell'altezza della colonna barometrica dovute non alle diverse spinte dell'atmosfera, ma alla dilatazione termica del liquido barometrico, che, alle alte temperature, presenta una densità inferiore, necessitandone quindi una maggior quantità per equilibrare uguali valori di pressione.

Il barometro deve inoltre essere maneggiato con cautela, essendo il mercurio fragile e potendo la colonna spezzarsi irrimediabilmente in seguito ad urto violento, cosa che renderebbe il barometro del tutto inutilizzabile. Infine il mercurio è un veleno, motivo per cui occorre evitarne la dispersione nell'ambiente.

Proprio a causa di ciò, in ambito aeronautico viene preferito il **barometro aneroide**, un misuratore di pressione non assoluto, quindi necessitante di periodica manutenzione, ma caratterizzato da robustezza e facilità di impiego. Qui le letture sono possibili grazie a una capsula, solidale a un sistema indicatore, all'interno della quale è stato creato il vuoto e che reagisce, rispettivamente contraendosi o espandendosi, agli aumenti o alle diminuzioni della pressione atmosferica.

In campo aeronautico, il barometro aneroide costituisce il principio di funzionamento dell'*altimetro*.







DENSITÀ ATMOSFERICA

- è la massa di atmosfera contenuta in un volume unitario
- al MSL, la densità dell'aria secca è $1,225 \text{ kg/m}^3$
- andamento decrescente con la quota
 - 50% atm compreso nei primi 5,5 km
 - 99,7% atm compreso nei primi 40 km
 - a 40 km $p = 0,27 p_{s.l.m.}$
- possibile definizione di una quota limite?
 - altezza oltre la quale non rintracciabile gas atmosferico

23

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETÀ - DENSITÀ

La **densità** dell'atmosfera è proporzionale al numero di molecole di gas (cioè alla sua massa) contenute in un volume unitario. Più in generale, la densità è un parametro associabile a qualsiasi corpo fisico; tuttavia, diversamente da quanto avviene per i solidi e i liquidi, gli aeriformi sono caratterizzati dalla possibilità di venire significativamente compressi, operando una riduzione dello spazio intermolecolare.

Nella nostra atmosfera, sebbene gas sia presente fino a quote di qualche centinaio di chilometri, la maggior parte delle molecole risulta concentrata nella troposfera (ben il 90% dell'intera massa atmosferica) e nella stratosfera (il 9%).

Salendo in quota, circa il 50% del valore della pressione al livello del mare viene perso dopo appena 5,5 km e il 90% dopo una decina, mentre l'ultimo 10% viene smaltito tra i 10 ed i 50 km di altezza, con una pressione che, a 40 km di altezza, è già pari a 0,27 volte il valore al livello del mare.

All'interno dell'atmosfera, in definitiva, pressione e densità diminuiscono molto rapidamente nei primi chilometri dal suolo, quindi molto più lentamente; al livello medio del mare, la densità dell'aria secca è di circa $1,225 \text{ kg/m}^3$.

EDIZIONE 2017



DENSITÀ ATMOSFERICA

- 80 km: diffusione della luce solare
- 100 - 300 km: incandescenza meteoriti per attrito
- 400 - 600 km: particelle hanno velocità $\approx v_{fuga} = 13600$ km/h
 - allontanamento di particelle legate alla sola gravità (neutre)
- 1000 km: interazione particelle cariche e campo magnetico
 - fenomeni luminosi nell'alta atmosfera (aurore)
- non esiste limite superiore
 - atmosfera diviene sempre estremamente rarefatta
 - si confonde progressivamente con il plasma solare

24

Se il 50% della massa atmosferica totale è concentrata nei primi 5,5 km circa e il 99,7% di essa non va oltre i 40 km, sarebbe ragionevole pensare che a quest'ultima quota si sia quasi al limite dell'atmosfera. Invece intorno agli 80 km avviene la diffusione della luce solare e tra i 100 e i 300 km le meteoriti diventano incandescenti per attrito, segno evidente che, a quelle quote, vi è ancora atmosfera sufficiente per provocare quei fenomeni.

Tra i 400 e i 600 km, la bassa densità del gas permette alle particelle di atmosfera di raggiungere la velocità di fuga dal campo gravitazionale terrestre (13600 km/h) prima di essere decelerate dagli urti con altre particelle simili e di allontanarsi, quindi, definitivamente dalla Terra.

Tuttavia, tale ragionamento è valido solo per le particelle allo stato neutro, che risentono solo della gravitazione, ma non per quelle particelle elettrizzate, di cui pure è ricca l'alta atmosfera e che sono responsabili di fenomeni luminosi (aurore), osservati fino ad altezze di 1000 km. Per queste particelle, che oltre alla gravità risentono pure dell'azione del campo magnetico terrestre, il confine non può che essere posto ai limiti del campo magnetico stesso, nella cosiddetta magnetopausa, posta tra 60.000 e 70.000 km di altezza dalla parte rivolta al Sole e a distanze enormemente più grandi dalla parte in ombra.

Concludendo, la ricerca di veri e propri confini per l'atmosfera terrestre non ha poi un grande significato, in quanto appare evidente quanto essi siano evanescenti. Di fatto, i gas che compongono l'atmosfera divengono sempre meno densi con l'altezza, dapprima molto rapidamente poi sempre più lentamente, fino a raggiungere le estreme rarefazioni del plasma solare e a confondersi con esso.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

RELAZIONE TRA
PRESSIONE E QUOTA

- l'aria è un fluido comprimibile
- gli strati più bassi sono più compressi e più densi
- gli strati superiori sono meno compressi e meno densi
- ne consegue che all'aumentare della quota di riferimento: per variare pressione di 1 hPa si devono considerare variazioni di quota sempre più ampie
- per una variazione di 1 hPa a $t = 0^{\circ}\text{C}$, occorre salire di 8 m al MSL, di 16 m a 5500 m di quota

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - DENSITÀ - QUOTA

25

All'interno di una colonna di gas, il peso degli strati superiori agisce premendo su quelli inferiori, provocando un aumento della densità; al contrario, la parte superiore risulta meno compressa, proprio perché vi è meno gas a pesarvi sopra.

In una tale situazione, la maggior parte della massa del gas risulta concentrata vicino alla base della colonna e la pressione, essendo diretta conseguenza del sovrastante peso, diminuisce con l'aumento della quota, proprio in misura proporzionale alla massa di gas che ci si lascia al di sotto salendo verso l'alto.

Ma la compressibilità del gas atmosferico porta anche come conseguenza che, all'aumentare della quota di riferimento, si dovranno considerare variazioni di quota sempre più ampie per ottenere la medesima variazione di pressione.

Ad una temperatura costante di 0°C , infatti, occorrerà un aumento di quota di 8 metri al MSL per ottenere una diminuzione di pressione pari a 1 hPa, mentre a 5500 metri l'aumento dovrà essere pari a 16 metri, a 11.000 metri pari a 32 metri, a 16.500 metri pari a 64 metri.

EDIZIONE 2017



CONFRONTO TRA
 PRESSIONI MISURATE

- riduzione al livello medio del mare (Mean Sea Level)
 - confrontare pressioni misurate in diverse località
 - determinare la variazione orizzontale della pressione
 - riferita a superficie di altezza costante (MSL)
 - tabelle trasformano pressione da misurata in MSL
- riduzione a 0°C
 - necessaria con barometri a mercurio
 - mercurio caldo è meno denso del mercurio freddo
 - ⇒ colonna Hg più alta per equilibrare stessa pressione atm
 - tabelle riducono a 0°C le letture del barometro

26

Definiti lo strumento e la scala da utilizzare, è ora possibile compiere misure di pressione atmosferica al suolo in diverse località e procedere poi a un loro sistematico confronto. Preventivamente, è però necessario eseguire, sui dati ottenuti, due operazioni di *riduzione alla temperatura di 0°C* (come si è visto, solo con i barometri di tipo torricelliano) e di *riduzione alla quota del livello medio del mare MSL (Mean Sea Level) in atmosfera locale*.

Quest'ultima operazione permette di evidenziare l'andamento orizzontale della pressione, legato a un'effettiva variazione del campo barico e non alla semplice maggiore o minore presenza di atmosfera sulla verticale dei punti di misura, dovuta invece alla loro differente quota.

La riduzione viene operata per mezzo di tabelle costruite in base alle caratteristiche medie dell'aria locale, e non consiste in altro che nell'aggiunta, al valore di pressione misurato, del contributo di quella colonna di gas atmosferico mancante per arrivare al livello del mare, quella, cioè, che si trova sotto i piedi dell'osservatore e la cui altezza è, ovviamente, pari a quella del luogo medesimo.

Ovviamente, queste approssimazioni si traducono in un errore nell'operazione di riduzione in aria locale, tale che essa viene a perdere di significato quando le stazioni si trovano a quote elevate



SISTEMI BARICI AL SUOLO

- riportiamo su carta geografica:
 - posizione stazioni di misura pressione
 - pressione ridotta al livello del mare
- tracciamo le **isobare**
 - collegare località con uguale pressione MSL
 - le isobare si tracciano ad intervalli di 4 hPa
 - può essere necessario interpolare
- evidenziamo le zone dove la pressione:
 - aumenta progressivamente (**alta pressione - anticlони**)
 - diminuisce progressivamente (**bassa pressione - ciclони**)

27

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - SISTEMI BARICI

Se si riportano su una carta geografica i valori di pressione al livello del mare misurati dalle diverse stazioni e si procede quindi alla tracciatura delle **isobare** (cioè delle linee che congiungono i punti di ugual valore), è possibile evidenziare, a prima vista:

- aree dove la pressione cresce progressivamente verso l'interno, fino ad un valore massimo centrale;
- aree dove, invece, l'andamento è opposto, con i valori che decrescono verso un minimo centrale.

Le prime vengono dette “zone di alta pressione” o **anticlони**; le seconde “zone di bassa pressione” o **ciclони**, anche se si preferisce riservare questo termine alle latitudini tropicali e indicare come **depressioni** i minimi di campo barico alle alte latitudini.

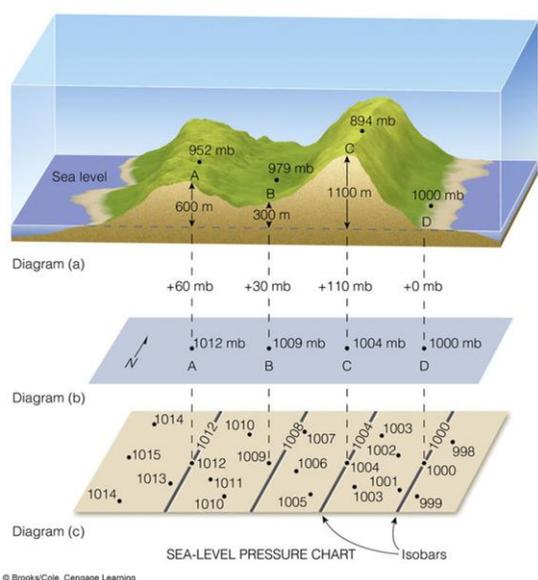
I ciclони presentano isobare piuttosto regolari, di forma ellittica o anche circolare, e sono tradizionalmente associati ad aree di tempo perturbato.

Gli anticlони hanno invece isobare più irregolari e presentano condizioni meteorologiche migliori, anche se non escludono la possibilità che, al loro interno, si verifichino fenomeni meteorologici di particolare intensità.

EDIZIONE 2017
ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - SISTEMI BARICI



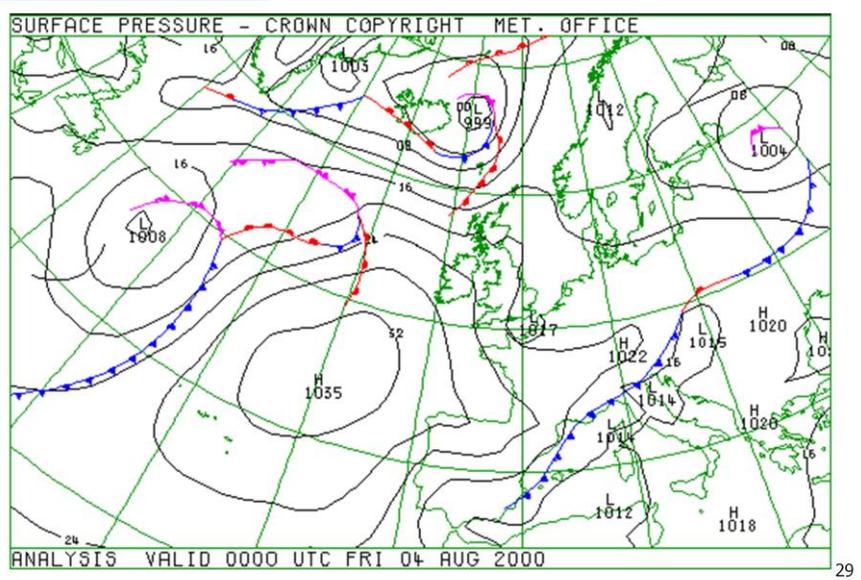
RIASSUMENDO...



© Brooks/Cole, Cengage Learning

EDIZIONE 2017
ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - SISTEMI BARICI

RIASSUMENDO...



EDIZIONE 2017



ANTICICLONI

- zone di pressione crescente verso l'interno
 - pressione alta relativamente ai valori circostanti
- indicati con la lettera **H** sulle mappe meteo
- valore medio centrale ≈ 1024 hPa
 - registrati anche valori oltre i 1050 – 1060 hPa
- in un anticiclone, l'aria:
 - al suolo viene espulsa verso l'esterno (**divergenza**)
 - nell'emisfero nord, esce assumendo rotazione oraria
 - in quota viene richiamata verso il suolo (**convergenza**)
 - la discesa (**subsidenza**) si oppone alla formazione di nubi

30

Negli anticicloni, il cui diametro può superare le migliaia di chilometri, la pressione è “alta” non in senso assoluto, ma sempre relativamente ai valori circostanti; in media, i valori centrali si aggirano sui 1020-1030 hPa, ma sono stati anche registrati valori record superiori ai 1050-1060 hPa.

Sulle mappe meteorologiche, il centro di un anticiclone viene indicato con la lettera **H** (dal termine inglese “high”, alto).

In un anticiclone dell'emisfero nord, l'aria al suolo si allontana dal centro del campo, ruotando intorno ad esso in senso orario (nell'emisfero sud il senso di rotazione è invertito, quindi antiorario), con moto detto di **divergenza al suolo**. Questo provoca, negli strati più alti della troposfera, il richiamo di aria verso il centro del campo, con un opposto moto di **convergenza in quota**.

La lenta discesa di questa aria verso le quote inferiori (**subsidenza**) determina il dissolvimento delle nubi. Per tale motivo, i campi anticiclonici sono tradizionalmente associati a condizioni di tempo buono; ciò a meno di locali fenomeni che, avendo energia sufficiente per contrastare tale subsidenza, sono in grado di generare fenomeni meteorologici a scala geografica ridotta (per esempio i temporali estivi).

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

CICLONI

- zone di pressione decrescente verso l'interno
 - pressione bassa relativamente ai valori circostanti
- indicati con la lettera **L** sulle mappe meteo
- valore centrale raramente sotto 980 hPa
- in un ciclone, l'aria:
 - al suolo viene richiamata verso l'interno (**convergenza**)
 - nell'emisfero nord, entra assumendo rotazione antioraria
 - nel centro viene innalzata in quota
 - processo favorevole alla formazione di nubi
 - in quota viene espulsa verso l'esterno (**divergenza**)

31

ATMOSFERA – PROPRIETÀ – PRESSIONE – SISTEMI BARICI

Nelle depressioni, il cui diametro è di poche centinaia di km con pressione raramente inferiore ai 980 hPa, l'aria muove verso il centro ruotando in senso antiorario; anche in questo caso, nell'emisfero sud il senso di rotazione è opposto, dunque orario.

Sulle mappe meteorologiche, il centro di un ciclone viene indicato con la lettera **L** (dal termine inglese “low”, basso).

Al contrario di quanto accade negli anticicloni, le zone cicloniche sono caratterizzate da una rotazione antioraria delle correnti d'aria, che, convergendo verso il centro di minimo barico, assumono un moto ascendente verso quote superiori, dove poi divergono in allontanamento dal centro depressionario.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

CICLONI

la convergenza dell'aria favorisce lo sviluppo di nubi

Cyclone

Low pressure (converging air)

Anticyclone

High pressure (diverging air)

Copyright © 2005 Pearson Prentice Hall, Inc.

32

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - SISTEMI BARICI

L'ascendenza di aria nelle depressioni provoca il raffreddamento delle masse d'aria, con conseguente condensazione del vapore contenuto e formazione di nubi.

Per tale motivo, le zone di minimo barico sono tradizionalmente associate a cattive condizioni meteorologiche (quelle che noi chiamiamo *perturbazioni*).

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

RIASSUMENDO...

Divergence

Convergence

Convergence

Divergence

Surface Map

L

H

33

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - SISTEMI BARICI



IL SISTEMA BARICO GLOBALE

- anticlioni **dinamici**
 - originati dalla circolazione generale atmosferica
 - aria calda a tutte le quote, estesi sino a limite troposfera
 - permanenti a circa 30° - 35° di latitudine (Atlantico)
- anticlioni **termici**
 - originati da diverso riscaldamento superficie terrestre
 - scarsa mobilità, alti valori centrali, ampia estensione
 - aria fredda sino a 2-3 km, poi circolazione ciclonica
 - permanenti (Poli), stagionali (russo-siberiano), diurni (brezze)
- anticlioni **mobili**
 - Separano due famiglie di perturbazioni (medie latitudini) ³⁴

A seconda della loro natura, gli anticlioni rappresentati sulle carte al suolo si distinguono in *dinamici*, *termici* e *mobili*.

Gli **anticlioni dinamici** sono quelli che stazionano in permanenza intorno ai 30° - 35° di latitudine; originati dalla circolazione generale atmosferica, sono costituiti da aria calda a tutte le quote e si estendono fino ai limiti della troposfera. Un esempio di anticlone dinamico permanente è l'*anticiclone atlantico o delle Azzorre*, che staziona ad ovest delle coste atlantiche europee, in una posizione identificabile con quella dell'omonimo arcipelago, ma che può, a secondo della stagione, anche contrarsi verso latitudini più meridionali così come espandersi verso nord oppure in direzione del continente stesso.

Gli **anticlioni termici** sono originati dal diverso riscaldamento della superficie terrestre; appartengono a questa categoria gli anticlioni *permanenti* delle calotte polari e quelli *semipermanenti* o *stagionali* che si instaurano sui continenti nella stagione fredda (per esempio: l'anticiclone russo-siberiano). Questi anticlioni sono caratterizzati da scarsa mobilità, valori di pressione piuttosto elevati nella parte centrale ed ampia estensione geografica; l'anticiclone russo-siberiano, responsabile di massimi record attorno ai 1060 hPa, talvolta si estende simultaneamente all'intero continente euroasiatico. Ma gli anticlioni termici possono avere anche semplice carattere *diurno*, come quelli che provocano il fenomeno delle *brezze* (marine o di fondo valle).

Gli anticlioni termici sono costituiti da aria più fredda di quella delle aree circostanti e non si spingono oltre i 2000-3000 m di altitudine, quota oltre la quale la circolazione anticiclonica s'interrompe per essere sostituita da una circolazione ciclonica.

Gli **anticlioni mobili** o **di chiusura**, infine, sono quelli che, alle nostre latitudini, separano due famiglie di perturbazioni.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

IL SISTEMA BARICO GLOBALE

- cicloni **dinamici**
 - originati dalla circolazione generale atmosferica
 - aria fredda a tutte le quote, estesi sino a limite troposfera
 - permanenti lungo la linea del circolo polare (Islanda)
- cicloni **mobili** o **extra-tropicali**
 - associati ai sistemi frontali medie latitudini (perturbazioni)
 - aria fredda a tutte le quote, estesi sino a limite troposfera

ATMOSFERA – PROPRIETÀ – PRESSIONE – SISTEMI BARICI

35

Venendo quindi ai campi di bassa pressione, questi possono essere classificati, sempre in base alla loro natura, in *dinamici*, *termici*, *mobili* e *orografici*.

I **cicloni dinamici** hanno carattere permanente e sono determinati dalla circolazione generale dell'atmosfera; se sono esempi il *ciclone d'Islanda* e il *ciclone delle Aleutine*, che stazionano all'altezza del circolo polare dai lati opposti del Polo Nord.

I **cicloni mobili** o **extratropicali** sono invece quelli associati alla nascita ed allo sviluppo dei sistemi frontali che interessano le medie latitudini. Sia i cicloni permanenti che quelli mobili sono costituiti da aria più fredda di quella delle aree circostanti e si estendono a tutta la troposfera.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

IL SISTEMA BARICO GLOBALE

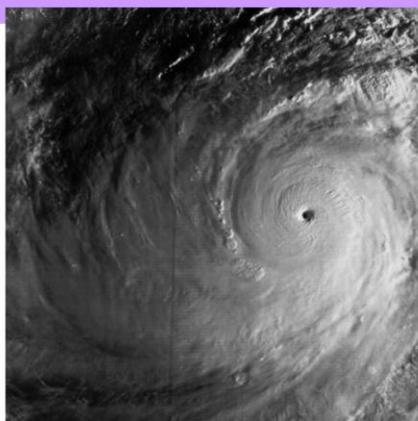
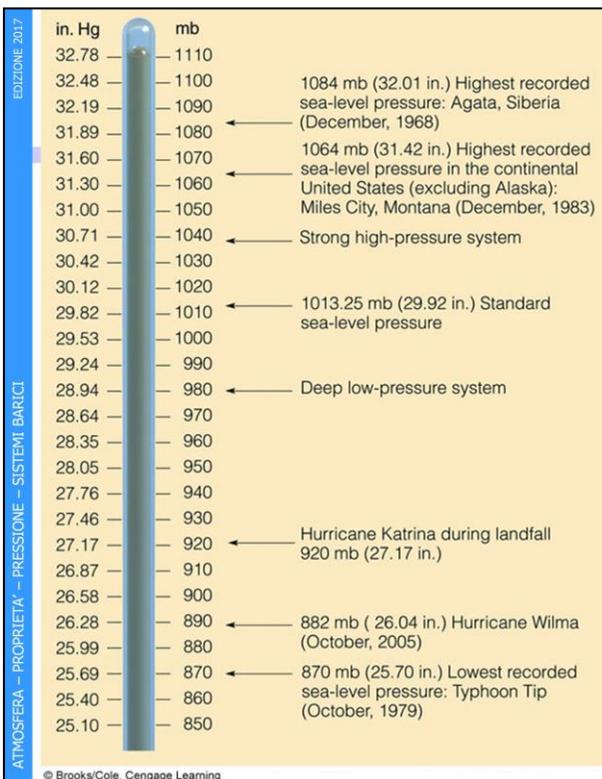
- cicloni **termici**
 - originati da diverso riscaldamento superficie terrestre
 - aria calda sino a 2-4 km, poi circolazione anticiclonica
 - permanenti (Equatore), stagionali (estivi continentali o oceanici invernali), diurni (brezze)
- cicloni **orografici**
 - originati sottovento a catene montuose investite da intense correnti in quota (Pianura Padana, Golfo Ligure)

ATMOSFERA – PROPRIETÀ – PRESSIONE – SISTEMI BARICI

36

I **cicloni termici** sono originati dal diverso riscaldamento della superficie terrestre e possono essere di tipo *permanente*, come la fascia di basse pressioni equatoriali, o *semi-permanente*, come le depressioni che si formano sui continenti d'estate e sugli oceani d'inverno. Sono costituiti da aria più calda di quelle delle aree circostanti e la circolazione ciclonica, al loro interno, si interrompe tra i 2000 ed i 4000 m di altezza, per essere sostituita da circolazione anticiclonica. Sono di tipo termico anche i cicloni localmente associati alle circolazioni di brezza.

I **cicloni orografici** si formano quando intense correnti in quota investono perpendicolarmente una catena montuosa sufficientemente elevata da generare una depressione nel lato sottovento. Un tipico esempio è dato dal minimo barico che si forma sulla Val Padana e sul Golfo di Genova, quando l'arco alpino è investito da forti correnti da settentrionali.



Con un diametro di 2200 km, Tip (Ottobre 1979, Oceano Pacifico) fu anche il più vasto ciclone tropicale della storia moderna



LE SUPERFICI ISOBARICHE

- costruire superficie 3D di punti uguale pressione
- rilevare quota punti con determinati valori pressione
 - sondaggio atmosferico
- l'altezza di punti aventi uguale pressione:
 - varia da località a località
 - dipende condizioni aria al suolo
 - influisce sui movimenti masse d'aria in quota e suolo
- costruzione di **superfici isobariche**:
 - unione punti di uguale pressione a quote diverse

38

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - SUPERFICI ISOBARICHE

Similmente a quanto fatto con le analisi al suolo, è possibile costruire anche carte in quota, grazie ai campionamenti di pressione atmosferica eseguiti con i **radiosondaggi**: alcuni sensori, trasportati fino in alta quota da un pallone, inviano, durante la loro ascesa, un flusso di dati di pressione, temperatura e umidità, praticamente con continuità, verso la stazione ricevente, fino a quando il pallone stesso non scoppia. Il tracciamento della sonda da terra permette di determinarne la deriva rispetto alla stazione di lancio e, di conseguenza, i valori di intensità e direzione del vento alle diverse quote.

All'opposto però del caso al suolo (dove la quota è costante e pari al MSL e si riportano i valori di pressione misurati dalle stazioni), nelle mappe di analisi in quota viene mantenuta costante la pressione e si riporta la quota del punto in cui è stato misurato il valore di pressione prescelto. La mappa viene così definita non da un'altezza metrica, ma da un valore di pressione costante, motivo per cui viene detta **isobarica**.

Così, su una carta a 850 hPa, in corrispondenza della posizione al suolo della stazione di lancio, verrà riportata la quota a cui la sonda lanciata da quella stazione ha misurato una pressione di 850 hPa.



LE SUPERFICI ISOBARICHE

- su una superficie isobarica:
 - tutti i punti hanno uguale pressione ma quote diverse
 - **isoipse** uniscono punti stessa quota
- distanza tra superfici dipende da temperatura aria interna
 - temperatura alta, aria dilata, distanza cresce
 - temperatura bassa, aria comprime, distanza diminuisce
- **massime o minime altezza di superfici isobariche corrispondono max o min pressioni in quota**
- superfici isobariche **standard** (uso aeronautico):
 - 850 700 500 400 300 200 hPa

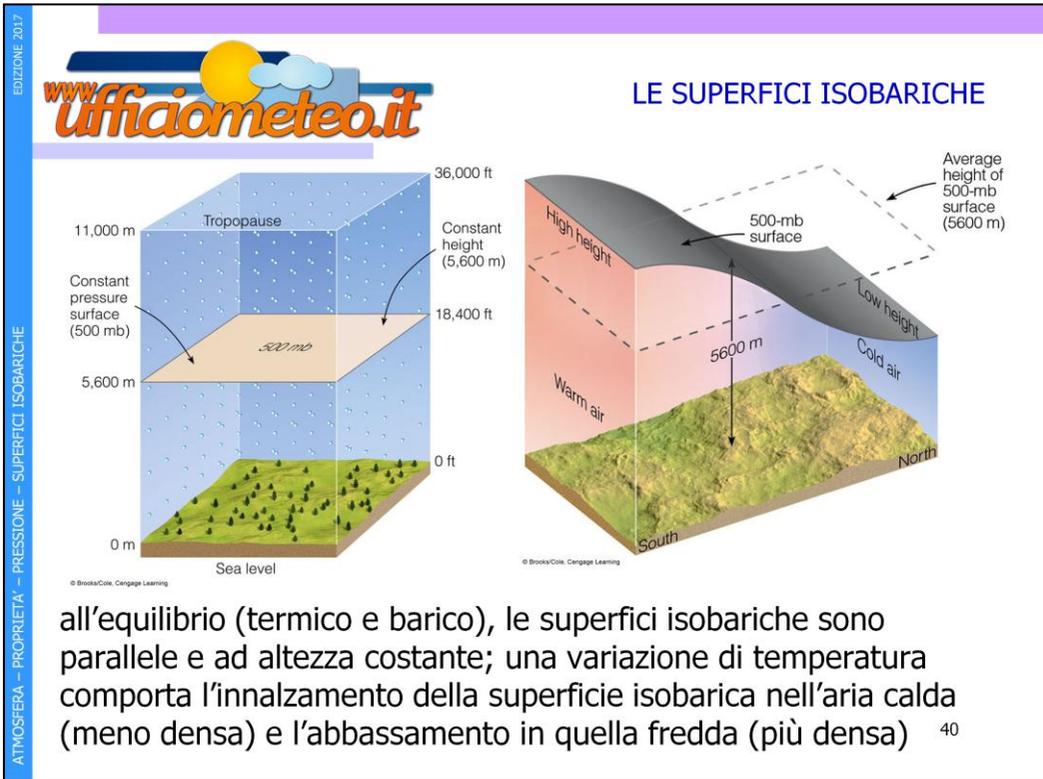
39

Su una carta isobarica, le linee che uniscono punti di uguale quota (più correttamente, viene utilizzato il termine *geopotenziale*) sono dette **isoipse** e costituiscono l'analogo delle isobare al suolo, anche per quanto attiene all'identificazione dei campi di minimo e massimo barico: a massimi o minimi di altezza corrispondono massimi o minimi di pressione in quota.

In pratica, le isoipse disegnano delle vere e proprie “curve di livello”, dando alla mappa un'interpretazione analoga alla topografia di una zona di montagna. L'altezza di ciascuna superficie isobarica sul livello medio del mare dipende dalla densità, e quindi dalla temperatura, della sottostante colonna d'aria: ove questa è più fredda e densa, l'altezza risulterà inferiore rispetto a regioni d'aria più calda e, quindi, meno densa.

Ne consegue che la distanza tra due superficie isobariche (*spessore geopotenziale*) può variare in funzione della temperatura dell'aria tra esse compresa: un loro distanziarsi può essere infatti interpretato come dovuto a presenza, in quel punto, di aria intermedia più calda, rispetto a zone di minor spessore, quindi con aria intermedia più fredda.

In ambito aeronautico, vengono costruite mappe per alcuni valori standard di pressione, che vengono dette **superficie isobariche standard**: 850, 700, 500, 400, 300 e 200 hPa. A queste superficie vengono riferite anche le mappe di “vento e temperatura in quota”, distribuite dai centri meteorologici di assistenza al volo.



All'equilibrio termico e in assenza di variazioni orizzontali del campo barico, le superfici isobariche sono parallele e ad altezza costante. Ciò significa se, in una colonna d'aria ove la densità delle molecole si mantiene costante lungo tutta la verticale, vengono considerati tutti i punti ove è possibile riportare una pressione costante pari a (per esempio) 500 hPa, questi si dispongono lungo una superficie ad altezza costante, quindi parallela alla base della colonna. Inoltre, sulla verticale di ciascun punto della superficie risulta presente il medesimo numero di molecole.

All'interno della stessa colonna è poi possibile ripetere la misura per differenti valori di pressione. Ne risulta una serie di superfici parallele, ciascuna composta da punti caratterizzati dal medesimo valore di pressione misurato, su ognuna delle quali non sarebbe possibile tracciare alcuna isoipsa, stante la mancanza di variazioni orizzontali della pressione o della quota.

Non appena si produce uno squilibrio termico all'interno della colonna, la densità dell'aria e la pressione mutano al suo interno, con la conseguenza che la superficie isobarica si innalza nell'aria calda (meno densa) e si abbassa in quella fredda (più densa).

In aria calda, dunque, la superficie 500 hPa si trova ad una quota superiore, inferiore in aria fredda. Da questa osservazione, si deduce che quando l'aria in quota è calda, le superfici a pressione costante vengono tipicamente osservate a quote superiori rispetto alla norma (cioè alla condizione di equilibrio), mentre quando l'aria è fredda, le stesse vengono osservate a quote tipicamente più basse.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

LE SUPERFICI ISOBARICHE

- dove la temperatura orizzontale presenta rapide variazioni, la superficie isobarica cambia elevazione altrettanto rapidamente
- le variazioni di altezza sono riportate come **isoipse**, che risultano più ravvicinate dove la superficie è più ripida

© Brooks/Cole, Cengage Learning

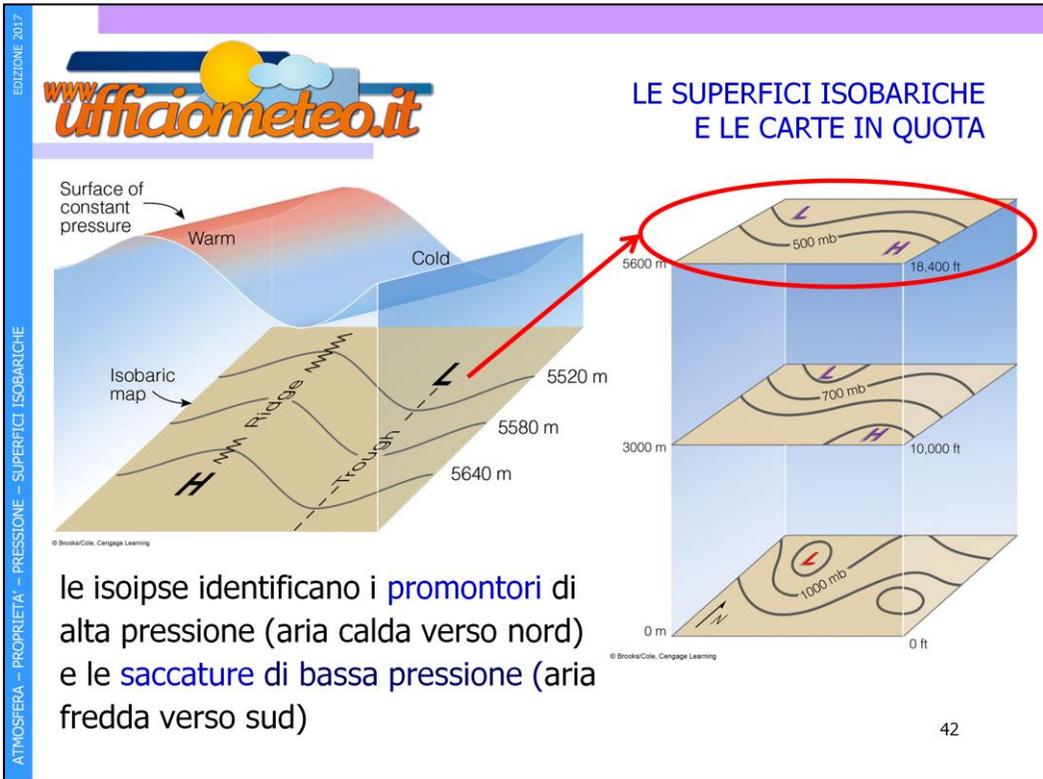
41

Osservando la figura, si può notare come in aria calda, ad una quota di 5640 m, la pressione risulti superiore a 500 hPa, mentre in aria fredda, alla stessa quota, assume un valore inferiore. Possiamo quindi concludere che *alti valori di quota su una superficie isobarica corrispondono a pressioni superiori a quella che sarebbe caratteristica della medesima quota in condizioni di equilibrio, mentre bassi valori di quota corrispondono a pressioni inferiori a quella di equilibrio.*

Si noti che, dove le linee di altezza costante intersecano la superficie 500 hPa, ne risultano *isoipse*, cioè “curve di livello” (o *isolinee*) che uniscono punti di ugual quota, riportate sulla corrispondente mappa a 500 hPa; ciascuna isoipsa riporta la quota sul livello medio del mare a cui è possibile ottenere il dato barico di 500 hPa.

Nella parte sud della mappa, ove l’aria è calda, le quote sono superiori, mentre a nord, in corrispondenza dell’aria fredda, sono più basse. Nella parte centrale le linee risultano invece più ravvicinate, a causa dell’aumento dell’inclinazione della superficie isobarica, dovuto alla rapida variazione della temperatura dell’aria. Dove invece vi è minor variazione orizzontale di temperatura (proprio come alle estremità nord e sud della mappa), il numero di isoipse è inferiore.

Quindi, sebbene le curve di livello siano linee di ugual quota (*isoipse*, come detto), esse rappresentano variazioni di pressione proprio come le *isobare*, poiché isolinee di quota inferiore rappresentano regioni di bassa pressione mentre isolinee di quota superiore rappresentano regioni di alta pressione.



Poiché l'aria fredda in quota è normalmente associata con quote inferiori e bassa pressione, mentre aria calda in quota lo è con quote superiori e alta pressione, sulle carte in quota dell'emisfero nord le isoipse e le isobare solitamente diminuiscono in valore da sud verso nord, poiché l'aria è tipicamente più calda a sud e più fredda a nord.

Le linee, tuttavia, non sono rette, ma piegano e svoltano, creando *promontori* (alte allungate), dove l'aria è più calda, e *saccature* (basse allungate), dove l'aria è più fredda. Nella figura è possibile intuire come l'andamento delle isolinee sulla mappa sia in relazione alle variazioni di quota della superficie isobarica.

La geografia delle curve di livello ci permette quindi di separare i *promontori*, cioè le regioni più elevate, e corrispondenti alle intrusioni di aria calda verso nord, dalle *saccature* regioni meno elevate e corrispondenti alle intrusioni di aria fredda verso l'equatore.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

LE SUPERFICI ISOBARICHE E LE CARTE IN QUOTA

(a) Surface map
© Brooks/Cole, Cengage Learning

(b) Upper-air map (500 mb)

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - SUPERFICI ISOBARICHE

I campi di temperatura seguono abbastanza fedelmente la geografia dei promontori e delle saccature: regioni di **aria calda** in quota appaiono sulla mappa come **promontori** di alta pressione, regioni di **aria fredda** come **saccature** di bassa pressione.

I campi di temperatura , infatti, seguono abbastanza fedelmente la geografia dei promontori e delle saccature: regioni di aria calda in quota appaiono sulla mappa come promontori di alta pressione, regioni di aria fredda come saccature di bassa pressione.

Le carte in quota rappresentano uno strumento prezioso per descrivere le caratteristiche della circolazione atmosferica che risultano di estrema importanza nella previsione meteorologica. Esse possono essere utilizzate per determinare i movimenti dei sistemi atmosferici e per predire il comportamento dei campi barici al suolo.

Una carta a pressione costante può inoltre aiutare il pilota di un piccolo aeromobile a determinare se il proprio mezzo, volando lungo una superficie isobarica, si trovi in realtà ad una quota superiore o inferiore a quella indicata dal proprio altimetro.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it



www.ufficiometeo.it

ALTIMETRIA

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

EDIZIONE 2017

**A PROPOSITO DI ALTEZZE:
TRA PIEDI E METRI**

- In meteorologia aeronautica:
 - **metri (m)** per le dimensioni orizzontali
 - **pie di (ft)** per le dimensioni verticali
 - 1 ft \approx 30 cm = 0,3 m
 - 1 m \approx 3,3 ft
- Mnemonicamente:
 - da ft a m dividendo per 3
 - 6000 ft sono circa 2000 m (1829 m)
 - da m a ft moltiplicando per 3
 - 2000 m sono circa 6000 ft (6562 ft)
- 1 **miglio nautico (nm)** = 1852 m
- 1 **nodo (kt)** = 1 nm/h \approx 1,8 km/h

In ambito aeronautico assume da sempre importanza il saper misurare le distanze verticali degli aeromobili, cioè la loro separazione dal terreno. Il problema, che apparirebbe di per sé banale al pari della misura della distanza orizzontale tra due aeromobili, è in realtà complicato dalla necessità di effettuare la misura secondo riferimenti che siano funzione delle diverse fasi del volo.

La soluzione richiede l'applicazione pratica di quanto fin qui visto sulle proprietà dell'atmosfera, presentandosi quindi come un primo esempio dell'importanza della meteorologia ai fini della sicurezza del volo.

Prima di affrontare i dettagli, introduciamo il tema delle *unità di misura* utilizzate in meteorologia aeronautica, in particolare, ma non solo, per l'indicazione delle distanze.

Quello delle unità di misura è un esempio dei compromessi tra i mondi a sistema metrico decimale e a sistema anglosassone, necessari non solo per motivi "politici", ma anche per recepire abitudini già affermatesi nel corso dei secoli. Il mondo aeronautico derivò infatti da quello marinaro l'uso di alcune unità non metriche, già globalmente consolidate; ne è esempio il **nodo kt**, ormai da quasi tutti (Italia compresa) utilizzato per l'intensità del vento (1 kt = 1 miglio nautico/ora, circa 1,8 km/h).

Per la misura delle distanze è stata invece adottata una prassi mista, con il riporto di quelle orizzontali in **metri** (o **chilometri**, unico derivato del metro utilizzato), di quelle verticali in **pie di ft** (1ft è pari a circa 30 cm). Come abbiamo già visto, l'uso delle unità anglosassoni sulle distanze verticali ha portato poi alcuni (pochi) paesi a esprimere le pressioni in **pollici di mercurio** invece dei più diffusi ectopascal hPa.

Sulle temperature, è invece prassi universale l'uso dei **gradi centigradi °C**.

The diagram illustrates the internal mechanism of an altimeter. It features a stack of 'Aneroid wafers' connected to a 'Static port'. These wafers are linked to a series of gears that drive three pointers: a '10,000 ft. pointer', a '100 ft. pointer', and a '1,000 ft. pointer'. A 'Barometric scale adjustment knob' is used to set the instrument to a specific pressure. An 'Altimeter setting window' is also shown. A 'Crosshatch flag' is present, which appears on the scale at altitudes below 10,000 feet MSL.

ALTIMETRO E ALTIMETRIA

- cuore dell'altimetro è un **barometro aneroid**
- la capsula barometrica reagisce a variazioni della *pressione statica esterna*, agente su un aereo in volo e indipendente dal moto dell'aereo attraverso l'aria
- lo strumento è graduato per trasformare variazioni bariche in variazioni di quota

46

La posizione verticale di un aeromobile, ai fini delle procedure di volo e di controllo del traffico aereo, viene determinata mediante uno strumento detto **altimetro**, fondamentalmente costituito da un *barometro aneroid*, quindi da un misuratore di pressione graduato per indicare incrementi di quota invece che variazioni bariche.

La capsula aneroid reagisce agli aumenti o alle diminuzioni della pressione statica esterna, cioè della pressione atmosferica che agisce su un aeromobile in volo e che è indipendente dal moto dell'aeromobile stesso attraverso l'aria.



ICAO STANDARD ATMOSPHERE (I.S.A.)
 PROPRIETÀ TROPOSFERA

- proprietà a MSL (*Mean Sea Level*), latitudine 45°
 - temperatura ⇒ 15°C
 - pressione ⇒ 760 mm_{Hg} = 1013,25 hPa
 - densità ⇒ 1,226 kg/m³
 - umidità rel. ⇒ 15%
- temperatura
 - 15°C al MSL
 - spessore della troposfera: da MSL a 11 km
 - nella troposfera la temperatura decresce di 0,65°C /100m
 - temperatura limite superiore troposfera: -56,5°C
 - spessore della tropopausa: da 11 a 20 km
 - temperatura della tropopausa: -56,5° C (costante)

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

47

Poiché la pressione atmosferica è anche dipendente dalla temperatura, parametro a cui invece l'altimetro non è sensibile e che può variare in modo significativo, è sorto il problema di calibrare gli altimetri in accordo con un'atmosfera standard, che utilizzi un gradiente termico verticale preciso, cioè una variazione della temperatura con la quota di tasso costante e non influenzato da effetti locali. L'atmosfera ISA, acronimo per *ICAO Standard Atmosphere* fu sviluppata mediando le condizioni dell'atmosfera reale a tutte le latitudini, stagioni e quote e fornendo, quindi, specifici valori di temperatura e pressione al livello del mare, nonché i loro gradienti all'aumentare della quota.

Si può dunque pensare alla ISA come ad una sorta di "righello" con cui i piloti misurano la propria quota e, anche se essa ben raramente corrisponde a quella reale, lo scostamento che ne deriva tra le quote vera e altimetrica non costituisce un problema ai fini della gestione del traffico aereo, poiché esso influirà nello stesso modo sugli altimetri di tutti gli aeromobili presenti nella zona, avendo essi la medesima calibrazione in atmosfera ISA.

ICAO STANDARD ATMOSPHERE (I.S.A.)
LIVELLI ISOBARICI STANDARD

Pressione	Altitudine			T
hPa	m	ft	FL	°C
1000	111	364		+ 14,3
850	1457	4781	050	+ 5,5
700	3012	9882	100	- 4,6
500	5574	18289	180	- 21,2
400	7185	23574		- 31,7

48

EDIZIONE 2017
ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - ALTIMETRIA

Poiché l'altimetro determina la sua quota (cioè la distanza da una superficie di riferimento) misurando la pressione atmosferica al livello del proprio volo o, in altre parole, considerando il peso dell'aria che lo preme dall'alto, ciò implica che se l'aeromobile si trovasse realmente a volare in atmosfera standard, alla pressione di 1013,25 hPa verrebbe associata una quota pari a "zero", a quella di 850 hPa una pari a 1457 metri e così via, secondo i dati caratteristici delle superfici isobariche in atmosfera ISA.

In realtà, il più delle volte l'atmosfera reale si discosta da quella ISA, generando così errori nella valutazione delle quote.



SETTAGGIO ALTIMETRICO



- inserimento nell'altimetro della pressione di riferimento
- lo "zero" della scala con cui l'altimetro calcola la posizione verticale di un aereo
- in base al riferimento usato, si hanno misure di **altezza**, **altitudine** o **livello di volo**

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - ALTIMETRIA

49

Per conoscere la posizione verticale di un aeromobile rispetto ad un punto, negli altimetri vi è un dispositivo che permette di variare il dato di pressione di riferimento; a tal fine, nel quadrante dello strumento esiste una finestrella graduata in valori di pressione, che, mediante un apposito bottone, può essere regolata in modo da farle indicare un voluto dato di riferimento. Questa operazione si chiama **settaggio** o **regolaggio altimetrico** e permette quindi di effettuare letture di quota, riferite a differenti superfici isobariche.

In funzione del riferimento utilizzato, che può essere convenzionale o reale, esistono così varie procedure di regolaggio altimetrico e chi opera in ambito aeronautico sa perfettamente che i termini *altezza*, *altitudine* e *livello di volo* non sono sinonimi, ma indicano le conseguenti diverse possibilità esistenti per indicare la posizione verticale di un aeromobile, in funzione proprio del riferimento prescelto.

Si ricordi anche che la conoscenza della quota di un aeromobile è di fondamentale importanza non solo per mantenere la distanza di sicurezza dal suolo, ma anche per garantire le separazioni verticali tra i diversi velivoli e per seguire una determinata traiettoria di procedura, soprattutto in fase di decollo e di avvicinamento.

EDIZIONE 2017



QFE

- voce di **codice Q**
 - raccolta standardizzata di messaggi di tre lettere (prima Q)
 - da QAA e QNZ per ambito aeronautico, non solo meteo
- QFE indica pressione misurata all'altezza di un aeroporto
- riferimento altimetrico per la misura di **altezza**
 - posizione verticale di un aereo *al di sopra della superficie*, in *ft AGL (Above Ground Level)* o *ft ASFC (Above Surface)*.
 - su QFE locale: l'altimetro al suolo indica zero
- usato raramente, nessuna utilità nel volo in rotta

50

L'**altezza** è la posizione verticale di un aeromobile *al di sopra del suolo o della superficie*, di qualunque natura essa sia (terra o acqua); tale posizione viene espressa in *ft AGL (Above Ground Level)* o *ft ASFC (Above Surface)*. Un altimetro indicherà l'*altezza* dell'aeromobile sulla verticale di un aeroporto quando settato al valore di pressione misurato sulla pista dell'aeroporto medesimo; tale valore viene convenzionalmente indicato con il termine di **QFE**.

Lo stesso altimetro, dopo l'inserimento a terra del QFE quale riferimento e con l'aeromobile fermo sulla pista dell'aeroporto che ne ha fornito il dato riporterà dunque un'*altezza* pari a 0 (zero).

Si noti che la sigla "QFE", così come le altre che seguiranno, non ha alcun significato specifico; il suo utilizzo risale ad un particolare codice (detto, per l'appunto **codice Q**) costituito da una raccolta standardizzata di messaggi codificati di tre lettere, che iniziano tutti con la lettera Q, sviluppato inizialmente per le comunicazioni commerciali via telegrafo, successivamente adottato per altre comunicazioni via radio e quindi mantenuti anche con le trasmissioni via voce.

I codici da QAA a QNZ sono riservati per uso aeronautico, meteorologico ma non solo. La loro trasmissione sottintende una specifica richiesta o comunicazione di dato meteo (per esempio: "QBA" è riferito alla visibilità orizzontale), anche se oramai il codice è praticamente in disuso e le sole voci ancora di uso corrente attengono proprio ai riferimenti barometrici di cui stiamo trattando.

EDIZIONE 2017



QNH

- riduzione QFE a MSL in atmosfera standard
 - aggiunge al QFE la pressione equivalente all'altezza luogo
 - gradiente termico verticale $\gamma = 0,65^{\circ}\text{C} / 100$ metri
- riferimento altimetrico per la misura di **altitudine**
 - posizione verticale di un aereo *sul livello medio del mare in condizioni standard, in ft AMSL (Above Mean Sea Level)*
 - su QNH locale: altimetro al suolo indica altitudine aeroporto
- su carte aeronautiche, ostacoli riportati in altitudini AMSL
 - il pilota deve poter disporre del valore del QNH locale per mantenere adeguata separazione verticale con gli stessi

51

L'**altitudine** è la posizione verticale di un aeromobile *al di sopra del livello medio del mare in condizioni standard*, espressa in *ft AMSL (Above Mean Sea Level)*, questa pressione venendo anche indicata come *settaggio altimetrico locale (local altimeter setting)*.

Un altimetro indicherà l'*altitudine* di un aeromobile sulla verticale di un aeroporto quando settato ad un valore di pressione detto **QNH**, che rappresenta la trasformazione del QFE in quello che sarebbe il dato barico misurato sulla pista dell'aeroporto, se questo fosse al livello del mare e se l'atmosfera si trovasse in condizioni standard. Lo stesso altimetro, dopo l'inserimento del QNH quale riferimento e con l'aeromobile fermo sulla pista dell'aeroporto che ne ha fornito il dato, dovrà ovviamente riportare un'*altitudine* pari a quella dell'aeroporto stesso.

In effetti, quando il pilota chiede a terra il QNH, egli intende chiedere con quale pressione deve regolare il suo altimetro perché, se fosse a terra sullo stesso punto della stazione, esso indichi l'altitudine effettiva della stazione medesima. Per un aeromobile che usa il QNH, la distanza verticale dagli ostacoli è ottenibile per differenza tra l'altitudine letta sull'altimetro e la nota elevazione degli ostacoli stessi (ottenibile dalle carte aeronautiche).

Su tutte le carte aeronautiche, gli ostacoli sono riportati in altitudini sul livello del mare; per tale motivo, il pilota deve poter disporre del valore del QNH locale, che gli consente di mantenere una adeguata separazione verticale con gli stessi.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

QFF

- riduzione QFE a MSL in atmosfera reale
- aggiunge al QFE la pressione equivalente all'altezza luogo
- la correzione è funzione della temperatura media della colonna di atm compresa tra MSL e altezza luogo
- ma il **dato è incognito!**
- con tabelle locali compilate secondo proprietà medie atm
- nessuna valenza aeronautica

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

52

Per completezza riportiamo anche la dicitura **QFF**, che rappresenta la trasformazione del QFE nella pressione al MSL, calcolata però in atmosfera reale e da non confondersi, quindi, con il QNH, che invece richiede che tale trasformazione avvenga in condizioni standard ICAO.

Poiché tale trasformazione in area reale dipende dalla temperatura della colonna di atmosfera compresa tra il MSL e l'altezza della stazione di misura e tale dato è incognito, il calcolo viene eseguito usando tabelle precompilate secondo le proprietà medie dell'atmosfera locale.

L'incertezza così introdotta rende tuttavia il valore finale (che è già per definizione legato ad un'atmosfera "locale", quindi non impiegabile quale standard altimetrico) di nessuna utilità per le applicazioni aeronautiche.

EDIZIONE 2017



QNE

- riferimento altimetrico per la misura di **livelli di volo**
 - posizione verticale di un aereo *sulla superficie isobarica 1013,25 hPa (29,92 in_{Hg})* in **FL** (*flight level*)
 - FL è riportato in centinaia di piedi sulla superficie isobarica: FL330 indica 33000 piedi sulla superficie isobarica 1013,25
- il sistema dei livelli di volo è basato in aria ICAO, in aria reale occorre garantire corretta separazione da ostacoli
 - usato oltre una data quota definita per ogni aeroporto
- QNE usato per assicurare adeguata separazione verticale tra aerei quando non è essenziale quella con il terreno

53

Un **livello di volo**, infine, è la posizione verticale di un aeromobile *al di sopra della superficie isobarica 1013,25 hPa (29,92 inHg* nella notazione anglosassone), questa pressione venendo anche indicata come *settaggio altimetrico standard (standard altimeter setting)*. Un altimetro indicherà, dunque, il *livello di volo* di un aeromobile quando settato sui 1013,25 hPa, valore altrimenti indicato anche con la voce di codice **QNE**.

Tale posizione viene espressa in centinaia di piedi, preceduta dalla dizione FL, acronimo di *Flight Level* (FL330 rappresenta, ad esempio, una posizione verticale di 33000 ft al di sopra della superficie isobarica standard); conseguentemente, il sistema dei *livelli di volo* consiste in una serie di livelli paralleli di pressione atmosferica costante, tra loro separati da specifici intervalli e con il livello zero coincidente con quello che ha come riferimento la 1013,25 hPa.

Con il settaggio altimetrico sul QNE, lo strumento indica, dunque, l'altitudine effettiva sopra un dato punto sul livello del mare, purché su tale punto la pressione esistente sia 1013,25 hPa. Ogni qualvolta la pressione è diversa da tale valore, cioè quando le caratteristiche dell'atmosfera reale non sono conformi a quelle dell'atmosfera tipo (praticamente sempre), l'altimetro indicherà una quota diversa da quella effettiva.

I *livelli di volo* vengono, tuttavia, utilizzati invece del QNH poiché i 1013,25 hPa rappresentano un regolaggio standard valido in tutto il mondo, diversamente dal QNH che, invece, può variare da un punto all'altro. Per i voli lunghi, infatti, i piloti dovrebbero continuamente chiedere l'aggiornamento del dato di QNH alle stazioni al suolo, mentre non vi è questa necessità con il settaggio standard. Il QNE risulta così ideale per assicurare la separazione verticale degli aeromobili, nella quale non è essenziale la distanza verticale dal terreno, bensì quella tra un velivolo e l'altro. Una volta raggiunto il FL assegnatogli, il pilota, per mantenerlo, dovrà volare avendo cura che l'indicazione dell'altimetro rimanga costante, anche se ciò comporterà una variazione della quota reale rispetto al suolo.



IL SISTEMA DEI LIVELLI DI VOLO

- **altitudine di transizione TA** (*Transition Altitude*)
 - altitudine alla quale e al di sotto della quale si vola per altitudini (QNH) e al di sopra della quale si vola per FL (QNE)
 - fissa per ciascun aeroporto e pubblicata in AIP
- **livello di transizione TRL** (*Transition Level*)
 - il più basso livello disponibile, al di sotto del quale si vola per altitudini (QNH)
 - varia in funzione del QNH locale
- **strato di transizione** (*Transition Layer*)
 - mai inferiore a 1000 ft, è lo spazio compreso tra TA e TRL
 - non per volo livellato, solo in salita (inserire QFE passando la TA) o discesa (inserire QNH passando il TRL)

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

54

Come già accennato, il sistema dei FL si basa su un'ipotetica aria tipo (l'atmosfera standard ICAO) e non su quella reale, per cui la posizione dei FL nell'aria vera assume un aspetto pratico importante.

Per un pilota che vola seguendo un FL, l'adeguata separazione dal terreno è ottenibile assicurandosi che il FL prescelto non infranga l'altitudine minima di rotta stabilita; ecco perché i livelli di volo si usano solo al di sopra di una determinata quota fissa per ogni aeroporto, stabilita in modo tale da assicurare una separazione minima dagli ostacoli.

A tal proposito, si definiscono:

- **altitudine di transizione TA** (*Transition Altitude*) quella alla quale e al di sotto della quale si vola per altitudini e al di sopra della quale si vola per FL (QNH). È un valore fisso che viene determinato per ogni singolo aeroporto e pubblicato in AIP (*Aeronautical Information Publication*)
- **livello di transizione TRL** (*Transition Level*) il più basso livello disponibile, al di sotto del quale si vola per altitudini (QNH). Varia in funzione del QNH locale del momento, in modo da garantire sempre almeno i 1000 ft di quota dello strato di transizione;
- **strato di transizione** (*Transition Layer*) lo spazio compreso tra la TA e il TRL. Non deve mai essere inferiore a 1000 ft e non può essere percorso in volo livellato (cioè al suo interno non possono essere assegnati livelli di volo), ma esclusivamente in salita o in discesa. Gli aerei in salita inseriranno il QNE attraversando la TA, mentre quelli in discesa inseriranno il QNH al passaggio del TRL.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

IL SISTEMA DEI LIVELLI DI VOLO

The diagram illustrates the transition between Standard Atmosphere (STD) and QNH pressure settings. It shows a cross-section of terrain with a 'Sea' level and a 'Lake'. Two horizontal lines represent the Transition Level (TRL) and Transition Altitude (TA). A red dashed line shows a descent path starting from a pressure of 1013 at the TRL. A blue solid line shows the descent path below the TA, where the QNH setting is used. A red dashed line shows an ascent path starting from the lake level, where the QNH setting is used until the TA is reached. A blue dashed line shows the ascent path above the TA, where the STD setting is used. Text boxes provide instructions for when to change settings.

When descending, change from STANDARD to QNH when passing the Transition Level

When climbing, change from QNH to STANDARD when passing the Transition Altitude

If remaining below the Transition Altitude, keep the QNH setting

Sea

Sea Level

Lake

QNH

TRL

TA

1013

1013

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

EDIZIONE 2017

 ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - ALTIMETRIA

IL SISTEMA DEI LIVELLI DI VOLO

- in rotta, la posizione verticale espressa in termini di:
 - livelli di volo (QNE), a o sopra livello di transizione TRL
 - altitudini (QNH), sotto il livello di transizione TRL
- aeroporti e zone terminali:
 - altitudini (QNH), a e sotto altitudine transizione TA
 - livelli di volo (QNE), a e sopra livello transizione TRL
- ove non esista altitudine di transizione:
 - altitudini (QNH), a e sotto 3000 ft AGL
 - livelli di volo (QNE), al di sopra di 3000 ft AGL
- obbligo regolare altimetri su QNE su oceani o zone indicate come **Standard Pressure Regions**

56

Per voli in rotta, la posizione verticale degli aeromobili deve essere espressa in termini di:

- *livelli di volo* (QNE), a o al disopra del più basso livello di volo utilizzabile TRL;
- *altitudini* (QNH), al di sotto del più basso livello di volo utilizzabile TRL.

Per i voli nelle vicinanze degli aeroporti e all'interno di aree terminali e zone di controllo, la posizione verticale degli aeromobili deve essere espressa in termini di:

- *altitudini* (QNH) se a o al disotto dell'altitudine di transizione TA;
- *livelli di volo* (QNE) se a o al disopra del livello di transizione TRL.

Ove non esista altitudine di transizione TA, il regolaggio altimetrico standard QFE viene utilizzato quando si vola al di sopra di 3000 ft AGL, mentre a o al di sotto di 3000 ft AGL si vola inserendo il QNH del luogo.

Passando attraverso lo strato di transizione, la posizione verticale deve essere espressa:

- in termini di *livelli di volo* (QNE) durante la salita;
- in termini di *altitudini* (QNH) durante la discesa.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

RIASSUMENDO...

The diagram illustrates an airplane flying over a coastal landscape. Several vertical lines and labels indicate different levels and measurements:

- Livello del suolo**: A red horizontal line representing the ground level.
- Altezze**: A red arrow pointing downwards from the ground level to the airplane, representing the height above ground.
- QFE**: A red label at the ground level, representing the pressure at the field elevation.
- Livello di volo**: A yellow arrow pointing downwards from the airplane to the 1013.25 hPa level, representing the flight level.
- 1013,25 hPa**: A yellow horizontal line representing the standard sea level pressure.
- QNH**: A green label at the sea level, representing the pressure at mean sea level.
- Livello del mare**: A green horizontal line representing the mean sea level.
- Altezzine**: A green arrow pointing downwards from the airplane to the sea level, representing the height above sea level.

ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - ALTIMETRIA

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

EFFETTI DELLA TEMPERATURA SULL' ALTITUDINE

How temperature Affects Altitude

Standard Atmosphere Conditions

Non-Standard Atmosphere Conditions

Standard Atmosphere Conditions

Non-Standard Atmosphere Conditions

ATMOSFERA - PROPRIETÀ - PRESSIONE - ALTIMETRIA

- una temperatura superiore a quella standard comporta la lettura di quote inferiori a quella reale (aereo trasportato verso l'alto dal gonfiarsi delle superfici isobariche)
- una temperatura inferiore a quella standard comporta la lettura di quote superiori a quella reale (aereo trasportato verso il basso dal contrarsi delle superfici isobariche)

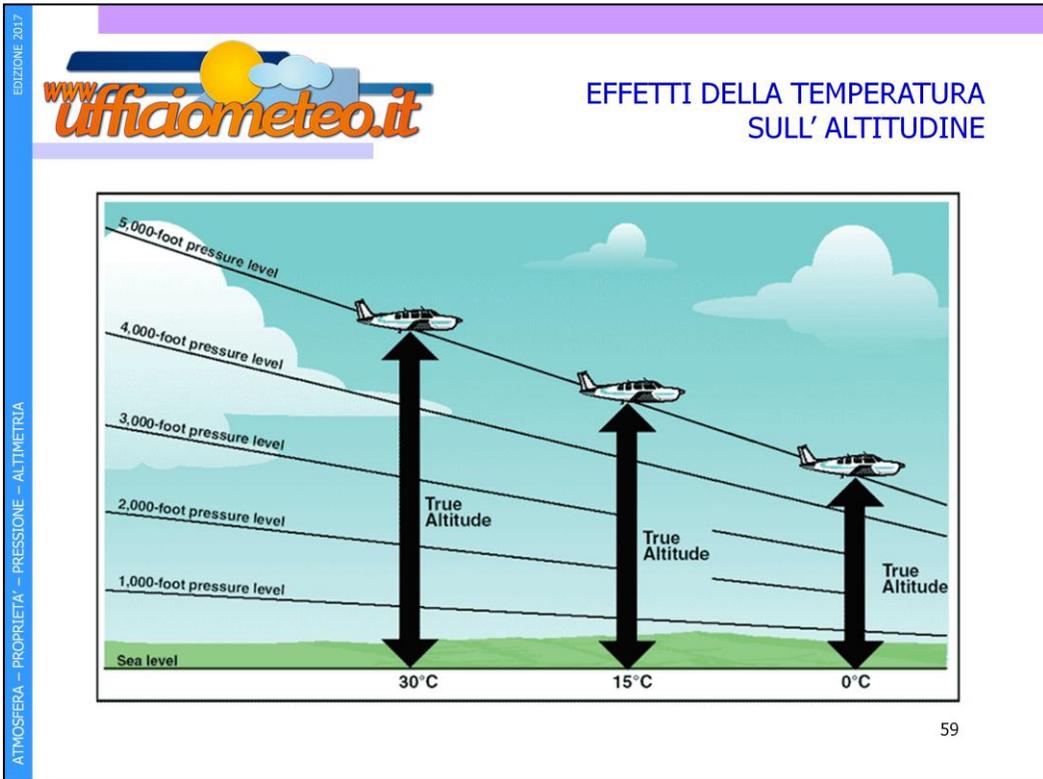
58

Per terminare la nostra analisi delle procedure altimetriche e di come esse siano influenzate dai diversi parametri atmosferici, vediamo ora come i piloti devono procedere per correggere gli effetti della pressione, della temperatura e della densità dell'aria in relazione alle prestazioni del proprio aeromobile.

Gli errori di temperatura sono provocati dallo scostamento del gradiente termico verticale reale da quello stabilito per l'aria tipo; l'altimetro darà quindi indicazioni corrette solo nel caso in cui la temperatura esterna all'aeromobile risulterà uguale a quella prevista per l'atmosfera ISA a quella stessa quota.

Un aeromobile che vola seguendo la superficie isobarica identificata dal valore della pressione atmosferica a quella quota, si trova ad una quota reale pari a quella indicata dall'altimetro solo in condizioni atmosferiche standard, cioè solo se all'interno della sottostante colonna d'aria la temperatura varia in ragione di 0,65°C ogni 100 metri di quota.

Nella realtà, pur rimanendo identica la pressione al suolo ed alla quota dell'aeromobile, se ora viene variata la temperatura dell'aria nella colonne, rendendole una più calda e l'altra più fredda rispetto allo standard, allora nel primo caso l'altimetro leggerà quote inferiori a quella vera dell'aeromobile, nel secondo maggiori.



Un aumento della temperatura dell'aria all'interno della colonna compresa tra l'aeromobile in volo e la superficie di riferimento, si riflette infatti in una diminuzione della sua densità, cioè al "gonfiarsi" delle superfici isobariche, che tendono ad allontanarsi l'una dall'altra.

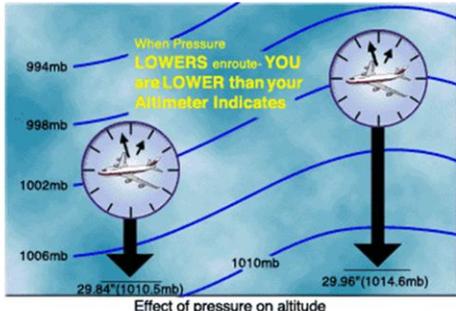
Anche l'aereo, vincolato alla propria rotta isobarica, subisce gli effetti di un tale spostamento verso l'alto, vedendosi così trasportato ad una quota maggiore di quella indicata dal proprio altimetro, rimasto invece fermo sull'indicazione corrispondente a quella del riferimento isobarico in aria standard.

Il raffreddamento della colonna d'aria porta invece al fenomeno opposto, cioè al riavvicinamento delle superfici isobariche causato dall'aumentata densità atmosferica; anche l'aereo viene quindi trasportato verso il basso ed il suo altimetro segna ora una quota maggiore di quella effettiva.

EDIZIONE 2017



EFFETTI DELLA PRESSIONE SULL' ALTITUDINE



- volo da alta a bassa pressione mantenendo costante la quota indicata, produce in realtà la diminuzione dell'altitudine vera dell'aeromobile
- all'opposto, da bassa a alta pressione, si ottiene l'aumento dell'altitudine vera
- le correzioni altimetriche vengono eseguite variando il riferimento al suolo (**settaggio** o **regolazione altimetrica**)

60

Gli errori di pressione sono invece dovuti alla differenza tra la pressione effettiva ad un certo livello di riferimento e quella che vi sarebbe in condizioni di aria tipo.

La pressione atmosferica su ogni punto della terra è, naturalmente, soggetta a continue variazioni, così come l'effettiva posizione nello spazio della superficie isobarica di riferimento, che potrà oltretutto risultare al di sopra come anche al di sotto del livello del mare.

A parità di temperatura, volare da una zona di alta ad una di bassa pressione senza correggere il proprio altimetro, ma cercando di mantenere costante la quota indicata, si risolve in realtà in una diminuzione dell'altitudine vera dell'aeromobile. Al contrario, il volo in senso opposto, da una regione ciclonica a una anticiclonica, comporta un aumento dell'altitudine vera.

È proprio per conoscere la posizione verticale di un aeromobile rispetto ad un punto, che negli altimetri si esegue l'operazione di *settaggio* o *regolazione altimetrica*, che permette di effettuare letture di quota, riferite a differenti superfici isobariche.

EDIZIONE 2017



DENSITY ALTITUDE

- **TA** (*True Altitude*): quota vera MSL
- **AA** (*Absolute Altitude*): quota vera AGL
- **IA** (*Indicated Altitude*): lettura altimetrica diretta, riferita alle condizioni ISA, a seguito di relativo settaggio strumentale
- **PA** (*Pressure Altitude*): lettura altimetrica diretta, riferita alle condizioni ISA, con settaggio su 1013,25 hPa.
- **DA** (*Density Altitude*): valore di PA corretto per le deviazioni della temperatura reale rispetto al gradiente termico standard

61

Oltre a quelle già definite in precedenza, vi sono altre cinque diverse definizioni di *altitudine*, che risulta, a questo punto, necessario introdurre:

- la **TA** (*True Altitude*), cioè la quota vera di un aeromobile rispetto al livello del mare MSL;
- la **AA** (*Absolute Altitude*), cioè la quota vera di aeromobile rispetto al livello del suolo AGL;
- la **IA** (*Indicated Altitude*), cioè il valore di quota letto direttamente dall'altimetro, e quindi riferito alle condizioni atmosferiche standard dell'ISA, dopo che è stato eseguito il relativo settaggio strumentale;
- la **PA** (*Pressure Altitude*), cioè il valore di quota letto direttamente dall'altimetro, e quindi riferito alle condizioni atmosferiche standard dell'ISA, dopo che questi è stato settato sul valore di 1013,25 hPa. Rappresenta quindi la quota che, in condizioni standard, risulterebbe associata ad un valore di pressione esterna pari a quella effettivamente riscontrata dall'aeromobile in volo;
- la **DA** (*Density Altitude*), cioè il valore di PA corretto per compensare le deviazioni della temperatura reale rispetto al gradiente termico standard, o, equivalentemente, la quota a cui si troverebbe l'aeromobile in atmosfera standard, in presenza di una densità dell'aria pari a quella reale.



DENSITY ALTITUDE

- alta temperatura: volo **HDA** (*High Density Altitude*)
 - la quota riportata da altimetro è minore di quella reale
 - l’atmosfera reale possiede minor densità: quella che in ISA corrisponde a una quota maggiore rispetto a quella reale
 - ridotte prestazioni aeromobile: meno aria per combustione, minore portanza, maggior corsa di decollo e *clearance area* (rateo di salita ridotto, quindi più area libera da ostacoli)
- bassa temperatura: volo **LDA** (*Low Density Altitude*)
 - la quota riportata da altimetro è maggiore di quella reale
 - l’atmosfera reale possiede maggiore densità: quella che in ISA corrisponde a una quota minore rispetto a quella reale
 - miglioramento delle prestazioni dell’aeromobile

62

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA – PROPRIETÀ – PRESSIONE – ALTIMETRIA

La *density altitude* deve essere considerata come un criterio per determinare le prestazioni del proprio velivolo e, per questo motivo, si è soliti differenziare ulteriormente tra **HDA** (*High Density Altitude*) e **LDA** (*Low Density Altitude*).

In presenza di una temperatura assai elevata, l’atmosfera si trova in condizioni di una diminuita densità, a causa del maggior “sparpagliamento” delle molecole di aria, provocato dall’aumento della loro energia cinetica; in aria standard, questo valore di densità corrisponderebbe però a quello che l’aeromobile sentirebbe ad una quota ben maggiore rispetto a quella reale, situazione questa che viene per l’appunto resa con il termine di “volo in condizioni di HDA”.

In condizioni di HDA, le prestazioni di un aeromobile risultano ridotte perché vi è meno aria esterna a sostenere sia i processi di combustione del motore, sia l’azione dei propulsori e delle superfici portanti; di conseguenza al decollo risulteranno necessari una corsa più lunga e, successivamente, una maggior *clearance area*, cioè più area libera da ostacoli al termine della pista, proprio a causa del ridotto *rateo di salita* (*climb rate*) dell’aeromobile.

Al contrario, una diminuzione della temperatura provoca un aumento della densità dell’aria (molecole “meno sparpagliate”) e condizioni che in atmosfera standard sarebbero associate ad una quota inferiore a quella reale. L’aeromobile ora è in volo in condizioni di LDA, che, caso opposto al precedente, si riflettono ora in un miglioramento delle prestazioni dell’aeromobile stesso.

NOMOGRAMMA DI KOCH

- una prima stima dell'influenza delle condizioni atmosferiche sulle prestazioni di un aeromobile, in termini di corsa di decollo e rateo di salita
- la linea che unisce temperatura e PA, intercetta i valori percentuali dell'aumento di corsa di decollo e di riduzione del rateo di salita
- *don't land anywhere you can't depart!*

63

Il grafico detto **nomogramma di Koch**, permette di visualizzare indicativamente gli effetti della temperatura e dell'altitudine, fermo restando che il principale riferimento per un pilota dovrebbe, comunque, sempre essere il manuale operativo approntato dalla casa costruttrice del mezzo.

La linea diagonale, che, riferendosi ai dati aeroportuali, unisce la temperatura di 100°F con una PA di 6000 ft, interseca le scale centrali in corrispondenza dei valori "230" su quella di sinistra e "76" su quella di destra, intendendo proprio che un 230% deve essere aggiunto in termini di corsa di decollo, mentre viene stimata pari ad un 76% la riduzione del rateo di salita dell'aeromobile. Pertanto, se in condizioni standard risultasse necessaria una corsa di decollo di 1000 ft per una salita di 50 ft con un rateo di 500 ft/al minuto, nelle condizioni indicate sarebbero, invece, necessari 3300 ft di pista con un rateo ridotto a 120 ft al minuto.

Si sottolinea però, ancora una volta, come le valutazioni così ottenibili siano solo indicative, potendo essere ulteriormente inficiate, ed anche in misura consistente, dalle stesse condizioni della pista: la lunghezza della corsa di decollo, infatti, può persino raddoppiare in presenza di erba alta, sabbia o fango.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

RIASSUMENDO...

Density Altitude

The pressure altitude corrected for non-standard temperature variations



A different definition for **Density Altitude**

The Altitude the Airplane Thinks it is at and Performs in Accordance With

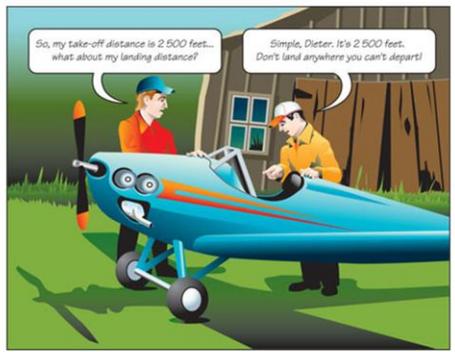


DENSITY ALTITUDE

- ▶ Temperature
- ▶ Pressure Systems
- ▶ Humidity

P
R
A
T
I
C
A

T
E
O
R
I
A



So, my take-off distance is 2 500 feet... what about my landing distance?

Simple, Dieter. It's 2 500 feet. Don't land anywhere you can't depart!

ATMOSFERA - PROPRIETA' - PRESSIONE - ALTIMETRIA

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it



www.ufficiometeo.it

**CENNI DI CIRCOLAZIONE
GENERALE ATMOSFERICA**

65

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA

EDIZIONE 2017



**I MOTI ATMOSFERICI ORIZZONTALI:
IL VENTO E LE FORZE FONDAMENTALI**

- un moto orizzontale di aria è ciò che chiamiamo **vento**
- quattro sono le forze coinvolte in questi spostamenti:
 - **forza di gradiente G** e la **forza deviante D**
 - moto in quota su isobare rettilinee
 - all'equilibrio $G+D=0$ originano il **vento geostrofico**
 - **forza centrifuga C**
 - moto su isobare curvilinee
 - all'equilibrio $G+D+C=0$ originano il **vento di gradiente**
 - all'equilibrio $G+C=0$ originano il **vento ciclostrofico**
 - **forza d'attrito A**
 - con G , D e C nel **vento al suolo**

66

I movimenti orizzontali delle masse d'aria costituiscono ciò che noi comunemente chiamiamo **vento**.

Il vento può essere descritto tramite l'azione di quattro forze fondamentali, presenti, con diversi ordini di grandezza, sia a scala planetaria, nel più complesso quadro della circolazione generale atmosferica, sia nei microclimi costieri o che nascono su versanti montani diversamente soleggiati.

Queste quattro forze sono:

- la **forza di gradiente G** , che muove le masse d'aria verso le zone a minor pressione;
- la **forza deviante D** , originata dalla rotazione della Terra attorno al proprio asse;
- la **forza centrifuga C** , presente nel caso di moti curvilinei delle masse d'aria;
- la **forza d'attrito A** , che agisce rallentando il moto delle masse d'aria per lo "sfregamento" con la superficie terrestre.

Dalla loro composizione nascono i casi di **vento in quota**, dove quindi l'attrito è nullo, che si differenziano da quello del **vento al suolo**, dove, invece esso deve essere tenuto in rigorosa considerazione.

Nel caso in quota avremo poi il :

- **vento geostrofico**, dove le molecole di aria si muovono su traiettorie rettilinee, in condizione di equilibrio tra le forze di gradiente G e deviante D ;
- **vento di gradiente**, dove le molecole d'aria si muovono su traiettorie curvilinee, in condizioni di equilibrio tra le forze di gradiente G , deviante D e centrifuga C ;
- **vento ciclostrofico**, come nel caso precedente, in presenza di condizioni in cui la deviazione di Coriolis D risulti trascurabile e l'equilibrio sia tra le forze di gradiente G e centrifuga C .

EDIZIONE 2017

LA FORZA DI GRADIENTE

- origina il movimento delle masse d'aria
- moto dalle regioni di H a quelle di L pressione

- moto perpendicolare alle isobare
- intensità proporzionale al dislivello barico

67

La **forza di gradiente** agisce muovendo le masse d'aria dalle regioni di alta verso quelle di bassa pressione, in direzione perpendicolare alle isobare ed in misura proporzionale al dislivello barico stesso. Si tratta proprio di ciò che noi saremmo naturalmente portati ad attenderci, per esempio nel contesto semplificato della circolazione meridiana emisferica, che scorre su una Terra omogenea e non in rotazione assiale.

A parità di distanza tra due località geografiche, la forza è tanto più intensa quanto più marcata è la differenza di pressione esistente tra le località stesse.

Questa notazione si traduce nella conseguenza che, osservando una carta meteorologica, tanto più strette saranno le isobare in una regione della mappa, tanto più intenso sarà il vento che caratterizzerà quella regione medesima.

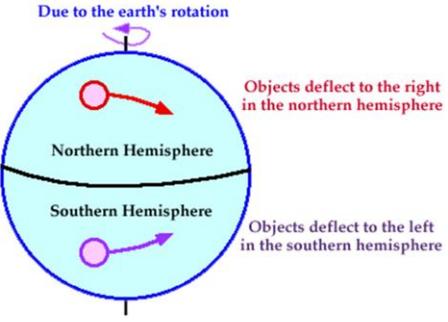
EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

**FORZA DEVIANTE O
DEVIAZIONE DI CORIOLIS**

- nell'emisfero N, rispetto ad un osservatore al suolo, un corpo in moto viene deviato verso la propria destra
- nell'emisfero S, la deviazione è verso la propria sinistra
- la deviazione dipende da:
 - velocità del corpo
 - funzione trigonometrica della latitudine, che assume valore nullo all'Equatore e massimo (pari a 1) al Polo Nord



68

La **forza deviante** o **di Coriolis** rappresenta una forza *apparente*, agente sulle masse d'aria che noi osserviamo scorrere sulla superficie terrestre e originata dalla rotazione del nostro pianeta attorno al proprio asse.

A causa di tale forza, le masse d'aria vengono deviate perpendicolarmente verso la destra del proprio moto nel nostro emisfero e verso sinistra nell'altro.

Per un corpo in moto con velocità v in un punto della superficie terrestre di latitudine nota, la consistenza della deviazione di Coriolis è proporzionale al prodotto tra la velocità v ed una funzione trigonometrica della latitudine, funzione che assume valore nullo all'Equatore (latitudine 0°) e massimo, pari ad 1, al Polo Nord (latitudine 90°).

Per le latitudini meridionali, la funzione trigonometrica assume identico valore, ma con segno opposto, rispetto alle latitudini settentrionali (per esempio, ha valore -1 al Polo Sud) e ciò giustifica la deviazione verso la direzione opposta, verso la sinistra del moto invece che verso la destra.

Di conseguenza, la deviazione di Coriolis risulta, a parità di latitudine, minore per i venti deboli e maggiore per quelli più intensi, mentre, a parità di velocità, essa risulta minore per i venti equatoriali e maggiore per quelli polari.

La forza fu per la prima volta descritta nel 1835 dall'ingegnere francese Gustave Coriolis (1792-1843) che per primo comprese l'importanza delle forze che intervengono nei sistemi in sistemi di riferimento rotanti. Curiosamente, il lavoro di Coriolis nulla aveva a che fare con la meteorologia o con la rotazione terrestre, trattando invece le dinamiche rotanti delle macchine industriali; solo tra la fine del XIX secolo e i primi anni del XX il suo principio venne applicato anche alla circolazione generale atmosferica .

EDIZIONE 2017



FORZA DEVIANTE O
DEVIAZIONE DI CORIOLIS

- La forza di Coriolis: **forza apparente** introdotta in un sistema di riferimento non inerziale per descrivere un fenomeno che in un sistema inerziale è descritto dalle Leggi di Newton (Principi della Dinamica)
 - **Sistema inerziale**: verificata la Prima Legge di Newton
 - **Sistema non inerziale**: non verificata Terza Legge di Newton
- Il fenomeno fisico è visibile in entrambi i sistemi
 - Nel primo viene descritto con le leggi di Newton, nel secondo occorre introdurre alcune **forze fittizie** (come la forza di Coriolis) per poterlo descrivere

69

La forza di Coriolis è una forza apparente che deve essere introdotta in un sistema di riferimento non inerziale per poter spiegare lo stesso fenomeno che un osservatore inerziale riesce a spiegare basandosi sulle leggi di Newton.

Nella fisica newtoniana, accettabile per la descrizione dei fenomeni macroscopici della nostra realtà fisica quotidiana, si dice **inerziale** un sistema di riferimento (cioè l'insieme dei riferimenti, per esempio delle coordinate, utilizzati per individuare la posizione di un oggetto nello spazio) nel quale un punto materiale libero, quindi non sottoposto a forze oppure sottoposto a più forze di risultante nulla, mantiene il proprio stato di quiete o di moto rettilineo uniforme. In termini fisici, ciò si esprime attraverso la validità della Prima Legge della Dinamica di Newton.

Costituiscono riferimenti inerziali il cosiddetto "sistema delle stelle fisse" (*che in realtà "fisse" non sono, ma che tali ci appaiono nel corso della nostra umana esistenza, giustificando quindi l'approssimazione nella scelta*) e ogni altro sistema a esso solidale, cioè fermo o in moto rettilineo uniforme rispetto alle stelle fisse.

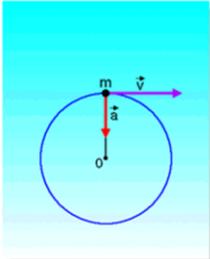
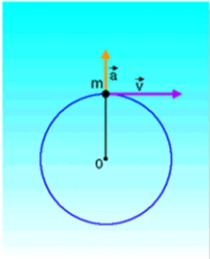
Al contrario, il sistema di riferimento viene detto **non inerziale** se la descrizione della dinamica dei corpi non vede verificate la Terza Legge della Dinamica di Newton o Principio d'Inerzia. Un sistema di riferimento non inerziale è quindi un sistema di riferimento in cui un corpo non soggetto ad alcuna forza (o soggetto ad una risultante di forze nulla) si muove comunque di moto non uniforme (accelerato). Tutti e soli i sistemi di riferimento che si muovono di moto accelerato rispetto al sistema delle stelle fisse presentano questa particolarità e possono essere quindi definiti non inerziali.

Il fenomeno fisico è visibile sia da un osservatore inerziale che da uno non inerziale. Al primo sono sufficienti le Leggi di Newton per spiegarlo, il secondo deve invece introdurre delle forze fittizie (come appunto la forza di Coriolis) per poter spiegare il verificarsi del medesimo fenomeno.

EDIZIONE 2017

FORZA DEVIANTE O
DEVIAZIONE DI CORIOLIS

- Per un osservatore inerziale, $F_{cp} = ma = mv^2/r$ (2°PD) e F_{cf} esiste come reazione a F_{cp} (3°PD). Rimosso il vincolo, m non è soggetta ad alcuna forza: si muove di moto rettilineo uniforme, assumendo direzione tangente alla circonferenza (1°PD).
- Un osservatore non inerziale (solidale a m) sente una forza F_{cf} che tende ad allontanarlo. La forza centrifuga F_{cf} è una forza **apparente**, dovuta al moto relativo dell'osservatore.

70

Un esempio di forza apparente è la forza centrifuga che un osservatore non inerziale deve introdurre, in un sistema di riferimento rotante, per giustificare il movimento di un corpo in allontanamento dal centro di rotazione, altrimenti spiegabile da un osservatore inerziale con la semplice applicazione della Prima Legge della Dinamica.

Un corpo di massa m viene fatto ruotare attorno ad un punto O , al quale risulta vincolato da un filo. Per un osservatore inerziale, la massa è soggetta ad una *forza centripeta* F_{cp} , data dal prodotto della massa m per la sua accelerazione a , diretta verso il centro di rotazione O ed esistente in quanto reazione vincolare alla forza con cui O “tira” verso di sé la massa per il tramite del vincolo (il filo). Nel momento in cui il filo viene reciso, la massa, non risentendo più di alcuna forza, si allontana procedendo con moto rettilineo uniforme (per il Primo Principio della Dinamica) lungo la direzione tangente alla originale traiettoria

Al momento del taglio del filo, un osservatore in rotazione con la massa m , quindi in un sistema di riferimento non inerziale, percepisce invece una forza che tende ad allontanarlo tirandolo all'indietro, cioè con direzione centrifuga rispetto all'originaria traiettoria circolare. Questa *forza centrifuga* è per l'appunto una forza apparente, che l'osservatore non inerziale deve introdurre a causa del suo moto relativo, rispetto all'osservatore inerziale.

EDIZIONE 2017

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI

© Brooks/Cole, Cengage Learning

In un sistema inerziale, la conservazione della velocità tangenziale ωr (ω velocità angolare, r distanza da asse Terra) dei corpi giustifica la deviazione osservata. Se il corpo si muove da N verso l'Equatore, ha velocità inferiore rispetto ai corpi delle altre latitudini e appare spinto indietro verso ovest (*approssimazione di Hadley*).

71

Quasi un secolo prima di Coriolis, George Hadley (1685-1768) tentò di elaborare una teoria sull'origine degli alisei, cercando di giustificare l'osservata deviazione delle correnti atmosferiche ricorrendo al principio della conservazione della velocità lineare, da parte dei corpi che partecipano della rotazione terrestre. Tale teoria, che pure ancora oggi viene citata in qualche libro di testo, sottostima del valore della deviazione stessa, ma ebbe tuttavia il merito di comprendere per la prima volta proprio l'importanza che la rotazione terrestre doveva poi assumere alla luce delle intuizioni di Coriolis.

La spiegazione fornita da Hadley per la deviazione di Coriolis parte dall'osservazione che un punto "immobile" all'equatore si trova in realtà, per il solo fatto di partecipare della rotazione terrestre, in una condizione di moto circolare uniforme, su un'orbita avente periodo e raggio pari a quelli terrestri T_{Terra} ed R_{Terra} e velocità lineare:

$$V_{equat.} = (2 \pi R_{Terra}) / (T_{terra})$$

Se ora consideriamo un secondo punto a latitudine più settentrionale (ma il discorso rimane identico anche considerando l'emisfero meridionale), esso si troverà sempre in moto circolare uniforme con periodo pari a quello di rotazione terrestre, ma con una velocità inferiore, essendo il raggio della sua orbita ora inferiore a quello terrestre:

$$V = (2 \pi R) / (T_{Terra})$$

Se il punto equatoriale inizia a muoversi verso nord, esso, conservando la propria velocità lineare, si trova a possedere sempre velocità superiori a quelle dei punti che incontra alle diverse latitudini. Rispetto ad un osservatore al suolo esso appare così spinto verso est da una forza "misteriosa", che altro non è se non un effetto della rotazione planetaria: la deviazione dalla differenza tra le velocità del corpo e del suolo, divenendo significativa per alte velocità o lunghe distanze.

IL VENTO GEOSTROFICO

- particella di aria a riposo inizia a muoversi per effetto della sola forza di gradiente G
- non appena la velocità del vento è diversa da zero, la particella risente anche della forza deviante di Coriolis D
- D aumenta con la velocità, producendo la rotazione della direzione del vento verso destra (che lascia L a sx, H a dx)
- all'equilibrio $D = G$ il vento è parallelo alle isobare
- se $D > G$, il vento spirerebbe contrario a G (*impossibile*)⁷²

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI

Il **vento geostrofico** nasce come vento di gradiente “puro”, quando cioè una particella d'aria, dapprima a riposo, inizia a muoversi per effetto della forza di gradiente, spostandosi *perpendicolarmente* alle isobare da una zona di alta ad una di bassa pressione.

Non appena la velocità del vento assume valori diversi da zero, la particella inizia a risentire anche della deviazione di Coriolis,

La forza di Coriolis, aumentando di pari passo con la velocità del vento, produce una rotazione verso destra della sua direzione di provenienza (in modo da lasciare la zona di bassa pressione a sinistra del flusso, l'alta a destra), fino a quando le due forze si uguagliano in valore.

Il vento ha ora direzione *parallela* alle isobare e la stessa forza di Coriolis cessa di crescere ulteriormente; in caso contrario, infatti, si produrrebbe un moto opposto alla forza di gradiente, il che risulta decisamente impossibile.

VENTO DI GRADIENTE E VENTO CICLOSTROFICO

- su traiettoria curvilinea, l'aria risente di una forza centrifuga C , diretta perpendicolare alle isobare, con verso esterno e pari a v^2/r
 - anticloni: stesso verso di G , opposto a D
 - cicloni: verso opposto a G , stesso verso di D
- equilibrio $G+D+C=0$: **vento di gradiente**
- medie e alte latitudini: C trascurabile (alti r) e il vento è di fatto **geostrofico** ($G+D=0$)
 - solo nelle trombe d'aria occorre considerare C
- latitudini equatoriali: D trascurabile (nulla all'Equatore) e il vento di gradiente assume carattere **ciclostrofico** ($G+C=0$)

73

Nel caso reale, le isobare sono per lo più curvilinee, piuttosto che rettilinee; le masse d'aria che si muovono con traiettoria curvilinea devono così risultare soggette anche ad una **forza centrifuga**, che agisce in direzione perpendicolare alla traiettoria, dirigendosi verso l'esterno della curvatura (quindi con identico verso alla forza di gradiente nel caso anticiclonico, con verso opposto in quello ciclonico) e con un'intensità proporzionale al rapporto tra il quadrato della velocità del vento ed il raggio di curvatura della traiettoria stessa.

L'equilibrio che si produce tra le forze di gradiente, deviante di Coriolis e centrifuga produce il **vento di gradiente**. Tuttavia, alle medie e alte latitudini, in condizioni normali la forza centrifuga risulta essere trascurabile rispetto alle forze di gradiente e di Coriolis; per i nostri scopi, possiamo quindi considerare che, in tali condizioni, il vento di *gradiente* sia un vento essenzialmente *geostrofico*.

Il contributo della forza centrifuga diviene invece significativo o in caso di traiettorie di corto raggio (per esempio nelle trombe d'aria alle nostre latitudini) oppure alle basse latitudini, dove, essendo trascurabile la forza di Coriolis, è la forza centrifuga che deve equilibrare la forza di gradiente (equilibrio detto per l'appunto **ciclostrofico**).

Tuttavia, nelle situazioni anticicloniche equatoriali, le forze centrifuga e di gradiente hanno la stessa direzione verso l'esterno della curvatura, per cui una situazione di equilibrio ciclostrofico non risulta possibile. Questo è il motivo per cui, nei pressi dell'equatore, non si possono costituire sistemi anticiclonici stabili.

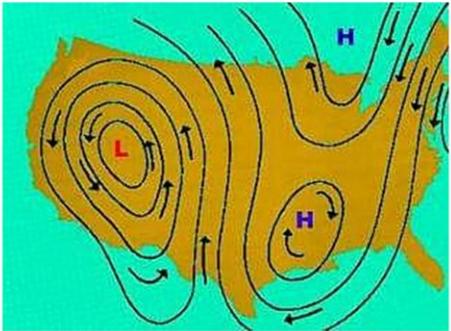
EDIZIONE 2017

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI



IL VENTO GEOSTROFICO: CARATTERISTICHE

- è un vento teorico in quota
 - approssima il vento reale
 - ha velocità proporzionale alla differenza di pressione (velocità è maggiore dove le isobare sono più strette)
- per un osservatore spalle al vento, scorre parallelo alle isobare, con le basse pressioni a sx e le alte pressioni a dx (**regola di Buys Ballot per vento geostrofico emisfero nord**)
 - rotazione antioraria attorno a L, oraria attorno a H



74

Possiamo in definitiva concludere che il vento geostrofico è un vento teorico che approssima bene quello reale in quota e che, per un osservatore con le spalle al vento, si muove a velocità costante, parallelamente alle isobare, lasciando, nell'emisfero nord, le basse pressioni alla propria sinistra, le alte alla destra.

L'affermazione, nota come **Legge di Buys Ballot** per il vento geostrofico, è valida, in questa forma, per l'emisfero settentrionale; a causa della diversa azione della Forza di Coriolis, la disposizione deve infatti essere invertita per l'altro emisfero.

Ciò comporta la rotazione antioraria del vento attorno ai centri di bassa pressione, oraria attorno ai centri di alta.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI



L'ATTRITO

- azione dell'ambiente sui bassi strati atmosfera
 - fino a $\approx 1000-1500$ m, poi si annulla progressivamente
- si oppone al moto e ne rallenta la velocità
 - riduce D (dipende da v) in favore di G (non dipende da v)
- squilibrio in favore di G devia vento geostrofico verso bassa pressione di un angolo medio di $\approx 30^\circ$
 - oceani: velocità $\approx 70\%$ e deviazione $\approx 10^\circ-20^\circ$
 - continenti: velocità $\approx 40\%$ e deviazione $\approx 40^\circ-50^\circ$
- **regola di Buys Ballot per vento al suolo nell'emisfero nord:**
 con le spalle al vento, ruotare di $\approx 30^\circ$ in senso orario per indicare l'alta pressione (a dx) e la bassa pressione (a sx)

75

Infine, nel caso di venti che spirano nei primi 1000-1500 metri circa di quota, deve essere considerata anche l'azione dell'ambiente sui bassi strati dell'atmosfera, azione che si manifesta attraverso una **forza d'attrito**, variabile con la natura e la configurazione del terreno, d'intensità maggiore sui terreni accidentati e minore sul mare e le superficie a minor "rugosità".

In questo caso, il vettore che rappresenta l'attrito ha verso opposto al movimento ed intensità ad esso proporzionale, tramite un coefficiente dipendente appunto dalla morfologia del sottostante territorio.

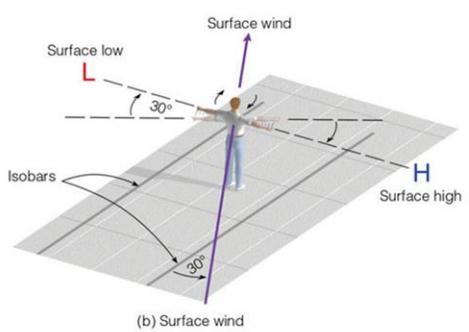
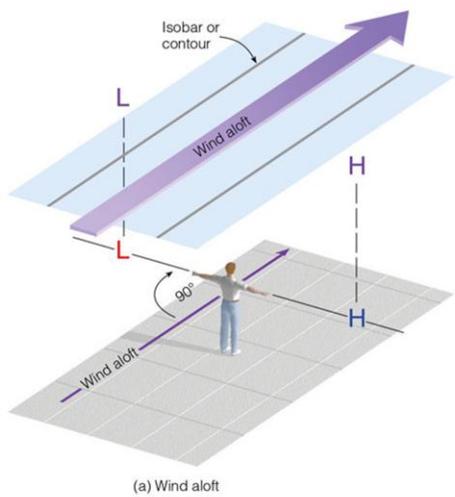
Ovviamente una trattazione semplice ma rigorosa, del tipo di quella tentata per il vento in quota, risulta qui improponibile, essendo per sua natura l'attrito un fenomeno non lineare, anzi "caotico" nella sua espressione.

Quello che si osserva è che la presenza degli attriti dovuti al terreno sottostante, che si mantengono efficaci entro i primi 1000 metri circa di quota, produce sia un rallentamento della velocità del vento geostrofico sia una deviazione della sua direzione verso il centro delle basse pressioni, il tutto secondo i valori approssimativi che vanno da un minimo di $10^\circ-20^\circ$ sugli oceani, fino ad un massimo di $40^\circ-50^\circ$ sui continenti, con velocità pari rispettivamente al 70% e 40% dei sovrastanti flussi in quota.

EDIZIONE 2017
ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI



REGOLE DI BUYS BALLOT PER EMISFERO NORD



Northern Hemisphere

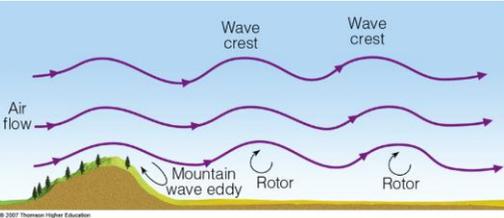
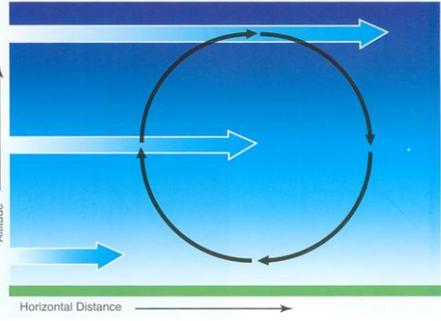
© Brooks/Cole, Cengage Learning

EDIZIONE 2017



TURBOLENZA E GRADIENTE VERTICALE DEL VENTO

- con vento forte, l'attrito del suolo rallenta il vento nei bassi strati
- **gradiente verticale del vento**: il vento cresce con la quota
- strati di vento di velocità diverse generano **turbolenza** e vortici
- i vortici provocano raffiche e venti verticali, ascendenti o discendenti

La differenza di velocità (**gradiente verticale del vento**) tra gli strati più prossimi al suolo, ove il vento viene rallentato dall'attrito meccanico del terreno, e gli strati superiori, ove invece tale rallentamento tende a divenire nullo, porta l'aria ad "arrotolarsi" in circolazioni irregolari attorno ad un asse praticamente parallelo al suolo.

Questi *vortici caotici* producono una componente discendente dal loro lato sottovento e una ascendente dal lato sopravvento, accompagnate da fluttuazioni del vento, soprattutto nella sua componente verticale (*wind shear*). Tutto ciò viene generalmente indicato con il nome di **turbolenza meccanica**.

L'estensione verticale della turbolenza dipende da diversi fattori, dalla natura del terreno alla velocità del vento. Per velocità dell'ordine dei 30 nodi su un territorio sostanzialmente privo di ostacoli orografici, la turbolenza meccanica può raggiungere livelli tali da rendere difficile il controllo del velivolo nelle fasi di avvicinamento o decollo. Con velocità superiori ai 50 nodi, lo strato turbolento può estendersi per oltre 3000 piedi sopra il livello del suolo.

La presenza di ostacoli, sia artificiali (palazzi o altri edifici) che naturali (filari di alberi, per esempio) può aumentare gli effetti di turbolenza meccanica e rinforzare lo *shear* del vento. Tipicamente, la presenza di un ostacolo può produrre un *treno* di vortici turbolenti, detta **scia turbolenta**, che si propagano sottovento all'ostacolo stesso, rimanendo compresi tra il suolo ed il flusso regolare del vento in quota.

Quando questi ostacoli si trovano in prossimità di una pista (per esempio, hangar o altri grossi edifici o anche i piccoli boschi che circondano spesso le aviosuperfici), posso crearsi seri problemi per gli atterraggi o i decolli in presenza di forte vento.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

CIRCOLAZIONE GENERALE
ATMOSFERICA

- differente riscaldamento nelle diverse regioni del globo
 - maggiore nelle zone tropicali, minore nelle polari
- necessità di trasferire calore da equatore verso poli
- fine ultimo della circolazione generale atmosferica:
 - ridistribuire il calore solare
 - ridurre il divario termico tra equatore e polo

ATMOSFERA – CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA – PROPRIETÀ

78

Il nostro pianeta è costantemente interessato da spostamenti orizzontali di masse d'aria: l'insolazione non omogenea, più concentrata nella fascia equatoriale che alle latitudini crescenti, provoca la formazione di regioni a pressione atmosferica differenziata, vero primo motore di una **circolazione generale atmosferica** e di tutti i fenomeni che, di conseguenza, contribuiscono a definire ciò che noi chiamiamo “meteorologia”.

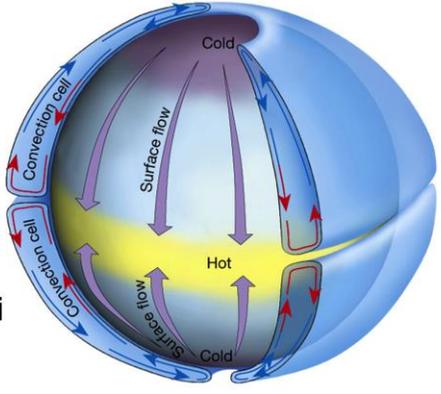
Le differenze di temperatura crescerebbero infatti in misura maggiore, se l'aria non si mettesse in movimento per operare dei trasferimenti di calore dalle regioni equatoriali alle regioni polari; inoltre, anche le grandi correnti marine contribuiscono a questo trasferimento (per esempio la Corrente del Golfo nell'Atlantico).



EDIZIONE 2017

**CIRCOLAZIONE GENERALE
ATMOSFERICA: CASO IPOTETICO**

- Terra non in rotazione e superficialmente omogenea
- unica circolazione convettiva meridiana emisferica
 - aria sale in quota all'equatore
 - aria fluisce in quota verso i poli
 - aria discende al suolo ai poli
 - aria fluisce al suolo all'equatore



79

Il modello più semplice di circolazione generale atmosferica che possiamo ipotizzare è quello ideale, corrispondente all'ipotesi di una Terra non in rotazione attorno al proprio asse e con una superficie morfologicamente uniforme (per esempio completamente ricoperta dall'acqua degli oceani, in modo tale da minimizzare anche i fenomeni di attrito tra il suolo ed i bassi strati atmosferici).

In tale modello, la differenza di irraggiamento solare tra le più calde latitudini tropicali ed i più freddi poli innescherebbe due circolazioni emisferiche ad anello, orientate lungo i meridiani terrestri; nel nostro emisfero, la circolazione risulterebbe caratterizzata da un'ascesa di aria calda in corrispondenza dell'Equatore, un flusso in quota diretto verso la calotta artica, una discesa di aria in corrispondenza del polo ed un flusso di ritorno al suolo verso l'Equatore.

Questo modello ideale di circolazione termica globale prende il nome di **Cella di Hadley**; essa permetterebbe lo scambio termico diretto tra le regioni calde e quelle fredde della Terra e determinerebbe, a causa dei rispettivi movimenti ascendenti e discendenti di aria, la presenza di una fascia di bassa pressione al suolo all'equatore e di un'area (o calotta) di alta pressione su ciascuno dei due poli.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA: CASO REALE

- la rotazione terrestre modifica la singola circolazione meridiana in un sistema di tre sottocircolazioni:
 - cella polare tra 60°N/S - 90°N/S
 - extratropicale (cella di Ferrel) tra 30°N/S - 60°N/S
 - interropicale (cella di Hadley) tra 0° e 30°N/S

North Pole 60°N 30°N Equator

80

Nel caso reale, la semplice circolazione ad anello del modello a singola cella di Hadley viene profondamente modificata:

- dalla rotazione terrestre, attraverso l'intervento della cosiddetta **forza deviante** o di **Coriolis**;
- dall'eterogenea morfologia superficiale planetaria, quindi dall'influenza, sulle correnti atmosferiche, delle barriere orografiche, delle correnti marine e dei contrasti di temperatura, permanenti o periodici, che esistono tra le terre emerse e gli oceani;
- dai processi termodinamici, innescati dall'incontro tra masse d'aria di diversa temperatura.

Ciò che avviene è che in ciascun emisfero, la circolazione generale atmosferica si presenta come un insieme di tre circolazioni minori, interessanti ciascuna una fascia latitudinale di circa 30° di ampiezza.

Lo scambio di calore tra l'equatore e i poli si compie quindi per fasi successive, con un processo a catena che coinvolge:

- la **cella polare**, tra i 60° N/S ed i 90° N/S
- la **circolazione extratropicale** o **cella di Ferrel**, tra i 30° N/S ed i 60° N/S;
- la **circolazione intertropicale** o **cella di Hadley**, per latitudini comprese tra 0° e 30° N/S;

EDIZIONE 2017



CARATTERISTICHE DELLA
CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA

- circolazione come insieme di moti a diversa scala
- moti verticali
 - massima estensione: intero spessore troposfera
- moti orizzontali meridiani
 - forte componente in direzione meridiana
 - massima estensione: fascia latitudinale di ~ 30°
- moti orizzontali cosiddetti *zonali* o *westerlies*
 - forte componente in direzione paralleli
 - massima estensione: intera circonferenza terrestre

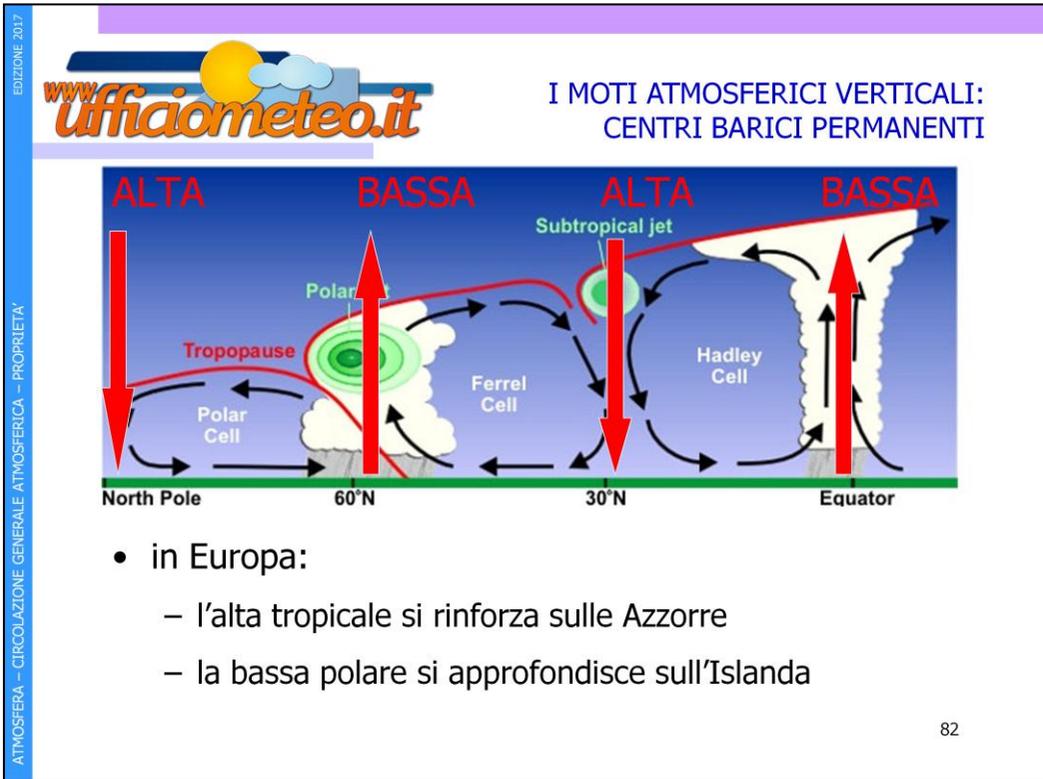
81

Ne risulta una circolazione generale molto complessa, con un'atmosfera animata da continui movimenti rispetto alla superficie terrestre. Tali movimenti, che possono essere verticali ed orizzontali, si verificano con ordini di grandezza variabili fino a migliaia di chilometri.

I movimenti verticali, ad esempio, possono estendersi al massimo per tutto lo spessore della troposfera, che raggiunge la sua quota massima, di circa 18 km, presso l'equatore.

I movimenti orizzontali meridiani, quelli cioè che hanno una forte componente nella direzione dei meridiani, possono giungere ad estendersi per tutto lo spessore di una fascia latitudinale di circa 30°.

I movimenti orizzontali cosiddetti **zonali** o **westerlies** che si manifestano con una forte componente in direzione dei paralleli, sono di gran lunga i più estesi, potendo raggiungere dimensioni di molte migliaia di chilometri e, in qualche zona ristretta dell'atmosfera, compiere un intero giro attorno alla Terra.



I moti verticali generano fasce di aria subsidente, che possono essere associate con campi di alta pressione alla superficie, alternate con fasce di aria discendente, associabili invece a campi di bassa pressione.

Possiamo quindi definire:

- due calotte di alta pressione in corrispondenza di ciascun polo;
- due bande circumpolari di bassa pressione a 60° di latitudine N e S, in corrispondenza dei Circoli Polari Artico e Antartico;
- due bande circumpolari di alta pressione a 30° N e 30° S, in corrispondenza dei Circoli Tropicali del Cancro e del Capricorno;
- una fascia di bassa pressione equatoriale.

Tuttavia, la realtà è un po' più complicata, perché la superficie della Terra non è uniforme e gli oceani sviluppano distinti centri di alta e bassa pressione permanente, invece di fasce circumpolari continue. Il motivo per cui ciò avviene al di sopra degli oceani risiede nelle proprietà termiche dell'acqua, in particolare per il suo elevato calore specifico; le grandi masse marine possiedono così una temperatura abbastanza stabile e le correnti che vi fluiscono al di sopra rimangono praticamente uniformi tra una stagione e l'altra.

Due di questi campi barici permanenti esercitano una funzione fondamentale per le nostre latitudini, in quanto veri e propri "motori" per la circolazione atmosferica del continente europeo: **l'anticiclone delle Azzorre** ed il **ciclone d'Islanda**.

EDIZIONE 2017



I VENTI IN SUPERFICIE

- le masse d'aria vengono mosse da gradienti barici
- l'origine del gradiente barico classifica i tipi di vento
- **venti permanenti**
 - gradiente nasce dalla dinamica circolatoria atmosferica
 - nordorientali intertropicali (**alisei** emisfero nord)
 - venti occidentali medie latitudini (**westerlies**)
- **venti termici** periodici
 - gradiente nasce da locali differenze di temperatura
 - inversione periodica della circolazione
 - **brezze di mare/terra** e **di monte/valle** (12 ore);
monsoni (6 mesi)

83

I **venti in superficie** possono essere classificati in base alle cause che provocano la differenza di pressione (cioè il *gradiente barico*) all'origine del moto delle masse d'aria.

Quando il gradiente ha origine dalla dinamica circolatoria atmosferica, ne risultano venti a carattere **permanente**, presenti a prescindere dalla stagione o dal tempo meteorologico.

La fascia compresa tra l'Equatore e il Tropico del Cancro è caratterizzata da venti nordorientali, che spirano ad una velocità di circa una decina di nodi a quote inferiori ai primi due chilometri ed hanno carattere secco e fresco: sono gli **alisei** dell'Emisfero Nord. Altri venti permanenti nordorientali sono quelli che soffiano in superficie al di là del Circolo Polare.

Ha carattere permanente anche la circolazione occidentale delle medie latitudini (**westerlies** o **flusso zonale**), compresa tra i 40°N/S ed i 60°N/S, la cui regolarità è meno apprezzabile di quella degli alisei, perché frequentemente sconvolta dalle depressioni a carattere mobile, cui diamo il nome di **perturbazioni**. Nel nostro continente, il flusso zonale scorre tra l'Anticiclone delle Azzorre a sud ed il Ciclone d'Islanda a nord; la posizione relativa di questi sistemi influisce sul tempo continentale, con le perturbazioni che scorrono più alte in latitudine nella stagione estiva, più basse in quella invernale.

I **venti di origine termica** derivano invece da un gradiente barico che nasce da una differenza di temperatura sul piano orizzontale. Essi scorrono in superficie dalle regioni più fredde verso quelle più calde, con intensità che dipende dalla differenza di temperatura e direzione periodicamente invertita secondo le variazioni del campo termico. La scala di questi moti è solitamente troppo locale (**brezze**, con periodo di 12 ore) perché su di essi possa influire la deviazione di Coriolis, con l'eccezione del **monsone**, che interessa l'intero continente asiatico e le coste sudorientali dell'Africa con periodicità semestrale.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI

LE CIRCOLAZIONI TERMICHE

- diverso riscaldamento del suolo in presenza di equilibrio barico
- aria calda si espande e inclina le superfici isobariche
 - in quota si forma H sopra aria calda e L sopra aria fredda con aria che fluisce da H a L (da caldo a freddo)
- la divergenza in quota origina convergenza al suolo e viceversa
 - al suolo campi barici opposti con aria che fluisce da freddo a caldo

© 2007 Thomson Higher Education

La causa all'origine di una circolazione termica è la presenza di un gradiente orizzontale di temperatura in superficie (cioè di un diverso riscaldamento del suolo) a pressione costante, ovverosia con superficie isobariche parallele al suolo (il che comporta l'iniziale assenza di una componente di gradiente barico nel vento).

In tali condizioni, l'aria maggiormente riscaldata si espande diminuendo la propria densità, mentre quella più fredda si contrae aumentandola. Ciò provoca l'inclinazione delle superficie isobariche e la nascita di un gradiente barico in quota, con una zona di alta pressione sovrastante la zona calda e una di bassa pressione sulla zona fredda.

L'aria inizia così a fluire in quota dalla zona calda verso quella fredda, determinando una perdita di massa nella colonna d'aria al di sopra della stessa zona calda, con conseguente diminuzione di pressione al suolo. All'opposto, il guadagno di massa nella colonna d'aria sulla zona fredda determina un aumento della pressione al suolo.

Si viene così a creare un gradiente barico al suolo opposto rispetto a quello in quota, con l'aria che, al suolo, fluisce dalla zona fredda verso quella calda, chiudendo la circolazione come flusso di ritorno rispetto a quella in quota.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

LE CIRCOLAZIONI TERMICHE: BREZZE DI MARE E DI TERRA

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - VENTI

(a) North South

(b) North South

(c) North South

(a) Sea breeze

(b) Land breeze

© 2007 Thomson Higher Education

85

Le **brezze di mare e di terra** costituiscono un primo esempio di circolazione termica a scala locale (*mesoscala*), che nasce per la differenza in calore specifico tra il mare e la terra emersa. Lungo le regioni costiere e nelle ore di massima insolazione si origina, difatti, un più veloce riscaldamento del suolo rispetto all'acqua, che, a sua volta, determina il richiamo di correnti d'aria dal mare nei bassi strati.

La brezza di mare si manifesta dalla tarda mattinata, con intensità massima nelle ore pomeridiane, per annullarsi in serata, prologo al flusso contrario della brezza terrestre, la quale, nascendo dal più veloce raffreddamento del suolo con conseguente richiamo di aria verso il mare, si instaura da circa mezzanotte fino a poco dopo le luci dell'alba. Tuttavia, poiché la differenza di temperatura non è così accentuata come lo è di giorno, l'intensità di questa brezza risulta inferiore a quella della componente diurna.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

LE CIRCOLAZIONI TERMICHE: BREZZE DI MONTE E DI VALLE

(a) Isobaric surfaces are shown as horizontal lines above a house on a flat surface, labeled 'North' and 'South'.

(b) Daytime: A mountain range is shown with a sun. On the left slope, air is warmed and rises, creating a low-pressure cell (L). On the right slope, air is cooled and flows down into the valley, creating a high-pressure cell (H). The pressure gradient force (PGF) is shown as an arrow pointing from H to L. This flow is labeled 'Valley breeze'.

(c) Nighttime: A mountain range is shown with a moon. On the left slope, heat is lost, and air is cooled, creating a high-pressure cell (H). On the right slope, air is warmed and rises, creating a low-pressure cell (L). The pressure gradient force (PGF) is shown as an arrow pointing from H to L. This flow is labeled 'Mountain breeze'.

Copyright © 2005 Pearson Prentice Hall, Inc.

© 2007 Thomson Higher Education

Anche il diverso riscaldamento tra i pendii di una montagna e la sottostante vallata è in grado di originare gradienti barici a carattere locale, con conseguente richiamo di correnti dal centro di alta verso quello di bassa pressione. Avremo quindi **brezze di monte** nelle ore notturne, che spirano verso valle anche rinforzate da una componente dovuta alla gravità (**vento catabatico** o **di caduta**), e **brezze di valle** nelle ore diurne, con vento diretto in direzione opposta.

EDIZIONE 2017



VENTI DI CADUTA

- venti che scorrono sottovento ai rilievi montuosi
- a carattere freddo (*Bora, Mistral, Blizzard*) o caldo (*Foehn*)
- i venti freddi originano da forte raffreddamento su pendii ghiacciati: l'aria fredda e densa rimane intrappolata lungo il pendio e cade accelerando per gravità
- i venti caldi originano quando sopravvento aria umida in ascesa si raffredda ($-0,6^{\circ}\text{C}/100\text{m}$) rilasciando umidità; l'aria secca si riscaldandosi ($+1^{\circ}\text{C}/100\text{m}$) nella discesa sottovento
 - sopravvento precipitazioni persistenti (*stau - foehn wall*)
 - **effetto stau**- effetto tipico di molte catene montuose: **Foehn** nel Nord Italia, **chinook** sulle Montagne Rocciose, **ghibli** in Libia

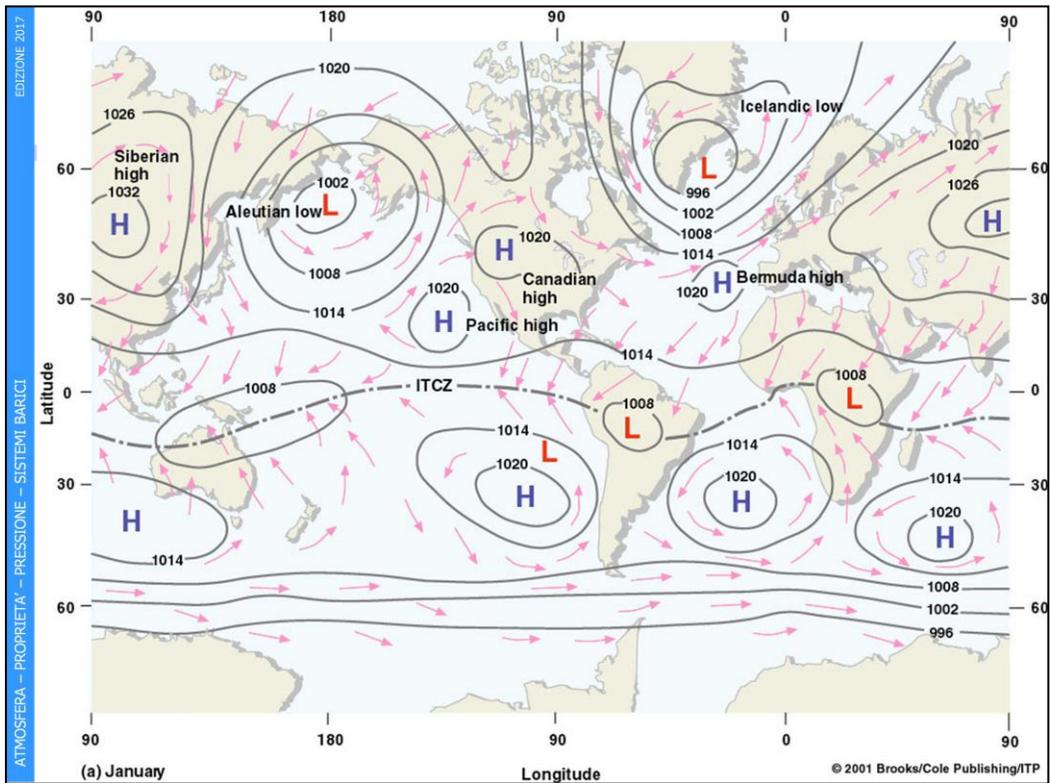
87

Si identificano con il nome di **venti di caduta** quei venti che scorrono sul versante sottovento dei rilievi montuosi, potendo presentarsi a carattere freddo (la Bora ed il Mistral nell'area mediterranea; il Blizzard dell'Antartide) oppure caldo (il Foehn della nostra Pianura Padana).

I venti freddi devono la loro esistenza al consistente raffreddamento subito da una massa d'aria in prossimità di rilievi innevati o di superfici ghiacciate. In queste condizioni, infatti, l'aria si mantiene più fredda (e quindi più densa) rispetto alla circostante atmosfera di pari quota, subendo quindi il maggior influsso della forza di gravità, che agisce trascinandola verso il basso. A causa della forte azione "refrigerante" esercitata dal pendio innevato o dal ghiacciaio, l'aria si troverà ad essere sempre sufficientemente fredda da proseguire la propria corsa verso il basso, anche a quote inferiori rispetto a quella di origine.

In particolari condizioni, questi venti possono aumentare la propria intensità sino a livelli distruttivi: tali sono i *venti catabatici (blizzard)* registrati in Antartide, dove l'aria scorre lungo il pack ed aumenta la propria velocità in prossimità della costa, quando i ghiacciai precipitano verso il mare, o il **Mistral**, che scorre dalle cime innevate delle Alpi verso il Mediterraneo e la **Bora**, che scende verso il Mare Adriatico provenendo dalle montagne della ex Jugoslavia.

Al contrario, quando una massa d'aria calda e stabile si muove attraversando una catena montuosa ad alta quota per discenderne dal lato opposto, si produce spesso un forte vento caldo che gli americani delle Montagne Rocciose conoscono come *Chinook* (termine nativo che ha il significato di mangiatore di neve), quelli della California del sud come *Vento di Santa Ana*, ma che da noi, soprattutto tra gli abitanti della Pianura Padana, è più noto come **Foehn**.



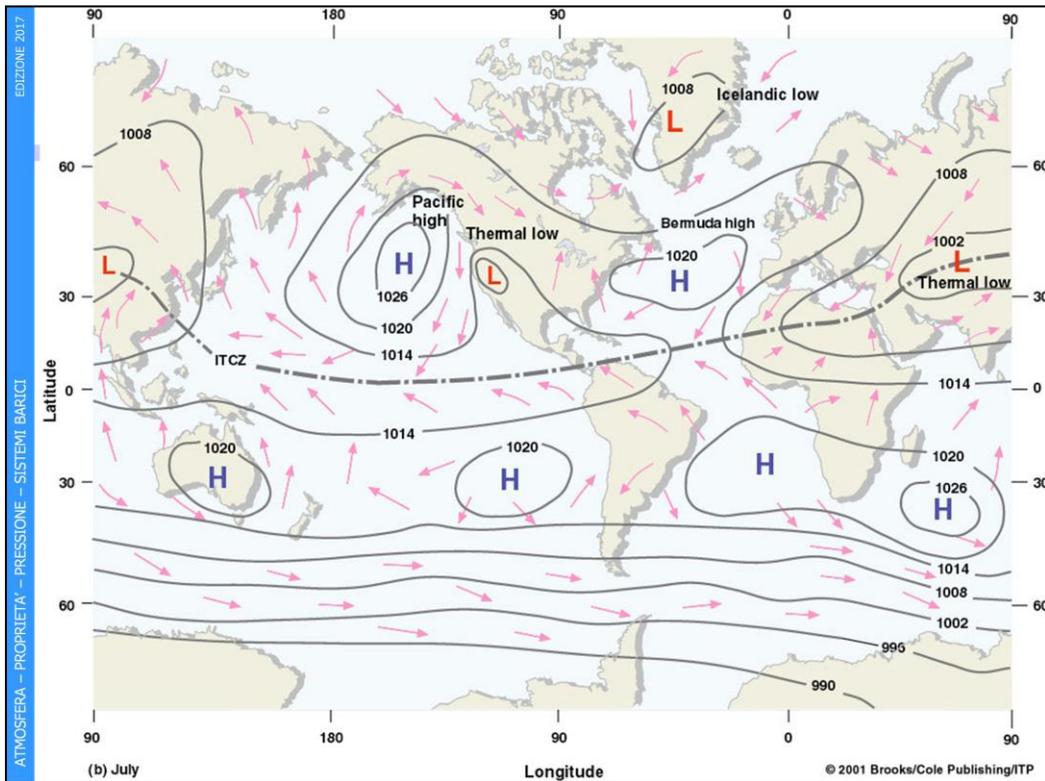
Per concludere, questa analisi della circolazione generale atmosferica, è possibile dare una “visione d’insieme” di come questa caratterizza il nostro pianeta in due mesi opposti, caratteristici, per il nostro emisfero boreale, dei periodi prima invernale e poi estivo.

Nel mese di Gennaio, l’analisi dei campi barici al suolo evidenzia, alle medie latitudini settentrionali, la presenza del pronunciato minimo dinamico d’Islanda, accoppiato con il suo “gemello” delle Isole Aleutine, cui si contrappone una posizione più defilata dell’anticiclone atlantico delle Azzorre (qui indicato con il nome americano di “Bermuda High”, Alta pressione delle Bermuda) e dell’omologo dell’Oceano pacifico..

Evidente anche la presenza del vasto anticiclone termico russo-siberiano (e del meno intenso campo di alta canadese) dovuta al forte raffreddamento delle masse d’aria che stazionano sulla fredda piana continentale.

Si noti, infine, quasi in corrispondenza con l’Equatore geografico, la linea dell’ ITCZ (la *Zona di Convergenza Inter Tropicale*), vero e proprio Equatore “termico”, ove si verifica la convergenza degli alisei dei due emisferi e che, proprio per questa spinta convergente dell’aria dal basso, risulta caratterizzata dalla formazione di nubi di dimensioni verticali imponenti.

Sulla penisola indiana il regime degli alisei invernali da nord-est coincide con quello del monzone invernale, asciutto e di piovosità praticamente nulla.



Nel mese di Luglio, alle medie latitudini settentrionali, il minimo d'Islanda viene spinto ulteriormente a nord dall'espansione dell'alta atlantica (e altrettanto avviene per la minima delle Aleutine a causa dell'alta del Pacifico), mentre le alta invernali canadese e russo-siberiana vengono sostituite da opposti campi di minimo barico, pure di origine termica.

La ITCZ risulta ora a nord dell'Equatore geografico, dalla cui posizione si separa notevolmente, in misura più sensibile rispetto alla situazione invernale. Ciò comporta che gli alisei meridionali, passando l'Equatore e risultando quindi soggetti alla deviazione di Coriolis dell'emisfero settentrionale (cioè non più alla sinistra ma alla destra del moto), debbano mutare la loro provenienza da sud-est a sud-ovest.

Sulla penisola indiana, questa circolazione origina e rafforza il monzone estivo, con le intense precipitazioni provocate dal forte afflusso di umidità oceanica, intensificato anche dal richiamo del minimo russo-siberiano.

Si noti infine (caratteristica già evidente nel mese di gennaio, ma qui ancora più evidente, come la circolazione delle medie latitudini australi risulti più semplice (meno tormentata dall'alternarsi di centri di massimo o di minimo barico) a causa della maggiore omogeneità planetaria, caratterizzata, a quelle latitudini, dall'esclusiva presenza di superficie oceanica.

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it



www.ufficiometeo.it

**CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE:
I FRONTI**

90

ATMOSFERA – CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA – CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

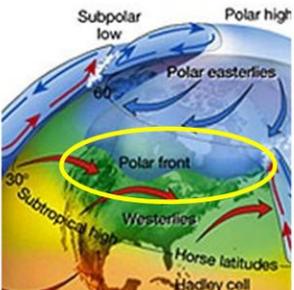
EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE (CIRCOLAZIONE DELLE MEDIE LATITUDINI)

- il **fronte polare** rappresenta la linea di convergenza dei venti orientali polari con i venti occidentali delle medie latitudini
- può deformarsi per la spinta convergente delle **masse d'aria** fredda polare e calda tropicale
- si formano locali vortici a circolazione ciclonica (**perturbazioni** o **cicloni extratropicali**)
- lo scambio termico avviene all'interno del singolo vortice



91

Le masse d'aria polari formano una specie di enorme calotta d'aria fredda, separata dalle masse d'aria delle medie latitudini da una superficie frontale, che avvolge questa calotta e che si chiama **fronte polare**. Più a nord, all'interno della calotta d'aria fredda, si trova un secondo fronte, che separa l'aria polare dall'aria artica (*fronte artico*).

Il fronte polare è normalmente situato tra i 50° ed i 60° di latitudine, ma la sua posizione subisce fluttuazioni stagionali ed occasionali. La superficie frontale è inclinata sull'orizzonte, in salita andando dall'aria calda verso l'aria fredda.

Mentre aria tropicale, calda e umida, aggira con movimento orario l'anticiclone delle Azzorre, altra aria di origine artica polare aggira, a sua volta, in senso antiorario le zone depressionarie dell'Atlantico settentrionale; le posizioni dell'anticiclone e delle depressioni determinano la latitudine alla quale si scontrano le due masse d'aria e quindi l'altezza del fronte polare.

Se le due masse d'aria che si affacciano al fronte polare sono poco differenziate, il fronte è poco attivo e, in caso di assenza di vento, può anche essere *stazionario*; ma appena si stabilisce uno squilibrio tra le due masse d'aria, l'andamento del fronte subisce una notevole deformazione. Non sarà più una linea continua, ma una linea percorsa da ondulazioni, prodotte da spinte alternate dell'aria tropicale verso nord-est e dell'aria polare verso sud-ovest. A mano a mano che lo squilibrio tra le due masse d'aria si accentua, l'ondulazione assume un aspetto più marcato e, nella cresta, si formano movimenti d'aria vorticosi.

Continuando ad accentuarsi lo squilibrio tra le due masse d'aria, la fisionomia dell'onda è ancor più pronunciata; la pressione si abbassa e le masse d'aria che si fronteggiano diventano più turbolente, fino a creare una circolazione depressionaria (quindi ciclonica), con direzione antioraria del vento; nasce così una **perturbazione**.



Questi sistemi, alle nostre latitudini, si muovono in genere dai quadranti occidentali verso quelli orientali, dando luogo ad una successione di fenomeni caratteristici, i cui aspetti devono venir esaminati separatamente.

All'interno di una perturbazione esistono delle zone perturbate ben definite, e cioè il **fronte caldo**, il **fronte freddo** e il **settore caldo**.

Il termine "fronte" venne introdotto dai meteorologi della scuola norvegese che, negli anni '30, introdussero la teoria della frontogenesi, per descrivere la circolazione atmosferica delle medie latitudini. Il termine, che risente del clima bellico di quegli anni, raffigura proprio l'impatto "fisico" tra due *masse* d'aria, che avendo origini e, di conseguenza, proprietà termiche e igrometriche, diverse, vengono a contatto, separate da una superficie generalmente ben definita.

É l'intersezione di tale superficie di separazione con il suolo prende il nome di *fronte*, anche se, più impropriamente, con la stessa parola si tende ad indicare l'intera superficie di discontinuità, nella sua natura tridimensionale.

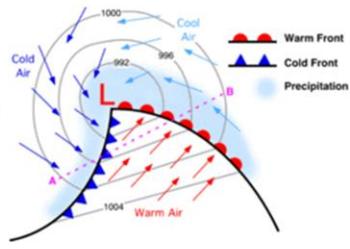
EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



www.ufficiometeo.it

I FRONTI

- non sono linee o superfici sottili
 - spessori dal km al centinaio di km, inferiore al suolo, aumenta con quota
- discontinuità tra masse d'aria diverse
 - isobare ad angolo verso l'esterno
 - brusca rotazione provenienza vento
- sono sede di fenomeni pericolosi per il volo
 - forte turbolenza e *wind shear*
- i fronti sono riportati solo sulle carte al suolo
 - la superficie frontale ha estensione tridimensionale
 - fronte in quota sempre dal lato freddo rispetto al suolo



93

Nelle depressioni, le isobare presentano sempre un brusco cambiamento di direzione quando attraversano un fronte, formando un angolo il cui vertice è sempre rivolto verso l'esterno della depressione. Questo cambio di direzione comporta un brusco cambiamento di direzione del vento ad ogni transito di fronte; nell'emisfero nord, come vedremo, questo cambiamento avviene sempre con rotazione oraria, rispetto ad un osservatore posto nella direzione di marcia della perturbazione.

Ciò significa che, se ci si sposta da una massa all'altra, le caratteristiche fisiche dell'atmosfera non cambiano in modo continuo o graduale, ma presentano una discontinuità. In effetti, un fronte è costituito da una zona di transizione, che può avere spessore variabile dal chilometro al centinaio di chilometri, presentandosi comunque più stretta in prossimità del suolo che in quota.

Poiché i fronti sono riportati solo sulle analisi al suolo e non sulle carte in quota, per posizionare un fronte in quota occorre considerare che esso si trova sempre dal lato freddo rispetto alla sua posizione al suolo, indipendentemente dalla natura del fronte e tanto più prossimo ad essa quanto più è inclinata la superficie frontale.

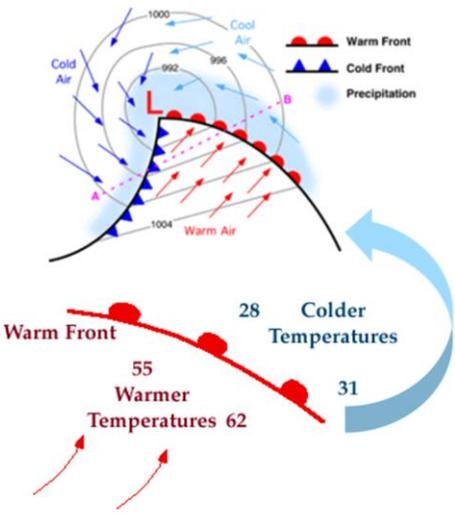
EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



www.ufficiometeo.it

IL FRONTE CALDO

- a est del minimo barico, dove aria calda e umida è spinta verso aria fredda
- traslazione da SW a NE
- rappresentato da linea rossa con semicerchi verso aria fredda, in direzione del moto
- seguito dal **settore caldo**: zona di aria calda e umida compresa tra fronte caldo (est) e fronte freddo (ovest)



94

Un fronte si dice *caldo* quando l'aria calda invade la regione precedentemente occupata da quella fredda; i **fronti caldi** si formano quindi ad est dei centri di bassa pressione, ovverosia nella parte anteriore dei vortici depressionari, dove i venti meridionali spingono aria calda e umida verso nord, costringendola ad assumere un lento movimento di risalita al di sopra della prospiciente aria fredda, più densa e quindi più pesante.

Il fronte caldo viene indicato con una linea rossa (nera se la carta non è a colori), con semicerchi pieni rivolti verso l'aria fredda, cioè nella direzione del moto.

É seguito dal **settore caldo**, una zona di aria calda e umida compresa tra il fronte caldo (verso est) e il fronte freddo (verso ovest).

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

IL FRONTE CALDO

The diagram illustrates a warm front. A red line represents the frontal surface, sloping upwards from left to right. To the left of the line is the 'Advancing Warm Air Behind Warm Front' (red text). To the right is the 'Receding Cold Air Ahead of Warm Front' (yellow text). A purple arrow at the bottom indicates the 'Direction of Frontal Movement' to the right. A 'Warm Front Map Symbol' (a red line with semi-circles) is shown at the bottom left. Above the frontal surface, a cloud is depicted with the text 'Cloud Development Because of Frontal Lifting of Warm Moist Air' and an arrow pointing to the cloud.

- l'aria calda è meno densa e pesante di quella fredda
- l'aria calda risale lenta il cuneo di aria fredda
- innalzandosi, l'aria calda raffredda e condensa

95

La superficie di separazione tra le masse d'aria calda e fredda risulta inclinata dalla parte di un osservatore posto all'interno dell'aria fredda e può allungarsi per centinaia di chilometri al di sopra di questa; da ciò ne deriva che ad un fronte caldo in lento movimento possono essere associate ore, se non giorni, di nubi e tempo umido prima che si presenti il fronte vero e proprio.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



**IL FRONTE CALDO:
NUBI E PRECIPITAZIONI**

- lenta risalita produce **nubi stratiformi**
 - nubi con dimensione orizzontale preponderante
- nubi di altezza decrescente all'avvicinarsi del fronte:
 - **nubi alte** (oltre 20000 ft): **cirri, cirrostrati, cirrocumuli**
 - **nubi medie** (tra 6000 e 20000 ft): **altocumuli, altostrati**
 - **nubi basse** (meno di 6000 ft): **strati, nembostrati**
- con altostrati appaiono le precipitazioni
 - deboli ma di lunga durata (pioggia, pioviggine, neve)
 - all'inizio possono evaporare prima del suolo (**virga**)
 - proseguono sino all'arrivo del fronte
- temporali "affogati" pre-frontali se aria calda instabile

96

Poiché lo scorrimento dell'aria calda su quella fredda avviene in modo lento, esso sarà accompagnato dalla formazione di **nubi stratiformi**, cioè caratterizzate da una dimensione orizzontale più elevata rispetto a quella verticale; mentre l'aria calda sale in quota, il vapore acqueo in essa contenuto condensa così in nubi che possono produrre pioggia, neve, pioggia congelante o anche tutti questi fenomeni insieme.

Il primo segno dell'avvicinarsi di un fronte caldo è la comparsa delle **nubi alte** (oltre 20000 ft di quota), composte interamente di aghi di ghiaccio: **cirri** e **cirrostrati** ad invadere quasi completamente il cielo, anche accompagnati da **cirrocumuli**, nel caso in cui il moto di risalita dell'aria calda presenti qualche turbolenza al proprio interno. Le nubi alte non sono apportatrici di pioggia e la loro comparsa precede di quasi 24 ore quella del relativo fronte, che risulterà arretrato di circa un migliaio di chilometri.

Con l'avvicinarsi del fronte, l'aria calda si viene a trovare ad altezze sempre più basse e, quindi, anche le nubi cominciano ad interessare quote inferiori: dopo quelle alte fanno così la loro comparsa anche le **nubi medie** (tra 6000 e 20000 ft di quota), **altocumuli** e **altostrati**, accompagnate dalle prime precipitazioni.

Dagli altostrati comincia quindi a cadere una pioggia che, a volte, evapora prima di raggiungere il suolo (**virga**) e che viene quindi percepita come intermittente; tuttavia, quando l'aria calda arriva ad invadere le regioni più basse dell'atmosfera, il cielo si riempie di **nubi basse** (con base inferiore a 6000 ft), **stratocumuli**, **strati** e **nembostrati**, mentre la pioggia diventa copiosa, pur presentandosi sempre "minuta" e conservando la caratteristica "placidità" delle precipitazioni stratiformi.

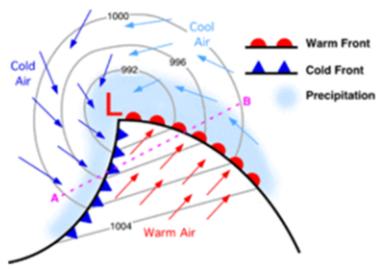
Se la massa d'aria calda è instabile, si possono formare temporali "affogati" tra le nubi stratiformi pre-frontali, ma riscontrabili anche successivamente al transito del fronte caldo.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



FRONTE CALDO E SETTORE CALDO: VARIAZIONI DEI PARAMETRI METEO

- vento: rotazione oraria
 - da SSE a SSW
- temperatura: in lento aumento
 - flessione se presenza di *virga*
 - più deciso nel settore caldo
- pressione: rapida diminuzione
 - meno rapida nel settore caldo
- umidità relativa: in lento aumento
 - più rapido nelle precipitazioni
- visibilità: peggioramento
 - possibile nebbie nel settore caldo



97

All'avvicinarsi di un fronte caldo, il vento aumenta leggermente la propria turbolenza, rinforzando e tendendo a soffiare parallelamente al fronte. Prima del passaggio del fronte si ha per breve tempo il massimo d'intensità del vento; dopo il transito, l'intensità diminuisce e il vento ruota in senso orario, da SSE a SSW rispetto ad un osservatore posto nella direzione di marcia del fronte.

Poiché, all'avvicinarsi del fronte, nella colonna atmosferica, sovrastante il medesimo osservatore, l'aria fredda viene gradualmente sostituita da quella calda, questi riporterà anche un aumento della temperatura, attenuato però dall'evaporazione delle prime precipitazioni prefrontali (la già citata *virga*). La tendenza all'aumento prosegue più decisamente al passaggio del fronte e dietro di esso, nel *settore caldo*.

Essendo l'aria calda specificamente più leggera, il campo barico presenta invece una prolungata e rapida diminuzione della pressione prefrontale; anche nel settore caldo, la pressione si presenta in diminuzione, però più in forma meno intensa.

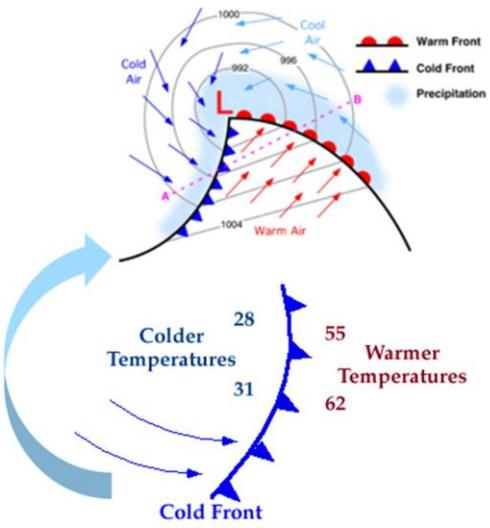
Infine, l'aumentante presenza di vapore acqueo (più marcata in presenza delle precipitazioni) provoca un deciso peggioramento della visibilità. Nel settore caldo, soprattutto in inverno, la visibilità può venire ulteriormente ridotta dalla formazione di nebbie, originate dal veloce raffreddamento degli strati più bassi di aria calda e umida a contatto con il suolo freddo.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



IL FRONTE FREDDO

- a ovest del minimo barico, dove aria fredda sostituisce aria calda
- traslazione da NW a SE
- dietro fronte aria più fredda e secca
- rappresentato da linea blu con triangoli diretti verso aria calda, in direzione del moto



98

Il **fronte freddo** si forma ad ovest dei centri di bassa pressione e rappresenta la superficie di separazione (o, meglio, la linea disegnata dall'intersezione di questa superficie con il suolo) che separa una massa d'aria fredda in avanzamento verso quella calda.

Il fronte freddo viene indicato con una linea blu (nera se la carta non è a colori), con triangoli pieni rivolti verso l'aria calda, cioè nella direzione del moto.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

IL FRONTE FREDDO

- l'aria fredda è più densa e pesante di quella calda
- l'aria fredda si incunea sotto quella calda
- l'aria calda viene sbalzata lungo la linea frontale

99

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

Non appena un fronte freddo fa la sua comparsa, l'aria fredda, più pesante, si incunea sotto quella calda, più leggera, provocandone il violento innalzamento.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



**IL FRONTE FREDDO:
NUBI E PRECIPITAZIONI**

- innalzandosi, aria calda raffredda e condensa
- violento innalzamento produce **nubi cumuliformi**
 - nubi con dimensione verticale preponderante
 - **cumuli torreggianti** (detti anche **congesti**), **cumulonembi**
- le nubi appaiono disporsi lungo la linea frontale
- precipitazioni:
 - rovesci di pioggia, temporali
 - forte intensità, breve durata

100

In un fronte freddo, il processo di condensazione del vapore acqueo avviene dunque più rapidamente di quanto visto nel caso caldo e le nubi che ne derivano presenteranno il classico aspetto *cumuliforme*, cioè con una dimensione verticale molto più pronunciata di quella orizzontale.

Anche le precipitazioni associate ad un fronte freddo avranno caratteri specifici diversi rispetto a quelle frontali calde, presentando una maggiore intensità e una minore durata (assumendo, quindi, natura di *rovescio* o anche, in presenza di fenomeno elettrico, *temporalesca*) e venendo solitamente accompagnate da raffiche di vento al suolo.

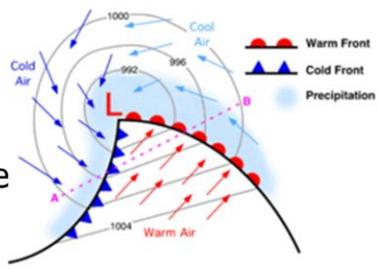
EDIZIONE 2017

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



IL FRONTE FREDDO: VARIAZIONI DEI PARAMETRI METEO

- vento: rotazione oraria
 - da SSW a WNW
 - presenza di raffiche
- temperatura: rapida diminuzione
- pressione: rapido aumento
- umidità relativa: diminuzione
- visibilità: generalmente buona
 - scarsa nelle precipitazioni



101

All'avvicinarsi di un fronte freddo, il vento, dopo essersi rinforzato sino a presentare raffiche, ruota in senso orario, spesso anche molto bruscamente, da SSW a WNW per un osservatore posto nella direzione di marcia del fronte.

Poiché verticalmente l'aria calda, specificamente più leggera, viene improvvisamente sostituita da quella fredda, più pesante, al passaggio del fronte la temperatura diminuisce rapidamente, mentre la pressione aumenta altrettanto velocemente.

L'umidità relativa diminuisce al passaggio del fronte e la visibilità è generalmente buona, con qualche flessione durante le precipitazioni.

EDIZIONE 2017
 ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



**IL FRONTE OCCLUSO:
ESAURIMENTO DI UNA PERTURBAZIONE**

- il divario termico tra masse d'aria origina fenomeni meteo
 - attraverso i fenomeni meteo viene scambiato calore
 - il sistema si evolve verso una nuova condizione di equilibrio
 - a meno della presenza di nuovi fattori di squilibrio
- il fronte freddo raggiunge e si sovrappone al fronte caldo
- si forma l'**occlusione** o **fronte occluso semplice**
 - inizialmente caratterizzato da mescolanza di nubi e precipitazioni caratteristiche dei due fronti sovrapposti
 - assume poi natura **calda** o **fredda**, secondo le temperature dei cunei d'aria fredda avanzante e retrocedente

102

Nella fase finale della vita di un ciclone, il fronte freddo, più veloce, raggiunge il fronte caldo al suolo e si congiunge ad esso; la configurazione che ne risulta prende il nome di **fronte occluso** od **occlusione**, le cui caratteristiche sono inizialmente una sovrapposizione di quelle del fronte freddo e del fronte caldo (*occlusione semplice*).

In particolare, in un'occlusione semplice si osserva una mescolanza sia dei tipi nuvolosi che delle precipitazioni: la nuvolosità stratiforme del fronte caldo si somma alla nuvolosità cumuliforme del fronte freddo, con un'alternanza di piogge, rovesci, temporali e anche grandine. Le precipitazioni interessano sia la zona pre-frontale che quella post-frontale, con ampiezza variabile.

Tuttavia, questa è solo la fase iniziale del processo d'occlusione, poiché il fronte assumerà in seguito le caratteristiche di un *fronte caldo* o di un *fronte freddo*, a seconda del rapporto tra la temperatura del cuneo d'aria fredda avanzante e quel del cuneo d'aria fredda retrocedente.

EDIZIONE 2017
www.ufficiometeo.it

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

IL FRONTE OCCLUSO: ESAURIMENTO DI UNA PERTURBAZIONE

- **fronte occluso caldo**
 - l'aria fredda del cuneo avanzante è meno fredda di quella del cuneo retrocedente
 - si genera una situazione meteorologica simile al fronte caldo (**occlusione calda**)
- **fronte occluso freddo**
 - l'aria fredda del cuneo avanzante è più fredda di quella del cuneo retrocedente
 - si genera una situazione meteorologica simile al fronte freddo (**occlusione fredda**)

- con l'occlusione, inizia il progressivo indebolimento del ciclone: la pressione centrale aumenta e il vortice si colma, fino al ripristino della linea del fronte polare

103

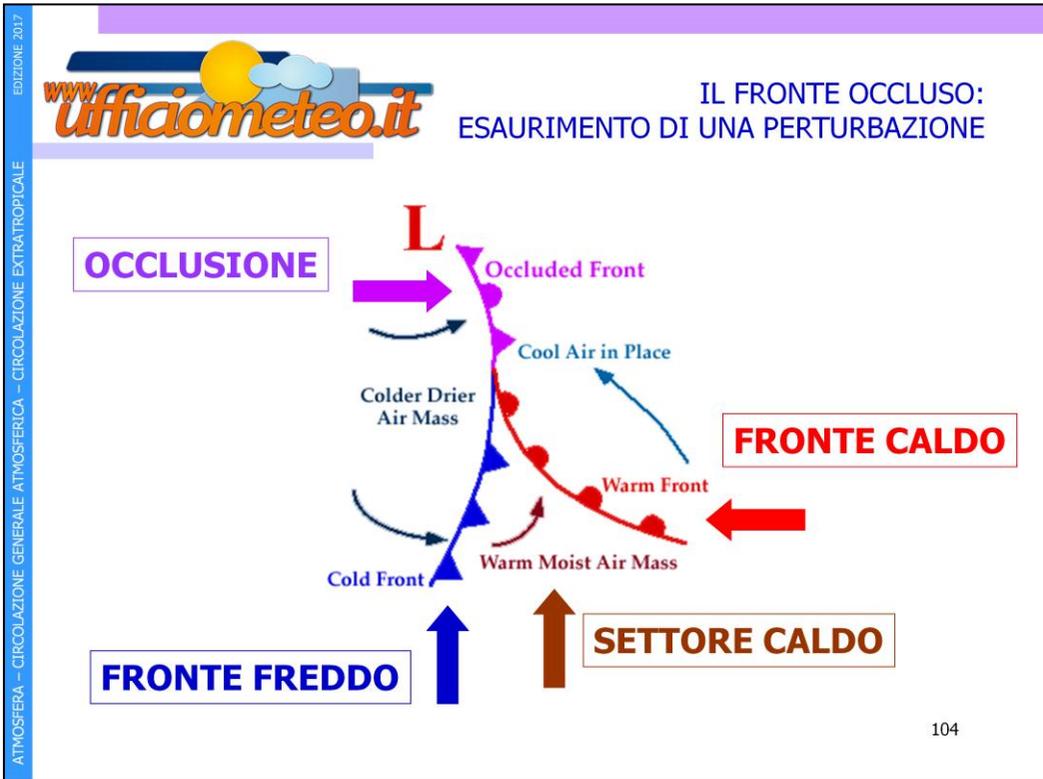
I fronti occlusi possono quindi essere di due specie:

- **fronte occluso caldo** o **occlusione calda**, se l'aria fredda del cuneo avanzante è meno fredda di quella del cuneo retrocedente. Questa occlusione è caratterizzata da fenomeni meteorologici simili a quelli frontali caldi, con nubi stratiformi e piogge.
- **fronte occluso freddo** o **occlusione fredda**, se l'aria fredda del cuneo avanzante è più fredda di quella del cuneo di aria fredda retrocedente. Questa occlusione è invece caratterizzata da fenomeni meteorologici simili a quelli frontali freddi con formazione di cumulonembi, che vengono però limitati dalla massa di aria calda superiore; le precipitazioni assumono quindi carattere di rovescio.

Il processo di occlusione procede per tutta l'estensione del settore caldo. Le differenze tra le caratteristiche fisiche delle masse d'aria vicine al suolo tendono a scomparire col tempo, per l'influenza del terreno sul quale si spostano. Ne risulta che il fronte finisce per dissolversi in vicinanza del suolo e tutto quello che rimane dell'occlusione è una lingua d'aria calda in quota. La nuvolosità cambia, diminuisce ed infine si riduce ad alcuni banchi di nubi e ad una circolazione ciclonica dell'aria in quota.

In questo stadio l'occlusione è praticamente scomparsa ed il vortice residuo in quota non tarda ad indebolirsi e a svanire. I fronti caldo e freddo si sono riuniti per formare una linea continua, il fronte polare.

Mentre il ciclo di vita di una perturbazione è dell'ordine di qualche giorno, la fase di occlusione si compie, in genere, in 24 ore.



104

Il fronte occluso semplice viene indicato con una linea viola (nera se la carta non è a colori), con alternanza di semicerchi e triangoli pieni rivolti nella direzione del moto.

Nelle carte viene fatta difficilmente distinzione tra fronti occlusi caldi e freddi; in tale caso, verrebbero riportati come “pieni” i caratteri distintivi dell’occlusione (alternanza di semicerchi pieni e triangoli vuoti per il fronte occluso caldo; il contrario per quello freddo).

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

RIASSUMENDO...

The diagram illustrates a cyclone system with a low-pressure center (L) and a high-pressure center (H). It shows the progression of cloud types from the cold front to the warm front. The cloud sequence includes Cumulus, Cumulonimbus, Stratus, Stratocumulus, Nimbostratus, Altostratus, Cirrostratus, and Cirrus. A 'WARM SECTOR' is labeled between the cold and warm fronts. Arrows indicate the 'DIRECTION OF MOVEMENT'. A scale at the bottom is labeled 'Typical Scale - Nautical Miles' with markings from 0 to 1200.

Cold Front

Warm Front

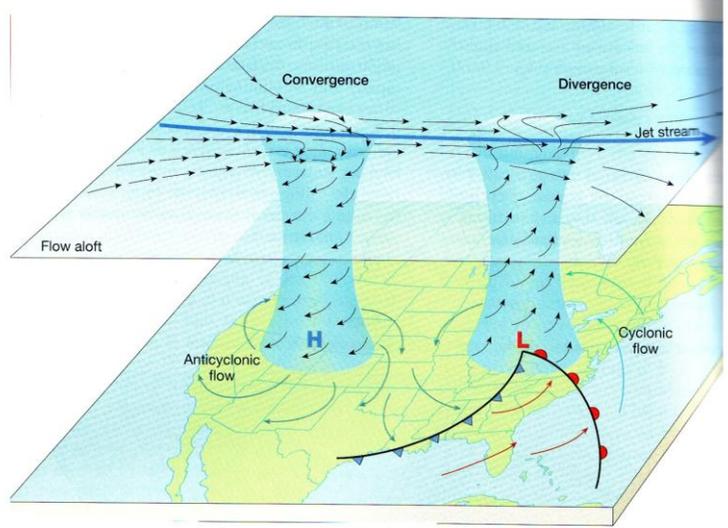
Typical Scale - Nautical Miles

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE

RIASSUMENDO...



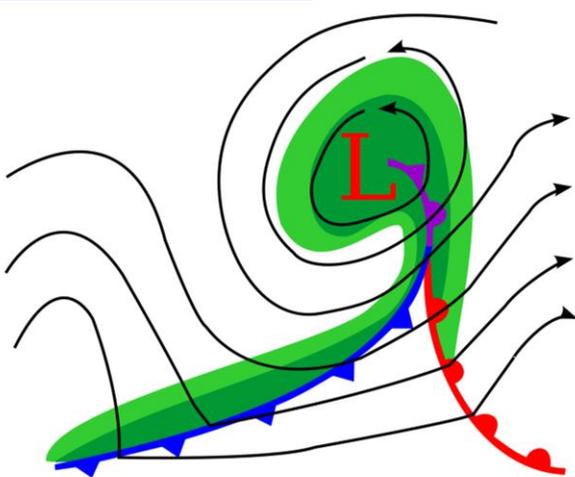
The diagram illustrates the general atmospheric circulation in the extratropics. It shows a cross-section of the atmosphere with a map of Europe below. Key features include: 'Convergence' where air masses meet at a point; 'Divergence' where air masses spread apart; the 'Jet stream' shown as a strong wind flow; 'Flow aloft' indicating the upper-level wind pattern; 'Anticyclonic flow' around a high-pressure system (marked with 'H'); and 'Cyclonic flow' around a low-pressure system (marked with 'L').

106

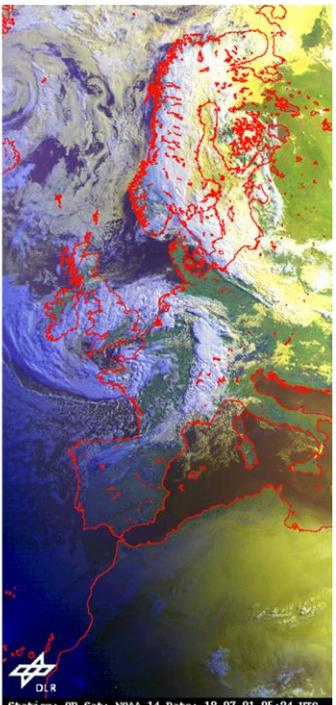
EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

ATMOSFERA - CIRCOLAZIONE GENERALE ATMOSFERICA - CIRCOLAZIONE EXTRATROPICALE



Un ciclone extratropicale, ripreso dal satellite polare NOAA il giorno 18 Luglio 2001 alle ore 5.24 UTC.



Station: OP Sat: NOAA-14 Date: 18.07.01 05:24 UTC

The diagram on the left illustrates the structure of an extratropical cyclone. It features a central low-pressure system (marked with a red 'L') surrounded by a high-pressure system (marked with a red 'H'). Wind vectors are shown as black arrows, indicating the flow from high to low pressure. The cyclone is depicted with a green core and a red outer boundary, with blue and red arrows indicating the direction of the wind flow. The satellite image on the right shows a similar cyclone over the North Atlantic, with a red outline indicating the cloud structure and a white area representing the low-pressure center. The NOAA logo and station information are visible in the bottom left corner of the satellite image.

IL NOSTRO PERCORSO

- **IN QUESTA PRIMA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **NELLA SECONDA PARTE PARLEREMO DI:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **NELLA TERZA PARTE PARLEREMO DI:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017



...SE NON CI SONO DOMANDE...



...GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

FINE PARTE 1





Corso di Meteorologia per piloti VDS e VFR

Marco Tadini
www.ufficiometeo.it

PARTE 2

L'AUTORE

Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano.

Dal 1991 è Meteorologo presso ENAV S.p.A.

È autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it.

111

Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano, con tesi presso l'Osservatorio Astronomico di Brera a Merate (Lecco).

Dal 1989 al 1990 è Sottotenente del Genio Aeronautico ruolo fisici; dal 1991 ad oggi è Meteorologo presso ENAV S.p.A. - Società Nazionale per l'Assistenza al Volo.

Ha partecipato alle attività del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide, operando come Meteorologo presso la Sala Operativa della base antartica italiana di Baia Terra Nova, nel corso della XVII (2001-02) e XIX (2003-04) Spedizione.

Docente di Meteorologia in Aero Club e Scuole di Volo, è autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it, nonché collaboratore della *Federazione Italiana Volo Ultraleggero* e delle principali riviste del settore.

IL NOSTRO PERCORSO

- **NELLA PRIMA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **IL PROGRAMMA DELLA SECONDA PARTE:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **NELLA TERZA PARTE PARLEREMO DI:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017



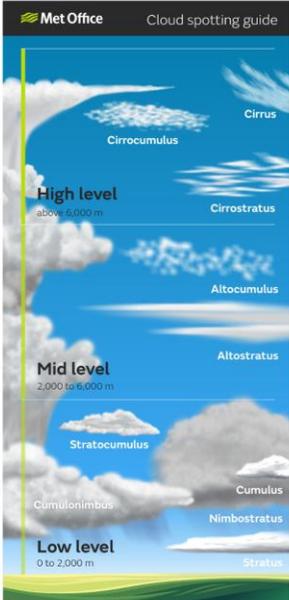
www.ufficiometeo.it

**ORIGINE E CLASSIFICAZIONE
DELLE NUBI**

LE NUBI

113

EDIZIONE 2017



LE NUBI

CLASSIFICAZIONE DELLE NUBI: L'ATLANTE FOTOGRAFICO WMO

- Il *WMO International Cloud Atlas* ha introdotto una classificazione in:
 - **generi**: sono 10 e identificano le principali caratteristiche della nube (es.: *cirrus*, *cumulus*)
 - **specie** e **varietà**: descrivono forma e struttura della nube, grado di trasparenza e disposizione degli elementi interni
 - **caratteristiche supplementari** e **nubi accessorie**
- In totale oltre un centinaio di combinazioni
- On line: <https://www.wmocloudatlas.org>

114

Nonostante le nubi sembrano oggetti casuali in grado di assumere infiniti aspetti, è possibile ordinarle in uno schema che tenga conto del limitato, seppur numeroso, numero di caratteristiche evidenziate.

La classificazione è curata dalla WMO, che nel 1956 ha pubblicato il primo *WMO International Cloud Atlas*, un vero e proprio atlante fotografico, dove i diversi tipi di nubi sono descritti con una rigida nomenclatura (in latino, proprio come avviene nelle scienze naturali) comprende *generi*, *specie* e *varietà*.

I **generi**, sono dieci e identificare le caratteristiche principali delle nubi. Sono i termini che utilizziamo comunemente come *nomi delle nubi* nella loro versione italiana al plurale: **cirri** (Ci, *Cirrus*), **cirrocumuli** (Cc, *Cirrocumulus*), **cirrostrati** (Cs, *Cirrostratus*), **altocumuli** (Ac, *Altiocumulus*), **altostrati** (As, *Altostratus*), **nembostrati** (Ns, *Nimbostratus*), **stratocumuli** (Sc, *Stratocumulus*), **strati** (St, *Stratus*), **cumuli** (Cu, *Cumulus*) e **cumulonembi** (Cb, *Cumulonimbus*).

Ogni genere può poi essere diviso in **specie**, per descrivere meglio forma e struttura della nube, e **varietà**, con la quale si definisce il grado di trasparenza del genere o la disposizione degli elementi microscopici al suo interno.

Vi sono poi le **caratteristiche supplementari** e le **nubi accessorie**, che si formano sempre accanto o in conseguenza di altre nubi, al di sotto di esse, al di sopra o accanto, e che hanno nomenclatura a parte. In totale si contano un centinaio di combinazioni.

A partire dall'edizione 2017, il *WMO International Cloud Atlas* è consultabile anche on line, all'indirizzo www.wmocloudatlas.org.

EDIZIONE 2017



LE NUBI

- agglomerato visibile di **acqua** e **pulviscolo atmosferico**
 - elementi concentrati nella fascia troposferica
 - non vi è meteorologia a quote superiori alla troposfera
- nubi troposferiche non rientranti nella definizione
 - incendi, eruzioni vulcaniche, attività industriali, ecc.
 - non meteorologiche, ma interessano le attività di volo
- nubi non troposferiche
 - **nubi madreperlacee** (stratosfera)
 - **nubi nottilucenti** (mesosfera)

115

Una **nube** è, per definizione, *un insieme visibile di minuscole particelle di acqua o ghiaccio e di entrambe.*

Vapore acqueo e pulviscolo atmosferico sono dunque i due elementi essenziali perché vi possa essere presenza di nubi e, in definitiva, di “meteorologia”. Poiché sappiamo che queste due componenti si trovano concentrate nei primi chilometri di altezza della nostra atmosfera, ecco che la troposfera risulta essere la sede naturale di tutti i fenomeni meteorologici.

La classificazione WMO comprende, tuttavia, anche alcune nubi **speciali**, di formazione non meteorologica, originate da fattori naturali o antropici. Con l’edizione 2017 del WMO Atlas è stata introdotta una classificazione più specifica di queste nubi, siano esse generate dall’uomo (*homogenitus*) o di origine naturale, come quelle che si formano in prossimità di una cascata (*cataractagenitus*) o per la traspirazione delle foreste (*silvagenitus*).

Anche le nubi che si formano in conseguenza di un incendio, prima arbitrariamente chiamate *pirocumuli*, ora sono più correttamente indicate con il termine *flammagenitus*.

Le nubi speciali includono anche formazioni osservabili in condizioni particolari a quote superiori alla tropopausa, come le *nubi madreperlacee* e le *nubi nottilucenti*, composte per lo più da particelle solide oppure da liquidi diversi dall’acqua o ancora da rare molecole di acqua provenienti dalla troposfera o addirittura di probabile origine cometaria.

EDIZIONE 2017

LE NUBI



WORLD
METEOROLOGICAL
ORGANIZATION

LE NUBI

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

NUBI MADREPERLACEE



LE NUBI

Wikipedia

117

Le **nubi madreperlancee** (o **nubi polari stratosferiche**) si formano a quote comprese tra i 21 ed i 30 km circa (da 70.000 a 100.000 piedi), con temperature inferiori a -78°C , quali occorrono nella bassa stratosfera durante l'inverno polare, soprattutto antartico.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

NUBI NOTTILUCENTI



LE NUBI

www.skystef.be

118

Le **nubi nottilucenti** (o **nubi polari mesosferiche**) si possono osservare con maggior frequenza tra i 50° e 70° di latitudine di entrambi gli emisferi e le misure hanno dimostrato che esse sono situate a quote comprese tra i 75 ed i 90 km (da 250.000 a 300.000 piedi)



CLASSIFICAZIONE DELLE NUBI
PER PROCESSI DI FORMAZIONE

- tre meccanismi principali per portare l'aria al **punto di rugiada** e avviare la condensazione del vapore acqueo
- **nubi frontali**
 - per innalzamento di masse aria nei cicloni extratropicali
 - maggior parte nubi classificabili ha origine frontale
 - differenziate in **frontali calde** e **frontali fredde**
- **nubi convettive**
 - per innalzamento convettivo di bolle di aria
- **nubi orografiche**
 - per innalzamento meccanico di bolle d'aria
 - impatto con ostacoli orografici

EDIZIONE 2017

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE

119

Le nubi, ben lungi da essere l'elemento caotico che può apparire a prima vista, sono il risultato di processi atmosferici ben definiti, che hanno portato alla loro formazione e che ne permettono anche una classificazione molto particolareggiata e, dalla quale, possiamo ricavare indicazioni sulla condizione del cielo, sulla presenza o meno di umidità in quota, su quello che potrebbe essere il futuro sviluppo a breve termine del tempo atmosferico.

Stabilire quali siano i diversi meccanismi che possono portare alla formazione di una nube significa valutare in quanti diversi modi una massa d'aria possa essere portata al suo punto di rugiada, in modo da poter avviare il processo di condensazione del vapore acqueo in essa contenuto (altrimenti invisibile all'occhio umano) in visibilissime gocce d'acqua, sempre fatta salva la necessaria presenza di una sufficiente quantità di nuclei di condensazione.

I fronti sono in grado di produrre la maggior parte dei tipi di nubi classificabili in meteorologia. In una perturbazione, è l'aria calda che risulta principalmente responsabile della formazione delle nubi, poiché essa contiene molto più vapore acqueo rispetto a quella fredda; poiché l'innalzamento dell'aria calda avviene con modalità diverse, dipendenti dalla natura del fronte, diverse saranno le caratteristiche delle nubi che ne risulteranno, potendosi avere così **nubi frontali calde** e **nubi frontali fredde**.

Ma la formazione di una nube può essere innescata anche da un sollevamento di aria provocato da un locale intenso riscaldamento del suolo (**nubi convettive**) oppure dalla presenza di ostacoli "fisici" (rilievi orografici), che impattano il naturale fluire di una corrente d'aria, causandone un brusco innalzamento di quota (**nubi orografiche**). Le nubi che ne risulteranno avranno caratteristiche dipendenti dalla maggiore o minore stabilità della circostante atmosfera.

EDIZIONE 2017



NUBI FRONTALI CALDE

- nubi **stratiformi** da fronte caldo
 - aria calda scivola lentamente su aria fredda
 - dimensione orizzontale più elevata di quella verticale
- nubi di altezza decrescente fino al fronte caldo
 - **ALTE:** cirri, cirrostrati e cirrocumuli (ghiaccio)
 - **MEDIE:** altocumuli e altostrati (ghiaccio e acqua)
 - **BASSE:** strati, stratocumuli, nembostrati (acqua)
- precipitazioni deboli ma lunga durata
 - iniziano con altostrati e con possibile **virga**
 - **pioggia, neve, pioggia congelante** (con $T < 0^{\circ}\text{C}$)

120

Secondo la teoria frontale, le nubi frontali calde si formano quando l'aria calda si raffredda scivolando "dolcemente" al di sopra di quella fredda.

Ne risultano le **nubi stratiformi** tipiche di un *fronte caldo*, con dimensione orizzontale più pronunciata rispetto a quella verticale e quota progressivamente decrescente sino alla linea del fronte.

Al diminuire della quota, varia anche la composizione delle nubi, passando da quelle più alte, formate interamente da ghiaccio (e quindi non apportatrici di precipitazioni), per arrivare sino alle più basse, composte esclusivamente da acqua.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

LE NUBI ALTE

- cirri, cirrostrati e cirrocumuli
- livelli superiori troposfera
- oltre 20.000 ft (6000 m circa)
- disposte secondo direzione vento in quota
 - tendenzialmente occidentali (seguono le *westerlies*)
- non portano precipitazioni
 - composte da ghiaccio
- velocità apparente bassa

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI CALDE – NUBI ALTE

121

Le **nubi alte** si formano ai livelli superiori della troposfera, al di sopra dei 20.000 piedi circa (6000 metri circa), risultando composte da una preponderanza di cristalli di ghiaccio, motivo per il quale appaiono di aspetto sottile e di colore bianco brillante, anche se possono poi presentare colorazioni diverse quando il sole è basso sull'orizzonte.

Il movimento delle nubi alte tende a rappresentare quello del fluire dei venti alle alte quote, il che non coincide necessariamente con la direzione del vento al suolo. Pur potendo variare a seconda della latitudine, della stagione dell'anno e delle condizioni meteorologiche, la loro più comune direzione di provenienza è quindi quella occidentale, in accordo con le grandi correnti da ovest (*westerlies*) che rappresentano i moti preponderanti dell'atmosfera nella fascia extratropicale o temperata. La loro velocità apparente è comunque bassa, paragonata a quella delle nubi di quota inferiore.

EDIZIONE 2017



CIRRI

- privi di uniformità, spesso sottili e a ciuffi con riccioli
- possono avere origine anche non frontale:
 - decadimento parte superiore cumulonembi
 - evoluzione delle [scie di condensazione](#)
- [scie di condensazione](#)
 - aeromobili in quota in aria molto fredda
 - immediata sublimazione vapore gas scarico
 - *cirrus homogenitus* con l'edizione 2017 del WMO Atlas

122

I **cirri** appaiono privi di uniformità, spesso sottili e a ciuffi, a volte con riccioli più brillanti e marcati e con tutte le forme intermedie. Si formano per la salita di aria umida nell'alta atmosfera, anche non in associazione con eventi frontali nella bassa troposfera; a volte possono anche essere ricondotti al decadimento delle parti superiori dei cumulonembi.

In generale, essendo alti e tenui, i cirri non comportano una significativa riduzione della radiazione solare incidente, né sono in grado di inibire il raffreddamento notturno della superficie terrestre.

Appaiono come cirri anche le **scie di condensazione** dovute al passaggio di aeromobili in volo ad alta quota attraverso aria molto fredda, dove la temperatura provoca l'immediata trasformazione del vapore dei gas di scarico in cristalli di ghiaccio.

Prima genericamente considerate come cirri, a partire dall'edizione 2017 del WMO Atlas le scie di condensazione vengono invece classificate come *Cirrus homogenitus*.

EDIZIONE 2017



CIRRI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

www.skystef.be

123

EDIZIONE 2017



CIRRI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI ALTE

www.skystef.be

124

EDIZIONE 2017



CIRRI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

125

EDIZIONE 2017



CIRRI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

126

EDIZIONE 2017



SCIE DI CONDENSAZIONE



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

www.skystef.be

127

EDIZIONE 2017

www.ufficioMeteo.it

CIRROSTRATI

- velo uniforme a coprire il cielo
- Sole o Luna danno effetto di alone
 - diffrazione luce dai cristalli ghiaccio della nube

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI CALDE – NUBI ALTE

128

Diversamente dai cirri, i **cirrostrati** prendono la forma di un velo uniforme a coprire tutto il cielo, attraverso il quale è sempre possibile rilevare il Sole o la Luna con un interessante effetto di **alone** (*halo*), ovverosia con un anello che appare circondarli ad una distanza di circa 22° . É questa una conseguenza del fenomeno fisico della *rifrazione* della luce, provocato dai cristalli di ghiaccio della nube, quando questi hanno forma esagonale e diametro inferiore ai 20.5 millesimi di millimetro. I Cirrostrati vengono prodotti dalla lenta ascesa di aria che condensa o sublima nell'alta troposfera, di solito precedendo un evento frontale caldo. Cirri e cirrostrati, sebbene possano semplicemente segnare il fluire in quota di masse d'aria dalle caratteristiche differenti da quelle presenti al suolo (una loro persistenza può in questo caso essere associata alla presenza di una *corrente a getto*), sono difatti più comunemente conosciute come le nubi che costituiscono il primo segnale di una variazione delle condizioni meteorologiche, nella fattispecie quelle, appunto, caratteristiche dell'approssimarsi di un fronte caldo. Cirri e cirrostrati non portano precipitazioni, a causa del loro esclusivo contenuto di cristalli di ghiaccio e possono svilupparsi a tutte le ore del giorno e della notte, anche se le loro caratteristiche "evanescenti" ne rendono difficile o del tutto impossibile l'osservazione in assenza di luce solare.

EDIZIONE 2017



CIRROSTRATI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI ALTE

129

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

CIRROCUMULI

- "celle" allineate come ondulazioni della sabbia
- moto ondoso o turbolenza in strati umidi alta troposfera

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

130

I **cirrocumuli**, infine, risultano formati da "celle" allineate in modo tale da ricordare le ondulazioni della sabbia; essi nascono, infatti, per il moto ondoso o per la turbolenza che attraversa uno strato umido nell'alta atmosfera. La nube rende così visibile la marcata differenza tra le direzioni del vento alla base ed alla cima dello strato stesso, nonché la trama delle correnti ascendenti e discendenti. Anche i cirrocumuli non producono precipitazioni e non sono necessariamente associabili a condizioni di tempo perturbato.

EDIZIONE 2017



CIRROCUMULI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI ALTE

www.skystef.be

131

EDIZIONE 2017



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

LE NUBI MEDIE

- **altocumuli** e **altostrati**
- **strati troposferici intermedi**
 - tra 6000 e 20.000 ft (tra 2000 e 6000 m circa)
- **composte principalmente da gocce di acqua**
 - anche cristalli ghiaccio se temperatura bassa

132

Le **nubi medie** sono così dette perché si sviluppano negli strati intermedi della troposfera, tipicamente tra i 6000 ed i 20.000 ft circa (da 2000 a 6000 m circa).

A causa della loro quota inferiore, sono composte principalmente da gocce d'acqua, anche se possono contenere cristalli di ghiaccio in presenza di temperature sufficientemente basse.

EDIZIONE 2017



ALTOCUMULI

- struttura a bande o globulare, anche in strati successivi
- corrispondenti ai Cc nella media troposfera

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

133

Nella maggior parte delle loro forme, gli **altocumuli** presentano una struttura "a bande" o globulare, con o senza fratture intermedie, dovuta alla turbolenza degli strati umidi della media troposfera (apparendo, a volte, anche in più strati successivi), con ombreggiature interne che la rendono facilmente distinguibile dai più elevati cirrocumuli.

Gli altocumuli si formano per l'attività convettiva interna ad uno strato umido in quota, ma anche per la dispersione delle cime dei cumuli o dei cumulonembi, specialmente nelle ultime ore del giorno.

Quando osservati nelle prime ore di una calda e umida mattina estiva, possono invece annunciare la formazione di temporali nella seconda parte della giornata.

EDIZIONE 2017



ALTOCUMULI



www.skystef.be

134

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

EDIZIONE 2017



ALTOCUMULI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI MEDIE

135

EDIZIONE 2017



ALTOCUMULI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

136

EDIZIONE 2017



ALTOCUMULI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

www.skystef.be

www.skystef.be

137

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

ALTOSTRATI

- aspetto sottile e nebbioso, grigio scuro se molto spessi
- possono arrivare a confondersi con nubi più alte o basse
- pioggia debole che spesso evapora in quota (**virga**)

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI CALDE – NUBI MEDIE

138

Rispetto agli altocumuli, gli **altostrati** sono invece nubi più prettamente stratiformi, che si formano per la lenta ascesa di aria che precede un fronte caldo o un'occlusione, dove spesso introducono le prime precipitazioni.

Appaiono spesso sottili e nebbiosi, ma non appena si ispessiscono divengono di un uniforme grigio scuro; diversamente dai cirrostrati, gli altostrati non producono alone.

Coesistono frequentemente con nubi di quota inferiore e possono arrivare a confondersi con i cirri o i cirrostrati più elevati. Composti principalmente da gocce d'acqua, altostrati sottili possono produrre pioggia debole, che però, il più delle volte evapora prima di raggiungere il suolo, fenomeno questo noto con il termine di **virga**.

EDIZIONE 2017



ALTOSTRATI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

139

EDIZIONE 2017



ALTOSTRATI



www.skystef.be

140

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI MEDIE

EDIZIONE 2017



LE NUBI BASSE

- stratocumuli, strati e nembostrati
- base al di sotto dei 6000 ft (2000 m circa)
- composte principalmente da gocce di acqua
 - anche cristalli ghiaccio o neve se temperatura bassa

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI CALDE – NUBI BASSE

141

Le **nubi basse** sono composte principalmente di gocce d'acqua, poiché hanno base solitamente al di sotto dei 6000 ft circa (2000 m circa); possono tuttavia presentare anch'esse ghiaccio e neve nell'eventualità di temperature molto rigide.

EDIZIONE 2017

 LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI BASSE



STRATOCUMULI

- versione a basso livello dei Cc e Ac
- spesso in strati multipli anche in combinazione con Ac
- struttura a bande o rotoli
- caratteristico effetto lento rotolamento attraverso il cielo
- continuo dissolvimento sottovento e formazione sopravvento

142

Gli **stratocumuli** sono probabilmente tra le nubi più comuni e rappresentano la versione ai bassi livelli dei superiori altocumuli e cirrocumuli; si formano infatti nei primi chilometri di quota, quando la turbolenza portata dal vento innalza l'aria al di sopra del suo livello di condensazione. Anche lo stratocumulo mostra una caratteristica struttura "a bande", solitamente disposte in modo trasversale alla direzione del vento; con il trascorrere del tempo, queste bande tendono a dissolversi nel loro lato sottovento ed a riformarsi in quello sopravvento, dando così l'impressione di un lento movimento di rotolamento attraverso il cielo.

Gli stratocumuli possono a volte essere interrotti da squarci di cielo sereno, ma molto più frequentemente diviene possibile apprezzarne lo spessore e la profondità solo grazie alle loro diverse tonalità di grigio; gli stratocumuli, infatti, si presentano spesso in strati multipli, quando non in combinazione con altre nubi, tipicamente altocumuli. Lo stratocumulo è completamente formato da gocce d'acqua e, sebbene non associato di per sé con la pioggia, può marcatamente aumentare la consistenza delle precipitazioni che lo attraversano, provenienti da nubi più alte.

Gli stratocumuli si possono a volte formare per estensione di nubi cumuliformi, ma, più frequentemente, nascono al di sotto di un'*inversione termica*, dove la combinazione tra il raffreddamento di uno strato d'aria umida e la presenza di correnti convettive, che innalzano lo strato stesso dal basso, portano alla formazione di nubi che vengono forzate ad espandersi sotto l'inversione; in questo caso è la presenza di turbolenza nel flusso del vento a conferire allo strato di nubi la caratteristica struttura "a rotoli".

EDIZIONE 2017



STRATOCUMULI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

143

EDIZIONE 2017



STRATOCUMULI



www.skystef.be

144

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI BASSE

EDIZIONE 2017



STRATOCUMULI



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

145

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

STRATI

- aspetto uniforme senza particolari caratteristiche
- base spesso in prossimità o a contatto con il suolo

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI BASSE

146

Gli **strati** sono nubi dall'aspetto uniforme, prive di particolari caratteristiche, spesso con una base al di sotto dei 500 metri (1650 ft) e sempre interamente formate da gocce d'acqua; sono tenui e sottili, specialmente quando risultanti dall'innalzamento delle nebbie (la nebbia stessa può essere considerata come uno Strato con base al suolo).

I venti umidi che spirano lungo le coste o sopra le colline vengono frequentemente innalzati quando basta per dare luogo alla formazione di strati o "nebbie collinari" (*hill fog*); i venti caldi che invece scorrono su una superficie fredda, specialmente se innevata, producono strati estesi, dall'aspetto simile alla nebbia ma con base innalzata rispetto al terreno.

Quando la pioggia o la neve cadono attraverso aria chiara, tendono a raffreddare gli strati umidi sottostanti alla nube di provenienza, producendo macchie frastagliate di strati che, posti al di sotto della nube principale, vengono dette **frattostrati**.

EDIZIONE 2017



STRATI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

147

EDIZIONE 2017



STRATI



www.skystef.be

148

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

EDIZIONE 2017



STRATI
(FRATTOSTRATI)



www.skystef.be

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

149

EDIZIONE 2017



STRATI
(NEBBIA)



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - CALDE - NUBI BASSE

150

EDIZIONE 2017



NEMBOSTRATI

- immediatamente precedenti al fronte caldo
- provocano pioggia e neve
- nubi spesse ed estese
 - base spesso indistinguibile per le precipitazioni
 - se precipitazioni intense, l'intera nube diviene amorfa
 - spessore tale che alcuni non considerano il Ns stratiforme, ma una nube ad intenso sviluppo verticale
- alto contenuto di acqua
- severi fenomeni di icing su aeromobili

151

I **nembostrati** sono nubi stratiformi spesse ed estese, che provocano pioggia o neve; rappresentano lo stadio immediatamente precedente all'arrivo di un fronte caldo, quello cioè successivo all'ispessimento degli altostrati.

Il nembostrato appare scuro dal di sotto, ma non appena la pioggia o la neve intensificano, la loro base può divenire indistinguibile, con l'appendice di brandelli di frattostrati bassi; la forma tipicamente amorfa dei nembostrati li porta a volte ad avere uno spessore tale da venire da alcuni autori classificati non come nube stratiforme bassa ma tra quelle a sviluppo verticale.

Questa nube ha un alto contenuto di acqua e può provocare severi fenomeni di *icing* (contaminazione da ghiaccio) agli aeromobili.

EDIZIONE 2017



NEMBOSTRATI



LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI CALDE - NUBI BASSE

www.skystef.be

152

EDIZIONE 2017



NUBI FRONTALI FREDE

- nubi **cumuliformi** da fronte freddo
 - cumuli **congesti** o **torreggianti** (TCU in ambito aeronautico)
 - aria fredda sbalza violentemente aria calda verso l'alto
 - dimensione verticale più pronunciata di quella orizzontale
 - disposte lungo la linea del fronte
 - dimensioni verticali anche pari allo spessore troposfera
- precipitazioni intense ma di breve durata
 - **rovesci**, **temporali**

153

Nei *fronti freddi*, l'aria calda viene raffreddata a causa del violento sbalzo in quota provocato dal sopraggiungere dell'aria fredda. Ne risultano così nubi a più pronunciata dimensione verticale (**nubi cumuliformi**), che appaiono dispersi in gruppo, lungo la linea del fronte freddo.

Queste nubi, composte in varia misura di acqua e ghiaccio (anche in forma precipitabile: *grandine*) sono in grado di rilasciare incredibili quantità di energia attraverso i processi che coinvolgono il cambiamento di fase dell'acqua presente al loro interno. Per tale motivo, i fenomeni ad esse associati (*rovesci*, *temporali* ecc.) possono avere intensità particolarmente “distruttive”.

I grossi cumuli o **cumuli torreggianti** (ma detti anche **congesti**) presentano bordi netti e sono spesso caratterizzati da altrettanto marcate protuberanze, che rendono la nube visibilmente simile proprio ad una torre; da sotto, appaiono solitamente grigio scuri o addirittura neri, lasciando intravedere poco o nulla del sovrastante cielo.

Nei bollettini di osservazione meteorologica aeronautica, la loro presenza viene indicata dalla sigla TCU, acronimo della forma inglese *towering cumulus*.

EDIZIONE 2017
 LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI – FREDDI – NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



I CUMULONEMBI

- più imponenti tra nubi a sviluppo verticale
 - base a poche centinaia di metri,
 - altezza anche tutta la troposfera e oltre
 - acqua e ghiaccio nella parte bassa
 - cristalli di ghiaccio nella parte alta (*incus*, *incudine*)
- associati a fenomeni pericolosi per navigazione aerea
 - rovesci, temporali, grandine, colpi di vento, trombe aria
 - turbolenza forte, wind shear, icing
- forti correnti ascendenti interne e discendenti esterne
 - pericolo anche a distanza dalla nube
- segnalati in ambito aeronautico con la sigla **CB**

154

I **cumulonembi** (CB nei bollettini meteorologici aeronautici) sono infine le più imponenti e vigorose nubi cumuliformi, con base a poche centinaia di metri dal suolo, ma con altezze che possono coprire l'intero spessore della troposfera.

Nella sua massima espansione, la parte superiore di un cumulonembo può assumere forma piatta "a incudine" (viene proprio utilizzato il termine latino *incus* per indicarla), segno che la nube ha raggiunto l'inversione termica della tropopausa; talvolta l'incudine appare deformata in una direzione dall'azione di intense correnti d'aria in quota. L'incudine può apparire della stessa consistenza dei cirri, con aspetto striato o fibroso (*falsi cirri*).

Tuttavia, l'intensità delle correnti in ascesa può anche essere tale da spingere il nascente cumulonembo ben oltre il confine superiore della troposfera, innalzandolo nella tropopausa e, addirittura, anche nella bassa stratosfera (fenomeno indicato con il termine *overshooting*).

Se la parte più alta di un cumulonembo contiene una preponderanza di cristalli di ghiaccio, a quote più basse esso risulta invece composto da un mix turbolento di acqua, ghiaccio e neve.

EDIZIONE 2017

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI – FREDE – NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULI TORREGGIANTI



www.skystef.be

155

EDIZIONE 2017
LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULI TORREGGIANTI



EDIZIONE 2017

LE NUBI – CLASSIFICAZIONE – NUBI FRONTALI – FREDE – NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULI TORREGGIANTI



www.skystef.be

157

EDIZIONE 2017
LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULI TORREGGIANTI E CUMULONEMBI



www.skystef.be

EDIZIONE 2017

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULONEMBI CON PRECIPITAZIONI



www.skystef.be

159

EDIZIONE 2017

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULONEMBI



www.skystef.be

160

EDIZIONE 2017
LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULONEMBI



EDIZIONE 2017
LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDDI - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULONEMBI



www.ufficiometeo.it 162

EDIZIONE 2017

LE NUBI - CLASSIFICAZIONE - NUBI FRONTALI - FREDE - NUBI AD AMPIO SVILUPPO VERTICALE



CUMULONEMBI CON TROMBA D'ARIA



www.ufficiometeo.it 163

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it



STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA

164

STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA

EDIZIONE 2017



NUBI CONVETTIVE

- diverso riscaldamento al suolo origina **bolle di aria calda**
- le bolle prendono movimento ascensionale
- salendo si espandono, raffreddandosi **adiabaticamente**
 - senza scambio di calore con atmosfera circostante
 - il tasso di raffreddamento con la quota viene detto **gradiente termico adiabatico γ** e dipende dall'umidità interna della bolla

165

Il meccanismo della **convezione** viene innescato quando una massa d'aria si trova ad essere più calda della circostante atmosfera; ciò è essenzialmente dovuto al differente riscaldamento subito dai diversi punti della superficie terrestre a causa della loro natura disomogenea.

Quando in una zona la temperatura si innalza in misura sufficiente da provocare la diminuzione della densità di una limitata porzione della sovrastante aria (una *bolla*), ecco che questa si distacca dal suolo ed inizia un moto di risalita verso livelli atmosferici superiori. Muovendosi, la bolla subisce delle espansioni, che vengono, con buona approssimazione, supposte avvenire in modo **adiabatico** (ovverosia, senza scambio di calore con l'esterno, poiché l'energia resa disponibile dalla temperatura che diminuisce viene utilizzata per compiere il lavoro di espansione della bolla) e quindi con conseguente raffreddamento o riscaldamento dell'aria stessa. L'entità del raffreddamento esprime la cosiddetta **termovariatione adiabatica**, che risulta avere valori differenti a secondo dell'umidità dell'aria interna alla stessa massa d'aria.

È il confronto tra la variazione della temperatura con la quota (il cosiddetto *gradiente*) interno alla bolla d'aria e quello circostante atmosferico a definire il grado di stabilità o instabilità dell'atmosfera ed a decidere se la bolla d'aria potrà continuare la propria salita, arrivando così al punto di saturazione, o venire fermata prima che ciò possa avvenire.

EDIZIONE 2017



LE TRASFORMAZIONI
ADIABATICHE

- TRASFORMAZIONI SECCHIE (UR<100%)
 - non considerati effetti di condensazione o evaporazione
 - temperatura varia di 1°C ogni 100 metri di quota
 - **gradiente adiabatico aria secca $\gamma_{dry} = 1^\circ\text{C} / 100 \text{ m}$**
- TRASFORMAZIONI UMIDE
 - con UR=100% avvio della condensazione
 - rallentamento processo di raffreddamento aria
 - in aria umida, gradiente adiabatico minore rispetto aria secca (**$\gamma_{wet} = 0,6^\circ\text{C} / 100 \text{ m}$ circa**)

166

Vi sono quattro tipi di *gradienti* fondamentali:

- Il *gradiente teorico ICAO* γ_{ISA}

È il tasso medio con cui la temperatura varia nella troposfera ed è pari a circa 6,5°C per chilometro (0,65°C/100 metri di quota) nei primi 11 chilometri, implicando quindi una costante diminuzione della temperatura all'aumentare della quota. Lo indicheremo con γ_{ISA} (*ICAO Standard Atmosphere*) poiché questo è il valore che caratterizza l'atmosfera definita come *standard* in ambito ICAO ed utilizzata per la taratura degli altimetri.

- Il *gradiente secco adiabatico* γ_{dry} o **DALR** (*Dry Adiabatic Lapse Rate*)

È il tasso al quale una massa di aria in movimento verticale all'interno dell'atmosfera si raffredda (o si riscalda) aumentando (o diminuendo) la propria quota, almeno fino a quando non si verificano cambiamenti di fase dell'acqua contenuta al proprio interno. È il gradiente tipico delle masse di aria secca (cioè con umidità relativa inferiore al 100%) ed è pari a 1°C/100 metri di quota.

- Il *gradiente umido adiabatico* γ_{wet} o **WALR** (*Wet Adiabatic Lapse Rate*)

È il tasso al quale una massa di aria in movimento verticale all'interno dell'atmosfera si raffredda (o si riscalda) aumentando (o diminuendo) la propria quota, quando l'acqua subisce una variazione di fase. È il gradiente tipico delle masse di aria umida (cioè con umidità relativa pari al 100%) ed è pari a 0,6°C/100 metri di quota. È minore di quello secco, perché, condensando, l'acqua cede *calore latente*, attenuando così il raffreddamento dell'aria. Intorno ai -40 °C il gradiente adiabatico saturo è simile a quello secco: infatti, a questa temperatura, l'aria non può quasi contenere umidità.

- Il *gradiente ambientale* γ_{atm} o **ELR** (*Environmental Lapse Rate*)

È il tasso a cui la temperatura viene osservata variare con la quota in un luogo particolare in un momento particolare. È il gradiente atmosferico "reale", che varia da istante a istante e, soprattutto, da luogo a luogo e che viene periodicamente rilevato grazie all'impiego delle *radiosonde*.

EDIZIONE 2017



NUBI CONVETTIVE

- salendo, le bolle "secche" possono condensare
 - se favorevoli condizioni di instabilità atmosferica "secche"
 - confronto tra γ atmosferico e γ adiabatico secco
- condensando, il γ adiabatico passa da secco a umido
- la condensazione origina nubi **cumuliformi convettive**
 - base al livello di condensazione
 - altezza dipendente dall'instabilità atmosferica "umide"
 - diversamente da quelle frontali, sono più sparpagliate

167

Supponiamo ora di considerare una bolla d'aria secca che, a causa di un irregolare riscaldamento del suolo, si trovi ad essere più calda dell'atmosfera circostante. Essendo l'aria calda più leggera di quella fredda, la bolla inizia a muoversi verso l'alto, subendo, nel contempo, una lenta espansione a spese della sua energia interna, il che si riflette in una progressiva diminuzione della temperatura. Salendo, la bolla perde 1°C per ogni centinaio di metri di ascesa, secondo quanto previsto dal gradiente per le termovariazioni adiabatiche.

Se il livello di saturazione viene raggiunto, si ha la formazione di una nube di tipo *cumuliforme*, la cui altezza dipenderà dal contrasto tra la "forza" della spinta termica iniziale ed il grado di stabilità della circostante atmosfera.

Diversamente da quelle frontali, che si raggruppano lungo la linea del fronte freddo, le nubi convettive tendono a formarsi separatamente l'una dall'altra, proprio poiché le bolle si staccano in modo individuale dalla superficie del suolo.

Contemporaneamente alla sua formazione, nei dintorni di una nube cumuliforme si vengono a creare anche correnti discendenti di aria chiara, a compensazione di quella in ascesa.



STABILITA' E INSTABILITA'
ATMOSFERICA IN ARIA SECCA

- **atmosfera adiabatica o in equilibrio indifferente**
 - indifferente ai moti ascensionali al proprio interno
 - $\gamma_{\text{atmosfera}} = \gamma_{\text{adiabatico}} = 1^\circ\text{C}/100 \text{ metri}$
- **atmosfera subadiabatica o in equilibrio stabile**
 - interviene contrastando i moti ascensionali al proprio interno
 - $\gamma_{\text{atmosfera}} < 1^\circ\text{C}/100 \text{ metri}$
- **atmosfera superadiabatica o in equilibrio instabile**
 - interviene favorendo i moti ascensionali al proprio interno
 - $\gamma_{\text{atmosfera}} > 1^\circ\text{C}/100 \text{ metri}$

168

EDIZIONE 2017
STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA – MOTI CONVETTIVI IN ARIA SECCA

In presenza di una bolla d'aria secca in ascesa, quale sarà, invece, il comportamento della circostante atmosfera?

Dipende dal suo proprio *gradiente termico verticale* γ_{atm} , che può assumere tre diversi valori:

- se $\gamma_{\text{atm}} = \gamma_{\text{dry}}$, allora l'atmosfera viene detta *adiabatica* o in *equilibrio indifferente*;
- se $\gamma_{\text{atm}} < \gamma_{\text{dry}}$, l'atmosfera risulta *subadiabatica* o in *equilibrio stabile*;
- se $\gamma_{\text{atm}} > \gamma_{\text{dry}}$, l'atmosfera viene detta *superadiabatica* o in *equilibrio instabile*.

Se, quindi, pure il gradiente atmosferico è pari al valore adiabatico di $1^\circ\text{C}/100 \text{ m}$, allora l'iniziale differenza di temperatura con la bolla si mantiene inalterata anche alle quote superiori. In teoria, la bolla d'aria potrebbe continuare all'infinito il suo moto di salita, trovandosi ad essere, in ogni istante, sempre più calda, e quindi più leggera, della restante atmosfera. Atmosfera che non interviene in alcun modo sul movimento della bolla, rimanendo completamente **indifferente** ai suoi spostamenti.

Nella realtà, la bolla ad un certo punto raggiungerà la propria temperatura di saturazione, avviando la condensazione del vapore interno. A quel punto, la cui quota viene resa visibile dalla base piatta delle nubi, il rateo di raffreddamento muterà, scendendo a $0,6^\circ\text{C}/100 \text{ m}$.



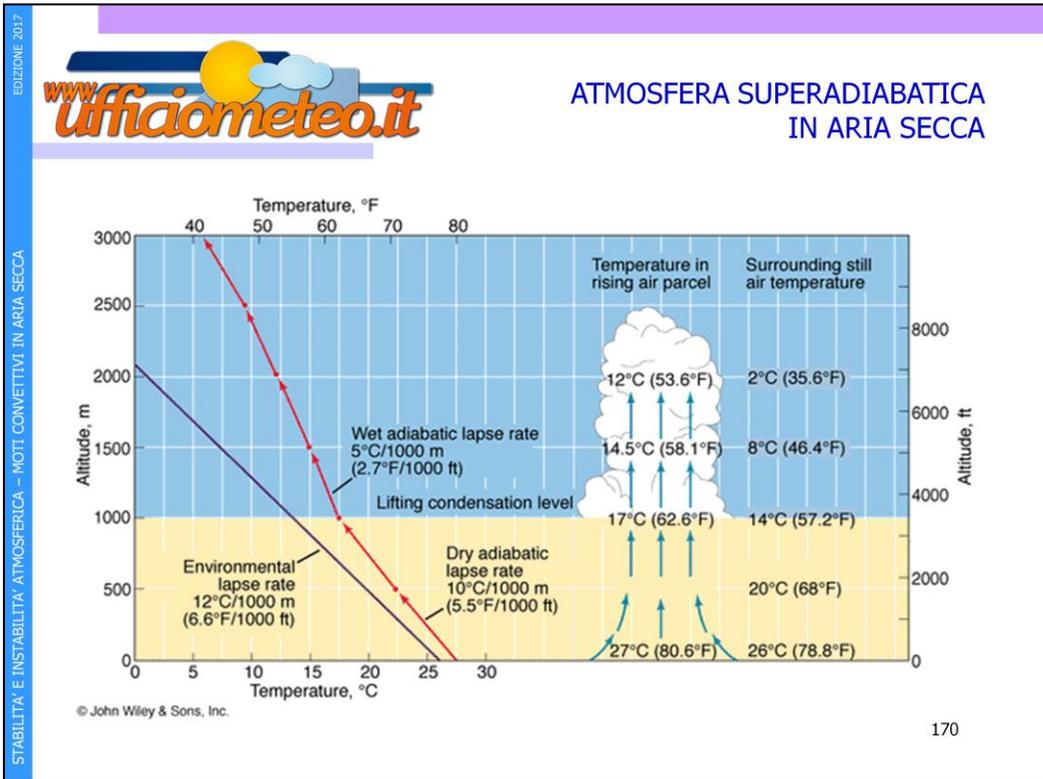
169

Se invece il gradiente atmosferico è inferiore ad $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$, allora la bolla d'aria, durante la salita, tenderà a raffreddarsi più velocemente della circostante atmosfera, con la conseguenza che, ad una certa quota, si ritroveranno ad avere entrambe la stessa temperatura.

A questo punto non vi è più alcuna ragione, almeno dal punto di vista termico, per cui la bolla debba continuare ad innalzarsi: l'atmosfera è dunque intervenuta *stabilizzando* i moti al proprio interno, opponendosi ad essi e riportando il tutto ad una condizione di equilibrio. È il caso della cosiddetta **atmosfera subadiabatica**, ovverosia con gradiente termico *inferiore* a quello adiabatico.

Se la stabilizzazione del moto ascensionale è avvenuta prima del raggiungimento del livello di condensazione, l'atmosfera risulta caratterizzata da moti ascensionali non intensi, ma aventi lo svantaggio di non essere resi evidenti dalla presenza di una nube.

Se, invece, pur in atmosfera caratterizzata da un gradiente subadiabatico, il livello di condensazione viene raggiunto prima di quello di stabilizzazione, occorrerà verificare il mantenimento o meno delle suddette condizioni di subadiabaticità anche in presenza di termovariazione umida.

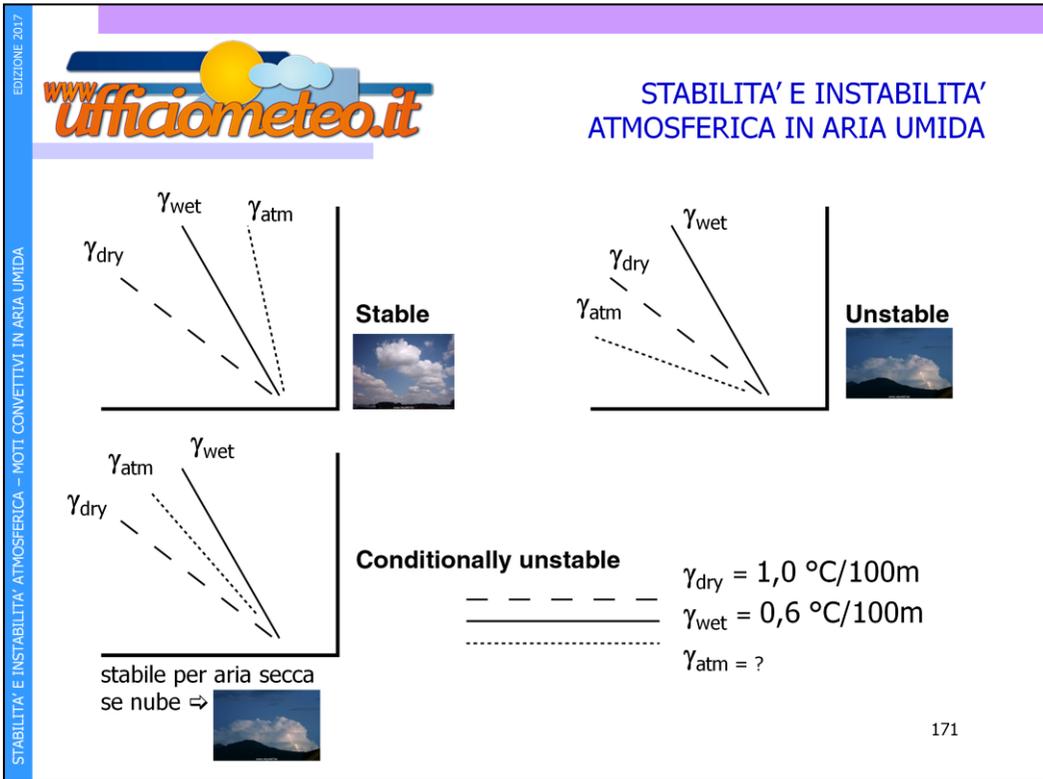


Caso opposto è, infine, quello in cui il gradiente atmosferico è superiore alla termovariatione adiabatica secca.

In questo caso, l'iniziale differenza di temperatura non solo non potrà mai essere recuperata, ma, anzi, nei diversi momenti successivi all'innalzamento, la bolla d'aria si troverà ad essere sempre un po' più calda della circostante atmosfera, vedendosi così da essa stessa ulteriormente spinta nel suo moto verso l'alto. E' dunque la stessa atmosfera che *instabilizza* i moti al proprio interno ed è questo il cosiddetto caso **superadiabatico**, dove cioè il gradiente atmosferico è *maggiore* della normale termovariatione adiabatica dell'aria secca.

L'innalzamento della bolla d'aria viene quindi favorito dalla spinta atmosferica, sino al raggiungimento del livello di condensazione e alla conseguente variazione del gradiente di termovariatione adiabatica.

È il caso potenzialmente favorevole alla formazione di nubi cumuliformi di grande altezza; "potenzialmente" perché occorrerà poi verificare il mantenimento o meno delle condizioni di instabilità anche in presenza della termovariatione umida.



Passiamo ora, invece, a considerare una bolla di aria che, inizialmente secca, riesce a raggiungere la condizione di saturazione prima che il suo moto possa essere impedito, assumendo così una variazione termica verticale γ_{wet} di $0,6^\circ\text{C}/100\text{m}$.

Se il gradiente atmosferico si mantiene su valori comunque inferiori non solo a quello secco, ma anche a quello umido, allora l'atmosfera continuerà ad esercitare la propria azione stabilizzatrice nei confronti della bolla. È il caso detto di **stabilità assoluta**, caratterizzato dalla formazione di nubi cumuliformi a scarso sviluppo verticale (i cosiddetti "cumuli umili" o "di bel tempo").

Quando però il gradiente atmosferico risulta maggiore di quello umido, si possono presentare due ulteriori possibilità:

- il gradiente atmosferico è maggiore di quello umido e di quello secco;
- il gradiente atmosferico è maggiore di quello umido ma inferiore a quello secco.

Nel primo caso, l'atmosfera si dirà **assolutamente instabile**, e sarà favorita la formazione tra le nubi cumuliformi a più intenso sviluppo verticale.

Nel secondo, detto di **equilibrio labile** o di **stabilità condizionata**, il comportamento della bolla d'aria dipende dalla sua condizione di saturazione o meno: l'atmosfera si presenta, infatti, come instabile per le masse d'aria satura, stabile per quelle secche. Anche in questo caso, se la bolla d'aria secca non è stata stabilizzata prima del raggiungimento del livello di condensazione, una volta avviata la formazione della nube sussisteranno le condizioni perché essa possa evolvere verso ampie dimensioni verticali.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

CUMULI
(CUMULI UMILI)



STABILITÀ E INSTABILITÀ ATMOSFERICA – NUBI CONVETTIVE

www.skystef.be

172

Piccole nubi cumuliformi, sparpagliate e circondate da ampi tratti di cielo sereno, si formano quando lo strato d'instabilità è tenue; esse vengono chiamate **cumuli di bel tempo** o **cumuli umili**, non solo poiché incapaci di produrre precipitazioni, ma anche perché indicanti l'improbabilità di fenomeni solitamente legati alla presenza di più imponenti nubi cumuliformi (rovesci, temporali).

EDIZIONE 2017



CUMULI
(CUMULI UMILI)



www.skystef.be

STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA - NUBI CONVETTIVE

173

EDIZIONE 2017



MOTI FORZATI

- innalzamento meccanico di bolle d'aria
- correnti atmosferiche impattano ostacoli orografici
- nubi dipendenti dallo stato atmosfera all'impatto
 - nubi stratiformi se condensazione in atmosfera stabile
 - nubi cumuliformi se condensazione in atmosfera instabile

174

Oltre al caso dei movimenti di origine convettiva, esiste anche quello dei cosiddetti moti **forzati**, cioè quelli originati da cause meccaniche esterne alla natura dell'atmosfera; è questo l'esempio di una bolla d'aria che, muovendosi orizzontalmente in quota all'interno di un flusso di correnti (e quindi inizialmente alla stessa temperatura della circostante atmosfera, altrimenti saremmo in presenza anche di una componente convettiva), impatta un qualsiasi ostacolo (catena montuosa o altro), venendo così costretta a prendere un moto verticale con direzione verso l'alto o verso il basso.

Pure in questo caso, tuttavia, è possibile distinguere le tre tipologie di atmosfera *indifferente* (la bolla d'aria si ferma solo quando viene meno la spinta meccanica che ne ha provocato il moto), *stabile* o *subadiabatica* (la bolla d'aria, una volta esaurita la causa meccanica, si viene a trovare immersa in un'atmosfera più calda se la spinta iniziale è stata verso l'alto o più fredda se verso il basso; in ogni caso, in una posizione tale da originare una componente termica in grado di riportare la bolla alla sua posizione di partenza); *instabile* o *superadiabatica* (l'atmosfera circostante agisce con una componente termica che allontana sempre di più la bolla dalla sua posizione originale)

Le nubi che ne risultano sono essenzialmente di due tipi fondamentali, dipendenti dal valore dell'ELR presente al momento della condensazione:

- nubi *stratiformi*, se la condensazione avviene in atmosfera *stabile*;
- nubi *cumuliformi*, quando invece il processo avviene in atmosfera *instabile*.

EDIZIONE 2017



NUBI OROGRAFICHE

- se l'ostacolo è una catena: **onde orografiche**
- sottovento le correnti assumono forma ondulata
- formazioni di nubi nelle creste delle onde
 - aria condensa nella fase ascensionale dell'onda
 - condensazione termina nella fase di discesa
- risultano nubi caratteristiche (**nubi orografiche**):
 - forma lenticolare (forma cresta onda)
 - sono stazionarie (in corrispondenza della cresta d'origine)
- quota media troposferica (**altocumuli**)

175

Quando il sollevamento viene originato da una catena orografica, le correnti che ricadono oltre l'ostacolo descrivono una serie di onde, dette appunto **onde orografiche**, che possono propagarsi anche per parecchi chilometri dal lato sottovento.

L'aria, che si muove risalendo la cresta di una di queste onde, subisce un raffreddamento di tipo adiabatico e, al superamento del proprio punto di rugiada (fatta quindi salva la necessaria presenza di sufficiente umidità atmosferica), condensa dando il via alla formazione di una nube; il processo si interrompe non appena la stessa aria ridiscende dalla cresta, riscaldandosi e tornando nuovamente al di sopra del punto di rugiada.

Ne risulta una nube che descrive esattamente la forma della cresta dell'onda e che, per questo motivo, viene detta **nube lenticolare**; sono facilmente riconoscibili non solo per l'aspetto caratteristico ma anche perché non appaiono muoversi seguendo il vento ma rimangono stazionarie, in corrispondenza delle creste ove si sono formate.

Essendo solitamente della famiglia degli altocumuli, le nubi lenticolari possiedono una quota che è quella media troposferica; tuttavia la loro presenza è indice della possibile esistenza di altri fenomeni di tipo orografico a quote inferiori (rotori, ecc.), da tenersi nella più ampia considerazione soprattutto quando il volo si svolge in prossimità dei medesimi rilievi che le hanno originate.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FORMAZIONE DI NUBI OROGRAFICHE IN ATMOSFERA STABILE

Stable Air

Mountain Wave

Lee Wave

Wind

LCL

176

In atmosfera stabile, le *nubi lenticolari* appaiono sulle creste delle onde sottovento, mentre la cima del rilievo orografico appare nascosta da una nube che la “incappuccia” completamente.

EDIZIONE 2017



NUBI LENTICOLARI



www.ufficiometeo.it
Centro Volo Serristori

STABILITÀ E INSTABILITÀ ATMOSFERICA – MOTI FORZATI

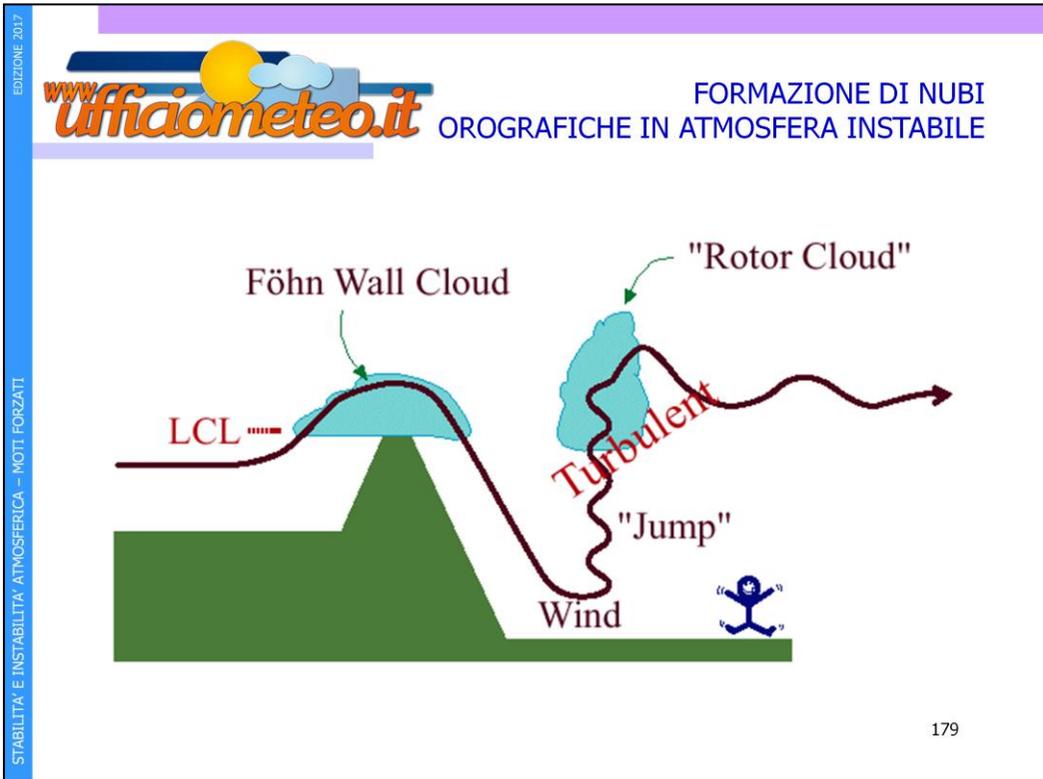
EDIZIONE 2017
STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA - MOTI FORZATI



www.ufficiometeo.it

NUBI LENTICOLARI





In atmosfera instabile, invece, il versante sottovento presenta vento intenso con forti raffiche e fenomeni di turbolenza altamente pericolosi per il volo.

Una delle principali caratteristiche è la presenza di **rotori**, in corrispondenza di una o più delle creste d'onda; solitamente il *rotore* al di sotto della prima cresta presenta intensità maggiore, fino a presentarsi come la principale causa di turbolenza dell'intero sistema di onde orografiche.

In presenza di sufficiente umidità atmosferica, la circolazione di rotore è accompagnata da nubi caratteristiche, dette per l'appunto **nubi di rotore**.

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA - MOTI FORZATI

ROTORI



180

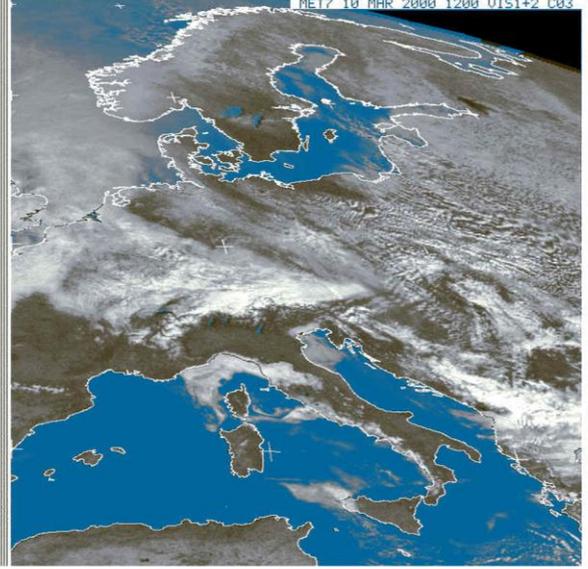
EDIZIONE 2017



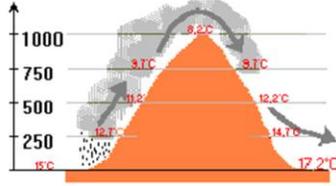
www.ufficiometeo.it

L'EFFETTO STAU-FOEHN

STABILITA' E INSTABILITA' ATMOSFERICA - STAU-FOEHN



Una bella immagine di **foehn** ripresa dal satellite Meteosat, nel campo del visibile, il 10 Marzo 2000 alle ore 12.00 UTC



Altitude (m)	Temperature (°C)	Process
1000	3.2°C	Adiabatic cooling
750	3.7°C	Adiabatic cooling
500	12.2°C	Adiabatic cooling
250	12.7°C	Adiabatic cooling
0 (Base)	15°C	Initial temperature
0 (Peak)	17.2°C	Final temperature

181

Occorre prestare attenzione alla circostanza che non necessariamente la presenza di turbolenza atmosferica viene evidenziata dalla formazione di nubi; l'effetto **Stau-Foehn** ne è un esempio.

Il **Foehn** è un vento caldo e secco, che soffia a raffiche dalle montagne, presentandosi spesso in circostanze analoghe a quelle che generano onde orografiche, sebbene esso possa estendersi molto più oltre dal lato sottovento rispetto all'attività ondosa. Per spiegarne l'esistenza si deve tornare al concetto di gradiente adiabatico, cioè al tasso di raffreddamento con la quota di una massa d'aria umida oppure secca. Quando, infatti, una massa d'aria viene forzata a risalire un versante montuoso (nel caso del Nord Italia, quando correnti fredde ed umide di provenienza atlantica impattano la barriera alpina), essa si raffredda adiabaticamente, secondo il tasso caratteristico di una massa d'aria non in stato di condensazione, ovvero sia di $1^{\circ}\text{C}/100$ metri di quota. Tuttavia, non appena viene raggiunta la temperatura di rugiada, l'avvio del processo di condensazione rallenta il raffreddamento a $0,6^{\circ}\text{C}/100$ metri. Il versante sopravvento viene così caratterizzato da un'intensa formazione nubi, che, accompagnate da precipitazioni (fenomeno noto con il termine di **Stau** o **muro del Foehn**), permettono all'aria di liberarsi della propria umidità.

Quando l'aria inizia la propria discesa dalla parte di sottovento, è ormai priva di umidità, ragion per cui il riscaldamento per compressione adiabatica avviene da subito secondo il gradiente secco, cioè nella misura di $1^{\circ}\text{C}/100$ m. Ne risulta che, al termine dello scavallo, la massa d'aria si ritroverà a pari quota ma con un'umidità inferiore (l'umidità relativa può scendere sino a valori inferiori al 20%) ed una temperatura maggiore rispetto a quelle originarie. La mancanza di umidità atmosferica rende quindi impossibile la formazione di nubi che rendano evidenza delle onde atmosferiche presenti nel versante sottovento.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO



FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI

182

EDIZIONE 2017



I TEMPORALI



I TEMPORALI

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI

183

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

I TEMPORALI

- sono perturbazioni locali caratterizzate da:
 - non lunga durata
 - fenomeni elettrici (**lampi** accompagnati da **tuoni**)
 - forti raffiche vento
 - violente correnti verticali
 - forti rovesci pioggia (anche grandine)
- **FORTE PERICOLO PER IL VOLO**

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI

184

In condizioni di aria umida e molto instabile si originano nubi imponenti a forte sviluppo verticale (i *cumulonembi*), in seno alle quali prende avvio l'attività temporalesca.

Un **temporale**, in generale, si definisce *una perturbazione locale, di non lunga durata, accompagnata da lampi e tuoni e spesso da forti raffiche di vento, da violente correnti verticali, forti rovesci di pioggia e talora di grandine.*

Un temporale si contraddistingue per il verificarsi del **lampo** e del **tuono**; questi due elementi non sono però sufficienti per definire l'intensità e la vastità della perturbazione e sono il risultato più che la causa del fenomeno.

Assommando in sé tanti ostacoli, il temporale costituisce uno dei massimi rischi per il volo che si conoscano.

EDIZIONE 2017



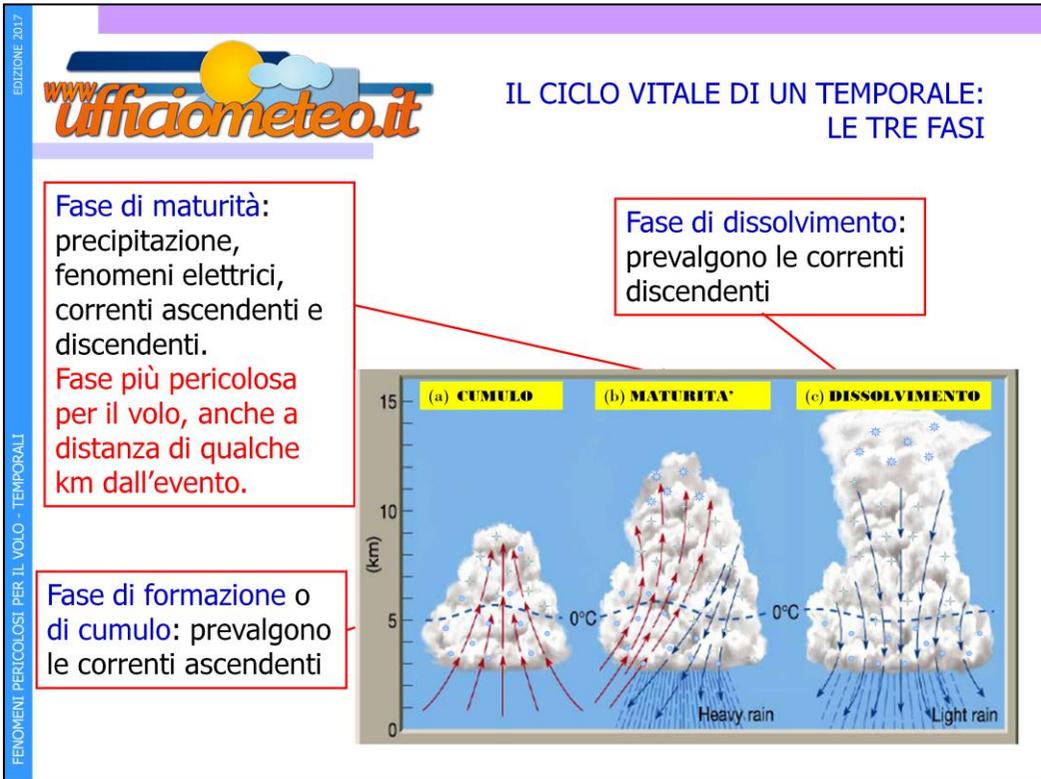
I TEMPORALI

- sono associati a cumulonembi (CB)
- attività convettiva (**temporali di massa**)
 - singoli CB ben visibili a distanza
- transito di fronte freddo (**temporali frontali**)
 - più nubi temporalesche distanziate da 1 a 3 km
 - fronte di nubi di un centinaio km

185

Le forti correnti ascendenti che danno origine ai cumulonembi possono essere associate o alla presenza di moti convettivi nella massa d'aria (**temporali di massa**) oppure al passaggio di un fronte freddo (**temporali frontali**).

I temporali di massa sono costituiti da singoli cumulonembi facilmente visibili a distanza; quelli frontali sono invece associati a più nubi temporalesche, distanziate tra di loro da 1 a 3 km e costituenti un corpo nuvoloso compatto, che avanza su un fronte di un centinaio di km.



Ogni temporale è composto da un insieme di **cellule temporalesche**, di diametro inferiore ai 10 km, aventi un proprio ciclo di esistenza. Nell'attività di ogni cellula possono essere individuate tre distinte fasi: *formazione, massimo sviluppo e dissolvimento*.

La fase di formazione o di cumulo Sotto la spinta di forti correnti ascensionali (dell'ordine di 10-15 m/s, circa 40-50 km/h), il cumulo si trasforma progressivamente in un cumulonembo dalla caratteristica forma a "cavolfiore". Gocce e cristalli di ghiaccio divengono sempre più numerosi e pesanti, ma rimangono all'interno della nube grazie al sostegno delle forti correnti ascendenti. In questo primo stadio non sussistono moti discendenti di aria, mentre, a causa dei moti ascendenti, la sommità della nube raggiunge altezze di 7000-9000 metri in circa 10-15 minuti. La fase di cumulo cessa non appena hanno inizio le correnti discensionali.

La fase di massimo sviluppo La nube raggiunge le sue massime dimensioni, come pure il massimo processo di condensazione. Le correnti ascensionali toccano valori di 20-30 m/s (tra 70 e 110 km/h) e, nel caso di impatto con la zona di stabilità della tropopausa, la sommità della nube assume la caratteristica forma "a incudine" (*incus*), eventualmente deformata dalla presenza di forti correnti orizzontali in quota. Gocce e cristalli di ghiaccio raggiungono dimensioni tali da non essere più sostenuti dalla spinta ascensionale: hanno inizio le precipitazioni a carattere di rovescio, accompagnate da lampi, tuoni e talvolta grandine.

La fase di dissolvimento La spinta ascensionale interna alla nube si esaurisce, con progressiva prevalenza dei moti discendenti. La sommità a incudine tende a mescolarsi con l'aria circostante, staccandosi successivamente dal corpo della nube e prendendo l'aspetto di nuvolosità cirriforme. Le piogge diminuiscono di intensità e la temperatura si equilibra con quella dell'ambiente esterno.

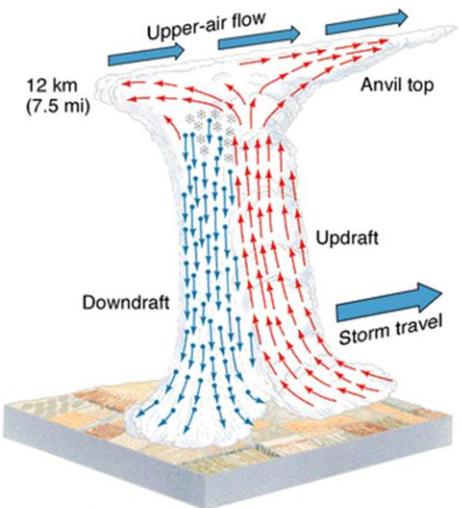
EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

DOWNDRAFT E FRONTE DELLE RAFFICHE

- nel CB, le precipitazioni trascinano verso il basso una colonna di aria fredda
- correnti fredde uscenti dalla base del CB (**downdraft** o **downburst**)
- classificate in **macroburst** o **microburst** a secondo delle dimensioni



© John Wiley & Sons, Inc.

187

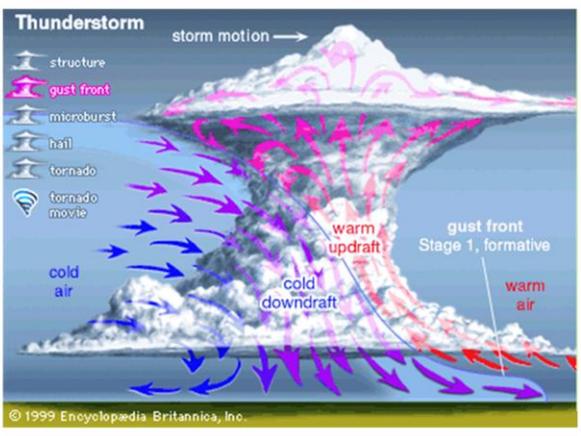
Contemporaneamente alle precipitazioni, nei cumulonembi compaiono le correnti discendenti di aria fredda, limitate inizialmente alla parte inferiore della nube e poi gradualmente in estensione anche alla parte superiore. Le correnti discendenti fredde uscenti dalla base della nube, giunte in prossimità del suolo, sono costrette ad allargarsi, precedendo di qualche miglio l'arrivo della nube temporalesca. Queste correnti discendenti, dette **downdraft** o **downburst**, sono classificate, a seconda delle loro dimensioni, in **macroburst** e **microburst**.

EDIZIONE 2017
 FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO – TEMPORALI – WIND SHEAR



DOWNDRAFT E FRONTE DELLE RAFFICHE

- l'aria fredda impatta il suolo, espandendosi nel **fronte delle raffiche (gust front)**
- incuneandosi sotto l'aria calda richiamata dal CB, il fronte crea una linea di rotazione del vento (**wind shear**)



© 1999 Encyclopædia Britannica, Inc.

188

Il flusso d'aria freddo e denso di una downburst, propagandosi al suolo, si incunea sotto la massa di aria ambiente a maggior temperatura, provocando così un forte aumento di pressione e la formazione di una superficie di discontinuità nel vento, detta **gust front** (letteralmente **fronte delle raffiche**), che può trovarsi anche 10 o 20 miglia sottovento alla cella.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FRONTE DELLE RAFFICHE E WIND SHEAR

il fronte delle raffiche si espande in tutte le direzioni, formando un anello vorticoso (**vortex ring**), sede di **wind shear** e percepibile anche a notevole distanza dalla nube

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI - WIND SHEAR

© 1999 Encyclopedia Britannica, Inc.

189

L'espansione del *fronte delle raffiche* provoca la formazione di un anello vorticoso, detto **vortex ring**, che marca la zona di discontinuità del vento (**wind shear**) tra il flusso freddo in espansione e la sovrastante aria più calda, in movimento con direzione opposta, cioè verso la parte inferiore del cumulonembo.

EDIZIONE 2017



**FRONTE DELLE RAFFICHE
E WIND SHEAR**

- il **wind shear** è la variazione della velocità del vento in intensità o direzione (incluse le correnti ascendenti o discendenti) in un certo intervallo spaziale
- in presenza di *wind shear*, un aereo può assumere una traiettoria diversa da quella prevista
- gli effetti assumono tanta più importanza quanto più si verificano in prossimità del suolo (**low level wind shear**)

190

Tra le condizioni meteorologiche a rischio per il volo, il **wind shear** è quella sicuramente associata alle situazioni di maggior pericolosità, soprattutto nei casi *in aria chiara*, cioè quando l'assenza di nubi o altri fenomeni rivelatori possa suggerire al pilota una diversa e più sicura condotta di volo.; esso è definito come una *variazione della velocità del vento in intensità o direzione (incluse le correnti ascendenti o discendenti) in un certo intervallo spaziale*.

Globalmente, possiamo asserire che, in presenza di *wind shear*, un aeromobile è portato ad assumere una traiettoria diversa da quella prevista, mentre gli effetti del fenomeno assumono tanta più importanza quanto più si verificano in prossimità del suolo, dove, per la particolarità di assetto del velivolo e di vicinanza con il terreno, qualunque manovra di recupero da parte del pilota può risultare impossibile, quando non addirittura portare ad un peggioramento della situazione.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FRONTE DELLE RAFFICHE E WIND SHEAR

sentiero di discesa teorico

sentiero di discesa reale

flusso caldo di ritorno

flusso freddo in uscita

ZONA DI SHEAR

fronte delle raffiche

Cb

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI - WIND SHEAR

anche a notevole distanza dal Cb, attraversando la zona di *wind shear* provocata dalla *downdraft*, l'aereo percepisce una rotazione di 180° nella direzione del vento orizzontale, con conseguente rischio di un prematuro contatto con il suolo

191

Tornando al caso in esame, la distanza tra il *fronte delle raffiche* e la nube che lo ha originato può contribuire a creare situazioni di elevata criticità in fase di atterraggio, qualora il pilota presupponesse erroneamente di trovarsi a una distanza dalla cella temporalesca, tale da aver ancora margine sufficiente per poter condurre la manovra in tutta sicurezza.

In questa situazione, invece, l'aeromobile, attraversando la zona di variazione del vento provocata dalla *downdraft*, percepirebbe una rotazione di 180° nella direzione del vento orizzontale, con conseguente rischio di un prematuro contatto con il suolo.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - TEMPORALI - WIND SHEAR

DOWNDRAFT SECCA

Downdraft secca: la colonna di aria fredda raggiunge comunque il suolo, anche se la precipitazione evapora. Sollevamento di polvere o sabbia, se presente.

Ma i pericoli connessi alle forti discese di aria fredda, con la conseguente formazione di un fronte delle raffiche, non sono associati solo ai temporali.

Una downdraft può verificarsi anche in assenza di fenomeni al suolo (**downdraft secca**), quando l'aria viene trascinata verso il basso da precipitazioni che evaporano prima di raggiungere il suolo (*virga*).

EDIZIONE 2017



VIRGA



193

In presenza di **virga**, la base della nube presenta, allora, un aspetto un po' sfilacciato, di cui è facilissimo accorgersi se, per esempio, la si osserva in controluce.

Il processo di evaporazione, infatti, sottraendo calore all'ambiente circostante, raffredda la colonna d'aria in discesa tanto violentemente da accelerarne rapidamente la caduta al suolo.

EDIZIONE 2017



www.skystef.be

www.skystef.be

www.skystef.be

LA NEBBIA

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - NEBBIA

194

EDIZIONE 2017



LA NEBBIA

- fenomeno di riduzione della visibilità sotto al km
- per la sua formazione sono necessari:
 - aria umida con presenza di nuclei di condensazione
 - forte raffreddamento della massa d'aria nei bassi strati
 - condensazione umidità contenuta nell'aria
- umidità descritta in termini di **grandezze igrometriche**
 - **umidità specifica**: grammi di vapore per chilogrammo di aria
 - **umidità assoluta**: grammi di vapore per metro cubo di aria
 - **umidità relativa**: rapporto tra la quantità di vapore presente nella massa d'aria e la quantità massima di vapore che, a parità di temperatura, la massa d'aria può contenere

195

Il termine **nebbia** identifica il fenomeno di riduzione della visibilità al suolo su valori inferiori al chilometro.

Per la sua formazione è necessaria la presenza di *umidità* nei bassi strati atmosferici, combinata con una sufficiente quantità di *nuclei di condensazione*, e successivamente portata alla *condensazione*, con il conseguente raggiungimento del livello di *saturatione* dell'aria che la contiene.

L'**umidità** dell'aria rappresenta la quantità di vapore acqueo contenuto nell'atmosfera, potendo variare da un valore basso per l'aria secca fino ad un massimo per quella satura.

Secondo la prassi dei servizi meteorologici, può essere resa come:

- **umidità specifica**, in grammi per chilogrammo di aria;
- **umidità assoluta**, in grammi per metro cubo d'aria;
- **umidità relativa UR**, espressa in percentuale, e definita come il *rapporto tra la quantità reale di vapore d'acqua che contiene una massa d'aria e la quantità di vapore d'acqua che conterrebbe se fosse satura, a parità di temperatura e pressione*. Quando questo rapporto è uguale ad uno, l'UR è pari al 100% e la massa d'aria si dice, per l'appunto, **satura**.

EDIZIONE 2017

LA NEBBIA

- classificazione in base al processo di formazione
- **nebbie da raffreddamento**
 - nebbia da irraggiamento
 - nebbie da avvezione e da trasporto
 - nebbie da sollevamento o scorrimento ascendente
- **nebbie da evaporazione**
 - nebbie frontali
 - nebbie di vapore
- **nebbie da mescolanza**

196

Poiché diverse sono le vie per giungere alla saturazione dell'aria, altrettanti saranno i tipi di nebbia che ne deriveranno; avremo così:

- **nebbie da raffreddamento**, che possono, a loro volta, essere il risultato di tre distinti processi: *irraggiamento*, *avvezione*; *sollevamento* o *scorrimento ascendente*;
- **nebbia da evaporazione** tra cui le *nebbie frontali* e le *nebbie di vapore*;
- **nebbie da mescolanza**, causate dal mescolarsi di aria fredda con aria calda ad elevata umidità relativa. Se la temperatura della miscela di aria risulta inferiore a quella del punto di rugiada e se ciò si verifica nelle immediate vicinanze del suolo, si ha formazione di nebbia.

EDIZIONE 2017



NEBBIA DA IRRAGGIAMENTO

- prevalentemente durante la notte o all'alba
 - spessore sottile (ordine del centinaio di metri)
 - spesso in forma di **banchi**
- in presenza di cielo sereno con aria umida e calma
- condizioni favorevoli per **inversione termica al suolo**
 - di notte il suolo irradia calore nello spazio, non compensato da radiazione solare diretta
 - forte abbassamento temperatura del suolo: la temperatura è inferiore rispetto a quella in quota
 - la bassa temperatura provoca saturazione

197

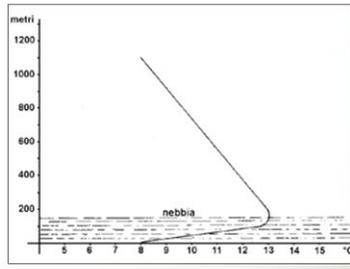
La causa per la formazione delle **nebbie da irraggiamento** va, il più delle volte, ricercata in un forte raffreddamento del suolo, tipico, ad esempio, delle notte invernali più serene. Al calare del sole ed in assenza di nubi, il calore, accumulatosi durante il giorno, viene rapidamente disperso nello spazio sotto forma di radiazione infrarossa, provocando un veloce abbassamento della temperatura del suolo.

Anche gli strati di aria prossimi al terreno, subendo l'influenza di questo raffreddamento, diventano più freddi di quelli immediatamente sovrastanti; si crea così la cosiddetta **inversione termica**, cioè un particolare andamento della temperatura troposferica che, invece di mostrare una diminuzione continua dal livello zero fino al limite della tropopausa, presenta un'iniziale aumento, seguito poi da una brusca discontinuità, che segna il ristabilirsi del naturale andamento decrescente.

L'aria intrappolata in questa inversione viene raffreddata fino al raggiungimento del suo punto di rugiada. In alcune località, come nelle zone urbane ed industriali del nord Italia, il processo può venire favorito dall'abbondante presenza di particelle solide igroscopiche, attorno alle quali "si attacca" la goccia in formazione.



NEBBIA DI FONDO VALLE





EDIZIONE 2017
 FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - NEBBIA

www.ufficiometeo.it

198

Lo strato di nebbia persiste finché dura l'inversione termica, che, di fatto, impedisce il rimescolamento degli strati atmosferici alle varie altezze.

La nebbia da irraggiamento, che, per com'è stata descritta viene anche chiamata **da effetto tramonto**, risulta soprattutto associata alle fredde giornate di bel tempo (alta pressione, quindi assenza di nubi), facilmente riscontrabili durante la stagione invernale.

Solo in presenza di un sufficiente irraggiamento solare (o di un riscaldamento dovuto all'effetto serra conseguente ad un'aumentante copertura nuvolosa), l'inversione viene distrutta ed il vapore comincia lentamente ad alzarsi, dando vita a nubi stratiformi di altezza crescente, fino alla completa dispersione nell'atmosfera.

Tuttavia, i primi raggi solari, ancora troppo deboli per vincere l'inversione, avranno l'opposto effetto di peggiorare la visibilità: l'evaporazione dell'umidità del suolo andrà, infatti, ad arricchire di umidità lo strato di inversione, con conseguente ricondensazione del vapore e rinforzo della preesistente nebbia (si parla in questo caso di **effetto alba**).

Ma l'inversione può essere causata anche dalla presenza di una massa stabile di aria fredda che, per esempio intrappolata in un fondovalle, viene riscaldata solo successivamente rispetto alla sovrastante atmosfera. Nelle prime ore del mattino, quindi con tipico meccanismo da *effetto alba*, l'umidità che ricondensa, intrappolata nell'inversione, genera una **nebbia di fondo valle**.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - NEBBIA

NEBBIA DA AVVEZIONE

- **avvezione** indica spostamento orizzontale dell'aria
 - necessaria presenza di vento
- aria calda e umida si sposta su superficie fredda
- la bassa temperatura provoca saturazione dell'aria
 - nebbia con spessore fino a qualche centinaio di metri
 - maggiore persistenza rispetto a irraggiamento
- due specie di nebbie da avvezione
 - **nebbie marittime**: aria da zona calda di terra verso zona fredda di mare aperto (nebbie oceaniche)
 - **nebbie costiere**: aria da zona calda marittima verso terraferma fredda (nebbie lacustri)

199

Le **nebbie da avvezione** si producono quando aria calda e umida, spostandosi orizzontalmente, giunge a contatto di una superficie fredda; la sua temperatura inizia quindi a diminuire e, se diviene inferiore al punto di rugiada, si forma la nebbia.

Vengono ulteriormente distinte in **nebbie marittime** (è il caso di una massa d'aria che si sposta da una zona calda verso una zona fredda oceanica) e **nebbie costiere** (quando aria marittima relativamente calda viene a contatto della superficie fredda della terraferma); anche distese d'acqua di poca importanza, come i nostri laghi, possono dare luogo a nebbie costiere.

EDIZIONE 2017



**ALTRE NEBBIE
DA RAFFREDDAMENTO**

- **nebbia da trasporto**
 - si forma in zone propizie ed è poi trasportata dal vento
- **nebbia da sollevamento**
 - anche detta di pendio o scorrimento ascendente
 - aria umida in risalita lungo un pendio
 - aria si raffredda adiabaticamente al punto di rugiada
 - condensazione provoca formazione di Strati
 - Strati toccano il suolo in un punto del pendio
 - oltre il punto il pendio è interessato da nebbia
 - con pendenze poco accentuate, nebbia anche molto estesa

200

Ultimo caso di raffreddamento, le **nebbie da sollevamento**, vengono generate da un particolare movimento verticale dell'aria, detto anche di *scorrimento ascendente*: se le masse d'aria in movimento risalgono un pendio, si raffreddano adiabaticamente, raggiungendo, ad un certo livello, il punto di rugiada.

Si forma così una distesa di nubi stratiformi, che incontra il suolo in un punto, oltre il quale il terreno si trova coperto di nebbia (*nebbie da pendio*); se la pendenza è poco accentuata, la zona interessata dalla nebbia può essere anche molto estesa.



Il meccanismo delle **nebbie da pendio** è quindi sostanzialmente analogo a quello di formazione delle nubi: se una massa d'aria scorre lungo il pendio, il raffreddamento adiabatico genera strati di nubi basse lungo il pendio stesso.

EDIZIONE 2017



NEBBIE DA PENDIO



DIREZIONE DEL VENTO

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - NEBBIA

EDIZIONE 2017



NEBBIE DA EVAPORAZIONE

- **nebbia frontale**
 - associata al passaggio di un fronte caldo
 - evaporazione precipitazioni in sottostante aria fredda
 - aggiunta di vapore provoca saturazione dell'aria fredda
 - formazione di nebbia pre-frontale
 - può interessare zone molto estese per lungo tempo
- **nebbia di vapore**
 - aria fredda si sposta su superficie di acqua più calda
 - il vapore condensa nell'aria fredda sovrastante
 - effetto di "mare fumante"
 - durata e persistenza inferiore alle nebbie da avvezione

203

Anche le **nebbie da evaporazione** possono derivare da un fenomeno di avvezione di aria fredda su una superficie d'acqua relativamente calda; salendo nell'aria fredda, il vapore sottostante si condensa e, generalmente, si ha l'impressione di vedere l'acqua "fumare".

Pure le precipitazioni di un fronte caldo, evaporando nella sottostante aria fredda, ne possono determinare una soprassaturazione abbastanza rapida e formare, quindi, della nebbia che, trovandosi davanti al fronte, verrà per l'appunto detta **nebbia frontale**.

Temporanee ma repentine diminuzioni della visibilità sono invece quelle riconducibili ad una sorta di *effetto alba*, che origina le cosiddette **nebbie di vapore**: i primi raggi del sole nascente, provocando l'evaporazione dell'umidità depositatasi nella notte, arricchiscono in vapore i freddi, bassi strati atmosferici, fino al raggiungimento della condizione di saturazione. All'occhio di un osservatore, "colonne" di vapore sembrano dunque innalzarsi verso il cielo, con l'effetto di un consistente abbassamento della visibilità.

EDIZIONE 2017



ICING



www.skystef.be

ICING

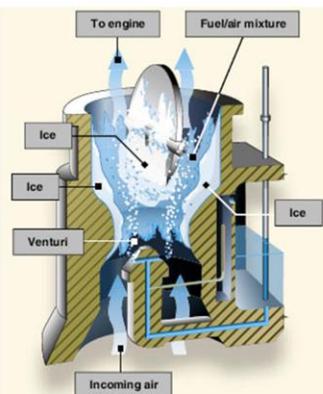
FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - ICING

204

EDIZIONE 2017



**CONTAMINAZIONE DA GHIACCIO:
ICING IN ARIA CHIARA**



- formazione di ghiaccio al carburatore
- aria aspirata si espande raffreddandosi
- benzina evapora e sottrae calore all'aria
- formazione di ghiaccio brinoso se aria scende al punto di brina del vapore
- ghiaccio diminuisce sezione di aspirazione
 - diminuzione potenza del motore
 - aumento del ghiaccio in caso di pioggia
- rimedi:
 - termometro per temperatura carburatore
 - dispositivo riscaldamento del carburatore
 - inserirlo comunque in prossimità di 0°C

FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO – ICING

205

Con il termine **icing** si indica la formazione di un deposito di ghiaccio (fenomeno indicato anche con il termine *contaminazione*) su di un aeromobile in volo (nelle nubi o in aria chiara) o a terra.

Il ghiaccio può rivelarsi molto pericoloso, se non si conoscono in modo preciso le condizioni in cui si può verificare ed i mezzi per evitarlo o per combatterne gli effetti.

Tralasciando i processi di formazione di ghiaccio meno pertinenti per il volo VDS o VFR in genere (in volo nelle nubi o su aeromobili a terra, lasciati esposti alle intemperie in particolari condizioni di temperatura prossima a 0°C), vi è una specie di ghiaccio più insidiosa in quanto sfugge all'osservazione visiva e perché può verificarsi in aria chiara (ossia in atmosfera serena), anche a temperature molto al di sopra dello zero: il *ghiaccio al carburatore*.

Ogni carburatore si comporta come una piccola macchina frigorifera: l'aria aspirata subisce un'espansione, raffreddandosi di qualche grado, ed anche la benzina, per evaporare, deve sottrarre calore all'aria con la quale si mescola. Ne risulta un notevole abbassamento della temperatura; se nel carburatore entra dell'aria umida, questa può raffreddarsi sotto i 0°C e, nel medesimo tempo, al di sotto del punto di brina del vapore acqueo.

EDIZIONE 2017

www.ufficio meteo.it

ICING IN ARIA CHIARA:
GHIACCIO AL CARBURATORE



FENOMENI PERICOLOSI PER IL VOLO - ICING

206

Il ghiaccio si va quindi a depositare sulle pareti della presa d'aria in prossimità degli spruzzatori; essendo diminuita la sezione di aspirazione, questo equivale ad una chiusura della farfalla, portando di conseguenza ad una diminuzione della potenza del motore. Se l'aereo dovesse attraversare una zona di pioggia, la quantità di ghiaccio che si potrebbe formare sarebbe ancora maggiore.

La formazione di ghiaccio determina sempre una diminuzione della pressione d'alimentazione; ci si può rendere conto della cosa se l'aereo dispone di un indicatore per questa pressione. Tuttavia lo strumento più utile è un termometro che misuri la temperatura del carburatore; dal momento in cui scende verso 0°C, è opportuno inserire il dispositivo di riscaldamento del carburatore stesso, se esiste, quale che sia la temperatura esterna.

IL NOSTRO PERCORSO

- **NELLA PRIMA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **IN QUESTA SECONDA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **NELLA TERZA PARTE PARLEREMO DI:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

...SE NON CI SONO DOMANDE...



...GRAZIE PER L'ATTENZIONE!



FINE PARTE 2



PILOTS WEATHER FORECASTING STONE	
Condition	Forecast
Stone is Wet	Rain
Stone is Dry	Not Raining
Shadow on Ground	Sunny
White on Top	Snowing
Can't See Stone	Foggy
Swinging Stone	Windy
Stone Jumping Up & Down	Earthquake
Stone Gone	Tornado

208



Corso di Meteorologia per piloti VDS e VFR

Marco Tadini
www.ufficiometeo.it

PARTE 3

L'AUTORE

Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano.

Dal 1991 è Meteorologo presso ENAV S.p.A.

È autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it.

210

Marco Tadini, nato a Milano nel 1963, nel 1989 si è laureato in Fisica presso l'Università degli Studi di Milano, con tesi presso l'Osservatorio Astronomico di Brera a Merate (Lecco).

Dal 1989 al 1990 è Sottotenente del Genio Aeronautico ruolo fisici; dal 1991 ad oggi è Meteorologo presso ENAV S.p.A. - Società Nazionale per l'Assistenza al Volo.

Ha partecipato alle attività del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide, operando come Meteorologo presso la Sala Operativa della base antartica italiana di Baia Terra Nova, nel corso della XVII (2001-02) e XIX (2003-04) Spedizione.

Docente di Meteorologia in Aero Club e Scuole di Volo, è autore del libro *Meteorologia Aeronautica* e del sito web www.ufficiometeo.it, nonché collaboratore della *Federazione Italiana Volo Ultraleggero* e delle principali riviste del settore.

IL NOSTRO PERCORSO

- **NELLA PRIMA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **NELLA SECONDA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **IL PROGRAMMA DELLA TERZA PARTE:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

PERCHÉ IL BRIEFING METEO?

- La relazione d'inchiesta ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) evidenzia tra le cause:
 - Pianificazione inadeguata del volo in funzione di una situazione di instabilità meteorologica di carattere generale.
 - Valutazione inadeguata della situazione microclimatica della zona montana che si andava ad attraversare, sottostimando la presenza e la possibilità di formazione improvvisa di nubi orografiche e correnti discendenti.



INTRODUZIONE

212

Prima di scendere nei dettagli di *cosa* sia un corretto **briefing meteorologico** e di *come* esso debba essere condotto, chiediamoci anche *perché* abbiamo necessità di assumere adeguate informazioni sullo stato, attuale e previsto, dell'atmosfera, in relazione alla rotta di volo che sarà nostra intenzione seguire.

In realtà, il *perché* dovrebbe essere abbastanza ovvio, proprio come ovvio appare il doversi informare sullo stato dei venti e delle correnti prima di una navigazione a vela.

In realtà, forse per una nostra maggior confidenza verso l'elemento «aria», dentro il quale siamo quotidianamente immersi, o forse per l'eccessiva abbondanza di informazioni non specializzate che ci circondano, può avvenire che l'aspetto *meteo* di un volo venga, se non ignorato, comunque sottostimato o malamente organizzato.

A volte però le conseguenze di una cattiva organizzazione possono rivelarsi estremamente gravi, come testimoniato da questo incidente che, secondo quanto riportato nella relazione finale dell'ANSV (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), ha avuto tra le sue cause proprio:

- una pianificazione inadeguata del volo in funzione di una situazione di instabilità meteorologica di carattere generale;
- una valutazione inadeguata della situazione microclimatica della zona montana che si andava ad attraversare, sottostimando la presenza e la possibilità di formazione improvvisa di nubi orografiche e correnti discendenti.

A queste si è poi sommata la scarsa esperienza del pilota nel valutare e gestire situazioni di volo in condizioni di visibilità critiche, aspetto questo della perfetta conoscenza di sé e delle proprie possibilità, che pure deve entrare in una corretta pianificazione.

"Given the broad availability of weather information, why do general aviation pilots continue to find themselves surprised and trapped by adverse weather conditions? Ironically, the very abundance of weather information might be part of the answer: with many weather providers and weather products, it can be very difficult for pilots to screen out non-essential data, focus on key facts, and then correctly evaluate the risk resulting from a given set of circumstances."

(*General Aviation Pilot's Guide to Preflight Weather Planning, Weather Self-Briefings, and Weather Decision Making*, Federal Aviation Administration, 2006)

213

Given the broad availability of weather information, why do general aviation pilots continue to find themselves surprised and trapped by adverse weather conditions? Ironically, the very abundance of weather information might be part of the answer: with many weather providers and weather products, it can be very difficult for pilots to screen out non-essential data, focus on key facts, and then correctly evaluate the risk resulting from a given set of circumstances. ("General Aviation Pilot's Guide to Preflight Weather Planning, Weather Self-Briefings, and Weather Decision Making", Federal Aviation Administration, 2006)

La domanda è, in effetti, lecita: viviamo circondati da informazione meteorologica, internet e tutti i mass media fanno a gara nel proporcela in continuazione, eppure è forse proprio quest'abbondanza il nostro primo impedimento sulla strada di una piena comprensione dello scenario meteorologico che accompagnerà il nostro volo.

EDIZIONE 2017



POCHE REGOLE BASE PER UNA CORRETTA INFORMAZIONE METEO

1. conoscere le diverse fonti di informazione meteorologica, con i limiti di affidabilità e gli ambiti di applicazione di ognuna
2. sapere quali prodotti meteo sono necessari
3. usare tutte le informazioni ricevute per costruire lo **scenario meteorologico** di riferimento per il volo, comparandole tra di loro e valutandone la consistenza interna
4. conoscere la risposta del proprio mezzo (e di se stessi...) alle condizioni meteorologiche nelle diverse fasi del volo
5. aggiornare in continuazione le proprie informazioni, non solo prima, ma anche durante il volo

INTRODUZIONE

214

Eppure, basterebbe seguire poche semplici regole per garantire una buona valutazione in tal senso:

1. conoscere le diverse fonti di informazione meteorologica e, nel contempo, i limiti di affidabilità e gli ambiti di applicazione di ciascuna di esse;
2. sapere quali prodotti meteo sono necessari;
3. usare tutte le informazioni ricevute per costruire, comparandole tra di loro e valutandone la consistenza interna, lo scenario meteorologico che farà da riferimento alla nostra attività;
4. conoscere la risposta del proprio mezzo (e possibilmente anche di se stessi...) alle condizioni meteorologiche che si potranno incontrare nelle diverse fasi del volo;
5. aggiornare in continuazione le proprie informazioni, non solo prima, ma anche durante il volo.



Saranno queste le regole che seguiremo lungo la strada verso un corretto *briefing prevolo*, partendo da una propria analisi personale della situazione meteorologica, costruita utilizzando tutti i dati liberamente disponibili, per arrivare in ultimo all'informazione aeronautica ufficiale e all'*oral briefing*, il colloquio finale con l'esperto, con cui potremo più efficacemente interloquere grazie alla "consapevolezza meteo" (la *weather awareness* degli anglosassoni) che avremo così efficacemente sviluppato in precedenza.

EDIZIONE 2017



COS'E' IL BRIEFING?

Possiamo definire il **briefing meteorologico** come:

la trasposizione delle previsioni e delle osservazioni, in superficie e in quota, radar e satellitari, oppure frutto dei riporti di altri piloti, in una forma direttamente utilizzabile dall'utenza aeronautica per le operazioni pre-flight, in-flight e post-flight, ai fini di una navigazione aerea sicura ed efficiente

INSOMMA... QUESTO!




216

Il briefing

Abbiamo già più volte citato la parola “briefing” ... ma, esattamente, cosa intendiamo con questo termine?

Possiamo definire il briefing meteorologico come *la trasposizione delle previsioni e delle osservazioni, in superficie e in quota, radar e satellitari, oppure frutto dei riporti di altri piloti, in una forma direttamente utilizzabile dall'utenza aeronautica per le operazioni pre-flight, in-flight e post-flight, ai fini di una navigazione aerea sicura ed efficiente.*

EDIZIONE 2017



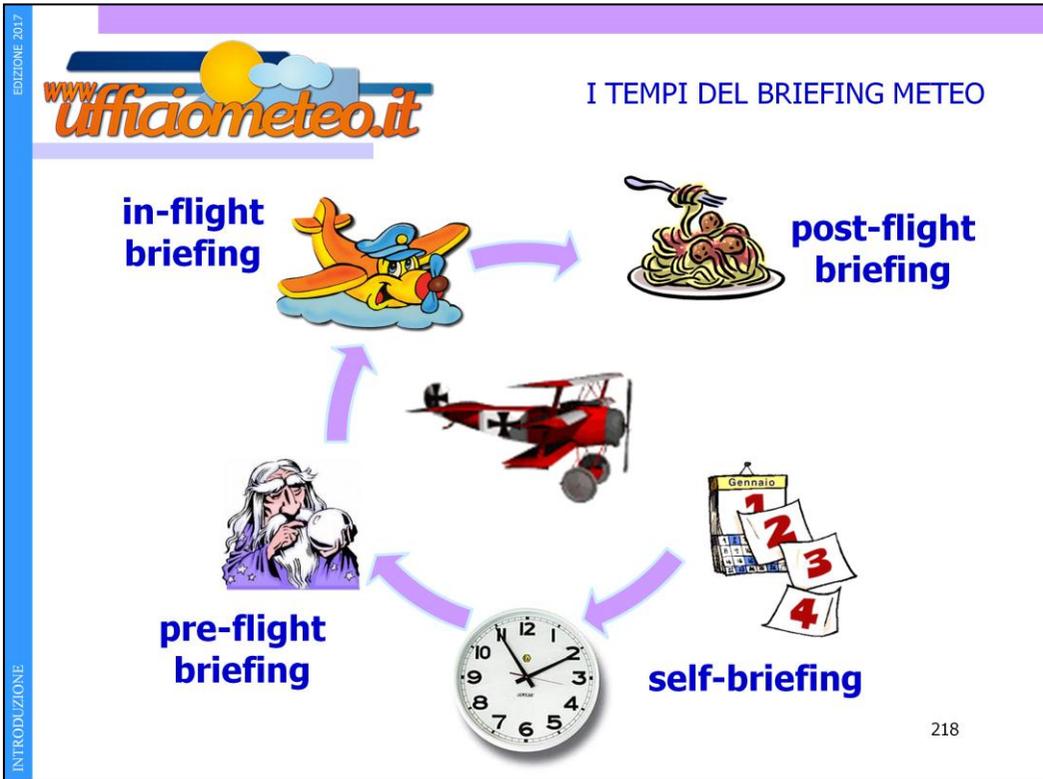
DAL SELF BRIEFING
AL POST-FLIGHT BRIEFING

- selfbriefing
 - 6 - 4 giorni (tra 144 e 120 ore) prima del volo
 - 3 - 2 giorni (tra 72 e 48 ore) prima del volo
 - da 48 a 24 ore prima del volo
- il giorno del volo (selfbriefing + pre-flight briefing)
- durante il volo (in-flight briefing)
- dopo il volo (post-flight briefing o debriefing)

217

Il briefing assume quindi diversa connotazione secondo l'istante in cui viene condotto, in rapporto alla vera e propria attività di volo. Abbiamo così:

- il *selfbriefing*, ovvero tutto ciò che è possibile porre in essere autonomamente, per raccogliere informazione meteo nei giorni precedenti al volo, fino a meno di 24 ore dal decollo. Nel selfbriefing vengono analizzati dati di diversa provenienza e valenza, da quelli più generalisti fino alle prime informazioni aeronautiche che si rendono disponibili per il momento del volo, allo scopo di costruire lo scenario meteorologico di riferimento, all'interno del quale andremo poi a collocare ciò che ci diranno i centri meteo specializzati poco prima del decollo.
- Il *pre-flight briefing* (di cui è parte fondamentale l'*oral briefing* o *consultazione* cioè il colloquio con il centro meteo aeronautico), che ci potrà dare le ultime informazioni disponibili (con certezza del loro aggiornamento) e darci una veduta di dettaglio delle condizioni meteorologiche osservate e previste sulla rotta d'interesse, al meglio delle possibilità offerte dalla tecnologia disponibile.
- l'*in-flight briefing*, perché anche in volo è possibile aggiornare continuamente le proprie informazioni meteorologiche, non solo chiamando o ascoltando in frequenza, ma anche semplicemente guardando fuori dal parabrezza (attività questa che dovrebbe essere nel DNA di tutti i piloti VDS e VFR!)
- il *post-flight briefing*: all'atterraggio, prima di dedicarsi ad altre attività più ricreative, dedicare qualche minuto a ripensare alla propria esperienza meteo appena conclusa potrà dare utili indicazioni per il futuro.



Come si vede, la prassi affermata in molti piloti di monitorare le condizioni atmosferiche ricorrendo alle informazioni riportate dai mass media o da Internet è tutt'altro che sconsigliata e può già essere considerata un buon inizio; quello che non è consigliato, e che supereremo insieme qui, è il voler limitare a questo "fai da te" tutta la propria pianificazione meteorologica... *ma un buon inizio è già metà dell'opera!*

EDIZIONE 2017



LE NOSTRE RISORSE:
LE INFORMAZIONI METEO

INFO METEO NON AERONAUTICHE

- ovunque e in qualsiasi momento
- media e siti web di qualsiasi tipo
- come “paghiamo” questa disponibilità?
- cosa ci dicono e quanto affidabili sono?

INFO METEO AERONAUTICHE

- a partire da 24-36 ore prima del volo
- siti web certificati o non certificati
- uffici meteorologici ENAV/AMI (briefing)

219

Natura dell'informazione meteorologica

Nei diversi momenti del briefing si avrà quindi disponibilità di dati delle più svariate provenienze. Tipicamente, e sempre con riferimento alla nostra attività di volo, è possibile suddividere l'imponente mole di informazione meteorologica che ci circonda in due grandi categorie: quella *non aeronautica* e quella *aeronautica*.

L'informazione *non aeronautica* è disponibile ovunque ed in qualsiasi momento, anche a partire da diversi giorni prima del volo, presente su media (televisione, giornali, ecc.) ma soprattutto su siti web di qualsiasi tipo, da quelli dei semplici meteorofili, più o meno organizzati, a quelli di società commerciali private o di enti pubblici. Il problema, volendo basare su questi dati una possibile attività di volo, è quindi quello di sapere “cosa” queste informazioni realmente ci possono dire e “se e quanto” esse siano affidabili; in una parola, capire come viene in effetti “pagata” tutta queste apparente disponibilità.

L'informazione *aeronautica* è invece reperibile a partire da circa 36-24 ore prima del volo (dipendendo dal tipo di informazione); distribuita dagli enti preposti all'assistenza meteorologica alla navigazione area (in Italia sono ENAV S.p.A. e Aeronautica Militare), è rintracciabile anche in rete e, più compiutamente, presso gli uffici meteorologici aeroportuali.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

COSTRUIAMO IL NOSTRO BRIEFING

Quando	Fonte	Prodotto	Copertura / Commenti
Selfbriefing (5gg-24h)	Internet (generali) Media	carte meteo attuali e previste immagini radar e satellitari	Prima immagine della situazione meteorologica generale (<i>weather awareness</i>), per iniziale "go/no go"
Pre-flight (entro 24h)	Internet (aeronautici)	Previsioni GAFOR Avvisi AIRMET e SIGMET Carte significative ICAO e LL Carte vento/temperatura ICAO	Spazio aereo italiano Avvisi dettagliati per FIR Carte <i>must</i> : LL, vento/temp.FL050
	Internet (aeronautici)	TAF, METAR, SPECI	Aeroporti. Localizzare i più vicini alle località di decollo e destinazione, a eventuali alternati e lungo la rotta
	Briefing orale (ENAV-AMI)	DEP, ARR con eventuali scali intermedi; ROU, ETD, ETA.	
In-flight		Radio : ATC, VOLMET, ATIS Visuali	Aggiornamenti
Post-flight		Debriefing	Valutazioni

LO SCENARIO: BUILDING THE BIG PICTURE

Lo scenario: building “the big picture”

A proposito dei tempi del *selfbriefing*, così come li abbiamo delineati nei precedenti articoli, ribadiamo ancora una volta come il “quanto tempo prima” iniziare, non sia, ovviamente, definibile in senso assoluto, ma di volta in volta dipendente dalle situazioni contingenti, per esempio dal tipo di attività che si intende affrontare e dalle correlate necessità di ordine logistico: se stia organizzando un lungo raid è sicuramente meglio avere una visione più di prospettiva sulla meteo, che potrebbe forse risultare eccessiva per una semplice attività domenicale, dove ce la potremmo cavare direttamente con il briefing telefonico con i centri meteo uno o due giorni prima.

L’importante è affrontare al meglio ogni possibile necessità, sapendo in ogni momento quali sono le risorse a nostra disposizione, la loro affidabilità e il tipo di informazione che ne possiamo derivare. E in ogni caso, tenere sotto controllo la meteo in anticipo anche per attività di corto raggio non potrà che risolversi in condizioni di maggior sicurezza.

- possiamo utilizzare questi dati per i nostri scopi? **SI!**
- per un'iniziale **visione personale** dello scenario meteo
 - quando ancora non sono disponibili dati aeronautici
 - fino a 36/24 ore dal momento del volo
- è importante essere consapevoli che **questi dati non sono prodotti per fini aeronautici** che la nostra visione delle condizioni meteo *andrà poi confortata e integrata con i dati aeronautici ufficiali e con un adeguato briefing professionale!*

Rientrano nel gruppo delle “generaliste non aeronautiche” tutte quelle informazioni, distribuite soprattutto tramite web, che possono avere forma grafica o testuale.

Tralasciando quelle più dichiaratamente amatoriali e quelle destinate ad uso specialistico non aeronautico, ci concentreremo sui prodotti offerte, tramite i mass-media, dalle società di servizi meteo, evidenziando come essi, sebbene perfettamente leciti dal punto di vista commerciale e spesso accattivanti nella loro semplicità interpretativa, non abbiano però il dettaglio necessario al volo perché non creati specificamente per tale attività.

Un loro utilizzo può, dunque, avere semplice valenza informativa, soprattutto quando non sono ancora disponibili i veri e propri dati aeronautici, ma non può e non deve certo essere la nostra unica fonte di informazione prevolo.

Anche i nostri maggiori provider aeronautici pubblicano, sui propri portali, mappe di questo tipo, rappresentando con grafica generalista i bollettini di osservazione o di previsione aeroportuale. Sebbene l'origine aeronautica comporti una garanzia in termini di precisione del dato e di professionalità di chi l'ha redatto (devono essere soddisfatti stringenti requisiti ICAO, soggetti a certificazione, sia sulla precisione minima richiesta che sulla formazione degli operatori addetti), tuttavia trattasi pur sempre di un'informazione non direttamente finalizzabile alle operazioni di volo.

Qual è, dunque, la soluzione? Possiamo utilizzare questi dati per i nostri scopi? Sì, possiamo farlo, per costruire la nostra iniziale visione personale dello scenario meteo, specialmente quando abbiamo esigenze di pianificazione in momenti in cui non vi è ancora disponibilità di vera e propria informazione aeronautica, ovverosia fino a circa un paio di giorni scarsi prima del volo.

- Carte Aeronautiche (*informazioni grafiche*)
 - Carte Significative e Significant Low Level
 - Carte Venti e Temperatura in quota
- Previsioni d'area per l'Aviazione Generale
 - GAFOR
- Bollettini aeronautici (*informazioni di punto - testuali*)
 - METAR/SPECI e TAF
- Avvisi di Sicurezza (*informazioni d'area - testuali*)
 - SIGMET e AIRMET
- Altre informazioni
 - riporto radar meteo TAD

Le prime informazioni meteorologiche aeronautiche, valide per l'ora del decollo, iniziano ad essere disponibili sul web con un anticipo di poco meno di due giorni; hanno forma di mappa e, con il trascorrere delle ore, ad esse si vanno progressivamente aggiungendo bollettini di diversa natura.

Tutti questi dati ci consentiranno di completare al meglio le informazioni meteorologiche fin qui raccolte in autonomia, predisponendoci ad un più consapevole colloquio finale con il competente centro meteo aeronautico, durante il quale avremo possibilità di aggiornare queste stesse informazioni, utilizzando una fonte più certa ed affidabile della rete.

Fondamentalmente, queste “informazioni meteorologiche aeronautiche” si possono suddividere in informazioni di tipo *alfanumerico* (cioè emesse sotto forma di bollettino testuale) e di tipo *grafico*, cioè mappe.

Tra le informazioni alfanumeriche rientrano:

- le *informazioni d'area*, cosiddette in quanto riferite a una porzione più o meno estesa dello spazio aereo, come gli **Avvisi di Sicurezza SIGMET/AIRMET** e le **Previsioni d'Area per l'Aviazione Generale (GAFOR)**;
- le *informazioni puntuali*, cioè riferite ad un preciso punto della superficie terrestre, come bollettini di osservazione **METAR/SPECI** e di previsione **TAF**.

Le informazioni di tipo grafico comprendono sostanzialmente **carte significative** e di **venti e temperature in quota**.



Ci limitiamo qui ad una veloce panoramica di questi prodotti aeronautici, rimandando a qualche testo specializzato per i dettagli, consigliando, nel contempo, di non far mancare, ad uno studio approfondito di questi argomenti, anche una continua e costante pratica nel loro utilizzo, perché l'unica vera strada per diventarne veramente competenti sia quella di un continuo allenamento e aggiornamento, che permetta di memorizzare quanto meno le forme di codice di uso più comune e le loro variazioni che si susseguono inevitabilmente negli anni.

Un inciso che è opportuno fare circa i codici riguarda la diffusa disponibilità di applicazioni software in grado di tradurre automaticamente queste riporti. I codici sono, ovviamente, definiti a livello internazionale e ciò favorisce la disponibilità di applicativi in grado di tradurre riporti provenienti da qualsiasi parte del mondo, a patto che il software sia aggiornato alla normativa vigente.

Ma potrebbe non essere sufficiente. La normativa internazionale può essere integrata con alcune notazioni a carattere nazionale: le stazioni italiane che hanno visibilità su monti o vallate inseriscono nei propri riporti alcune notazioni riguardanti la nuvolosità sulle circostanti cime montuose o sul sottostante fondovalle. Queste informazioni possono essere di estrema utilità per la pianificazione VDS o VFR, ma i software di decodifica non e detto che siano in grado di tradurle, se compilati all'estero o anche in Italia, ma sulla base della sola normativa internazionale.

Uguale attenzione occorre prestare alle trasposizioni grafiche dei bollettini aeronautici, offerte da molti siti web generalisti, perché la complessità e il livello di dettaglio offerti dai codici aeronautici difficilmente si prestano a essere resi con una semplice icona su una mappa. Il rischio è quello che l'informazione possa essere completamente stravolta.

EDIZIONE 2017



IL SELF BRIEFING: VERSO
LA WEATHER AWARENESS

- Primo passo: *building the big picture*
- Valutare le informazioni in base alle proprie esigenze
 - *weather awareness*, “consapevolezza meteorologica”
- Quadro delle condizioni meteorologiche generali
- Derivare ciò che interessa il proprio volo
 - DEP, ARR e ROU con eventuali alternati
- Vediamo come procedere
- Ma prima qualche premessa....

224

Ora che abbiamo raccolto tutti i dati, come procediamo? Ora si tratta di costruire uno “scenario omogeneo di riferimento” (la *big picture*, come dicono gli anglosassoni), valutando le informazioni in base alle proprie esigenze, derivando poi ciò che più interessa in rapporto al proprio piano di volo (località di decollo, rotta, località di atterraggio con eventuali alternati).

Questa fase finale del processo di *selfbriefing* ci permetterà, non solo di interloquire più efficacemente con il centro meteo che contatteremo poco prima di decollare, ma anche, e soprattutto, di affrontare con più consapevolezza (quella che gli anglosassoni indicano, molto opportunamente, come *weather awareness*, “consapevolezza meteorologica”) le eventuali criticità meteo che ci si potrebbero presentare durante il volo.

Da questo scenario dovremo infatti derivare, dapprima autonomamente (e sarà l’ultimo atto del *selfbriefing*) quindi con il supporto degli specialisti (e sarà il vero e proprio *pre-flight briefing*), ciò che risulterà maggiormente significativo in relazione ai parametri del nostro volo.

- I tre principali elementi del "tempo meteorologico":
 - temperatura (caldo o freddo)
 - vento (un vettore con intensità e direzione)
 - vapore acqueo (umidità)
- Temperatura, vento e umidità influiscono in molti modi su un volo, ma sostanzialmente possono:
 - ridurre la visibilità
 - creare turbolenza
 - ridurre le prestazioni dell'aeromobile

La weather awareness

Come sappiamo, i tre principali elementi del tempo meteorologico sono la *temperatura*, il *vento* e la presenza o meno di *vapore acqueo*.

Questi tre elementi possono influire in molti modi su un volo, principalmente creando turbolenza (il vento), riducendo la visibilità (il vapore) o condizionando le prestazioni dell'aeromobile (la temperatura).

- Primo passo è valutare le info meteo in termini di:
 - VISIBILITÀ: TD prossima a T è un campanello d'allarme per potenziali riduzioni della visibilità
 - TURBOLENZA: vento al suolo (DEP, ARR) e in quota (ROU) ma anche profilo verticale del vento (individua possibile shear)
 - PERFORMANCE: alte T influiscono su decollo, salita e atterraggio (*density altitude*); basse T richiedono attenzione per potenziali problemi di ghiaccio.
- Dobbiamo rispondere a 8 domande meteo...

Il primo passo consiste, quindi, nel valutare le informazioni meteo raccolte in termini di questi fattori, il che può essere concretizzato nelle risposte ad alcune domande chiave.

1. le diverse informazioni concordano l'una con l'altra?
 - vi è una logica interna?
 - i dati costituiscono un riferimento unico?
 - oppure vi è qualcosa di *dissonante*, da rivedere?
2. la mia rotta sarà interessata da un fronte?
 - dobbiamo evitare fenomeni frontali
 - legare valutazioni di *performance* alle reciproche posizioni delle masse d'aria (temperatura esterna)

Le diverse informazioni concordano l'una con l'altra? Ovverosia: vi è una logica interna che unisce tutte le informazioni in mio possesso, andando a costituire un riferimento entro cui i dati stessi si incastrano come le tessere di un mosaico? Se vi è qualcosa che appare dissonante è perché non è stato analizzato adeguatamente o perché vi è proprio la possibilità di un errore (per esempio, abbiamo raccolto dati con validità diversa rispetto agli altri)?

Passando ad analizzare la rotta, riteniamo che essa possa venire interessata da fenomeni frontali? Vi è poco da dire al riguardo, in quanto il nostro tipo di volo ci impone di stare ben alla larga da fenomenologie frontali e da tutti i fenomeni correlati, ben delineati sulle mappe di analisi e di previsione o sulle carte significative, senza possibilità di interpretazioni errate. Detto questo, la conoscenza delle reciproche posizioni delle masse d'aria ci è utile non solo per identificare i sistemi frontali, ma anche per valutazioni di *performance*, legate alla temperatura esterna: alte temperature al suolo influiscono su decollo, salita e atterraggio (il parametro cosiddetto *density altitude*), mentre basse temperature richiedono attenzione in quota per potenziali problemi di ghiaccio in aria chiara. Come abbiamo visto nei precedenti articoli, tale conoscenza è derivabile sia dall'analisi combinata delle mappe meteo di analisi e previsione ai diversi livelli standard, che dalla tracciatura delle carte di vento e temperatura in quota utilizzate per l'assistenza al volo.

EDIZIONE 2017



IL SELF BRIEFING:
LE OTTO DOMANDE METEO

3. quale direzione ed intensità del vento?
4. quali effetti orografici sul vento?
 - vento al suolo per atterraggio e decollo
 - vento in quota per *performance* e consumi
 - ricerca di possibili fenomeni di *wind shear*
 - impostare adeguata *clearance* per gli ostacoli
5. quale sarà la visibilità più probabile?
 - al suolo (temperatura aria e rugiada su METAR)
 - in quota (movimenti masse d'aria su mappe)

228

Quali saranno direzione ed intensità del vento, non solo al suolo ma anche in quota? Quali gli effetti orografici sul vento? Occorre valutare il vento al suolo, soprattutto nelle località di decollo e atterraggio, ma anche in quota, lungo la rotta, e non solo sul piano orizzontale, ma anche ricostruendone il profilo verticale, alla ricerca di possibili fenomeni di *shear*, cioè di improvvise e rapide variazioni in spazi limitati. La conoscenza del regime del vento permetterà, poi, di impostare adeguatamente la *clearance*, cioè di scegliere una quota di volo con sufficiente margine di sicurezza, per evitare non solo l'impatto diretto con gli ostacoli, ma anche con gli effetti da questi indotti (turbolenze orografiche o indotte da ostacoli artificiali).

Quale sarà la visibilità più probabile? Anche in questo caso la valutazione non dovrà essere condotta solo al suolo, ma anche in quota. Quindi non si dovrà prestare attenzione solo a valori di temperatura di rugiada, riportati sui METAR, prossimi alla temperatura dell'aria e quindi in condizione propedeutica alla saturazione dei bassi strati atmosferici, ma anche, per esempio, alla possibilità che masse d'aria calda e umida, spostandosi verso zone più fredde, possano generare analogo fenomeno pure in quota. Anche in questo caso, l'analisi combinata di mappe meteo alle diverse quote può essere d'aiuto per meglio identificare situazioni a potenziale rischio di foschia o nebbia.

6. quali nubi mi devo attendere?
 - evitare condizione IMC
 - opportuna distanza da nubi cumuliformi (convettive pomeridiane o da sollevamento orografico)
7. quali cambiamenti mi devo attendere?
8. le info suggeriscono condizioni di potenziale pericolo?
 - valutare possibili dinamiche atmosferiche anche in relazione a proprie (pilota e mezzo) possibilità
 - *human factor*

Quale tipologia di nube sarà più probabile riscontrare? Eliminata, per i motivi già esposti, l'evenienza di condizioni IMC derivanti da voli prolungati in nubi stratiformi prefrontali calde o dall'attraversamento di estese formazioni cumuliformi da fronte freddo, rimane la necessità di evitare le tipiche formazioni cumuliformi convettive pomeridiane o quelle nubi che potrebbero formarsi, in aria instabile, per il sollevamento orografico di masse d'aria sufficientemente umide, meccanismo questo che potrebbe verificarsi anche al di fuori dei classici orari da attività termica.

Quali cambiamenti potrebbero verificarsi durante il volo? Le informazioni in nostro possesso suggeriscono condizioni di potenziale pericolo? È questo il capitolo più delicato, perché alle valutazioni meteo se ne associano altre, più legate al fattore umano che alle dinamiche atmosferiche. Essere consci di possibili variazioni "critiche" del tempo implica la necessità di valutare sinceramente le proprie possibilità ("proprie" con riferimento sia al pilota che alle caratteristiche del suo mezzo); di pianificare eventuali "vie di fuga" nella direzione del tempo migliore, con conseguente identificazione di atterraggi alternati e calcolo di un'adeguata scorta di carburante; di informare eventuali passeggeri (a maggior ragione, se con poca o nulla esperienza aeronautica) su possibili difficoltà o ritardi per cause meteo.

EDIZIONE 2017



IL SELF BRIEFING:
TRA METEO E HUMAN FACTOR

- CE LA POSSO FARE?: valutare le proprie possibilità (pilota+aeromobile) in funzione delle condizioni meteo
 - ⚠ *one way to "self-check" your decision is to ask yourself if the flight has any chance of appearing in the next day's newspaper (FAA)*
- VIE DI FUGA: dove andare in caso di imprevisti meteo. Dov'è il bel tempo? Quanto carburante mi occorre per arrivarci? Ho identificato alternati sul piano di volo o *weather check points* lungo la rotta?

230

Considerazioni che, partendo dalla meteorologia e sfociando nello *human factor*, noi potremmo riassumere in una semplice (da formulare) quanto potenzialmente difficile (a cui rispondere) domanda: “*visto e analizzato tutto il contesto.... ce la posso fare?*”.

I manuali della FAA (la *Federal Aviation Administration* americana) pongono il quesito con una lucida ed efficiente spietatezza tipicamente anglosassone: “*one way to self-check your decision is to ask yourself if the flight has any chance of appearing in the next day's newspaper*”.

Senza assumere toni così drammatici, ma sempre cercando di evitare imprudenze di alcun tipo, vediamo ora come procedere nella costruzione di quest'ultimo tassello di *selfbriefing*, prima di arrivare al confronto con gli specialisti della meteorologia aeronautica. Ci potremo ritenere pienamente soddisfatti del nostro lavoro se sentiremo di aver raggiunto una piena consapevolezza delle condizioni meteorologiche (non per nulla, i soliti anglosassoni usano il termine specifico *weather awareness*)

Può essere utile identificare alcuni *weather check point* lungo la rotta, al raggiungimento dei quali imporsi un attento esame a vista delle condizioni esterne, proprio al fine di valutare se proseguire o meno lungo la rotta originale. È ciò che costituisce il cosiddetto *in-flight briefing*, che può fare affidamento non solo sull'osservazione a vista da parte del pilota, ma anche sulla ricezione di alcune informazioni di supporto da terra.

- CARBURANTE DI RISERVA: più carburante, più alternative in caso di imprevisti meteo
- CLEARANCE: quota di volo con margine di sicurezza per evitare non solo l'impatto diretto con gli ostacoli, ma gli effetti da questi indotti (es.: turbolenze orografiche)
- PASSEGGERI: informare delle condizioni meteo e di possibili ritardi o dirottamenti in caso di necessità, al fine di evitare successive pressioni per proseguire il volo con meteo marginale

Altri parametri da considerare, oltre quelli tipici di un piano di volo (località di decollo, rotta, località di atterraggio con eventuali alternati, orari stimati), coinvolgono anche fattori che non tutti collegherebbero al contesto "meteo", quanto meno non immediatamente e in questa fase iniziale: tipologia del mezzo, esperienza e condizioni psicofisiche del pilota, eventuale passeggero a bordo, ecc.

EDIZIONE 2017



PRE-FLIGHT BRIEFING

- In Italia due fornitori (*provider*) di servizi meteorologici aeronautici
 - ENAV S.p.A. e Aeronautica Militare
- per attività previste da Annesso 3 ICAO e Regolamento di Meteorologia ENAC, tra cui il *pre-flight briefing*, a richiesta degli utenti.
- per ENAV S.p.A., una delle modalità di *pre-flight briefing* è il servizio di *consultazione* dalle Unità di Previsione Meteorologica (AIP Italia, GEN 3.5):
 - UPM Milano 02 70143221 – 02 70143416
 - UPM Roma 06 79086733 – 06 79086735



232

Il *pre-flight briefing*

In Italia agiscono da tempo due fornitori (*provider*) di servizi meteorologici aeronautici: l'Aeronautica Militare Italiana e l'ENAV S.p.A, che agiscono relativamente agli aeroporti e agli spazi aerei di propria competenza.

Il servizio meteorologico di assistenza alla navigazione aerea deve assicurare la continua sorveglianza delle condizioni meteorologiche; l'attività comporta la rilevazione, in automatico (attraverso l'utilizzo di sistemi di sensori) o in manuale (attraverso l'osservazione soggettiva da parte di personale specializzato), dei principali parametri meteorologici aeroportuali e la conseguente elaborazione e distribuzione della messaggistica prevista dall'Annesso 3 ICAO e dal Regolamento di Meteorologia per la Navigazione Aerea di ENAC.

Il servizio di informazione assicura quindi la diffusione di questi dati agli operatori, agli equipaggi di volo e ai centri di controllo del traffico aereo. Nell'ambito di queste attività di informazione, si colloca il cosiddetto *pre-flight briefing*, fornito a richiesta degli utenti dal *provider* responsabile per l'area di interesse, così come riportato in AIP Italia, parte GEN3.5. Per ENAV S.p.A., una delle modalità attraverso cui si esplica il *pre-flight briefing* è il servizio di *oral briefing* o *consultazione*, assicurato dalle Unità di Previsione Meteorologica (UPM) di Milano e Roma e definito come (AIP Italia, parte GEN 3.5) una *discussione, con un meteorologo o con altra persona qualificata, sulle condizioni meteorologiche in atto o previste relativamente alle operazioni di volo.*

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

PRE-FLIGHT BRIEFING

- il pilota deve dichiarare:
 - tipo di volo pianificato (VFR, VDS, ecc.);
 - identificativo dell'aeromobile (es: I-xxxx) e/o il nome del pilota;
 - tipo di apparecchio (ULM, AG, ecc.);
 - DEP (aeroporto, aviosup., località) e ETD
 - quota di volo prevista;
 - rotta prevista, con eventuali alternati o scali intermedi;
 - ARR (aeroporto, aviosup., località) e ETA.



233

Affinché il colloquio con il centro meteo aeronautico risulti proficuo e per essere certi che le informazioni ricevute siano adeguate alle proprie necessità, è importante che il pilota fornisca al meteorologo, almeno due ore prima del decollo, le seguenti informazioni:

- identificativo dell'aeromobile e/o il nome del pilota. Questi dettagli non sono ovviamente finalizzati ad un'esigenza meteo, ma potrebbero rivelarsi assai utili in casi critici: come quelle in frequenza, infatti, anche le conversazioni telefoniche con gli enti di assistenza al volo vengono registrate, e sapere dove un pilota ha dichiarato di voler andare e lungo quale rotta, potrebbe rivelarsi vitale nel caso se ne perdano le tracce o i contatti. A maggior ragione se il pilota non intenderà interagire con alcun ente del traffico aereo durante il proprio volo;
- tipo di apparecchio, di volo pianificato e quota prevista;
- località di partenza e di destinazione, con relativi orari stimati;
- rotta prevista, con eventuali scali intermedi;
- orari stimati di decollo e atterraggio.

EDIZIONE 2017

www.ufficiometeo.it

PRE-FLIGHT BRIEFING

- Il meteorologo deve:
 - riassumere le condizioni attuali e previste lungo la rotta;
 - soffermarsi su elementi di particolare importanza (fronti, minimi barici intensi, ecc.), direzione ed intensità dei venti in quota ed eventualmente anche sulle temperature;
 - a ridosso dell'ETD: integrare con informazioni radarmeteo e satellitari, sondaggio termodinamico (quota 0°C, inversioni), riporti da altri piloti (es.: wind shear o nubi VA);
- se richiesto, il meteorologo può anche dare lettura diretta dei principali bollettini d'interesse

PRE-FLIGHT BRIEFING

234

Il meteorologo deve a questo punto riassumere le condizioni meteorologiche attuali o previste lungo la rotta, soffermandosi in particolare su elementi sinottici di particolare importanza (fronti, minimi barici intensi, ecc.), su direzione ed intensità dei venti in quota (soprattutto in riferimento al prescelto livello di volo) ed eventualmente anche sulle temperature.

Nel caso il *briefing* si svolga a ridosso del decollo, esso potrà essere integrato da eventuali informazioni aggiuntive, sempre inerenti la rotta in esame, quali ad esempio riporti radarmeteorologici o provenienti da altri piloti (specie in caso di *wind shear* o *nubi di cenere vulcanica*), immagini satellitari, analisi del sondaggio termodinamico per ricavarne la quota dello zero termico o la presenza di inversioni.

EDIZIONE 2017



PRE-FLIGHT BRIEFING

- ⚠ il meteorologo deve sottolineare l'eventuale presenza di fenomeni pericolosi lungo la rotta, tali da rendere necessaria una variazione del piano di volo o la sua cancellazione
- ⚠ il pilota, conoscendo le proprie capacità e limitazioni, è *l'unico in grado di giudicare la fattibilità o meno di un volo*, a fronte delle condizioni atmosferiche previste e/o attuali
 - per es.: nel caso di scarsa visibilità, *il meteorologo dovrà segnalare la non raccomandabilità di un'attività VDS o VFR, ma la decisione finale dovrà spettare sempre al pilota*

235

Fornendo le informazioni richieste nel momento più ravvicinato possibile al previsto orario di decollo, il meteorologo deve sottolineare l'eventuale presenza di fenomeni pericolosi, cioè tali da rendere necessaria una variazione di rotta, se non, addirittura, la cancellazione del volo (temporali, turbolenza, possibile formazione di ghiaccio, bassa visibilità, ecc.).

È importante però evidenziare come il pilota, conoscendo le proprie capacità, limitazioni e stato fisico (come già fatto in introduzione, ribadiamo anche qui l'importanza del *fattore umano* in combinazione con quello più squisitamente meteorologico), sia l'unico in grado di giudicare la fattibilità o meno di un volo, a fronte delle condizioni atmosferiche previste e/o attuali.

Nel caso di scarsa visibilità, per esempio, il meteorologo dovrà segnalare la *non-raccomandabilità* di una procedura "a vista", ma la decisione finale dovrà spettare sempre al pilota.

Si ricordi sempre che occorrono pratica continua ed esperienza per poter valutare al meglio le informazioni meteo in rapporto ad uno specifico volo. E la mancanza di esperienza non può essere compensata dalle prestazioni del mezzo.



PRE-FLIGHT BRIEFING



ATTENZIONE!

è diritto di ciascun pilota ottenere un briefing adeguato alle proprie necessità, ma è d'altra parte suo dovere conoscere i termini e le modalità con cui tali briefing si esplicano (per esempio, una perfetta conoscenza dei codici utilizzati)

236

Durante il colloquio, il pilota potrà chiedere ulteriori delucidazioni su particolari poco chiari o su situazioni che potrebbero per lui assumere una particolare criticità; è diritto di ciascun pilota ottenere un *briefing* adeguato alle proprie necessità, ma è d'altra parte suo dovere conoscere i termini e le modalità con cui tali *briefing* si esplicano.

E per tale motivo che tanto si è insistito sulla necessità di approfondire la conoscenza dei codici e della messaggistica meteo per l'assistenza al volo.

EDIZIONE 2017



**IN-FLIGHT BRIEFING:
GUARDARE FUORI**

- ciò che si vede è coerente con le info meteo (attuali e previste) in possesso, con attenzione a fenomeni locali?
- cosa mi dicono le nubi che osservo? le so riconoscere?
- esercitarsi con un atlante fotografico può aiutare a riconoscere i diversi tipi di nube e la possibile presenza di fenomeni correlati, anche quando non direttamente osservabili
 - turbolenza associata a virga con *microburst secca*
 - *wind shear* associato a temporali in lontananza

237

L'in-flight briefing: saper "guardare fuori"

Siamo finalmente in volo, ma il nostro briefing è ben lungi dall'essere terminato: occorre verificare le informazioni raccolte prima del decollo, utilizzando sì tutte le possibili fonti a nostra disposizione, ma soprattutto "guardando fuori". È l'*in-flight briefing*, cui a destinazione seguirà l'attività di post-flight, utile riconsiderazione in proiezione futura.

Guardiamo dunque fuori e valutiamo se ciò che vediamo è coerente con le informazioni meteo (attuali e previste) in nostro possesso, con particolare attenzione a quei possibili fenomeni locali (attività convettiva pomeridiana, per esempio), della cui possibilità siamo stati informati, senza che, ovviamente, la previsione ci potesse indicare il punto "esatto" di sviluppo.

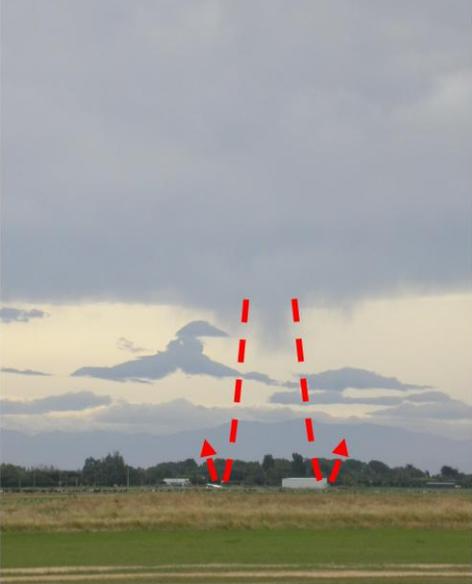
Mentre siamo in volo dobbiamo quindi mettere in pratica la nostra capacità di "leggere il cielo", per esempio riconoscendo le nubi, attività che occorrerà esercitare preventivamente, magari con un buon atlante fotografico.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
GUARDARE FUORI

IN-FLIGHT BRIEFING



- *microburst secca*: la colonna di aria fredda raggiunge il suolo, anche se la pioggia evapora (*virga*).
- al suolo, si osserva sollevamento di polvere o sabbia, se presente.

238

L'aria che cade al suolo per gravità, raffreddata dall'evaporazione in quota della pioggia, costituisce una *microburst secca*, che, in mancanza di traccianti umidi, può essere visualizzata al suolo dal sollevamento di polvere o sabbia, se presente. In mancanza di tali elementi, la *virga* è spesso l'unico segno tangibile della possibile presenza di turbolenza, in un'area limitata attorno al punto di caduta.

Anche quando osserviamo in lontananza i caratteri tipici di un cumulonembo (per esempio la presenza della "testa piatta", la cosiddetta "incudine"), sappiamo anche che è il momento in cui, contemporaneamente alle precipitazioni, compaiono correnti discendenti di aria fredda, limitate inizialmente alla parte inferiore della nube e poi gradatamente in estensione anche alla parte superiore. Le correnti discendenti fredde, uscendo dalla base della nube, giunte in prossimità del suolo sono costrette ad allargarsi, precedendo di qualche miglio l'arrivo della nube temporalesca.

Queste correnti discendenti provocano al suolo un flusso d'aria freddo e denso che, incuneandosi sotto la massa di aria ambiente a maggior temperatura, provoca un forte aumento di pressione e la formazione di una superficie di discontinuità nel vento, che può trovarsi anche 10 o 20 miglia sottovento alla nube stessa. Un'adeguata strategia per mantenere a distanza una tale nube deve quindi essere attuata, per l'appunto ben sapendo come i suoi effetti possano essere percepibili anche a distanze notevoli.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
GUARDARE FUORI

- attenzione alle illusioni!
 - gli occhi si adattano gradualmente a diminuite condizioni di luce o al movimento, così da falsare il nostro giudizio
 - *whiteout*: mancanza di riferimenti (ombre) in particolari condizioni (volo su superfici riflettenti con nubi OVC)
- il nostro cervello deve mantenere capacità di giudizio, al di là delle informazioni trasmesse dagli occhi
 - dobbiamo “vedere con il cervello”
 - essenziale per sfruttare i *weather check point* stabiliti

239

Ma guardare fuori è un’attività meno facile di quanto si pensi! Occorre infatti prestare particolare attenzione alle *illusioni*, essere pronti a vedere con il cervello quando ci accorgiamo che i nostri occhi non ci stanno mandando informazioni affidabili.

È sicuramente esperienza comune ciò che accade quando stiamo leggendo in una stanza alla sola luce naturale: all’approssimarsi del tramonto, i nostri occhi si adattano progressivamente al mutare delle condizioni ambientali, permettendoci di continuare la lettura, senza inviare al cervello il segnale di “accendere una luce”. Il fatto diviene eclatante se un’altra persona, entrando, ci chiede meravigliata perché mai stiamo leggendo al buio...e noi candidamente rispondiamo che in verità ci stiamo vedendo benissimo, salvo poi ricrederci quando una luce viene finalmente accesa!

In volo avviene la stessa cosa: la progressiva diminuzione della visibilità circostante può essere difficile e il nostro giudizio falsato dalle informazioni inviate dai nostri occhi. In volo saremmo in grado di accorgerci di quel lento “ovattarsi” tutto intorno noi o finiremmo inesorabilmente per ritrovarci in nube, sostenendo poi che la chiusura è stata improvvisa e che la nube è parsa sorgere dal nulla?

Il saper mantenere inalterate capacità di giudizio è quindi essenziale se vogliamo sfruttare i *weather check point* che abbiamo identificato prima del decollo e dal cui giudizio dipende la nostra decisione se proseguire o meno il volo che abbiamo intrapreso.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
GUARDARE FUORI

Secondo una ricreazione dell'Università di Roma l'ordine delle lettere all'interno di una parola non ha importanza a patto che la prima e l'ultima siano nelle giuste posizioni. Anche se le lettere sono messe a caso una parola può leggere l'intera frase senza problemi. Ciò è dovuto al fatto che il nostro cervello non legge ogni singola lettera ma tende in continuazione la parola nel suo insieme.

Incredibile eh?

240

Ecco un esempio di come si possa andare oltre la semplice informazione visiva trasmessaci dai nostri occhi: una frase "pazza", apparentemente confusa e priva di senso, viene invece correttamente interpretata dal nostro cervello, quasi senza alcuno sforzo particolare.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
GUARDARE FUORI

- la mancanza di visibilità influisce sulla capacità di *vedere ed essere visto* e di *navigare in sicurezza* (separazione)
- attenzione a condizioni critiche:
 - aria umida o con polvere o sabbia in sospensione
 - volo con copertura stratiforme bassa: mancanza di ombre e riferimenti per ingrigimento del paesaggio (*greyout*), peggio se volo su neve o ghiaccio (*whiteout*)
 - effetto brillante per raggi solari da base nubi cumuliformi
- la pioggia aggrava queste condizioni

241

La diminuzione della visibilità durante il volo influisce dunque non solo sulla capacità di *vedere ed essere visto*, ma anche sulla capacità del pilota di navigare in sicurezza, per esempio mantenendo un adeguato margine sulla quota e/o sulla distanza dalle cime più vicine: in aria umida o con presenza di polvere sospesa può essere difficile valutare correttamente le distanze, sia verticali che orizzontali.

Tali condizioni, di per se già sufficientemente critiche, possono pure essere complicate in particolari condizioni di luce, per esempio quando si vola al di sotto di nubi stratiformi relativamente sottili e basse o in presenza dell'effetto brillante prodotto dai raggi solari che fuoriescono dalla base delle nubi cumuliformi.

Non occorre quindi essere in volo su superfici innevate o ghiacciate per avere esperienza di un tale "disorientamento" (il classico *whiteout*): le nubi basse hanno spesso l'effetto di mutare l'apparenza delle caratteristiche del terreno, meglio percepibili quando è possibile distinguere bene tra luci e ombre, provocando comunque un generale "ingrigimento" (*greyout*) che può influire sulla corretta valutazione non solo delle zone orograficamente più marcate, ma anche su aree pianeggianti, quando anche i caratteri familiari del paesaggio urbano perdono la loro identità visuale.

E in un tale contesto, la situazione può ulteriormente aggravarsi se alle nubi basse stratiformi è pure associata la presenza di precipitazioni; un motivo in più, dunque, per mettere mano ad una corretta informazioni meteo prima di decollare.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
ASCOLTARE

- informazioni meteo trasmesse da VOLMET e ATIS
- ascolto di informazioni meteo su frequenze ATC
- ogni altra fonte di informazione, purché attendibile!
 - telefono a qualcuno (a destinazione o lungo la rotta)?
 - posso ricevere dati da una stazione meteo a terra?
- in ogni caso: ricordiamo che trattasi di informazioni al suolo, rappresentative di realtà locali ben circoscritte
- in rotta noi dovremmo già sapere cosa ci attende!

242

L'in-flight briefing: lassù non siamo soli

Al di là di queste valutazioni, personali, ma che associano comunque la soggettività di un'osservazione con l'oggettività della teoria meteorologica, quando siamo in volo abbiamo sempre la possibilità di aggiornare le nostre informazioni meteorologiche, sfruttando sia le tradizionali fonti aeronautiche (contatto in frequenza, VOLMET, ATIS, ecc.), sia le possibilità offerte dalle più moderne tecnologie ...o da una tradizionale telefonata!

Ma ricordiamo sempre che tutte le informazioni che si possono ottenere in volo devono andare ad incastrarsi in un contesto già noto, costruito e ragionato prima del decollo, non costituire elemento di novità dovuto a trascuratezza iniziale.

In volo teniamo quindi sempre gli occhi ben aperti e ricordiamo che eventuali informazioni meteo ricevute da terra sono spesso rappresentative di realtà locali ben circoscritte, che devono essere correttamente riportate alla nostra "visione dall'alto".

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
IL VOLMET

- lettura da voce sintetica in inglese di METAR
- emissione continua da 4 stazioni:
 - Milano 126.6 MHz (SIGMET da MI FIC su 134.3 MHz)
 - Pisa 128.4 MHz (SIGMET da RM ACC su frq settore)
 - Roma 126.0 MHz (SIGMET da RM ACC su frq settore)
 - Brindisi 127.6 MHz (SIGMET da BR ACC su frq settore)
- elenco delle stazioni diffuse da ciascuna stazione in AIP Italia, parte GEN 3.5, e su *ufficiometeo.it*:
<http://www.ufficiometeo.it/html/uma/volmet.html>

243

Il VOLMET consiste nella trasmissione in frequenza dei METAR dei principali aeroporti, italiani e stranieri, maggiormente d'interesse per chi, in quel momento sta attraversando un particolare settore del nostro spazio aereo. In Italia esistono quattro trasmissioni VOLMET (Milano, Pisa, Roma e Brindisi), i cui dettagli (frequenza e lista dei bollettini trasmessi) sono riportati in AIP GEN 3.5.

I METAR vengono letti, senza soluzione di continuità, da una voce sintetica con pronuncia inglese; la comprensione di tale lettura non è particolarmente complicata, ma richiede comunque un certo esercizio preventivo. Poiché la loro ricezione è ovviamente possibile anche da terra, il consiglio è quello di allenarsi all'ascolto, per acquisire una certa "confidenza", che verrà poi utile in volo, quando potremmo essere disturbati da problemi di ricezione radio o dal rumore di fondo. È altrettanto ovvio che una buona conoscenza della struttura del messaggio METAR, cioè della sequenza con cui vengono riportati i parametri meteo, aiuta ad avere piena cognizione di ciò che si sta ascoltando.

Anche le frequenze FIC possono essere sfruttate per avere informazioni meteo, semplicemente ascoltando le richieste altrui se non si è nelle condizioni per poterne fare richiesta diretta.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
ASCOLTARE

- sistemi elettronici per ricevere info meteo al cockpit
 - info aeronautiche anche elaborate (in chiaro o grafiche)
 - aggiornamento delle info viste in *self* e *pre-flight briefing*
- servizi per lo più gestiti da società private
 - non si configurano come *provider* ufficiali
 - come per siti web certificati e non certificati
 - attenzione ai limiti di utilizzo del servizio (*disclaimer*)
- usare con attenzione
 - non tralasciare pianificazione: “si scaricano i dati in volo”

244

Passando ad altre fonti meno tradizionali e quindi, aeronauticamente parlando, “non ufficiali”, abbiamo la possibilità di sfruttare tutta una serie di applicazioni (per telefonia mobile, computer o altra elettronica di bordo) per ricevere in volo informazioni meteo aeronautiche “ufficiali”, avendo quindi garantita la ricezione degli aggiornamenti successivi relativamente a quanto abbiamo analizzato a terra nelle fasi di *self* e *pre-flight*.

É possibile acquistare stazioni riceventi da installare sul proprio cockpit e pagare canoni annuali per ricevere dati meteo da un servizio privato, che però difficilmente risulterà in linea con i parametri richiesti dall’ICAO per essere certificabile come vero e proprio *provider* di servizi di traffico aereo, in termini prestazioni, in termini di affidabilità operativa e modalità d’impiego, rispondendone oltre tutto il fornitore stesso di fronte all’autorità governativa nazionale di garanzia. Esattamente come quando abbiamo ritenuto opportuno distinguere tra siti internet “certificati” e “non certificati”

Il messaggio che si vuole trasmettere non è, tuttavia, di chiusura verso tali strumenti, ma evidenziare come essi, legittimamente utilizzabili, non debbano ingenerare la convinzione “fideistica” negli utenti che, perché “*poi tanto scarico i dati in volo*”, si possa trascurare una corretta pianificazione meteo prima di decollare.

Non affidiamo completamente all’elettronica la nostra navigazione, impariamo a conoscerne limiti e ambiti di applicazione, ma soprattutto partiamo già il più possibile consapevoli di ciò che potremmo trovare lungo la rotta.

EDIZIONE 2017



IN-FLIGHT BRIEFING:
ASCOLTARE

- stazioni meteo disposte sui campi e aviosuperfici
- forniscono informazioni anche per telefono
- problemi legati a come vengono prodotte e usate
- forniscono i dati in modalità aeronautica?
 - vento in kt o in km/h? altezze in ft o m?
 - grandezze opportunamente mediate?
- sono state correttamente posizionate?
 - dati rappresentativi delle condizioni lungo la pista?
- sono opportunamente mantenute?
 - elettronica degrada e richiede calibrazione

245

Due parole anche su eventuali informazioni che potremmo ottenere, sempre per via telefonica, semplicemente chiamando sul campo di destinazione o anche cercando di ricevere i bollettini automatici emessi da alcune tipologie di stazioni meteo, non infrequenti sulle nostre piste. Iniziamo da queste ultime, per le quali vi è poco o nulla da dire sul *come* vengono prodotte, di più sul *come* vengono utilizzate.

A parte la raccomandazione di accertarsi, in fase di acquisto, che la stazione meteo sia programmata per campionare i dati secondo modalità aeronautiche (per esempio fornendo un dato di vento che sia la media su due minuti di più campionature ravvicinate, al fine di scartare eventuali valori anomali, di natura anche non aeronautica), il problema principale riguarda la loro installazione e manutenzione, non avendo noi la certezza a priori che esse siano state posizionate in punti rappresentativi delle condizioni meteo lungo la pista e che il loro funzionamento sia stato periodicamente accertato.

Inoltre l'elettronica di misura degrada piuttosto rapidamente e necessita, quanto meno su base semestrale, di essere mantenuta e calibrata, operazione questa che richiede il confronto con i dati riportati da strumenti di tipo "assoluto" (per esempio con un barometro a mercurio per i dati di pressione). Il costo di una tale operazione può essere notevole, ma considerato che nessuno obbliga i gestori a fornire questo tipo di servizio, chi lo fa deve avere la coscienza di fornirlo "a tutto tondo", altrimenti è meglio rinunciare, stante il fatto che la nostra è pur sempre una realtà di volo "a vista".

EDIZIONE 2017

www.ufficio meteo.it

A PROPOSITO DI ATTENDIBILITÀ...

la TWR perturba le misure di vento e temperatura

il tirante impedisce alla manica a vento di muoversi liberamente

IN-FLIGHT BRIEFING



246

Nelle nostre realtà è molto facile vedere stazioni meteo posizionate sul tetto di edifici o su tralicci tipo “torre di controllo”; se ciò comporta un indubbio risparmio in termini installativi, è altrettanto vero che i dati di vento risulteranno perturbati dalle turbolenze indotte dalle strutture stesse. E che dire del valore temperatura, che verrebbe così ad essere più rappresentativo di un tetto in lamiera, invece che di una pista in erba?

Anche un sensore semplice come una manica a vento necessita di essere posizionata secondo criteri di rappresentatività rispetto al vento sulla pista. Deve essere periodicamente sostituita, perché la luce solare e il vento la consumano lentamente, rendendola sempre meno visibile sullo sfondo aeroportuale. Inoltre deve essere correttamente installata, su supporto libero di ruotare seguendo le variazioni del vento: una manica a vento i cui movimenti risultino parzialmente ostruiti dai tiranti del suo stesso palo rischia fornire indicazioni fuorvianti al pilota nelle delicate fasi di atterraggio e decollo.

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

IN-FLIGHT BRIEFING:
ASCOLTARE

- info per via telefonica chiamando a destinazione
- sappiamo con chi stiamo parlando?
- altrimenti attenzione a ciò che ci viene detto
 - ritenere che interlocutore risponda secondo la propria esperienza: possibile un notevole divario di ore-volo...
- situazioni critiche con visibilità sulla pista al limite
 - “vieni tranquillo, si vede benissimo”

IN-FLIGHT BRIEFING

247

Infine, le informazioni che, telefonicamente, può darci chi è già in loco, sulla nostra pista di destinazione. Anche qui, occorre saper pesare ciò che ci viene detto, alla luce delle nostre capacità, trattandosi di consigli che arrivano da persone (conosciute o, peggio, sconosciute) che posso anche “aggiornare e consigliare” sicuramente in buona fede, ma ragionando e valutando più sulle proprie conoscenze e capacità, magari maturate dopo centinaia di ore di volo, che non su quelle del proprio interlocutore, che potrebbe magari essere un pilota alle primissime armi.

EDIZIONE 2017



www.ufficiometeo.it

POST-FLIGHT BRIEFING

- siamo arrivati e non vediamo l'ora di riposarci
- ma ora è il momento migliore per ripensare al volo
- riconsiderare la nostra esperienza meteorologica in modo da trarne utili insegnamenti per il futuro
- mettiamo alla prova le nostre fonti di info (ma anche la nostra capacità di analizzarle) con una nuova serie di domande meteo

POST-FLIGHT BRIEFING

248

Il *post-flight briefing*

Siamo arrivati e dunque non vediamo l'ora di riposarci, magari stendendo le nostre gambe sotto al tavolo da pranzo! Tuttavia, vale la pena dedicare cinque minuti ripensando al volo appena concluso, a riconsiderare la nostra esperienza meteorologica in modo da trarne utili insegnamenti per il futuro.

É il cosiddetto *post-flight briefing*, fase durante la quale metteremo alla prova, sottoponendole al giudizio dei fatti, le nostre fonti di informazioni meteo, ma anche la nostra capacità di analizzarle, con una nuova serie di domande:

EDIZIONE 2017



POST-FLIGHT BRIEFING

1. qual è stato l'impatto delle condizioni meteo sul volo?
2. le informazioni ottenute durante il *pre-flight briefing* si sono rivelate corrette?
 - carte meteo, avvisi di sicurezza, GAFOR, METAR, TAF...
3. quale fonte di info meteo si è rivelata più attendibile e aggiornata nelle fasi di:
 - *selfbriefing* (info generaliste o aeronautiche non certif.)
 - *in flight-briefing?* (ricezione VOLMET? altre info?)

249

1. qual è stato l'impatto delle condizioni meteo sul volo e quale la nostra capacità di gestirle? Quale la nostra capacità di "guardare fuori"?
2. durante il volo, quale modalità di *in flight-briefing* si è rivelata migliore, in termini sia di *fruibilità* che di *completezza* dell'informazione? La ricezione VOLMET è stata soddisfacente, per qualità della trasmissione radio e per nostra capacità di comprensione?
3. se prima del decollo erano stati identificati dei *weather check point*, questi sono stati poi utilizzati? Qual è stata la nostra capacità decisionale in rapporto alle condizioni meteo riscontrate in rotta? Siamo soddisfatti delle decisioni prese oppure, con il senno di poi, riteniamo di aver valutato male ciò che stavamo osservando (o che *credevamo* di stare osservando...) e quindi di aver preso decisioni che ci hanno poi creato qualche problema?
4. tornando agli istanti precedenti al decollo, siamo soddisfatti delle informazioni ottenute durante il *pre-flight briefing*, in termini sia di *oral briefing* (cioè di colloquio con il meteorologo) che di aggiornamento delle informazioni aeronautiche raccolte nella fase precedente?
5. e prima ancora, abbiamo utilizzato qualche fonte di informazioni meteo generalista o aeronautica non certificata? Se sì, quale il nostro giudizio per ciò che riguarda *attendibilità* e *aggiornamento*?

"A good weather briefing begins with **developing a total awareness of the overall big picture before obtaining a detailed or standard briefing.** Many pilots start by monitoring weather patterns through commercial television several days before the flight. The day or evening before the flight, pilots may wish to obtain an outlook briefing from Flight Service or or they may choose to download weather and forecast charts from the Internet."

(How to Obtain a Good Weather Briefing, Federal Aviation Administration, 2008)

"As close to departure time as possible, call Flight Service for a standard briefing. Of course, you can also access high-quality weather products on the Internet or via other sources, but first make sure that the menu of products is suitable for aviation use and the products are current. If you obtain a standard briefing several hours before the flight or when the weather is questionable, it is a good practice to call an Flight Service for an abbreviated briefing just before takeoff."

(*How to Obtain a Good Weather Briefing*, Federal Aviation Administration, 2008)

Aviation in itself is not inherently dangerous. But to an even greater degree than the sea, it is terribly unforgiving of any carelessness, incapacity or neglect.



252

La costruzione di una *statistica personale*, realizzata nel tempo accumulando esperienza in ore di volo (e quindi in risposte alle suddette domande), ci permetterà di affinare la nostra sensibilità verso l'elemento meteo, permettendoci, nel contempo, di migliorare la nostra capacità di analisi sia in fase *strategica* che *tattica*... in definitiva, ciò che ora ci intimorisce per la sua complessità, domani dovrà divenire un automatismo perfettamente integrato e funzionale alla nostra più generale pianificazione prevolo.

IL NOSTRO PERCORSO

- **NELLA PRIMA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - proprietà dell'atmosfera
 - altimetria
 - cenni di circolazione generale atmosferica
 - circolazione extratropicale: i fronti
- **NELLA SECONDA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - origine e classificazione delle nubi
 - stabilità e instabilità atmosferica
 - fenomeni pericolosi per il volo
- **IN QUESTA TERZA PARTE ABBIAMO PARLATO DI:**
 - Il briefing meteo VDS

EDIZIONE 2017



...SE NON CI SONO DOMANDE...



...GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

FINE PARTE 3 – FINE CORSO



254

QUIZ A RISPOSTA MULTIPLA

**Test di
verifica
finale**

- 1. Quale modello può essere utilizzato per meglio descrivere la circolazione generale atmosferica?**
- A. Modello a singola cella emisferica con circolazione meridiana
 - B. Modello a singola cella emisferica con circolazione zonale
 - C. Modello a due celle (emisfero nord, emisfero sud)
 - D. Modello a tre celle (intertropicale, extratropicale e polare)
- 2. Quale parametro fisico è all'origine del fenomeno della brezza marina?**
- A. Il differente calore specifico dell'acqua di mare e del suolo costiero
 - B. La differente umidità relativa delle masse d'aria marittime e continentali
 - C. I differenti attriti esercitati sul vento geostrofico dal mare e dal suolo
 - D. La deviazione di Coriolis
- 3. Quali sono gli elementi atmosferici essenziali per la meteorologia?**
- A. Vapore acqueo e pulviscolo atmosferico
 - B. Vapore acqueo e anidride carbonica
 - C. Pulviscolo atmosferico e azoto
 - D. Ossigeno e vapore acqueo
- 4. Come si chiamano i cambi barici permanenti, che influiscono sulle condizioni meteorologiche del continente europeo?**
- A. Ciclone delle Aleutine e anticiclone delle Azzorre
 - B. Ciclone d'Islanda e anticiclone delle Azzorre
 - C. Ciclone d'Islanda e anticiclone russo-siberiano
 - D. Ciclone delle Aleutine e anticiclone russo-siberiano
- 5. Un livello di volo indica la posizione verticale di un aeromobile al di sopra della superficie isobarica 1013,25 hPa.**
- A. Vero
 - B. Falso
- 6. Quali sono le proprietà caratteristiche dell'atmosfera ISA (ICAO Standard Atmosphere), al MSL e a 45° di latitudine?**
- A. Temperatura 0°C, gradiente termico verticale 0,65°C/100 m, pressione 1010,25 hPa
 - B. Temperatura 15°C, gradiente termico verticale 1°C/100 m, pressione 1013,25 hPa
 - C. Temperatura 15°C, gradiente termico verticale 0,65°C/100 m, pressione 1010,25 hPa
 - D. Temperatura 15°C, gradiente termico verticale 0,65°C/100 m, pressione 1013,25 hPa
- 7. In presenza di saturazione, la temperatura di una massa d'aria può assumere valori inferiori alla sua temperatura di rugiada.**
- A. Vero
 - B. Falso
- 8. Quale strato atmosferico si trova a diretto contatto con il suolo?**
- A. Stratosfera
 - B. Tropopausa
 - C. Stratopausa
 - D. Troposfera
- 9. Nei due emisferi, quale direzione prevalente assume la circolazione delle medie latitudini?**
- A. Settentrionale in entrambi gli emisferi
 - B. Settentrionale nell'emisfero boreale, meridionale nell'emisfero australe
 - C. Occidentale in entrambi gli emisferi
 - D. Occidentale nell'emisfero boreale, meridionale nell'emisfero australe
- 10. Qual'è l'unità di misura della pressione utilizzata oggi in Italia in ambito meteorologico professionale?**
- A. Millimetri di mercurio
 - B. Pollici di mercurio
 - C. Ectopascal
 - D. Millibar
- 11. Il modello a singola cella di Hadley (o a "circolazione meridiana emisferica") è quello che meglio descrive la circolazione generale atmosferica.**
- A. Vero
 - B. Falso
- 12. Quale di queste forze è responsabile della diversa provenienza degli alisei nei due emisferi?**
- A. La forza di gradiente
 - B. La forza di gravità
 - C. La forza centrifuga
 - D. La forza di Coriolis
- 13. Quali sono i gas presenti in percentuale più elevata nella nostra atmosfera?**
- A. Vapore acqueo e azoto
 - B. Pulviscolo atmosferico e anidride carbonica
 - C. Azoto e ossigeno
 - D. Ossigeno e ozono
- 14. Quale riferimento viene adottato per esprimere l'altezza della base di una nube?**
- A. Il livello medio del mare (MSL)
 - B. Il livello del suolo (AGL)
 - C. La superficie isobarica 850 hPa
 - D. La superficie isobarica 1013,25 hPa
- 15. Come vengono definiti i campi barici di bassa pressione e da quale movimento dell'aria al suolo sono caratterizzati nel nostro emisfero?**
- A. Cicloni; rotazione oraria dell'aria in avvicinamen-

to al centro del campo

- B. Cicloni; rotazione antioraria dell'aria in avvicinamento al centro del campo
- C. Cicloni; rotazione oraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo
- D. Cicloni; rotazione antioraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo

16. Qual'è il valore del gradiente termico adiabatico in aria secca?

- A. 0,6°C/100 m
- B. 0,65°C/100 m
- C. 1°C/100m
- D. 1,5°C/100m

17. Cosa caratterizza l'acqua sopraffusa?

- A. È nella fase liquida a temperature inferiori a 0°C
- B. È nella fase solida a temperature superiori a 0°C
- C. È nella fase aeriforme a temperature superiori a 100°C
- D. È in una fase di estrema stabilità termodinamica

18. Qual è la corretta successione dei primi strati atmosferici?

- A. Tropopausa, troposfera, stratopausa, stratosfera
- B. Troposfera, tropopausa, stratosfera, stratopausa
- C. Mesosfera, mesopausa, stratosfera, stratopausa
- D. Mesopausa, mesosfera, stratopausa, stratosfera

19. Quale elemento è preponderante nella composizione delle nubi alte?

- A. Acqua liquida
- B. Acqua sopraffusa
- C. Anidride carbonica
- D. Ghiaccio

20. Le depressioni delle medie latitudini si formano lungo la linea del fronte polare.

- A. Vero
- B. Falso

21. Cosa rappresenta la temperatura di rugiada dell'aria?

- A. La temperatura alla quale deve essere portata l'aria, a pressione costante, affinché la percentuale di vapore acqueo in essa contenuto divenga nulla
- B. La temperatura alla quale deve essere portata l'aria, a pressione costante, affinché il vapore acqueo in essa contenuto divenga saturo
- C. La pressione esercitata dalle molecole di vapore sulla sottostante superficie
- D. Il rapporto tra la quantità reale di vapore acqueo che contiene l'aria e la quantità di vapore che conterrebbe se fosse satura, a parità di temperatura e pressione

22. Quali nubi hanno la prerogativa di venire espressamente indicate in ambito

aeronautico, potendo costituire un pericolo per la navigazione aerea?

- A. Cumuli e stratocumuli
- B. Altocumuli e altostrati
- C. Nembostrati e cumulonembi
- D. Cumuli torreggianti e cumulonembi

23. Quando l'atmosfera viene detta superadiabatica o in equilibrio instabile?

- A. Quando il suo gradiente termico è nullo
- B. Quando il suo gradiente termico è inferiore a al gradiente termico adiabatico
- C. Quando il suo gradiente termico è pari al gradiente termico adiabatico
- D. Quando il suo gradiente termico è superiore al gradiente termico adiabatico

24. Qual'è l'altezza media della troposfera all'equatore?

- A. 8 km
- B. 12 km
- C. 14 km
- D. 18 km

25. Il vento geostrofico è una buona approssimazione del vento reale in quota.

- A. Vero
- B. Falso

26. Tutto il vapore acqueo atmosferico si trova concentrato all'interno della troposfera.

- A. Vero
- B. Falso

27. Quale voce di codice Q rappresenta la riduzione della pressione al MSL in atmosfera ISA?

- A. QFE
- B. QFF
- C. QNH
- D. QNE

28. In atmosfera ISA (ICAO Standard Atmosphere), la tropopausa si trova a 20 km di quota.

- A. Vero
- B. Falso

29. Al livello del mare e in condizioni standard, quale differenza di quota comporta una riduzione della pressione atmosferica pari a 1 hPa?

- A. 8 metri
- B. 16 metri
- C. 32 metri
- D. 64 metri

30. Al livello del mare e in condizioni standard, quale differenza di quota comporta una

riduzione della pressione atmosferica pari a 1 hPa?

- A. 8 metri
- B. 16 metri
- C. 32 metri
- D. 64 metri

31. Quali nubi accompagnano il transito di un fronte freddo?

- A. Nubi stratiformi
- B. Nubi cumuliformi
- C. Nubi madreperlacee
- D. Nubi nottilucenti

32. I cumulonembi possono presentare estensione verticale pari a tutta la troposfera.

- A. Vero
- B. Falso

33. Quali nubi accompagnano il transito di un fronte caldo?

- A. Nubi stratiformi
- B. Nubi cumuliformi
- C. Nubi madreperlacee
- D. Nubi nottilucenti

34. Il fronte occluso transita a seguito del fronte caldo e prima del fronte freddo.

- A. Vero
- B. Falso

35. Il 90% dell'atmosfera terrestre è contenuto nei primi cinque chilometri di quota circa.

- A. Vero
- B. Falso

36. Su quale di questi strumenti si basa il funzionamento degli altimetri?

- A. Barometro aneroidale
- B. Barometro a mercurio
- C. Termometro
- D. Igrometro

37. A quale parametro fisico è attribuibile il riscaldamento dell'aria sottovento in presenza di foehn?

- A. Al gradiente barico verticale, maggiore nel lato sottovento
- B. Al gradiente termico orizzontale, maggiore nel lato sottovento
- C. Al gradiente termico verticale, maggiore nel lato sottovento.
- D. All'attrito del suolo

38. Quali precipitazioni accompagnano il transito di un fronte caldo?

- A. Precipitazioni da nubi cumuliformi, a carattere di rovescio o temporale

- B. Precipitazioni da nubi cumuliformi, di lunga durata e debole intensità
- C. Precipitazioni da nubi stratiformi, di lunga durata e debole intensità
- D. Precipitazioni da nubi stratiformi, a carattere di rovescio o temporale

39. Cosa rappresenta la grandezza fisica nota come pressione?

- A. La forza con cui un oggetto di massa m viene attirato dal campo gravitazionale terrestre
- B. Il rapporto tra una forza esercitata su una superficie unitaria e la superficie stessa
- C. Il numero di molecole di gas atmosferico contenute in un volume unitario
- D. Non esiste una grandezza fisica con tale nome

40. Quali campi barici vengo creati dalla circolazione generale atmosferica?

- A. Fascia di bassa pressione all'equatore e a 60° N/S; fascia di alta pressione a 30° N/S; calotta di alta pressione a 90° N/S
- B. Fascia di alta pressione all'equatore e a 30° N/S; fascia di alta pressione a 60° N/S; calotta di alta pressione a 90° N/S
- C. Fascia di alta pressione all'equatore e a 60° N/S; fascia di bassa pressione a 30° N/S; calotta di alta pressione a 90° N/S
- D. Fascia di bassa pressione all'equatore e a 60° N/S; fascia di alta pressione a 30° N/S; calotta di bassa pressione a 90° N/S

41. A quale quota la pressione atmosferica è circa la metà di quella misurabile al livello del mare?

- A. 100 metri
- B. 1000 metri
- C. 5000 metri
- D. 10 000 metri

42. Quali sono i principali processi responsabili per l'incremento delle precipitazioni all'interno di una nube?

- A. Conduzione e convezione
- B. Collisione e coalescenza
- C. Evaporazione e sublimazione
- D. Liquefazione e solidificazione

43. A quali latitudini è normalmente posizionato il fronte polare?

- A. Tra 0° e 30°
- B. Tra 30° e 40°
- C. Tra 50° e 60°
- D. Oltre i 60°

44. Come vengono definiti i campi barici di alta pressione e da quale movimento dell'aria al suolo sono caratterizzati nel nostro emisfero?

- A. Anticloni; rotazione oraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo

- B. Anticicloni; rotazione antioraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo
- C. Cicloni; rotazione oraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo
- D. Cicloni; rotazione antioraria dell'aria in allontanamento dal centro del campo

45. Il fronte occluso transita a seguito del fronte caldo e prima del fronte freddo.

- A. Vero
- B. Falso

46. Quali precipitazioni accompagnano il transito di un fronte freddo?

- A. Precipitazioni da nubi cumuliformi, di lunga durata e debole intensità
- B. Precipitazioni da nubi cumuliformi, a carattere di rovescio o temporale
- C. Precipitazioni da nubi stratiformi, di lunga durata e debole intensità
- D. Precipitazioni da nubi stratiformi, a carattere di rovescio o temporale

47. Gli anticicloni dinamici si estendono sino al limite della troposfera.

- A. Vero
- B. Falso

TEST DI VERIFICA FINALE*RISPOSTE*

1	D	17	A	33	A
2	A	18	B	34	B
3	A	19	D	35	B
4	B	20	A	36	A
5	A	21	B	37	C
6	D	22	D	38	C
7	B	23	D	39	B
8	D	24	D	40	A
9	C	25	A	41	C
10	C	26	A	42	B
11	B	27	C	43	C
12	D	28	B	44	A
13	C	29	A	45	B
14	B	30	B	46	B
15	B	31	B	47	A
16	C	32	A		



E-BOOK

Senza fini di lucro. Il contenuto può essere distribuito e usato per finalità didattiche e divulgative citando la fonte: www.ufficiometeo.it Sono vietati l'utilizzo e la diffusione a fini commerciali.