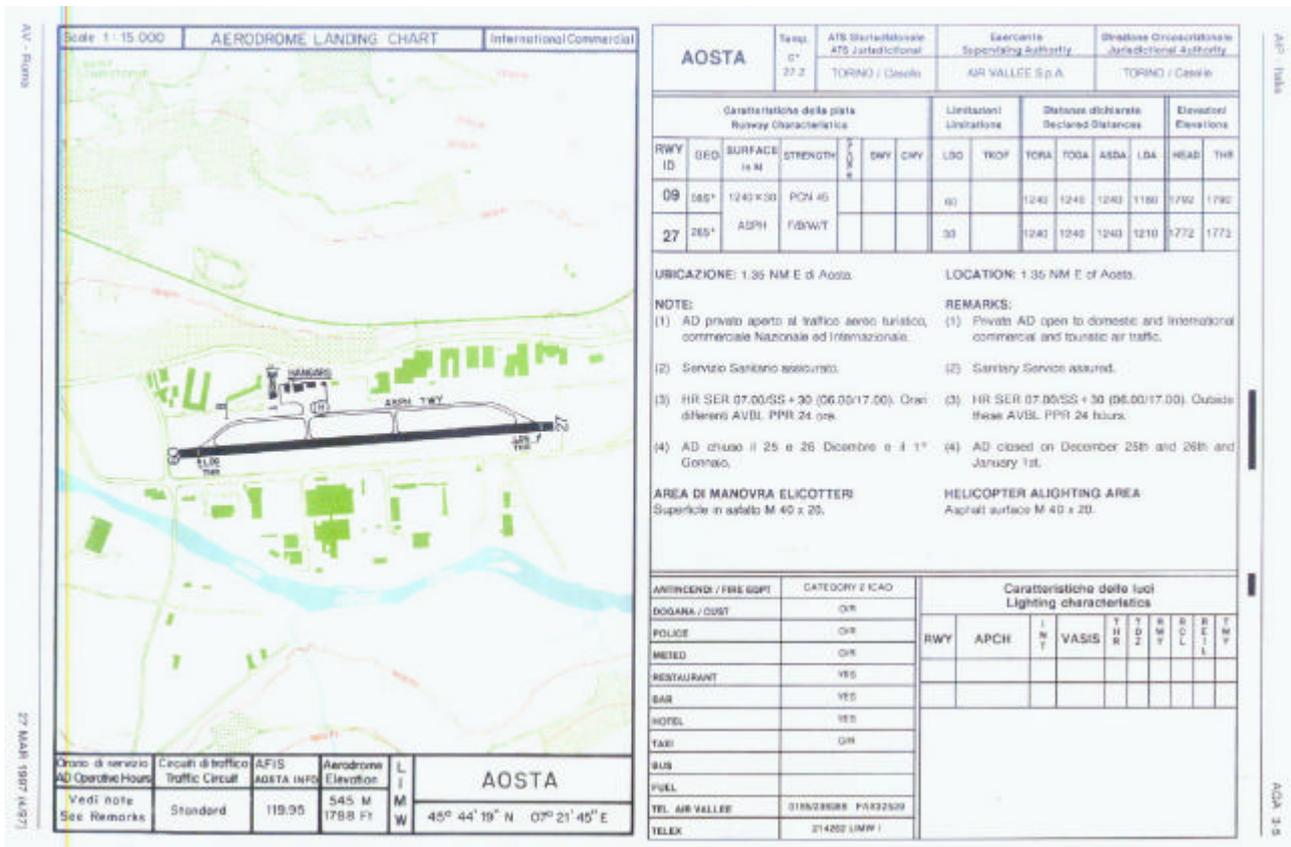


**NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**

# AOSTA (LIMW)

## 1. AOSTA ED IL SUO SPAZIO AEREO NELLA REALTA'



L'aeroporto "Corrado Gex" di Aosta è situato nelle vicinanze della città di Aosta (esattamente 1.5 miglia dalla città) ed è facilmente raggiungibile attraverso l'autostrada M.te Bianco-Aosta-Torino o dal centro città seguendo le indicazioni opportune.

Parallela alla pista di atterraggio passa proprio l'autostrada sopracitata mentre poco lontano dalla testata pista 09 scorre la Dora Baltea (ottimo riferimento per i voli VFR perché il fiume attraversa tutta la Valle d'Aosta in senso longitudinale).

Poco lontano dalla soglia pista 09 è presente una cabinovia che da Aosta porta gli sciatori a Pila : è consigliabile quindi sorvolare l'area ad un'altitudine di almeno 1500 piedi SFC per evitare di restare "catturati" dai cavi della stessa.

## NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES

Aggiungiamo inoltre che sempre poco lontano dalla 09 son presenti dei complessi di acciaierie con ciminiere abbastanza alte.

Vi sono due aree in vicinanza dell'aeroporto delle quali è proibito il sorvolo: si tratta del carcere di Aosta e dell'Eliporto militare di Pollein, entrambi situati ad est della pista 27.

Dopo questa piccola descrizione paesaggistica consideriamo l'aeroporto nel dettaglio...

Il codice ICAO per Aosta è LIMW (Lima India Mike Whisky): secondo normative ICAO l'aeroporto è aperto sia al traffico turistico privato sia al traffico commerciale Nazionale ed Internazionale: ricordo inoltre che si tratta dell'unico aeroporto presente in Valle d'Aosta. LIMW è chiuso tra il 25 dicembre ed il primo gennaio, a parte questo periodo, durante tutto l'anno l'attività sportiva di volo a vela e a motore è molto intensa: è presente un Aeroclub (vedi il sito [www.aecaosta.com](http://www.aecaosta.com)). Non dobbiamo dimenticare che l'aeroporto è anche sede del Soccorso di alta montagna e che qui vengono fatte le abilitazioni per decolli ed atterraggi sui ghiacciai. Ad Aosta operano pure varie compagnie aeree anche se con velivoli molto piccoli.

La pista d'atterraggio è orientata da est a ovest con una lunghezza di 1240 metri ed una larghezza di 30 metri con superficie in asfalto e presenta una elevazione di 545 metri (1788 piedi); al momento della stesura di questo breve tutorial abbiamo saputo che la pista sta subendo un "maquillage" e che probabilmente verrà allungata di qualche centinaia di metri.

L'orientamento delle piste è 085° magnetici per la 09 e 265° magnetici per la 27. Per gli atterraggi vengono usate sia la 09 sia la 27, naturalmente compatibilmente con le condizioni meteo e del vento.

Accanto alla pista scorre una taxiway asfaltata con quattro raccordi per entrare in pista; vi sono poi alcuni hangars di cui uno in uso per la Protezione Civile ed il Soccorso Alpino.

Non dimentichiamo pure ovviamente l'aerea per gli elicotteri in asfalto di 40 metri per 20....

La giurisdizione aeroportuale è quella dell'aeroporto di Torino Caselle e lo spazio aereo verticale dal suolo a FL195 è considerato di **classe G**: questo significa che nell'area è previsto solo un servizio informazioni e non CTA con frequenza 119.95 (Aosta AFIS) e con compiti esclusivi di informazioni ai voli VFR: il servizio ha il compito di dare "informazioni" ai piloti (condizioni meteo, piste consigliate, ecc.) **NON PUO' PERO CONTROLLARE**.

Da FL195 in su lo spazio aereo è classificato come **classe A**: non sono ammessi VFR ma solo IFR e l'ente di competenza è MILANO TMA SECTOR.

**NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**



Come si vede dalla cartina sono presenti numerose intersezioni su cui convergono molte aerovie (si tratta delle aerovie principali tra la Svizzera, l'Italia e la Francia):

## **NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**

non ci si stupisce quindi delle classificazioni degli spazi aerei viste precedentemente; i fixes più importanti sono:

AOSTA (poco lontano da Aosta, con una minima radar di FL195)

BANKO (poco lontano da Courmayeur con stessa minima di Aosta)

OMETO (vicino ad Ivrea con minima di FL195)

## **2. PROCEDURE REALI AD AOSTA**

Come accennato prima, la stragrande attività dell'aeroporto è incentrata sul volo a vela e a motore di natura sportiva. L'attività commerciale è in via di sviluppo ma ancora "ristretta": questo trova una spiegazione anche nel fatto che su AOSTA **NON ESISTONO RADIOASSISTENZE** e quindi non vi possono essere procedure IFR od altro: tutto viene eseguito in VFR.

L'assenza di radioassistenze è giustificata dal fatto che le alte montagne schermano le trasmissioni radio: pensate che si riesce a contattare Aosta informazioni in radio quasi solo in finale...

### **2.1 DECOLLI**

I decolli vengono eseguiti a seconda del vento dalla 09 o dalla 27, non esiste cioè un sistema preferenziale di scelta delle piste come in altri aeroporti (come per esempio a Linate o Malpensa): come minime di sorvolo abbiamo 1500 piedi SFC su Pollein e 1000 piedi SFC su Aosta.

Per gli alianti al traino di solito dopo decollo dalla 09 viene eseguita una virata a sx per passare sopra St.Cristophe ed inserirsi nella valle del Gran S.Bernardo dove agganciare "le mitiche termiche" e sganciare l'aliante.

E' ovvio comunque che bisogna prendere quota il prima possibile visto che si è circondati da altissime montagne (tutte sui 2000-3000 metri).

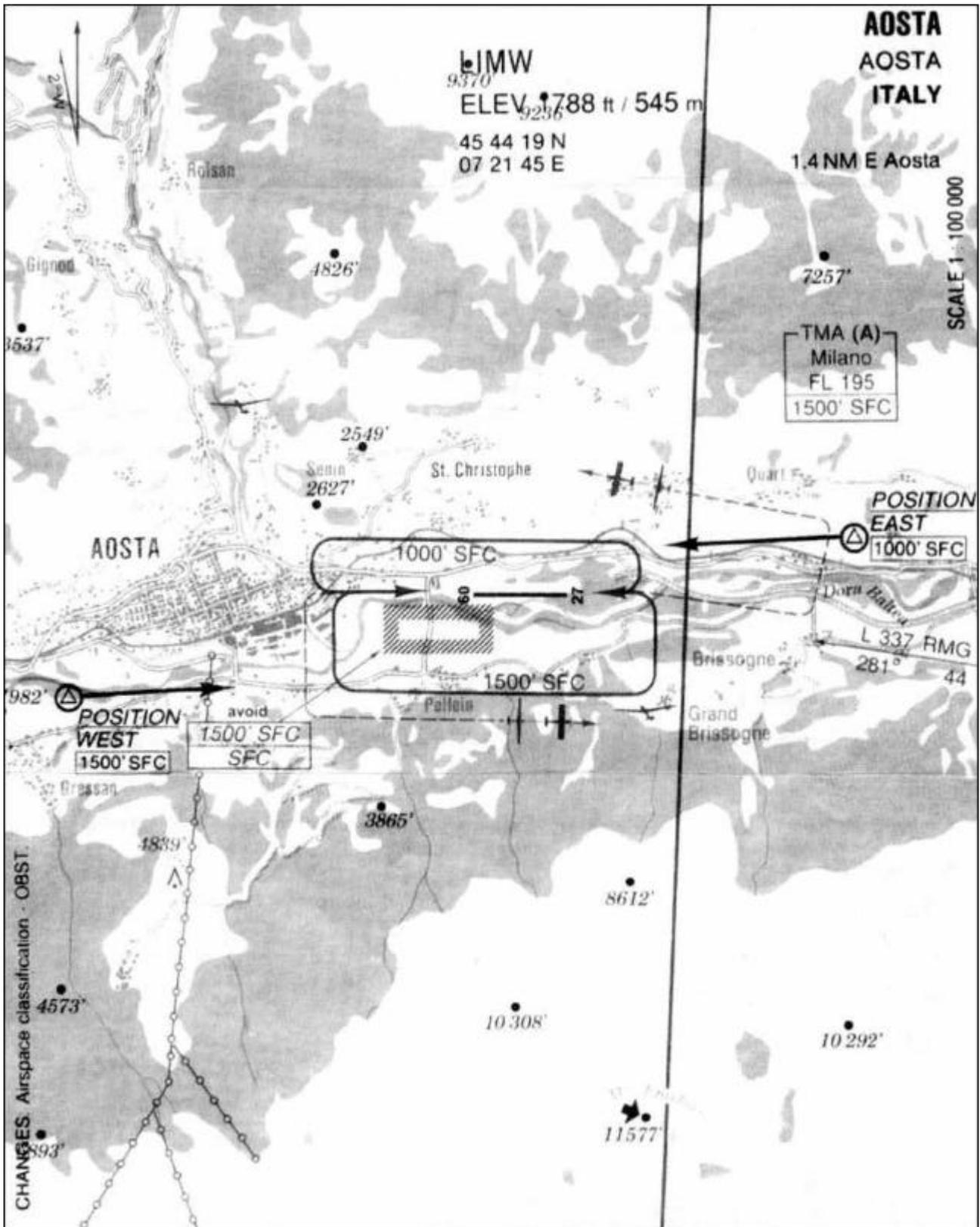
### **2.2 AVVICINAMENTI/ATTERRAGGI/CIRCUITI**

Dalle cartine VFR risulta la presenza di due punti di riferimento per gli avvicinamenti alla 09 e alla 27 : sono denominati POSITION WEST e POSITION EAST.

Il punto "Whisky" è situato nei pressi del Comune di Gressan su un'ansa del fiume Dora e deve essere sorvolato a 1500 piedi SFC: da questo punto si esegue poi un finale per la 09 sempre seguendo il fiume.

Il punto "Echo" invece si trova sopra Chatillon, deve esser sorvolato a 1000 piedi SFC e rappresenta l'ingresso per un finale per la 27.

**NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**



Esistono anche altre due procedure per alianti la 09 e la 27:

09: provenendo da Pila con prua 360 si sorvola il campo a 700-1000 piedi QFE inserendosi poi nel braccio sottovento con una virata a sinistra seguita dal braccio finale con altra virata a sinistra.

## **NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**

27: Provenendo da St.Cristophe con prua 180 si sorvola il campo 1000-1500 piedi QFE e si vira a sinistra per entrare sottovento e poi di nuovo a sinistra per il finale della 27.

Per quanto riguarda i circuiti essi vengono eseguiti standard.

### **3. CONTROLLARE AOSTA SU IVAO**

In considerazione di quanto abbiamo annunciato finora a proposito della classificazione reale dello spazio aereo nella zona di Aosta e dei servizi che nella realtà vengono offerti ai piloti, si può comprendere come la postazione di LIMW sia per forza di cose “anomala” e differente rispetto a qualsiasi altra su IVAO.

Anzitutto, visto che ad Aosta è previsto solo un servizio AFIS (cioè sole informazioni) l'unica postazione compatibile in IVAO sarà LIMW\_FSS (Ovvero Aosta Flight Service Station): l'utente IVAO che intende collegarsi dovrà quindi utilizzare questo callsign e non LIMW\_TWR cioè Aosta torre.

La classificazione come FSS prevede che il controllore fornisca solo dei “consigli” ai piloti: quale pista migliore per decolli ed atterraggi, quali le condizioni meteo oppure consigli sulle manovre e così via, non dovrebbe assolutamente impartire comandi ai piloti .

In un servizio AFIS reale non è previsto il servizio Radar: tutto viene fatto, per così dire, “a vista”. E' vero però che su IVAO tutti i controllori o chiunque apra una postazione, vede sullo schermo di Pro Controller i piloti collegati come se avesse contatto radar: chi controlla Aosta dovrebbe assolutamente astenersi dal dare vettori se non in casi di eccezionale emergenza. Nella pratica di IVAO l'ente superiore a LIMW\_FSS dovrebbe essere Torino avvicinamento (LIMF\_APP) : è necessario che il controllore su Aosta si coordini quindi con Torino per gli eventuali handoffs. Altro punto importante è la conoscenza precisa dell'orografia soprattutto su Aosta (nella cartina precedentemente illustrata sono segnate le altezze di molte cime della zona): sia chi opera su LIMW sia chi opera su LIMF dovrebbe conoscerle per dare le giuste “dritte” ai piloti.

Per quanto riguarda il controllo a terra invece ricordiamo che si devono rispettare le regole VFR: al momento del primo contatto il controllore dovrebbe riportare la qualità della radio (1/5, 2/5 etc) e lo stop orario.

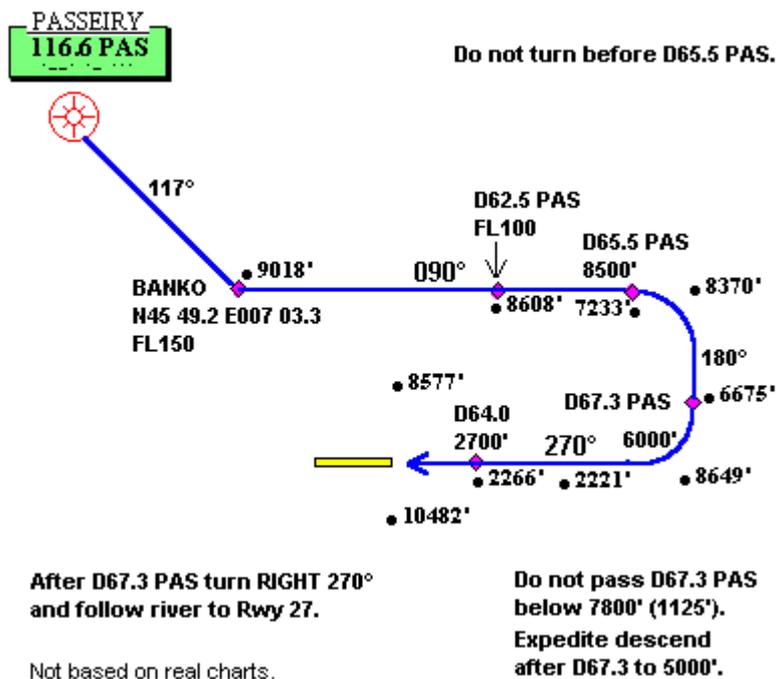
In VFR non esiste autorizzazione al push back o all'accensione dei motori quindi il controllore dovrà semplicemente dire: “accensione motori a sua discrezione,riporti pronto a rullare”.

## NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES

Essendo un servizio di Informazioni non dovrebbe venir data nessuna clearance, al limite una squawk se l'ente superiore (Torino) lo richiede e se il pilota intende eseguire un piano di volo VFR misto a IFR: si possono dare squawk a partire da 7000 evitando ovviamente i codici per le emergenze, i dirottamenti (**VIETATI SU IVAO DOPO I' 11 SETTEMBRE**), le emergenze radio ecc.

Il controllore potrà eventualmente dare dei consigli al pilota sulle procedure: ricordiamo che si tratta solo di consigli e non di comandi e sostituiscono le clearance...

Parliamo ora delle procedure di avvicinamento: al momento non ne esistono di ufficiali; ne proponiamo una che è stata "creata" ad hoc da piloti virtuali ma che non esiste nella realtà.



Nella simulazione su IVAO può essere utilizzata dai piloti considerando che è molto precisa per quanto riguarda soprattutto le minime di sorvolo nei vari punti: i controllori possono eventualmente tenerla presente per dare utili suggerimenti a piloti in avvicinamento. Visto che si tratta di una procedura virtuale il controllore non potrà assegnarla ai piloti: resta a loro discrezione applicarla o meno.

Per quanto riguarda le comunicazioni radio: una volta avvenuto l'handoff dall'ente superiore, il pilota dovrà comunicare a LIMW\_FSS la sua posizione ed il controllore dovrà accusare la ricevuta del rapporto: evitate di usare frasi tipo "radar contact, ecc" perché non avete il radar ☺

Il controllore, dopo aver ricevuto il rapporto, darà informazioni sul traffico al suolo ad Aosta, eventualmente le piste in uso e le procedure consigliate.

## **NOT TO BE USED FOR REAL NAVIGATION PURPOSES**

Il pilota, sentite le informazioni, comunicherà le eventuali intenzioni: una volta comunicate riporterà in finale: il controllore non dovrà dare nessuna autorizzazione all'atterraggio, eventualmente solo comunicare di nuovo al condizione del traffico a terra.

Una volta atterrato il pilota riporterà e rullerà verso il parcheggio...

Concludiamo ricordando che tutte le informazioni qui riportate sono tratte dalla realtà **MA NON UTILIZZABILI PER VOLO REALE** anche se si basano su quanto di più vicino alla realtà si possa simulare.

Per qualsiasi suggerimento, domanda o lamentela potete scrivere a:

[r.liverta@libero.it](mailto:r.liverta@libero.it)

Roberto Liverta