

# NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna



numero 58 – novembre 2013

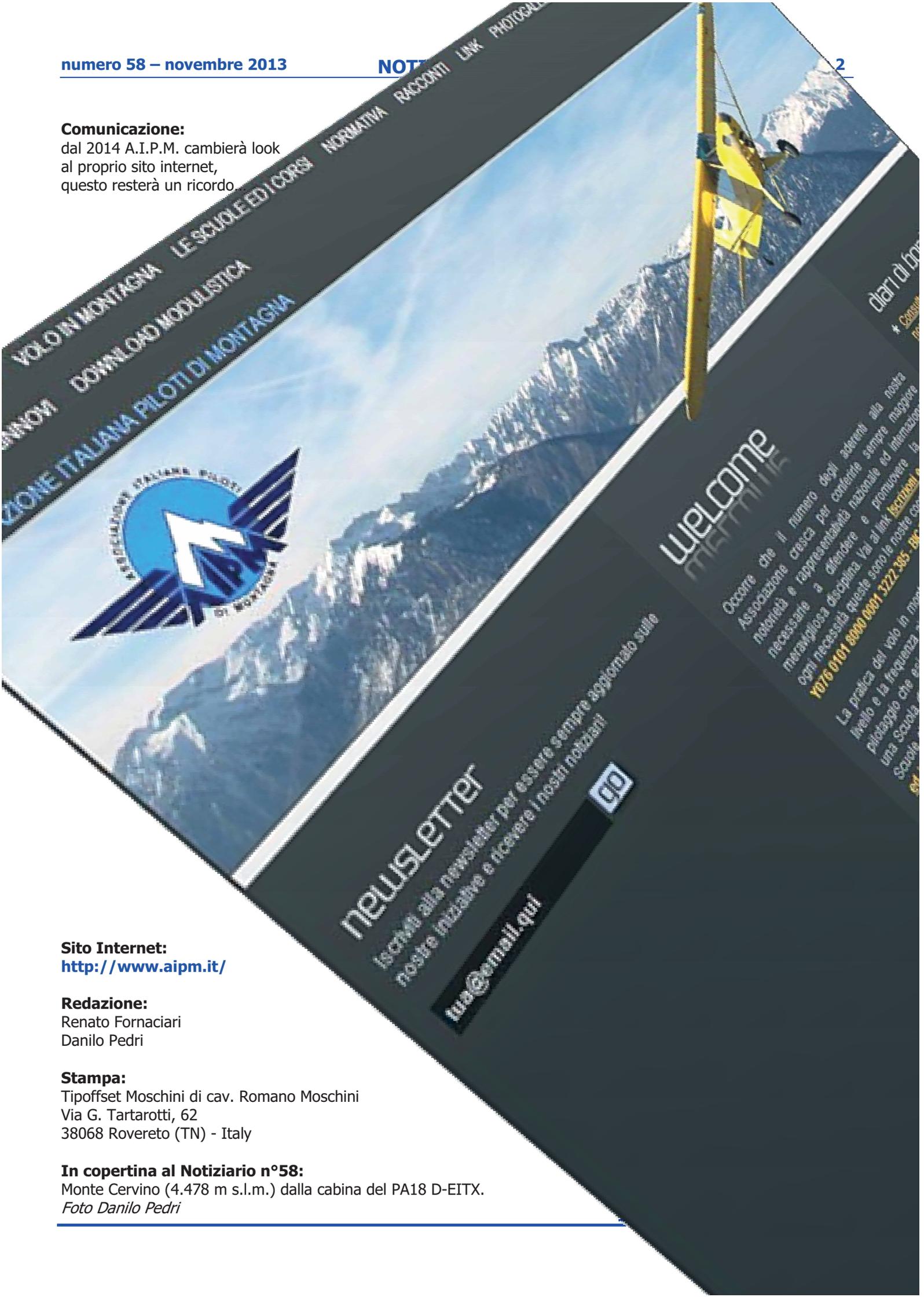


***A.I.P.M.***

***L'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna:  
la prima ed unica Associazione Nazionale  
che da 27 anni promuove e tutela la disciplina  
del Volo in Montagna***

**Comunicazione:**

dal 2014 A.I.P.M. cambierà look al proprio sito internet, questo resterà un ricordo.



**Sito Internet:**

<http://www.aipm.it/>

**Redazione:**

Renato Fornaciari  
Danilo Pedri

**Stampa:**

Tipoffset Moschini di cav. Romano Moschini  
Via G. Tartarotti, 62  
38068 Rovereto (TN) - Italy

**In copertina al Notiziario n°58:**

Monte Cervino (4.478 m s.l.m.) dalla cabina del PA18 D-EITX.  
*Foto Danilo Pedri*

**Sommario:**

<i>argomenti</i>	<i>testi</i>	<i>pag.</i>
Saluto del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	4
Treffen in Kempten (D) sulla neve	<i>di Renato Fornaciari</i>	6
Raduno a Moldoi (BL)	<i>di Renato Fornaciari</i>	8
27^Assemblea – Cremona (1^ parte)	<i>di Francesco Frezza</i>	10
27^Assemblea – Cremona (2^ parte)	<i>dalla Redazione</i>	13
Raduno internazionale EMP a Gap (F)	<i>di Domenico Chiesa</i>	15
Raduno a Chamois – Aosta (1^ parte)	<i>di Luca Fini</i>	16
Raduno a Chamois – Aosta (2^ parte)	<i>di Danilo Pedri</i>	18
Racconto esperienza attestato di volo	<i>di Flavio Canton</i>	19
Raduno a Cavola (BO)	<i>di Renato Fornaciari</i>	20
Il mio incontro alla "magica" Sella di Valsugana (TN)	<i>di Flavio Canton</i>	22
Raduno al Tonale (TN)	<i>di Francesco Frezza</i>	24
Memorie storiche 40° dal 1° Corso abilitante al volo in Montagna	<i>dalla Redazione</i>	26
Raduno a Casera Razzo (BL)	<i>di Domenico Chiesa</i>	28
Pranzo al Balcon (TV)	<i>di Renato Fornaciari</i>	30
Invito a Dobbiaco (BZ)	<i>di Francesco Frezza</i>	31
Polenta Alpina al LIDT	<i>di Danilo Pedri</i>	32
Raduno a Sella di Valsugana (TN) ( <i>chiusura stagione estiva</i> )	<i>di Francesco Frezza</i>	34
Presentazione libro di Renato Callegari	<i>di Danilo Pedri</i>	36
Normativa EASA: cosa cambia...	<i>di Nunzio Toldo</i>	37
Scuola di volo in Montagna - Aosta	<i>di Luca Fini</i>	38
Scuola di volo in Montagna - Belluno	<i>di Nunzio Toldo</i>	39
99° Compleanno di Francesco Volpi	<i>di Paolo Cattani</i>	40
Sicurezza in volo	<i>di Paolo Cattani</i>	42
Ringraziamenti e Auguri del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	44
Info e comunicazioni AIPM	<i>dalla Redazione</i>	44

**Saluto del Presidente*****Cari Soci ed Amici,***

terminata la stagione estiva dei raduni nelle nostre belle aviosuperfici, l'ultimo celebrato con il tradizionale pranzo a Sella Valsugana di fine ottobre nell'ultimo sabato di ora legale, è tempo di bilanci e di valutazioni in vista delle attività future della nostra Associazione. Quest'anno le condizioni meteo hanno penalizzato molto l'attività invernale e primaverile. Le neviccate sono state abbondanti, ma si sono quasi sempre verificate nei fine settimana, impedendo nelle Alpi Orientali un addestramento continuo. Abbiamo comunque compiuto atterraggi sulle tradizionali zone innevate del Trentino e del Veneto (Casale, Cherso, Corvara, Lessinia). Sulle Alpi Occidentali l'attività è stata invece buona, specialmente sui ghiacciai valdostani, permettendo ai soci ed agli istruttori una proficua attività con sci. Una bellissima ed unica giornata di bel tempo ci ha permesso, i primi di marzo, di recarci da Belluno e Trento fino a Kempten a far visita agli amici tedeschi in un incontro che aspettavamo da due anni. Poche sono state anche le uscite primaverili: l'appuntamento a Moldo (BL) del Primo di maggio e poi l'Assemblea elettiva di Cremona (foto). Al rendez vous europeo EMP di Gap in Francia ci siamo recati in auto durante un fine settimana di metà maggio accolti da un tempo pessimo con neviccate fino a bassa quota che hanno stravolto e alla fine annullato l'intero programma.

Se l'inverno è durato a lungo, neviccate sulle Alpi a quote basse si sono verificate fino ai primi di giugno, l'estate bella e calda è arrivata puntuale permettendoci così di confermare quasi tutti gli appuntamenti programmati, alcuni molto ben riusciti, e dei quali troverete ampi resoconti con numerose foto nelle pagine di questo notiziario. Abbiamo avuto un piacevole riscontro anche da parte di nutrito gruppo di piloti VDS che hanno entusiasticamente partecipato ai nostri raduni riportando favorevoli impressioni, sia per la particolare esperienza di volo conseguita nel frequentare piste con caratteristiche diverse dal solito, sia nelle tecniche del volo in gruppo ed in valle che sono due delle caratteristiche principali del nostro modo di svolgere la nostra attività di montagna. Il volo ultraleggero è una realtà ormai presente da anni anche nella nostra associazione con soci iscritti e praticanti. Tutti i nostri istruttori fanno scuola anche con mezzi ULM. Un dibattito è in corso in seno al Consiglio per trovare il modo, nell'ambito della normativa in vigore, di far sì che anche chi in tale ambito vuole esercitarsi su piste in pendenza, possa essere assistito per farlo consapevolmente ed in sicurezza.

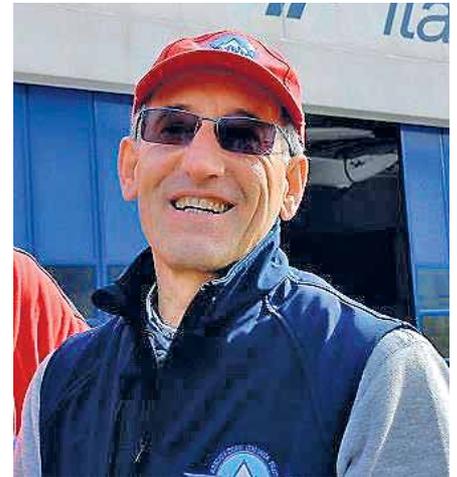


La pesante crisi economica in atto non ha fermato, pur rallentandola, l'attività scolastica sia, come abbiamo detto, quella VDS che quella con aerei certificati. Anche quest'anno i nostri istruttori, che ringraziamo per il loro costante impegno, hanno portato nuovi soci all'abilitazione. Il problema del ricambio per mantenere viva l'associazione è sempre d'attualità. AIPM pur avendo ormai un'età adulta, ha comunque bisogno di essere presa per mano e guidata. Tutti noi soci ci dobbiamo impegnare per far sì che essa possa durare nel tempo e possa diffondere attraverso l'esempio e la partecipazione attiva, il nostro modo di amare il volo e rispettare la montagna. Stiamo anche migliorando il sito internet soprattutto per rendere più accessibile l'informazione e il coinvolgimento attivo di coloro che, soci o non, sono lontani ma vogliono essere virtualmente vicini all'associazione. Un altro obiettivo è quello di creare altri centri organizzati di attività di volo oltre a quelli già presenti al Nord, anche nel Centro e Sud d'Italia, dove il numero dei soci è minore e l'attività quasi assente. Mi accingo a guidare la nostra Associazione per il prossimo triennio.

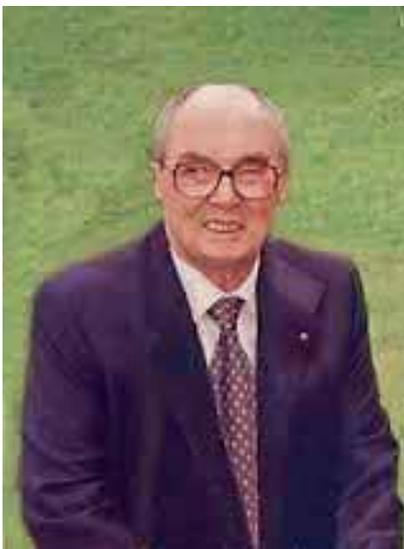
L'Assemblea di Cremona ha deciso di consegnarmi il testimone. Spero di essere all'altezza del compito. Ringrazio i Consiglieri, i Presidenti che mi hanno preceduto per i loro preziosi suggerimenti e i Soci anziani che hanno tenuto vivo e vitale questo gruppo nel corso degli anni. Un sentito ricordo per chi non è più tra noi e un sincero benvenuto a coloro che vorranno essere dei nostri in futuro, sperando che trovino lo stesso clima che ho trovato io negli anni scorsi. Nel raccomandarvi prudenza, rispetto delle norme di sicurezza e uno scrupoloso controllo dei vostri preziosi velivoli, colgo l'occasione per augurarvi un anno pieno di soddisfazioni e di divertenti e proficui voli per tutti.

Cordiali Saluti e Viva AIPM

**Il Presidente  
Domenico Chiesa**



### **Un ricordo di Remo**



Il nostro caro amico Remo ci ha lasciati.

Imprenditore legato tanto al Salumificio Marsilli, che ha gestito assieme ai fratelli occupandosi della parte tecnica del lavoro e alla nascita ed alla più recente trasformazione della Clinica Solatrix, sempre a Rovereto. È scomparso all'età di 87, Remo Marsilli non è mai stato personaggio nel senso pubblico del termine. Nessuna voglia di apparire, nessuna ricerca di cariche o incarichi, né partecipazione alla vita politica locale. Nemmeno il mondo dello sport locale lo ha mai coinvolto. A quella per il lavoro e al di là dei fortissimi legami familiari, affiancava solo un'altra grandissima passione, quella per gli aerei ed il volo in montagna in particolare. Parte di quella pattuglia di imprenditori e professionisti roveretani della sua generazione che ha dedicato grandissima passione al volo, era sull'aereo e con loro che passava le ore libere.

Per tutti, Guido Falqui Massidda lo ricorda come «*un amico carissimo, abbiamo volato tanto assieme ed era capace di dare serenità e sicurezza. E' una perdita dolorosa, per tutti noi*».

Sei stato una bella persona, sempre! Ciao Remo.

Un abbraccio forte alla figlia Dorella e la compagna Gabriella, con la quale ha diviso gli ultimi 15 anni, dopo essere rimasto vedovo. Oltre ai fratelli e ai nipoti, ancora vicinissimi in quella che è rimasta una famiglia straordinariamente unita e solidale.

## Treffen in Kempten (D) sulla neve - 3 marzo

di Renato Fornaciari



Da qualche anno avevamo programmato un'uscita invernale con i nostri Piper PA 18 a Kempten in Allgau Germania, dai nostri amici tedeschi, Hans Reininger e l'aero club di Kempten-Durach. Il periodo che veniva fissato era febbraio di ogni anno perché, di solito, era un mese che presentava alte pressioni e perciò bel tempo per il nostro volo con gli sci.

Purtroppo non è stato così, e di anno in anno sfumava la possibilità del nostro incontro.

Quest'anno, anche era fissato per metà febbraio e immancabilmente era brutto tempo. Sembrava proprio una antica maledizione ( sic ! ). D'accordo con Hans e con tanto credo, abbiamo spostato l'invito alla

prima domenica di Marzo. Obiettivo centrato!!

Giornata splendida, calma di vento e tanta neve.

Partiamo da Trento verso le ore 9,30:

-  **I-ROYS** con Renato Fornaciari e Orlando Faccenda;
-  **D-EMRE** con Vito Colonna e Nunzio Toldo;
-  **D-EITX** con Domenico Chiesa, arrivato da Belluno e atterrato a Trento per prendere Danilo Pedri;
-  **I-VALP** con Eligio Lonardi e Sandro, partiti da Verona fino al M. Casale che poi ci hanno raggiunti sulla verticale del lago di S.Giustina in Val di Non.

Facciamo quota, lentamente, proprio per gustare più a lungo il paesaggio e la luce limpida che fa risplendere un cielo incredibilmente azzurro. Sorvoliamo la Val Venosta e sul lago di Resia, che troviamo tutto bianco e ghiacciato, con il tipico campanile che spunta dal lago, facciamo un bel passaggio abbassandoci un po' di quota. Continuiamo il volo nella valle che porta a Landeck ( valle dell' Inn ) e in vista di Telfs entriamo nella valletta del Fernpass per sfociare a Ehrwald. Questo volare piano, in mezzo a montagne cariche di neve, ci fa proprio sentire il senso del viaggio, come succedeva ai primi alpinisti dell'800. Emozioni che si rinnovano in tutta la loro intensità anche se provate in tanti altri voli. Credo che il bello del volo in montagna sia proprio questo ripetersi di stupore e di gioia !!



L'amico Arno di Innsbruck aveva ottenuto per noi un permesso per atterrare a Reutte. Aeroporto di volo a vela che troviamo nella nostra rotta verso Kempten. Tutto innevato bianco, silenzioso. Passaggio di controllo, chiamata all'aria

e uno dopo l'altro andiamo all'atterraggio. La neve è scivolosa e compatta. Proprio bello. Ci fermiamo davanti alla palazzina del controllo ed ancora eccitati per il bel volo scattiamo qualche foto.

L'addetto c'informa che a Kempten c'è nebbia e di conseguenza visibilità ridotta. Breve consulto di famiglia: conosco la zona, c'è un buon riferimento al suolo dato da una autostrada che si biforca proprio sull'aeroporto di Kempten e ci sono circa 15' di volo da fare. Tutti d'accordo, si decolla. L'intensità del bianco generata dalla neve e dalla forte foschia è abbacinante. Gli occhiali scuri vanno proprio bene. Voliamo in gruppo e non c'è ----->



nessun problema. A metà del percorso che ci separa da Kempten vengo affiancato da Arno che ci ha raggiunto da Innsbruck con un bel Citabria bianco e blu. Saluti reciproci e....siamo già sulla nostra meta. Chiamata radio e la pista indicata è la 35. Passaggio di saluto e in fila tutti giù in una neve incredibilmente soffice. Tutto a posto per tutti !!

Gli amici ci stavano aspettando e brindisi e abbracci non mancano. Gioia più grande perché finalmente abbiamo potuto partecipare a questo incontro programmato da tempo.

All'esterno della palazzina club gli amici hanno preparato, con scenografico effetto, cibi e bevande tipici della Regione. Un bancone di neve e ghiaccio per la mescita e tavoli spartani per consumare assieme il caldo cibo preparato. Noi avevamo a bordo un buon vino Marzemino e dell'ottima grappa!! Tutti assaggiano e con espressioni e



piacevoli mugolii esprimono giudizi positivi.

Arrivano anche altri aerei da Stoccarda e da cittadine vicine a Kempten. Molti sono nostri iscritti e altri, curiosamente, chiedono informazioni. Anche la Germania ha il proprio nucleo di piloti di volo in montagna ed oggi è una concreta realtà. Riusciamo a capire che, forse gli viene ancora a mancare quell'istruzione di pilotaggio particolare che noi, grazie a scuole di antica data (ad esempio quest'anno vogliamo festeggiare la scuola nazionale di volo in montagna di Trento che operava già nel 1973 !! ) riusciamo a trasmettere ai nostri piloti.

Scambi di idee e d'impressioni accompagnano il pranzo.

Purtroppo le giornate sono corte e già verso le ore 15 dobbiamo mettere in moto e rientrare. Saluti a tutti, un bel decollo con passaggio sul campo e....via

verso il passo del Rombo per un rientro con rotta diretta. Ci portiamo a 11.500 ft e lo spettacolo è assicurato.

Montagne innevate e bellissime riempiono l'orizzonte e i nostri occhi. Ci sembra un attimo e siamo già sulla verticale del passo che sorvoliamo un po' prima di arrivare su Merano. In lontananza vediamo già tutta la valle di Non, la Paganella e il monte Bondone.



Saluti via radio a chi continua per Verona e poi giù a Trento.

Un bel volo che pensiamo di ripetere per ritrovare amici sinceri e godere di spettacolari scenari che senza un giallo *paiperino* non si potrebbero vedere.

Viva l'amicizia e viva il volo in montagna!!

Renato

## Raduno a Moldoi di Sospirolo (BL) – 1 maggio

di Renato Fornaciari



Moldoi, un bel prato vicino ad una splendida Villa Veneta, una delle tantissime (più di duecento) che punteggiano la Val Belluna con un padrone di casa l'avvocato Zasso, simpatico e di calorosa accoglienza. La mente va a molti anni fa quando per la prima volta siamo atterrati su questo verde prato; eravamo in tre PA18 (c'era anche lo Zio Berto) e da un rientro da Belluno abbiamo "scoperto"

questo nuovo luogo, da allora siamo tornati diverse volte e da alcuni anni proprio il 1° maggio è diventato un appuntamento imperdibile. La locale Pro-loco con le generose, cordiali, belle e simpatiche Danila & amiche ci riservano sempre accoglienza e pranzo da vera festa. Anche quest'anno è stato un trionfo, partecipanti e convivialità uniche con una squisita torta finale decorata AIPM, che Danila ha magistralmente preparato. Ci sono andato con Danilo (nostro nuovo segretario) con un bel volo da Trento a bordo del nostro giallo





*piperino*. Il tempo non era dei migliori ma con il passare delle ore il sole è spuntato e ci ha riscaldato il cuore e gli occhi. Eravamo in tanti con presidenti vecchi e nuovi e tanti amici di volo in montagna. Alla fine, qualche volo per i padroni di casa, ha concluso la bella giornata. Come sempre, cordiali saluti a tutti con l'augurio di ritrovarci nel 2014.



**27^ ASSEMBLEA A.I.P.M. a Cremona**

L'Aeroclub di Cremona, in località Migliaro ha ospitato l'Assemblea annuale dell'AIPM.

La scelta di celebrare l'evento in un aeroporto di pianura può sembrare inconsueta ma in realtà ha una sua motivazione. La città di Cremona è stata eletta città europea dello sport 2013. La nostra Associazione sportiva non poteva cogliere l'opportunità di rappresentare la nostra specialità in un contesto ospitale e di importante interesse storico culturale.

Dopo un aperitivo di benvenuto e un pranzo al ristorante "Al Volo" in aeroporto sono state assolve le formalità assembleari, con l'elezione del nuovo Consiglio dell'Associazione.

***Relazione del Presidente uscente Francesco Frezza*****Cari Soci ed Amici,**

dò a tutti il benvenuto alla 27^ Assemblea Generale AIPM che quest'anno si tiene a Cremona, sulla pianura Lombarda situata in posizione baricentrica fra le diverse provenienze dei nostri Soci. Cremona, terra di storia e di cultura se pensiamo, una fra tutte, all'attività artigianale di costruzione dei violini tra cui spiccano i famosi "Stradivari", di gastronomia, di tradizione aviatoria e di parecchi amici AIPM. Ecco le ragioni per cui si è scelta Cremona per celebrare qui la nostra Assemblea che quest'anno è elettiva nel senso che dovranno essere rinnovati la Presidenza, i Componenti del Consiglio Direttivo e del Collegio dei Revisori dei conti.

Al 31-12-2012 AIPM contava:

N° 6 Soci Onorari

N° 52 Soci Piloti di Montagna abilitati

N° 123 Aggregati compresi i Piloti di ULM

N° 10 Soci Piloti di elicottero.

Per un totale di 191 Soci. A questi vanno aggiunti ca. un'ottantina di Amici esteri ed EMP.

Rispetto al 2011 abbiamo avuto quindi un incremento dei Piloti di aereo ed un decremento degli Aggregati dovuto per lo più ai corsisti ULM che, una volta raggiunto il loro obiettivo di addestramento, non hanno rinnovato l'iscrizione. AIPM continua comunque ad attirare gli appassionati del volo in montagna costituendo un punto di riferimento per la tutela degli Iscritti e per la soluzione delle problematiche inerenti a questa specialità.

Come ho sopra accennato quest'anno l'Assemblea è elettiva per cui tutte le cariche dovranno essere rinnovate. Per quanto mi riguarda dopo 2 mandati vale a dire 6 anni passati alla guida di AIPM lascio definitivamente il mio incarico in osservanza alle norme statutarie, per cedere il testimone a forze nuove che sapranno certamente continuare nell'opera di sviluppo dell'attività e del prestigio di AIPM. Ringrazio a questo proposito per le attestazioni di stima che ho ricevuto da più parti ma non si può derogare ai doveri statuari.

Riflettendo sull'attività svolta e rivendendo in questi giorni i vari Notiziari che sono stati editati nei vari anni sono balzate evidenti le direttrici di fondo che hanno caratterizzato il mio operato e quello dei Consigli Direttivi che si sono succeduti nel tempo.

Queste direttrici si possono sintetizzare in:

- Attività formativa
- Meeting e Raduni
- Comunicazione
- Rapporti con Enti ed Istituzioni
- Formazione

Siamo stati sempre convinti che la "*Formazione*" oltre a costituire un dovere statutario è quella che ci permette di far affluire nuovi Iscritti che sono linfa vitale per l'Associazione contribuendo altresì a migliorare conoscenze e competenze. Ecco quindi che da tempo abbiamo aperto le porte dell'Associazione ai Piloti di ULM ed a quelli di Elicottero consapevoli che ci doveva essere un'unica famiglia che raggruppasse al suo interno, nelle differenti specialità, gli appassionati del volo in montagna.

Sono stati così svolti parecchi Corsi tenuti dagli Istruttori di volo in diverse località fra cui Trento, Verona e Belluno. Come si sa l'ottenimento delle abilitazioni, specie per i Piloti PPL è regolamentato dalle disposizioni ENAC che in questo momento ha grosse difficoltà nell'attuare le nuove disposizioni EASA specie per quanto riguarda il "*mountain ratings*". Le scuole sono sempre quelle gestite dagli aereo Clubs di Belluno ed Aosta nonché dall'Italfly di Trento che detengono gli appositi disciplinari. Con Belluno abbiamo rapporti molto stretti dal momento che la più parte dei corsi e delle abilitazioni sono effettuate tramite il loro disciplinare. Fino a poco tempo fa l'attività di istruzione doveva essere effettuata su aviosuperfici segnalate; era una prescrizione assurda che ci risulta ora superata. Infatti l'attività per le non segnalate ed in pendenza può essere effettuata anche su terreni semplici non segnalati ed in pendenza.

Gli Istruttori di volo, da Fini ad Aosta a Dellai, Cattani e Toldo fra Trento e Belluno si sono adoperati per le abilitazioni e corsi di formazione per ULM. Contiamo che ad essi si aggiunga quanto prima il Com.te Francesco Dante. Grazie comunque anche ai Piloti anziani esperti come Renato Fornaciari ed Eligio Lonardi per la loro opera di amichevole insegnamento verso i nuovi Piloti incoraggiandoli e trasmettendo loro il proprio bagaglio di esperienze acquisite in tanti anni di volo in montagna.

Per svolgere istruzione c'è però bisogno delle apposite aviosuperfici oltre che dei mezzi. In questi anni abbiamo avuto di che lavorare per cercare nuovi spazi e rendere così "*economica*" l'attività inerente alle esercitazioni pratiche. Sono state così catalogate in apposite cartine aeronautiche a colori a cura del Com.te Toldo una serie di aviosuperfici per una loro maggiore conoscenza orografica.

E' auspicabile che prima della ripresa dell'attività estiva sia osservato, per maggior sicurezza, un "*refreshment*" delle tecniche di atterraggio sulle aviosuperfici che presentano maggiori difficoltà. Ne va di mezzo la sicurezza o comunque una maggior tranquillità di manovra. In ciò credo che gli Istruttori si debbano far parte diligente cercando di togliere quella ruggine ai Soci aventi scarsa attività.

Meetings e Raduni.

Sempre dai Notiziari AIPM si può dire che questa attività è stata particolarmente curata. Il trovarsi nelle varie località favorisce lo spirito di aggregazione e consente di esercitarsi nelle differenti situazioni in cui si è costretti ad operare. Pensiamo ai raid aerei dal Nord al Sud Italia per poi passare in Francia, Spagna, Germania, Austria, Svizzera, Croazia, tanto per citare i più importanti. Tante quindi occasioni d'incontro per notificare ovunque la presenza di AIPM.

Da ricordare il raduno EMP a Trento nel 2011 di particolare successo che ha visto la ns. Associazione cooperare assieme all'Apt di Trento anche ai fini di una maggior notorietà del territorio. Purtroppo l'attività invernale è stata disturbata dalle continue avverse condizioni meteo che ci hanno impedito di attuare uscite previste nelle località alpine.

Abbiamo già varato per quest'anno il calendario delle uscite consultabile dal sito [www.aipm.it](http://www.aipm.it). Detto calendario è seguito, strano a dirsi, anche da diversi ns. amici esteri che volentieri si interessano e partecipano ai ns. incontri. Ricordo a questo proposito che il 18-19-20 maggio si terrà a GAP in Francia, il tradizionale raduno di Pentecoste organizzato da EMP in cooperazione con l'AFPM. Seguiranno poi altri raduni AIPM come Aosta - Tonale - Costapelada - Dobbiaco ecc. che .si intervalleranno con altre uscite importanti organizzate nel Sud Italia ed all'estero come ad esempio in Croazia ed Austria. Raccomando anzi una più ampia partecipazione affinché questi raduni siano sempre più numerosi nonostante gli impegni che ognuno legittimamente può avere. Vi consiglio di metterli subito nell'agenda personale proprio per non dimenticare. Ringrazio in questa occasione anche il nostro Socio Ernesto

Costa che ci ha ospitato varie volte nella sua aviosuperficie di Corvara sempre bella sia nella stagione estiva che in quella invernale.

Comunicazione.

Una nostra finestra è sempre data dai Notiziari, nostri *house-organs* che documentano l'attività associativa annuale per la cui redazione parecchie persone lavorano per stilare articoli e preparare fotografie. Invito a questo proposito i Soci di buona volontà che hanno "*facilità di penna*" a contribuire con loro articoli in occasione di eventi o per semplicemente dibattere qualche argomento di interesse comune. L'altra importante è costituita dal sito dell'Associazione [www.aipm.it](http://www.aipm.it) dove si possono trovare le maggiori informazioni utili: dai corsi, alle uscite, alle disposizioni di legge o regolamenti ecc. Abbiamo speso nel tempo cifre ragguardevoli per la sua costituzione e manutenzione. In esso si possono trovare i link di collegamento ai vari Enti che svolgono formazione quali gli Aereo Club di Aosta Belluno ed Italfly di Trento. Vorremmo sperare che esso sia spesso consultato anzi, magari migliorato per effetto dell'apporto costruttivo dei Soci in termini di idee e suggerimenti.

Rapporto con Enti ed Istituzioni.

AIPM come sapete è affiliata alla EMP che raggruppa al suo interno i rappresentanti di Francia-Spagna-Svizzera-Austria-Germania-Lussemburgo. I nostri rapporti con la Presidente Marlies Campi sono ottimi. La nostra presenza è significativa ricoprendo il sottoscritto il ruolo di Vice-Presidente pro-tempore all'interno della EMP stessa.

La Presidente Marlies si è molto occupata delle problematiche EASA, in particolar riguardo a quanto concerne la regolamentazione del volo in montagna. Sono stati infatti prodotti ed inoltrati più volte a Colonia, sede di EASA, documenti e suggerimenti al fine di rendere meno burocratica tale regolamentazione.

Con la PAT abbiamo rinnovata l'autorizzazione degli atterraggi in deroga ora sopra i 1.600 metri di quota. Solo chi è iscritto ad AIPM può sentirsi autorizzato ad atterrare ad esempio, al Tonale.

Con i proprietari delle aviosuperfici abbiamo cercato di tenere sempre buone relazioni. E' solo per effetto di ciò che abbiamo potuto effettuare la nostra attività senza problemi.

AIPM ha inoltre ottenuto anche una rappresentanza in seno alla nuova Onlus di Giancarlo Zanardo "*Fondazione Aerei storici famosi*" attraverso la Vicepresidenza di Renato Fornaciari e la posizione di membro del Consiglio rappresentante AIPM a nome del sottoscritto.

Mi duole però di non aver potuto ancora organizzare la conferenza sul volo in montagna che avrebbe voluto riunire attorno ad un tavolo i Rappresentanti ENAC-AIPM – degli Aereo Clubs interessati ecc. per fare il punto della situazione e per discutere sulle problematiche EASA. Spero che ciò sia ripreso come impegno da parte del prossimo Consiglio.

Abbiamo anche dotato AIPM, grazie alla disponibilità di Mario ed Alessandro Marangoni, di una saletta in cui svolgere le ns. riunioni di Consiglio presso l'Aeroporto di Trento. In essa sono esposte le bandiere dell'Associazione simbolo della nostra unità ed internazionalità.

Desidero inviare ai Soci in chiusura di questo mio intervento, un forte richiamo allo spirito di gruppo, caratteristica questa tipica della gente di montagna, che si manifesta anche con la partecipazione ai raduni, con la precisione nel rinnovare le modeste quote associative annuali che il Consiglio mantiene invariate da anni senza dover ricorrere a ripetuti solleciti, con un comportamento corretto in occasione dell'attività sulle aviosuperfici.

Desidero inoltre ricordare i tanti Amici che in questi sei anni di Presidenza sono scomparsi. Troppi Amici direi che hanno chiuso le loro ali in maniera drammatica o prematura. A loro vada il nostro pensiero e rispetto.



il Presidente uscente  
Francesco Frezza

*Il momento del passaggio delle consegne tra il Presidente uscente Francesco Frezza e il nuovo Presidente Domenico Chiesa.*

(Foto Danilo Pedri)

**Il nuovo Consiglio del futuro triennio:**

- ▣ Presidente Domenico Chiesa;
- ▣ Vicepresidente Vicario Renato Fornaciari;
- ▣ Vice Presidenti Fiorenza De Bernardi (Roma) e Mario Ventura (Aosta),
- ▣ Segretario/Tesoriere Danilo Pedri;
- ▣ Responsabili del settore VDS Paolo Cattani e Nunzio Toldo;
- ▣ Delegato EMP Francesco Frezza;
- ▣ Delegato Centro/Nord Aurelio La Monica;
- ▣ Supervisore aspetti legali e normative Antonio Coradello;
- ▣ Tecnico/scientifico Giuseppe Dellai, *come nel precedente Consiglio*;
- ▣ Presidente dei Revisori Micheli Stefano e i Revisori Toldo Nunzio e Antonio Coradello;



*Una parte di Assemblea nei locali dell'AeC Cremona, discorso del nuovo eletto Presidente Domenico Chiesa.*

*(Foto Danilo Pedri)*



*Alcuni presidenti che hanno fatto storia di AIPM presenti all'Assemblea, fra i quali posano anche Fiorenza De Bernardi e Francesco Volpi.*  
 (Foto Danilo Pedri)

La serata di gala si è sviluppata in un locale del centro "Ristorante il Violino" a pochi passi dalla splendida piazza del duomo (torrazzo, simbolo della città).

Alla cena hanno partecipato le autorità locali nelle persone del Prefetto dott. Tancredi Bruno di Clarafond, del Sindaco Oreste Perri (olimpionico canoista a Calgary) ed il Presidente dell'Aeroclub di Cremona Angelo Castagna, qui attenti al discorso del nostro Presidente Domenico Chiesa.



**Raduno internazionale EMP a Gap (F) 18 giugno***di Domenico Chiesa*

Dopo i bellissimi raduni EMP spagnolo (La Seu d'Urgell), italiano (Trento) ed austriaco (Mauterndorf) degli anni scorsi, aspettavamo con molta impazienza il raduno organizzato da AFPM sull'aeroporto di Gap nel dipartimento delle Alte Alpi della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra. Il volo in montagna francese, il più numeroso ed anche il meglio organizzato in Europa, è giustamente menzionato come faro per le altre pari associazioni sia per aver ideato per primo la formazione di un gruppo associato di piloti delle vette, sia per essere stato promotore anche della federazione in un'unica entità delle molteplici associazioni nazionali che nel corso degli ultimi trent'anni si sono andate formando in vari paesi del vecchio continente. Siamo abituati all'efficienza ed allo spirito di gruppo francese. Il programma dettagliato, arrivato puntuale all'inizio della primavera, prevedeva, oltre ai pernottamenti e cene negli hotel di Gap, anche un aperitivo di saluto presso la sala ricevimenti del comune di Tallard dove è sito l'aeroporto ed anche una serie di visite con voli in varie piste, alcune molto interessanti sia per la loro tipologia che per le bellezze naturali e storiche che vi si possono trovare. Fatte le nostre prenotazioni ed in costante contatto telefonico con Noel Jenet, storico presidente AFPM, per gli eventuali ragguagli dell'ultima ora, ci informiamo costantemente sulla evoluzione delle condizioni meteorologiche. Siamo



giustamente preoccupati perché quest'anno la stagione di mezzo finora non s'è vista e quasi tutti gli appuntamenti sono stati disertati a causa di condizioni meteo sempre negative. Il raduno va comunque onorato e la nostra presenza



va in ogni caso assicurata perché è prevista l'assemblea dei presidenti nazionali con quello EMP dove vengono discusse una volta all'anno le problematiche comuni con eventuali delibere da porre ai voti. La settimana che precede il raduno è tutta caratterizzata da brutto tempo con piogge incessanti e temperature nettamente inferiori alla media. Fioccano le disdette da parte dei soci che avevano in animo di seguirci. Il Presidente in carica ed il Past President devono esserci in ogni caso. Per me è la prima uscita ufficiale dopo l'elezione di Cremona ed è quindi doveroso essere presente per lo scambio delle consegne anche in ambito comunitario. Giunti al giorno

precedente l'incontro, decidiamo di intraprendere il lungo viaggio in auto. Parto presto sabato 18 maggio e passo al campo Jonathan a prendere Francesco. Eligio e Flavia ci aspettano a Verona. Carichiamo anche loro e proseguiamo. Breve pausa per uno spuntino a mezzogiorno nei pressi di Novara e poi dopo Torino imbocchiamo la val di Susa mentre osserviamo neri nuvoloni su tutto l'arco alpino. Veniamo a sapere dalla radio che nella strada che dovremmo percorrere, che porta al passo del Monginevro, nevicata, e la tappa del Giro d'Italia che proprio lì doveva passare, è stata modificata a causa delle avverse condizioni. Proseguiamo tra neve e pioggia fino al confine con la Francia. Breve sosta a Briançon in una giornata invernale e poi via fino a Gap dove giungiamo sempre sotto la pioggia nel tardo pomeriggio. Pochissimi gli aerei arrivati e schierati nel parcheggio dell'aeroporto. Credo che l'arrivo sin qui oggi deve essere stato un vero esercizio di volo in IMC da qualsiasi parte si giungesse. Amichevole il brindisi di benvenuto. A rinforzare la presenza italiana ci sono anche Mario Ventura e consorte con Charles Hommet. Subito andiamo agli alberghi a sistemarci. Poi in pullman si va a Tallard ed infine la cena ufficiale presso il ristorante dell'aeroporto. La domenica mattina ci svegliamo con la neve caduta in nottata fino a bassa quota. Era prevista una gita in bus ad un castello, dove avremmo anche atterrato in caso di bel tempo, ma viene annullata anche questa per cui Noel decide a malincuore di annullare il raduno; quindi dopo un veloce Consiglio in una saletta dell'aeroporto e i saluti a tutti e soprattutto alla nostra Presidente EMP Marlies Campi, rifacciamo la strada a ritroso solo quindici ore dopo essere arrivati. Nuovo picnic, stavolta al lago di Serre-Ponçon, altro caffè nel bellissimo centro storico della città fortezza di Briançon e ritorno casa nel tardo pomeriggio. Ci ricorderemo a lungo questo strano tocco e va francese. Ma la montagna è anche questo: bella e imprevedibile. Arrivederci al prossimo incontro EMP 2014 in Svizzera.

Raduno a Chamois Aosta – 15-16 giugno

di Luca Fini e Danilo Pedri



Nei giorni di sabato 15 e domenica 16 giugno 2013 si è tenuto in Valle d'Aosta il raduno dell'AIPM. Le attività di volo si sono svolte sull'altiperto di Chamois e l'aviosuperficie di Vetan, tenendo come base logistica l'Aeroporto C. Gex di Aosta.

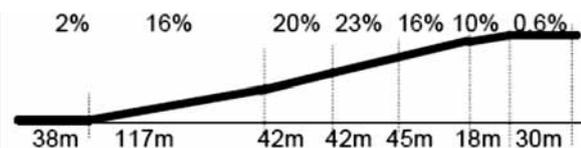


L'arrivo dei partecipanti è avvenuto nella mattinata di sabato con mezzo aereo direttamente a Chamois, ove sono atterrati 16 aeromobili, provenienti da diverse provincie italiane e paesi stranieri, tra cui: Trentino, Alto Adige, Veneto, Lombardia, Piemonte, e naturalmente Valle d'Aosta, oltre a Francia ed Austria.

Da sottolineare la calorosa accoglienza sul campo di volo dei piloti di casa, Mario Ventura, Luca Fini e Gianni Lubrini nonchè gestore della pista in pendenza di Chamois. L'altiperto è situato a quota 5.800ft oltre 1800 m.s.l.m.. e la pista larga 20 m. è lunga ca. 308 m. con pendenza impegnative (16-



23%), la zona di parcheggio ha discretamente contenuto tutti i velivoli e le operazioni di



rullaggio. A senso obbligato l'atterraggio per la 09 e il decollo per la 27.

Ritornando all'accoglienza, il caloroso benvenuto è stato catalizzato da un gustoso e fresco prosecco Valdobbiadene, gentilmente portato dal nostro Francesco, contornato da un altrettanto gustoso spuntino preparato dalle consorti valdostane. A poche centinaia di metri dalla spettacolare pista, tenuta come un campo da golf, mi verrebbe da dire come un biliardo, ma buche non ce ne sono... si trova la

piccola località montana che da il nome al sito per l'appunto. A ora di pranzo, percorrendo la stradina in salita, siamo arrivati in paese, al ristorante Chez Pierina di Chamois e li si sono abbuffati una trentina di invitati. Nel pomeriggio era in programma un trasferimento di circa 25 minuti di volo per raggiungere l'aviosuperficie di Vetan, una pista anch'essa con due pendenze diverse, una assai impegnativa.

Gli equipaggi si sono trasferiti in questo luogo, dove, a causa delle condizioni di vento instabile, hanno potuto atterrare solamente sette aeromobili, mentre gli altri prudenzialmente hanno scelto di atterrare all'aeroporto di Aosta.

La giornata di sabato è stata caratterizzata da un piccolo inconveniente che ha coinvolto un aeromobile durante la fase di decollo da Chamois: Il pilota, con prontezza di riflessi, avendo abortito il decollo per un probabile problema tecnico, ha subito delle leggere ferite come il suo passeggero. L'aeromobile è risultato danneggiato a seguito di cappottamento, proteggendo correttamente gli occupanti.

I partecipanti che avevano preferito atterrare all'aeroporto di Aosta hanno raggiunto in auto lo splendido villaggio di Vetan, anch'esso ad una quota poco superiore ai 1.680 m.s.l.d.m., dell'omonima pista in pendenza, per la cena di gala. In quest'occasione la partecipazione ha raggiunto una quarantina di persone, con la presenza dei promotori della pista e di un folto gruppo di Soci di Volo a Vela dell'Aero Club Valle d'Aosta. Questa è stata l'occasione per festeggiare tutti insieme l'inaugurazione della nuova pista in pendenza di Vetan.



Gli equipaggi avevano pernottato presso l'hotel *Nôtre Maison* di Vetan, quindi la domenica hanno potuto effettuare dei voli nella Valle e di ulteriori atterraggi sulla pista di Vetan cogliendo l'occasione di far salire alcuni abitanti del luogo che si erano prodigati a far aprire la pista, il suo mantenimento in efficienza e all'agibilità in termini urbanistici. Il programma prevedeva per la giornata di domenica, originariamente, il pranzo presso la nuova aviosuperficie di Plan Belle Crête a monte di La Salle, ove purtroppo il sito non era disponibile per l'effettuazione di giochi tradizionali.

Gli aeromobili sono poi decollati alla volta di Chamois, ove la nuova stupenda giornata li ha accolti, raggiungendo la piazza del villaggio con una piacevole passeggiata. Qui sono stati accolti da una magnifica grigliata organizzata dalla Proloco, dove il nostro socio Gianni Lubrini ne è promotore ed organizzatore. Nell'occasione gli è stato donato un libro "*Volare in Trentino*" autrice è Valentina Musmeci in collaborazione con il Com.te Paolo Cattani, non presente a questo raduno.

Nel pomeriggio gli equipaggi sono decollati per raggiungere le loro basi di partenza, esprimendo commenti positivi per l'accoglienza ricevuta e per i meravigliosi paesaggi alpini che hanno potuto ammirare a terra ed in volo.





Il gruppo della Alpi orientali composto dagli equipaggi provenienti da Trento e da Belluno-Treviso:

- ▶ **D-EISO** con Renato Fornaciari e Francesco Frezza;
- ▶ **D-EMRE** con Vito Colonna e Nunzio Toldo;
- ▶ **D-EITX** con Domenico Chiesa e Danilo Pedri;

nel pomeriggio di domenica hanno deciso di rientrare sorvolando Cervinia e i costoni dell'imponente Cervino per poi

lanciarsi in un volo diretto, che vedeva il sorvolo della Val Sesia e di tutti i laghi ad iniziare dal lago D'Orta, Maggiore, Como, Iseo, Idro e lago di Garda finale concludendo il volo sull'aeroporto di Trento, per Domenico e Francesco proseguendo fino a Belluno. Restano alla memoria due giorni bellissimi con voli e soggiorni ad Aosta veramente emozionanti. Un'esperienza da ripetere sicuramente assieme agli amici di volo in montagna di Aosta.



## Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds

di Flavio Canton

Una domenica di gennaio dello scorso anno atterriamo per la prima volta a Belluno con Paolo Ronzani e veniamo a sapere che è schedulato a brevissimo un corso di volo in montagna aperto anche ai piloti VDS.

La Scuola non ha un velivolo VDS e quindi la parte pratica presenta qualche difficoltà, superata grazie alla disponibilità del Com.te Nunzio Toldo – che allora non conoscevamo - a volare sui nostri Savage.

Ci rechiamo a Belluno un pomeriggio piuttosto freddo per prendere parte alla prima lezione di quello che sarà il corso Croda Rossa al quale veniamo ammessi insieme ad alcuni piloti brevettati. Il tempo della lezione corre via veloce un po' per la novità, un po' perché il Com.te Toldo la ravviva con esperienze personali, qualche foto e il coinvolgimento diretto degli allievi.

Rotto il ghiaccio (letteralmente, all'uscita a serata ormai inoltrata, il parabrezza del mio Freccia Tricolori Van è tutto un arabesco bianco) le lezioni successive sono sempre più interessanti con l'aggiunta di filmati e l'esame finale rappresenta il coronamento della prima parte di percorso.

Per la parte pratica, volo a Belluno un nebbioso sabato mattina. Dopo il caffè preso al vicino centro commerciale (il bar in aeroporto era chiuso) cominciamo con la pista di Tignes, un promontorio insidioso in vista del lago di S. Croce. Il presidio locale delle talpe guastatori aveva eseguito un discreto lavoro sulla superficie che - divenuta molle quando il sole delle 10 aveva oramai vinto il ghiaccio notturno – si incolla alle ruote e viene da queste allegramente proiettata (da noi si direbbe "smaltata") sul verso delle ali e dei piani di coda. Insomma ci presentiamo al successivo atterraggio al Moldoi parecchio appesantiti. Anche qui ripetuti decolli e atterraggi per prendere confidenza con un ambiente per me abbastanza nuovo. All'epoca montavo ancora gli inefficienti freni conici e a fine pista, al momento di invertire, si deve scendere e girare l'aereo di peso. Fianema, S. Giustina e Trichiana seguono in rapida successione.

Dopo aver salutato Nunzio (ormai ci diamo del tu) a Belluno volo verso casa entusiasta.

Meteo avversa, la presenza della neve fino a tardi e i reciproci impegni ci fanno rimandare la lezione successiva, quella sulle pendenze tridentine, sulle quali Nunzio aveva creato aspettativa e soggezione, addirittura a maggio, quando le temperature più gradevoli, la fioritura dei prati e – perché no- i nuovi freni Beringer, rendono più piacevole l'andar per aria. Il primo atterraggio al Casale è molto impressionante e solo la presenza dell'istruttore nel posto posteriore riesce a farmi affrontare quella paurosa pendenza. Dopo il primo atterraggio si riprende un po' di fiato e Nunzio ne approfitta per provare a catturare alcune immagini con la GoPro che i figli gli hanno regalato per il compleanno. Le foto che mi invierà poi saranno meravigliose. In questo frangente un telefono cellulare si divincola dalle tasche in cui veniva costretto e trova la via per tentare la fuga non scorto. Al povero Com.te Toldo più tardi, una volta accertato quanto accaduto, non resterà altro che sobbarcarsi un'ora e mezza di auto per il recupero del fuggitivo.

Costa Pelada rappresenta l'approdo successivo e l'occasione di una corroborante sosta al rifugio. Ma prima Nunzio – ancora ignaro di essersi alleggerito- mi accompagna in ripetuti decolli, circuiti e atterraggi sul Monte Casale descrivendomi con dovizia di esempi e dimostrazioni le corrette procedure, la ricognizione, il sottovento, la virata finale, il punto di mira, la gestione della manetta durante la flare, e il corretto modo di prendere contatto con il terreno. Oltre alla tensione, alla fatica, al sudore, una soddisfazione enorme nel portare l'aereo a terra in posti così fuori dall'ordinario ed esclusivi per molti versi.

L'ultima location, che riusciamo ad affrontare solo un paio di mesi più tardi è Sella Valsugana. Anche qui l'emozione è molto forte, come la sorpresa per dover percorrere il finale letteralmente dentro ad un fiordo tra gli alberi. Che spettacolo!



**Raduno a Cavola (BO)- 30 giugno**

*di Renato Fornaciari*

... per i Trentini trasferimento dal lago di Garda, giornata esuberante!!!



Cavola è un piccolo paese dell'Appennino reggiano in comune di Toano. Posizionato ad una quota di circa 500 m s.l.m. in una valletta più a sud di Sassuolo che degrada sulla sponda destra del fiume Secchia.

Un gruppo di generosi ed entusiasti piloti di deltaplano e di ULM, del luogo, hanno realizzato una fantastica pista in



pendenza (7-10%) proprio a ridosso del centro urbano del paese.

Hanno ottenuto il nulla osta dal Comune e con grande lavoro, fisico e con impiego di finanze proprie, sono riusciti nell'intento di dotarsi di una loro pista, andando anche così ad arricchire, per altri piloti praticanti, l'elenco di aviosuperfici che fortunatamente sono distribuite in tutt'Italia .

Siamo stati invitati come AIPM e ben felici di esserci siamo partiti da Trento con due PA 18 ( Renato e Orlando con Beppino e Danilo) per unirci ad altri amici come, Enrico, Eligio, Flavia, Paolo Cattani, Vito con altri di Termon e molti altri della pianura per scoprire e partecipare all'inaugurazione di questa nuova pista. Presenti anche i più lontani, Mario Ventura in compagnia della sua Signora, venuti dalla Val D'Aosta con il proprio velivolo per l'evento in programma.





Si presenta chiaramente, con tanto di scritta indicatrice "CAVOLA" sulla testata a monte. Fondo perfetto, liscio e con pendenza costante. Ideale per pratica e sicura nella disposizione. Dotata di ampio parcheggio e vicinissima al centro.

La festa inaugurale è stata proprio bella, ricca di eventi, tra i quali una conferenza sul volo in montagna con proiezioni di Cattani, e completata da una cucina saporita all'insegna della tipicità locale: buon prosciutto e formaggi accompagnati da gnocco fritto servito ben caldo nella sua fragranza. Gli amici locali sono simpatici e accoglienti e vale proprio la pena di andargli a

trovare !! Sarà interessante anche d'inverno per praticare atterraggi con gli sci. Scopriamo anche che in Novembre si

tiene la fiera del tartufo, un appuntamento che segneremo tra quelli importanti.

La giornata si è conclusa con un bel volo di rientro toccando anche altre aviosuperfici della Pianura .

Con la gioia di questi nuovi incontri lanciamo un arrivederci per la .....tartufata !!



Cavola:  
... quei quattro *cavoli in fiore*!!



## Il mio incontro alla "magica" Sella Valsugana (TN) – 13 luglio... e in altri stupendi luoghi di montagna...

di Flavio Canton

La mia prima volta su una pista in pendenza risale a poco meno di un paio di anni fa insieme al Com.te Nunzio Toldo che non potrò mai ringraziare abbastanza per avermi "praticato" a questo splendido mondo del volo in montagna.

L'approccio c'era stato ancora prima, all'aeroporto Caproni di Trento, grazie ad un corso tenuto dal Com.te Paolo Cattani, alla fine del quale avevo potuto provare (da passeggero) un atterraggio sulla neve, al Casale, con Enrico Lonardi in "pattuglia" con l'Eligio, imbarcato sui loro Piper (non ricordo ci fosse la Flavia a completare la famiglia volante in quell'occasione). Trascinato dalla passione del mio amico Paolo Ronzani che oggi vola con noi non più a vista e privo di contatto radio, con poche ore di volo e l'attestato in tasca fresco di stampa, i passaggi fra le cime e la possibilità di metter giù le ruote dove non tutti osano mi presero subito il cuore.



Tanto per gradire, dopo avermi fatto provare praticamente tutte le "pendenze bellumate", Nunzio mi fece cominciare le "tridentine" al Casale un approdo che incute un forte timore reverenziale ma che regala una grande soddisfazione appena dopo il contatto. Il "praticantato" proseguì su Costapelada che a prima vista fa meno paura e con il rifugio al quale rifocillarsi meno distante.....

Tenne Sella Valsugana per ultima, forse per la particolare bellezza del luogo o forse meno bucolicamente solo perché nelle giornate precedenti l'erba era ancora alta, e il primo atterraggio qui fu davvero emozionante per la particolarità del finale e ammaliante il paesaggio che si presentò alla vista all'uscita dall'aereo. Fu anche la prima volta al Carlon, del quale in seguito sono invece diventato un frequentatore.

L'incontro avvenuto lo scorso luglio proprio qui è stata la mia "prima" annuale dato che un incidente con il paracadute mi ha costretto "a terra" per qualche tempo. La voglia di rivedere Nunzio, con il quale siamo rimasti sempre in contatto, e tutti gli altri mostri sacri di AIPM era grande e non è andata disattesa. E' stato proprio un ritrovarsi per la nuova stagione dopo che l'inverno ci aveva tenuto lontano; non del tutto a dirla proprio bene: infatti da febbraio ho avuto a disposizione i *datum* (sci canadesi) sul mio Savage e dopo ripetuti rinvii per meteo avversa, sono riuscito a provarli in fine stagione anche al Casale.



Il successivo raduno al Tonale ha ulteriormente avvicinato i mostri sacri di AIPM al mio *paiperazzo* in scala e qualche bonaria raccomandazione tecnica ricevuta alla radio in decollo da Renato Fornaciari mi è giunta come una conferma di non essere proprio un intruso. E finalmente qui ho potuto ricevere l'agognato cappellino rosso dei piloti di montagna che con il buon Enzo Marchesi avevamo ripetutamente tentato di far giungere a destino. Al ritorno una tappa al Termon, dove il C.te Volpi ha stregato tutti per più di un'ora con i suoi racconti di volo (e non solo!!): in piedi in cerchio attorno a Lui ci siamo fatti "apostrofare" dopo un po' con un gentile ma ironico "vedo che lor signori sono stanchi, possiamo accomodarci e approfittare delle sedie presenti"; novantanove anni di un'altra epoca e di un'altra tempra.

Casera Razzo, il raduno successivo al quale ha reiterato la partecipazione mia figlia Chiarastella, ci ha riservato più di una sorpresa: dopo il meraviglioso volo di avvicinamento al seguito dei velivoli dei presidenti uscente Francesco Frezza e subentrante Domenico Chiesa, fra le guglie della valli che, una volta sorvolata la diga del Vajont, ci hanno accompagnato fino all'atterraggio è stato seguito da un avvicinamento in stile alpino sul cassone di un pick up al luogo scelto per il "rancio" in quota, cui è seguita la visita alla Casera con l'acquisto di prodotti locali di prammatica, e il volo di rientro.....in formazione, ma potevo aspirare a qualcosa di più ? 4 Piper veri con a bordo il gotha dei piloti di montagna e il mio Savage.....

Unico rammarico un piccolo problema ad uno dei carburatori (risolto poi al rientro) che ad un certo punto mi ha costretto a perdere un po' di terreno, ma ci rifaremo la prossima volta. Il saluto via radio riservato dal C.te Pippo Dellai a mia figlia al momento della rottura della formazione e successiva separazione di rotta fra chi rientrava a Trento e chi proseguiva per Belluno ha coronato una giornata indimenticabile.

Per concludere, la mia esperienza con AIPM è entusiastica, sono infinitamente grato a chi mi ha permesso di avvicinarmi al volo in montagna e a questa differente prospettiva della passione aeronautica e aspetto con fervore i prossimi appuntamenti. Ringrazio da ultimo, ma non ultimo in ordine di importanza, Danilo Pedri, l'aerostiere, che fin dal primo incontro, prima di ricoprire la carica di segretario e quindi non ancora "parte in causa" mi ha regalato la sua simpatia e con il quale abbiamo condiviso qualche risata e qualche idea.



Raduno al Tonale (TN) – 27 luglio

di Francesco Frezza



L'aviosuperficie al Passo del Tonale. Storico raduno che, ripetendosi di anno in anno, rientra ormai nella tradizione Aipm. Luogo di attività estiva ed invernale è stato la palestra per il conseguimento dell'abilitazione di volo per molti Piloti.

Quest'anno, a differenza dell'anno scorso in cui pioggia, temporale e freddo ci avevano creato delle difficoltà, siamo assistiti da una bella giornata d'estate calda ed assolata.

Parto da Belluno assieme al Presidente Domenico e con i nostri due PA18 atterriamo a Trento dove troviamo ad attenderci Renato e Beppino. Partiamo subito con destinazione Tonale Eta 11.30 locali. Dopo il decollo per pista 36 viriamo a sinistra in prossimità del November Point e ci inoltriamo nella Valle dei Laghi (detta anche val del Vent a causa dell'Ora del Garda che nel

pomeriggio imperversa) facendo quota lentamente e lasciando così alla sinistra il Casale. Abbiamo infatti deciso di



percorrere una via più corta rispetto alla tradizionale della Val di Non. Cominciamo ad osservare le montagne del Brenta, cime rocciose e maestose per giungere poi sopra Madonna di Campiglio che sorvoliamo a 7.500 piedi. Scavalchiamo l'ultima catena montuosa immettendoci sulla valle che proveniente dal Lago di Santa Cristina in Val di Non arriva al Tonale. Cambiamo frequenza incrociando e salutando subito l'amico Ernesto Costa che vediamo davanti a noi. Cominciamo la discesa per l'obbligatorio sorvolo della pista prima dell'atterraggio. Già si nota la presenza di parecchi velivoli. Calma di vento. Circuito sinistro e finale per la 25. Atterriamo e parcheggiamo accanto ad una ventina di velivoli provenienti dalle varie provincie: Brescia-Verona-Padova-Treviso-Belluno-Trento-Bolzano, assieme agli immancabili Amici Austriaci che ci seguono nei nostri raduni. Troviamo anche Silvio, zio della Vice-Sindaco del paese di -->



Vermiglio competente per territorio sul Tonale. E' lieta di conoscerci ripromettendosi di organizzare "qualche evento" per il prossimo Raduno, magari approfittando della piccola baita di proprietà a margine della pista.

Al Tonale ci vuole un bel brindisi con il DOCG Valdobbiadene. E' sempre un'aviosuperficie meravigliosa che purtroppo, date le mutevoli condizioni meteo (siamo a ca. 2000 metri), non è sempre praticabile. E' il punto di confine tra le Province di Trento e Brescia, ma punto d'incontro superlativo per gli amanti del volo in montagna. A fine Luglio ci sono già parecchi turisti per cui l'importante schieramento dei mezzi suscita interesse e curiosità. E'

certamente bello aver contribuito a dare con la presenza AIPM notorietà ed insolita vivacità al luogo. Il nostro Segretario Danilo, nella pienezza delle sue funzioni, e coadiuvato dai suoi due bambini, è già all'opera per offrire ai partecipanti materiale Aipm, le cui azzurre felpe non disdicono affatto considerata la temperatura non proprio elevata.

Al ristorante "Ospizio" che sovrasta la pista, tanto caro allo zio Berto, ci troviamo una quarantina; siamo una decina in più del previsto per cui abbiamo creato qualche problema all'organizzazione ma tutto presto risolto. Ci sono presenti tutti gli Istruttori



ed il Com.te Francesco Volpi, promotori del primo Corso di Volo in Montagna organizzato dalla Scuola di Volo di Trento che esattamente quest'anno ricorre il 40° anno.

L'altiperto del Tonale è stato, ed è tutt'oggi, un luogo di all'addestramento per il conseguimento all'ambita abilitazione del volo in montagna.

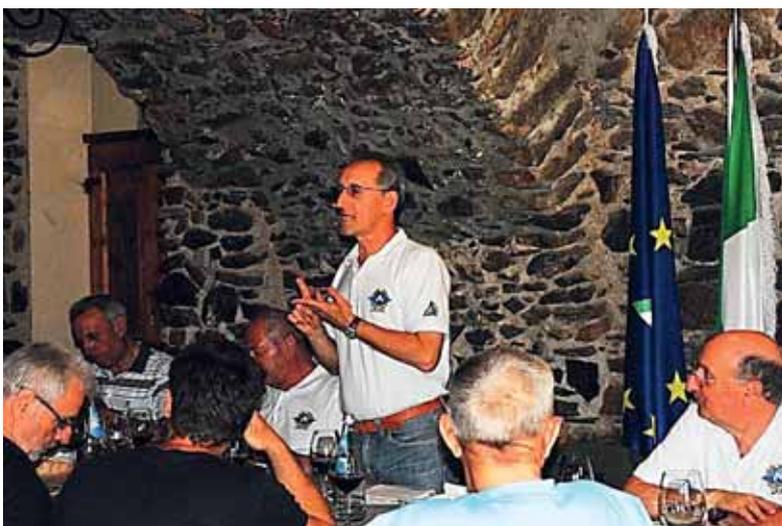
Nel corso del pranzo il Presidente illustra il programma delle uscite, mentre viene raccolto l'invito degli amici di



Brescia di organizzare un incontro in una loro aviosuperficie da destinarsi.

Bene, la giornata è passata in tranquillità ed amicizia. I

rientri iniziano dalle 16.00 ca.



contenti che il tempo ci ha regolato un'ottima opportunità di incontro. Ora il vento sta rinforzando sensibilmente per cui i decolli avvengono per pista 25. Saluti a tutti con un arrivederci al prossimo raduno a Casera Razzo.



**Memorie storiche:****40° dal 1° corso abilitante al volo in Montagna della Scuola di Trento***dalla Redazione***ALTIPORTO DEL TONALE  
RELAZIONE STORICA**

La Provincia Autonoma di Trento, con l'intento di promuovere la formazione professionale degli addetti agli sports ed alle attrezzature della montagna, dà incarico, **con delibera n° 4048 del 30 ottobre 1968** (registrata alla Corte dei Conti il 28/02/1969), all'architetto Sergio Giovanazzi di redigere un progetto per la costruzione di una "Scuola professionale per gli addetti agli sports della montagna" che dovrà sorgere presso il Passo del Tonale (vedi allegato A, pag. 2).

**Nel novembre 1968** l'architetto Sergio Giovanazzi elabora una "Relazione tecnico/illustrativa" relativa alla "Scuola professionale per gli addetti agli sports di montagna" (vedi allegato B). La costruzione della pista dell'altiporto "completa una delle attività di pertinenza della scuola: quella della scuola per piloti d'alta montagna" (pag. 8 dell'allegato B). La planimetria n°1 (vedi allegato C) datata novembre 1968 e collegata alla "Relazione tecnico-illustrativa" indica la posizione in cui la pista dell'altiporto dovrà essere collocata. Da quanto esposto si evince che la pista dell'altiporto è parte integrante del progetto della "Scuola professionale per gli addetti agli sports della montagna" ed è stata voluta fin dal 1968.

**Il 30 aprile 1969** (vedi allegato A), la Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento, con Presidente l'Avv. Bruno Kessler, approva, con delibera n° 1133, il progetto della Scuola di cui sopra, stabilendo in anni quattro il termine di ultimamento dei lavori e stanziando la somma di Lire 355.214.000. La delibera viene pubblicata il **1° maggio 1969** e registrata alla Corte dei Conti il 30 giugno 1969.

**Il 18 agosto 1969** (vedi allegato E), il Sindaco Bertolini del Comune di Vermiglio concede alla Provincia Autonoma di Trento licenza di costruzione di un edificio, ad uso Scuola professionale per gli addetti agli sports di montagna, in località Passo del Tonale.

**Nel 1973** viene approvata una perizia suppletiva e di variante (vedi allegato D). Successivamente, per accedere all'Istituto, si rende necessaria la costruzione di una strada di allacciamento tra la nazionale n° 42 e l'ingresso principale del fabbricato che è progettata dall'Ing Rodolfo Benini.

La Scuola viene consegnata all'Assessorato provinciale della pubblica istruzione il 14 maggio 1975 (vedi allegato D).

**In data 12 dicembre 1979** la Provincia Autonoma di Trento, per mezzo dell'Ingegnere Capo dell'Assessorato Lavori Pubblici, Edilizia ed Enti Locali, elabora una "Relazione tecnica" (vedi allegato E bis) per un progetto di "Lavori per il prolungamento della pista dell'Altiporto del Passo del Tonale". La relazione tecnica è accompagnata da una "Planimetria catastale" (vedi allegato F), sempre in data 12 dicembre 1979, riportante la zona su cui si realizzerà il prolungamento pista.

**In data 25 gennaio 1980** la Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento, con delibera n° 395 approva il progetto dei lavori di prolungamento della pista dell'altiporto del Passo del Tonale, nel comune di Vermiglio. (Copia di questo documento non è in allegato ma vi è citazione a pag. 1 dell'allegato H). Sia la "Relazione tecnica" che la "Planimetria catastale", entrambe del 12 dicembre 1979, otterranno, a firma del Sindaco di Vermiglio Rag. Flavio Mosconi, il parere favorevole della Commissione edilizia comunale in data 2 aprile 1981 e l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori in data 23 dicembre 1981. Il progetto per il prolungamento della pista prevede la realizzazione di un tronco di 775 mt in aggiunta al precedente, con pendenza dell' 1,5% e con larghezza utile di mt 22, più due banchine laterali di larghezza 4 mt ciascuna. Il costo dell'opera è valutato in complessive Lire 394.200.000.

**Il 10 febbraio 1982** (vedi allegato G) l'Assessorato ai Lavori Pubblici della Provincia Autonoma di Trento elabora una "Relazione tecnico-estimativa" su una "Perizia di variante" relativa ai lavori di prolungamento della pista. Detta relazione ottiene il parere favorevole della Commissione edilizia comunale del Comune di Vermiglio in data 11 maggio 1982 e l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori in data 14 maggio 1982, a firma del Sindaco Rag. Flavio Mosconi. Detta relazione (vedi pag. 3 dell'allegato G) prevede la costruzione di una strada di collegamento tra la pista di atterraggio e l'edificio della Scuola, a seguito richiesta fatta dall'Aero Club di Trento, gestore dell'altiporto. In data 9 aprile 1986 (vedi allegato H) il Servizio Espropriazioni della Provincia Autonoma di Trento decreta l'espropriazione delle particelle interessate al prolungamento della pista.

Non risultano successivi documenti atti a completare la storia dell'altiporto del Passo del Tonale. Non è stato reperito alcun documento relativo ad una consegna ufficiale del complesso Scuola e Altiporto.

**La "Scuola Nazionale di Volo in Montagna" dell'Aero Club di Trento, sorta nel 1973, con Direttore il Dott. Francesco Volpi e con gli Istruttori di Volo in Montagna Michel Kossà, Erich Abram e Giuseppe Dellai, ha operato per diverse stagioni sull'altiporto in pendenza del Passo del Tonale (quando ancora la pista non era stata allungata), usufruendo anche delle aule e dei servizi siti nel complesso della Scuola Professionale.**

Alla nascita dell'altiporto hanno contribuito Il Dott. Francesco Volpi e il Dott. Martino Aichner, noti piloti militari durante la seconda guerra mondiale, che, grazie alle loro conoscenze e alle loro amicizie con funzionari dell'Aeronautica Militare e della Direzione Generale dell'Aviazione Civile (CIVILAVIA), hanno potuto promuovere una fattiva collaborazione con l'Avv. Bruno Kessler, allora Presidente della Provincia Autonoma di Trento e sostenitore dello sviluppo dell'attività di volo in montagna. Attualmente la pista di atterraggio è priva di una qualsiasi manutenzione ed è usata saltuariamente dai piloti dell'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna che sono gli unici piloti autorizzati ad operarvi, con specifica autorizzazione, in deroga alla Legge provinciale n° 15 del 12 agosto 1996 - Art. 1.1.b ( vedi allegato I) che vieta operazioni di atterraggio e decollo su siti posti, in provincia di Trento, sopra i 1000 mt sul livello del mare. La pista dell'altiporto (vedi allegato L) è ben visibile dall'alto in quanto il fondo è biancastro per presenza di brecciolino. L'erba è poco presente e di solito si trova sulla parte in pendenza verso EST. Non vi è alcuna recinzione e pertanto vi si possono trovare animali al pascolo. L'atterraggio pertanto va eseguito con estrema prudenza e attenendosi alle tecniche di atterraggio su aviosuperfici in pendenza. Altra informazione importante: il vento predominante è da OVEST ma facilmente si trovano variazioni anche consistenti di direzione e intensità del vento passando dalla testata 25 alla 07. Attualmente la "Scuola professionale per gli addetti agli sports di montagna" è chiusa da parecchio tempo e l'edificio non è utilizzato da diversi anni ed è inagibile.

Non risultano al momento progetti di riapertura della "Scuola professionale per gli addetti agli sports della montagna". Unico documento in tal senso è quello presentato il 2 febbraio 2005 dal Rag. Flavio Mosconi, del Gruppo Consiliare di Forza Italia, al Consiglio della Provincia Autonoma di Trento (vedi allegato M) per l'ODG n° 16, dove si specifica che la Scuola, è stata utilizzata per attività didattiche varie dal 1982 fino al 1996, dopodiché è stata chiusa definitivamente. Sempre nello stesso documento si chiede al Presidente della Provincia Autonoma di Trento di porre in essere tutti gli interventi necessari per rendere possibile l'utilizzo della struttura di proprietà della Provincia stessa.

**L' A.I.P.M. – Associazione Italiana Piloti di Montagna** – interessata a promuovere lo sviluppo del volo in montagna su aviosuperfici in pendenza, organizza di volta in volta degli incontri tra piloti in possesso di specifica abilitazione ad operazioni in montagna. Quello documentato nell'allegato N è un raduno avvenuto proprio sull'altiporto del Passo del Tonale nel luglio 2008. Si vedono schierati una decina di Piper PA 18 sulla parte in piano della pista e, nell'altra fotografia, si vede un Piper PA 18 in atterraggio sulla pista 25, su pendenza di circa il 5,3%.

--- o ---

Si ringraziano per la fattiva collaborazione alla ricostruzione storica:

- gli impiegati dell'Archivio della Provincia Autonoma di Trento di Melta di Gardolo
- il Geom. Luigi Stefanolli dell'Ufficio Tecnico del Comune di Vermiglio
- Il Com.te Francesco Volpi, Presidente dell'Aero Club di Trento nei periodi citati.

-----

*Documento gentilmente concesso dall'archivio del Com.te Paolo Cattani per renderlo noto sul Notiziario 2013 AIPM, in memoria dei 40 anni (1973) trascorsi dal 1° Corso di abilitazione nominato "AQUILA" della Scuola di Volo in Montagna di Trento con 22 piloti abilitati!*

Foto di  
Valentina  
Musmeci



**Raduno a Casera Razzo (BL) – 3 agosto***di Domenico Chiesa*

Meta ambita da tutti i piloti AIPM, Casera Razzo è uno degli appuntamenti estivi che volentieri organizziamo in



questo inabitato parco dolomitico dove prati e boschi a perdita d'occhio, inseriti fra picchi bellissimi, rendono le giornate indimenticabili.

L'anno scorso eravamo riusciti ad effettuare un semplice sorvolo e nulla di più. Incomprensioni con la proprietà ci fecero cancellare l'appuntamento all'ultimo momento. Quest'anno il cambio alla Presidenza della Magnifica regola di Vigo e Laggio di Cadore ha riportato alla normalità i rapporti con la nostra Associazione ed il permesso al raduno è stato dato con cortese sollecitudine. Giornata stupenda e calda sabato 3 agosto. Il ritrovo è a Belluno per il breve briefing dei piloti arrivati da Verona, Vicenza, Treviso e

Crema.  
Trento  
rappresentat



o da Renato con Orlando e da Beppino con Danilo decollati da LIDT e trasferiti direttamente a Casera Razzo. La giornata è calma e limpida, ideale per ammirare e fotografare le montagne. Decollo verso nord, pochi minuti ed eccoci a Longarone. Imbocchiamo a 3500 piedi la stretta Valle del Vajont e sorvoliamo la famosa diga. E' tuttora chiaramente visibile l'enorme frana di 250 milioni di metri cubi la quale, repentinamente scesa nel lago, creò un'onda di 50 milioni di mc. che provocò il disastro la notte del 9 ottobre



1963, cinquant'anni fa. Il volo prosegue in Val Cimoliana dove si possono ammirare le vette delle Dolomiti Friulane tra le quali spicca il famoso Campanile di Val Montanaia. Superate queste selvagge zone dove la presenza umana è sporadica e fugace, voliamo sopra l'alta valle del Tagliamento. Un po' più in là verso est c'è la bella avio superficie di Enemonzo con l'ottimo ristorante. Sorvolate le creste a nord della valle, eccoci subito in vista dell'impegnativa pista di Casera Razzo. Nonostante sia quasi in piano e lunga più di 350 metri, la sua quota(1830msl) e la particolare orografia dei luoghi ci consigliano un approccio guardingo per evitare spiacevoli sorprese.



Oggi il bel tempo esalta il sublime fascino del luogo. Non c'è vento e quindi atterriamo tutti senza problemi. Subito appresso arrivano gli amici austriaci e tedeschi ed anche un aereo da Bolzano. Il pranzo al rifugio Ten. Fabbro, ottimo e a base di specialità di montagna, è allietato dai canti e dal digestivo direttamente preparato dal gestore. Il doveroso passaggio in malga per l'acquisto dei gustosi formaggi ed il ringraziamento per il prezioso supporto concesso per l'uso della pista, completano la giornata. Un saluto ed un arrivederci al prossimo anno per un incontro che speriamo possa ripetersi. Grazie a tutti gli amici che ci hanno permesso di tornare ancora in questo angolo di paradiso. Il ritorno tra le valli e le stupende vette dolomitiche del Cadore rende completa una giornata da incorniciare.



**Pranzo al Balcon (TV) – 16 agosto**

*di Renato Fornaciari*

**Il "fantastico" BALCON**

Balcon, il mitico prato in forte pendenza che è diventato il luogo per l'incontro annuale con gli amici della pianura; quelli del campo Jonathan .



Anche quest'anno, giornata bella di metà agosto con leggera brezza da nord-est.

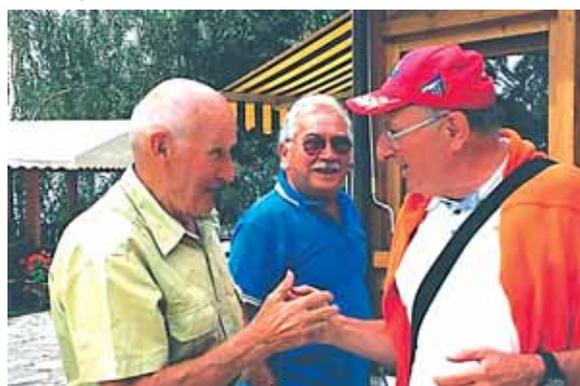
Con Danilo e il fido paiperino partiamo da Trento per raggiungere la meta. Sorvolo delle nostre montagne e dopo i monti della luna ecco apparire, sulla montagna che sovrasta Valdobbiadene, il verde prato che il bravo Federico ha preparato ben segato e perfetto in tutti gli aspetti. Non vediamo ancora gli amici , conoscendone però le abitudini facciamo un po' di quota per raggiungere la cima delle antenne, sopra Pianezze dove un accogliente rifugio offre vista panoramica e...buon vinello. Eccoli sul piazzale del rifugio, si sbracciano per salutarci e noi rispondiamo con un paio di passaggi. Ritorniamo sul Balcon e facciamo un bell'atterraggio. Per Danilo è la prima

volta e resta piacevolmente impressionato nel vedere cosa si può ancora fare con il giallo paiperino.

Accoglienza calorosa da parte di Federico e amici e come nelle buone tradizioni, brindisi con un fresco e spumeggiante prosecco della casa. Arrivano anche gli altri e il gruppo al completo si sistema a tavola per assaporare il pranzo a base di spiedo magistralmente preparato dallo chef del rifugio. I piatti sono tutti rivolti alla valorizzazione della tradizione e al gusto del luogo. Dagli antipasti con salumi prelibati di propria produzione, alle verdure sott'olio a quelle marinate con aceto di vino, tutto all'insegna della tipicità. Per arrivare poi al piatto forte "lo speo" (lo spiedo) composto da vari tipi di carne che lentamente e con tanto.....amore vengono cotti per molte ore. Una bontà !! Canti di montagna e atmosfera di vera amicizia concludono questo stupendo incontro.



Il vento è rinforzato ma per il piacere dei presenti facciamo una dimostrazione di volo in montagna. Un ultimo atterraggio e poi ....via !! verso casa con quel bel sentire nell'animo di aver trascorso ore felici ed emozioni di questa vita ...per aria che non ci stanca mai.



Alla prossima , Renato



**Raduno a Dobbiaco (BZ) – 14-15 settembre***di Francesco Frezza*

Sappiamo che è ormai consuetudine da parte del locale Aero Club di organizzare annualmente a Settembre la festa dell'Aviatore. Essa sta un po' a suggellare l'attività di volo svolta durante l'anno dal momento che in autunno-inverno tutto è sospeso per l'operatività dell'Aeronautica militare.



LIDV o Dobbiaco Aeroporto è sempre un luogo piacevole per la sua posizione immersa nella verde val Pusteria per cui l'invito rivolto ad Aipm che è socia del locale Club non si rifiuta mai. La manifestazione quest'anno si è svolta nei giorni di Sabato 14 e domenica 15 settembre. Le condizioni meteo ci hanno consigliato di andarci Sabato 14.

La giornata, fin dal mattino si presenta soleggiata, con debole ventilazione anche se nel pomeriggio erano annunciate nuvole più intense con probabilità di rovesci.

Partiamo da Belluno con il Pa 18 assieme a Vittorio Nardi, pilota anche lui, che mi fa compagnia. Il cielo azzurro che osserviamo lungo tutto la valle del Piave mette subito allegria mentre accostiamo a sinistra per

sfruttare un po' di preziosa termica. Dovremo salire a 8.000 piedi circa per cui un "aiutino" dalla via energetica non fa mai male. Osserviamo la diga del Vaiont tristemente famosa: è in corso l'esercitazione della Protezione Civile con la cooperazione dell'elicottero che vediamo salire di fronte alla diga per ricordare l'evento di 50 anni fa. In breve raggiungiamo Tai di Cadore a 5.000 piedi e virando a sinistra sorvoliamo il monte Rite con il sovrastante forte-museo di Messner. La valle di Cortina è sempre entusiasmante per le cime ormai patrimonio Unesco che la circondano. Continuiamo la salita a 65 miglia indicate, 2300 giri e rateo di 300 piedi. Ci avviciniamo alla maestosità del Pelmo superando i Lastoni di Formin dove spiriamo su Malga Federa per un saluto all'amico comandante-pastore Davide Santer. Veniamo poi a sapere che Davide ha traslocato per un'altra malga ad Auronzo. Riprendiamo avendo già lasciato alla nostra destra il Sorapis seguito dal Cristallo. Puntiamo sul fianco est della Tofana con uno sguardo alle 5 Torri ed al Lagazuoi per permetterci poi di osservare bene Cortina ed il suo vecchio aeroporto di Fiammes che suscita sempre nostalgia e ricordi. Siamo ormai alla quota di livellamento con sullo sfondo il Sennes ormai Parco insorvolabile dove anni addietro i Piloti AIPM atterravano sulla ex pista Ale. Viriamo accostandoci a sinistra alla Croda Rossa sorvolando Prato Piazza con sullo sfondo le 3 Cime di Lavaredo. Che meraviglia! Quante volte abbiamo sorvolato queste cime argentee flagellate dalle intemperie ma sempre entusiasmanti come se fosse la prima volta.

La forcella, subito dopo la Croda Rossa, è quella giusta per una discesa sulla Valle Pusteria. Ormai Dobbiaco è sotto di noi ma allunghiamo, per smaltire quota fino a San Candido tenendo rigorosamente il circuito sinistro come prescritto. Riportiamo in finale 28 ammirando i verdi prati che si stendono sotto di noi.

Parcheggiamo assieme ad altri velivoli già arrivati nel frattempo. Ci accoglie Robert Fuchs ed il nuovo Presidente Manfred Lanzinger. E' sempre bello ritrovarci con gli amici. Sopraggiungono Eligio e Flavia da Verona ed altri ancora, tanto da osservare le presenze di velivoli e Piloti dalle provincie di Brescia, Verona, Padova, Vicenza, Bolzano oltre che a Belluno. In campo sono presenti: alianti, aereomodelli, Ulm e aeromobili a motore; veramente tutte le specialità sono rappresentate per questa festa dell'Aviatore.

E' il compleanno di Eligio. Auguri quindi a lui con del generoso e fresco DOCG di Valdobbiadene portato appositamente a bordo.

Pranziamo sotto al tendone con le specialità Altoatesine che Karla, sorella di Robert, ci offre.

Arriva nel frattempo da Sarentino anche Ghepard con il suo turboelica che impiega subito per voli turistici. Foto di rigore con i Presidenti per il nostro Notiziario. Apprendiamo che Dobbiaco ha un nuovo Comandante appena nominato. Speriamo di farne la conoscenza quanto prima. Ci piacerebbe infatti organizzare quassù una giornata AIPM sulla neve.

Vorremmo fermarci di più ma la formazione dei cumuli ci consiglia di rientrare a Belluno. Decolliamo decidendo di rientrare per il passo 3 Croci lasciando a sinistra il Monte Elmo che ci dà qualche generoso aiuto a far quota. Oltrepasata Padola vediamo già Santo Stefano di Cadore ma decidiamo di puntare su Casera Razzo per controllare lo stato della pista come l'avevamo lasciata ad Agosto. Tutto in ordine! Avvicinamento lento, passaggio e via per il Passo della Mauria e la successiva valle di Domeggie e Longarone.

Un'altra bella esperienza in montagna passata tra amici Aipm e non, ma sempre appassionati del volo in montagna. Grazie Dobbiaco!



**Polenta Alpina all'aeroporto LIDT c/o Italfly - 19 ottobre**

*di Danilo Pedri*

...si è concretizzata l'idea di coinvolgere gli Alpini del Gruppo di Isera dell'A.N.A. sezione di Trento a cucinare una mega polenta "conza" contornata da un assaggio di camoscio ai piloti AIPM e ai suoi amici. Gli Alpini in questo contesto, come in altre occasioni ormai diventate abituali per loro, si sono presentati sul campo di volo con una cucina da campo delle truppe alpine. L'insolita cucina rotabile risale all'anno 1953 e ha prestato servizio fino agli anni 80 presso i nuclei operativi dell'Esercito italiano, ininterrottamente. Nata per soddisfare prime colazioni, pranzi e cene ai campi estivi ed invernali, qui è stata usata per cuocere in un paiolo di rame una "polentina" da 120 kg.



seguendo una ricetta trentina la quale prevedeva un'aggiunta alla tradizionale farina di mais un condimento di lucanica, formaggio e cipolle arrostite. Si precisa che il luogo dove si è svolto l'evento, per chi non era mai stato, è parte della sede esterna della scuola di volo Italfly e dove AIPM ha una casetta estiva poco vicina al rullaggio degli aerei.

La nostra Associazione dei piloti di montagna ha sede vicino agli hangar Italfly in locali al piano terra. Sicuramente tutto questo ha agevolato la riuscita dell'evento che si è svolto in un clima di socialità e amicizia fin dai

primi momenti e fino a tardo pomeriggio. Il contesto aeroportuale, per noi famigliare, è stato molto apprezzato dagli amici Alpini che si sono fatti addirittura un giretto in aeroplano sopra a Trento.

Il pranzo è stato graditissimo, più volte è stata replicata la pietanza e il vino, spinato direttamente da una damigiana, ha contornato la degustazione della prelibata polenta! Certamente sopra alle previsioni, l'adesione è stata di quasi un centinaio di appassionati e amici del volo. Alcuni sono arrivati con i propri velivoli dalle provincie confinanti del



Trentino decollati da Verona, Bolzano, Vicenza, Belluno e anche da Treviso. Non sono mancati gli inossidabili "Kameraten" o meglio i deutsche Freunde dalla Germania e più precisamente da Kempten è arrivato il simpaticissimo Hans con la sorella e non di meno un loro amico. In tarda mattinata è atterrato Stefan con la sua signora sul loro Maule dalla "vicina" Austria ed Ulrick Ladurner sul suo Husky 180 hp in solitaria da Merano.

Presenti i più noti piloti AIPM quali, i Com.ti Paolo Cattani e Beppino Dellai, i veterani piloti Mario Marangoni, Eligio Lonardi,

Giorgio Oss, Renato Fornaciari, Francesco Frezza, Domenico Chiesa e tanti tanti altri.



...momenti di convivialità durante la festa



e ...i giovani cappellini rossi...



**Raduno a Sella Valsugana (TN) – 26 ottobre***di Francesco Frezza**...chiusura attività estiva*

Siamo ormai giunti alla conclusione dell'attività estiva che già le prime nebbie della pianura si fanno via via sempre più intense. Ma oggi lungo la Val Belluna e fino a Trento e Bolzano il sole splende, il cielo è terso con pressoché calma di vento. Partiamo con il Presidente Domenico da Belluno con destinazione Sella Valsugana perché è proprio lì, al ristorante Carlon, che ci ritroveremo per il raduno organizzato da AIPM com'è ormai tradizione annuale.



Lungo la rotta, che ormai ci è familiare, la natura ci offre il massimo della sua bellezza; l'autunno si sa è una stagione elegante! Elegante nei colori del suo paesaggio che sorvoliamo ammirando i boschi di latifoglie che esprimono le più belle tonalità di colore. Sul prato antistante il Carlon già 7 velivoli sono in parcheggio accanto alla bandiera azzurra di Aipm issata per l'occasione ma presto raggiungeranno la quindicina. Sorvoliamo quindi l'aviosuperficie, ampia ricognizione con virata di 360° e poi finale con un leggero vento in coda. Il terreno tiene



nonostante le piogge dei giorni scorsi. Sono le 11.50 locali.

Troviamo già parecchi amici intervenuti come promessoci dalla Germania (l'amico Thomas, Ulla e l'inseparabile Dog), Arno da Innsbruck, Ghepard da Sarentino, Ulrick Ladurner da Merano. La presenza italiana invece proviene dalle provincie di Trento - Bolzano – Belluno – Treviso - Vicenza sapendo che la nebbia in pianura ha bloccato diversi Piloti impossibilitati ad intervenire in aereo. Sono comunque presenti tutti i nostri Istruttori di volo: Beppino Dellai, Paolo Cattani e Nunzio Toldo. La presenza dei velivoli varia dai Piper, Husky, Savannah, Savage ecc. a cui si aggiunge anche l'R22 del Pio Serafini. Le fotografie per il nostro archivio non si contano più, tante ne scattano il segretario Danilo e l'amico Enzo Marchesi.

Sella è sempre una località meravigliosa e le componenti della famiglia Ropele che gestisce il Carlon ci forniscono il meglio dell'assistenza: dall'aperitivo servito all'aperto approfittando della bella giornata, al pranzo organizzato con



cura all'interno della struttura. Siamo 36 disposti in tre tavolate e l'atmosfera si riscalda subito grazie anche ai "ghere ghere ghez" di saluto. L'occasione è inoltre propizia per illustrare alcune iniziative di fine anno: dalla festa del radicchio prevista al Jonathan per il 7 dicembre alla tradizionale cena di Santa Lucia del 14 Dicembre. Si arriva al dolce AIPM durante il quale lo scrittore Renato Callegari di Paese (TV) presenta ai convenuti il suo recente libro-indagine sulle circostanze e cause della morte di Francesco Baracca.

Siamo ormai giunti alla conclusione perché gli amici Tedeschi devono far rientro alle loro basi. Ringraziamo il nostro Socio Antonio Coradello che ci ha offerto per l'occasione, il capriolo da lui cacciato e che Anita e Sabrina ci hanno cucinato con maestria.



Si succedono le partenze dei velivoli e dei convenuti. Ammainiamo la bandiera, ed il pensiero corre ancora una volta allo zio Berto appassionato di Sella. Attendiamo ora la neve per venirci ad atterrare sugli sci. Ciao a tutti con un arrivederci alla cena di Santa Lucia.

## Cultura e storia Aeronautica

*di Danilo Pedri*

da segnalare:

Presente all'incontro di fine stagione a Sella Valsugana, il simpaticissimo **Renato Callegari**, (in foto) anche lui socio di AIPM arrivato in auto da Treviso con l'amico Gabriele, per trascorrere in compagnia la giornata che segna la chiusura dell'attività estiva dell'Associazione.

In quest'occasione ha presentato due suoi capolavori scritti e documentati in collaborazione con Stefano Gambarotto.

Autori della 2<sup>a</sup> edizione speciale del libro intitolato "**Il fronte del cielo**" presentata ufficialmente l'anno scorso per il 95° anniversario della Battaglia aerea di Istrana 1917-2012.

Il secondo libro freschissimo di stampa è intitolato al Cavaliere del cielo Francesco Baracca "**Indagine sulla morte di un eroe italiano**". In questo frangente, Renato, ci ha illustrato con una premessa il grande lavoro di ricerca svolto ad indagare e approfondire gli ultimi istanti di vita di un mito dell'Aviazione Italiana. Ambientato nel periodo per l'appunto della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale 1914-1918 sul fronte orientale, punta a inuoriosire il lettore svelandoci tattiche belliche e curiosità nei retroscena della Battaglia.

Agli autori auguriamo vivamente un generoso successo per appagare gli sforzi e le risorse prestate per contribuire ad un allargamento di conoscenza di eventi storico-culturale in ambito dell'Aviazione Italiana. Un grazie sincero da parte di tutto il Direttivo AIPM.

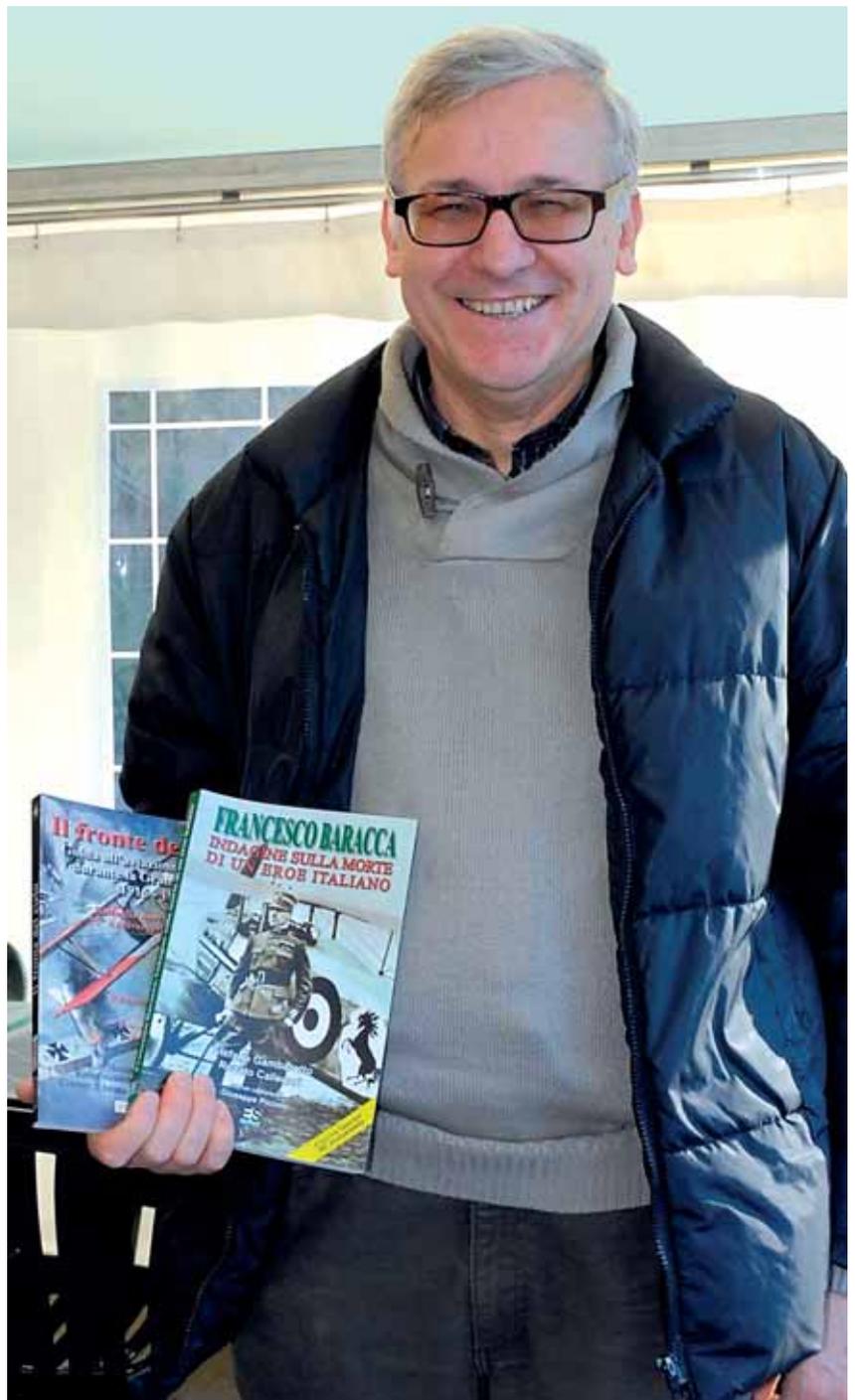


Foto: Danilo Pedri.

Normativa

di Nunzio Toldo

Tabellina di confronto tra le attuali normative e le future EASA del 2015:

**ABILITAZIONE AVIOSUPERFICI  
NORMATIVA EUROPEA COSA CAMBIA**

OGGI	Prossima normativa EASA
<p>DM 01.02.2006 e DM 467T/92</p> <p><b>Conseguimento abilitazione:</b> Aviosuperfici piane: effettuare almeno cinque decolli e cinque atterraggi su aviosuperficie (ovviamente con Istruttore).</p> <p>Aviosuperfici in pendenza e/o a fondo innevato o ghiacciato: come da DM 467T/92, al termine del corso per l'abilitazione all'uso di aviosuperfici in pendenza e/o a fondo innevato o ghiacciato, l'Istruttore firma la documentazione per l'abilitazione che viene trascritta sulla Licenza da ENAC.</p> <p><b>Mantenimento:</b> DM 01.02.2006, Aviosuperfici piane e in pendenza: Aver effettuato cinque decolli e cinque atterraggi negli ultimi 90 giorni.</p> <p><b>Abilitazione scaduta:</b> Nessuna scadenza.</p>	<p>EASA FCL 1178/2011 e Annex 2011/016/R</p> <p>Solo per l'abilitazione al volo in Montagna</p> <p><b>Conseguimento abilitazione : FCL. 815</b> Entro 24 mesi dall'inizio del corso per l'abilitazione al volo in montagna, il candidato deve superare con l'Esaminatore di volo (FE) qualificato uno Skill Test comprendente esame orale di conoscenza teorica e 6 atterraggi su almeno 2 superfici che richiedano un'abilitazione al volo in montagna e diverse da quella di decollo. Se l'abilitazione comprende anche quella su sci una delle due aviosuperfici deve essere innevata.</p> <p>L'abilitazione ha validità 24 mesi.</p> <p><b>Mantenimento: (Rinnovo - Revalidation)</b> completare almeno 6 atterraggi in montagna entro i 24 mesi precedenti la scadenza oppure superare un test di abilitazione con Esaminatore di volo (FE) qualificato (proficiency check).</p> <p><b>Abilitazione scaduta: (Ripristino - renewal)</b> Superare i controlli di professionalità con test di abilitazione (proficiency check) .</p>

**SCUOLA di volo in montagna 2013 - Aosta****Attività Scuola Alpi nord/ovest**

**dai nostri istruttori:** breve sintesi in merito all'attività di addestramento.



*di Luca Fini*

**ATTIVITA' VOLO IN MONTAGNA ALPI OCCIDENTALI STAGIONE 2012/2013**

Durante l'inverno 2012 e la primavera 2013 ho effettuato circa 150 ore di volo in montagna e un migliaio di atterraggi, quasi tutte in qualità di istruttore per l'Aeroclub Valle d'Aosta. Ciò è dovuto anche al fatto che all'aeroclub di Aosta, quasi tutti i piloti dell'Aeroclub, a causa del poco allenamento, preferiscono volare con l'istruttore; solo un paio hanno fatto attività autonomamente.

I siti che ho utilizzato sono in particolare i ghiacciai del Rutor e di Goletta, ma ho effettuato numerosi atterraggi anche sui ghiacciai di: Mt Braoulè, Giasson, Chateau Blanc, Chavannes, Tzanteleina, Gran Testa di By, alcuni ghiacciai e avio superfici sul versante francese e le avio superfici di Chamois, Champillon, Vetan, Plan Belle Crete.

Nel complesso è stata una buona stagione nonostante il frequente vento forte in quota, che ha limitato le giornate volabili; l'ampia disponibilità di siti dislocati nella valle ha permesso di salvare qualche giornata di volo.



L'attività ha visto coinvolti numerosi allievi e piloti di volo in montagna di cui uno proveniente anche dall'Austria. A fine stagione ho abilitato quattro nuovi piloti di volo in montagna, a questi vanno i migliori auguri di soffici atterraggi con gli sci.

Durante l'attività di istruttore sul Piper Super Cub, ho potuto sperimentare solo due nuovi siti relativamente facili, ma mi riprometto di sperimentarne ulteriori la prossima stagione, mantenendo sempre un alto livello di sicurezza.

In questa ricerca, sempre emozionante, ho avuto la fondamentale collaborazione del vice Presidente Alpi Occidentali Mario Ventura, che oltre ad avermi segnalato i siti

dove un tempo storicamente si atterrava, mi ha accompagnato col suo Tetras quando siamo andati a caccia di quelli nuovi.

Happy Landings.

Info: Aero Club Valle  
d'Aosta - Aeroporto  
Regionale 'Corrado Gex'  
- 11020 Saint  
Christophe (Aosta) -  
Italy - Tel +39 (165)  
262442 - Fax +39 (165)  
44408 - Email:  
[Pic@aeceaosta.netsurf.it](mailto:Pic@aeceaosta.netsurf.it)



**SCUOLA di volo in montagna 2013 - Belluno****Attività Scuola Alpi nord/est**

**dai nostri istruttori:** breve sintesi in merito all'attività di addestramento.



*di Nunzio Toldo*

**ATTIVITA' VOLO IN MONTAGNA ALPI ORIENTALI STAGIONE 2012/2013**

Come da tradizione, fin dal 1973, le scuole di volo in montagna hanno sempre dato un nome ai propri corsi, Aquila, Falco, Nibbio ... dal 1981 si iniziano a chiamare i corsi con nomi legati alle nostre Alpi quindi, 1981-Adamello, 1982-Ortles...

il 9 e 10 marzo scorsi presso l'Aeroclub di Belluno si è svolta in aula la parte teorica del corso "Cristallo" al quale hanno partecipato i piloti, Matteo Milani e Marino Toffoli, soci trainatori dell'Aeroclub di Belluno e Paolo Forapan Generale dell'AM in congedo ed Istruttore/Esaminatore ENAC.

La parte pratica del corso si svolge sull'Husky A1A dell'Aeroclub, velivolo eccellente per la nostra attività e, *chechenedicano* i puristi del *Piadiciotto*, il cagnolone risulta più facile nel pilotaggio ma specialmente nell'atterraggio e, grazie alla sua riserva di potenza ed al passo variabile, ti tira fuori più facilmente da situazioni che potrebbero essere ... imbarazzanti.

Purtroppo qualche mese fa l'Aeroclub di Belluno è rimasto orfano del bellissimo e storico traino C305 a causa di un classico ground loop che lo ha reso inservibile. Di conseguenza l'utilizzo dell'Husky per il volo in montagna si è dovuto ridurre drasticamente per permettere ai volovelisti di continuare la loro attività. Nonostante ciò durante l'anno sono stati abilitati quattro nuovi Piloti di Montagna:

Paolo Forapan e Marino Toffoli del corso Cristallo, Paolo Massera e Vittorio Nardi del precedente corso Misurina.

Complimenti ed Auguri ai nuovi arrivati.

Purtroppo il corso Cristallo non ha visto nemmeno un *VuDieSsista*. Peccato, poteva essere un'altra occasione per qualche pilota VDS di qualificarsi in questa splendida e rigorosa disciplina.

Lezioni di pilotaggio sull'aviosuperficie di Casera Razzo (BL)



## 99° di Francesco Volpi - 13 ottobre

di Paolo Cattani

Anche quest'anno credo sia doveroso ricordare un avvenimento di eccezionale importanza: il compleanno del nostro socio emerito Comandante Francesco Volpi. Tutti noi lo conosciamo e ne apprezziamo la sua grande simpatia e la sua capacità di stare in compagnia con amici e piloti con semplicità e benevolenza, sempre pronto a dare qualche prezioso consiglio e a raccontare qualcuna delle sue avventure di volo che, come al solito, affascinano e stupiscono. Il Comandante Dott. Francesco Volpi ha compiuto 99 anni, Classe 1914!

Una doverosa premessa va fatta anche quest'anno, anche se sarà ripetitiva per chi lo ha già letta o ne è alla conoscenza. Questo illustre personaggio della storia dell'Aviazione Italiana, per chi non lo conoscesse..., è un esperto ed entusiasta Pilota di aeroplano che ha partecipato a numerose missioni durante il secondo conflitto mondiale sia nella campagna di Russia che in altre zone dell'area mediterranea sui mitici trimotori della Regia Aeronautica S79 e S81 (foto).

Ha incominciato a volare nel 1935 e da allora ha totalizzato migliaia di ore di volo sui più diversi aerei che la storia dell'Aviazione abbia visto in più di settant'anni di storia. E' stato uno dei fondatori dell'Aero Club di Trento, Istruttore di Volo, fondatore della Scuola Trentina di Volo in Montagna, Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica e fautore della costruzione dell'Altiporto del Passo del Tonale, quest'ultima iniziativa compie 40 anni proprio nel 2013.

Iniziò a volare presso la Scuola Militare a Cameri con il Breda 15 S e con il CA 100.

Poi diventò Pilota di aeroplano il 25 luglio '35 e pilota militare il 25 ottobre '35 col grado di Sottotenente della Regia Aeronautica.

Prestò servizio presso il 14° stormo a Ferrara agli ordini di Italo Balbo. Nel 1938 fu nominato "Primo Pilota", ovvero Comandante,

sugli aeroplani di linea dell'"Ali Littoria" ed impiegato sui voli nazionali portando

passaggeri su e giù per l'Italia.

Si laureò in giurisprudenza all'Università di Padova nel '38 e quando scoppiò la seconda guerra mondiale fu mobilitato nelle zone di operazioni di guerra ed assegnato alla 246ª Squadriglia dei Servizi Aerei Speciali.

Ha compiuto 236 missioni di guerra, portando rifornimenti di viveri e materiali alle truppe italiane e tedesche sul fronte del Don!

E' atterrato a Stalingrado assediata dalle truppe russe!

Dopo questa doverosa premessa, veniamo all'avvenimento accennato del 13 ottobre scorso, dove Francesco Volpi ha festeggiato le sue 99 primavere ed è entrato baldanzoso nel suo centesimo anno! È cosa può fare un pilota ancora appassionato di volo come lui se non festeggiare pilotando un aereo in mezzo alle sue montagne? E così è stato, e non solo con un volo, quello della vigilia della festa, breve a causa del tempo piuttosto brutto, con nubi basse, ma anche con un altro volo più interessante sulle Dolomiti di Brenta, fatto una settimana dopo. Ovviamente la stampa e la televisione sia locale che nazionale non si sono fatte sfuggire l'evento e così abbiamo visto il Francesco Volpi sul Telegiornale 5, inquadrato da un altro aereo, volare a 3000 metri sullo sfondo del Gruppo di Brenta e poi, più basso, sorvolare il lago di Garda ed atterrare sulla "36" di Trento. La sera di sabato 12 ottobre una cinquantina di amici gli hanno fatto gli auguri alla cena organizzata da Enzo Chiappani presso il ristorante "Al Cavalletto" di Pergine. Erano presenti all'evento il Presidente Maurizio Pinamonti e il segretario del Consiglio Alpini sezione ANA di Trento, a seguire, parte della rappresentanza del Consiglio direttivo di A.I.P.M. non solo dal Comandante Paolo Cattani ma anche dal Comandante Beppe Dellai seguito dal segretario Danilo Pedri porgendo i migliori auguri al festeggiato da parte di tutti i Piloti di Montagna e non di meno la rappresentanza dell'Associazione di Volo PUMA di Termon con la presenza ----->



del loro Presidente Umberto Toscana in compagnia di altri soci e amici.

Alla fine della cena, prima del taglio della torta preparata dai pasticceri Filippo e Emiliano Grisenti, anche loro piloti di aereo, è stata consegnata a Francesco Volpi direttamente da Maurizio Pinamonti una targa a ricordo del valoroso impegno di Francesco durante la Campagna di Russia del 1943 "dove si prodigava con generosità, coraggio e senso del dovere, nel mantenere i contatti con le truppe alpine in prima linea sul fronte del Don, rifornendo di viveri, medicinali e posta i combattenti e riportando al sicuro tra le linee amiche numerosi soldati feriti".

La cena è stata fatta il giorno prima del compleanno perché il "giovane pilota", il giorno dopo andava a Roma, a Fiumicino, dove gli Istruttori lo attendevano per fargli fare un volo sul simulatore dell'Airbus 320 e consegnargli un'abilitazione "honoris causa" durante una cerimonia alla presenza dei dirigenti dell'Alitalia.



È superfluo dire che il nostro Francesco ha apprezzato questi riconoscimenti, ovviamente più che meritati, e a chi gli fa l'augurio di festeggiare

insieme i cent'anni l'anno prossimo lui risponde con la sua solita battuta: "Io ci sarò, e voi?". Qualche segno scaramantico ci vuole, non credete?

Per concludere e per chi ancora una volta non fosse alla conoscenza dell'attività del Colonnello in pensione, lui si mantiene comunque in allenamento effettuando saltuariamente attività di volo sull'aeroporto "Gianni Caproni" di Trento, sempre ovviamente accompagnato da qualche altro amico pilota.



Lo scatto (sopra) immortala il Comandante Francesco Volpi assieme alla Vicesindaco di Vermiglio la sig.ra Anna Panizza e il nostro Presidente A.I.P.M. dott. Domenico Chiesa in occasione del meeting estivo del Tonale 2013. Quest'anno ricorreva il 40° anno del primo corso di Volo in Montagna Scuola di Trento. L'altiperto del Tonale è stato, ed è tutt'oggi, un luogo deputato all'addestramento per il conseguimento all'abilitazione del volo in montagna.

**SCUOLA di volo in montagna 2013****Sicurezza: DUE CHIACCHIERE SULLA SICUREZZA VOLO***di Paolo Cattani*

Parlare di "sicurezza volo" significa anche parlare di "incidenti di volo". Questo forse non è proprio l'argomento più simpatico da inserire nel Notiziario AIPM, specie in vicinanza delle feste! Qualcuno correrà a comperarsi un cornetto scaramantico o farà altri gesti indicibili!

Eppure approfitterò di questa occasione per dare qualche indicazione su cosa si deve fare e, soprattutto, di che cosa non si deve fare, per far sì che i nostri voli rimangano divertenti e pieni di soddisfazioni, senza che siano turbati da imprevisti poco piacevoli, se non addirittura drammatici o catastrofici.

Quello che segue non è tutta farina del mio sacco ma fa riferimento a testi importanti che ho avuto modo di consultare nella mia pluriennale carriera di istruttore. Tra questi uno dei più interessanti è sicuramente quello del Com.te Marcello Ralli, dal titolo "Fattore umano e operazioni di volo", che consiglio vivamente a tutti i piloti di leggere.

Partiamo subito ricordando che l'argomento "sicurezza volo" riveste una particolare importanza in campo aeronautico perché è strettamente legato, ovviamente, all'argomento "incidenti di volo".

Sintetizziamo il tutto nella formula: "più sicurezza volo = meno incidenti di volo".

All'inizio della storia del volo gli incidenti di volo erano, in un certo qual modo, accettati sia dai piloti che dall'opinione pubblica, in quanto conseguenza di un'attività ritenuta estremamente rischiosa. Faceva parte del gioco che pionieri come Lillenthal, nell'agosto del 1896, e più tardi, Geo Chavez, nel settembre 1910, e come loro molti altri, perdessero la vita attuando con coraggio i loro avveniristici progetti.

Con lo sviluppo successivo dell'aviazione si capì un po' alla volta che per passare dalla "fase pionieristica" a quella del "trasporto aereo" era necessario ridurre il più possibile il numero degli incidenti di volo.

Nacque così il concetto di "volo sicuro" e l'argomento "sicurezza volo" incominciò a condizionare positivamente tutto lo sviluppo dell'aviazione moderna.

Inizialmente (fase pionieristica) vi era la propensione ad addebitare alla macchina-aeroplano la responsabilità degli incidenti di volo. Ovvero le cause dell'incidente erano considerate prettamente cause tecniche. I piloti erano considerati quasi dei super-uomini che non potevano sbagliare e, se sbagliavano, era meglio non farlo sapere!

Che le cause degli incidenti fossero tecniche era, in parte, anche vero data la scarsa affidabilità del mezzo volante e dei motori che gli permettevano di generare la velocità per il sostentamento.

Successivamente, però, con l'applicazione di tecnologie sempre più avanzate e quindi con una ridimensionata valutazione della rilevanza del fattore tecnico in caso di incidenti, si scoprì che molti incidenti non erano più imputabili alla "macchina-aeroplano" ma esclusivamente alla "macchina-uomo".

Era "l'uomo" l'anello debole della catena operativa! Dopo studi accurati sulle cause e sulla dinamica degli incidenti di volo e sui mancati incidenti, si scoprì anche che "l'uomo" entrava in gioco, come causa primaria di incidente, con percentuali elevatissime, pari anche al 90%.

Fu così che "sicurezza volo" e "fattore umano" diventarono praticamente un unico soggetto di studio e ricerca da parte di specifici organismi sorti all'interno di aziende di costruzioni aeronautiche, di compagnie aeree, di forze aeree ed anche di alcuni settori dell'aviazione generale e sportiva.

Ovviamente "sicurezza volo" significa anche continua ricerca per migliorare la qualità dei materiali impiegati nelle costruzioni aeronautiche, per l'applicazione di nuove tecnologie, per sviluppare la conoscenza dell'ambiente di volo e dei fenomeni atmosferici, per la realizzazione di più efficienti sistemi di navigazione e di controllo del traffico aereo.

Parlare di "sicurezza volo" significa affrontare una serie di argomenti attinenti le varie fasi di "concretizzazione", "pianificazione" ed "esecuzione" del volo.

La "concretizzazione" è la fase che sta a monte del volo e ne rende possibile la realizzazione. E' relativa a progetto e costruzione dell'aeromobile, progetto e costruzione delle strutture di supporto, addestramento del personale tecnico, addestramento del personale di controllo dei voli e addestramento di piloti ed equipaggi.

La "pianificazione" è la fase che precede il volo ed è relativa alla valutazione delle condizioni meteo, al controllo dei notams, alla verifica dell'efficienza della macchina, alla programmazione della rotta e al calcolo del carburante necessario, al controllo del carico e del centraggio.

L' "esecuzione del volo" è la fase relativa all'effettuazione del volo e fa riferimento alla gestione dell'equipaggio, alla gestione del lavoro nel cockpit, all'applicazione delle tecniche di pilotaggio e d'impiego del mezzo e alla valutazione continua dell'elemento "uomo".

Sicurezza volo vuol dire analizzare e discutere su tutti questi elementi indicati per trarne delle regole da applicare ai nostri voli di tutti i giorni.

Visto che questa è una breve informativa sull'argomento e non un trattato di qualche centinaio di pagine, dobbiamo sorvolare su molti argomenti, pur interessanti, che riguardano le fasi citate, per passare a dare qualche informazione sul "fattore umano".

E' chiaro comunque che ognuno di noi deve farsi un esame di coscienza per stabilire il suo livello di affidabilità durante il pilotaggio e la navigazione e provvedere ad aggiornarsi e a colmare eventuali e probabili lacune. L'alternativa è volare in condizioni di scarsa sicurezza ricordando la formula già citata "più sicurezza = meno incidenti" che si può leggere anche "meno sicurezza = più incidenti"!

A questo discorso appena fatto si aggancia quello relativo al "fattore umano", per gli anglofoni "human factor"!

Si aggancia perché il pilota, quello con la "P" maiuscola, deve avere costante "consapevolezza" ("awareness") delle sue risorse sia tecniche che fisiche e psicologiche in rapporto alla difficoltà insite in ogni fase di volo, intendendo per volo anche la fase preparatoria dello stesso (programmazione, preparazione, messa in moto, rullaggio, ecc.).

La conoscenza della "Macchina Uomo" è quindi fondamentale per la sicurezza in quanto elemento in continua interazione con l'ambiente del volo. Il "Pilota", oltre a possedere adeguata conoscenza ed esperienza nel mondo del volo, deve anche saper analizzare le proprie caratteristiche "umane" e scoprire eventuali aspetti caratteriali in antitesi con il volo.

Ogni essere umano è diverso dall'altro e non è possibile costruire l' "Uomo-Pilota" ideale. Rimane però possibile per ciascuno di noi conoscere meglio peculiarità e meccanismi che regolano i processi di acquisizione dell'esperienza e che consentono di svolgere la nostra attività volativa razionalmente, con cognizione di causa ed adeguata capacità decisionale.

Nell'analisi del nostro "io pilota" in relazione all'ambiente e ad una specifica fase di volo può venirci in aiuto ricordare che il pilota deve procedere nella gestione del volo per tre momenti diversi e ovviamente collegati. Il Pilota deve avere capacità di "visualizzazione" dei vari elementi che gli si presentano in un certo momento, deve cioè saper individuare tutti i particolari di una situazione e memorizzarli rapidamente in sequenza. Deve poi saper "ragionare", in tempi di millesimi di secondo, su questi elementi acquisiti, ovvero sviluppare una "analisi" ed una successiva "sintesi" arrivando ad un'opzione di fattibilità di una manovra o di un intervento. Ultima fase è l'intervento vero e proprio che è determinato dalla "capacità decisionale" del pilota.

Per collegare ora "Human Factor" e "Sicurezza Volo" è necessario introdurre il concetto di "rischio". "Rischio" è "la potenzialità che un'azione porti ad un evento indesiderato". In ogni attività umana, non si può negare, esiste sempre un certo "livello di rischio" (anche se fate una tranquilla passeggiata in centro città c'è sempre il rischio che vi cada in testa una tegola, specie se tira vento!).

Ne segue che si debba introdurre anche il concetto di "accettabilità del livello di rischio" che non è altro che il "modo di porsi" di fronte ad una certa quantità di rischio, così come esso viene percepito, ovvero il livello di "consenso" che viene dato ad una determinata situazione.

Un'accettabile definizione del "livello di rischio", e quindi di conseguenza del "livello di sicurezza" si può illustrare supponendo di avere una frazione dove al numeratore troviamo le "risorse disponibili del pilota" e al denominatore troviamo le "difficoltà del compito da affrontare".

Se il rapporto risorse/difficoltà è maggiore di 1, allora il rischio è accettabile e siamo in condizioni di sicurezza. Ovviamente più alto è questo rapporto tanto maggiore è la sicurezza.

Se il rapporto risorse/difficoltà è uguale ad 1 il rischio è più elevato. In questo caso c'è ancora un po' di sicurezza ma non vi sono margini di tolleranza ed è sufficiente un lieve calo di risorse del pilota o un piccolo aumento di difficoltà per passare nella situazione seguente, dove la sicurezza non è più garantita.

Infine, se il rapporto risorse/difficoltà è minore di 1, il rischio è evidentemente alto a causa dell'incapacità del pilota di affrontare le difficoltà che si presentano. Non c'è più sicurezza!

La grossa difficoltà che si presenta al pilota, per stabilire se una fase di volo è ancora sicura, è quella di saper valutare al meglio sia le difficoltà del compito da affrontare ma soprattutto di saper valutare le sue capacità di intervento. Qui gioca molto l'esperienza!

E se saper valutare le difficoltà di un compito è già un'impresa non da poco, molto più onerosa è la valutazione delle proprie capacità d'intervento: tutti noi, sbagliando, siamo portati spesso a sopravvalutarci (specie se abbiamo bevuto un buon bicchiere di vino!) e a darci un "8" quando in realtà siamo sul "6"! Ci vuole molta prudenza e molto buon senso nel capire che voto darci! Basta un po' di stanchezza, un problema in famiglia, uno scricchiolio con un collega per ridurre la nostra potenzialità.

Quando in volo, o prima del volo, avete la sensazione che c'è qualcosa che non vi quadra, quando appare quella sensazione di timore nel voler fare una certa cosa, ricordatevi che il vostro "io" vi dà un segnale di allarme che non deve essere disatteso!

Come ultima cosa ricordiamoci che uno dei modi per migliorare il livello di sicurezza è l'analisi e lo studio a posteriori delle "cause dell'errore". Infatti l'errore che commettiamo non va mai nascosto né a sé né agli altri ma va analizzato nella sua struttura e soprattutto vanno analizzate le cause scatenanti, quasi mai una sola, allo scopo di trovare i rimedi adatti perché quel tipo di errore non abbia più a ripetersi.

Ricordiamoci che non si finisce mai d'imparare! Il bravo pilota è quello che in umiltà, anche se superesperto, è conscio della necessità di implementare costantemente sia le proprie conoscenze che la propria esperienza. Più conoscenza acquisiamo, più esperienza maturiamo, più il nostro volo sarà sicuro.

Il volo, ogni tipo di volo, da quello professionale a quello sportivo, da quello fatto con i grossi aerei di linea fino a quello con gli ultraleggeri e con il parapendio deve essere intrinsecamente piacevole e fonte di soddisfazioni, ma ciò sarà possibile solo se riusciremo a garantire al massimo il fattore sicurezza!

*Per fare un esempio, Sella di Valsugana è un posto meraviglioso, dove c'è un ottimo ristorante e dove si può passare una giornata in allegria insieme agli Amici dell'A.I.P.M.*

*Se sorvolate il campo e ammirate una dozzina di aerei parcheggiati, prima di atterrare pensateci bene! Se non avete visto prima, insieme ad un pilota esperto del posto, dove appoggiare le ruote ..... rinunciate!!!*

Un augurio a tutti di buoni e lunghi voli, ....ovviamente in sicurezza!

Com.te Paolo Cattani.



## Gentili Soci AIPM e Amici del Volo in Montagna

Con il gradito incontro di Sella Valsugana del 26 ottobre scorso si è conclusa la serie dei raduni estivi della nostra associazione. La nutrita partecipazione da parte di molti piloti ci esorta a ripresentare per il prossimo anno una serie, articolata e ragionata, di meeting che ci permetta di essere attivi in varie parti d'Italia per proporre il nostro affascinante modo di volare. Spero naturalmente in una partecipazione alle iniziative che avanderemo, sia tramite la vostra valida presenza che con i consigli preziosi che saprete darci nella scelta dei luoghi e nell'organizzazione, degli eventi. Partecipazione attiva significa prima di tutto rinnovo della quota associativa per il 2014. Potrete regolare l'annualità e sostenere così l'attività del sodalizio, con il bollettino che riceverete per posta assieme a questo Notiziario, in alternativa tramite bonifico bancario o direttamente già all'ultimo incontro dell'anno sabato 14 dicembre prossimo alla tradizionale Cena di Santa Lucia, che terremo quest'anno al Ristorante Albergo San Giacomo a Brentonico (vicino alla pista di Costa Pelada). Sarà l'occasione per rivedere vecchi amici, conoscerne di nuovi e farci gli auguri e consegnare gli attestati ai nuovi piloti abilitati.

Vi esorto a prenotare quanto prima, assicurando la vostra gradita partecipazione, tramite e-mail o chiamando i numeri telefonici che trovate nella locandina sotto riportata.

Concludo con il porgervi i miei più sentiti ringraziamenti, anche a nome di tutto il Direttivo, per tutto ciò che riuscite a fare per il bene del volo in montagna. Con l'occasione vi invio con la presente i più Cordiali Saluti e Auguri per le Prossime Festività e Splendidi Voli per il prossimo anno. Viva AIPM!



**Il Presidente Domenico Chiesa**

**QUOTA ASSOCIATIVA 2014**  
anche quest'anno le quote  
rimangono invariate.

**SOCIO AGGREGATO**  
euro 25,00

**SOCIO PILOTA DI MONTAGNA ABILITATO**  
e **PILOTA ELICOTTERO**  
euro 50,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, il periodo per il pagamento è fissato entro il  
**28 febbraio 2014** a mezzo

**c.c.postale n. 1322385** oppure Bonifico alle seguenti  
coordinate **IBAN**

**IT-40-Y-07601-01800-00001322385**  
intestato ad **A.I.P.M.**

causale: **quota sociale 2014 + cognome nome**



**L'appuntamento annuale per**  
**incontrarci e festeggiare Santa**  
**Lucia è alle**  
**ore 20,00 di**

**Sabato 14 dicembre 2013**  
**presso**

**il Ristorante San Giacomo**  
**loc.tà San Giacomo**  
**38060 BRENTONICO (TN)**  
**tel. + 39 0464 391560**  
**fax + 39 0464 391633**

**<http://www.hotelsgiacomo.it/>**  
**[info@hotelsgiacomo.it](mailto:info@hotelsgiacomo.it)**

**Fam. Girardelli dal 1958**

**Prenotazioni**  
**entro il 7 dicembre**  
**scrivendo a**  
**[info@aipm.it](mailto:info@aipm.it)**

**Il Ristorante è situato a 1200**  
**m.s.l.m. dall'uscita di Rovereto Sud**  
**dell'autostrada del Brennero seguire**  
**indicazioni Brentonico, superato il paese**  
**proseguire mantenendo la destra per**  
**località San Giacomo. dispone di**  
**numerose Stanze**

**altri alberghi:**  
**Hotel Flora tel. +39 0464/438333**  
**Mercure Nerocubo Tel. +39 0464/022022**  
**+Altri Hotels**



**Sarà celebrata una Santa Messa**  
**a suffragio di tutti i nostri amici scomparsi la sera di sabato 14 dicembre ad ore 19:00 prima della cena, presso**  
**la Chiesetta di S. Giacomo a pochi passi dall'Hotel.**

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 conferire 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**

Casella Postale, 125 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +39 0464411408 Fax +39 0464081075

[www.aipm.it](http://www.aipm.it) - [info@aipm.it](mailto:info@aipm.it)