

Video presentazione disponibile sul canale YouTube del CVNE Enemonzo  
<https://www.youtube.com/watch?v=lCgBWfTcsaU>

Trascrizione e adattamento:

Alessia e Paolo Prando, Aeroclub Prealpi Venete - Thiene (VI)

Revisione testo e grafiche: Aldo Cernezzì

# Dal Lago di Garda A Gemona

**La Pedemontana Veneta  
Presentata da Andrea Salvadori  
e Ugo Raffaelli**

- **punti chiave,**
- **passaggi consigliati**
- **riferimenti per gli atterraggi**



Nell'inverno 2020-2021 il club Centro Volo Nord-Est di Enemonzo (Friuli VG) ha lanciato una serie di conferenze che ci hanno aiutato a superare la peggiore fase dell'emergenza pandemica, rinsaldando legami nella nostra comunità e diffondendo conoscenze preziose. Piloti di grande esperienza sono stati invitati a parlare delle particolarità del territorio di volo a loro più familiare. Questi campioni hanno svelato i loro "segreti"! Ecco una trascrizione dell'ultima conferenza della serie, presentata da Andrea Salvadori e Ugo Raffaelli. Pier Fassina ha organizzato tutta la serie di conferenze, preso accordi coi relatori e gestito la parte informatica e media. Manuele Molinari era il moderatore di questi incontri, facendosi tramite delle domande giunte via chat dai partecipanti e portando le proprie osservazioni.

*Ma prima di tutto, una comunicazione indispensabile: gli autori non possono garantire che il testo*



*sia in assoluto esente da errori, imprecisioni, omissioni o eventuali refusi di stampa, né, più in generale, sono in alcun modo responsabile per eventuali danni diretti o indiretti che derivassero dalla lettura del presente testo a beni o persone, così come da errate interpretazioni dei contenuti da parte del lettore.*

*Il lettore, in ragione di ciò, si assume la piena responsabilità dell'uso che farà delle informazioni contenute nel presente testo, delle quali ha in ogni caso l'obbligo di verificare in maniera scrupolosa e indipendente i contenuti e la rispondenza alle proprie capacità, esigenze e aspettative.*



Photo Courtesy: Paraglide Travel

## Ugo e Andrea sulla pedemontana del triveneto

Manuele Molinari introduce i relatori e sottolinea che nonostante la serie di presentazioni video si sia particolarmente concentrata sull'analisi dei voli sulla fascia pedemontana, e sebbene siano davvero tanti i luoghi dove si pratica il volo a vela nel nord-est, paradossalmente non molti di essi si trovano in pedemontana: abbiamo Verona, Thiene e San Mauro.

Si pensa che volare in pedemontana sia tutto sommato facile e non vi siano particolari segreti da conoscere: in realtà non è proprio così; di certo è una palestra più facile rispetto al volo in montagna, sulla



Manuele Molinari



Fig. 1: le aviosuperfici del nord-est con relative frequenze radio



Ugo Raffaelli



Andrea Salvadori

quale si può imparare a volare veloci, ma ha le sue difficoltà e i suoi segreti, che vanno conosciuti e tenuti ben presenti soprattutto durante i voli di andata e ritorno, se capitasse di tornare nel tardo pomeriggio. Poi, dalla pedemontana è relativamente facile fare dei bellissimi triangoli FAI con un lato che percorre le prime alture venete e due lati in montagna sui settori settentrionali delle Alpi.

Andrea Salvadori è un pilota e istruttore dell'AVS di Verona che da qualche anno partecipa anche alle competizioni, ed è inoltre il rappresentante degli strumenti di navigazione LX per l'Italia. Ugo Raffaelli è un pilota di Thiene, in passato presidente dell'aero club Prealpi Venete e vanta, assieme all'amico e pilota Davide Schiavotto, tre record italiani su triangolo FAI libero e su triangolo FAI prefissato di 1.153,8 km. Ugo è anche uno scrittore che ha pubblicato testi sulla preparazione dei voli in pedemontana e sulle sue avventure in Namibia.

## Andrea Salvadori sulla zona di Verona

Andrea descrive qui la zona che parte dalla sponda est del Lago di Garda, tutto il piano della Lessinia e

la pedemontana che prosegue verso est, fino ai costoni a nord di Thiene.

Chi arriva da ovest, diretto verso est, segue di solito le rotte nel cuore delle Alpi lungo la Valtellina, ma altri attraversano il Lago di Garda mantenendo una rotta "alta" su Asiago verso Belluno. Pochi arrivano nel veronese lungo la rotta "bassa"... L'area è particolare: si tratta di un *plateau* con nervature digradanti da nord verso sud, fino alla piana di Thiene, nervature che con il vento prevalente da ovest rendono più difficoltoso lo spostarsi attraverso di essa (alcune delle quali evidenziate in bianco nella **Fig. 11**). Quando siamo a nord, oppure risaliamo i pendii, sappiamo che digradano verso la piana a sud, mentre per attraversare il plateau occorre conoscere qualche accorgimento: ci sono zone dove è necessario prestare attenzione, e vi sono alcuni fuoricampo strategici. Normalmente chi giunge da ovest arriva in cresta al Monte Baldo e prosegue lungo una linea in quota elevata, senza incontrare la piana della Lessinia, ma potrebbe accadere di non trovare termiche al Baldo, o di attraversare già bassi. C'è il fuoricampo di Caprino di Costermano, abbastanza noto, che però da qualche anno è coltivato a vigneto! Una volta era un campo di volo, ora non è più disponibile.

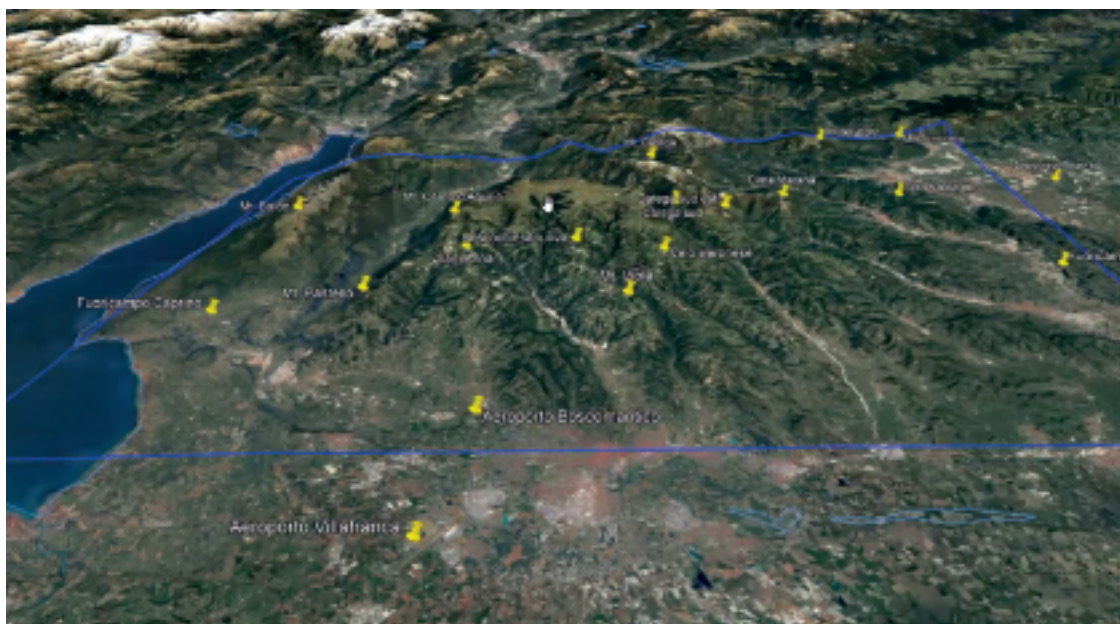


Fig. 2: l'area in esame, dal Lago di Garda a Thiene

Tuttavia c'è un campo di aeromodellisti nei paraggi (Fig. 3), di lunghezza circa 300 m, con ingresso a zero: vi sono un paio di pali da evitare, ma è piuttosto ampio e non ci sono problemi per l'entrata.

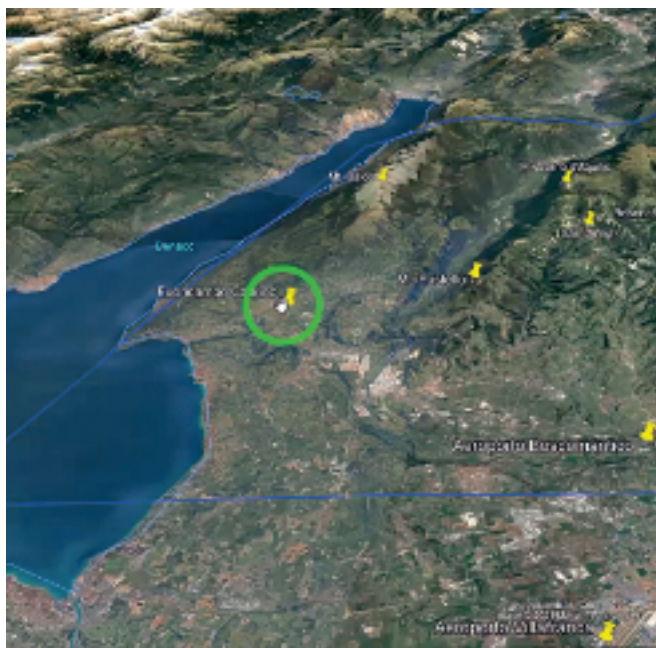


Fig. 3: il campo di Caprino di Costermano



Avendo le coordinate del vecchio campo, si può facilmente individuare questo, alla distanza di un centinaio di metri. Gli altri campi intorno sono coltivati a vigneto, oppure hanno dossi o pali che creano problemi in fase di rullaggio. Per chi transita verso ovest fino alla sponda lombarda del Garda, invece, il campo di riferimento è l'aviosuperficie di Bedizzole, lunga 800 m in erba, con hangar: è la migliore possibilità per chi ha appena attraversato il lago.

Vediamo gli spazi aerei: abbiamo la zona 3 del CTR di Verona (Fig. 4) con limite di quota a 2.500 piedi (762 m); ma verso nord è tutto aperto fino a FL105 (10.500 piedi, 3.200 metri) fino al gruppo del Carega e al Pasubio, così come sul Baldo: fino a 3.000 m il Baldo va bene. Esattamente al di sopra però passano gli aerei di linea in discesa su Villafranca (tratto rosso in Fig. 4).



Fig 4: gli spazi aerei che interessano la zona di Verona e l'aeroporto di Boscomantico

È necessario quindi chiamare o essere in contatto con l'aeroporto di Villafranca (135.90), o come minimo sentire altri volovelisti nella zona... qui si fa onda specialmente con il vento da ovest, in sottovento al Baldo.

**COBRA** trailer



More than 11.000 **COBRA** trailers for sailplanes worldwide and over 35 years of experience ensure a high quality, a perfect fitting accuracy and pleasure doing our sport.

Ci si può far “ingolosire”... ma bisogna evitare! La frequenza volovelistica dei piloti di Verona è 124.45 in vicinanza del campo; se vanno in pedemontana “alta” passano alla 124.55 (quella di Thiene) e poi, raramente, se sono nelle Alpi a nord ascoltano la 123.380 (equivalente a 123.375) per carpire riferimenti di valori, aree... Ascoltare la radio è sempre utile. Dunque, l'aeroporto di Boscomantico è dentro le zone 1 e 3 del CTR di Verona, si trova a 9 km da Villafranca, e quando s'inizia l'attività di mattina ne diamo informazione agli enti; c'è un accordo per cui abbiamo una via verso nord entro cui iniziare l'attività (Fig. 5).



Fig. 5: la “via d'uscita” per partire da Boscomantico

Una procedura del genere esiste anche a Padova: nel nordest gli spazi aerei sono veramente complicati. Una volta usciti dall'area controllata di Verona, troviamo solo il limite dei 3.000 m di quota, che non è un grosso fastidio.

Per quanto riguarda l'uscita a sud, spostandosi un po' a est di Boscomantico si trova la Zona 9 della CTA di Padova che consente di salire fino a 4.500 pie-

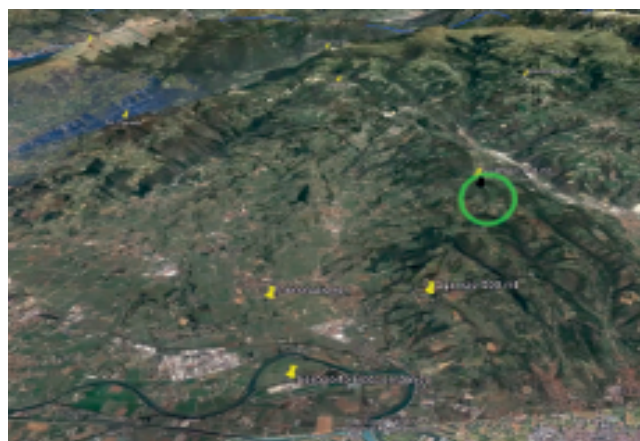


Fig. 6: il campo di Boscomantico a nord della città di Verona

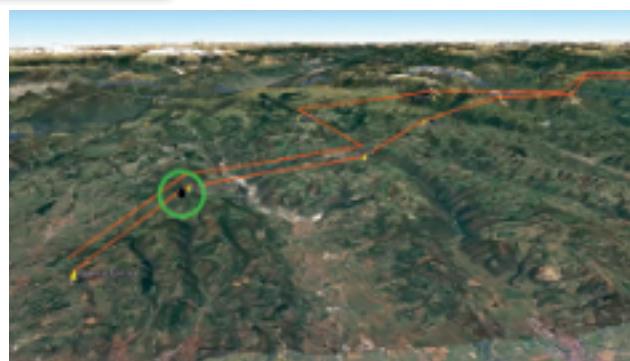
di (1.372 m) e di raggiungere Ferrara, ma più a est) da Vicenza in poi) c'è la zona 4 di Treviso, in classe D da 1.500 piedi m in su (soltanto 457 m).

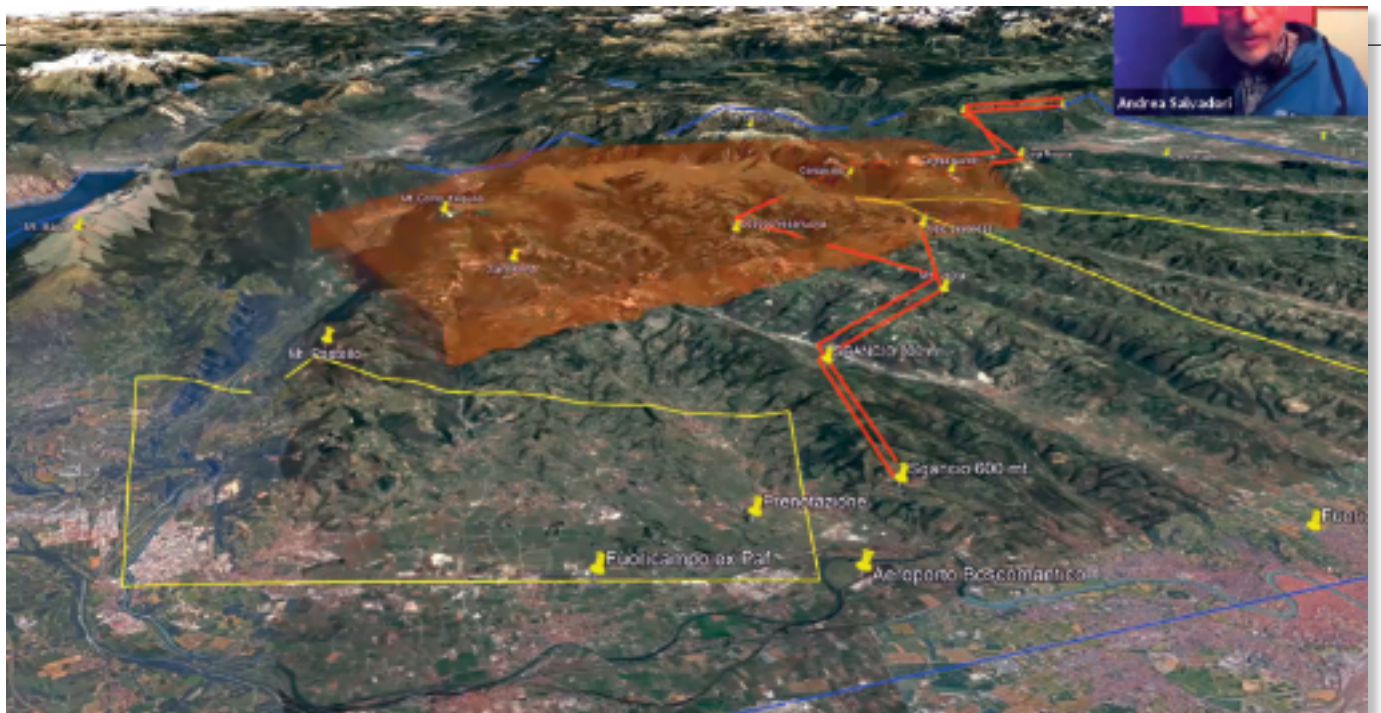
Vediamo il campo di Boscomantico (Fig. 6): tutta la zona sud è off limits per la presenza di Villafranca, e inoltre “*qui lanciano paracadutisti dalla mattina alla sera*”.

La zona di “prenotazione” per l'ingresso in circuito a Boscomantico è a 2 km circa, un po' lontana dal campo ma indispensabile per evitare incontri ravvicinati con gli aerei a motore; il sottovento è necessariamente sul lato nord, anche per i velivoli a motore.

I punti di sgancio dopo il decollo a 600 e 800 metri vanno verso il crinale del monte Carrega. Da Verona ci sono un paio di veloci rotte classiche verso est (Fig. 7), che coinvolgono anche i migliori punti di salita: per chi decolla da qui, la priorità è andare a guadagnare pian piano la quota del plateau inclinato, procedendo con pazienza sui vari “scalini” alla ricerca dell'aria via via migliore che consente di saltare al di là, già con 1.000 metri di quota.

Fig. 7: gli sganci e le rotte classiche verso est, partendo da Boscomantico





## Come lasciare la zona di Verona verso est

Si fa quota di nuovo fino a 1.300 - 1.400 m per spostarsi alle propaggini sud del gruppo del Carega, fino al “trampolino di lancio” che è Cima Marana: da lì si punta direttamente al Novegno, poi al Summano, quindi al Costo, al Foraoro e alla vera e propria pedemontana. Il vento proviene in genere da ovest, si fa quota sapendo che allontanandoci in direzione nord, se abbiamo 20 m d’aria sotto la pancia, siamo sempre in planata sul campo. Tutti gli spigoli del Carega danno buone termiche, così come Velo Veronese e Bosco Chiesa-nuova: si tratta sempre d’arrampicarsi in quota per raggiungere l’aria migliore verso nord. Sono tutte aree decisamente inatterrabili, quasi interamente coltivate a vigne in Valpolicella e Valpantena, (Fig. 8, aree in giallo).

Fig. 8: nelle vicinanze di Boscomantico il parco naturale (in arancione) e le zone inatterrabili a causa dei vigneti (in giallo)



**lx nav**

**VENTO. VARIO.  
ORIZZONTE ARTIFICIALE.  
TUTTO IN UNO.**

**HAWK**

ORA DISPONIBILE ANCHE SU:  
**Serie LX80xx/90xx**



**HAWK**

SVILUPPATO DA  
Heinrich Meyr  
& Peng Huang  
conoscenza in licenza a  
LXNAV



**Fig. 9:** rotte verso nord e verso il Monte Pastello

C'è un piccolo fuoricampo a ovest di Boscomantico, lungo appena 200 m, utile se ci s'attarda a cercare agganci nella zona del Monte Pastello. Tutto il resto è completamente inatterrabile, così come la Val d'Adige e l'area di Soave. Abbiamo anche una brezza di valle, che soffia tutti i giorni fino a 20-30 km/h nei primi 5-600 m di altezza sul terreno: scendendo, magari con rotta verso sud, ce la si trova in faccia nei bassi strati. In questa zona abbiamo anche un parco naturale (area in arancione di **Fig. 8**), come tanti ce ne sono in giro per le nostre montagne. Nella riserva volano abitualmente elicotteri, aerei, alianti, parapendio senza che siano apparse attività di sorveglianza, e per ora non ci sono stati inconvenienti. Un'altra rotta porta verso il monte Pastello (**Fig. 9**),

dove c'è una delle termiche più costanti della zona: provenendo anche da ovest c'è uno spigolo che sale dalla valle. Se non troviamo un aggancio qui, è meglio andare ad atterrare, perché vuol dire che non ce ne sono altri. Abbiamo due fuoricampo, uno a Montorio, all'interno dello spazio aereo protetto del carcere, quindi non accessibile, ma è stata usata in passato e non ci sono mai stati problemi. Il fuoricampo Busti (**Fig. 10**) è davvero importantissimo. Si tratta di un campo di 400 m con una linea telefonica alta 10 m in ingresso: è sempre libero ma resta necessario fare attenzione alle eventuali rotoballe. Essendo a ridosso della città di Verona ci salva quando, al ritorno, non troviamo appoggi sulle nervature orientate nord-sud con il vento da ovest.



**Fig. 10:** il fuoricampo Busti



Fig. 11: le fasce bianche evidenziano i crinali che ostacolano il rientro verso Verona a bassa quota. Segnaposto sui due fuoricampo Busti e Montorio

In questo modo si arriva ad agganciare a Cima Marana (Fig. 13), sia in termica sia in dinamica, per poter fare quota e tornare a Verona.

## In rientro da est

Vediamo ora il ritorno dalla pedemontana (Fig. 11 - 12): la zona del Summano spesso degenera o comunque va in ombra al pomeriggio, quindi è necessario rimanere alti, intorno a 1.350 - 1.400 m.

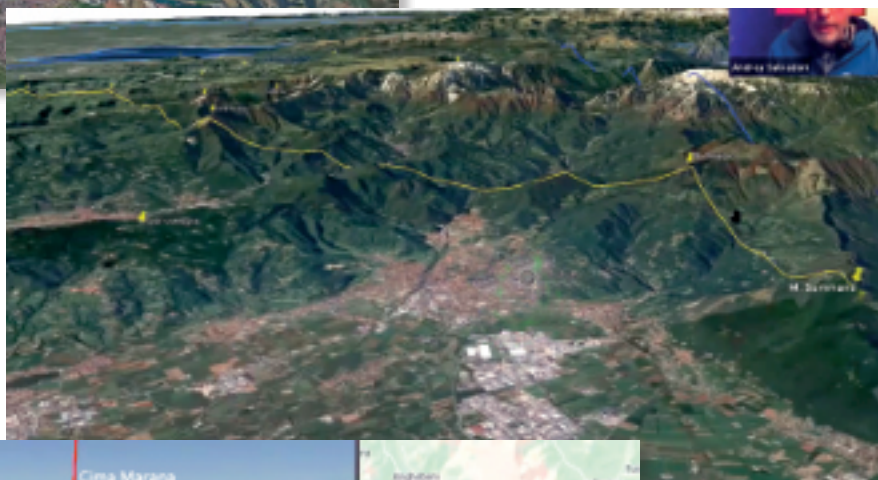


Fig. 12: il ritorno verso Verona, vista dalla piana di Thiene

Fig. 13: Cima Marana, vista verso sud ovest con le linee di cresta evidenziate in bianco



The all-new AIR Control Display allows the combination of a 8.33kHz COM, a Mode-S Transponder, and an altimeter into an easy-to-use package.

Visit [air-avionics.com](http://air-avionics.com) to learn more about our award-winning system and how it will fit into your aircraft.

**The new standard**  
**In the compact class**





Fig. 14: il fuoricampo di Trissino

Abbiamo tutta una serie di nervature e valli, tra una cresta di colline e la successiva, e l'aeroporto di Verona dista 30 km: la quota di 1.000 - 1.200 m è davvero il limite minimo accettabile, conviene comunque non andare sotto i 1.100 metri. Se si arriva a Cima Marana e non si trova un aggancio, si è a 16 km da Thiene, ma in genere ci si sposta su Valdagno dove si trova da risalire (in genere fino a 1.500) per ritentare la parete, magari più alti. Se abbiamo una quota di 800 m, riusciamo ad andare a Thiene, oppure abbiamo un fuoricampo conosciuto a Trissino (Fig. 14), molto lungo, a ridosso della collina e della zona industriale. L'alternativa sarebbe piegare molto, andando avanti curvando verso la pianura per poi trovarsi sempre più lontani dall'aeroporto, e con il vento contro... Quando la zona si spegne, è meglio quindi tenersi alti passando dai monti Summano, Novegno, Cima Marana, quest'ultima da raggiungere con minimo 1.100 m e da lasciare con 1.300 - 1.500 metri. Una volta raggiunto Velo Veronese, si fa ancora quota per riportarsi sul Pastello, riattraversare verso il Baldo e tornare verso ovest.

La zona di Verona è molto scenografica in volo, con

la pianura, il Lago di Garda e le alte montagne in vista: è inoltre strategica per il passaggio del lago.

## Ugo Raffaelli, da Thiene a Rivoli di Osoppo

Partiamo quindi dall'aeroporto di Thiene (Fig. 16), a quota 102 m, con frequenza radio 121.205: nel weekend e necessario prestare attenzione all'intensa attività di paracadutismo.



Fig. 16: l'aeroporto di Thiene con i suoi sganci tipici; le stelline indicano punti di termica



Fig. 15: l'area da Thiene a Rivoli di Osoppo

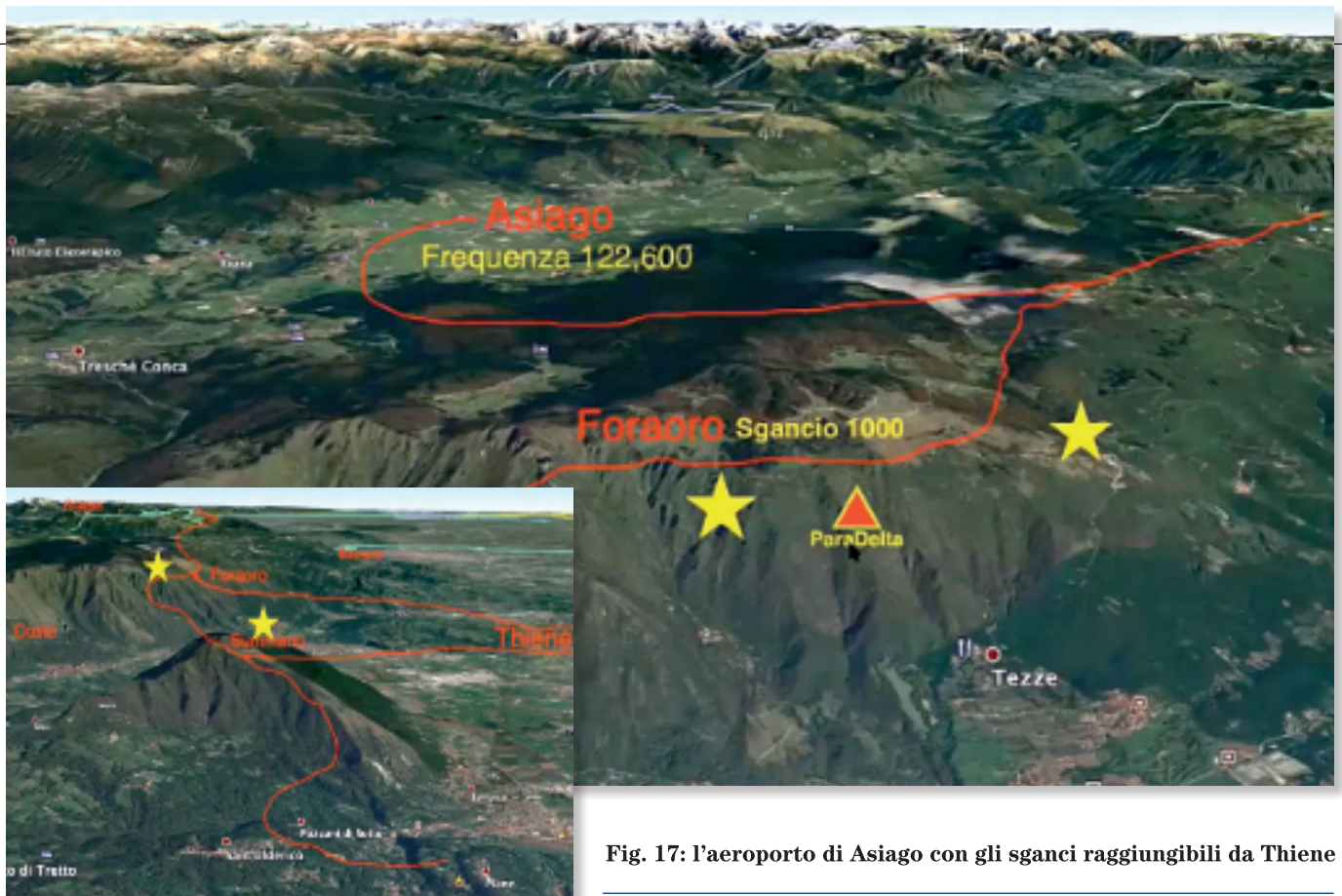


Fig. 17: l'aeroporto di Asiago con gli sganci raggiungibili da Thiene

Lo sgancio si fa al Foraoro o al Summano a 1.000 metri, ma nelle giornate d'inversione termica si va fino al Verena a 2.000 m, e allo sgancio si trovano subito zone di termica. Fino a giugno si va bene in pedemontana: essendo ben illuminata dal sole già di mattina, consente di procedere bene fino all'estremità

est, mentre nel pomeriggio diventa un po' più critica. Questa fascia è un'ottima base per un triangolo che si fa risalendo dall'estremo est della pedemontana, per la Gailtal, verso Vipiteno. Asiago è un altro punto di decollo interessante con radio sulla frequenza 122.600 (Fig. 17).

**TRANSFLUID**  
Industrial & marine

**Bellmarine**  
powered by Transfluid

Ibrido & Elettrico



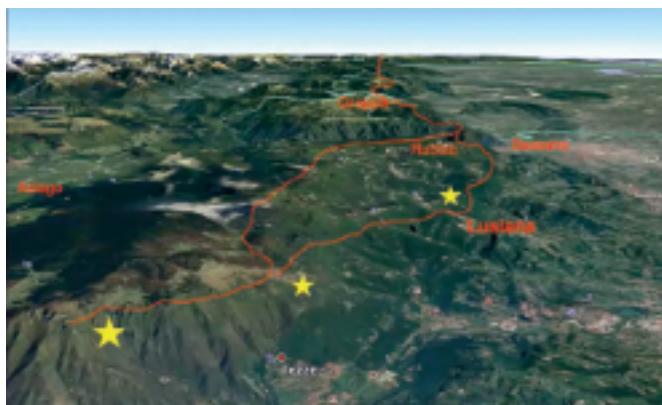


Fig. 18: le due strade verso la Valsugana

Con 500 - 600 metri su Asiago s'arriva a Rivoli d'Ossoppo, nelle giornate migliori. A seconda delle condizioni meteo si può scegliere la strada bassa su Lusiana oppure quella alta, per ricongiungersi poi in zona Valsugana.

Fig. 19: l'attraversamento verso il Grappa

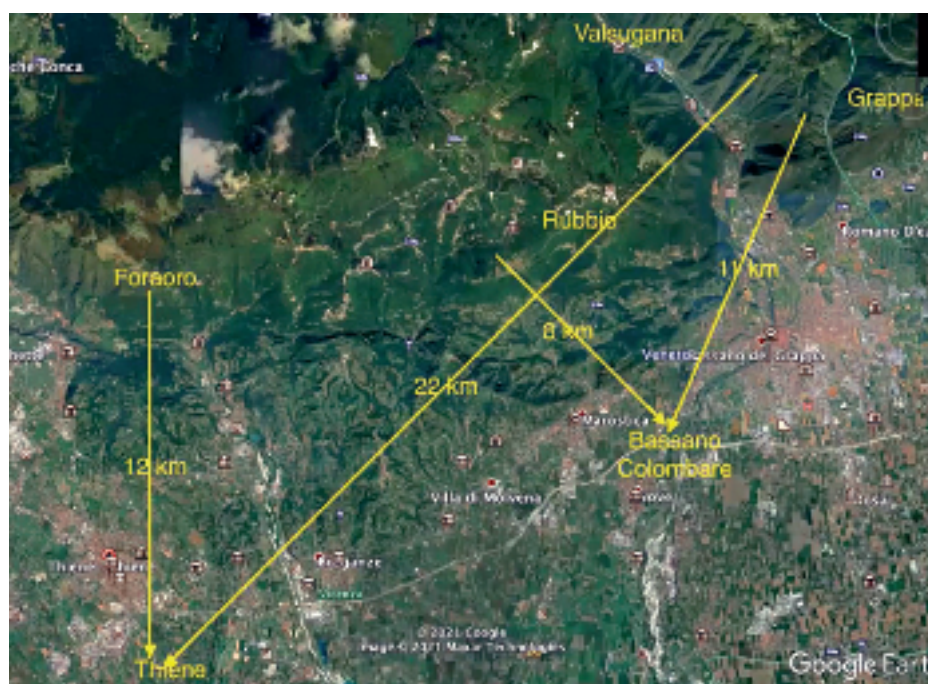


Fig. 20: distanze tra i principali punti di aggancio e di atterraggio

Da Rubbio si può già considerare l'atterrabilità dell'aviosuperficie di Colombare, situata tra Marostica e Bassano, segnalata da cinesini, che si trova vicino ad una fornace che la rende facilmente individuabile.

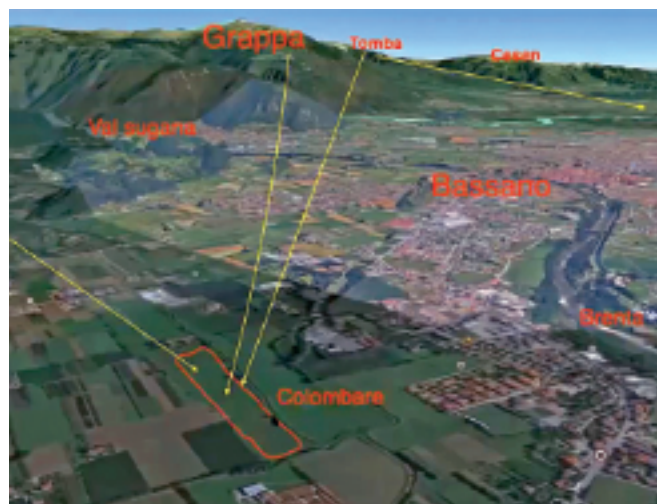


Fig. 21: l'atterrabilità di Colombare



Fig. 22: il massiccio del Grappa

Ci si arriva benissimo dal Grappa e da Rubbio, a ovest della Valsugana.

Il Monte Tomba è la discriminante per decidere se posizionarsi nel cono di sicurezza di Colombare o in quello centrato su Vidor (più avanti, a Fig. 28). Una volta attraversata la Valsugana ci si trova sul massiccio del Grappa dove si trovano parapendio a tutte le quote... Sono spesso tanto numerosi che, su un aliante biposto, sarà saggio che sia il pilota anteriore ai comandi, per una maggiore visibilità circostante.

Le termiche migliori sono sul Col Moschin e a Santa Felicità. Si corre in appoggio lungo tutto il costone del Grappa (Fig. 23), evitando di infastidire i parapendio, e s'arriva al Monte Tomba, dove è necessario fare 1.500 - 1.800 m per attraversare la valle del Piave e raggiungere il monte Cesen... ovviamente occorre leggere il cielo per decidere se proseguire.

Fig. 23: dal Grappa verso il Monte Tomba



Lasciato il Tomba, si arriva al Cesen, che ha una configurazione a “culla” (Fig. 24 e 25); questa insenatura lavora molto bene al pomeriggio, un po' meno al mattino quando non è ancora bene illuminata.



Fig. 24: dal Monte Tomba al Cesen

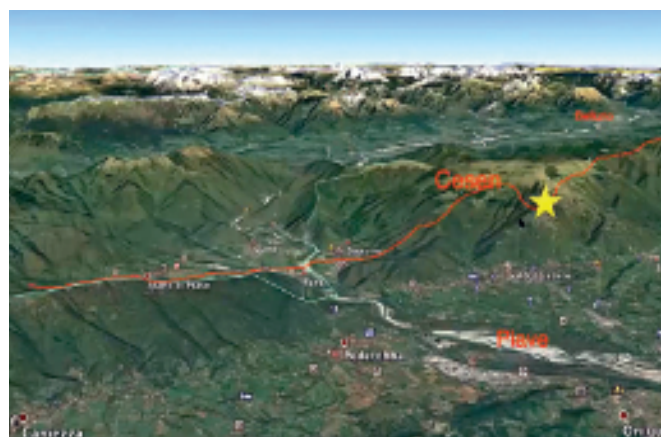


Fig. 25: a sinistra della stella, l'insenatura del Monte Cesen

**HpH**  
sailplanes



**BE READY TO TAKE OFF**  
**Rent or Buy the new TWIN SHARK**

RENT

Your new contact in Italy:

Pietro Silveri

M: +39.3357015773 - T: +39.0294759877 or +39.089880122

**info@rentglider.com - www.rentglider.com**

Marina Charter, Official Dealer

Lagoon, Jeanneau e CNB Yacht Builders

BUY

Twin Shark - a new milestone in sailplane manufacturing.

Lead the field with the 304T two-seater, 20 m class self-launcher with Binder system, 485 kg, 120 l water, best glide 49. What more do you need?

info@silveriyacht.it - www.silveriyacht.it

Marina Charter, Official Dealer • Lagoon, Jeanneau e CNB Yacht Builders



Fig. 26: la dorsale dal Cesen al Col Visentin

Arrivando alti si riesce a fare tutta l'insenatura per poi attaccare la dorsale che separa la pianura e la zona dei laghi di Revine dalla vallata di Belluno. In fondo c'è il Col Visentin, sulla destra il Piave e il campo di Vidor (Figg. 26 e 27).

Fig. 27: dal Monte Tomba al Col Visentin, con il campo di Vidor



Attenzione: il vecchio campo di Vidor non è più utilizzabile, ma in sua prossimità, un po' più a ovest, c'è un grande appezzamento di forma trapezoidale. Le eventuali colture sono basse, non ci sono pali, non ci sono irrigatori. Attorno ci sono campi in abbondanza e la mancanza della specifica aviosuperficie non è grave.

Fig. 28: il nuovo campo di Vidor è evidenziato in verde. Assolutamente da evitare, invece, il vecchio Vidor (in rosso)



Figg. 29 - 30: la dorsale verso Col Visentin, passando per Passo San Boldo



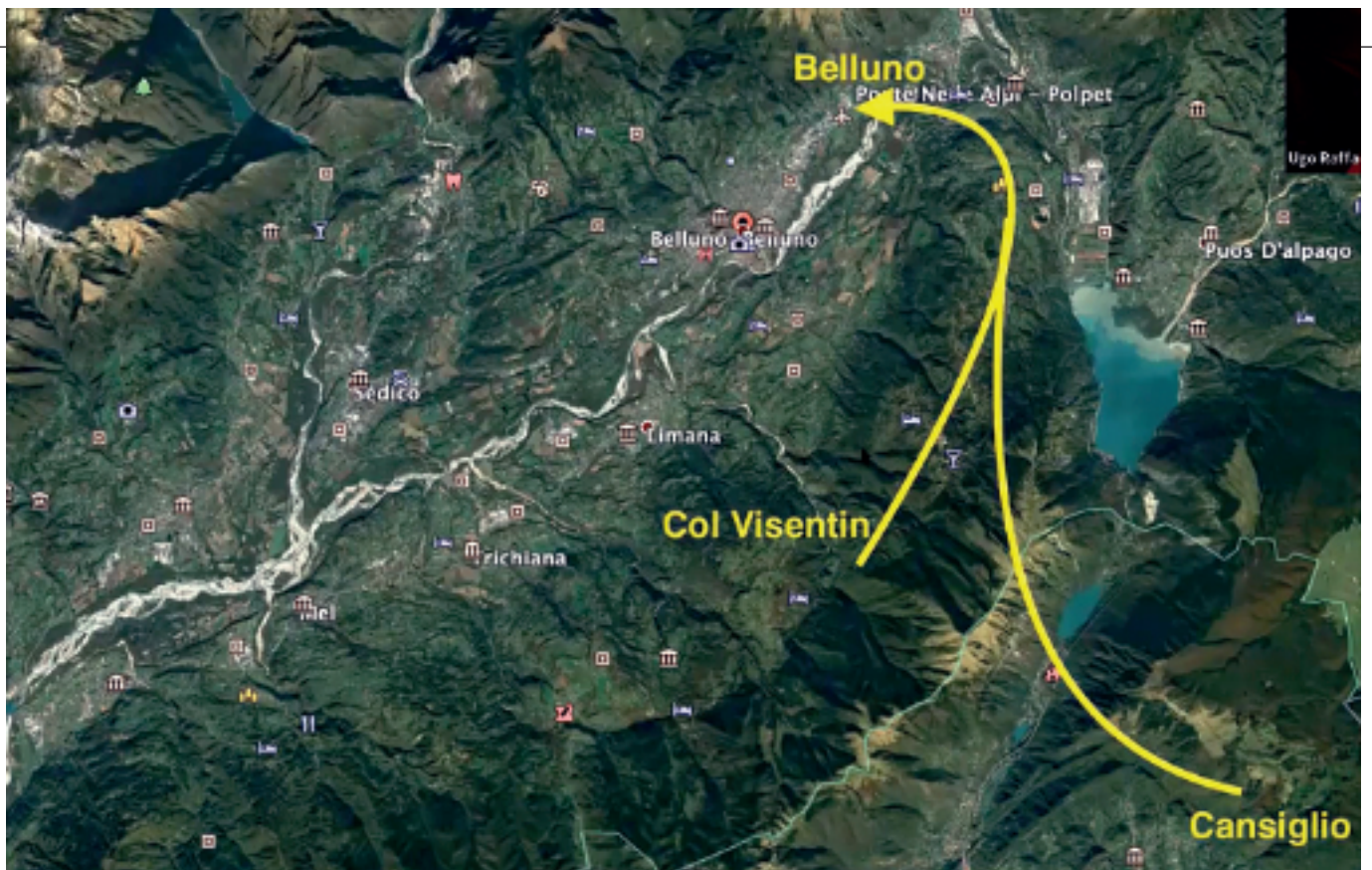


Fig. 31: dal Col Visentin al Cansiglio, attraverso la vallata di Vittorio Veneto

Se c'è il sole, sia in andata sia al ritorno, si va in appoggio sfruttando tutte le creste e le vallette. Di volta in volta, quando s'incontrano le dorsali che salgono da sud verso nord, si trovano sempre belle termiche. Arrivati al Col Visentin (che lasceremo con almeno 1.500 metri) abbiamo lo sbocco su Belluno, ma per continuare verso est ci aspetta un passaggio impor-

tante: il salto per attraversare la vallata di Vittorio Veneto verso il monte Cansiglio.

A questo punto è obbligatorio contattare Aviano (120.125 o 120.965), informandoli della propria posizione e della quota con cui s'intende entrare nell'area. Dunque andiamo in sicurezza verso il Cansiglio, dove troviamo sempre agganci.

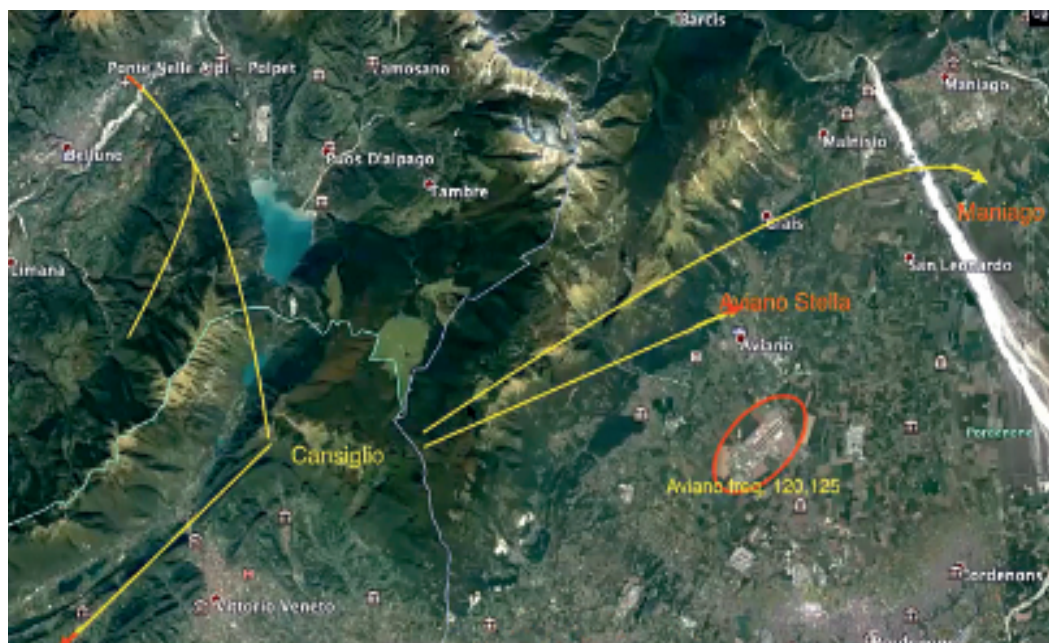


Fig. 32: nei giorni lavorativi è obbligatorio contattare Aviano (120.125 o 120.965), informandoli della propria posizione e della quota con cui s'intende entrare nell'area



Fig. 33 – 34: i fuoricampo raggiungibili da quest'area, Aviano Stella e Maniago

Se risulta necessario, dal Cansiglio possiamo scendere verso le atterrabilità di Vidor o Aviano Stella; in alternativa c'è anche Maniago.



Possiamo affrontare il monte Cansiglio con un giro molto largo tenendo le pendici della catena, se siamo bassi (1.400 m), mentre, se siamo alti (1.800 m o più) possiamo tagliare e accorciare il percorso.

Fig. 35: l'area del Cansiglio con i possibili percorsi



Fig. 36: l'area di Piancavallo

Molto spesso in zona Piancavallo ci sono cumuli meravigliosi e si possono fare tratti dritti senza mai girare; mentre se si è nel "blu" in mancanza di condensazioni si sfruttano tutte le dinamiche di pendio, pur se

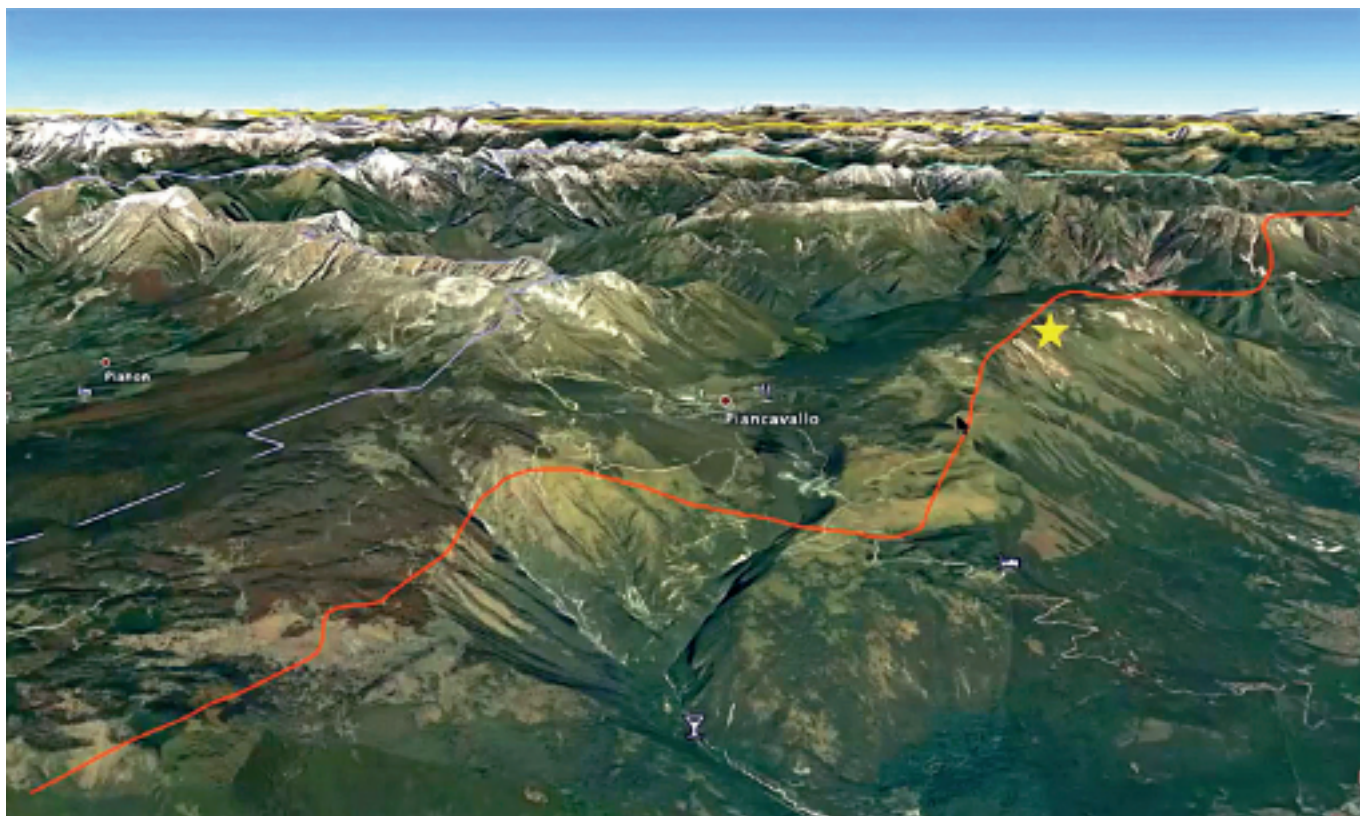
modeste, ma che consentono comunque di avanzare. Questa zona, in mancanza di cumuli non è generosa e occorre stare attenti, mentre se ci sono cumuli "è un divertimento assoluto". Stiamo quindi arrivando



al Piancavallo: sotto abbiamo il campo di "Mucca Pazza", un po' piccolino per i mezzi più grandi, ma può comunque fare comodo.

Fig. 37: il fuoricampo nella zona di Aviano, denominato "Mucca Pazza"





**Fig. 38: il Piancavallo**

Attraversando il Piancavallo si possono trovare piccole termiche, ma in genere conviene approfittare del sostegno della dinamica e procedere dritti.



**Figg. 39 e 40: il fuoricampo di Aviano Stella, nel contesto generale e in una vista ravvicinata**



Aviano Stella invece è molto interessante, ai piedi della montagna a nord-est della pista militare: è un campo molto ampio, c'è un albero in mezzo, ma non costituisce certamente un ostacolo.

**Fig. 41: i punti di risalita prima dell'attraversamento al Monte Raut**

Ora arriviamo al traverso del lago di Bär-cis, prima c'è il lago del Cellina e due "montarozzi" dove conviene fermarsi per fare quota: con 1.500 m si va sul monte Raut, mentre al di sotto, specialmente con vento da sud o sud-est non è consigliabile perché la vallata sale, ci s'infiltra nel sottovento e si possono incontrare difficoltà.



Se siamo alti il Raut "è un distributore eccezionale" di termiche. In questa zona cominciamo dunque a respirare un'aria diversa: oltre il Tagliamento cambia la massa d'aria. Dal Raut ci si lancia in direzione di Gemona partendo da 1.800 - 2.000 metri, mentre se si è più bassi si soffre un po', dovendo cercare qualcosa: siamo tranquilli per la presenza dell'area atterrabile di Maniago e di molti altri campi.

**Fig. 42: il campo di Maniago**

**CA**  
CANTOR AIR TECH

- ✓ ISPEZIONI ANNUALI
- ✓ RINNOVI CN/ARC
- ✓ INSTALLAZIONI CERTIFICATE FLARM
- ✓ PASSAGGI DI PROPRIETÀ
- ✓ IMMATRICOLAZIONI TEDESCHE/INGLESI
- ✓ VERNICIATURE, RIPARAZIONI E MODIFICHE

Il campo di Maniago si trova in adiacenza al torrente Cellina, ed è comunque molto ben visibile.

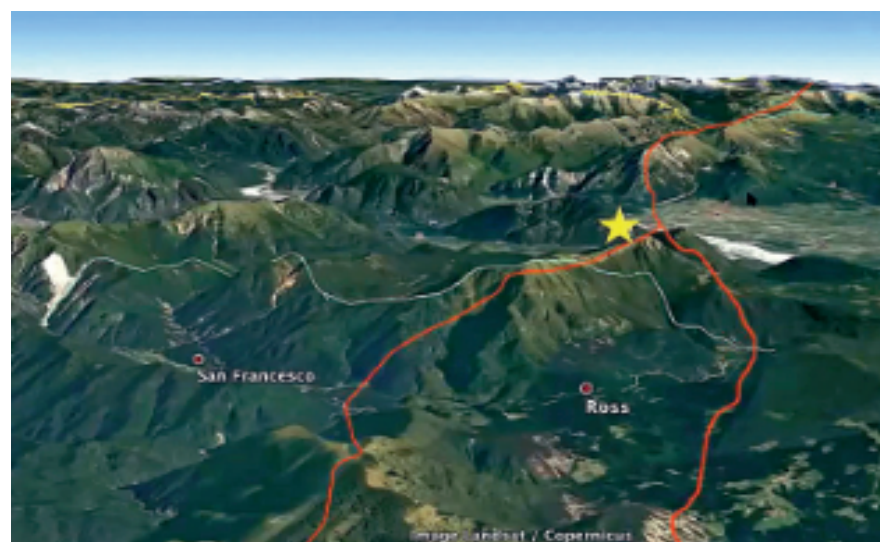


Fig. 43: il fuoricampo di Maniago, facilmente identificabile accanto al torrente Cellina



Lasciato il monte Raut puntiamo lungo le “lame di coltello”, cioè le dorsali tra Campone e Pielungo che bloccano l’aria che sale da sud e da est e la spingono in alto: si va sicuramente ad agganciare.

Fig. 44: la dorsale tra Campone e Pielungo



Nella strada bassa invece occorre fare molta attenzione alle zone di lancio di deltaplani e parapendio, ma a poca distanza sopra Meduno c’è una bella “spelata” dove si riesce sempre a risalire. Si arriva quindi nella zona che sovrasta Rivoli di Osoppo e Gemona.

Fig. 45: l’area prima di Rivoli di Osoppo e Gemona

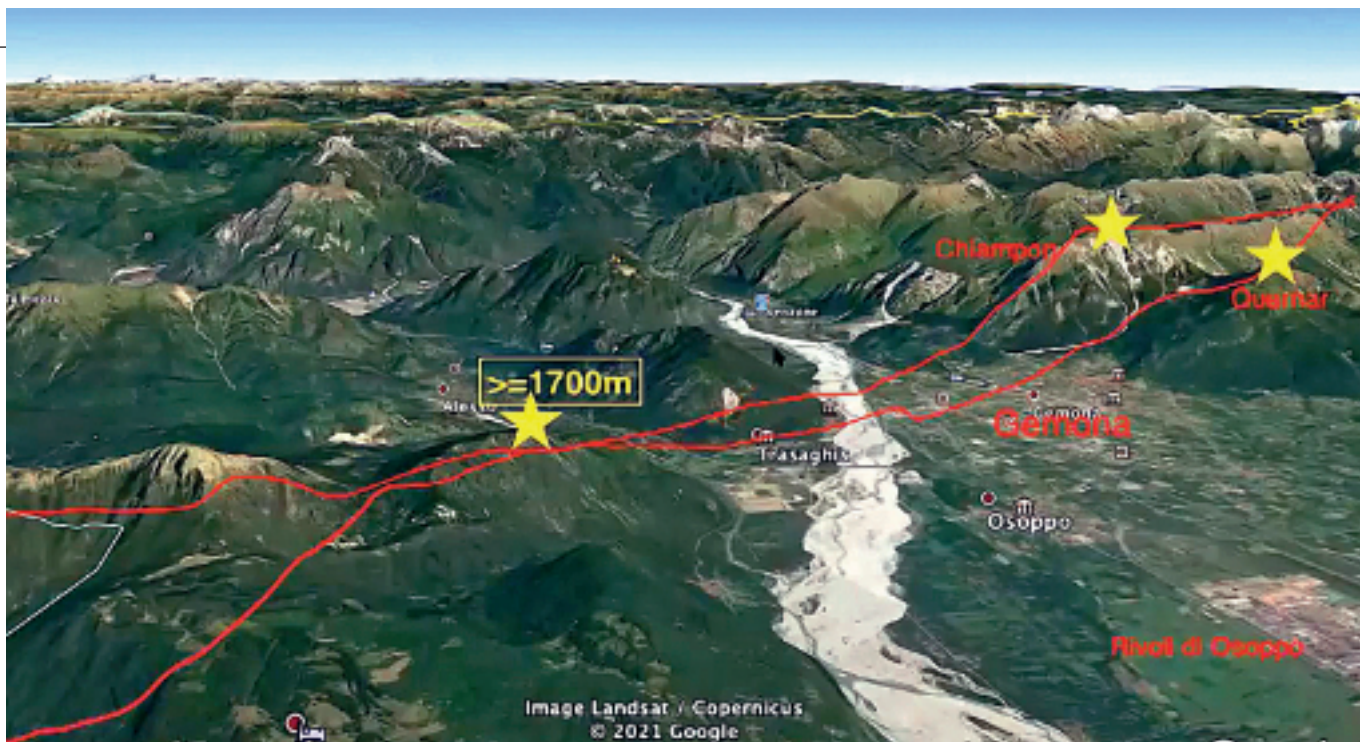


Fig. 46: la valle del Tagliamento

Quest'area è Parco Naturale ed è opportuno fare attenzione ai grifoni, che sono grandi e non si scansano tanto facilmente. I grifoni sono simili agli avvoltoi, non sono nativi della zona, non costituiscono un gran problema e sono anche un segnalatore di termiche: hanno un'apertura alare fino a 2,8 metri, ed eseguono un volo molto tranquillo e regolare. In loro presenza è importante termicare in modo tranquillo e preciso. In questo modo ci seguiranno, "trattandoci come dei grandi uccelli con le ali bianche che magari non sanno volare molto bene". A volte vengono a sfruttare la nostra termica, altre volte siamo noi a cercare loro... Non sono impauriti dagli alianti, anzi forse si divertono: volare con loro è un'esperienza molto bella.

È importante non fare manovre brusche ma mantenere assetto, cadenza, inclinazione e velocità: sono pacifici e in sintonia con noi, non sono aggressivi, accettano la nostra presenza, ma facendo manovre brusche si rischia di andare ad impattare con loro. Se si

spaventano, si fermano a mezz'aria spalancando le ali e il rischio di urtarli diventa elevato. Arriviamo quindi ad affrontare la valle del Tagliamento con almeno 1.700 metri, per arrivare al Chiampon se siamo abbastanza alti, oppure al monte Cuernar: sono entrambi ottimi generatori di termiche.

Dal Raut a Rivoli di Osoppo sono circa 30 km, e con 1.500 m di quota, ci arriviamo tranquilli.

Rivoli (radio 123.455) si trova ben visibile accanto alla zona industriale. C'è una pista in asfalto di 850 m e una in erba di 550 m.



Figg. 47 e 48: il campo di Rivoli di Osoppo

Una volta vi si tenevano corsi di volo acrobatico.





Fig. 49: l'attraversamento verso il Chiampon e il Cuarnan (indicato anche come Quarnar)

Arriviamo quindi al Chiampon o al Cuarnan: quando c'è vento da sud-est, accostando bassi sul Chiampon ci si ritroverebbe nel sottovento del Cuarnan, che allora sarà meglio puntare fin da subito, mentre se si riesce a prendere la dorsale abbastanza in alto, si sale facilmente dai 1.800 ai 3.000 metri!

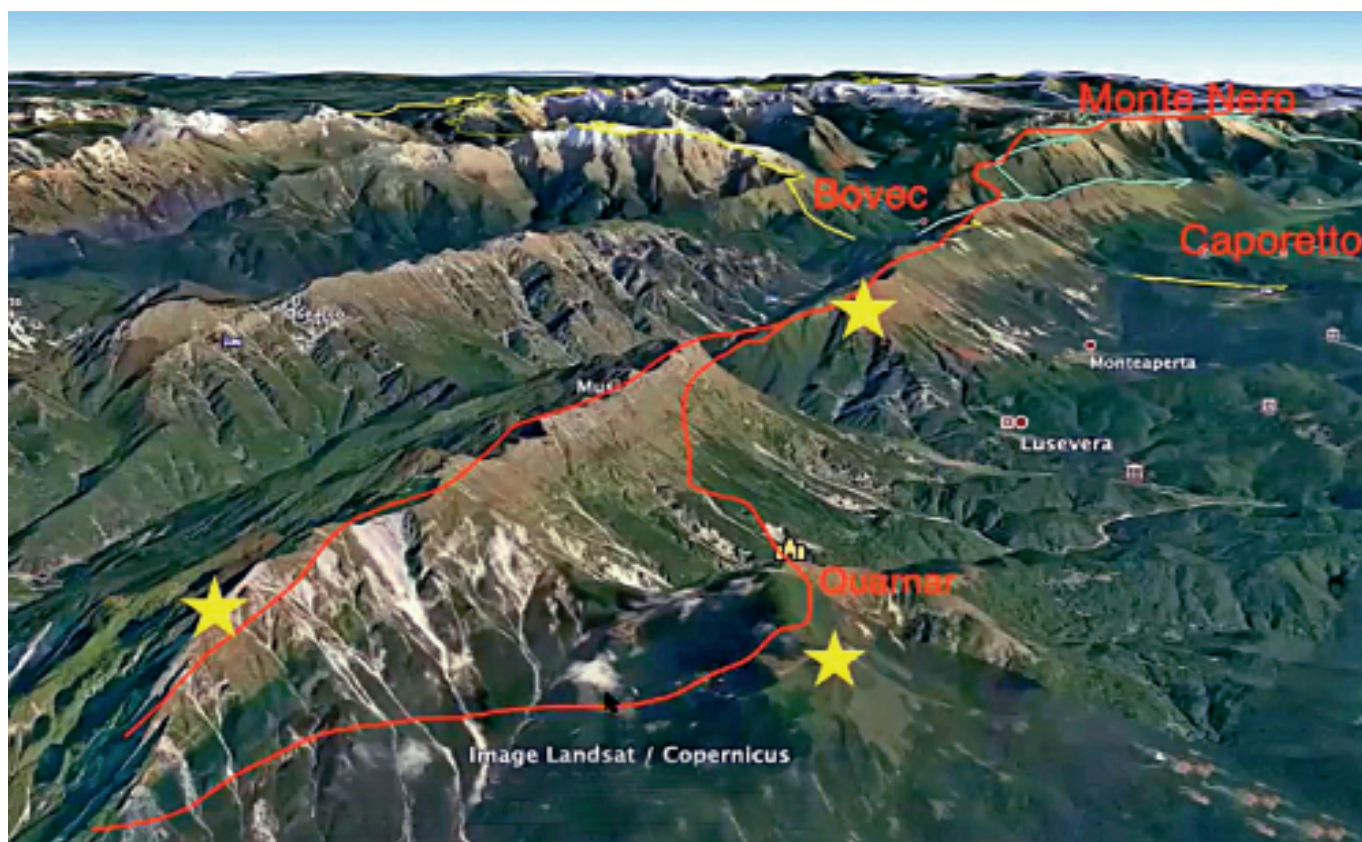
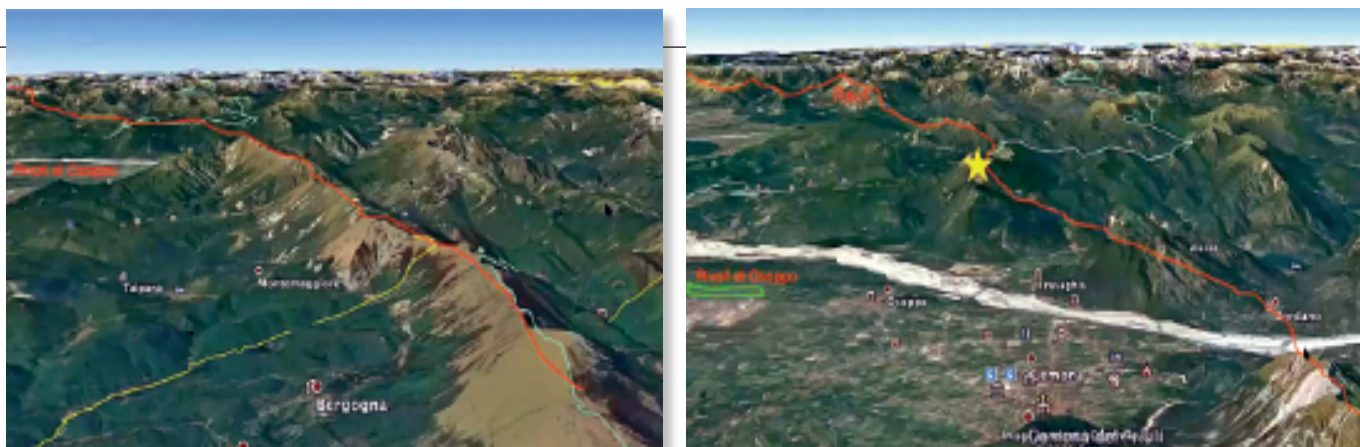


Fig. 50: il tratto verso il Monte Nero

In vista abbiamo Bovec, Caporetto e il Monte Nero in fondo. Qui cambia quasi sempre la massa d'aria e con essa le condizioni di volo: su questo costone si riesce a salire a quote che fino a prima di Rivoli non avevamo mai raggiunto.



Figg. 51 e 52: il percorso di ritorno verso ovest

## È il momento di rientrare verso ovest

Ora però torniamo indietro: abbiamo Rivoli sulla sinistra, dal Chiampon torniamo dove avevamo fatto l'ultima termica a ovest del Tagliamento, mantenendo la stessa quota.

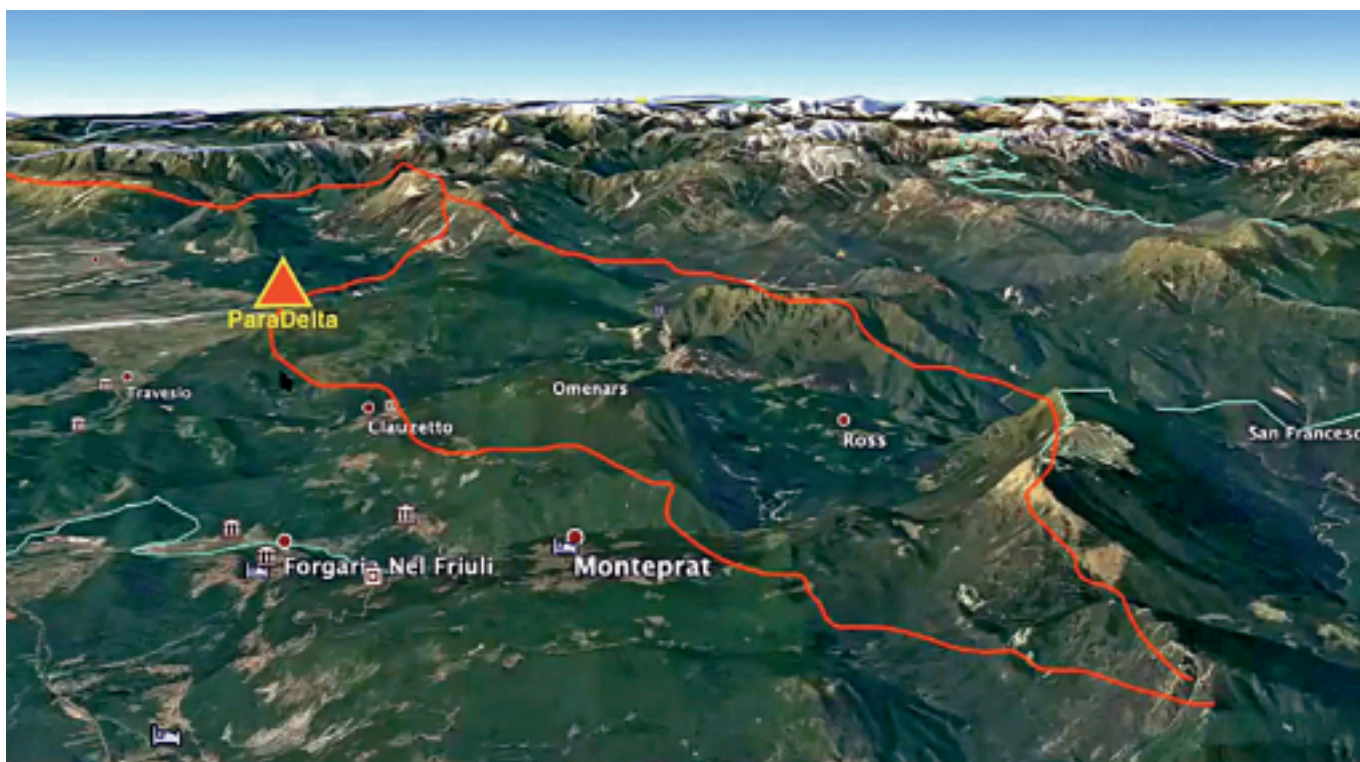


Fig. 53: le due possibili strade per il ritorno

Si arriva al Raut che molte volte offre l'ultima bella termica della giornata, bisogna sfruttarla cercando di arrivare in cresta, prima di ripartire in direzione ovest.

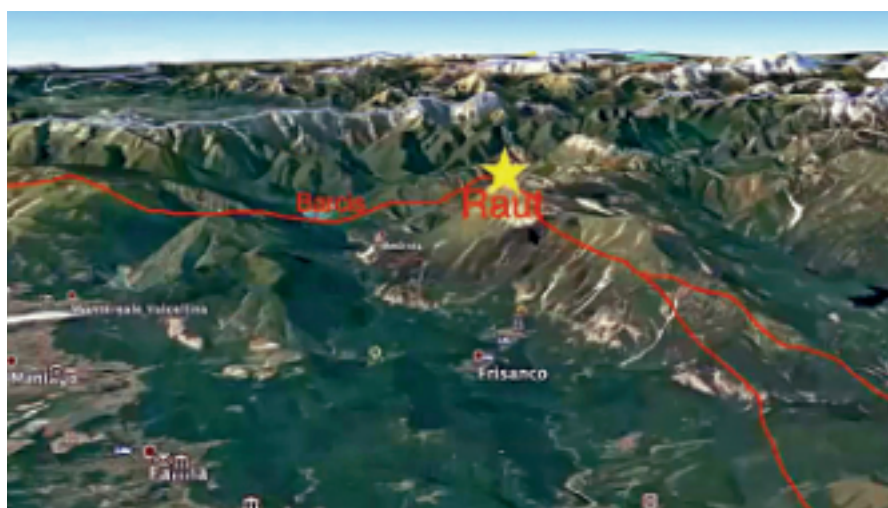


Fig. 54: l'aggancio fondamentale al Monte Raut

Come atterrabilità abbiamo sempre Maniago. Questa zona si deve percorrere sfruttando ogni valletta e insenatura, spesso senza trovare più valori sfruttabili prima di raggiungere il monte Cansiglio: molte delle termiche che si trovano lungo questo tratto saranno "rotte", con valori difficili da centrare e spesso non conviene nemmeno tentare di sfruttarle.

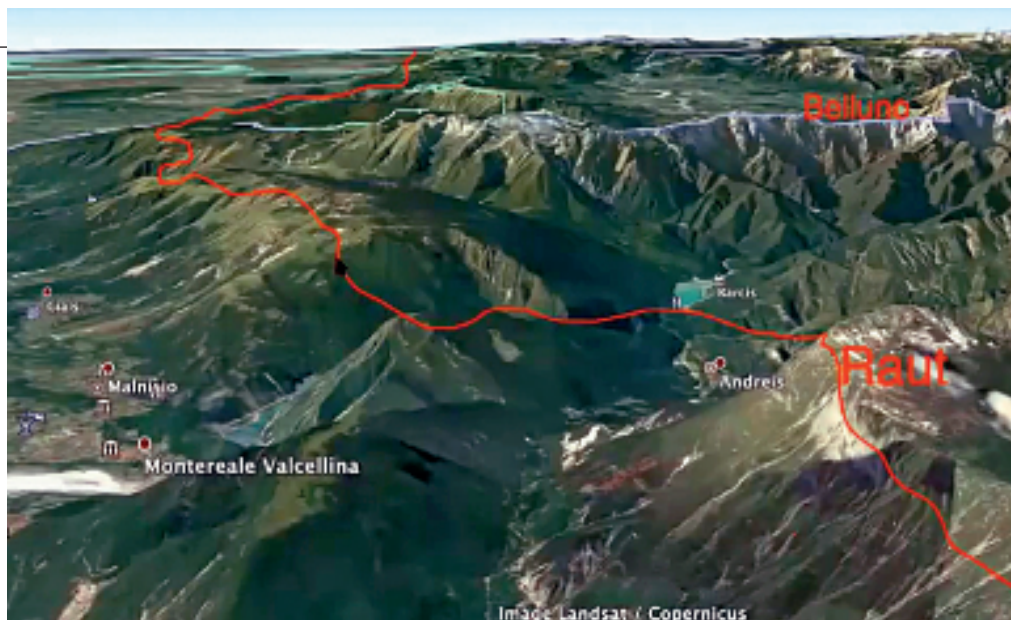


Fig. 55: il percorso verso ovest dal Monte Raut



Fig. 56: il percorso verso il Cansiglio, in direzione ovest

Al Cansiglio quindi rifacciamo la quota per attraversare nuovamente verso il Col Visentin e il Nevegal.

Dobbiamo cercare di mantenerci all'altezza della cresta.



Fig. 57: dal Cansiglio al Col Visentin, poi al Nevegal

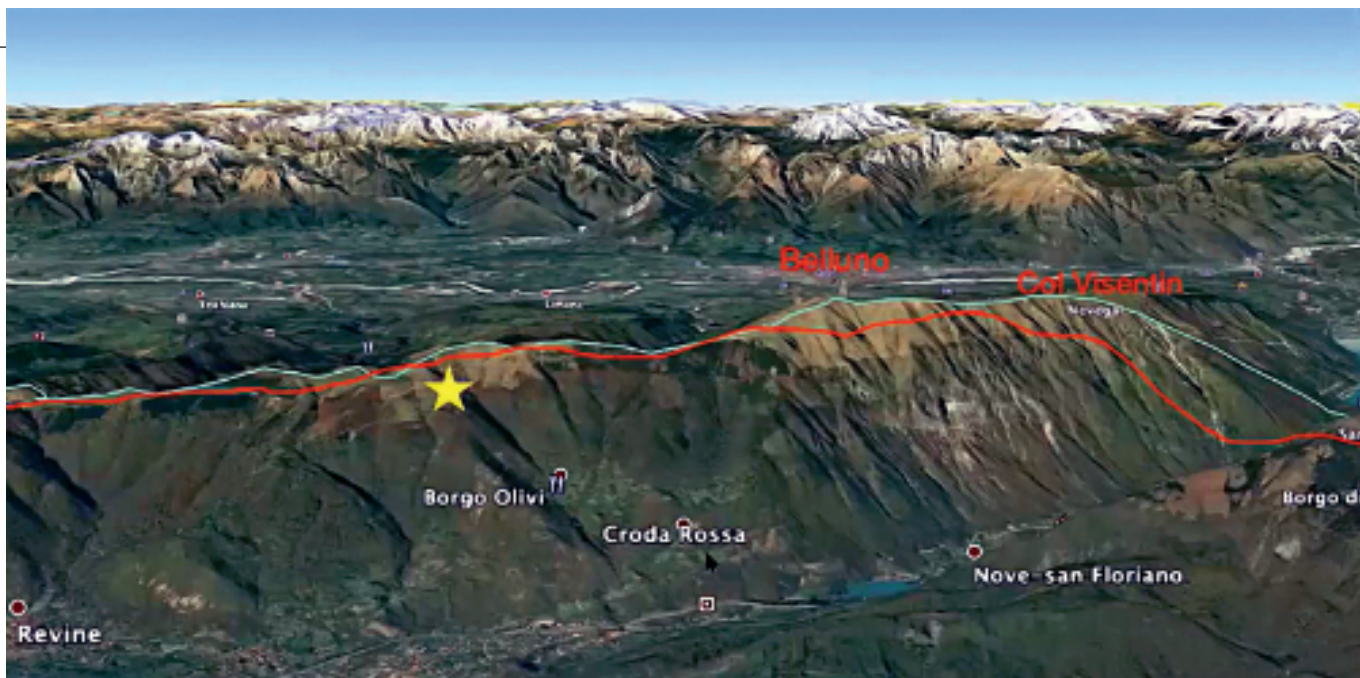


Fig. 58: la stessa dorsale, ma con vista verso il Cesen

## Un punto chiave

Il passaggio del Cansiglio è uno dei punti chiave del ritorno verso Thiene: diversi costoni ormai sono in ombra, e si rischia di trovarsi a girare lo spigolo di questa montagna anche molto bassi... abbiamo comunque la possibilità di trovare salite una volta girato lo spigolo, dal momento che stiamo tornando su un pendio ben esposto al sole del tardo pomeriggio. Se non si dovesse salire nemmeno qui, e ci si trovasse veramente bassi, sarebbe prudente cercare un campo atterrabile. A sud di Vittorio Veneto c'è un atterraggio di circa 500 m in area militare: è soltanto un'atterrabilità d'emergenza, da considerare nel ritorno da est verso ovest. Sotto è quasi tutto coltivato a vigneti

ed è praticamente impossibile trovare un campo atterrabile. Riprendiamo quindi la dorsale che separa i laghetti di Revine da Belluno.

Abbiamo una "sopravvivenza" positiva e qualche termica sporadica, ma è tutto portante, si riesce a proseguire stando in cresta sfruttando sia la restituzione di calore accumulato durante la giornata sul lato sud, sia il debole sole che ora illumina il costone dal lato nord-ovest.

Troviamo sempre qualche parapendio che segnala la termica. Altro punto vitale è il monte Cesen: per l'attraversamento della vallata del Piave è meglio avere sempre 1.300 - 1.500 metri. Il Cesen nel pomeriggio si affronta facendo tutta la conca, che essendo ben illuminata dà un buon aiuto.



Fig. 59: la dorsale tra i laghi di Revine e la vallata di Belluno (vista verso il lago di S. Croce)



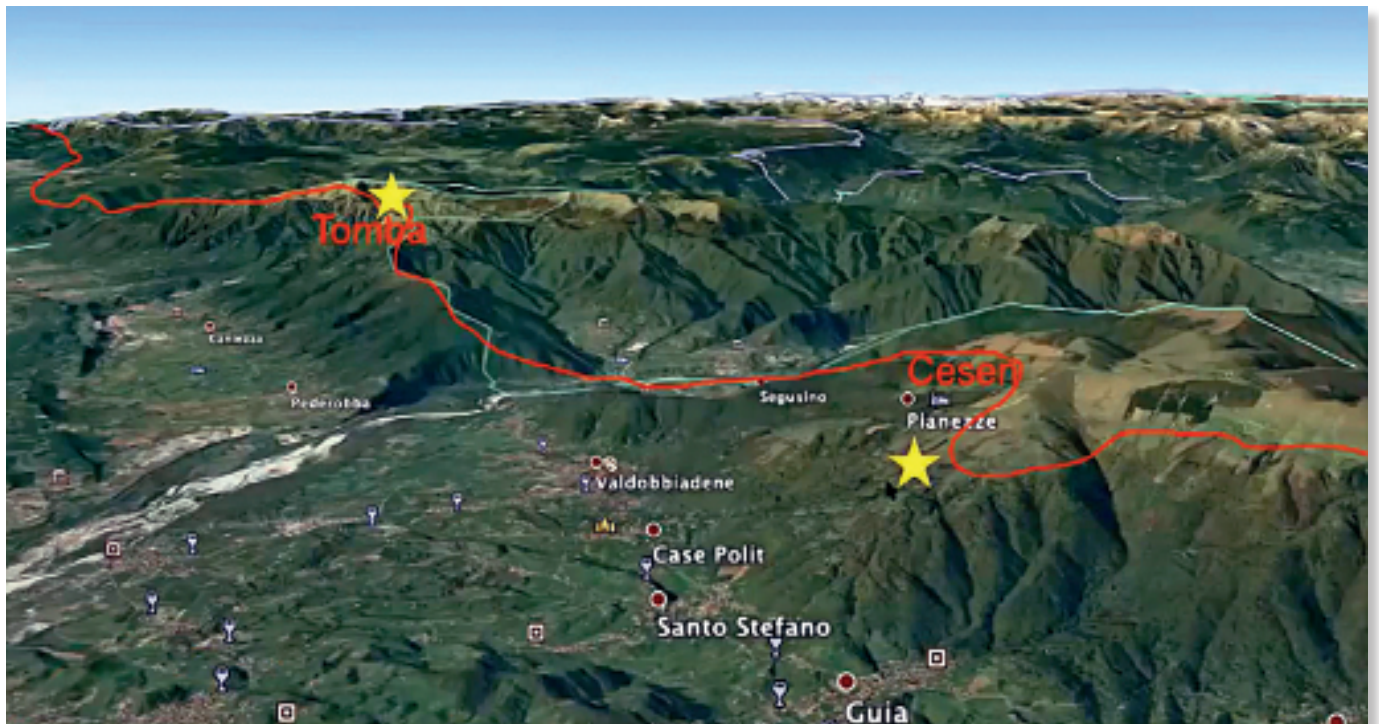


Fig. 60: dal Monte Tomba al Grappa

Passata la vallata del Piave, se ci sono cumuli, possiamo sfruttarne la linea energetica, altrimenti si sta sempre in cresta. Il monte Tomba regala nuovamente una buona termica, l'ultima prima di prendere il Grappa, che invece sarà tutto in ombra.

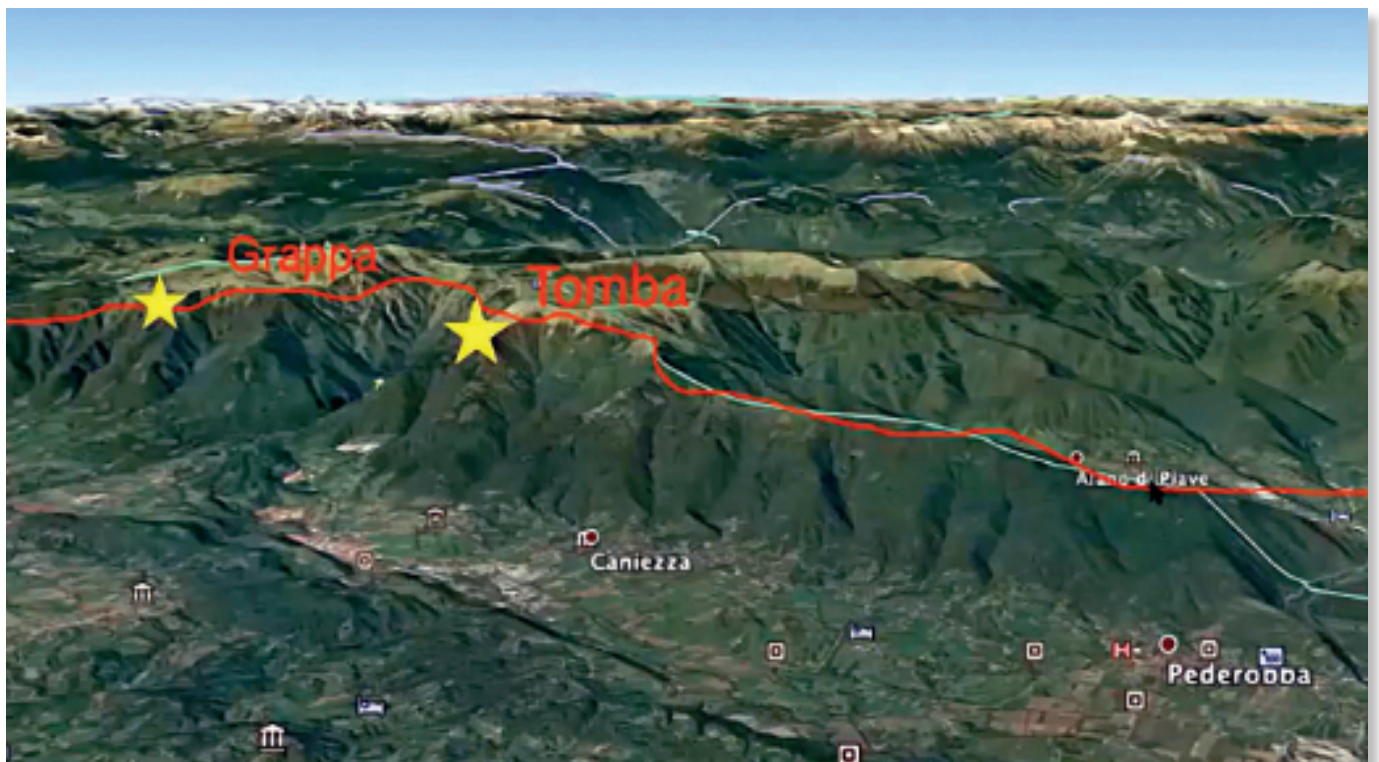
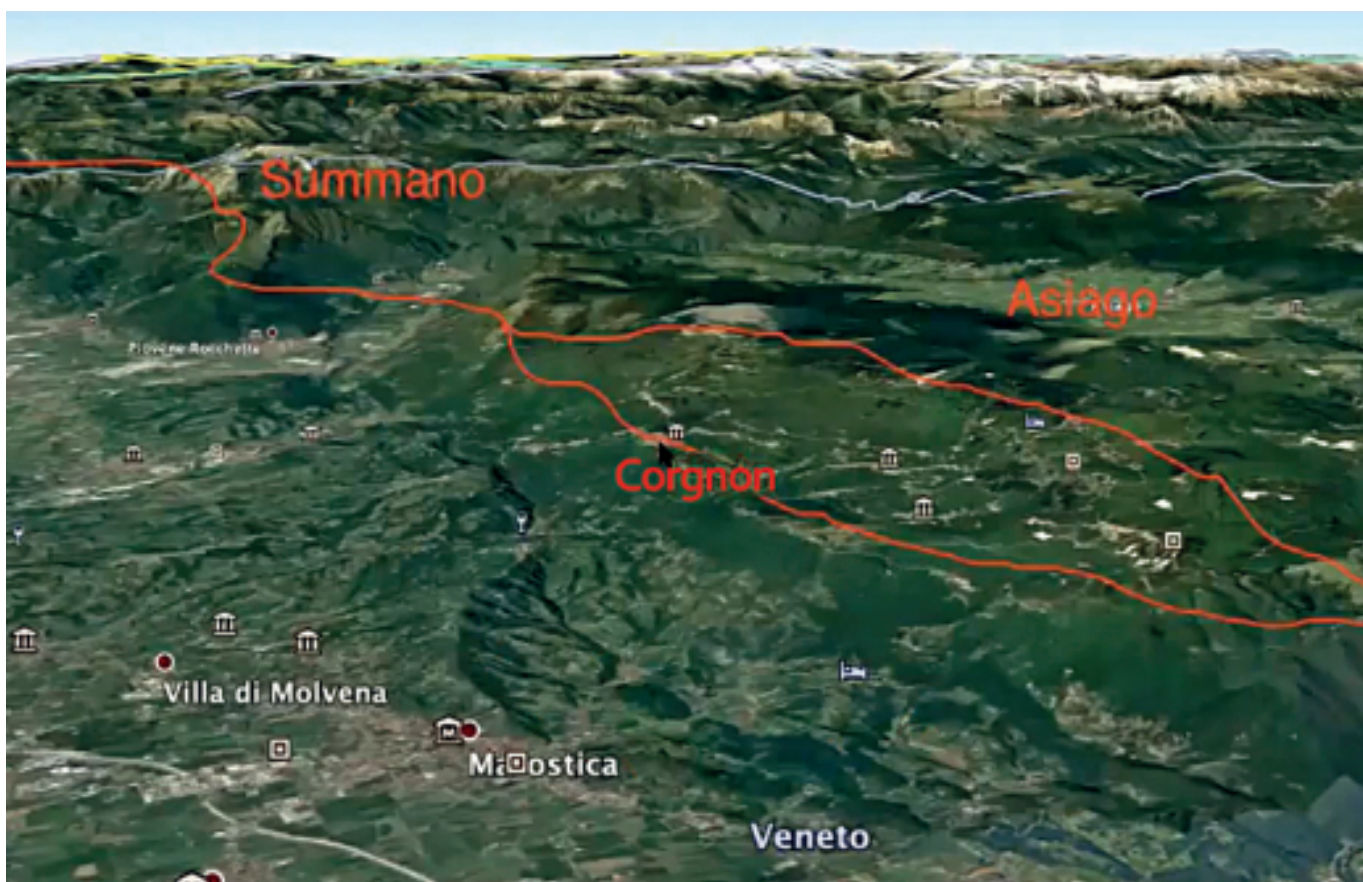
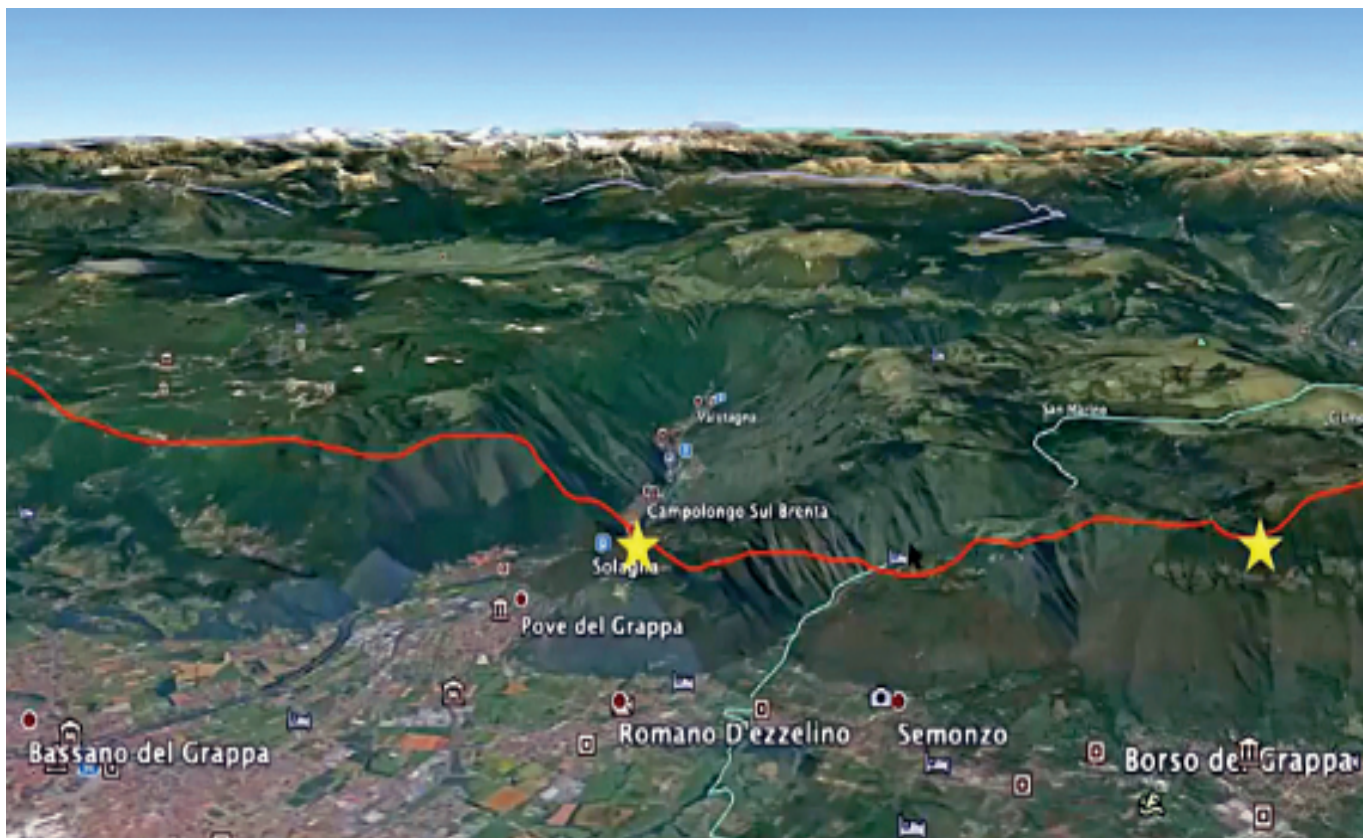


Fig. 61: il percorso dal Monte Grappa verso ovest

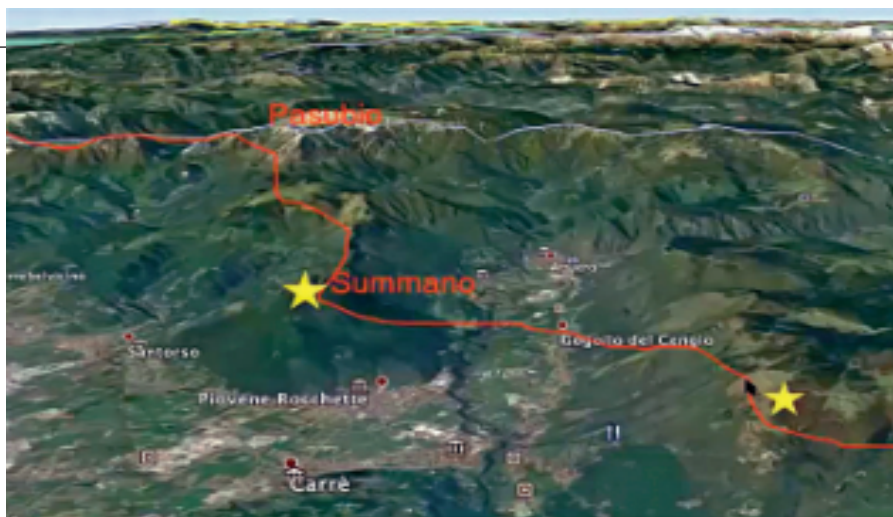
Si va avanti in mezzo agli ultimi deltaplani e parapendio, e in caso di necessità facciamo riferimento all'atterraggio delle Colombare (Fig. 20 e 21). Qui abbiamo Valle Santa Felicità che prende l'aria che sale da Bassano e consente di risalire anche da 700 m. Ovviamente è sconsigliabile arrivare a queste quote!



Figg. 62 e 63: i possibili percorsi nella zona del Costo, del Summano, Novegno e Pasubio

Da questo punto, se necessario, si scende sulle Colombarie, ben visibili per via della fornace con ci-

miniera vicina. Con la strada bassa si arriva dove abbiamo sganciato la mattina.



Figg. 64 e 65: l'ultima parte del percorso fino a Cima Marana e l'area dei Lessini

Se non è tardi possiamo attraversare la Valdastico e arrivare al Novegno, dove in genere troviamo

una buona termica, continuando per il Pasubio, i Lessini, il Baldo.



Per chi parte dagli aeroporti della Brianza e di Varese è raro venire a volare in queste zone: la pedemontana non è tanto banale, e va conosciuta per riuscire a realizzare buone medie di velocità... Vi consigliamo però di sperimentarla anche con passaggio da Thiene o da Verona: chi è partito al mattino da ovest di solito si tiene alto, in montagna. Perché non provare, invece, la strada bassa fin già da Calcinate, anche se si rende più tardivo il ritorno? Ci si potrebbe muovere verso est sulla rotta bassa, poi al punto di virata (tra le due e le tre del pomeriggio) si tenterà invece il rientro sulla rotta dell'alta montagna. Girare un pilone in Slovenia con partenza da Alzate o Calcinate sarebbe davvero interessante. ■