

Da Domodossola alla Francia

I percorsi tra l'Ossola e la Francia, passando da Val d'Aosta o dalla pedemontana, con la guida di Alex Busca

Punti chiave, passaggi consigliati, spazi aerei e riferimenti per gli atterraggi

Video presentazione disponibile sul canale YouTube del CVNE Enemonzo

<http://bit.ly/3FXfaAW>

Alex Busca interpreta il volo d'onda con grande talento, forte di una solidissima preparazione. Usa spesso l'ASK 21 del club, ma anche il suo Ventus 2 cXa (non motorizzato)



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 della conferenza presentata da Alessandro Busca del club di Aosta. Pier Fassina ha organizzato tutta la serie di conferenze, preso accordi coi relatori e gestito la parte informatica e i 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.



Alessandro Busca durante la conferenza

Alex Busca vola in aliante presso l'aero club di Aosta, è un grande esperto di voli di distanza e un elicotterista. Conosce molto bene le montagne e i passaggi nella sua zona. Ci condurrà lungo i percorsi d'entrata in val d'Aosta da est verso ovest, dalla valle di Domodossola, da Macugnaga, dalle creste del Monte Rosa verso sud. Saranno la meteo, la quota disponibile e anche le preferenze personali, a farci scegliere quello migliore. In questa presentazione dei percorsi viene presa in considerazione una generale situazione di termica senza venti importanti da nord: nelle valli ci sarà regime di brezza a basse quote, mentre al di sopra può esserci un debole vento da nord, fino a 30 km/h. Oltre tale intensità i venti entrano nelle valli e comportano un volo ben diverso, con tecnica

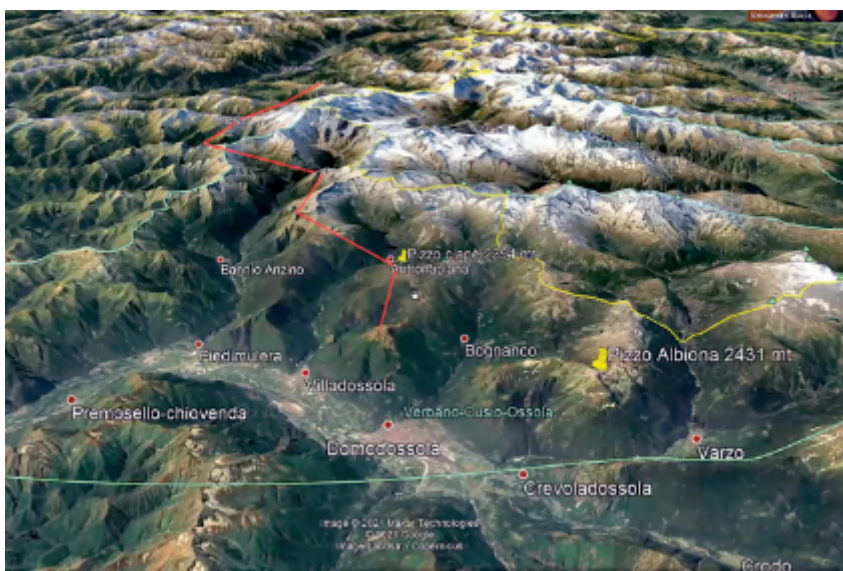
mista termica-vento, sfruttando i rotori (anche quelli nel sottovento del Monte Rosa). Vedremo poi l'entrata in valle d'Aosta dalla pedemontana. Vedremo infine i percorsi verso la Francia, partendo dalla valle d'Aosta. Non mancherà un accenno al problema spazio aereo sui Parchi Nazionali, ed alla possibilità del guadagno di quota di 5.000 m in onda.

1: ingresso in valle da Domodossola

Nel primo percorso in esame, ci avviciniamo a Domodossola da est (Fig. 1).

Qui a volte le condizioni, a causa della nuvolosità in Val Sesia o delle basi non abbastanza alte, impongono di tornare indietro. Nonostante questo, vi sono alcuni passaggi che consentono di valicare le creste tra la Val Sesia e quella di Macugnaga, da dove passare su Gressoney. Sono necessari 3.200 m di quota.

Fig. 1: entrata in Valle d'Aosta dalla valle di Domodossola



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 to learn more about our award-winning system and how it will fit into your aircraft.

The new standard
In the compact class

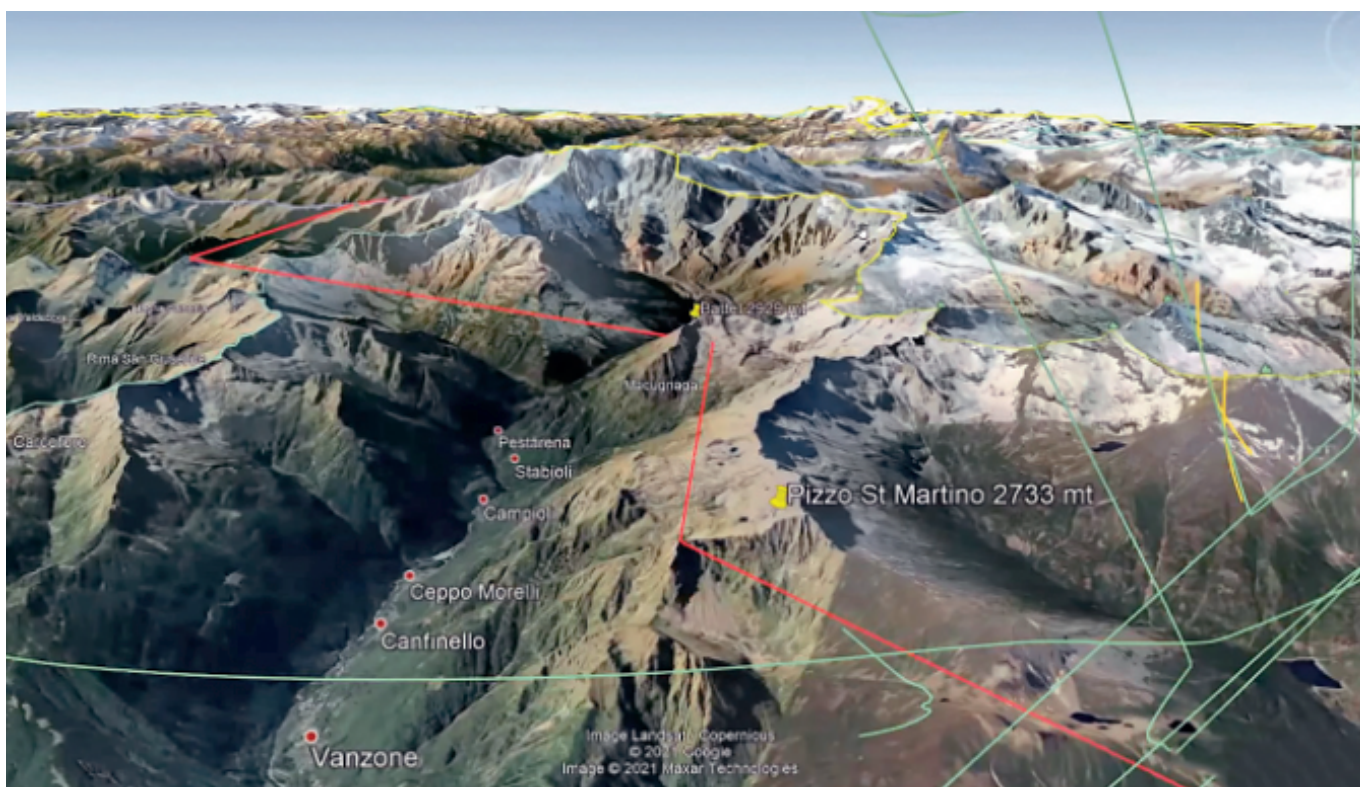


Fig. 2: il passaggio sul Pizzo Ciapè. Tutte le immagini estratte dal video registrato su YouTube, sono disturbate da linee generate inavvertitamente dagli spettatori

S'incontra per primo il Pizzo Albiona (2.400 m) dove si trova un appoggio arrivando da est per portarci poi nella Valle Antrona. Il primo passaggio importante è proprio arrivare con non meno di 3.000 m in Valle Antrona per passare in valle di Macugnaga abbastanza alti: essa, con le brezze di valle, "rompe" tutta l'attività termica, soprattutto alle quote più basse. Si tratta quindi di fare quota al Pizzo Ciapè (3.200 m) che "tira" a tutte le ore grazie ai costoni orientati in molte direzioni (Fig. 2). Si attraversa quindi fino al Pizzo San Martino (2.700 m), si passa la cresta e ci si

sposta alla Cima Battel, un fondamentale punto di salita, dove dobbiamo arrivare a 3.200 m. Successivamente incontriamo una cresta molto alta che divide la valle di Macugnaga dalla Val Sesia con due colli (Fig. 3): il Colle del Turlo (2.600 m) oppure il Colle Piccolo Altare (2.500 m) che permettono comunque di scollinare la cresta e di entrare nella valle di Rima, laterale alla Val Sesia, per poi superare il Corno di Mud (2.300 m) e portarsi nella zona della Val Sesia.

Fig. 3: la cresta tra la valle di Macugnaga e la Val Sesia



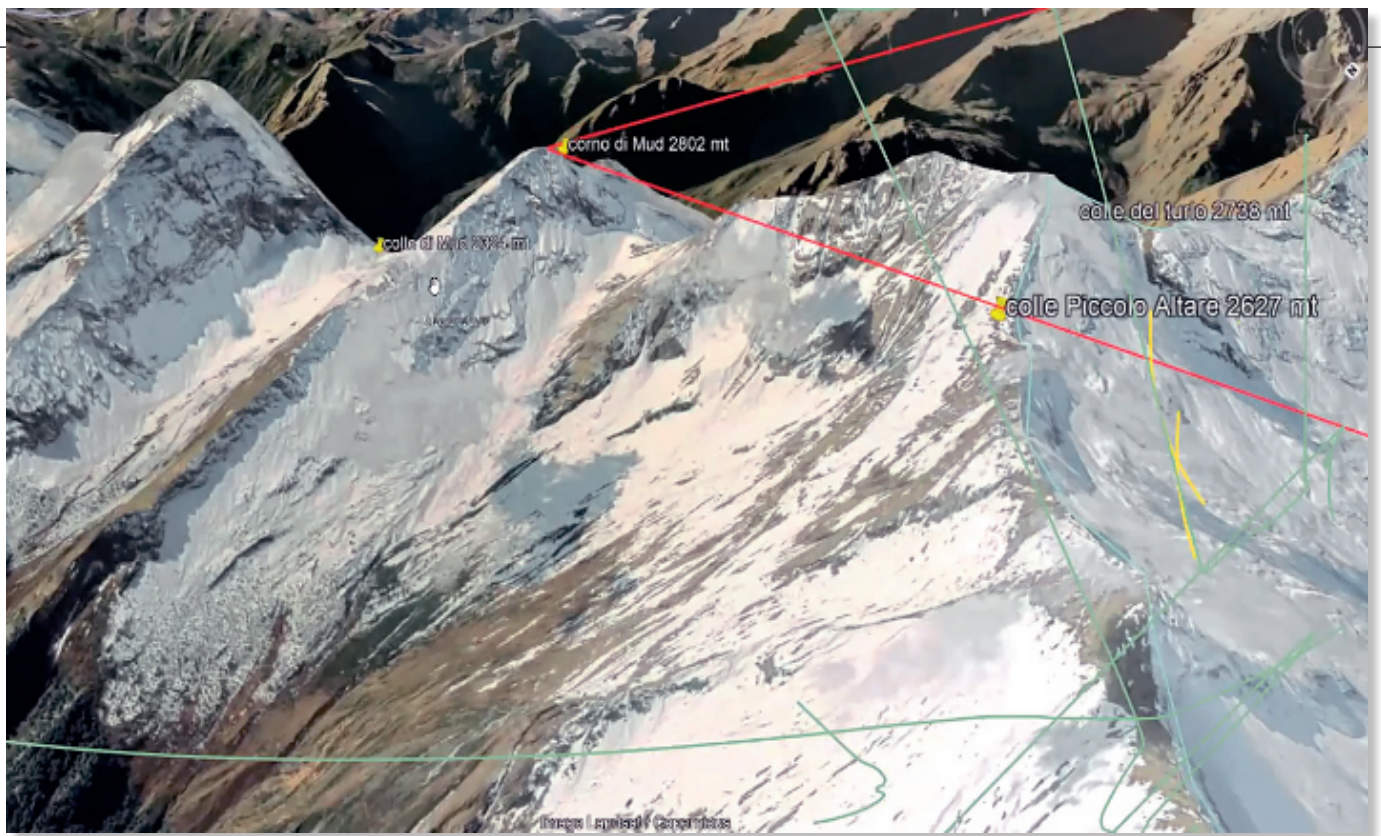


Fig. 3B: da Cima Battel si gira a destra dopo la salita al Corno di Mud

Qui è importantissimo fare la quota al Corno di Mud: servono ancora 3.200 m per superare i colli successivi, in particolare il Col d'Olen, per entrare definitivamente in valle d'Aosta (Fig. 6).

Dal Col d'Olen ci troviamo a portata di planata su Aosta... in alternativa ci lasciamo scivolare nella valle

di Gressoney e, passando i colli più bassi (2.100 m), ritroviamo la planata sull'aeroporto di Aosta.

Sono valli ripide, molto profonde, con pendici molto alte, ma la conoscenza dei percorsi permette di tenere sempre le planate verso Aosta o Montalto Dora.



nautica
lavazza s.r.l. UNIPERSONALE

WWW.NAUTICALAVAZZA.IT

- Marina e lifting up to 20 tons.
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno - vetroresina - carbonio



- Verniciatura completa e parziale alianti
in collaborazione con ACAO - Calcinete (VA)

- Ricondizionamento
- Laminazioni strutturali
- Possibilità controlli ad ultrasuoni



La Val d'Aosta e le valli circostanti, con molte delle vette più alte di tutto l'arco alpino

Successivamente abbiamo il Colle della Bettaforca (2.700 m): è importante fare quota alla Punta Telcio, situata alla fine della valle di Gressoney (riconoscibile per i paravalanghe, **Fig. 16** in località Tache); è

molto buona soprattutto nella seconda parte della giornata. Su questo primo percorso le quote sono quindi di 3.200 m sui punti fondamentali, Macugnaga e la valle di Alagna.



Già sopra i 3.800 metri si apre un panorama mozzafiato

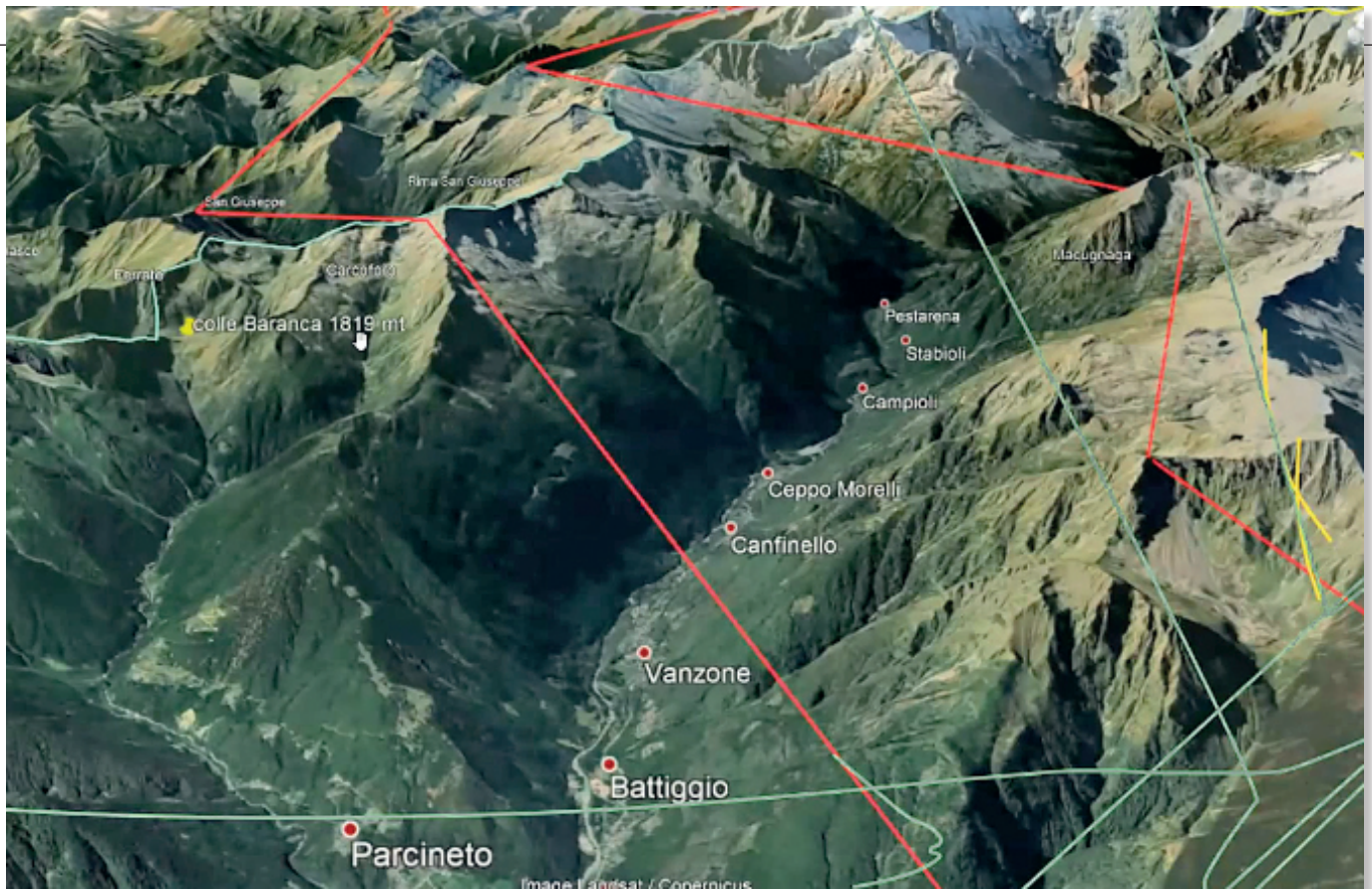


Fig. 4: l'entrata in Valle d'Aosta dalla Valle di Macugnaga

2: l'entrata in Val d'Aosta da Macugnaga

Il secondo percorso (Fig. 4) richiede una quota di 2.800 m (fondamentale per il passaggio più difficile): arrivando dalla Val d'Ossola, dal monte Tògano a filo cresta, si può arrivare più bassi per poi portarsi su Domobianca sul Moncucco (1.900 m), e già con 2.000 m possiamo proseguire, tuttavia incontrando le creste occorrerà fare quota per passare i colli.

Due classiche lenticolari con onda da NW



TOST
Flugzeuggerätebau

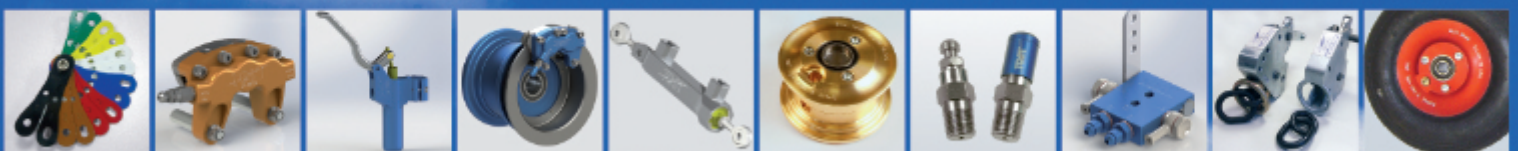
per una
maggiore sicurezza
nell'aviazione

Produciamo con certificazione EASA:

Ruote e Pneumatici aeronautici
Sistemi frenanti
Ganci Tost · Cavi da Traino
Arrotolatori per Cavi da Traino
Manutenzione

Materiali per il Traino Aereo e Verricello

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München Thalkirchner Str. 62 D-80337 München
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 Fax +49-(0) 89-544 599-70 info@tost.de www.tost.de



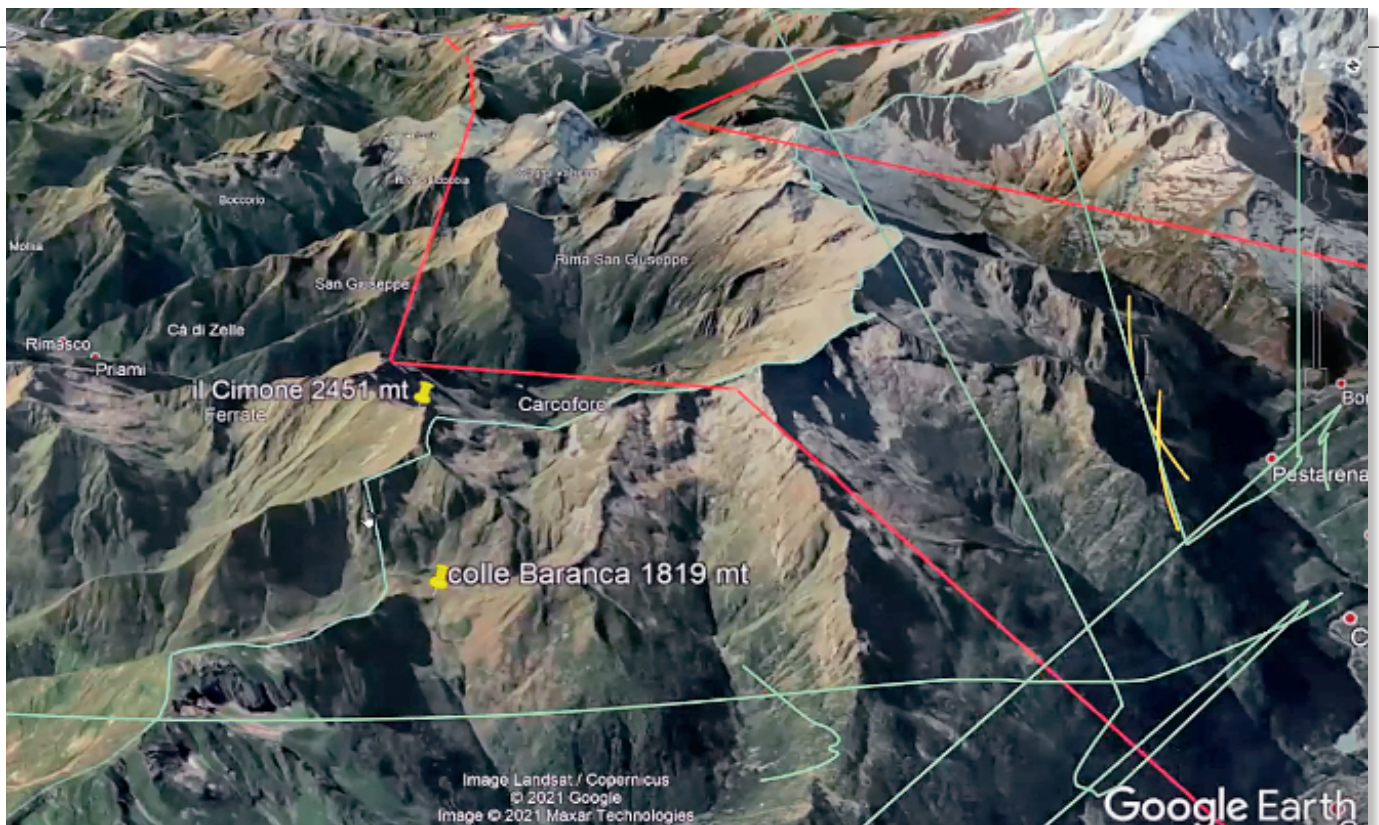


Fig. 5: il passaggio sul Colle Baranca

Possiamo eventualmente stare più a sud rispetto alla valle di Macugnaga, sul Colle Baranca (1.800 m), passando sicuramente molto più alti e poi cercando le salite al Cimone, ed entriamo di nuovo nella Val Sesia: le valli laterali sono molto profonde ma sfociano tutte nella valle principale (Fig. 5). È una buona montagna per cercare la salita e successivamente il traversone verso la Cima Carnera che è un importante riferimento per passare il Col Valdobbia: occorrono 2.800 m, altrimenti non riusciremo a passare il colle che si trova sullo spartiacque tra Gressoney e la Val Sesia, più a sud del Col d'Olen (2.400 m). La cresta è molto buona e offre supporto di pendio per tutta la sua lunghezza, consentendoci di arrivare al colle con la quota necessaria per superarlo, partendo con 2.800 m. Una volta superato il colle Valdobbia siamo di nuovo in planata su Aosta (Fig. 6), e si possono trovare salite subito dopo, oppure si plana fino al Colle Ranzola (2.100 m) e da qui si entra nella valle principale di Aosta, con gli appoggi sopra l'abitato di Brusson, il Corno Bussola, dove si sale sicuramente, ma si ha comunque la planata sull'aeroporto di Aosta.

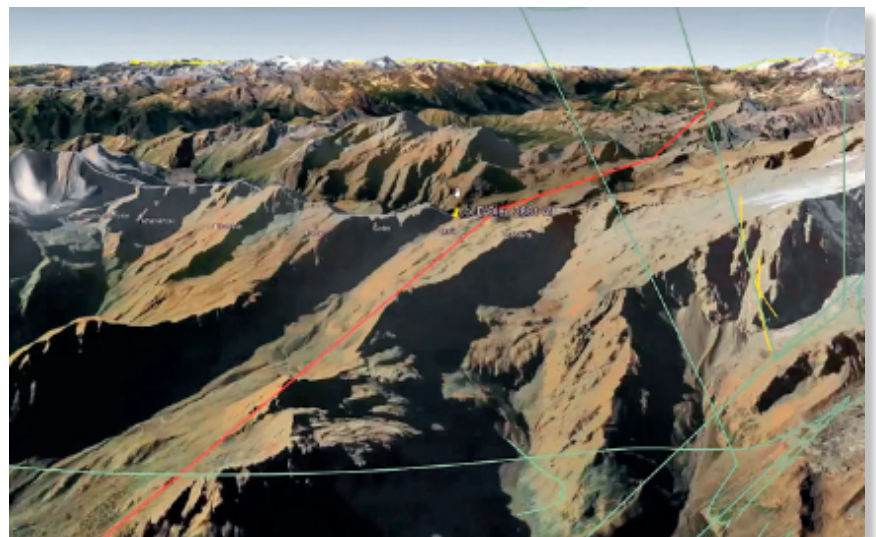


Fig. 6: il passaggio sul Col d'Olen

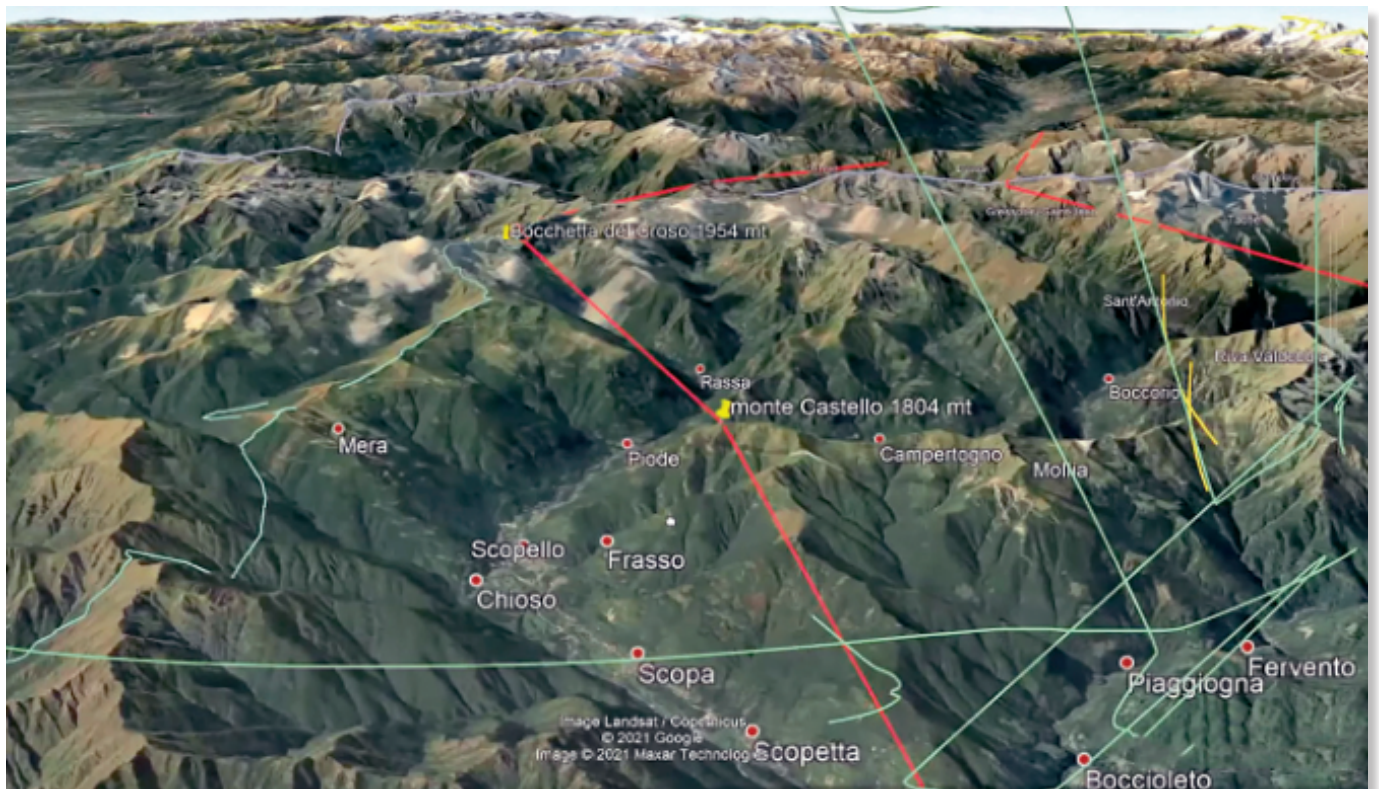


Fig. 7: l'entrata in Valle d'Aosta dal Monte Rosa

3: l'entrata dal Monte Rosa

Vediamo dunque il terzo percorso, che prevede una quota sui 2.400 m (**Fig. 7**).

Possiamo arrivare, invece che dalla Val d'Ossola, da est attraversando il lago su Gravellona Toce.



OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI

Officine Aeronautiche Ghidotti s.r.l.

- Riparazioni, modifiche, ricostruzioni di alianti ed aeromobili in materiali compositi
- Lavori di lattoneria e strutture tubolari metalliche saldate
- Riparazioni, ricostruzioni di strutture lignee e reintelature - Riverniciature
- Ispezioni e rinnovi ARC - Servizio CAMO - Assistenza tecnica e burocratica
- Installazione avionica

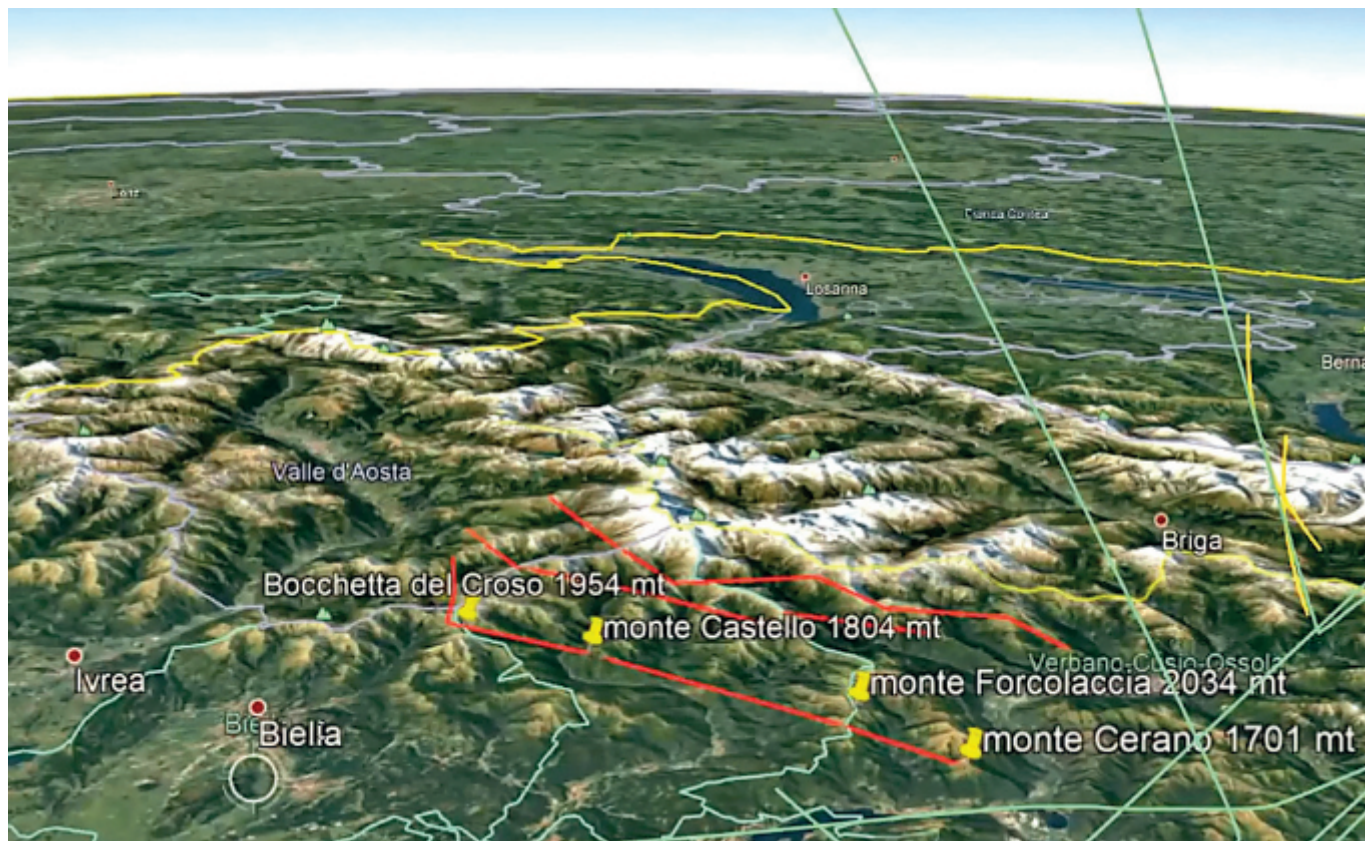


Fig. 8: il passaggio sul Monte Forcolaccia dal Cerano, per proseguire al Castello, entrando in val di Rassa e infine c'è Gressoney

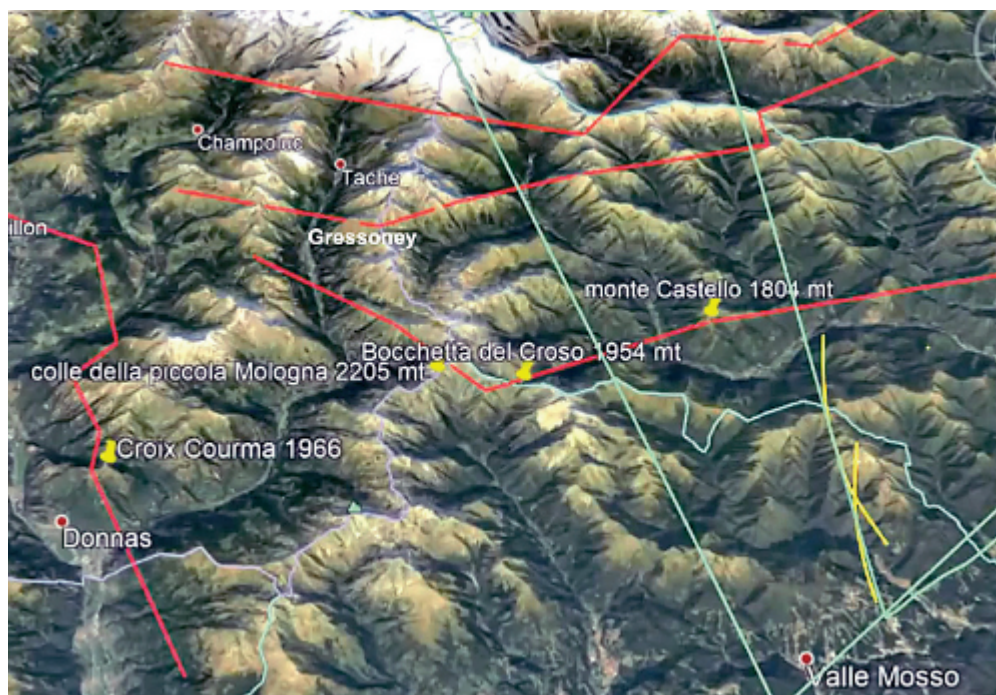
Il primo che s'incontra è il monte Cerano (1.700 m), un costone esposto a sud, buono anche al mattino: si sale, si supera la cresta che divide la Val Sesia dalla valle dei laghi e di Domodossola, e s'incontra la Forcolaccia (2.000 m); questi costoni sono tutti abbastanza buoni, con creste che vanno verso sud, in direzione di Varallo. A volte bisogna uscire un po' dalla cresta verso la valle per trovare migliori salite; al pomeriggio lavorano tutte molto bene (**Fig. 8**).

Da qui possiamo infilarci in Val Sesia senza passare dalla pedemontana, tenendo tutti i costoni esposti a sud fino al Monte Castello (1.800 m), anch'esso molto buono; occorre arrivare abbastanza alti poiché la brezza di valle disturba pesantemente l'attività termica. Alla quota in cui le ultime piante lasciano spazio alle praterie, le termiche tornano a lavorare molto bene.

Al Monte Castello si fa quota fino a 2.200 – 2.400 m, per

poi infilarci nella valle di Rassa fino alla Bocchetta del Croso (1.950 m). Subito dopo si trovano buone salite sul costone, che ci permetteranno di passare il Colle della Piccola Mologna (2.200 m), da cui abbiamo l'entrata nella valle di Gressoney (**Fig. 9**).

Fig. 9: l'entrata nella valle di Gressoney



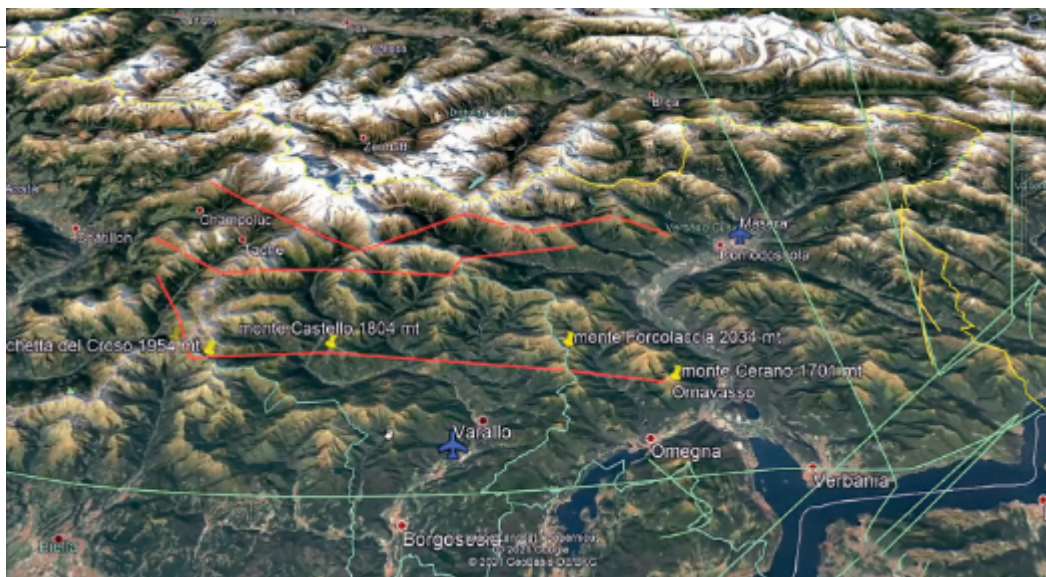


Fig. 10: le atterrabilità della zona, Masera e Varallo

Da qui possiamo andare al Col Ranzola (2.100 m) che ci conduce nella valle principale di Aosta.

L'atterrabilità

L'atterrabilità di questi tre percorsi comprende l'aeroporto di Masera e l'aviosuperficie di Varallo (**Fig. 10**): finché siamo nei confini della valle di Macugnaga e ci troviamo bassi, impossibilitati a passare la cresta, il ritorno a Masera ci dà la sicurezza dell'atterraggio; la valle di Macugnaga è ripida, in salita, quindi anche se siamo bassi in testata della valle siamo comunque alti a sufficienza per la planata su Domodossola.

L'aviosuperficie di Varallo serve invece nel momento in cui valichiamo la cresta tra la Val Sesia e la valle di Macugnaga: come entriamo in tutte le vallette di Carcoforo, di Rima, e la Val Sesia principale, comprese quelle dello spartiac-

que tra Alagna e Gressoney, queste ci portano a Varallo.

È un'aviosuperficie lunga 600 m, da cui probabilmente si può anche ridecollare (**Fig. 11**).



Fig. 11: l'atterrabilità di Varallo, particolare



GLIDERSERVICE NOVAK

Officina di riparazione e manutenzione per alianti dalle strutture composti
Specializzati in **RIVERNICIATURE**

Al vostro servizio
dal 1988 - più
di 1700 alianti
riverniciati in tutto
il mondo



- Riverniciatura completa con vernice di poliuretano o poliestere (gelcoat)
- Ogni tipo di riparazione e modifica
- Rinnovamenti ARC, ispezioni ogni 3000 ore, ispezioni speciali

- Certificato di garanzia per la qualità del servizio
- Tutti i servizi conformi alle regolazioni EASA
- Vicino al confine con l'Italia

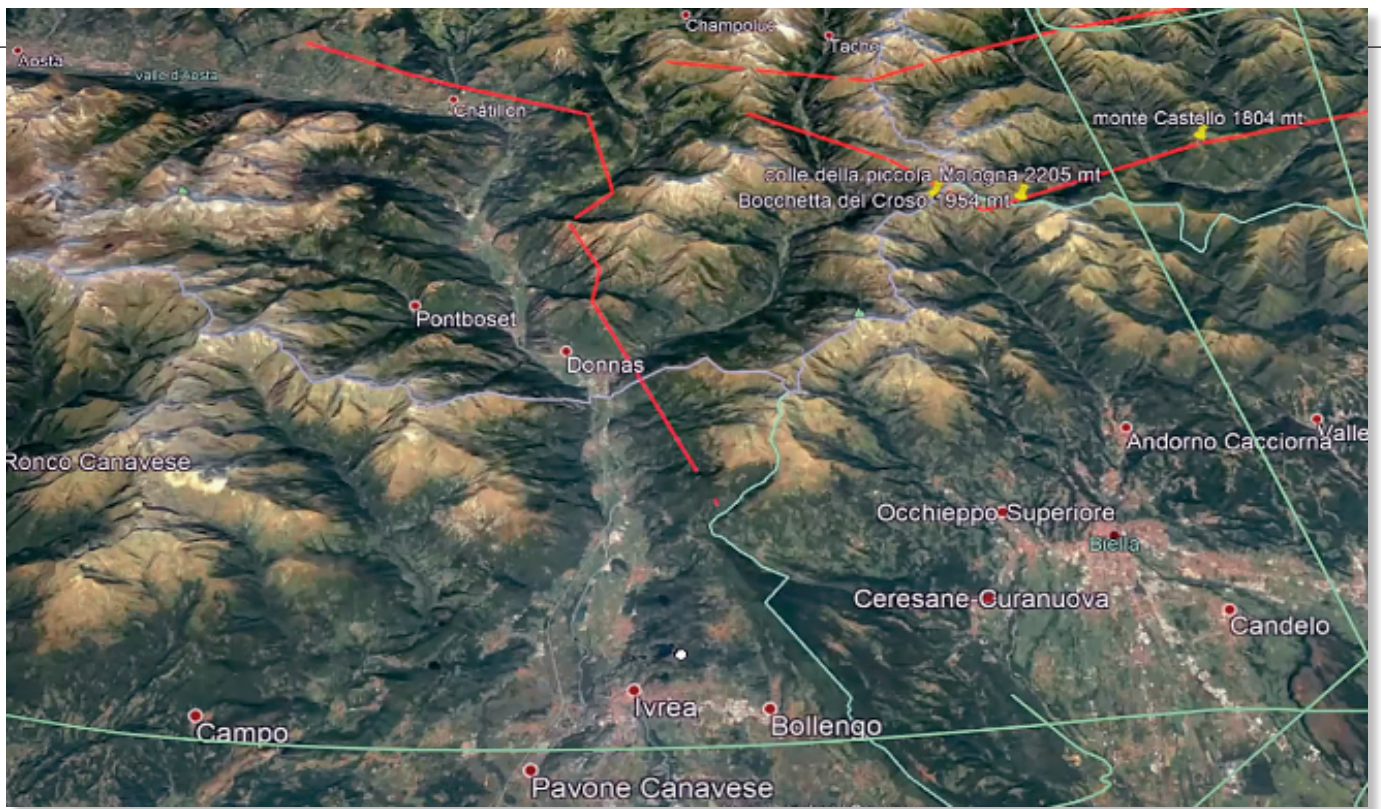


Fig. 12: l'entrata in Valle d'Aosta dalla pedemontana



Fig. 13: il passaggio sul Croix Courma

biellese ci si allunga nella valle di Gressoney sul Pont Saint Martin, e con 1.800 m da Andrate si può andare avanti verso il costone del Croix Curma, dove una dinamica molto bella porta sempre fino a 1.500 – 1.600 m; il punto è riconoscibile con l'inizio della valle di Gressoney verso destra e la valle d'Aosta verso sinistra (Fig. 13).

4: entrare in Val d'Aosta dalla pedemontana

Vediamo ora l'entrata in valle d'Aosta dalla pedemontana piemontese (Fig. 12): generalmente non la si utilizza per i voli con provenienza da est, ma può servire per tornare ad Aosta la sera oppure se la pedemontana torinese è un po' "infognata" quando sopra Ivrea e verso Torino le basi sono sempre più basse, magari con degenerazioni dei cumuli; si entra quindi in valle d'Aosta, nella massa d'aria pulita, si fa di nuovo quota fino a 3.500 m e si prosegue il volo verso la Francia. Le quote di volo sono decisamente inferiori, e con 1.800 m si entra in valle d'Aosta. Dalla zona del





Fig. 14: l'atterrabilità di Montalto

Subito dopo il Croix Curma abbiamo un altro importante riferimento: si fa la salita in dinamica, dato che la brezza di valle spazza il costone impedendo alla termica di formarsi, e oltre la cresta si creano delle termiche di sottovento della brezza di valle, magari difficili, che si individuano grazie a due piccoli abitati. Tali termiche lavorano bene al pomeriggio e permettono di raggiungere 2.000 m per poi continuare tranquillamente.

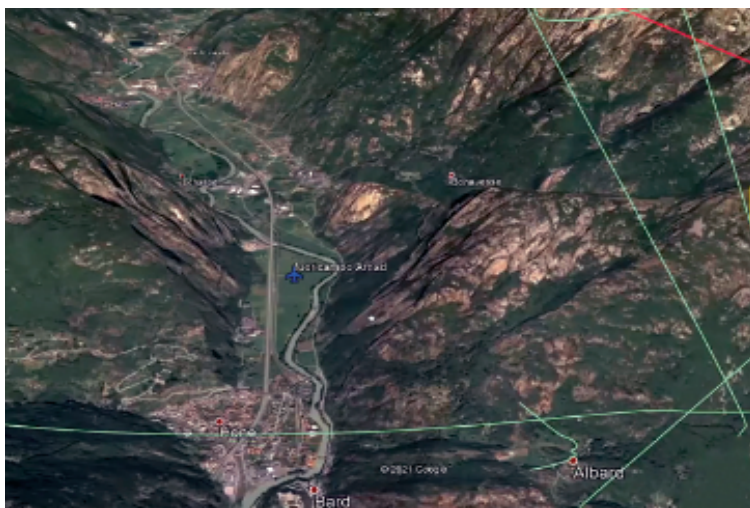
Fatte queste due salite si gira lo spigolo e si entra nella Val d'Ayas e si possono fare 2.500 m di quota alla Becca Chalex (**Fig. 13**) grazie alle termiche di sottovento, o anche 3.200 m nelle giornate migliori: da qui abbiamo la quota tranquillamente per andare avanti verso Aosta.

Se invece risultasse impossibile salire con le due termiche un po' difficili, possiamo portarci a Montalto. Da Pont Saint Martin con 1.500 m abbiamo 1.200 m su Montalto, che dista massimo 20 km, e non ci sono problemi di planata (**Fig. 14**). L'aviosuperficie è di 600 m, in erba, e si può decollare.

Dovessimo entrare in valle d'Aosta trovando brezze più intense con effetti Venturi, potremmo finire bassi: in questo caso c'è il fuoricampo di Arnad (**Fig. 15**).



Fig. 15: il fuoricampo di Arnad





Il “cappello” di lenticolari con vento forte. L’evoluzione di queste nubi può essere veloce, quasi improvvisa, per piccole variazioni dell’umidità

Si tratta di un prato lungo oltre 1.000 metri, largo 300 m, facile da riconoscere, con una strada che forma una “U” che indica la soglia pista e la direzione d’entrata: è un atterraggio sicuro, ma occorre fare attenzione a due file di irrigatori distanti 60 m che continuano per tutta la lunghezza del prato. Stando al centro della U si passa in mezzo agli irrigatori. Attenzione anche alla presenza occasionale di rotoballe.

La valle centrale di Aosta è a quota molto bassa: partiamo dai 250 m di Borgo Franco fino ai 300 m di Pont Saint Martin; a Châtillon siamo a 400 m, ad Aosta a 550 m. Perciò se teniamo 1.500 m di quota di volo abbiamo comunque 1.000 m sotto di noi.

Al Monte Aquila (**Fig. 16**) la dinamica non funziona: la brezza di valle è di traverso e tende a “rompere tutto”... caso mai funziona soltanto in basso, e in caso contrario, da quelle quote, non resta che andare ad Arnad. Una volta arrivati al Monte Aquila si deve aver già rifatto quota nelle due termiche di sottovento descritte, che lavorano molto bene al pomeriggio e si organizzano ancor meglio in alto, e ci permettono di uscire dalla brezza di valle.

Ai due piccoli paesi si arriva a 1.500 m ma poi si deve salire... si potrebbe continuare in brezza di valle ma... attenzione! Se non si conosce bene la zona non è consigliabile, si rischia di trovarsi bassi nella zona di Châtillon dove non c’è atterraggiabilità. Se invece si sale, si passa la cresta del Monte Aquila dove si trova un’altra buona termica di sottovento che porta a 2.500 m. Con 2.000 m si ha già la planata assicurata

verso Aosta, in ogni caso, oppure a Montalto. Se invece non si riescono a fare i 2.000 m, o non si riesce ad arrivare a Montalto in presenza di una forte brezza da sud, c’è il fuoricampo di Arnad sotto.

Qui, infatti, la brezza di valle raggiunge i 20 – 25 nodi tutti i giorni! Anche sopra Saint Vincent il costone non è in dinamica poiché la brezza è tutta di traverso, fa delle curve, lavora in alcuni punti dove non si direbbe. Un posto dove invece lavora è presso i generatori eolici di Saint-Denis, vicino a Châtillon (**Fig. 16**): qui si può arrivare bassi sotto i generatori a 1.300 m, e si sale in dinamica, si raggiunge la cima e si è tranquillamente su Aosta. Attenzione, anche un aliante motorizzato potrebbe non riuscire ad aiutarci a causa della brezza intensa: una riattaccata non sarebbe possibile, forse arrivando con il motore già in funzione... si tratta di capire se ci sono le dinamiche anche a quote basse: se ci sono 30 km/h di brezza di valle, è sicuro che si formano le dinamiche, così come sul costone sopra Aosta.

Percorsi verso la Francia

Vediamo ora i percorsi verso la Francia, partendo dalla valle d’Aosta. Da Aosta, in condizioni di termica, in primavera e all’inizio dell’estate si decolla non prima delle 10.30, con quote di sgancio alte, almeno a 2.200 m (quindi facendo 1.700 m di salita al traino) e si sgancia a nord dell’aeroporto o, meglio, nella zona della valle di Saint Barthélemy, dove il costone esposto verso est lavora un po’ prima (**Fig. 16**).

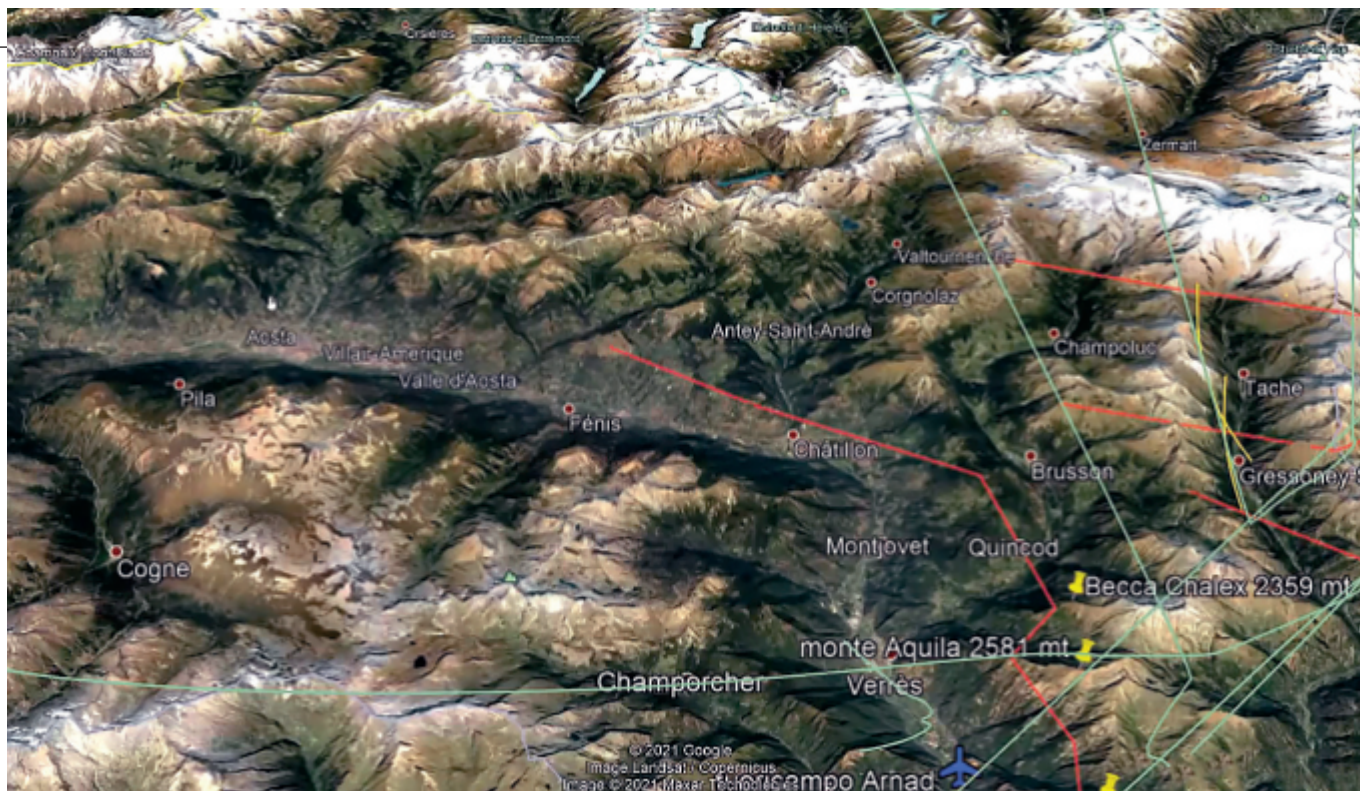


Fig. 16: entrata da Châtillon, l'area di Aosta, il campo e i punti di sgancio

Al mattino si può sganciare anche alla punta Chaligne sempre a 1.700 m, ma è più difficile, il costone è più ripido e le bolle che salgono si disperdono e non si organizzano bene.

Con un decollo alle 12.00 si possono invece fare 1.000 m di traino (1.500 m di quota) a nord dell'aeroporto: a quell'ora inizia ad alzarsi la brezza, si può fare. Nel pomeriggio si può sganciare a 800 – 1.000 m (1.300 – 1.500 m) nella zona di Blavi e qui nel primo pomeriggio ci sono belle salite, il costone è esposto a ovest e inizia a lavorare più tardi.

Tutto questo in condizioni di termica: con il vento cambia tutto!

La prima soluzione

Una via verso la Francia è tipicamente adatta alla stagione estiva (Fig. 17): uscendo dallo spartiacque tra la Valgrisenche e la valle di Rhemes, si ha una zona di montagne molto alta, e si va a finire nella Maurienne dove le montagne e le valli sono molto

alte, e l'innevamento rimane a volte fino a metà giugno. In primavera invece questa strada "non funziona". Ci sono alcune giornate in cui il fondovalle dà qualcosa perché è privo di neve, ma nelle valli alte della Maurienne è tutto bianco e in termica non si riesce a fare niente.

Queste sono le valli che portano nella val d'Isère, una volta scollinata la Valgrisenche.

Fig. 17: il percorso "estivo" dalla Valle d'Aosta verso la Francia



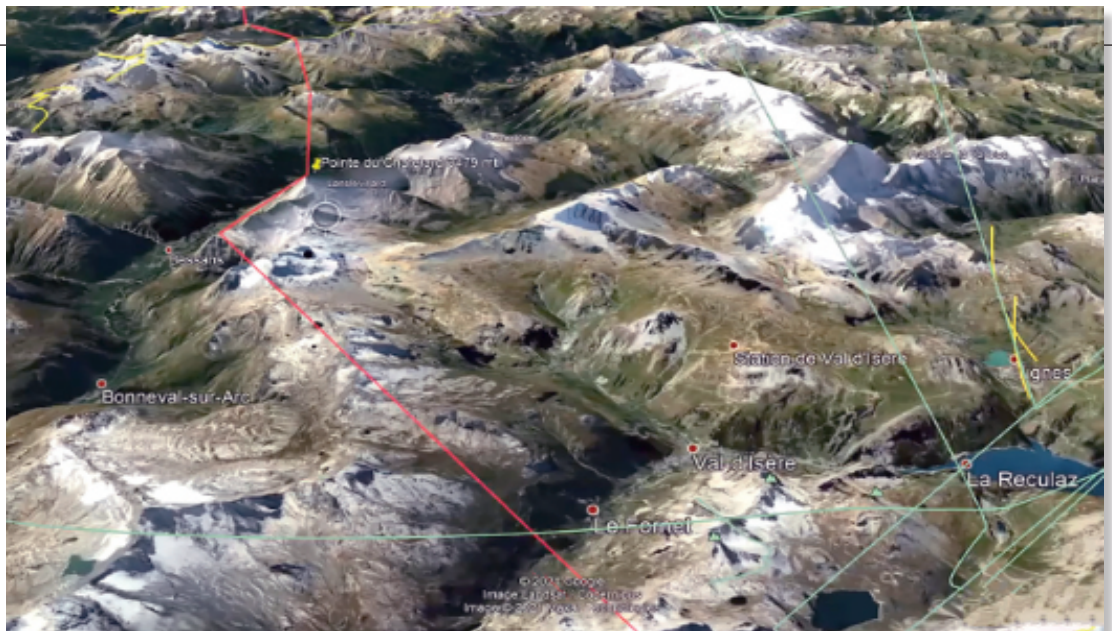


Fig. 18: il passaggio sulla Pointe du Chatelard

Partendo da Aosta si fa quota 3.400 m sui colli; Mont Mary è una zona ottima dove sganciare e salire, e si va verso la punta Chaligne dove si possono fare i 3.200 m, proseguendo verso la Becca di Tos (3.300 m): una volta raggiunto lo spigolo ci si deve fermare e salire, altrimenti ci si trova in fondo alla valle di Rhemes senza possibilità per fare quota.

Quindi qui si tratta di guadagnare le creste, per poi andare avanti senza problemi. Si passa la Grande Rousse (3.600 m) e si plana verso il colle di Goletta (3.100 m), ma si deve essere sicuri di passare il colle: per questo occorre fare quota alla Grande Rousse, altrimenti si rimane imbottigliati!

Passati i colli si entra nella Maurienne, cercando sempre le linee di cresta dello spartiacque che divide la Maurienne dalla val d'Isère. Ci sono qui punti di salita molto forti, conviene tenere sempre le creste e cercare le salite più avanti verso il Grand Roc Noir, sulla Pointe du Chatelard (**Fig. 18**), con salite sempre molto forti.

C'è quindi un anfiteatro roccioso molto ripido, e anche sotto cresta ci sono dinamiche che portano sopra, dove partono belle termiche.

Si fanno i 3.400 m di nuovo, si lascia il lago del Moncenisio sulla sinistra, si passa sul Piccolo Moncenisio (**Fig. 18b**) che a volte dà bene (in base alle brezze) per puntare al Col d'Étache (2.800 m) (**Fig. 18c**), un obiettivo di cui tenere conto già quando si è sulla Pointe du Chatelard, dove appunto conviene fare 3.300 - 3.400 m. La cresta al mattino è molto buona, offre appoggio sorvolandola fino al colle... ma non funziona sempre, quindi attenzione, non diamolo per scontato.

Passato il Col d'Étache si ha l'Aiguille de Scolette, si può girare sul costone sud, dove ci sono belle salite, più avanti c'è lo Jaffreau (2.800 m) (**Fig. 18d**) sopra Bardonecchia, qui ci sono sempre belle salite, e da qua abbiamo le planate su Briançon e Saint Crépin, la cresta del Pairoi, la valle di Plampinet. Ormai sia-

mo in Francia... Chi ha volato in Francia da Saint Crépin, da Barcelonnette, conosce bene queste zone.

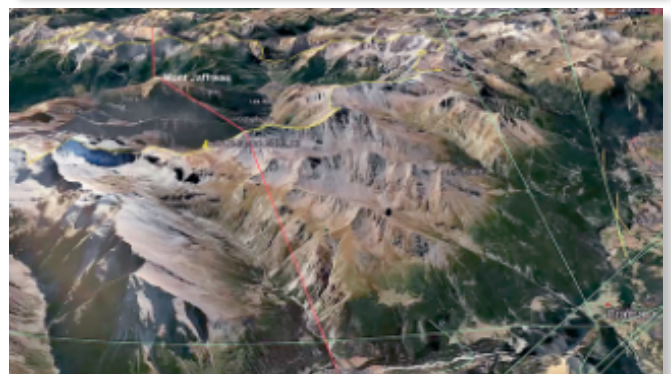


Fig. 18b - 18c - 18d



Fig. 19: il campo di Sollières

L'atterrabilità verso la Francia

L'atterrabilità in queste valli conta sull'aeroporto di Aosta per la val di Rhêmes e la Valgrisanche, mentre come passiamo i colli ed entriamo nella Maurienne

abbiamo l'aeroporto di Sollières, nella valle di Modane (Fig. 19), un campo alto 1.300 m circa, in leggera discesa, con brezza di valle forte che sale da Modane; da qui si può ridecollare ma occorre chiamare i traini da Saint Crépin.



L'assicurazione che vola con te!

- ✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato, **risparmi fino al 40%**!
- ✓ La nostra offerta pensa alla **qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.
- ✓ Potrai **sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!

Scopri di più, visita il sito: www.bfbassicurazioni.it/aereonautica/
Contattaci al 347.1474976 o scrivici su airsolutions@bfbassicurazioni.it



Fig. 20: il campo di Bourg Saint Maurice, ondulato e pericoloso



Se invece si arriva in val d'Isère, una valle lunghissima, gli atterraggi sono a Bourg Saint Maurice (**Fig. 20**), dove ci sarebbe un campo utilizzato dai parapendio, con manica a vento, ma è da evitare poiché tutto ondulato, con gobbe molto alte nel terreno, dove si rischia di fare danni. Si consiglia invece un altro campo (aggiunto di recente nel libro dei fuoricampo fran-

cesi) molto piccolo ma liscio, con una strada che fa da soglia pista, con punto di toccata subito dopo la strada e 200 m per fermarsi: in fondo c'è un fossato. Sulla guida francese è indicato un altro campo a Landry, ma è sconsigliabile per la presenza di numerosi pali di ferro. Scendendo la valle ci sono due campi a La Bathie da 500 m ciascuno, divisi da una strada, prima di arrivare all'aeroporto di Albertville (**Fig. 21**).

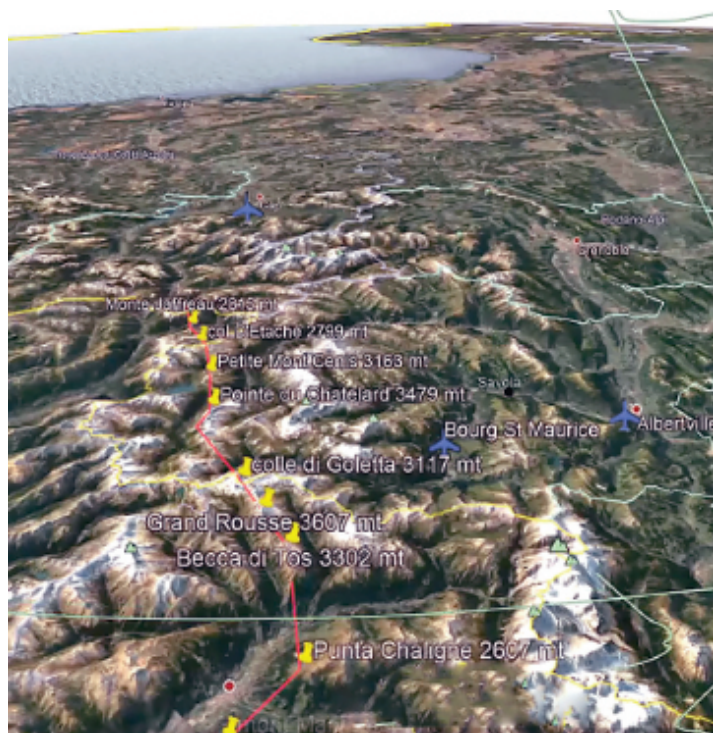


Fig. 21: l'area de La Bathie e Albertville

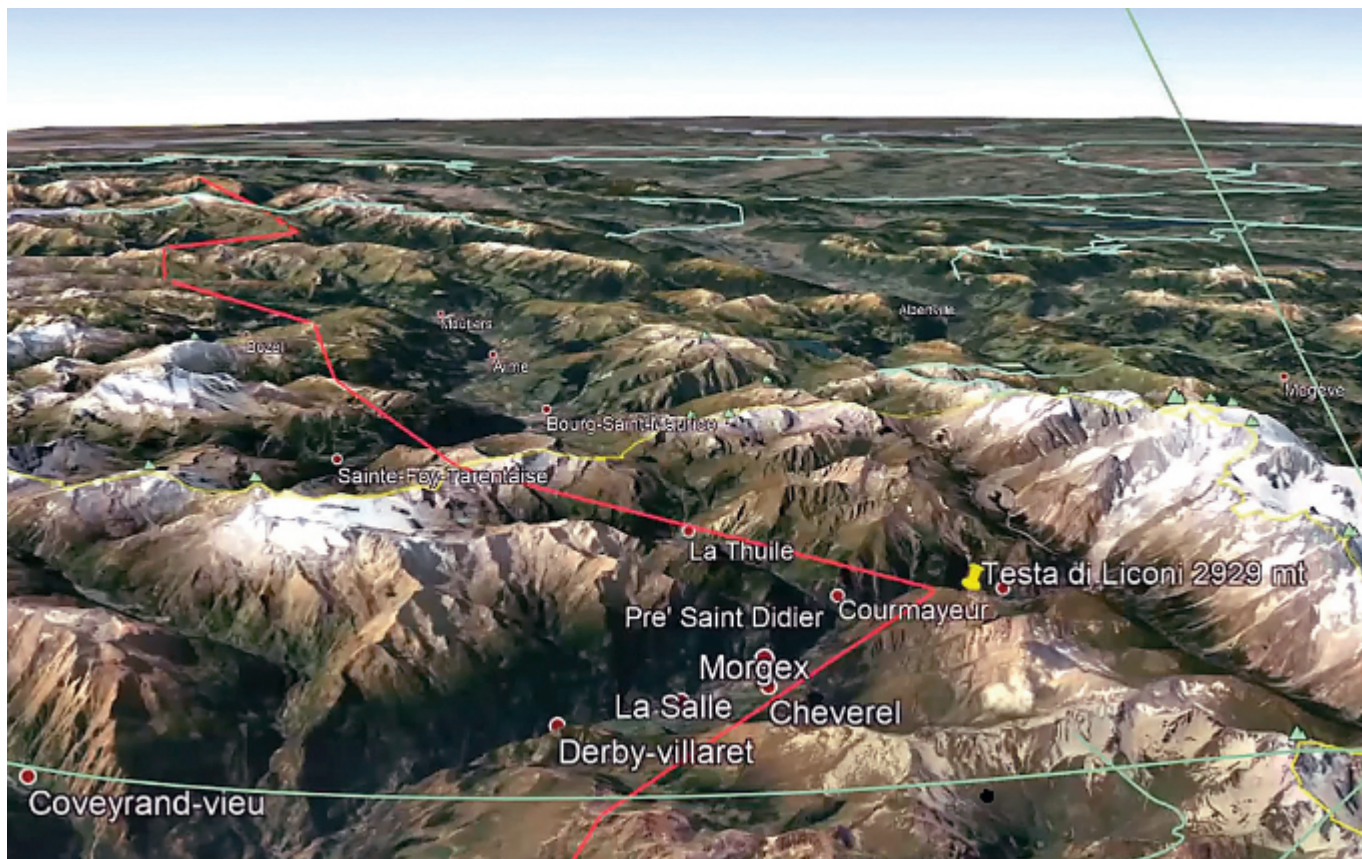


Fig. 22: il passaggio su Courmayeur e la Testa di Liconi

La seconda soluzione

Vediamo quindi la strada più adatta alla stagione primaverile: da Aosta andiamo verso Courmayeur, con la Testa di Liconi (Fig. 22), la montagna più favorevole della Valle d'Aosta, che separa Courmayeur da Mor-

gex. È buona su tutti i versanti, “si fa il pieno” e s’inizia a planare verso La Thuile e il colle del Piccolo San Bernardo.

Se si ha una buona quota si può andare sul Mont Valaisan a est (2.900 m), si oltrepassa la frontiera e si va a salire sul Bec Rouge (2.500 m), molto buono anche in

primavera presto, con il versante sud sempre pulito dalla neve. Si fa quota e si prosegue verso Les Arcs e La Plagne.

Un'altra montagna buona per risalire è l'Aiguille Grive, dove ci sono i para che volano sul pendio di Les Arcs (Fig. 23). Qui con 2.800 m si va avanti tranquillamente verso Meribel e Courchevel, dove ci sono alcune montagne buone, come il Mont de la Guerre, con belle salite e costoni a sud molto puliti dalla neve già in primavera.

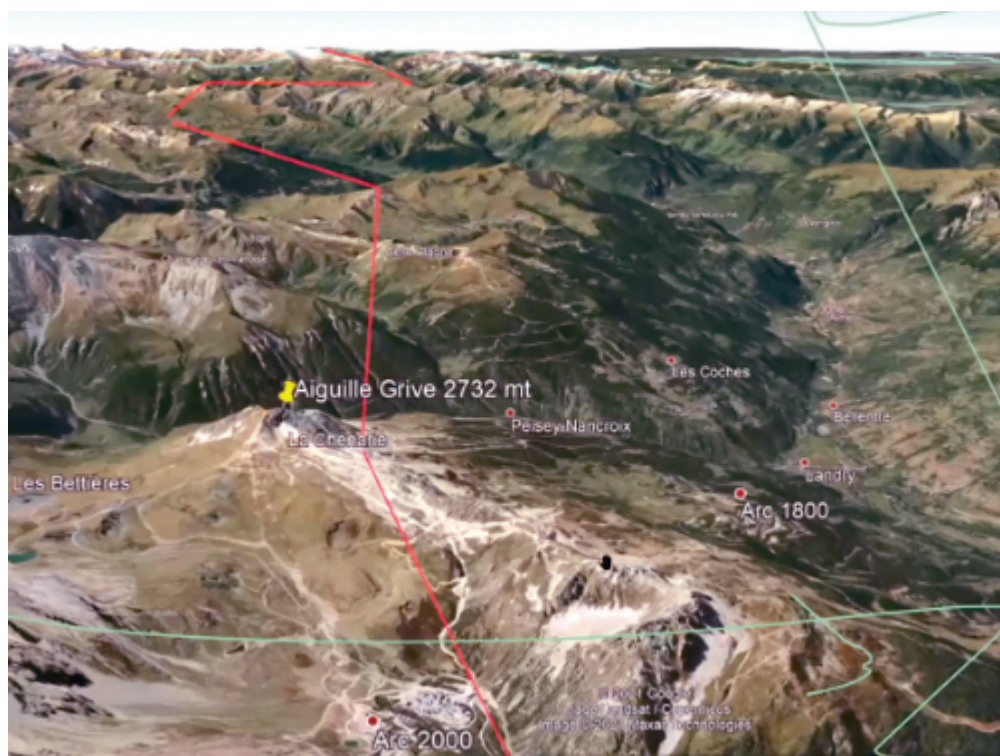


Fig. 23: il passaggio sull'Aiguille Grive e l'area di Les Arcs



Fig. 24: l'area di Verbier

Terza soluzione

Vediamo infine l'ingresso da Verbier, arrivando da est dalla valle di Sion, fino alla zona di Crans Montana, che lavora molto bene (**Fig. 24**).

Nell'ultima parte della valle di Sion, stando bassi, la brezza rompe tutto ed è difficile salire. Vi è una montagna che forma un anfiteatro molto bello, con creste a 2.600 m, e dà sempre termiche buone. Si inizia il traversone da nord verso Verbier e si deve contattare via radio Sion, da cui decollano gli aerei commerciali. Qui ci si appoggia su un'altra montagna che crea un anfiteatro, si arriva a filo di cresta, si ritrova la brezza di valle e c'è la dinamica che porta lentamente su, poi bisogna entrare nelle valli e cercare l'attività termica... ci si appoggia ad esempio ai costoni che portano al Gran San Bernardo: partendo dalle piccole termiche si riesce ad arrivare allo strato superiore con le buone termiche che portano oltre i 3.000 m.

È necessario fare quota a Crans Montana, l'ultima montagna che lavora veramente bene e poi fare il traversone in massima efficienza per appoggiarsi a nordovest di Verbier, dove però si è ancora disturbati dalle brezze, per poi entrare nelle valli, e man mano che si entra le condizioni migliorano.

Si passa quindi il Col Ferret (2.500 m) e si entra nella valle di Courmayeur e da qui si va in pianata su Aosta; se non si passa il colle si torna su Sion; c'è un fuoricampo a Martigny (**Fig. 25**).



Fig. 25: il campo di Martigny

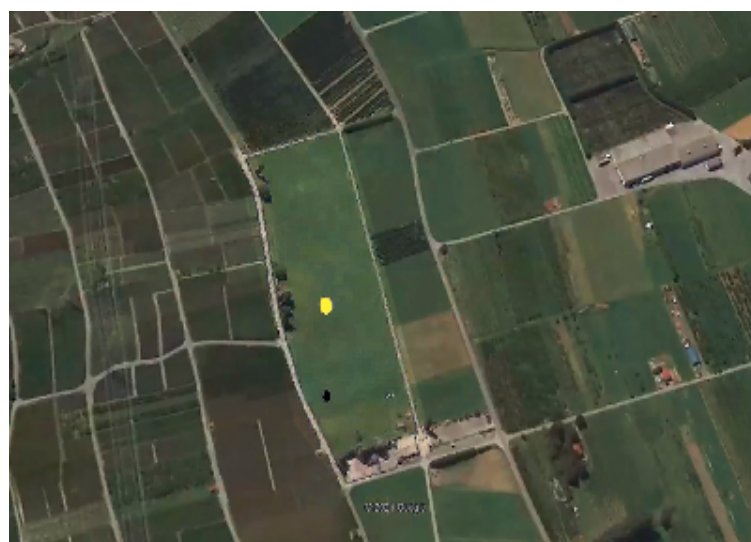




Fig. 26: l'area interessata dal Parco Nazionale del Gran Paradiso, che si estende verso nordest nel Parco del monte Avic

I parchi naturali

Attenzione ai parchi! C'è un grosso problema con lo spazio aereo che sovrasta il Parco Nazionale del Gran Paradiso (**Fig. 26**), che può comportare anche sanzioni di carattere penale per eventuali violazioni. Il Parco passa dal centro della Val di Rhemes, il confine sale quindi per la valle di Cogne fino all'estremo est, poi scende verso il Piemonte, lungo la valle di Ceresole fino alla sua sommità est e rientra quindi in valle di Rhemes. In quest'area è vietato il sorvolo dalla legislazione nazionale del parco. Arrivano multe e denunce penali: dal parco arrivano segnalazioni in aeroclub chiedendo se aerei con determinate marche sono decollati da lì. È una grossa limitazione: preclude tutta la zona sud-ovest di Aosta, anche perché ci sarebbero due creste buonissime sul versante sud del Gran Paradiso, che potrebbero facilitare il passaggio verso la Francia... In genere è abbastanza tollerato un passaggio ben sopra cresta di almeno 300 m (le creste sono altissime, 3.000 m) ma non ci si deve azzardare a passare sui costoni a 3.200 m, le guardie ci sono e controllano. In territorio francese è altrettanto significativa la presenza del Parco della Vanoise.

E l'onda?

Abbiamo la possibilità di fare il guadagno di quota di 5.000 m in onda senza entrare in spazi aerei dove dovremmo altrimenti contattare i vari enti di controllo ATC. Dopo il decollo

da Aosta, con i venti da nord che entrano dalla valle del Gran San Bernardo, si sgancia a 300 m, e c'è la possibilità di fare il guadagno di quota di 5.000 m. In sottovento al Monte Bianco se ne incontra l'onda e ancora c'è margine di quota senza dover contattare enti di controllo (controllare le carte aeronautiche!). Si decolla da Aosta con il vento al traverso, da nord fino a 18 - 20 nodi da 290 - 300°, ma poi inizia ad essere impegnativo: è necessario abituarsi alle condizioni della zona. È un decollo da non prendere sottogamba, la pista è molto lunga, 1.500 m di asfalto. I primi che dicono di no sono i traineristi: quando loro dicono "basta" si sta per terra. Le turbolenze che si generano sui punti di salita non creano problemi di sicurezza: si tratta soltanto di esserci abituati. A volte si passa in onda direttamente dalle dinamiche sopra l'aeroporto, dalle dinamiche del Monte Milius e del Monte Pila. ■

Un tappeto di nubi, ondulato e suggestivo



Che emozioni hai provato?

Un volo d'onda da manuale



Le foto di questo articolo sono state ricostruite da molteplici fotogrammi video della camera montata a bordo Qui la Val d'Aosta occidentale, vista dal Gran San Bernardo. Spicca il massiccio del Monte Bianco

"Caro Enzo, posso chiederti un favore?"

"Dimmi Andrea".

"Sto andando su da solo, ogni tanto seguimi su glidernet, mi darai tranquillità".

La più bella "surfata" degli ultimi dieci anni inizia così, con lo Schleicher AS33 solo soletto in linea, e pochi amici al bar. È vero, per terra sembrava uno

schifo, ma le carte a ventiquattr'ore non sbagliano più e la sera prima mi accorgo che prevedono un'onda favo-lo-sa dalla Francia al Gottardo, con vento buono in val d'Ossola dai 2.000 metri in su.

Al mattino c'è il nebbione ma le carte confermano tutto. Vado a Calcinatte e chiedo a Piero, sbigottito, ma abituato alle mie stravaganti richieste: "Piero, a mezzogiorno mi traini in Val d'Ossola a 2.000 metri?"