



*Italo Battioli
con Umberto Venturini all'Adamello*



Cari amici, abbiamo pensato che per festeggiare degnamente il ventesimo anniversario della nostra Associazione andasse ricordato, seppure brevemente, il percorso compiuto in questi anni. Cominciamo con il ricordare gli avvenimenti dei primi anni ed il nostro primo Presidente.

Tutto ha inizio nel maggio 1985, durante il Raduno Internazionale dei Piloti di Montagna, tenuto ad Aosta nei giorni 25-26-27 maggio 1985, oltre a numerosi piloti francesi e svizzeri, sono ospiti dell'Aeroclub della Valle d'Aosta anche alcuni piloti di montagna italiani. Ospiti del Presidente dell'Aero Club Gianfranco Marten-Perolino e del rappresentante di volo in montagna Roberto

Venco, da Viterbo attivano Italo Battioli e Marco Longo, Valentino Poli e Marcello Pasquali, Paolo Cattani e Bozzone, tutti a bordo di Piper L-18C. Da Trento con due PA 18-150 arrivano Berto Venturini, Luigi Pezzoli e Adriano Boccardi. Durante la cena ufficiale del 26 maggio, Italo Battioli lancia l'idea di fondare l'Associazione Italiana Piloti di Montagna (A.I.P.M.); da tempo, il nostro Italo, aspettava la buona occasione per mettere le basi di una Associazione che in Italia mancava. Erano esistenti l'Associazione francese (A.F.P.M.) e quella svizzera (A.S.P.G.) ma i piloti italiani non erano rappresentati e raggruppati in nessuna Associazione nazionale. *(continua in seconda pagina)*



Italo Battioli a Vernay

Italo Battioli è nato nel 1939 a Rio de Janeiro.

Ha cominciato molto presto la sua carriera aeronautica, inizialmente come pilota di taxi aereo, successivamente come pilota di linea. Nel 1965 si è trasferito in Italia, dove ha continuato a lavorare fino al pensionamento come Comandante Istruttore sul B-747. Ha 18.000 ore di volo, ed ha pilotato dieci tipi diversi di aereo di linea, e 65 dell'aviazione generale. Durante la sua vita professionale, ha anche lavorato per 20 anni nel campo della sicurezza del volo, con incarichi in diversi enti nazionali ed internazionali.

Italo ha scoperto il volo in montagna nel 1976, quando ha preso l'abilitazione su ruote e sci a Mont Louis, nei Pirenei. Da allora si è appassionato a questa disciplina

e, per più di dieci anni si è recato spesso sulle Alpi, per compiere 600 atterraggi in montagna. Conoscendo l'AFPM e l'ASPG, e forte della sua esperienza nell'ANPAC, Italo aspettava l'occasione per creare un'associazione di piloti di montagna in Italia, che si è concretizzata ad Aosta durante il raduno del 1985. Dopo qualche anno, con l'AIPM che cresceva sana e forte Italo pensò che i tempi erano maturi per lanciare l'idea della costituzione di una federazione delle associazioni europee. L'idea è stata accolta con entusiasmo dagli Italiani e Francesi, e da una riunione svoltasi a Clacton (Inghilterra) nel 1991, è nata European Mountain Pilots, magistralmente realizzata ed amorevolmente "cresciuta" da Robert Barrier.

L'altra sua passione sono gli L-5, che Italo, con il socio ed amico Valentino Poli, restaura e colleziona.

Italo vive a Roma, è sposato e padre di due figli.

Viene incaricato nella riunione costituente del 1985 di definire gli obiettivi, i contenuti e le funzioni della nuova Associazione ed eletto Presidente in occasione della ratifica ufficiale della stessa, nel 1986.

Durante l'Assemblea di Aosta nel 1988, viene riconfermato per il successivo biennio.



1994 - Falaise – 50° dello sbarco in Normandia

(continua dalla prima pagina)

Le cose da fare erano molte: bisognava stilare uno statuto, informare i piloti abilitati in tutta Italia, partire con una prima "costituente" che potesse definire obiettivi, contenuti, funzioni della nuova Associazione.

Da maggio a settembre tra Battioli ed i soci "fondatori" si assiste ad una fitta corrispondenza senza, purtroppo, trovare un momento di aggregazione in cui poter agire concretamente.

L'urgenza di arrivare alla costituzione di una Associazione Nazionale che rappresentasse il "volo in montagna" era dettata anche dal pericolo che nuove normative e regolamenti del Ministero dei Trasporti e di Civilavia potessero intervenire a far arretrare o perlomeno limitare i benefici della Legge GEX (legge n. 518/68).

Una legge promossa, voluta ed approvata dal nostro Parlamento grazie all'impegno ed alla passione di Corrado Gex, Parlamentare della Regione Valle d'Aosta.

Italo Battioli nella sua posizione di Segretario Tecnico dell'Associazione Nazionale Piloti Commerciali, era riuscito a far conoscere ed a parlare sul problema del "volo in montagna" negli uffici del ministero, in quelli di Civilavia e con funzionari addetti al rilascio di licenze ed abilitazioni. Questa posizione e l'autorevolezza dello stesso Battioli ha permesso, fin dall'inizio, la difesa della legge esistente e della regolamentazione delle aviosuperfici da attacchi e restrizioni che durante questo periodo affiorano negli uffici competenti. L'urgenza porta alla formazione di un Direttivo Provvisorio che lavori per portare alla costituzione ufficiale dell'A.I.P.M. Per ragioni pratiche la sede dell'Associazione viene proposta a Roma con Italo Battioli Presidente. Venco e Venturini, rappresentanti delle realtà locali dove viene praticata l'attività di volo in montagna, ricoprono le cariche di Vicepresidente e Segretario.

(continua sul prossimo numero...)



1987 Villefranche (F) - 1ª uscita ufficiale di AIPM



Gran Sasso 1977

Con Gianfranco, il periodo invernale rappresentava il periodo delle scoperte di nuovi posti bellissimi ed immacolati di neve. Gli atterraggi su ghiacciai come l'Adamello ed il Cevedale ad oltre tremila metri rappresentavano momenti indimenticabili. Così come l'atterraggio di Gianfranco sulla cima dell'Ortles a quasi quattromila metri che ha rappresentato per lui la qualifica di esperto di volo in montagna ed il conseguimento della qualifica di istruttore a questa splendida disciplina.

A soli 61 anni ci hai lasciati, caro Gianfranco, ti dico solamente CIAO!

Zio Berto

Gianfranco Graziani ha conseguito nel 1975 l'abilitazione n. 44 al Volo in Montagna frequentando il Corso Nibbio e nel 1987 quella di Istruttore.

Un ricordo per Gianfranco

L'ho conosciuto nel lontano 1976 come pilota privato e da allora ne è nata una grande, sincera, reciproca amicizia. Abbiamo volato tanto insieme, ma restano memorabili le settimane di agosto passate nel centro Italia negli anni dal 1976 al 1979. Dell'Italia centrale, io e Gianfranco, conoscevamo tutto ed atterrabamo in ogni striscia, pendente o piana, impegnativa o facile che fosse. Questo contatto con la natura era per noi una gioia: Pian del Rascino, Pian del Cornino, Pian di cinque miglia, Pescasseroli, Campo Imperatore e poi il più ardito raid al Gran Sasso, nel medesimo posto dove atterro la Cicogna tedesca a liberare Mussolini.



Alpe di Siusi 1979

CORTINA un amore ... infinito

C'era una volta un aeroporto....

Quaranta minuti per andare da Cortina a Venezia e poco più di un'ora per coprire la distanza Cortina-Milano. Oggi sembra fantascienza e invece, paradossalmente, negli Anni Sessanta era una realtà.

Nell'estate del 1962 entrò infatti in funzione l'Aeroporto di Cortina. Quell'anno, la società Aeralpi inaugurò la prima stagione sperimentale, collegando la Regina delle Dolomiti con Bolzano, Milano e Venezia. Tra l'estate 1962 e l'inverno 1963 furono effettuati 600 voli, che in tutto trasportarono oltre 1.600 passeggeri paganti. La pista lunga poco più di un chilometro e le caratteristiche dell'aeroporto consigliarono l'utilizzo di velivoli Stol (Short Take Off and Landing) le cui peculiarità li rendevano adatti al decollo e all'atterraggio corti, potendo decollare in 130 metri e fermarsi in soli 100 metri.

Visto il successo delle prime due stagioni sperimentali, l'Aeroporto di Cortina divenne una realtà consolidata, che funzionò regolarmente sino al 1968, anno che decretò la fine dei voli di linea a causa della scomparsa dell'azionista di maggioranza dell'Aeralpi. Ad Acapulco fu infatti assassinato il Conte Cesare d'Acquarone, la cui morte lasciò senza sostegno finanziario



la società pioniera del volo a Cortina (pioniera anche in un altro senso: fu infatti la società che ebbe tra le sue fila la prima pilota di linea italiana, **Fiorenza De Bernardi**).

La pista e gli hangar dell'aeroporto restarono deserti e inutilizzati sino agli inizi degli Anni Settanta, quando un pilota ampezzano, Carlo Lorenzi, chiese e ottenne di poter operare nell'aeroporto di Cortina con i bimotori della società Sorem di Roma. Questa nuova stagione fu però breve e decretò la definitiva chiusura dell'aviosuperficie a causa dell'incidente che si verificò il 31 maggio 1976: un aereo pilotato dallo stesso Lorenzi, con cinque passeggeri a bordo, precipitò subito dopo il decollo da Cortina.



L'inchiesta che ne seguì attribuì inizialmente la causa dell'incidente alla pericolosità della pista, che fu quindi chiusa. In seguito fu correttamente attribuita all'imperizia del pilota, ma ciò non servì a riaprire l'aeroporto. L'incidente aveva talmente scosso l'opinione pubblica e la gente del posto da rendere inutile qualsiasi tentativo di riapertura.

Così, in questi ultimi 30 anni, l'aeroporto di Cortina è stato dimenticato e abbandonato, ma non da tutti!

La possibilità di decollare e atterrare nel cuore delle Dolomiti ampezzane non poteva lasciare insensibili i Piloti di Volo in Montagna. Parliamo di una categoria particolare di piloti, che volano per passione e che sono rappresentati dall'Aipm.

I piloti di volo in montagna in più occasioni hanno cercato di riottenere l'agibilità della pista.

Ma questo è successo soltanto pochissime volte (sufficienti, peraltro, a dimostrare la non pericolosità della pista

quando gli aerei sono pilotati da veri esperti di volo).
 La prima avvenne nel 1991 quando i nostri soci cortinesi, di nascita od adozione, **Massimo Mauriello** e **Valerio Gaspari** insieme a **Domenico Chiesa** riescono a coordinare, in occasione della 5^a Assemblea A.I.P.M. organizzata a Belluno e per la prima volta dopo 15 anni da quel grave incidente, l'atterraggio su questa pista di venti aeroplani quasi tutti PA18 e PA19, qualche Cessna 172 ed il famoso biplano Antonov 2.
 Per l'occasione sono ospiti gli amici francesi Jean Tricart, Presidente della Commissione per gli sport aerei di Montagna in seno al Club Alpino francese, e Robert Barrier, Presidente dell'AFPM, oltre agli amici e piloti coniugi Von Breitembuch giunti dalla Germania.



La seconda volta riesce nel 2000 quando, grazie anche all'adesione di un nuovo socio cortinese, **Nicolò Zardini**, al fianco dei vecchi soci già citati, ottiene il risultato di una nuova autorizzazione eccezionale per la realizzazione della 14^a Assemblea, nuovamente organizzata a Belluno.
 Purtroppo, nel giugno dello stesso anno ci lascia Valerio Gaspari (primo a destra nella foto di gruppo del raduno 2000).
 Si giunge così al 2006, anno delle Olimpiadi invernali di Torino, cinquantesimo anniversario di quelle di Cortina '56. Con grande partecipazione dei soliti soci cortinesi si ottiene, questa volta, l'interessamento della nuova amministrazione comunale. A.I.P.M. riesce ad ottenere il permesso per un primo atterraggio



La conca di Cortina – foto Nino Catto



L'arrivo – foto Patrizia Serra



Pomeriggio di neve – Foto Flavia Lonardi



Notte di... pulizie – Foto Nino Catto

“invernale”.

Il 26 gennaio, cinque dei nostri Piper sono decollati dall'aeroporto di Cortina per sorvolare in formazione le piste delle Tofane, poco prima della gara tra le vecchie glorie dello sci.

Gli equipaggi erano formati da Pippo Dellai e Nino Catto, Eligio Lonardi con la figlia Flavia, Giorgio Oss ed Enzo Marchesi, Renato Fornaciari e Nicolò Zardini, Luigi Vergerio e Giorgio Pincin.

I Piper sono arrivati in mattinata dall'aeroporto di Belluno, dove sono potuti rientrare solo due giorni dopo a causa del maltempo.



I Piper schierati sulla pista... di sci da fondo – foto Patrizia Serra

un tempo era la pista dell'aeroporto di Cortina e ora è semplicemente una pista di sci di fondo, i cui praticanti si soffermavano incuriositi a vedere questi gioiellini volanti facendosi immortalare nelle loro fotocamere digitali.

Un siffatto sforzo quotidiano doveva ovviamente essere ampiamente ricompensato e, fortunatamente, maltempo non significa digiuno o tristezza, soprattutto in un posto come Cortina. Così lo sforzo profuso è stato dimenticato tra una cena al ristorante **El Zòco** (a proposito, se siete a Cortina ve lo consigliamo: cucina superlativa, vastissima scelta di vini in un ambiente elegante e con una ospitalità unica!) il giovedì sera e pranzo il giorno successivo.



D-ELHP prende finalmente il volo... con il solo pilota – Foto Nicolò Zardini

Un problema agli sci ha impedito al glorioso Piper di prendere il volo, anche se sorge il dubbio che il problema fosse forse il peso dell'equipaggio dopo le abbondanti libagioni... Tant'è vero che, dopo vari tentativi nei quali il Piper non è riuscito a sfidare la forza di gravità, il D-ELHP è poi decollato con un solo pilota a bordo (il più magro!).

Articolo di Patrizia Serra e Nicolò Zardini

Chiudiamo con un benvenuto a Gabriele il più giovane socio di AIPM. A Patrizia e Nicolò i più calorosi sentimenti di amicizia e partecipazione a questa grande gioia.

L'abbondante nevicata del venerdì ha infatti reso impossibile la seconda manifestazione, che avrebbe visto gli stessi Piper sorvolare le gare di coppa del mondo di sci femminile, per disegnare sul cielo ampezzano i colori dei cerchi olimpici.

Sfumata la rara possibilità di mostrare la loro bravura nei cieli di Cortina, i nostri si sono prodigati per impiegare al meglio il tempo libero.

Intanto mattina e sera è stato necessario pulire gli aerei dallo strato di neve, che avrebbe rischiato di danneggiare le ali e così, armati di scopa e coraggio, con una punta di eroismo insita nelle loro gesta, hanno affrontato il freddo gelido di Fiammes per coccolare i Piper parcheggiati soli soletti su quella che



La splendida accoglienza de El Zoco – Foto Enzo Marchesi

Venerdì sera i festeggiamenti sono proseguiti al rifugio Malga Federa.

La particolarità dei due locali è che entrambi i gestori sono due piloti: Nicolò Zardini del Zòco e Davide Santer di Malga Federa, che ha portato a destinazione i suoi ospiti a bordo di un potente e suggestivo BW, un mezzo cingolato militare in grado di percorrere strade ripide e impervie, nonché gelate.

Sabato 28 gennaio, le faticose giornate sono giunte al termine per tutti gli equipaggi, che sono riusciti a decollare alla volta di Belluno.

Tutti tranne il D-ELHP che doveva riportare alla base Renato Fornaciari e Nino Catto.



Guido Keller 1892-1929



Si sa che le cene rappresentano un'ottima occasione per stabilire nuove relazioni, consolidarne di vecchie, scambiarsi opinioni, ricordi. L'incontro con il nostro vecchio amico **Tino Colombo** alla cena di Santa Lucia 2005 è stato quanto mai foriero di momenti forti e di stimoli a continuare nel nostro impegno a parlare di più e più spesso di volo in montagna cercando spunti ovunque se ne presenti l'occasione. Spunti di iniziative, di coinvolgimento ma anche di storia... anche di quella poco conosciuta.

Ecco che Tino ci racconta di un personaggio che, tra le tante altre cose, è stato forse un antesignano del volo in montagna e protagonista di iniziative "particolari", quelle ricche di spirito irriverente, goliardico o quantomeno rappresentative di una personalità forte e libera. Ecco, dunque, cosa si scopre di Guido Keller.

Nato a Milano nel febbraio del 1892, discende da un'antica famiglia elvetica, i Conti Keller Von Kellerer, trasferitisi in Lombardia verso la metà del 18° secolo. Di lui, che nel 1917 sebbene per pochi giorni ha fatto parte della 91ª squadriglia di F. Baracca, vogliamo ricordare due episodi.

I reparti di volo dislocati nella vallata dell'Adige, sovente fermavano l'attività aerea per la formazione di nebbie. Si impose la scelta di un nuovo campo e Keller ne trovò uno, secondo lui adeguato, a S. Anna di Alfaedo, una ventina di km a nord di Verona, a circa 1.000 metri sul livello del mare. A dire il vero lo spazio era poco, ma l'ineffabile pilota, che pure trovava gustosissimo il caffè preparato da una vecchina che abitava poco distante, riuscì a convincere i superiori. La scelta si rivelò in realtà buona e la Squadriglia vi rimase perfettamente operativa da maggio a settembre del 1916. Nel tempo libero Keller eseguiva dei disegni a pastello o prendeva il sole. Se i compagni ormai non prestavano più attenzione al suo abbigliamento, un generale durante un'ispezione a sorpresa rimase esterrefatto nell'essere accolto da un compito Guido Keller in pigiama e babbucce alla turca.



E' nel clima rovente della fine dell'avventura fiumana che Guido Keller escogita quella che fu certamente la sua più originale trovata: raggiungere in volo Roma per lanciarsi tre «messaggi»: uno sul Vaticano, uno sul Quirinale, il terzo su Montecitorio, allo scopo di scuotere l'opinione pubblica e di polarizzarla a favore della causa dannunziana. Partì il mattino del 14 novembre 1920 dal campo di Grobnico (Fiume) a bordo di uno *SVA* monoposto. Attraversato con volo diretto l'Adriatico, alle ore 11 era nel cielo della Capitale. «Giunto a destinazione - come scrisse più tardi - offro al Vaticano delle rose rosse per Frate Francesco, sul Quirinale lancio altre rose rosse alla Regina e al Popolo, in pegno d'amore. Su Montecitorio scaglio invece un arnese di ferro smaltato, con un striscione di stoffa rossa, delle rape legate al manico e un messaggio: «*Guido Keller - Ala Azione nello splendore - dona al Parlamento e al Governo che si regge col tempo, la menzogna e la paura, la tangibilità allegorica del Loro Valore*». La «tangibilità allegorica» si riferiva naturalmente all'«arnese di ferro smaltato», un oggetto di uso intimo, come ognuno ha capito, oggi non più di moda.

Ed ancora la storia si intreccia con quella dell'AIPM.

Infatti, Guido Keller fu grande amico di Mario de Bernardi e tenne più volte Fiorenza tra le sue braccia.

Sì, la nostra **Fiorenza De Bernardi**.

Eccola nel 2001 mentre riceve la preziosa "Cup" in una cerimonia ufficiale.



La consegna della "Cup" a Fiorenza De Bernardi

Legionaria... armata!

Il Movimento Autonomo Guido Keller, nato per ricordare le gesta e soprattutto lo spirito indomito ed anticonformista dell'Asso dell'aria della Prima Guerra Mondiale, ha nominato "Legionario" il Com.te Fiorenza De Bernardi, prima donna pilota di linea italiana ed oggi attivissima nel mondo a favore del pilotaggio "al femminile" (ricordiamo che ha fondato lo scorso anno l'Associazione Donne dell'Aria A.D.A., che raccoglie tutte coloro che in qualche modo volano, con qualsiasi tipo di velivolo, ed anche le paracadutiste). La cerimonia di assegnazione del titolo di Legionario è caratterizzata dalla consegna dell'arma... la ormai mitica "Cup" che raffigura stilizzato l'arcinoto "proietto" (un pitale) con cui Keller centrò in volo la vetrata principale di Montecitorio, consegna che è avvenuta in occasione della presentazione del "Trofeo Mario De Bernardi" per velivoli idrovolanti, presso la Sala conferenze del Museo Storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle.

*Un grazie a Tino Colombo che ci ha fornito la documentazione dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare
I testi sono tratti dal libro "Guido Keller" di Igino Mencarelli e da "L'asso di cuori" di Paolo Varriale*

PIETRO BASSI

...volare sui boschi e sulle baite degli alpeggi, come atterrare sul ghiacciaio lucente è cercare la dimensione umana, la comunicazione con l'uomo, con l'infortunato da soccorrere...

Anche in occasione di questo numero abbiamo voluto prendere attingere dal nostro sito per presentare una figura *molto speciale* del nostro ristretto gruppo di piloti.

Continueremo nei prossimi Notiziari per dare lustro ad altri Personaggi. Per chi non sapesse attendere rimandiamo alla consultazione del nostro sito www.aipm.it.

Classe 1921, piacentino di nascita e valdostano per amore.

Ufficiale degli alpini, riceve un encomio solenne per l'eroico comportamento tenuto durante gli scontri di confine con i partigiani di Tito nel '43.

Laureato in medicina giunge in Val d'Aosta dove tra un'ascensione e l'altra al Cervino trova il tempo per sposarsi e "... per sposare la Valle d'Aosta" come ama precisare.

Si trasferisce a Courmayeur dove inizia una lunga carriera di medico durante la quale non ha smesso di credere: "... al mestiere di salvare vite umane in periferia estrema, con pochissimi mezzi, ma tanto amore dentro...". Trentaseimila interventi quasi sempre a favore di gente che non fa notizia o che se la fa è colpa di una valanga che travolge gli anonimi operai del Monte Bianco oppure si tratta di Andrea Oggioni o dell'alpinista scrittore Kurt Diemberger recuperato con Monatti, Zappelli, Gallieni e Paney dopo un'intera notte sulla Sud dell'Aiguille Noire.



Inizia casualmente con il volo a vela, si appassiona e prosegue con i corsi di pilotaggio in Francia, Svizzera, Italia.

Diventa pilota di volo in montagna perché: "... volare sui boschi e sulle baite degli alpeggi, come atterrare sul ghiacciaio lucente è cercare la dimensione umana, cercare la comunicazione con l'uomo, con l'infortunato da soccorrere: volo alpino per il soccorso alpino...".

Nel 1966 è presente nelle zone alluvionate del Vajont dove impara a pilotare l'elicottero. Nel 1976, mentre sta frequentando la Scuola di volo in Montagna a Trento con la guida Bertone ed il giornalista Cassarà, raggiunge le zone terremotate del Friuli e vi rimane per un mese. Medico della spedizione dell'Annapurna effettuando un salvataggio a 7000 metri e poi a promuovere progetti sanitari in



Sul Breithorn



1943 Ufficiale della Giulia

Somalia ed in Brasile.

Consegue nel 1973 l'abilitazione APNS n. 15 al "1° Corso – Aquila" della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento.

Viene nominato Socio Onorario in occasione della 9ª Assemblea 1995 di Sassuolo.

Piccola corrispondenza con Berto Venturini

Questa fotografia l'ha fatta una mattina in volo con me la guida alpina Luigino Henry di Courmayeur che poi mi ha portato come medico alla sua spedizione in Himalaya Annapurna 77 e là purtroppo è caduto. E' una delle ultime

cartoline e l'ho inviata a te che vai alle prime luci ad atterrare "dove non osano le aquile".

Ciao Bassi.

Sembra un tramonto ma è l'alba sulla catena del Bianco vista da Nord, Valle di Chamonix. Una volta sola con Kurt Diembergher siamo decollati "di notte" per trovarci in vetta al Monviso al sorgere del sole. Non lo scorderò mai e spero di volare presto con te.

Bassi

Testi e foto storiche tratti da archivio Umberto Venturini



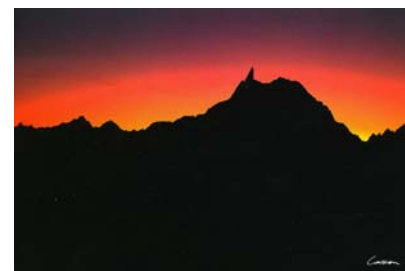
Guida alpina ad honorem



Stralcio voli della Scuola di Trento



Vetta del monte Bianco vista dalla Vallot



Aurora sul Ghiacciaio del Gigante

**A.I.P.M. aderisce ad
E.M.P. European Mountain Pilots**



www.afpm.org/AFPM-EMP-01.htm

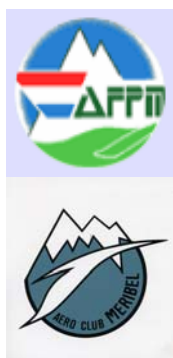
Gli appuntamenti di E.M.P.

La **E.M.P.** è stata creata all'origine sotto forma amichevole per il piacere di conoscersi, trovarsi e confrontare le nostre attività e dal 2001 è una **FEDERAZIONE** che riunisce i piloti europei di montagna da parte delle loro associazioni nazionali: Italia, Svizzera, Francia, Spagna, Austria, Lussemburgo ed alcuni piloti della Germania.

I raduni e gli incontri che E.M.P. ha organizzato per il 2006 e che interessano A.I.P.M. sono:

- 03-05/06** Raduno di Pentecoste A Mautendorf (A) AFPM-CAF-EMP
- 26/08** Verbier (CH) EMP
- 02-03/09** Chamois (I) EMP
- 16/09** Guemberg (D) Cordée EMP

Un grazie a Nicolas Nuoffer



Jean François "Nano" Chappel

Italo Battioli comunica la scomparsa avvenuta nello scorso mese di giugno di J.F. Chappel, fondatore e già Presidente dell'AFPM.

Purtroppo la notizia è pervenuta solo nel mese di dicembre e comunicata direttamente dai familiari in occasione dello scambio di auguri natalizi.

Il **16 di febbraio 2006** l'altiporto di Meribel, del quale Chappel è stato uno dei fondatori e Presidente per lungo tempo, gli è stato intitolato.

Causa le condizioni avverse del tempo **A.I.P.M.** non ha potuto partecipare ma ha trasmesso ai familiari ed alla Direzione dell'altiporto la propria presenza morale "in memoria di un personaggio di spicco dell'aviazione francese che ha contribuito in modo determinante allo sviluppo del volo in montagna in Francia ed è stato un grande amico di A.I.P.M."

L'AIPM, Associazione Nazionale dei Piloti di Montagna, è l'Associazione che raggruppa tutti i piloti abilitati all'atterraggio su aviosuperfici in pendenza non segnalate su fondo erboso, innevato e ghiacciato. Il volo in montagna è una disciplina di alto livello e la migliore scuola di pilotaggio che esista. Compito dell'Associazione è preservare e difendere questa attività eccezionale, promuovendo l'adesione di nuovi soci per conferirle sempre maggiore notorietà e rappresentatività nazionale ed internazionale necessarie per far conoscere e difendere la specialità. **Buon volo a tutti tra le nostre meravigliose ed uniche montagne italiane.**

ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA

Via Tacchi, 3 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +390464437073 Fax +390464421236

www.aipm.it