

Video presentazione disponibile sul canale YouTube del CVNE Enemonzo

<https://www.youtube.com/watch?v=Tc4d41Ei1Nw>

Trascrizione e adattamento:

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

Revisione testo e grafiche: Aldo Cernezzzi

Dal Lago di Garda A Gemona



*La Pedemontana da Gemona alla Slovenia
con la guida di Viviano Ongaro*

*Punti chiave, passaggi consigliati
e riferimenti per gli atterraggi*



Viviano Ongaro

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 Viviano Ongaro. 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 Parajet Brasil

www.icaro2000.com

Viviano sulla pedemontana da Enemonzo alla Slovenia

Viviano Ongaro è un pilota di Enemonzo e prima ancora di Rivoli d'Osoppo, vola con un aliante non molto ambizioso: il Mistral C costruito negli Anni Settanta dalla ISF in circa un'ottantina di esemplari. In questa relazione, Viviano ci presenta il percorso e le caratteristiche salienti della pedemontana da Enemonzo alla Slovenia e all'Austria.

Fig. 2: il campo di Enemonzo



Iniziamo ad analizzare la zona di partenza di Enemonzo. Il campo di volo di Enemonzo si trova al centro della vallata, nel territorio delle Alpi Carniche: ad est ci sono le Alpi Giulie e le Caravanche, a sud la pedemontana verso la Slovenia, a nord le Dolomiti di Lienz, a ovest le Dolomiti italiane e, infine, la rotta pedemontana verso il Garda (Fig. 2 - 3).

Fig. 3: il campo di Enemonzo e la sua collocazione rispetto alle Alpi orientali

L'insolazione cambia nel corso della giornata

La mattina il sole scalda i costoni rivolti verso ESE: nella valle di Enemonzo, da un lato abbiamo il Col Gentile la cui base si scalda molto rapidamente; dall'altro lato vi sono invece il monte Arvenis e il Monte Zoncolan che a loro volta si riscaldano rapidamente. La brezza di valle si attiva già la mattina presto e i traini arrivano a questi costoni dove si riesce già a trovare l'attività termica.

Le zone principali di sgancio, partendo da Enemonzo, sono verso il Col Gentile, a 800 metri sulla quota dell'aeroporto, cosa che permette di partire già al mattino dalle zone con attività termica a 1.200 m sul livello del mare.

A nord del campo si ha invece il punto di sgancio alle pendici dell'Arvenis (**Fig. 6**).



Fig. 7: i percorsi in direzione ovest, verso le Dolomiti

Vediamo ora le vie ed i percorsi che abbiamo a disposizione partendo da Enemonzo. Una prima direzione che possiamo prendere da Enemonzo (**Fig. 7**), guardando verso ovest, parte dall'Arvenis e porta a seguire la linea di cresta per entrare poi in Val Pusteria o seguirne il versante affacciato a sud senza effettivamente entrare in valle.

guardando verso ovest, parte dall'Arvenis e porta a seguire la linea di cresta per entrare poi in Val Pusteria o seguirne il versante affacciato a sud senza effettivamente entrare in valle.



Fig. 6a: partenze da Enemonzo



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.

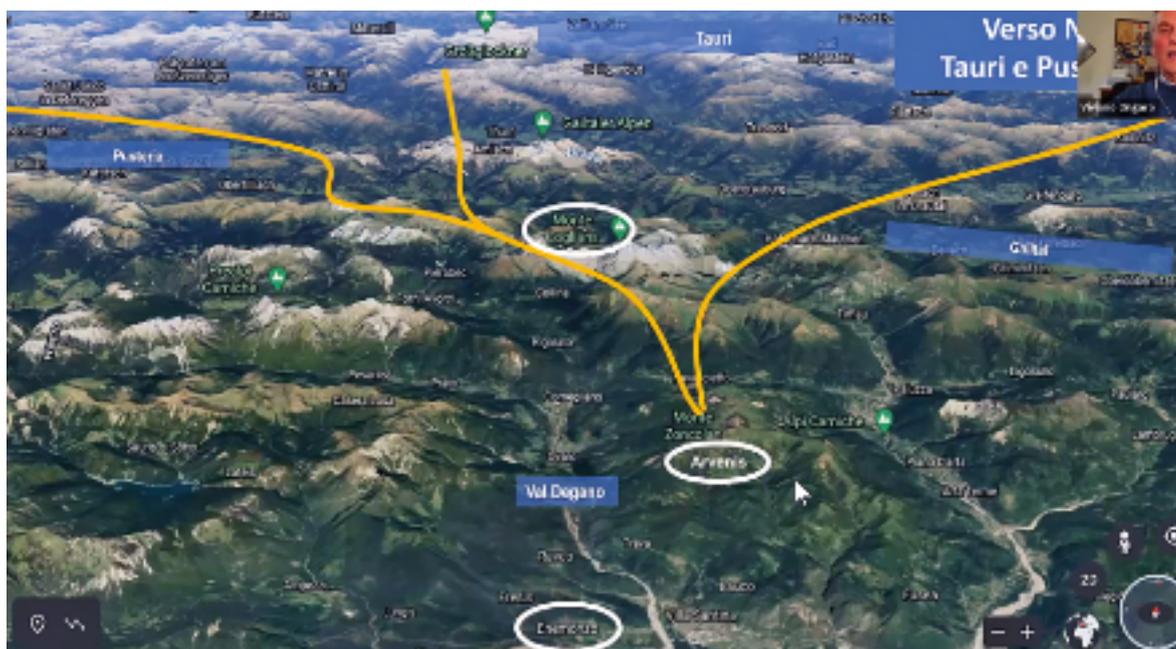


Fig. 8:
i percorsi in
d i r e z i o n e
n o r d, v e r s o i
Tauri e la Val
Pusteria

L'altra via, sganciando invece al Col Gentile, segue la Val Pesarina per poi saltare la valle del Piave e giungere infine nella bellissima zona delle Tre Cime e alla conca di Cortina. Ancora un'altra via, più a sud, segue la valle del Tagliamento (quella dove si trova lo stesso aeroporto di Enemonzo) e porta verso l'Antelao. Verso nord (**Fig. 8**) invece possiamo buttarci nella Gailtal e nella parte nord della Pusteria, oppure muoverci in direzione di Mauterndorf, dall'altro lato.

ti, il Monte Raut e la pedemontana ovest, oppure verso la pedemontana est, seguendo le vie per il monte Chiampon e Gorizia. "Enemonzo is magic", è il motto del club e la sede in effetti è magica, per le sue specificità: il clima è alpino, abbastanza protetto dall'ingresso sia dell'aria umida di pianura, sia della bora (che in pianura si fa sentire forte). L'attività è presente già dalla mattina presto, anche in estate, senza dover attendere una giornata post-

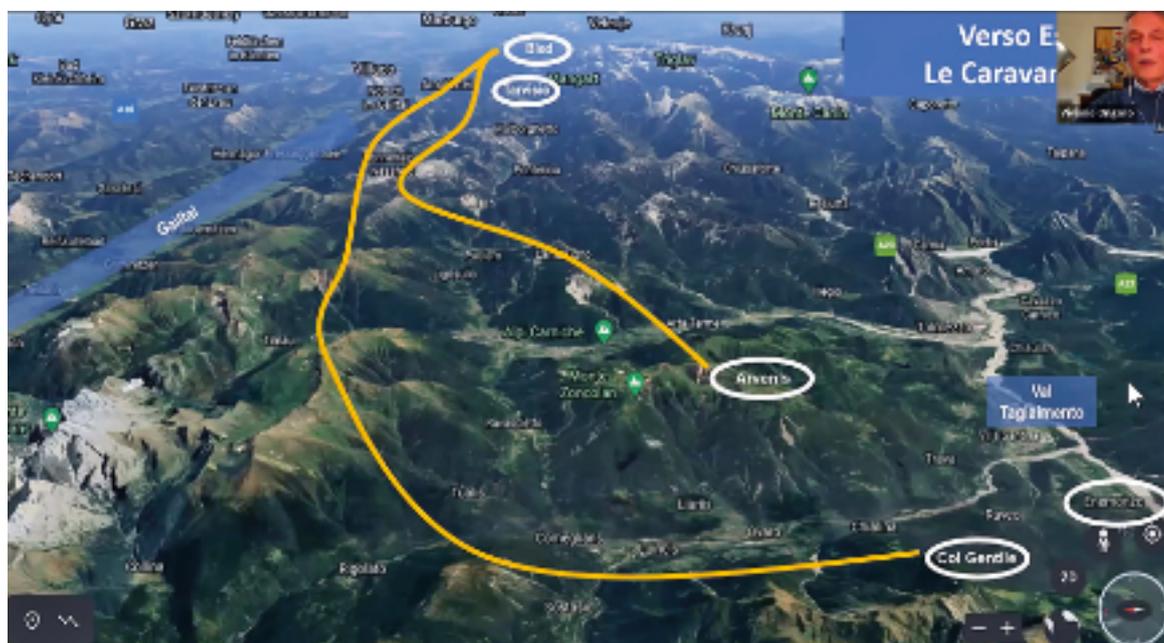


Fig. 9:
i percorsi in
d i r e z i o n e
e s t, v e r s o l e
C a r a v a n c h e

Verso est possiamo invece puntare alle Caravanche (**Fig. 9**), seguendo la linea di cresta del Col Gentile. Oppure dall'Arvenis puntare verso la valle del Tarvisiano.

Guardando da Enemonzo verso sud come nella **fig. 10**, possiamo invece andare verso la valle di Tramon-

frontale, e si prolunga fino a tardi, offrendo tante ore di volo.

I traini alla mattina si fanno a 1.000 - 1.200 metri, poi bastano anche 500 o 600 m; già dopo lo sgancio si fanno quote importanti, fino a 2.000 - 2.500 m in volo termico.

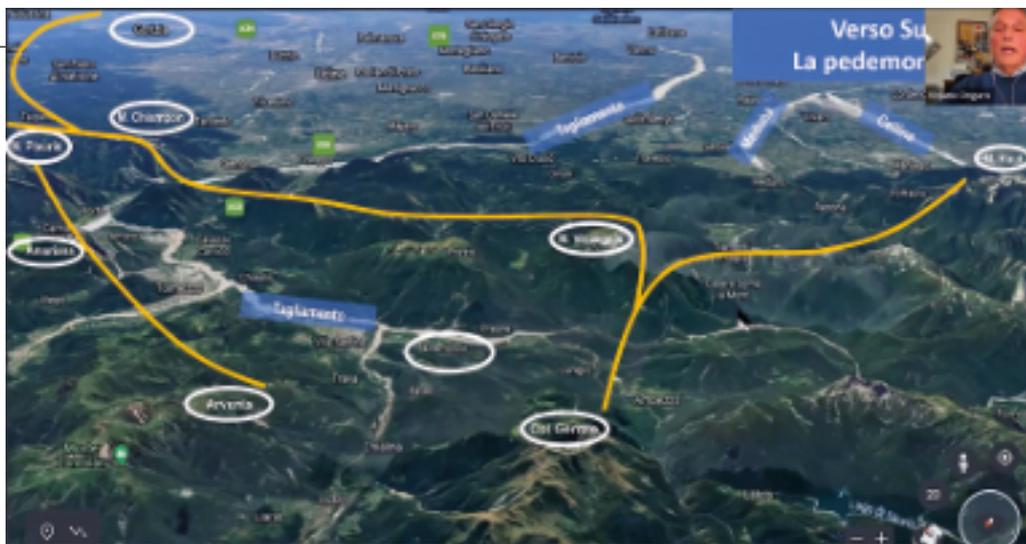


Fig. 10: percorsi in direzione sud, verso la pedemontana

ascendenza... se non ci sono condensazioni basse si fanno quote di 2.000 - 2.500 m, e se si vuole volare in pedemontana si è costretti a scendere! Con vento da nord o nord-est c'è un punto di salita in onda alla congiungente tra il San Simeone e il Plauris, dove si sale sicuramente fino a 5'000 metri.

La cresta di confine è davvero vicina, mentre la distanza da aeroporti importanti è abbastanza elevata da non temere limitazioni allo spazio aereo (... naturalmente è "magico" quando non piove, come in tutti i climi alpini!).

In presenza di vento da nord si può salire e fare quota al monte Verzegnis, ma servono le condizioni per poter riattraversare la vallata. In alternativa si fanno traini alti sull'Arvenis, dove già si trovano condizioni di rotori, si entra direttamente in Gailtal e ci si appoggia al versante nord (un traversone di una ventina di chilometri contro vento, dall'Arvenis).

Dalla Gailtal si prosegue verso le Caravanche, volando anche a bassa quota: entra il vento da nord, pulitissimo e laminare, non "rovinato" dalle montagne precedenti... Con vento da nord-ovest, va ad influenzare l'area e conviene sganciare sull'Arvenis. Nelle mattine di primavera alle 10.00 c'è già attività termica e si hanno i primi segni di condensazione, segno inequivocabile di ascendenza, anche prima che entri la brezza. D'estate l'aria rimane pulita e le condizioni sono grossomodo le medesime: sullo spigolo dell'Arvenis c'è l'ascendenza dalla vallata e, con un po' di vento da NNO si creano ancora condizioni potenti di

Rotori e onda

Un pilota ampezzano con grande esperienza in queste zone, Diego Gaspari Bandion, interviene per segnalare che in centro alla Val Degano, all'altezza di Lauco, si crea un rotore in centro valle che molto spesso consente di raggiungere i 3'000 m di quota; si può quindi avanzare verso nord, sorvolando lo Zoncolan per raggiungere le creste di confine. Il punto strategico di questo percorso è l'uscita dal Passo di Monte Croce Carnico, dove si possono fare quote notevoli che consentono di arrivare nella Gailtal. Dietro il Coglians normalmente c'è un "cucchiaio" che viene utilizzato anche dai piloti austriaci, dove si possono fare quote notevoli, con record di 8.000 m in onda.

I percorsi

Il primo percorso consigliato (visibile a partire dalla Fig. 11) è la continuazione di quello che ci ha illustrato Ugo Raffaelli: lui era arrivato dalla pedemontana fino al monte Chiampon, noi ora partiamo da Enemonzo, andiamo a incrociare dove lui ci ha lasciati per andare fino a Piedicolle, per poi voltare verso Bled e le Caravanche.

lx nav

LA LEGGENDA
RIPROGETTATA

E' tempo di un aggiornamento!

LX 8030

Più grande, più luminoso.



SVILUPPATO DA
Heinrich Meier
& Peng Huang
concepito in licenza a
LXNAV



31%

Schermo più grande

32%

Miglior rapporto dimensione / schermo

80 mm

Foro standard



Fig. 11: il percorso da Enemonzo a Piedicolle, quindi verso Bled (il tratto evidenziato in bianco è stato descritto da Ugo Raffaelli nel precedente articolo di questa serie, Ndr)

Da Enemonzo a Piedicolle sono poco meno di 100 km: questo è il “Parcours du Combattant” di Enemonzo, che ha poco da invidiare a quello originale (sulle Alpi Francesi, Ndr). Da Enemonzo andiamo a sganciare sul Col Gentile, per raggiungere il monte Chiampon, quindi si attraversa la vallata e si passa in prossimità del monte Verzegnis sui 1.900 metri. Si attraversa ancora e si va a prendere la catena che inizia con il Monte Piombada: è un tratto che risente già dell’eventuale brezza da sud, quasi sempre portante, e iniziamo a pensare al primo attraversamento. Sul lago di Cavazzo, osservando l’increspatura dell’acqua, possiamo comprendere se c’è brezza (**Fig. 12**). Facciamo attenzione ai punti di lancio dei parapendio sul San Simeone e sul Cuarnan, dove l’attività

delle vele può essere davvero molto fitta. Ci portiamo quindi sul Chiampon, dove appunto incrociamo la rotta sulla quale ci ha lasciato Ugo. L’attraversamento qui è sempre facilitato da una buona attività termica in condizioni normali, mentre in giornate deboli abbiamo lo spigolo del Chiampon dove si riesce a risalire bene verso la vetta usando la tecnica degli “8” fino a quota della cima. Se proprio la giornata non è partita, conviene allora proseguire e arrivare sul Cuarnan: tra i due monti c’è la Sella Foredor a 1.100 m. Per attraversarla conviene avere quota in quanto se si supera la sella a est del Chiampon spesso non si trovano altre ascendenze, e se si è bassi si va in ombra del Cuarnan. In questo caso occorrerà proseguire oltre per trovare valori buoni.

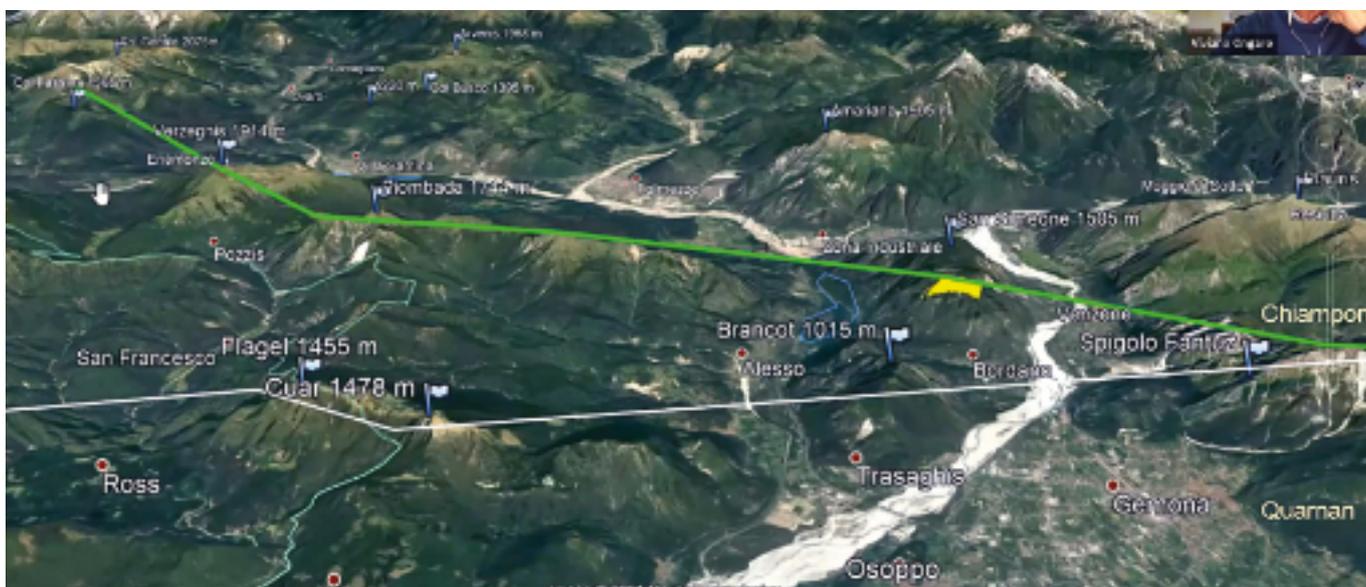


Fig. 12: l’attraversamento verso il Chiampon e il Cuarnan. Le zone gialle indicano i punti di lancio del Volo Libero

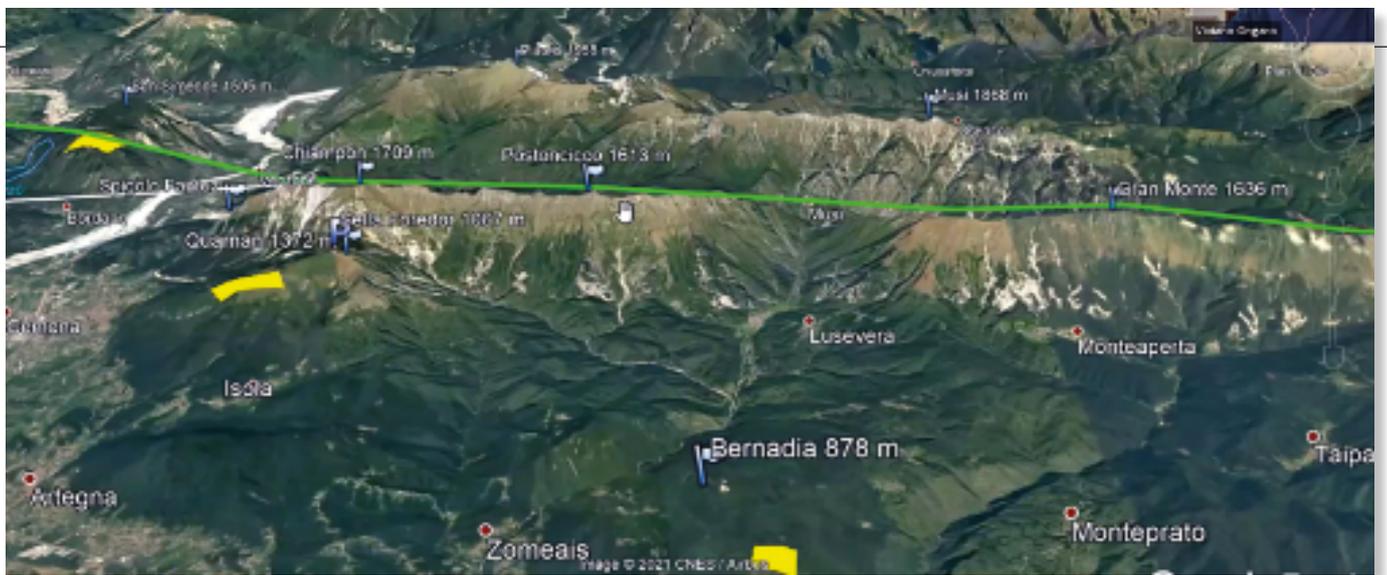


Fig. 13: dal Chiampon lungo la cresta fino allo Stol

Arrivando bassi si cercherà quindi di risalire davanti al Cuarnan (di nuovo, molta attenzione a delta e para, che spesso ci fanno perdere tempo nella salita; punti di lancio in giallo in figg. 12-13), dove sui costoni verso sud ci sono buone ascendenze. A questo punto, in condizioni comuni, si procede a

velocità sostenuta fino al monte Stol, normalmente mantenendo una quota appena sopra cresta, oppure (per i più aggressivi) andando di costone puro sotto cresta: nel primo caso anche i meno esperti riescono agevolmente ad andare veloci (Fig. 13).



Fig. 14: il tratto dallo Stol fino al Monte Nero

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

air avionics

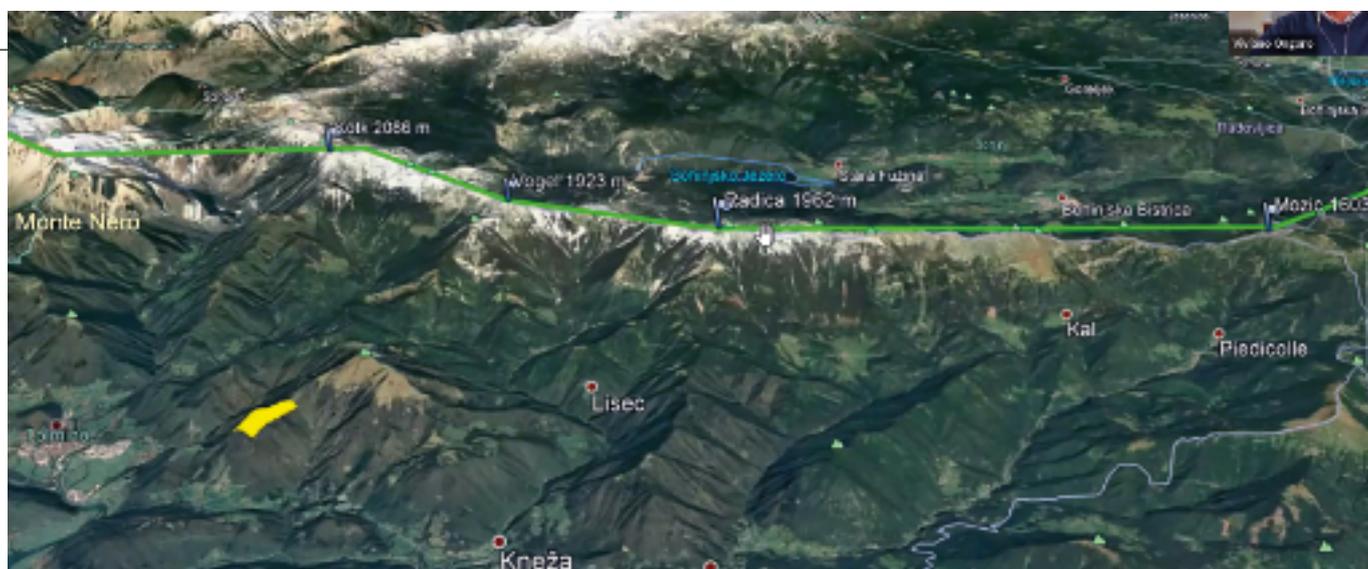


Fig. 15a: il tratto oltre il Monte Nero

La lunga linea di cresta si sviluppa sui 1.600 m, con l'aria calda che sale dalla base formata da una serie di costoni rocciosi e nudi, che si scaldano bene durante la giornata creando ascendenze che si sommano alla brezza di pianura. Ne scaturisce un lungo tratto portante che permette di sfrecciare tranquillamente a 200 km/h con gli alianti di ultima generazione e a 150-160 km/h con alianti di classe Club. Teniamo però gli occhi aperti, come in Pusteria: si incrociano continuamente altri alianti, parapendii e deltaplani... facciamo molta, molta attenzione!

Proseguendo, abbiamo l'attraversamento della Valle del Torre, oltre il Postoncicco; le condizioni di solito rimangono invariate fino al monte Stol, altra zona di lancio di parapendii.

Dallo Stol puntiamo al Monte Nero, detto Krn in Sloveno (che spicca nel panorama coi suoi 2.200 metri), dove la quota di volo si alza: per arrivarci conviene passare da nord, appoggiarsi al Monte Polovnik (1.500 m), seguire la linea di cresta che ha lo stesso andamento termico, e quindi conquistare il Monte Nero, che ha varie sfaccettature e spesso su questi costoni si trovano ottimi valori (**Fig. 14**).

Manuele Molinari fa un'interessante digressione storico-turistica: il Monte Nero è la montagna di Capo-

retto, da cui partì l'avanzata austriaca che portò all'invasione di tutto il Friuli e di parte del Veneto. Sono zone bellissime anche per fare escursioni, la zona dell'alto Isonzo ad esempio...

Viviano riprende descrivendo l'attraversamento del confine, poco prima dello Stol, senza spazi aerei controllati né alcuna burocrazia aeronautica. Attenzione però alla sella sopra Magozd, vicino a Bovec, che ha una quota del terreno di 1.250 metri, della quale è importante tener conto quando ci si trova bassi.

L'aria oltre il Monte Nero

Dopo il Monte Nero solitamente cambia la massa d'aria. Spesso, prima di esso, abbiamo quote sui 1.700 m, mentre dopo passiamo sui 2.000 m. La massa d'aria è influenzata dalla valle di Bled e la cima del Monte Nero può essere avvolta da un cappello di cumuli che impediscono la vista verso Piedicolle: conviene passare al di sotto della base cumulo e verificare le condizioni dall'altra parte: di solito si riscontra un innalzamento della base nube dovuto all'ingresso di aria più secca.

Dunque, seguiamo la linea di cresta a 1.900 - 2.100 m fino a Piedicolle; anche questa è una via molto veloce (**Fig. 15a e 15b**).



Fig. 15b: Monte Vogel verso Piedicolle

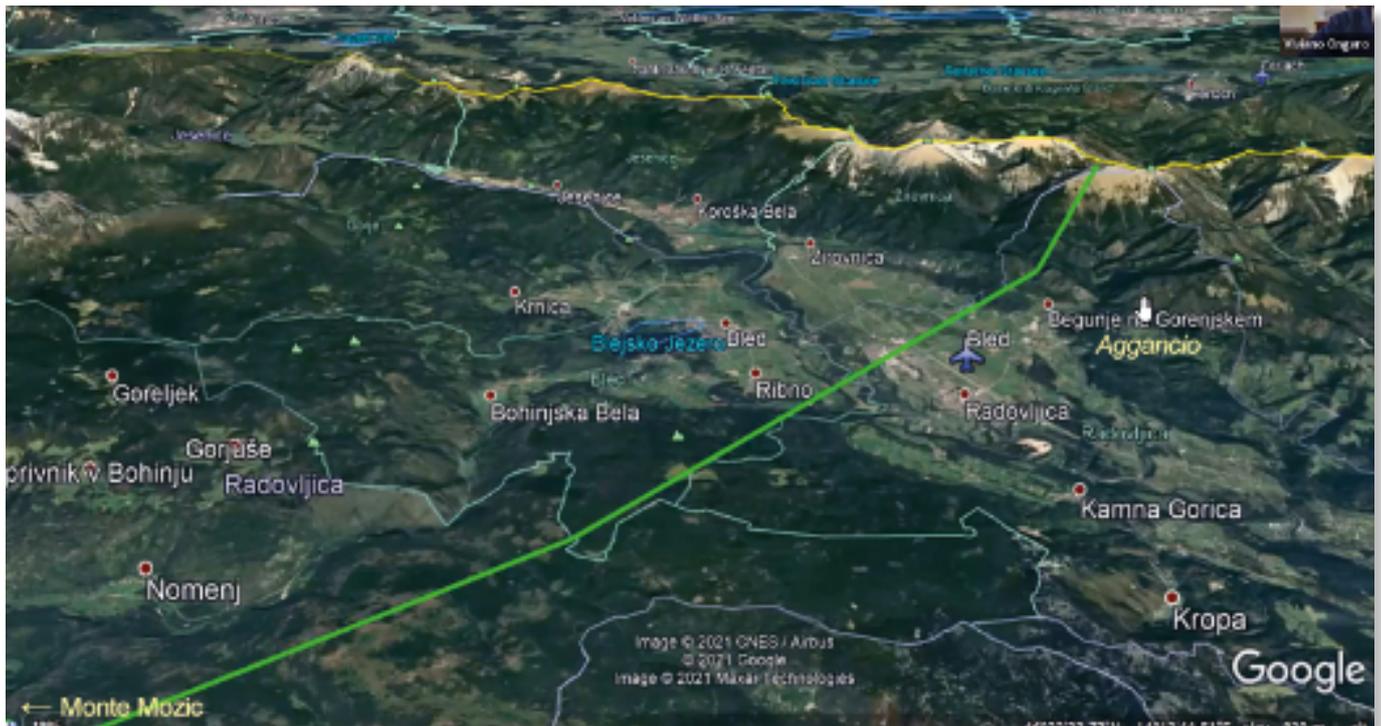


Fig. 16: l'attraversamento verso le Caravanche, passando per Bled

Una volta arrivati a Piedicolle si può tornare indietro oppure attraversare verso le Caravanche. Queste sono una catena montuosa molto interessante per il volo a vela, e Bled è il riferimento per la zona: conviene effettuare l'attraversamento passando proprio

vicino a Bled, con il punto d'aggancio sul rilievo appena a est della pista (Fig. 16). A sud-est c'è l'aeroporto di Lubiana: occorre stare attenti a non entrare nel CTR di Lubiana, che inizia a circa 20 km a sud-est di Bled.

TRANSFLUID
Industrial & marine

Bellmarine
powered by Transfluid

Ibrido & Elettrico



TRANSFLUID S.p.A.

via G. Rossa, 4 • 21013 Gallarate (VA) Italy • Ph. +39 0331 28421 • info@transfluid.eu • www.transfluid.eu



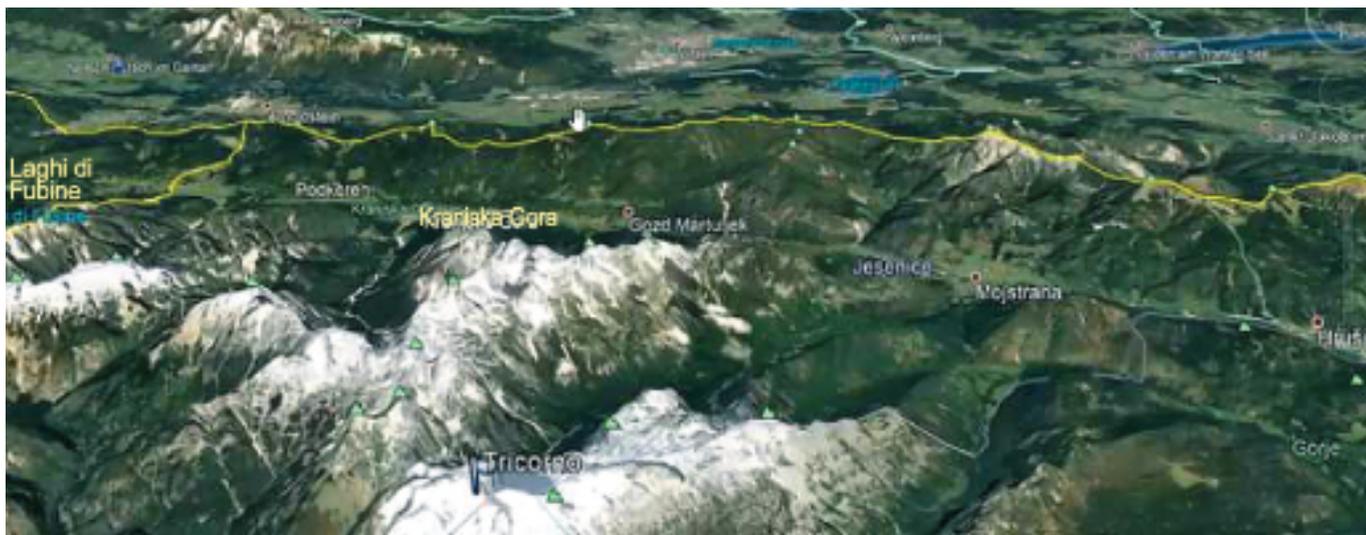


Fig. 17: il percorso lungo la cresta delle Caravanche

L'attraversamento dipende dalle condizioni della giornata: si può fare continuando fino al monte Mozic a 1.600 m per poi attraversare; oppure partendo dal monte Veliki Raskovec prima di Piedicolle (località nota come Podbrdo in Sloveno) a 1.900 m, a seconda del fatto che ci sia attività termica. In ogni caso si tratta di percorrere 20 km per arrivare a Bled: se partiamo da 2.000 m arriviamo di sicuro sulle Caravanche con la quota per agganciare.

Una volta arrivati alle Caravanche si può continuare verso est, proseguendo verso i vari aeroporti lungo la catena, oppure, girando indietro verso ovest, seguire le Caravanche per giungere a Nötsch, passando a sud di Villach, e quindi percorrere la Gailtal (Fig. 17).

Se c'è vento da nord "salta tutto". Dipende quindi dalle condizioni della giornata: se si arriva sotto cresta alle Caravanche da sud, ci si può portare sulla

zona di sgancio di Bled, a NNE della città, e cercare di salire su quelle montagne. Normalmente tutta la zona dà buoni valori di salita, ed è molto utilizzata da chi percorre queste valli.

Come detto, se si punta direttamente su Bled l'attraversamento non dà problemi con il CTR di Lubiana, mentre portandosi più a sud occorre fare decisamente attenzione per il sostenuto traffico commerciale. Consideriamo l'atterrabilità (Figg. 18-19): nel momento in cui siamo sopra cresta, Bled diventa il punto più vicino.

Tornando invece indietro tra il Monte Nero e Piedicolle, abbiamo i due fuoricampo di Tolmin ovest e di Volarje, che hanno una certa difficoltà d'approccio ma, dal momento in cui uno s'avvicina al Monte Nero, Caporetto rimane il fuoricampo da privilegiare in quanto è più facile atterrarvi.

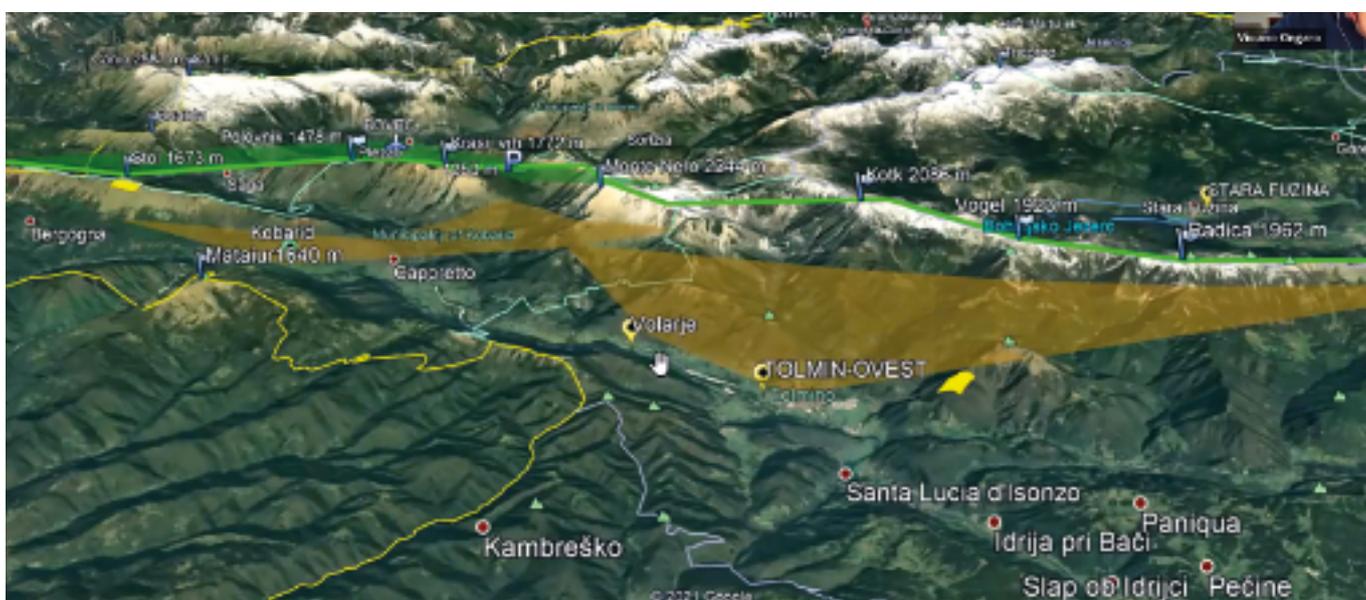


Fig. 18: atterrabilità Monte Nero – Piedicolle

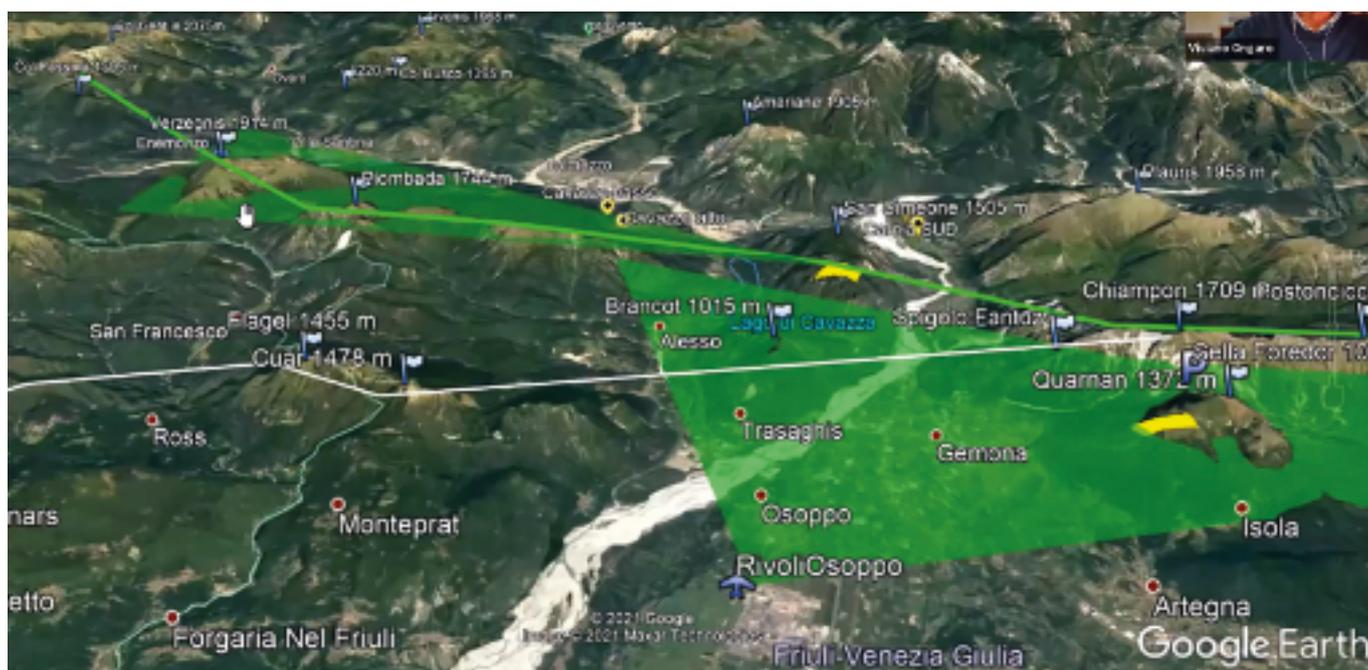


Fig. 25: a sinistra della stella, l'insenatura del Monte Cesen

Altra cosa: se abbiamo quota e siamo in difficoltà in quest'area, Bovec è vicino, anche se occorre fare attenzione alla sella di 1.200 m, altrimenti si fa il giro attorno al costone. Una volta atterrati a Bovec è possibile anche avere il traino, soprattutto nel weekend c'è attività di volo a vela, mentre durante la settimana

na è più difficile, probabilmente è necessario farsi venire a prendere dagli amici con il carrello (ovviamente poi una bella cena con la squadra di recupero!). Tornando indietro, facciamo riferimento a Rivoli di Osoppo oppure a Enemonzo, se non riusciamo a scavallare.

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

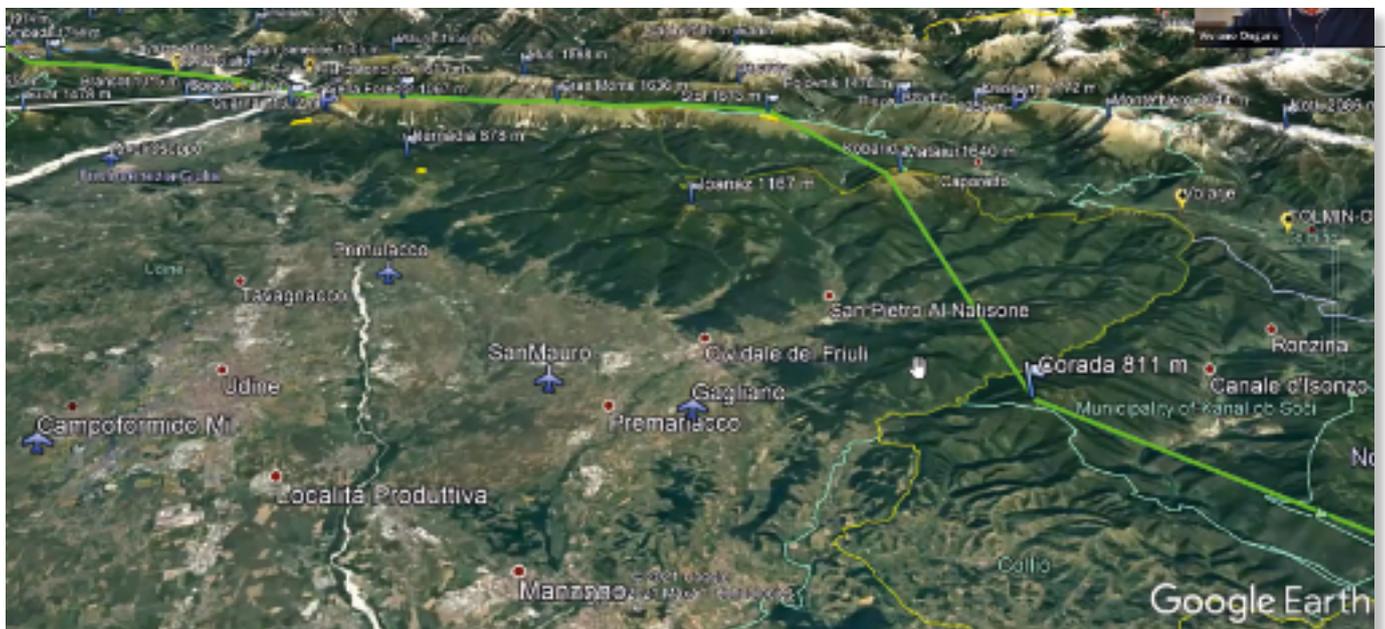


Fig. 20: il percorso verso Fiume

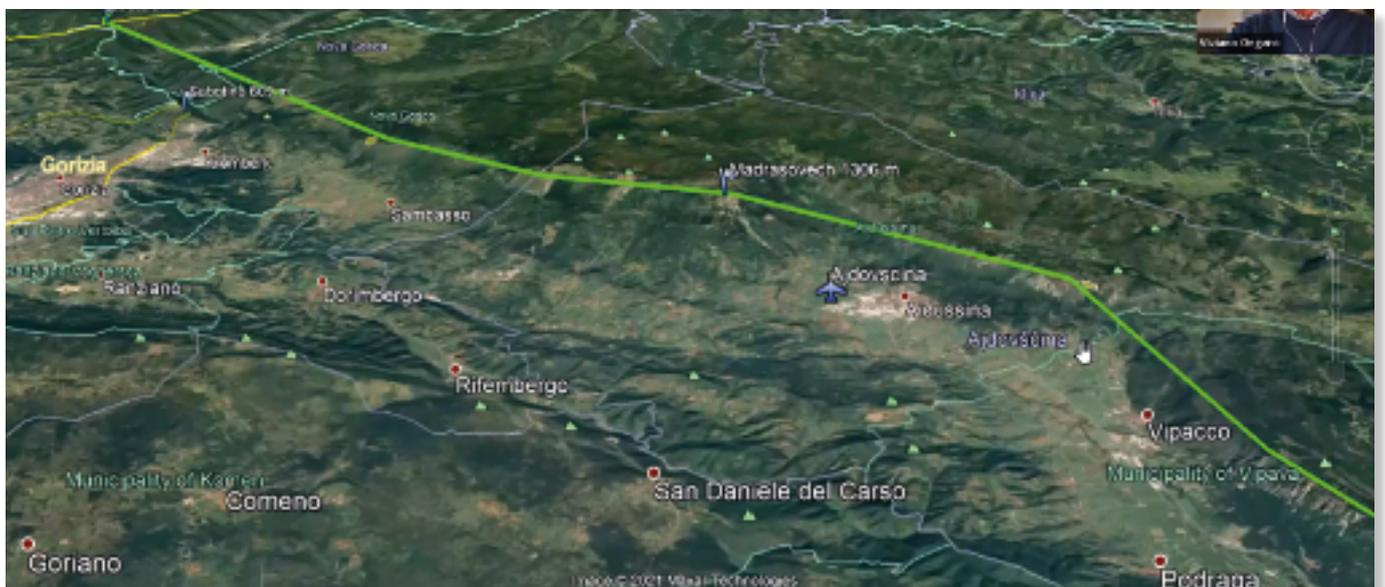


Fig. 21: la valle di Vipacco

Percorso panoramico verso Fiume

Vediamo quindi l'altro percorso, che ci fa seguire la stessa strada fino al monte Stol (oppure si può tagliare prima) e si va giù fino al Monte Nevoso poco prima di Fiume: è molto bello dal punto di vista paesaggistico; qui si vola a quote da pedemontana classica (Fig. 20). Partiamo dallo Stol, con riferimento al Monte Matajur (1.600 m), pianiamo seguendo le linee di cresta ed entriamo in Slovenia al Monte Corada (solo 811 metri). Facendo quota qui sopra possiamo poi proseguire verso Gorizia, seguendo le linee di cresta, per entrare nella

valle di Vipacco, dove si trova Aidùssina: in genere si fa a filo costoni, seguendo la cresta fino al Monte Nanos (1.240 m), altro punto di riferimento che indica la fine della valle di Vipacco (Fig. 21).

Fig. 22/a: l'arrivo al Monte Nevoso, in vista di Fiume

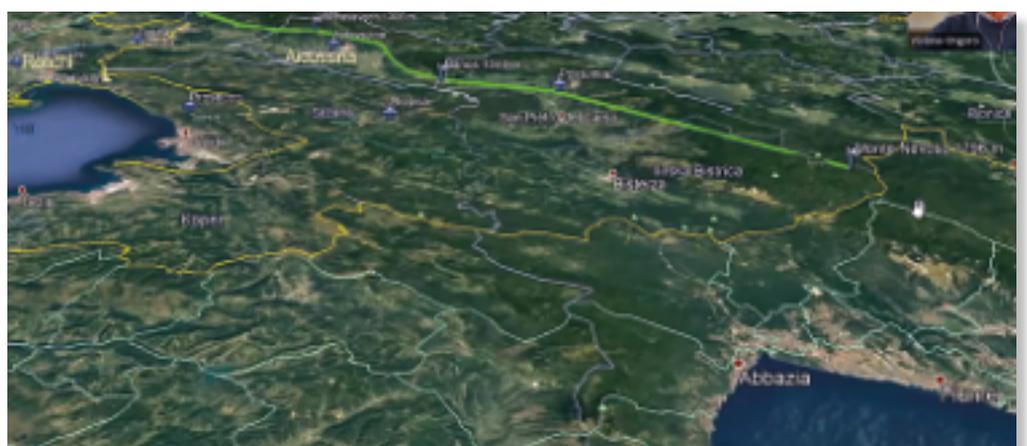




Fig. 22/b: Monte Nevoso, Fiume e l'Istria

Si riprende ad avanzare con riferimento Postumia fino al Monte Nevoso (1.796 m), vetta più alta della zona e molto facilmente riconoscibile, in vista di Fiume (Fig. 22 a, b e c). Con 1.300 - 1.500 m di quota si riesce a vedere il golfo di Trieste! Nell'ultima parte conviene stare sui 2.000 metri perché l'atterrabilità è limitata. Si deve puntare su Postumia, sono circa 20 km dal Monte Nevoso (Fig. 23): tornando indietro ci sono le atterrabilità di Aidussina, Gorizia e prima ancora San Mauro. Attenzione! Evitiamo di finire bassi nella zona di Collio, ci sono vigneti ovunque e non ci sono atterrabilità.

Questi quindi sono i prolungamenti della pedemontana che Ugo Raffaelli ci aveva presentato nella serata precedente. Il territorio è meraviglioso, un triangolo Udine - Lubiana - Fiume, ad esempio, è molto panoramico. Attenzione anche alla bora: è un vento che rinforza decisamente nei bassi strati, diversamente da quanto potremmo aspettarci, e ci può creare grossi problemi sia in planata che in fase di atterraggio fuori campo. Stefano Fantuz: riferisce che in Slovenia e a Bled in

particolare si riesce a comunicare in italiano, ma l'inglese va sempre benissimo. A Rivoli di Osoppo non c'è attualmente attività di volo a vela, ma dispongono di una pista in asfalto di 900 metri e di un'altra in erba di 600 m, hanno un traino che viene utilizzato per soli voli a motore. Gli articoli tratti dalle conferenze di questa serie che analizza le zone di volo più battute nell'arco alpino italiano, continueranno sul prossimo numeri di Volo a Vela! ■

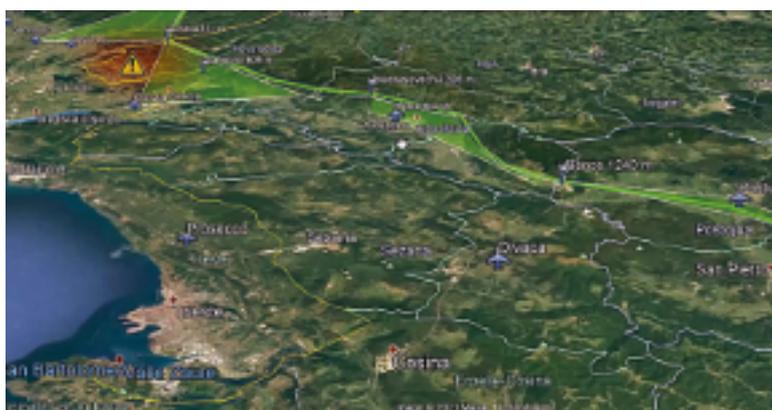


Fig. 23: atterrabilità Monte Nevoso - Monte Nanos



Fig. 22/c: Fiume, l'Istria e le isole