



A.I.P.M.

***L'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna:
la prima ed unica Associazione Nazionale
che da 26 anni promuove e tutela
il Volo in Montagna***

Egredi Soci ed Amici,

Con il raduno di Sella Valsugana del 28 ottobre, si è conclusa, l'attività primaverile-estiva di Aipm iniziata con il raduno di Premariacco in provincia di Udine del 31 marzo.

L'inverno trascorso è stato scarso di neve per cui l'attività è stata minima e limitata a pochi atterraggi al Casale (TN) da parte di qualche Socio Pilota.

Anche i voli previsti in Germania ed Austria sono stati annullati causa condizioni meteo avverse nelle date in cui essi dovevano avvenire.

Purtroppo quest'anno, causa problematiche diverse non ci è stato pure possibile rinnovare con l'Aeroporto di Asiago la convenzione per gli atterraggi a titolo addestrativo e/o allenamento sulla neve sulla superficie aeroportuale.

In primavera invece abbiamo avuto il raduno annuale al Lido di Venezia località inedita per Aipm ma certamente di sicuro impatto essendosi svolto nella città unica al mondo come storia, bellezza e caratteristiche architettoniche unite assieme.

Altro appuntamento importante è stato il raduno EMP a Mautendorf in Austria avvenuto dal 26 al 28 maggio dove AIPM ha presenziato con 6 velivoli. Si è trattato del tradizionale incontro di Pentecoste organizzato dai Colleghi Austriaci e che ha visto la partecipazione di circa 40 velivoli provenienti dalle varie associazioni Europee. Il prossimo anno esso si svolgerà in Francia dal 18 al 20 maggio.

Oltre ai raduni fissati in calendario, si sono tenuti pure altri incontri, tanto per citarne qualcuno: Corvara - Dobbiaco – Enemonzo sempre mete ambite che ci hanno consentito di sorvolare i magnifici scenari delle Dolomiti. Purtroppo non si è tenuto quest'anno il tradizionale incontro di agosto a Casera Razzo nel Bellunese.



"Al Balcon" 16 Agosto 2012

Sempre numerosi i partecipanti agli incontri di AIPM sulle aviosuperfici - Foto di Bruno Bit

Speriamo ciò sia fattibile il prossimo anno.

Interessante l'aviosuperficie di Cavola sulle pendici dell'Appennino modenese segnalata dal Socio pilota Eligio Lonardi.

Cercheremo di esserci quanto prima!

Continua così la ricerca di nuove aviosuperfici adatte al volo in montagna grazie ai contatti personali ed alle segnalazioni dei Soci.

Abbiamo salutato con soddisfazione la disponibilità di Giovanni Lubrini per riattivare gli atterraggi sull'aviosuperficie di Chamois come pure la notizia di una nuova aviosuperficie disponibile nell'area di Aosta per opera di Mario Ventura in cooperazione con il com.te Luca Fini.

Nella prima pagina del sito Aipm (www.aipm.it) sono stati inseriti i simboli facenti capo alle tre scuole per il volo in montagna ossia: Aosta, Belluno ed Italfly a Trento.

Con ciò l'accesso è più rapido e diretto al fine di riscontrare le attività svolte.

La formazione al volo in montagna è sempre stato un nostro obiettivo importante; grazie all'iniziativa dei Comandanti Paolo Cattani, Nunzio Toldo e con la collaborazione tecnica del Comandante Beppino Dellai, si sono svolti vari corsi di formazione per ULM in diverse località come Belluno, Trento, Mantova, San Stino di Livenza.

La nostra Associazione contava all'inizio dell'anno più di 200 iscritti grazie anche alla presenza dei Piloti di ULM ed Elicotteri.

L'appartenenza ad AIPM consente loro di effettuare i voli in deroga sulle aviosuperfici trentine sopra i 1.600 metri. Auspico che tutti i Piloti di aereo, ulm, elicotteri che amano volare tra le montagne riconoscano che vale la pena di far parte di Aipm. Ciò ci consentirà di avere più forza ed anche di contare di più in ambito EMP.

Il prossimo anno, come di consueto verso la fine di Aprile, si terrà l'Assemblea annuale Aipm che sarà **elettiva**. Dopo due mandati passati al vertice di Aipm, il prossimo anno lascerò definitivamente la Presidenza.

Presidente e Consiglio sono quindi da rinnovare nell'intento di imprimere nuove idee, forze e capacità di aggregazione alla nostra Associazione.

A Cremona, nella città dello Stradivari, ci troveremo dunque il prossimo anno per questa importante Assemblea.

Infine un doveroso pensiero va agli Amici che "hanno chiuso le loro ali".

Non dimentichiamo mai la loro generosità ed opera spesa per il progresso della nostra Associazione. Non a caso quest'anno su iniziativa degli Architetti Fornaciari e Fait è stata posta una targa AIPM sul monumento all'aviatore inaugurato a maggio a Rovereto. E' stato un importante evento a suggello anche della promozione aviatoria svolta dalla nostra Associazione.

Non mancate alla cena di Santa Lucia!

Occasione annuale che permette di coniugare tradizione, amicizia e passione per il volo in montagna. Un cordiale saluto a tutti.

VIVA AIPM !

Francesco Frezza
Presidente

Foto di copertina di Daniele Mattiuzzo

Un ricordo per Mariano



Gibilterra - Raid Spagna- 2000

Il nostro caro amico Mariano ci ha lasciati.

Sapevamo della malattia che lo aveva colpito in questo ultimo anno ma rincuorati dal suo ottimismo, avevamo sperato anche noi in una sua guarigione. Non è stato così, purtroppo, lasciando un vuoto tra di noi e fra gli altri piloti di volo in montagna che avevano avuto la fortuna di conoscerlo.

Mariano aveva un animo sensibile e profondo che mascherava con la sua apparente riservatezza, quasi timidezza. Era innamorato del volo, una passione che non lo aveva mai abbandonato e che entusiasta divideva con i suoi amici piloti fin dall'inizio della comune, meravigliosa *avventura*.

Con quelli più vicini come Remo, Berto, Renato, Mario, Elio, Beppino, Giorgio e altri, aveva scoperto tante aviosuperfici di montagna e non solo, aveva partecipato alla stagione dei *lunghi voli*, felice di poter conoscere altri orizzonti ed inconsuete prospettive.

Amico sincero, buon pilota, animo artistico che esprimeva con la pratica della pittura e della fotografia, amava la montagna in tutte le sue connotazioni e praticava lo sci da vero maestro.

Mariano era elegante sugli sci, aveva una sciata leggera, mai prepotente; proprio come era lui.

Quando si poteva *fuggire* stava proprio bene e affermava che il volo, per lui, era un *elisir* di lunga vita.

E' stata una lunga *stagione* durante la quale è stato bello stare assieme, e tra un canto di montagna, un nuovo sogno, un volo

entusiasmante ci siamo sempre cercati e stimati e incontrarti è stato importante per ognuno di noi.

Sei stato una bella persona, sempre! Ciao Mariano,

un abbraccio forte a Mirca, Paolo, Andrea

Premariacco (UD) - 31 marzo

di Francesco Frezza

Apertura della stagione dei voli! Lo scorso anno, grazie all'organizzazione degli amici di Boscomantico, Aipm aveva iniziato la stagione primavera-estate, dopo il periodo invernale caratterizzato dagli atterraggi sulla neve purtroppo scarsa, presso l'aviosuperficie alle Panizze localizzata a sud-est di Solferino San Martino nella bassa Veronese. Quest'anno invece, l'inizio dell'attività si è spostato nel nord-est presso l'aviosuperficie San Mauro situata a Premariacco in provincia di Udine.



San Mauro, è sempre accogliente grazie ai suoi ampi spazi verdi, al suo agriturismo dotato di un interessante ristorante dove si possono gustare i prodotti dell'enogastronomia friulana, all'annesso esclusivo Club con piscina e lido....estivo. E' accogliente perché, gestita dall'amico Agostino, è organizzata con i suoi hangars con all'interno parecchi velivoli, con la sua scuola di volo per ULM, con i servizi che i Soci possono usufruire.

Vicina al confine sloveno ed a ridosso delle alpi giulie è dalla sua costituzione un luogo dove AIPM si ritrova tradizionalmente ogni anno e sempre con piacere costituendo essa cerniera tra le altre aviosuperfici situate a nord come

Osoppo, Enemonzo oppure a sud come Trivignano Udinese ed altre della zona.

Il clima che si respira è di amicizia fra chi appassionato del volo, si ritrova colà o come meta prefissata o come sosta occasionale.



E' annunciata la partecipazione degli amici di Verona primo fra tutti l'inossidabile Eligio accompagnato da Flavia, degli amici di Trento con il segretario Enzo e Giorgio a bordo del giallone Pa-18 D-EOSS nonché di Vito con D-EMRE e degli amici di campo Jonathan e di Belluno.

In coppia quindi dal Jonathan con D-EISO e D-EITX di Domenico raggiungiamo San Mauro dopo aver sorvolato le aviosuperfici di San Stino, allargando poi su Piancada per evitare l'area di Rivolto per poi, sorvolando l'antica base militare "Pedro" puntare sulla città di Palmanova inconfondibile città fortificata dalle sue caratteristiche mura. Il tempo è buono, lo spirito allegro, e le battute via radio certamente non mancano.

Atterraggi come programmato per una decina di velivoli. Non manchiamo di salutare gli amici di San Mauro preavvertiti del nostro arrivo e poi meeting per i circa 20 partecipanti presso il ristorante dell'agritur perché ormai è mezzogiorno inoltrato. Il Presidente approfitta dell'occasione per illustrare ai convenuti il programma delle "uscite" previste nel corso dell'anno così come approvato dal Consiglio direttivo e già pubblicato nel sito Aipm. Caldeggiata la presenza al raduno di Venezia ed a quello internazionale EMP di Mautendorf. Descritto pure il calendario dei corsi propedeutici al volo in montagna per ULM che, promozionati da Aipm, saranno tenuti dai Com.ti Paolo Cattani e Nunzio Toldo.

Saluti e ringraziamenti per l'accoglienza agli amici di Premariacco con l'augurio e promessa di rivederci presto in occasione dei prossimi raduni AIPM.

Venezia Lido - Aeroporto Nicelli 28-29 aprile

di Renato Fornaciari

Quest'anno la nostra assemblea annuale è stata tenuta sull'aeroporto *Nicelli* del Lido di Venezia.

La scelta è stata dettata dall'incertezza del tempo che durante questo mese non assicurava nulla di buono e inoltre per essere vicini a tanti soci di pianura e facilitarli nella partecipazione.

L'aeroporto è un luogo comunque storico e affascinante. **Storico** perché era la base di un nucleo d'aerei posti a difesa della città di Venezia durante la 1a. guerra mondiale; **affascinante** perché è uno dei più belli aeroporti in



erba, situato su un'isola lungo l'arco adriatico, facente parte dell'unicità di Venezia.

La mattinata è bella, ci diamo appuntamento al Campo Jonathan per poi raggiungere il Lido con un *pattuglione* nel quale sono inseriti anche aerei storici come *Tiger Moth* e *Fokker* degli amici del campo.

Arriviamo sul Lido con una bella formazione (mini-Balbo) e dopo il sorvolo tutti in fila per l'atterraggio.

Ad attenderci ci sono già soci provenienti dal Friuli e dalla Lombardia. Qualcuno è arrivato con il traghetto o con treno.

L'organizzazione dei responsabili del Lido è impeccabile. Parcheggio, tasse con sconto per atterraggio e passeggeri, *buffet* di benvenuto preparato nella sala centrale della restaurata palazzina *arrivi-partenze* del *Nicelli*.

Come sempre strette di mano, saluti ad amici che da tempo non s'incontravano e alle 12,30 è iniziato il pranzo allestito proprio all'interno della palazzina. Pomeriggio con qualche ora di libertà per godere bellezze e scorci sempre piacevoli, a volte unici.

Il profumo del mare piace anche a noi *montanari* e poi Venezia riserva sempre piacevoli viste all'interno del suo magico scenario. Arriva l'ora dell'Assemblea e dopo l'introduzione del Presidente Frezza, si è fatto il punto sul lavoro di A.I.P.M. durante questo tempo. Sono aumentati i soci grazie ai corsi per la sicurezza aperti alla sezione ultraleggeri. Visibilità dell'Associazione mantenuta ed aumentata nei vari settori aeronautici sia su territorio nazionale che all'estero. Promozione di scuole abilitanti, citando Belluno, Aosta e Trento.

Bilanci in salute !! Il Consuntivo 2011 e il Preventivo 2012 vengono approvati all'unanimità. Seguono interventi vari dei soci presenti e si chiude l'Assemblea con l'impegno da parte di A.I.P.M. di organizzare un seminario di approfondimento per fare chiarezza su norme e regolamenti del *Volo in Montagna* riguardo alle aviosuperfici per scuola e allenamento e per riconfermare la validità delle abilitazioni del settore.

La cena ufficiale, molto elegante e ben preparata si è svolta nel ristorante del *Nicelli* dove l'organizzatore Michele ha saputo rispondere alle esigenze dei soci.

Quest'anno un'assemblea più veloce del solito, purtroppo in linea con le difficoltà dei tempi che il nostro Paese sta vivendo, difficoltà che inesorabilmente colpiscono anche il nostro settore.



Però un'Assemblea sempre viva d'interesse e dove il senso di amicizia e stima fra i soci resta ben salda.

Alla mattina della domenica il tempo minaccia pioggia e peggioramento. In ordine i vari aerei decollano per le proprie sedi. Il gruppo di Trento e Belluno si porta al campo Jonathan dove gli amici hanno preparato un bel pranzetto che termina con il taglio di una torta tutta decorata con simboli e logo A.I.P.M.

Viva l'Associazione e viva il **Volo in Montagna !!**

Foto di Massimo Baldassini

Relazione del Presidente Francesco Frezza

Cari Soci ed Amici,

benvenuti anzitutto alla 26^a Assemblea generale AIPM che, quest'anno si tiene in un ambiente per così dire "marino" qual'è l'Aeroporto di Venezia Lido affacciato sulla omonima e famosa laguna.

Dalle Alpi al mare è stato quindi quest'anno il nostro motto ed in tal senso abbiamo assecondato l'invito più volte rivoltoci dagli amici Trentini che svolgono attività presso l'Aeroporto del Lido affinché fosse tenuto qui un nostro raduno. Grazie quindi a loro se abbiamo deciso quest'anno di organizzare qui, per la prima volta nella storia AIPM, un'Assemblea Generale.

L'Aeroporto del Lido è infatti intitolato a Giovanni Nicelli, giovane pilota della prima guerra mondiale con 8 vittorie registrate. Con l'entrata in guerra nel 1915 dell'Italia l'inestimabile patrimonio artistico di Venezia rimase esposto agli attacchi degli aerei degli Imperi Centrali. Tale pericolo fu recepito dal governo Francese che inviò alcuni aerei Neuport 10 a cui si aggiunsero gli Spad 5 VII, chiamati "bebè" dato il loro ridotto peso al decollo: Con il peso di kg. 480 sono i precursori degli attuali nostri ULM: schierati inizialmente sul campo di Bazzera, nei pressi di Mestre o per meglio dire dove oggi c'è il casello dell'autostrada Serenissima e successivamente sul nuovo campo fornito dal Comando della Marina Italiana ricavato nella piazza d'armi del Forte di San Nicolò al Lido. Da questa posizione i caccia francesi potevano integrare le azioni delle squadriglie italiane di Idrovolanti dislocati sulla dirimpettaia Isola di San Andrea. Il Comandante Francese ed i suoi Piloti ospitati all'Albergo Paradiso furono così al centro di interesse mondano grazie all'ottima cucina dove lavoravano i cuochi appositamente giunti dalla Francia al seguito dei Piloti. Il reparto ebbe ospiti illustri fra i quali il Principe di Galles, futuro Re Edoardo VII e Gabriele D'Annunzio che ne divenne un assiduo frequentatore.

Comandante di una squadriglia di Caproni, che dall'Ottobre si chiamerà San Marco, Gabriele D'Annunzio sperimenta per la prima volta l'impiego degli aerosiluranti terrestri. Sempre al Nicelli ebbero luogo i primi voli della Compagnia Transadriatica con collegamenti in diverse città austriache e tedesche.

Questi alcuni cenni storici circa le origini dell' Aeroporto Giovanni Nicelli per certificare che la nostra presenza oggi intende onorare chi, fin dal tempo passato ha sperimentato l'attuazione dei collegamenti commerciali con l'Europa attraversando le vallate e le Alpi a noi ben note.

Corre l'obbligo a questo punto ricordare, in apertura dei nostri lavori Assembleari gli Amici che ci hanno lasciato e che non elenco essendo ancora ben presenti nella mente di tutti; *Persone* che hanno dato molto alla nostra Associazione in termini di presenza e di disponibilità anche se talvolta poteva costituire sacrificio. Ci piacerebbe che questi nostri Amici fossero emulati tutti noi ostentando quello stesso spirito associativo che ha contraddistinto il loro passaggio.

E' proprio la "fedeltà" associativa a cui facciamo richiamo affinché un più grande numero di Soci diano testimonianza della loro partecipazione e con la loro presenza gratifichino il lavoro che altri amici svolgono nell'interesse dell'Associazione.

Che possano quindi questi nostri Amici che hanno chiuso le loro ali essere di esempio per tutti noi chiamati a condurre l'Associazione anche in tempi non facili come quelli in cui viviamo.

AIPM al 31 dicembre 2011 contava:

- 6 Soci Onorari
- 48 Soci Piloti di montagna abilitati
- 13 Soci Piloti di elicottero
- 145 Soci aggregati compresi i Piloti di ULM
- 84 Soci suddivisi tra "amici", esteri ed EMP

Per un totale quindi di 296.

Rispetto allo scorso anno:

- I Piloti abilitati sono aumentati di 1 unità nonostante alcune defezioni.
- I Piloti di elicottero sono aumentati di 4 unità
- I Soci aggregati compresi i Piloti di ULM sono aumentati di 59 unità
- Mentre gli "amici" sono aumentati di 4 unità.

La nostra Associazione, continua quindi ad essere attrattiva e riconosciuta come punto di riferimento per Rappresentare coloro che della passione per il volo in montagna ne fanno un punto fisso di stile di vita ed ovviamente di divertimento.



Lo scorso anno ci ha visto impegnati in diversi appuntamenti.

Abbiamo aperto l'attività di primavera-estate con il raduno alle Panizze, aviosuperficie situata a sud di Verona per poi passare a Belluno in occasione della nostra 25.ma Assemblea.

Simpatico in tale occasione il ritrovo a Villa Zasso in località Moldoi di Sospiro lo, dove si è potuti atterrare sull'aviosuperficie occasionale messaci a disposizione per l'evento e con annesso intervallo gastronomico.

Anche quest'anno il 1°

maggio sarà ripetuto, come ben sapete, tale incontro.

Il Raduno Internazionale EMP tenutosi a Trento dal 10 al 13 giugno ci ha impegnato moltissimo in tutta la sua fase organizzativa ed ha visto la collaborazione degli Enti Trentini preposti al turismo a cui va ancora il nostro rinnovato grazie. Il Raduno, che si svolge con rotazione annuale tra le varie Associazioni Europee, è stato realizzato in maniera soddisfacente e di ciò siamo stati oggetto di ampio riconoscimento e soddisfazione da parte delle varie Consorelle Europee federate, come noi, alla EMP.

Tutto ciò è documentato nei due notiziari che sono stati editati nell'anno scorso.

Si sono poi susseguiti diversi altri raduni: cito ad esempio Dobbiaco in Val Pusteria, Casera Razzo nel Bellunese, il Tonale, Caorle, Enemonzo nel cuore della Carnia, Medulin in Croazia, Termon, Corvara in Val Badia, Sella di Valsugana per poi terminare con la tradizionale ed annuale cena di Santa Lucia.

Il tempo quest'anno, e parliamo di neve, non ci ha favorito. L'assoluta scarsità di precipitazioni od il persistente cattivo tempo oltralpe ci ha impedito di effettuare l'attività sulla neve che avremmo voluto invece fare nonché il nostro incontro a Kempten con gli amici tedeschi.

Ciò corrisponde al nostro obiettivo di tenere aggregati i Soci oltre che rappresentare una buona occasione per i trasferimenti sia in Italia che in ambito Europeo.

Il calendario delle "uscite" è pubblicato ad inizio dell'anno nel sito AIPM e facilmente consultabile da tutti. Ognuno può quindi documentarsi ed informare la segreteria circa la sua disponibilità a partecipare a qualche evento.

A questo proposito desidero ricordare che il prossimo raduno internazionale EMP si terrà quest'anno a Mautendorf in Austria nei giorni 26 e 27 maggio che normalmente coincidono con la festività di Pentecoste. In questi due giorni sono previsti atterraggi in varie aviosuperfici tra cui Erzberg situata nella miniera di ferro.

Altri ritrovi significativi programmati per il 2012 e che fanno parte ormai della tradizione sono: Dobbiaco, Tonale, Casera Razzo, Moldoi, Aosta, seguiti da altri estemporanei ed uno speciale raid a Monastir.

Un capitolo importante della nostra attività è costituito dalla "formazione". E' questo un settore strategico per AIPM. Ciò significa garantire i futuri ricambi dell'Associazione stessa ma rappresenta altresì un impegno istituzionale per garantire al volo in montagna maggior sicurezza, nella consapevolezza che c'è sempre qualche cosa da imparare.

Questo impegno è visibile dalla presenza nel Consiglio Direttivo di ben 3 istruttori quali il Com.te Beppino Dellai, Paolo Cattani, Nunzio Toldo e speriamo di veder presto abilitato anche il nostro Francesco Dante. Per non trascurare l'apporto generoso di Piloti esperti come Renato Fornaciari ed Eligio Lonardi che non hanno lesinato opportunità ed occasioni per trasferire agli altri il loro consistente patrimonio di esperienza dopo molti anni di attività di volo in montagna.

Abbiamo anche i mezzi.

L'aereoclub di Belluno si è dotato di un velivolo Husky dedicato al volo in montagna che sarà presto equipaggiato anche di sci grazie anche all'intervento di alcuni Soci AIPM finanziatori.

Inoltre sono operativi due ULM modello Trial che fanno capo ai due Istruttori Com.te Paolo Cattani e Nunzio Toldo.

Abbiamo disponibili quindi mezzi ed Istruttori nonché disciplinare scuola



di Belluno oggetto nell'anno 2011 di un' assurda sospensione da parte di Enac e successivo ripristino.

Il terzo importante ingrediente è costituito dalle Aviosuperfici indispensabili per l'ottenimento delle abilitazioni. Una interpretazione restrittiva da parte di Enac prescrive che le abilitazioni per le Aviosuperfici non segnalate ed in pendenza debbono essere svolte su aviosuperfici segnalate.

Ciò è un controsenso.

Come se sui nevai o ghiacciai si potessero creare delle aviosuperfici segnalate con tutto il carico burocratico che ciò comporta.

L'idea quindi di promuovere entro l'anno a Trento od in altra località montana un seminario/tavola rotonda invitando responsabili di Enac, AereoClub d'Italia, e gli Enti interessati potrebbe essere utile occasione per dibattere e chiarire le nostre problematiche.

Sempre viva è dunque la nostra ricerca per l'individuazione di nuove aviosuperfici che possano supportare l'attività didattica degli Istruttori. Non è cosa semplice per cui le tradizionali aviosuperfici in pendenza trentine, quali Costa Pelada, Casale ecc. sono sempre più che mai utili allo scopo.

Ecco il motivo per cui Aipm cura le buone relazioni con i Proprietari dei terreni, affinché i prati possano essere agibili e dotati di maniche a vento dove possibile. Su questo punto si richiama il rispetto da parte dei Piloti per l'ambiente nonché di tenere un comportamento consono al fatto che si è in casa altrui. Raccomandiamo inoltre di osservare ogni volta le formalità prescritte dalla legge in tema di segnalazione preventiva degli atterraggi agli organi competenti.

Ed in questo contesto AIPM è sempre più riconosciuta come punto di riferimento per la difesa e la promozione del volo in montagna nei confronti delle Istituzioni e delle altre Associazioni europee. Aipm quindi è considerata l'unica Associazione nazionale per la difesa e la promozione del volo in montagna. Senza Aipm, molto probabilmente tale specialità decadrebbe e con essa l'importanza degli Istruttori di volo in montagna.

E' quindi una specie di Sindacato per i Piloti che vogliono affrontare in maniera seria e sistematica il volo in montagna. Infatti se oggi si può atterrare in Trentino fino alla quota di 1.600 mt. (in precedenza se ricordate erano 1.000 mt.) senza particolari formalità ciò è dovuto alle istanze di AIPM nei confronti della PAT. Se invece si vuole atterrare ad esempio al Tonale situato a 2.000 mt. di quota l'iscrizione ad AIPM, per la conduzione del volo in deroga alle normative Provinciali, diventa obbligatorio. Pesanti ammende sono previste in caso di infrazioni. Certo in altre parti non sussistono queste limitazioni per cui qualcuno può essere legittimato al "fai da te" salvo poi chiedere l'intervento all'Associazione per dirimere problematiche sorte.

Sta completando ormai l'iter legislativo la modifica alla tassazione degli aeromobili che ha visto un'alzata generale di scudi da ogni parte. Anche la EMP, sollecitata da Aipm, al pari di altre Associazioni come Aopa era pronta ad intervenire a livello europeo qualora non fosse stato apportato l'emendamento (ora denominato Conte) al testo di legge originario. La strada intrapresa per privilegiare la "formazione" è stata a nostro avviso una mossa vincente. Ciò ha permesso di aumentare le fila degli iscritti garantendo in tal senso il futuro stesso di Aipm.



Lodevoli sono quindi le iniziative

degli Istruttori tese allo svolgimento dei corsi per Piloti ULM, che ai tempi attuali costituiscono un serbatoio considerevole di potenziali nuovi iscritti ma soprattutto permettono di incrementare la sicurezza del volo in montagna. Il calendario dei corsi suddivisi in 4 sessioni tra giugno e luglio è già presente nel sito Aipm.

Per quanto riguarda i rapporti con EMP posso affermare che essi sono ottimi ed AIPM è tenuta in grande considerazione avendo molto spesso filo diretto con la Presidente Marlies Campi.

Nel corso della Assemblea Generale anche per il rinnovo della cariche che si terrà come già detto a Mautendorf in occasione del raduno internazionale verranno dibattuti argomenti importanti quali: la situazione del nuovo regolamento Easa, la nuova tassa sugli aeromobili in Italia e l'istituzione della borsa di studio per un giovane Pilota che ha ottenuto l'abilitazione nel corso dell'anno. Inoltre saranno discussi temi come la salvaguardia della qualifica di sito e degli istruttori "non professionisti" di volo in montagna argomenti molto cari agli amici Francesi. Molto probabilmente il raduno EMP 2013 sarà confermato a Mulhouse in Francia.

Per quanto riguarda la "comunicazione" riveste particolare importanza il nostro sito web costantemente aggiornato dalla Segreteria con i principali avvenimenti. Essendo questa la nostra finestra per gli Associati sarà necessario investire ancora in termini di software. L'Associazione si è dotata anche di una piccola telecamera che montata a bordo del Piper ha consentito di realizzare degli ottimi filmati a cura del nostro Stefano Micheli. Il nostro obiettivo è quello di poter predisporre un CD da distribuire a fine anno in occasione della Cena di Santa Lucia.

Il Notiziario resta comunque lo "house-organ" dell'Associazione nel quale sono documentati gli avvenimenti più importanti. E' redatto con la disponibilità di Soci che trasmettono le fotografie e gli articoli. Invito quindi ad una più larga partecipazione perché non siano solo e sempre gli stessi a scrivere dei redazionali. E' auspicabile che essi ci pervengano entro la metà di Ottobre da tutte le parti d'Italia a documentazione di attività svolte o punti di vista sul nostro volo. Un particolare ringraziamento è rivolto a Enrico Lonardi e Francesco Dante che si sono fatti promotori di redazionali e filmati sulla nostra specialità in diverse autorevoli riviste aereonautiche. Tutto questo serve per aumentare la visibilità della nostra Associazione nei confronti dell'esterno.

Concludo la mia relazione dandovi un messaggio importante. La prossima Assemblea AIPM che si terrà molto probabilmente ad Aprile 2013 in terra lombarda, sarà elettiva in quanto scadrà il mandato triennale dell'attuale Consiglio. E' bene fin d'ora pensare ed indicare chi vorrà cimentarsi nella guida dell'Associazione per il prossimo 2013-2016. A tale scopo desidero inviare a tutti i Soci un forte richiamo allo spirito di gruppo, caratteristica questa tipica della gente di montagna, che si manifesta con la fedeltà ai raduni, con la diffusione dei corsi presso gli amici amanti del volo in montagna, con la precisione nel sottoscrivere le modeste quote associative che il Consiglio mantiene invariate considerati i tempi difficili senza dover ricorrere a ripetuti ed estenuanti solleciti, con il proprio comportamento corretto in occasione dell'attività sulle aviosuperfici.

Un Socio Aipm deve essere sempre riconoscibile per la sua modestia, per la capacità di relazionarsi, per la sua professionalità nella conduzione del volo. Su questo punto EMP redigerà entro breve una carta comportamentale che i Soci dovranno osservare per far sì che il volo in montagna non sia oggetto di invidie o di note speculative. Credo che ognuno abbia compreso l'importanza di questo argomento.

Cari Soci ed Amici,

concludo ringraziando il Consiglio Direttivo con il quale abbiamo lavorato pressoché con cadenza mensile a dipanare le varie problematiche.

Moldoi (BL) 01 maggio

di Francesco Frezza

Non potevamo mancare a Moldoi di Sospirolo (BL) simpatica aviosuperficie non segnalata in pendenza adiacente alla Villa Zasso, settecentesca villa veneta che, lambita dal lato sud del Parco delle Dolomiti Bellunesi, si protende con tutta la sua bellezza e maestosità sulla Val Belluna.

L'incontro con Aipm era stato sollecitato dal suo proprietario-amico Avvocato Corrado Zasso, provetto aereomodellista, in occasione di una festiciola locale organizzata dalla Pro-Loce di Sospirolo.

La data del 1° maggio aveva destato un po' di perplessità iniziali in quanto coincidente con il raduno assembleare Aipm in programma al lido di Venezia. Una rifocalizzazione del programma, ci ha però consentito di innestare questa scadenza nel periodo del nostro raduno statutario annuale.

Il tempo non è certo dei migliori. Temporali e nuvole basse nella Valsugana, come pure verso il Monte Grappa. La pioggia che ha tenuto banco per tutta la notte sulla Val Belluna cessa al mattino per lasciare spazio a larghi squarci di sereno via via sempre più soleggiati. E' una pausa perché, sappiamo bene, nel pomeriggio sono attesi altri temporali.

Ciò nonostante Renato con Orlando partono da Trento in condizioni metereologiche difficili con il Pa 18 I-ROYS. "Gattonano" la Valsugana, scavalcano Primolano ed il Col del Gallo sul lago del Corlo e sprofondano sulla valle di Arsìe verso Feltre per assicurarsi maggior visibilità.

Atterrano bene, con un plauso, a Moldoi. Proprio bravi!

Nel frattempo altri velivoli, provenienti dall'area bellunese atterrano: il com.te Toldo con il suo Trial, Colle con l'Husky, Domenico Chiesa con il suo Pa 18 D-EITX, Claudio Dal Pizzol con il suo Ranx. In totale 5 velivoli sono allineati nell'area di parcheggio. Era previsto l'atterraggio di almeno una quindicina sulla pista appena segata per l'occasione; le rinunce all'ultimo momento dalle varie zone sono state purtroppo inevitabili visto il cattivo tempo.

Tuttavia l'organizzazione della Pro-Loce con a capo il suo Presidente Francesco Becchetti, ha dato il massimo di sé organizzando un pranzo della tradizione nei locali della Villa per ca. 40 Partecipanti. Sorpresa: torta Aipm realizzata dalle Collaboratrici della Pro-loce annaffiata da buon Prosecco docg di Valdobbiadene.

Nel mentre il Pilota-prestigiante Braidò intratteneva i bambini con i suoi giochetti, Bruno Bit ha presentato il suo programma virtuale di volo, gestito da computer, con atterraggio a "Casera Razzo". Bella realizzazione che consente di familiarizzare a tavolino con le problematiche dell'atterraggio in montagna a 1.860 metri.

Interessante anche la presentazione del libro da parte dell'autore Renato Callegari di Paese (TV) che descrive le missioni operative dei velivoli posizionati sul campo di Istrana durante la prima guerra mondiale.

Al pomeriggio voli di allenamento effettuati sull'aviosuperficie alla presenza di numerosi curiosi locali soddisfatti di scattare foto e di vedere qualche cosa di diverso.

Tutto sommato, anche se funestato dal tempo, è stato un bell'incontro locale dove Aipm ha potuto rinnovare i vincoli di amicizia con la famiglia Zasso e la Proloce alternando momenti di simpatica enogastronomia ad aspetti culturali e di professionalità aviatoria.

Corrado Zasso, a cui vanno i sentiti ringraziamenti di Aipm, ha rinnovato l'invito di atterrare sulla sua aviosuperficie in pendenza ai Piloti in possesso dei validi titoli aereonautici.



La dimostrazione in anteprima dello scenario aggiuntivo gratuito di Casera Razzo in collaborazione con AIPM realizzato da Dario Bortot e Bruno Bit, due amici simpatizzanti della Associazione con la passione virtuale per il volo in montagna come mai avete visto. Lo scenario compatibile solamente con il noto simulatore di volo FSX è disponibile e scaricabile gratuitamente nel sito simviation.com insieme all'aeroporto LIDB Belluno da dove potrete decollare con destinazione Casera Razzo. Alla data della stesura di questo testo Casera Razzo con Belluno hanno totalizzato oltre 2000 download dal primo di Aprile 2012, un vero successo inaspettato...grazie a tutti.



Perché conviene iscriversi ad AIPM ? Abbiamo elencato almeno 14 motivazioni

1. Perché è un'Associazione, unica del suo genere, che da 25 anni promuove e tutela il volo in montagna.
2. Perché organizzata con propri organi di gestione, come da statuto, è rappresentata territorialmente in tutta Italia.
3. Perché è l'unico "sindacato" che tutela i Piloti di Montagna.
4. Perché stimola gli Enti in possesso di apposito disciplinare, ad incrementare l'esercizio dell'attività formativa ed addestrativa per il rilascio delle specifiche abilitazioni.
5. Perché promuove lo svolgimento dei corsi per Piloti VDS atti alla conoscenza delle tecniche della conduzione del volo in montagna.
6. Perché è interlocutore privilegiato, per quanto concerne l'attività di volo in montagna, avanti la P.A.T. di Trento.
7. Perché chi è Pilota Associato AIPM può usufruire dell'apposita legge in deroga emanata dalla P.A.T. al fine dell'atterraggio nel territorio trentino sopra i 1.600 mt.
8. Perché è cofondatrice della EMP, federazione europea dei Piloti di montagna che rappresenta la categoria avanti l'Easa.
9. Perché organizza raid aerei sia in Italia che all'Estero.
10. Perché promuove il rispetto dell'ambiente montano.
11. Perché, attraverso gli Associati proprietari di velivoli collabora con la Protezione Civile in caso di necessità.
12. Perché favorisce l'Associazionismo attraverso Raduni e Convegni.
13. Perché stimola l'addestramento ai fini della manutenzione delle abilitazioni.
14. Perché promuove la specialità collaborando con le riviste di settore mediante pubblicazioni sull'attività del volo in montagna.

Ne vale proprio la pena!

Monumento agli Aviatori - Rovereto 26 maggio

di Renato Fornaciari

Il simbolo di A.I.P.M. ha trovato collocazione sul nuovo monumento *AGLI AVIATORI* costruito a Rovereto (TN). Per iniziativa della locale sezione A.A.A., su terreno comunale e con progetto del nostro Vice Presidente architetto Renato Fornaciari e del collega arch. Francesco Fait, si è potuto concretizzare un sogno che da anni albergava nei nostri cuori. Mancava a Rovereto un monumento dedicato agli aviatori, sia militari che civili. Grazie al continuo interessamento della locale sezione dell'Associazione Arma Aeronautica e alla sensibilità dimostrata dall'Amministrazione Comunale di Rovereto nel rispondere alle esigenze dell'Associazione, si è potuto arrivare alla concretizzazione di tutto il progetto.

L'ideazione dell'arch. Renato Fornaciari prevedeva anche l'inserimento nell'opera del simbolo dei "Piloti di Montagna", iniziativa accettata da tutte le componenti. Questo ha permesso, crediamo per la prima volta nel nostro Paese, di avere un monumento dedicato a tutte le componenti aeronautiche che con pari dignità e con i giusti limiti d'intervento, vogliono onorare quanti hanno sacrificato vita, ideali, entusiasmi per la difesa e lo sviluppo di sentimenti d'unità nazionale e più specificatamente del volo.



L'ideazione formale del monumento nasce dall'interpretazione dinamica e senza retorica della locuzione latina "*VIRTUTE SIDERUM TENUS*" che significa "con valore verso le stelle" diventato il motto dell'aeronautica.

Sintetizza il coraggio, la bravura e il sacrificio di tutti gli aviatori italiani.

Il disegno ha cercato di dare significato ad una forma che contiene spirito e materia; il segno minimale interpretante una fusoliera metallica che impatta il terreno diventa gesto del sacrificio, dal quale, con elemento lanciato verso l'alto, si genera la speranza e il contenuto dell'azione. I due elementi formano due braccia ideali tese verso il cielo.

Il disassamento della composizione rispetto alla diagonale dei vertici di base rappresenta la casualità dell'impatto. Infine la lastra che si sviluppa lungo un tratto di spirale diventa l'abbraccio della *pietas* inteso come sentimento di amore patriottico e di rispetto per il prossimo. Valori tradizionali, non solo religiosi, profondamente radicati nell'animo degli aviatori.



Nella mattinata di sabato 26 Maggio , l'inaugurazione è iniziata con la sfilata di numerosi soci A.A.A, soci A.I.P.M. simpatizzanti e amici con apertura dei picchetti d'onore dell'arma aeronautica, autorità civili e militari con la banda musicale degli alpini. A.I.P.M. ha sfilato con la propria bandiera e davanti al monumento il Presidente ha tenuto un breve significativo discorso complimentandosi per la realizzazione e ricordando i nostri soci scomparsi. Un ricordo particolare a *zio Berto* che era proprio di Rovereto.

Durante la sfilata Mario Marangoni e Renato Fornaciari hanno sorvolato il viale di accesso al monumento pilotando due bellissimi Caproni Ca 100, biplani storici del 1937.

Nel momento più significativo della cerimonia il monumento veniva sorvolato da una pattuglia di PA 18, gialli con fumata tricolore, aerei impiegati per istruzione e allenamento nei corsi di *volo in montagna*.

Gli aerei erano pilotati da Renato Fornaciari, *Beppino Dellai*, Stefano Micheli. Fotografati dall'alto dal nostro socio Giorgio Oss.

Foto di Francesco Fait

Raduno E.M.P. - MAUTENDORF (A) 26-28 maggio

di Renato Fornaciari

Sabato 26 Maggio è stata proprio una giornata impegnata e stupenda!!

Nella mattinata inaugurazione monumento all'*AVIATORE* a Rovereto, poi verso le ore 13, dopo aver fatto carburante all'aeroporto di Trento siamo partiti per un bel volo verso l'Austria; meta Mauterndorf per partecipare al raduno EMP (European Mountain Pilots) dove AIPM era attesa con amicizia e simpatia dai colleghi europei ed in particolare dagli amici austriaci.

Partecipanti in aereo:

PA 18	I-ROYS	Renato Fornaciari - Orlando Faccenda
PA 18	D-EISO	Francesco Frezza - Nino Catto
PA 18	D.EMRE	Beppino Dellai - Vito Colonna
PA 18	D-EITX	Domenico Chiesa - Daniele Matiuzzo
TETRAS 912 CS		Mario Ventura e Silena
TETRAS 912 BS		Charles Hommet

in auto : gli amici del campo Jonathan Rino Prizzon e il *mitico fotografo* Massimo Baldassini con rispettive mogli.

Decollati da Trento cominciamo a far quota puntando verso Cavalese, il tempo minacciava temporali perciò evitando nuvoloni scuri e addensamenti sui massicci più alti, abbiamo lasciato le Pale di S. Martino alla nostra destra e sbucando su Agordo abbiamo continuato verso la conca di Cortina. Un bel volo, proprio *fra* i monti come piace a noi.



La quota dei 9.000 – 10.000 ft ci ha permesso di passare a nord delle Tre Cime di Lavaredo per puntare sulla valle della Drava.

Attraversandola lasciamo Lienz a sinistra e raggiungiamo Obervellach.

Sorvoliamo ghiacciai e declivi ancora con neve.

Sensazione

fantastica e
paesaggi da vera
montagna.

Spuntiamo su S.
Michael in Lungau
ed ecco poco dopo,
mostrarsi in tutta la
sua bellezza il verde
campo di
Mauterndorf.

Ci mettiamo in fila
indiana e uno alla
volta andiamo
all'atterraggio.

A terra è tutto
ordinato,
organizzato.

Il volo è stato
proprio piacevole e
siamo contenti di
partecipare
numerosi a questo
importante raduno.



L'aeroporto dista il tempo di una passeggiata dal centro della cittadina.

Le case nuove sono tutte di legno e le vecchie sono tutte molto curate, con tanti fiori sui balconi e sulle finestre. Su tutto il nucleo s'impone il castello, proprio come guardiano e protettore della comunità. Alloggiamo al *Steffner-Wallner* un antico albergo situato proprio al centro, dove chiesa e municipio con piazzetta formano il cuore della cittadina. Sono tutti molto gentili e premurosi e si respira già aria di festa.

Il nostro gruppo è ben affiatato e in compagnia ci stiamo proprio bene. Le felpe azzurre e i berretti rossi del *Volo in montagna italiano* ci distinguono in ogni luogo. Si crea subito con i locali un clima di amicizia che ci accompagnerà per tutto il soggiorno.

Nel tardo pomeriggio partecipiamo all'incontro informativo che illustra il programma del giorno dopo. Andremo ad



atterrare a Erzberg, dentro ad una miniera a cielo aperto. Alcuni di noi già conoscono il posto e le difficoltà perché c'eravamo stati nel 2008 durante un raduno a Mariazell.

Il luogo è fantastico (vedere il calendario AIPM del 2008) una specie di gironi infernali che raggiungono un'altezza di 1.800 metri, incastrati in una valle stretta dove l'avvicinamento bisogna farlo rispettando rigorosamente quote e punti di riporto per poi procedere in un finale che ci porta ad atterrare in un tratto di strada di miniera in pendenza dove da una parte c'è lo strapiombo sulla valle e dall'altra un grande muro che

sostiene la strada superiore che serpeggiando serve tutta la miniera dalla base alla cima.



Il fantastico del *Volo in montagna* !!

La serata trascorre a cena in un buon albergo dove tra una portata e l'altra, tipicamente cibo austriaco, veniamo allietati da musica eseguita con archi e viole da un gruppo di giovani appartenenti alla scuola musicale di Graz.

Gli amici austriaci hanno fatto le cose veramente bene e in grande. Il mattino dopo, domenica. Il tempo è buono!

Ci prepariamo, aerei ed equipaggi e aspettiamo la nostra ora di partenza per la trasferta a Erzberg.

Uno dopo l'altro decolliamo e dopo circa 40' di volo siamo in vista della miniera.

Ci scambiamo qualche consiglio, facciamo le nostre chiamate radio regolari e andiamo all'atterraggio. Tutti molto bene !!

Riceviamo anche i complimenti di *Patron Martin*, organizzatore di tutta la manifestazione.

Al ritorno facciamo un atterraggio a Trieben, un bell'aeroporto dove si svolge attività di volo a vela, e poi sorvolando una lunga, verde vallata rientriamo a Mauterndorf.

Anche questa è stata una bella domenica.

Volo e buona compagnia con tanta Austria negli occhi e nell'animo.

La cena ufficiale viene tenuta nel castello. Luogo fantastico con spazi che affasciano.

La tavolata *Italiana* è sempre allegra e finiamo con i nostri canti e con qualche assolo di Orlando, ...*all'alba vincerò!!*.

Esibizione gradita dagli altri ospiti tanto che ci *becchiamo* un bell'applauso.

Lunedì mattina rientriamo.

Salutiamo tutti e in un cielo che diventa man



mano sempre più azzurro riusciamo a fare un volo stupendo.

Diretto, veloce e in una calma quasi irreale.

In un'ora e mezza le ruote dei nostri *piperini* rullano sull'aeroporto di Trento.

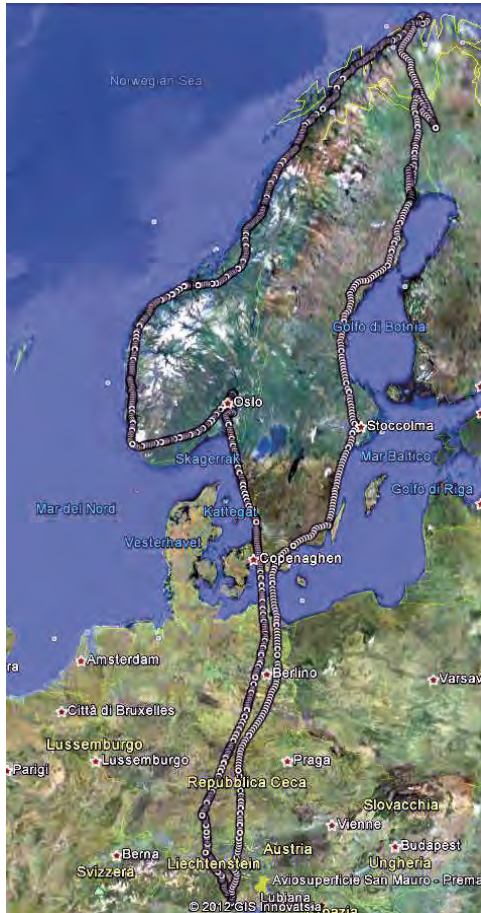
Un brindisi di saluto tra i componenti e con il sorriso delle cose belle ci lasciamo pensando..... come sempre *alla prossima*.



Capo Nord 05 - 16 giugno

Testo e foto di Carlo Campagnolo

Qualche anno fa alcuni piloti (il Renato ed il Beppino) mi parlarono di una loro avventura, di un viaggio fatto con i loro "cub" verso l'estremo nord dell' Europa: Capo nord. Da quel giorno in poi il sapore di quell'avventura iniziò a pervadermi, dovevo anche io spingermi fino alla terra del sole a mezzanotte. Parlando di questa ossessione a lavoro trovai quasi per caso il mio compagno di viaggio Andrea Materazzo che alla mia affermazione "Andrea vorrei proprio volare fino a capo nord" rispose "io ci sto, organizziamo", tutto iniziò in quel momento! Ovviamente le difficoltà dei



preparativi non sono state poche, dalla semplice organizzazione della vita per poter stare via dalle due alle tre settimane fino al trovare le finanze purtroppo indispensabili per un viaggio del genere. Alla fine tutti i pezzi del puzzle sono entrati a loro posto e l'avventura ha avuto inizio.

Potrei ammorbarvi con centinaia di date, nomi quasi impronunciabili, orari ma non è quello che cerco di trasmettere con queste poche righe.

Vorrei che passassero le emozioni vissute, dalla gioia più infinita del raggiungimento della meta ai momenti di vera paura, quindi mi limiterò a darvi le date e i luoghi fondamentali.

Il meteo fin dal primo giorno ci fa capire che la nostra destinazione dovremo guadagnarcela infatti il primo giorno un'acqua torrenziale ci relega a terra... nulla da fare oggi le Alpi non si passano.

Arriviamo quindi all'indomani 5 giugno data della nostra effettiva partenza dal campo Jonathan alla volta di capo nord (ENHV) che raggiungeremo poi il giorno 10 dopo cinque emozionanti giorni di volo. Con il fido D-EISO carico come un uovo io e Andrea stacciamo le ruote dal suolo conosciuto e amico "delle grave" e puntiamo verso nord.

Da questo momento in poi tutto diventa nuovo.

Fare cose nuove dal mio punto di vista significa anche spingersi oltre a quello fatto fino ad ora, spostare il proprio limite un po' oltre.... Beh io non avevo mai volato con un cub 150 hp pieno di "broda" e bagagli a 15.300 ft sopra una copertura totale di nuvole per attraversare le Alpi.

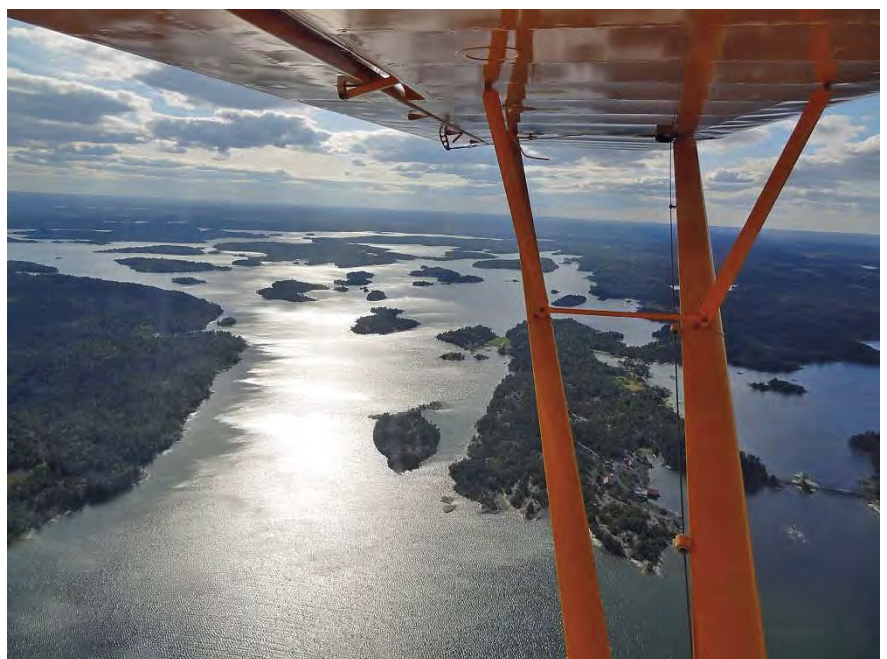
Invece quel giorno è stato necessario per raggiungere la Germania ed essere a Berlino per la sera!

Fino a Stoccolma e quindi Lulea il nostro viaggio è stato tranquillo, qualche piovasco qua e la ma con una copertura buona e una visibilità eccezionale non hanno mai creato problemi. La Svezia con i suoi laghi dai riflessi mozzafiato e le distese di pini a perdita d'occhio aveva ormai assunto un aspetto familiare. Il quarto giorno eravamo giunti oramai al

limite nord della Svezia, al confine con Finlandia e Norvegia e qui ci venne impartita la prima lezione seria da madre natura. Alla partenza da Lulea il tempo non prometteva nulla di buono ma noi dovevamo raggiungere il nostro obiettivo quindi cinture allacciate e via. Dopo nemmeno quindici minuti di volo stavamo già facendo lo slalom tra le nuvole ad altezza pini con la pioggia che colpiva il povero piper impedendoci di vedere.

Costretti, atterriamo sperando in un miglioramento su un aviosuperficie praticamente abbandonata in mezzo ad un bosco. Il tempo non migliorava quindi la decisione di provare a tornare a Lulea è stata ovvia.

Lo ricordo come il primo vero giorno di tensione, il primo giorno dove ho realizzato che non era una passeggiata





e che dovevo mettere in conto la possibilità di dover tornare a casa senza aver raggiunto la meta, il primo giorno dove avevo sentito di aver esagerato.

Le previsioni davano quel tempo per almeno un paio di giorni e questo aggiungeva ansia e preoccupazione per il viaggio.

La mattina successiva il tempo sembrava migliore e infatti il nostro volo fino a Pajala è stato piacevole e addirittura accompagnato da un gradevole sole che riscaldava l'abitacolo.

Con il quattro cilindri che gira lì davanti puntavamo Alta la nostra destinazione convinti di averla già nel taschino. Inutile dirvi che la nostra amica "Natura" non era proprio sulla nostra lunghezza d'onda. Con una temperatura esterna che varia dai 0 ai 3 gradi, grandi nuvoloni che mano a mano si abbassano rispetto al terreno continuiamo sulla nostra prua. Riprende lo slalom tra le nuvole in un territorio privo di vegetazione, con laghi parzialmente ghiacciati e neve perenne che ti ricordano in che posto inospitale ti trovi. Tengo una nuvola alla mia destra... viro bruscamente per non entrare in un'altra e all'improvviso mi ritrovo in una luce strana chiara ma ovattata, ci sta nevicando contro!!! Inverto la prua dando motore.. il motore non guadagna nemmeno un giro.. ghiaccio al carburatore... mi sporgo ghiaccio alle ali.. aria calda al carburatore e dopo 4 infiniti secondi di sussulti il motore riprende a girare tondo ed avere la sua potenza. Andrea, fondamentale in quel momento, seduto dietro ripianificava al volo per l'aeroporto più vicino che si trova a Levi in Finlandia a circa 45 minuti di volo. Puntiamo la Finlandia con la speranza di uscire il più velocemente possibile da quel tempaccio e pregando che non si formi altro ghiaccio sulle ali. Il sole ci attendeva a Levi per fortuna, ma il morale era nuovamente a terra e la fatica di sei ore al giorno di navigazione iniziavano a farsi sentire.

Vorrei potervi trasmettere le sensazioni di quei momenti, per nulla piacevoli che aggiungono stress ad una situazione mentale in cui eravamo a nostro malgrado entrati, il voler arrivare a tutti i costi il non potersi arrendere. Personalmente ero in una situazione in cui il divertimento del volo era coperto dalle problematiche che stavamo avendo e affrontando. In un posto dove il sole non tramonta mai in giugno e con mille pensieri per la testa ci buttiamo a letto e proviamo a dormire perché il giorno dopo ci dovevamo riprovare.

Nonostante lo spavento rimediato il giorno prima eravamo nuovamente in volo verso capo nord ma viste le previsioni eravamo costretti ad allungare

passando a ovest per Alta. Ancora non lo sapevamo ma alla fine quello era il grande giorno, con la solita pioggia, il freddo e le nuvole a mille piedi che nascondevano le cime dei fiordi ma a cui oramai eravamo abituati siamo giunti finalmente a capo nord.

Posate le ruote a terra sulla pista, che ancora penso sia la pista asfaltata più bella del mondo, tutte le paure e le ansie se ne sono andate e hanno lasciato il posto alla felicità per essere riusciti ad arrivare.



Nonostante fossimo a metà del viaggio entrambi eravamo convinti di avercela fatta.. il più era fatto. L'unico rammarico è il poter dire di aver visto solo la nebbia di mezzanotte perché il sole non si è mai fatto vedere. Il viaggio di ritorno che ci ha portato lungo tutta la costa norvegese per arrivare a Oslo e poi dritti fino a casa è stato senza dubbio psicologicamente e oggettivamente più facile. Nella testa l'idea era quella che tornavamo a sud quindi, civiltà e tempo migliore. Infatti salvo qualche cumulonembo imponente da schivare e dei venti che hanno rallentato la nostra marcia tutto è andato alla grande. I paesaggi meravigliosi, regalati dalla Norvegia e visti da una prospettiva concessa a pochi, hanno lasciato nelle nostre menti colori e riflessi che difficilmente riusciremo a ritrovare. La degna conclusione del viaggio sono state le otto ore di volo del penultimo giorno sopra la Germania e l'ultima sbirciatina alle dolomiti prima dell'atterraggio al Jonathan il giorno 16 giugno. Tirando le somme di questa avventura posso dirvi che dopo 52 ore di volo, 4200 nm e 12 giorni di viaggio siamo contenti di averlo fatto e personalmente lo rifarei subito. Abbiamo incontrato persone fantastiche che ci hanno sempre dato una mano, vissuto momenti di volo intensi e spettacolari, visto posti incredibili da un cub giallo, inoltre credo di essere cresciuto molto come pilota avendo provato molte esperienze nuove. Potrei scrivere un libro su questo viaggio ma credo che le storie sentite direttamente dalla bocca delle persone abbiano uno spessore del tutto diverso... sono più profonde, più emozionanti... Quindi sarò sempre a vostra disposizione per raccontarvi questa fantastica avventura. Ringrazio moltissimo Andrea per il suo indispensabile apporto al successo del viaggio e il sempre grande e affidabile D-EISO per non aver mai perso un colpo e averci portato a casa anche questa volta. Vi lascio solo con un consiglio **"se lo sentite...fatelo!"**



Altiporto del Tonale 28 luglio

Testo e foto di Valentina Musmeci



Anche quest'anno, come tutti gli anni, i "fedelissimi" dell'AIPM non hanno mancato di partecipare al meeting di Volo in Montagna che si tiene sull'altiporto del Tonale.

Sabato 28 luglio una quindicina di velivoli, tra aeromobili di aviazione generale e ultraleggeri, hanno posato le ruote su questa aviosuperficie.

Ho partecipato anch'io come neo-associata in questo simpatico ambiente di montanari-piloti. Mi permetto di ringraziare subito tutti coloro che mi hanno accolta in "famiglia", sono commossa di far parte di un mondo di gentiluomini coraggiosi.

Ho volato da Trento fin lassù con un ultraleggero "Savannah", insieme al mio istruttore di volo Paolo Cattani e, dopo alcuni giri intorno al campo per fare fotografie, siamo atterrati sulla pista in salita del Tonale.

Volare è un'emozione così grande per me!

Dopo l'immane benvenuto degli Amici AIPM a base di prosecco (poco, perché per volare è meglio essere sobri!) mi sono data da fare per fare ancora foto agli aeroplani e ai partecipanti, visto che quello di documentarista e fotografa, più che un hobby, è anche il mio lavoro.

Il tempo meteorologico, fino a mezza mattinata abbastanza buono, ha incominciato a guastarsi e a mezzogiorno Giove pluvio, che anche nella Provincia di Trento ha voce in capitolo, ha pensato di farci correre tutti al riparo.

Dopo aver ancorato il nostro Savannah, a scanso di sgradevoli sorprese, ci siamo ritrovati al coperto all'ormai famoso ristorante conosciuto come "l'Ospizio", a due passi dal campo.

In questo accogliente rifugio ci siamo rifocillati con polenta, salsicce e crauti, mentre fuori infuriava il temporale.

Ho avuto l'onore di incontrare il Com.te Francesco Volpi, mitico Pilota di ben 98 anni, che mi ha concesso un'intervista che farà parte di un libro che io e Cattani stiamo preparando sul Volo in Montagna nel Trentino.



Il Com.te Volpi è una fonte inesauribile di notizie e di curiosità sul mondo del volo e sulla storia della nostra Aviazione dei primi anni del suo sviluppo in Italia. Mi ha raccontato le sue avventure, tra cui la sua partecipazione attiva alla progettazione e costruzione proprio dell'altiporto del Tonale.

Finito il pranzo e salutati gli Amici, provenienti da tutto il Trentino e anche qualcuno da oltre "confine", abbiamo ripreso la strada verso il campo di atterraggio con il Dio Sole che, litigando con Giove pluvio, era tornato a farsi vedere, permettendoci di rimontare tutti sui nostri "destrieri alati" (il nostro Savannah sicuramente si monterà la testa a sentirsi chiamare "destriero"!) e tornare a casa dopo una bella e simpatica giornata passata in compagnia "de 'sti mati de piloti de montagna"!

Corvara (TN) - Dobbiaco (BZ) - Enemonzo (UD) - 08 settembre***Testo di Domenico Chiesa***

La giornata è limpida, calda e senza vento. Oggi è previsto un tour sulle Dolomiti.

Per me che abito a Pieve di Cadore e volo a Belluno non è certo un evento, ma per Massimo, mio vicino di casa ed odierno passeggero, è il primo volo tra le montagne più belle del mondo.

L'occasione è l'invito alla festa organizzata dagli Amici del volo di Dobbiaco sul loro aeroporto, una delle piste più belle e meglio tenute di tutto l'arco alpino, situata in Val Pusteria a nord delle più famose vette dei Monti Pallidi.

Ci troviamo con gli altri piloti a Belluno, l'altro aeroporto delle Dolomiti, quello posto a sud di questi massicci alpini. Al rinnovato bar dell'aeroclub dal simpatico nome "Caffè al volo", c'è tutta l'AIPM del nordest. Sono giunti con i velivoli gli amici da Trento, Verona, Treviso.

Durante il breve briefing ci viene comunicato che Ernesto Costa è in arrivo a Belluno e ci accompagnerà sulla sua aviosuperficie a Corvara.

Fatto il rifornimento si decolla. Cinque Piper multicolori imboccano la valle del Cordevole in direzione della Val Badia. Poderosi ed imponenti i massicci che si sfiorano durante il tragitto: la Schiara, l'Agner, le Pale di San Martino, il Civetta, la Marmolada, il Piz Boè. Sulle pareti di queste ed altre vette dolomitiche si è consumata la storia dell'alpinismo del secolo scorso. Eccoci giunti sopra al Passo di Campolongo, iniziamo la discesa.

La pista di Corvara, parallela alla strada che porta al Passo Gardena, è in centro al paese in una valle stretta. Si atterra solo in un senso da est ad ovest, in poche parole bisogna saperci andare.



Belluno: il raduno ed a Corvara con il padrone di casa, Ernesto Costa - Foto di Domenico Chiesa



Panoramica dell'Aeroporto di Dobbiaco e con il Sindaco e Robert Fuchs - Foto di Enzo Marchesi

Controllato bene il vento e dopo un avvicinamento fatto con la dovuta attenzione, andiamo a posarci su questo piccolo *Eden* del volo, dove l'ordine e il fascino del luogo impongono rispetto e ammirazione.

L'accoglienza di Ernesto è sempre squisita, come delizioso è l'aperitivo che non manca mai. Qualche foto ricordo a commento della meraviglia del posto e via. Si decolla per Dobbiaco.

Quindici minuti con uno sguardo alle Tofane, al Cristallo, alle Tre Cime di Lavaredo e siamo in vista dell'aeroporto. Una voce conosciuta risponde alla nostra chiamata.

E' Robert Fuchs, il Presidente dell'Aeroclub che ci saluta e ci guida dal sottovento fino al parcheggio. Rituali saluti e subito ci attende un gustoso pranzo altoatesino. Al caffè la gradita visita del sindaco di Dobbiaco, che assicura l'impegno dell'amministrazione per il mantenimento e la valorizzazione turistica dell'aeroporto. Musica per le nostre orecchie. E' così che vogliamo gli aeroporti: piccoli ed economici ma ben tenuti, perfettamente funzionanti ed al servizio di tutti gli appassionati.

Ma la giornata è lunga. Il sole è alto. Perché non fare una capatina in qualche altro luogo? Decidiamo di andare fino ad Enemonzo, l'aviosuperficie friulana a mezz'ora di volo, sita nella valle del Tagliamento. Saluti e via verso San Candido e la valle di Sesto con le sue Dolomiti, alla ricerca di qualche corrente ascensionale che ci permetta di salire velocemente perché la valle è corta e alto è il passo che porta in Comelico. Ma le termiche ci sono e rapidamente arriviamo sopra Santo Stefano di Cadore, qualche minuto ancora e si sorvola Casera Razzo. Quest'anno, ahimè, non siamo riusciti, causa incomprensioni con la Dirigenza delle Regole proprietarie, ad organizzare la tradizionale festa d'agosto. Speriamo per l'anno prossimo. Un rapido passaggio radente la pista, un saluto al vicino paese di Sauris con un pensiero ai suoi deliziosi salumi e pochi minuti dopo siamo già seduti al tavolo del grazioso ristorante di Enemonzo, che consigliamo di provare, dove un bicchiere di Friulano con formaggio della Carnia riempiono vieppiù quel poco spazio a disposizione nello stomaco già stipato. La gentilezza e cordialità della simpatica padrona francese, rendono rasserene la permanenza in quel luogo. Ma eccoci all'ultimo balzo per il ritorno verso Belluno. Bellissima quest'ultima tratta. Si sale fino alle sorgenti del Tagliamento, poi virando a sud si entra nella selvaggia Val Cimoliana dove si ammirano le decine di guglie dei Monfalconi di Toro al centro dei quali c'è la Val Montanaia col suo Campanile, un picco isolato alto quasi 300 metri, simbolo delle Dolomiti Friulane. Ma c'è ancora un posto da sorvolare prima di giungere a Belluno.

E' la famosa Diga del Vajont, quella teatro del disastro del 9 ottobre 1963 quando

un'enorme frana di 50 milioni di metri cubi piombò nel lago creando una gigantesca ondata che travolse in pochi minuti il paese di Longarone. Ma eccoci ormai in vista di Belluno. Atterraggio perfetto e poi tutti al bar per un debriefing liquido. Una buona birra e qualche battuta divertente, ricordando la giornata memorabile, anticipano i saluti ed il ritorno a casa. Nel percorso in auto verso Pieve, Massimo mi chiede quando sarà possibile fare un altro volo così. Si è già prenotato.

E pensare che solo pochi mesi fa il solo parlare di volo lo terrorizzava!



Il picco denominato "l'urlo dell'impiccato" Foto di Aurelio La Monica



Enemonzo: con il Sindaco - Foto di Enzo Marchesi

Aviosuperficie Costa Pelada (TN) - 15 settembre

Testo e foto di Francesco Frezza

Costa Pelada: tempio indiscusso per l'apprendimento della tecnica di atterraggio in montagna in pendenza. Da sempre costituisce per Aipm la palestra ideale o per meglio dire, il luogo ideale per l'apprendistato all'atterraggio in pendenza.



Situata a 4.400 ft. nella zona sciistica del comprensorio Brentonico-San Valentino, Costa Pelada è luogo di addestramento e di ritrovo. Coniuga l'istruzione allo svago ed al "ben essere assieme" in montagna. Da Costa Pelada infatti si ammira la vallata che si snoda da Rovereto verso Trento tra le superbe montagne che portano ancora i segni delle trincee della prima guerra mondiale.

Tutti i piloti abilitati sono passati per Costa Pelada ed hanno potuto godere del servizio di Irene e Mauro ed ancor prima di Stefano passati gestori del Rifugio. Tutti gli Istruttori di volo a Costa Pelada si divertono con il loro carosello di atterraggi e decolli. Bisogna pur insegnare all'allievo la giusta tecnica!

Non sempre è possibile atterrare a Costa Pelada.

Basta osservare la lacerazione della

manica a vento per capire che in certi momenti il vento non scherza. Quindi attenzione e poca confidenza!

Ebbene per sabato 15 è stato deciso di ritrovarsi lì sapendo che settembre è il periodo ideale per il ventosità ormai inesistente, il sole ancora vivace e la temperatura gradevole. Ideale in tutti i sensi: sia per l'addestramento che per un incontro conviviale presso il locale Rifugio gestito ora da Lorena e Luciano.

Parto da Belluno con il Pa 18 D-EISO ed atterro a Trento dove carico Renato.

Ripartiamo alla volta di Costa Pelada lasciando Trento-info al Sierra. Facciamo quota, calma di vento, bel tempo.

Davanti a noi si staglia l'Altissimo avendo già superato la val di gresta famosa per le sue verdure dop. Dopo circa 20 minuti di volo siamo già su San Valentino a 4.700 ft. Sorvolo d'obbligo della pista con tacca di flap.

Circuito sinistro, virata sulle casette e finale a 60 mn indicate. Rotazione, motore ed arrivo sul park a 4.400 ft. Si ripete altre due volte vista la soddisfazione dell'atterraggio in questa bella giornata e poi full stop.

Attendiamo arrivino gli altri: Enrico Lonardi con il suo rosso fiammante D-ENLO, Godi con il suo Pa18, Aurelio e Eligio con il PA18 ed infine Domenico con il suo D-EITX. In totale 5 Piper allineati al parcheggio.

Arno da Innsbruck ha dato forfait causa problemi al suo Husky. Una decina quindi al rifugio dove i titolari si sono prodigati per sentirci a nostro agio.

L'accoglienza di questi due giovani sposi è ottima e la disponibilità massima. Provare per credere baitacostapelada75@gmail.com - tel. 349 2937690 (Luciano)

Si riparte al pomeriggio contenti ancora una volta di esserci incontrati in questo luogo meraviglioso.

Grazie Costa Pelada! Ancora una volta ci hai fatto sognare.



Professionisti della Montagna Nucleo Elicotteri dei VVFF della P.A.T. - 118

A cura della Redazione

Testi e foto ricavati da "Il Trentino - Inserto Nucleo Elicotteri" Ufficio stampa della Provincia di Trento - anno 2008



Erano gli anni della ripresa economica e l'affermarsi della vocazione turistica cominciava a portare sulle montagne del Trentino sempre più escursionisti e sciatori. Fu subito chiara, all'amministrazione regionale di allora, la necessità di disporre di un servizio di soccorso al passo con i tempi, efficiente e rapido.

Poche, ad esclusione di quelle in campo militare, erano le esperienze alle quali fare riferimento. Da pochi anni operava la REGA svizzera, fondata nel 1952. In Italia fu il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco ad utilizzare per primo, dopo l'Aeronautica militare, l'elicottero in operazioni di soccorso e quello di Modena, nel 1954, fu il primo Nucleo elicotteri dei Vigili del fuoco. Seguirono, l'anno seguente, quelli di Roma e Napoli.

Ma era soprattutto in un ambiente difficile e "ostile" qual è la montagna che l'impiego dell'elicottero a fianco delle squadre a terra (il Soccorso alpino era stato fondato solo pochi anni prima, nel 1954 grazie al medico Scipio Stenico ed alla Società Alpinisti Tridentini), si sarebbe rivelato un'una felice intuizione.

A Trento ai comandi del primo Agusta Bell viene chiamato un meccanico gestore di una pompa di benzina, Riccardo Degasperi, sottufficiale dei Vigili del fuoco. Suo, nell'agosto del 1959, il primo intervento di elisoccorso in Trentino.

A fianco di Degasperi altri due nomi storici, quelli di Ernesto Zanlucchi e Ilario Stringari, ai quali seguirono, a partire dagli anni '70, Giovanni Moiola, Giuseppe Simonetti e Bruno Avi, attuale comandante.

Altra data storica è il 15 febbraio 1980, quando il Nucleo Elicotteri passò, con legge, alla Provincia autonoma di Trento che ne affidò la gestione al Corpo permanente dei Vigili del fuoco.

Oggi il Nucleo Elicotteri trentino è una realtà matura e consolidata, con alti livelli di efficienza e operatività, con un ruolo di primo piano nel sistema della protezione civile trentina, come dimostrato tra l'altro quest'anno in occasione dell'intervento in Abruzzo nei primi giorni dopo il terremoto del 6 aprile scorso.

L'attività

Oltre che nell'attività di soccorso, il Nucleo Elicotteri è chiamato a svolgere molti altri servizi, come garantire il servizio antincendio boschivo, trasporti in zone altrimenti irraggiungibili del personale tecnico della Provincia autonoma di Trento, trasporti di materiali con gancio baricentrico, e tutti quei servizi in cui è previsto l'uso di macchine ad ala rotante richiesti dall'amministrazione pubblica.

Il programma di potenziamento del Nucleo, attuato dall'amministrazione in questi ultimi anni, ha portato al raggiungimento di obiettivi fino a qualche anno fa impensabili, quali la disponibilità di due equipaggi completi di soccorso pronti al decollo – uno dall'alba per un turno di 12 ore, l'altro che entra in servizio 12 ore prima del tramonto - per far fronte alle crescenti richieste di intervento, più un altro elicottero disponibile tutti i giorni per le altre attività di volo richieste, non da ultimo l'attivazione del volo notturno che permette di garantire interventi sanitari fino alle ore 21 anche nei periodi invernali.



La struttura

Il Nucleo Elicotteri VVF della Provincia autonoma di Trento ha sede presso l'Aeroporto "G. Caproni", dove sono situati gli hangar per il rimessaggio e la manutenzione delle macchine in dotazione, gli uffici e le strutture logistiche a supporto delle attività di soccorso.

La flotta è composta da due nuovissimi AW139 (I-TNCC e I-TNDD) che sostituiscono i Dauphine AS365 N3 (I-PATE e I-TNBB) utilizzati fino all'anno scorso per le missioni di soccorso e da due Ecureuil AS350 B3 (I-TNLD e I-TNAA) che vengono impiegati in tutte le attività di interesse pubblico provinciale (antincendio, protezione civile, lavoro aereo in montagna, ecc.).

Nella base dell'aeroporto di Trento turnano 11 piloti (tra i quali una donna), la maggior parte dei quali è titolare di licenza ATPL-H (pilota di linea di elicottero), 10 tecnici certificati che, oltre alle manutenzioni, fanno parte attiva degli equipaggi nelle missioni di volo, 4 coadiutori di volo, tre impiegati e un coadiutore ground.

Nelle attività di elisoccorso prestano servizio giornalmente pronti al decollo due equipaggi di missione, formati da 15 medici anestesisti/rianimatori, 13 infermieri professionali, 19 tecnici di elisoccorso (Soccorso Alpino) e, durante il periodo invernale, 15 unità cinofile per ricerca in valanga, tutti appositamente addestrati per operazioni con elicotteri.

Professionisti della Montagna I piloti di elisoccorso: Elvira Widmann

Intervista a cura della Redazione

Scorrere il testo integrale dell'inserto sopra citato, notare quanto consistente ed impegnativa sia l'attività svolta dal Nucleo Elicotteri VVF della P.A.T. e vedere, infine, come articolata sia la Squadra che lo compone rende evidente come solo una grande professionalità, esperienza e conoscenza, abbinata al continuo esercizio di una così indispensabile presenza sul territorio debba essere supportata da un grande affiatamento.



Nello scorrere delle immagini relative ai componenti si nota la presenza di un pilota donna. Niente di eccezionale, ci mancherebbe siamo nel 2012, ma nascono mille interrogativi legati a fattori motivazionali, di esperienza vissuta, relazionali e di aspirazioni più o meno dichiarate.

Il nostro Notiziario è destinato a Soci Piloti ed appassionati di volo, Club ed Associazioni: cerchiamo di carpire per poi trasmettere ai giovani, piloti e no, quegli stimoli ed incentivi per la disciplina del volo che hanno portato ad una scelta così coraggiosa, non in termini di eroismo ma di aspettative di vita professionale, che sicuramente ha riservato a tutti i Piloti oggi professionisti periodi di sacrifici ampiamente, però, oggi ripagati dal poter vivere quotidianamente quell'emozione che solo il volo ti può dare.

Tramite Alberto Dellai, nostro Socio e Pilota di Volo in Montagna oltre che membro, appunto, del Nucleo Elicotteri, riesco ad avere un contatto con Elvira.

Le chiedo un appuntamento per questa intervista: sebbene un po' scettica, accetta.



Lunedì 5 novembre è di turno e concordiamo che la raggiungo nella Sala Briefing del Nucleo presso l'Aeroporto Caproni.

Pur estremamente gentile e professionale nella sua tenuta da Pilota, mi ricorda che può essere chiamata in ogni momento ad operare un intervento d'emergenza e si scusa sin da ora se ciò dovesse accadere, prima di aprirsi mi chiede informazioni circa i destinatari e le finalità di questa mia richiesta.

La informo che tengo molto a questa intervista e mi sono preso la giornata libera proprio in considerazione di questa eventualità.

Cerco pertanto di essere breve presentando la nostra Associazione, lo spirito che la anima e riferendo che ad essa appartengono diverse donne pilota tra cui, capostipite e riferimento nel mondo aeronautico, la nostra mitica prima donna pilota commerciale d'Italia Fiorenza de Bernardi.

Anzi le esprimo quanto vorrei che la potesse conoscere direttamente in una prossima occasione.

Questa notizia ha l'effetto di sciogliere la tensione, comprendo quanto apprezzi la nostra disciplina, seppure svolta nell'ambito sportivo, ed in particolare quanto possa essere affascinata dalla figura di Fiorenza.

Le illustro, quindi, la traccia e l'impostazione di questa intervista, che vorrei non convenzionale e riguardante soprattutto l'aspetto emotivo ed umano del suo percorso professionale.

Anzi, facciamo così, invece dell'intervista raccontati tu, seguendo un tuo percorso ideale.

Comincio dicendo che sono stata sempre molto restia a rispondere a domande che riguardassero l'area personale del sentimento e dell'emotività legati al volo e alla professione.

Anzi, ho sempre fuggito interviste che iniziavano con "come si trova una donna in un ambiente tipicamente maschile?" oppure "cosa ha spinto una donna a fare questa professione?"... Nel timore che dietro un approccio simile ci fosse solo la ricerca della notizia sensazionale, o spettacolare, o buffa, mi ritraevo contrariata. Con il passare degli anni, col consolidarsi della mia figura professionale e con l'aumento del numero delle donne pilota, questa ricerca esasperata e forse un po' morbosa di ciò che poteva fare notizia ha lasciato il posto ad una proposta di riflessione diversa in cui la questione di genere (il mio essere donna pilota) veniva indagata in modo più maturo e più autenticamente orientato a comprendere davvero cosa potesse significare essere donna e fare un mestiere che in passato era considerato di esclusiva pertinenza maschile. La simpatia che nutro per l'Italfly e per l'AIPM vincono infine le mie spinose resistenze e quindi provo a raccontarmi.

La passione per il volo mi è stata trasmessa da mio padre, che volendosi dedicare al volo libero, nell'intento di avvicinare mia madre ad un mondo da lei percepito come pericoloso, per diversi anni portò la mia famiglia in gita a vedere i deltaplanisti in decollo ed atterraggio. Il risultato fu che lui iniziò finalmente a volare col delta mentre io feci prima il brevetto di volo a vela e poco dopo iniziai col volo libero. Ancora non c'erano scuole organizzate e i piloti più esperti insegnavano ai più giovani. Ricordo un bellissimo periodo di alcuni anni in cui la compagnia dei deltaplanisti trentini si riuniva ben oltre il tempo del volo e la passione per il volo era raccontata e condivisa in ogni momento ed ogni momento era ad essa dedicato.

Già prima c'era la passione per la montagna e l'idea di spingermi ancora più in alto, di abbracciare con un solo sguardo interminabili catene di montagne, intrecci di sentieri, distese di boschi, mi emozionava e mi dava un senso di libertà che è poi forse la cifra più profonda di tutta questa avventura.

Ricordo che ero una ragazza indipendente, quasi insofferente rispetto alle costrizioni e alle sudditanze di qualsivoglia tipo. Il vento divenne il mio maestro.

Stare dentro una termica significava accettarne le regole, farsi accogliere e trasportare ma anche, attraverso la conoscenza delle sue leggi e comportamenti, dominarla, anche se il termine non rappresenta bene quell'essere dentro un fenomeno grande che ti guida ma che devi anche guidare se non vuoi cadere.

Ho spesso pensato a quegli esordi e cercando di ricostruire la trama delle emozioni che l'hanno sorretta (letteralmente!) credo che questo stare nel vento abbia rappresentasse una sorta di incontro con il mio karma, un'esperienza che mi permetteva, e ancora mi permette, di evadere senza esser fuori, di librarmi senza staccarmi troppo.

Credo che molti di quelli che leggono queste righe possano comprendere a fondo quanto cerco di raccontare.

Il volo è poi divenuto una professione quasi per caso, in seguito ad un'occasione unica che mi si presentò quando un amico mi portò un ritaglio di giornale in cui veniva segnalato un bando finanziato dalla CEE per conseguire il brevetto di elicotterista, destinato a giovani che avessero alcuni requisiti: un treno preso "al volo", malgrado diverse persone già nel campo professionale avessero cercato di farmi desistere paventando le difficoltà che sicuramente avrei incontrato nel trovare lavoro in quanto donna.

A quei tempi non sopportavo che qualcuno affrontasse il tema della diversità di genere e ancora oggi i miei colleghi mi ricordano simpaticamente come io reagissi in modo puntuto ad ogni sia pur vago riferimento in merito.



Effettivamente la mia carriera è stata un po' una lunga gavetta, almeno per i primi 10 anni, ma questa è storia comune a tanti colleghi, nel senso che non credo di aver subito particolari discriminazioni in quanto donna, eccetto quando cercai lavoro, già comandante in elisoccorso, in una ditta in cui i capi erano tutti ex militari e mi venne fatto sapere che lì non avevo speranze di entrare.

Lo rifarei?

Sì, se mi vedo oggi volare sopra i ghiacciai nelle giornate terse dell'inverno trentino, sì se - sempre pensando ad oggi - mi sento con soddisfazione membro di un'equipe, quella del Nucleo Elicotteri VVF della Provincia autonoma di Trento, che ha livelli di eccellenza e professionalità riconosciuti in ambito internazionale, sì

se questa professionalità si traduce specialmente in interventi di elisoccorso che in tantissimi casi cambiano il decorso di sofferenza delle persone coinvolte in incidenti, soprattutto in montagna.

"Nì" se penso ai lunghi anni in giro per l'intera Italia, dal Piemonte alla Sicilia, dove il lavoro, pur bello e soddisfacente, ha anche significato isolamento relazionale, ritmi di vita incompatibili con quelli dei "terricoli", continui spostamenti e traslochi.

Ma ogni strada verso il cielo, si sa, è necessariamente in salita.

Beh, questa volta non mi si dirà che non mi sono raccontata.

Per non rischiare all'opposto di tediarmi corro sui passaggi successivi.

E' ovvio che nel tempo la passione per il volo si è trasformata, è sopraggiunto un interesse forte per la professionalità, per la ricerca del buon lavoro di squadra, per l'affinamento delle capacità di giudizio e soluzione dei problemi, che nel volo in montagna non mancano mai.

Si è aggiunto un interesse per il lavoro di emergenza, che per le sue caratteristiche estreme esalta la necessità di rigore e governo emozionale.

In fondo, a ben pensare, la sfida è sempre quella: il massimo delle emozioni e nel contempo il miglior governo delle emozioni.

Non so dire se questo ha a che vedere con il femminile. Forse sì ma non ne sono certa. Certamente in qualcosa mi sento diversa da molti colleghi maschi: non ho interesse per le sfide che assomigliano alle competizioni, traggio più soddisfazione da un commento sulla tranquillità di un volo che non da uno che esalta una manovra accentuata, ma forse qui cado in uno stereotipo inverso: in fondo non tutti gli uomini amano fare braccio di ferro e forse non tutte le donne disdegnano le manovre brusche. La conoscenza esasperata della tecnica non mi interessa, preferisco occuparmi dei fattori che influenzano il pilota nei processi decisionali, delle pressioni che riceviamo o che ci auto induciamo, dei meccanismi dei cosiddetti non-technical-skills.

Negli ultimi anni mi sono sempre più occupata di sicurezza (al nucleo elicotteri mi occupo di safety management) e sono profondamente convinta che la sfida attuale e futura si giochi nella trasformazione concettuale di un lavoro che ancora oggi - purtroppo e a torto - è percepito come "missione", eroica e pericolosa.

Quest'ultimo un approccio "machista" più che maschile, se vogliamo continuare con le distinzioni di genere.

Potrei spingermi oltre, raccontarvi che in fondo volare per lavoro mi consente di sentirmi un po' speciale, che con le colleghe pilota di elicottero (fantastiche, come donne e professioniste) ogni anno ci mandiamo gli auguri per la befana, che mio marito vuole costituire un'associazione di "vittime dei comandanti" (di cui lui avrebbe l'intera quota azzurra), ma mi è stato chiesto di raccontarmi un po', non di fare outing...

Grazie Elvira, ci hai trasmesso forti emozioni!

Professionisti della Montagna La Scuola Italfly

A cura della Redazione

Quando bussi alla sua porta e non è impegnato nelle sue molteplici riunioni organizzative, ti accoglie con il suo sorriso cordiale, la sincera stretta di mano e, per pochi, un abbraccio carico di vera amicizia.

Parlo del comandante Gianguido Baldo, amministratore unico della Italfly di Trento.

Ci conosciamo dal 1979 quando, entrambi, abbiamo frequentato la scuola di volo dell'aereo club di Trento.

Ottenuto il secondo grado questo giovane brillante impiegato di banca, dalla carriera già pianificata decide di abbandonare tutto per dedicarsi alla professione di pilota.

Questa "Illuminazione sulla via di Damasco" lo porta prima a Bologna per conseguire il terzo grado, pilota commerciale, e, quindi, sulle rotte nazionali e continentali come pilota di executive, prima, ed aerei di linea, poi.



Nel 1983, finalmente, il commendatore Marangoni gli propone di avviare su Trento la prima scuola privata di pilotaggio. Ad ala fissa ma anche, qui sta la novità, di elicottero a partire dal 1987.

Nel corso del 2013 Italfly festeggerà i suoi "primi" trent'anni di attività.

Per quell'occasione sicuramente Gianguido recupererà materiale e notizie che ne ripercorreranno la storia portando questa Scuola ai vertici nazionali per la qualità della formazione assicurata e dell'assistenza, sia tecnica che professionale, continuamente evolutasi.

Di questo ve ne diremo conto nel prossimo Notiziario.

Tornando alla nostra cronistoria questi sono gli anni in cui anche in Italia si afferma l'innovativo

Robinson R22. Piccolo elicottero destinato a rivoluzionare il mondo dell'ala rotante permettendone l'accesso ad una schiera di aspiranti piloti sempre maggiore, a costi contenuti e con la prospettiva concreta di ingresso in campo professionale. Il successivo impiego del più impegnativo R44 e del AB 206 permetterà l'avvicinamento al pilotaggio dei modelli più complessi e la preparazione a quelli a turbina ed impiego per attività di lavoro aereo, trasporto passeggeri ed emergenza e soccorso.

Nel 1989 la PAT decide di avviare corsi di formazione professionale per l'attività di pilota di elicotteri mediante l'utilizzo di finanziamenti del FSE e con la prospettiva di potenziare il proprio nucleo elicotteri in un momento in cui si sente maggiormente la necessità, anche a livello nazionale, di dotarsi di un tale eccezionale strumento per un crescente fabbisogno di tempestività ed accessibilità in caso di emergenze quali: eventi di prevenzione o soccorso in

occasione di catastrofi a seguito di eventi naturali (protezione civile), soccorso in situazioni estreme per inaccessibilità di territorio id urgenza di trasporto infermi a seguito di incidenti, monitoraggio del territorio, prevenzione ed attività antincendio.

L'uso di un mezzo così versatile e rapido è in continua ascesa: occorre preparare nuova piloti.

Italfly è pronta ed allestisce corsi completi di teoria e pratica portando all'abilitazione nei tre anni ben 22 piloti. Corsi complessi ed impegnativi in quanto il monte ore complessivo, 800 ore, da completarsi entro l'anno solare e tutti sanno quanto le situazioni meteo, in particolare nel nostro ambiente montano, posano condizionare il normale attività di volo

Tutto questo riesce ed oggi ben otto piloti su 11 operativi presso il Nucleo Elicotteri della PAT sono stati formati alla

scuola Italfly sebbene la loro successiva lunga esperienza professionale sia stata completata in diversi ambiti e località del territorio nazionale.

Il Team dei Piloti usciti dalla Scuola Italfly.

La foto è stata scattata il 31 ottobre 2012.

Sono riconoscibili, da destra: Matteo Pirazzi, Andrea Giacomoni, Alberto Dellai, Ciro Valentini, Piergiorgio Rosati.

Assenti per turno: Elvira Widmann, di cui parliamo a parte, e Fabrizio Degol.



Il Comandante Gianguido Baldo ci illustra come, oggi, Italfly sia una scuola di volo che, grazie all'elevata preparazione degli istruttori, alle tecnologie adottate, a strumenti sempre più avanzati e continuamente aggiornati, grazie alla propria ubicazione geografica - in ambiente montano e orograficamente assai diversificato – è in grado di preparare i propri allievi all'ottenimento delle licenze di pilota privato, commerciale e ATPL teorico, volo strumentale, istruttore di elicottero, nonché numerose altre abilitazioni, formando nello specifico al volo in montagna.

Da sempre orientata alla *formazione alla sicurezza*, da alcuni anni propone ai propri allievi e piloti un seminario sul volo in montagna, tenuto almeno due volte l'anno dall'Head of Training Com.te Enzo Centofante, esperto nel volo in montagna con ogni aeromobile (alianti, aeroplano ed elicottero) con l'intento di "rinfrancare alcune considerazioni di buon senso da applicare sul comportamento in volo tra le montagne [100F.]".

Dice Enzo Centofante: "Gli effetti dell'aria in montagna possono solo essere immaginati, perché non sono visibili.

Non possiamo applicare "tecniche" o "procedure" sicure a fenomeni incerti, possiamo però adottare un comportamento basato sulla prudenza e sulla logica del buon senso.

In volo, l'effetto "raffica" può produrre situazioni molto imbarazzanti, soprattutto in vicinanza di ostacoli.

Ancora una volta scopriamo che gli uccelli sanno volare meglio di noi".

I piloti formati dalla scuola Italfly apprendono così in teoria e nella pratica le specificità del volo tra le montagne.



Dei più di 20 piloti formati durante tali corsi, quasi tutti attualmente sono impiegati in attività di soccorso e/o lavoro aereo ed operano in ambiente montano.

Dei piloti ritratti in queste immagini di repertorio, Alberto Dellai, Elvira Widmann, e Piergiorgio Rosati sono attualmente impiegati presso il Nucleo Elicotteri VVFF della P.A.T.

Altri lavorano presso imprese diverse che svolgono soccorso, lavoro aereo o TP.

Tutti hanno trovato vantaggio nell'esperienza di allievi piloti "di montagna", mettendo a frutto le basi ottenute per costruire la propria crescita professionale.



Istruttori, esaminatori ed allievi del Primo Corso 1988-1989

Foto Archivio Italfly



Gli allievi del Secondo Corso 1989-1990



Foto Simona Pangrazzi - Istruttore Italfly



Foto Simona Pangrazzi - Hangar

Licenza di Pilota Privato di elicottero
Licenza di Pilota Privato di aeroplano
Licenza di Pilota Commerciale di elicottero
Corso ATPL teorico per elicottero e aeroplano
Abilitazione al volo strumentale con elicottero e aeroplano
Abilitazione al volo notturno con elicottero
Abilitazione istruttore VFR/IFR di elicottero

Abilitazione per tipo RH 22, RH44, EC 120, AS 35
Abilitazione al lavoro in montagna
Abilitazione al lancio paracadutisti da elicottero
Abilitazione per classe SEP e MEP (aereo monomotore e bimotore a pistoncini)
Abilitazione per atterraggio su aviosuperfici in pendenza e/o innestate

if italfly
AVIATION



ADVANCED HELICOPTER SCHOOL

+39.0461.944200

www.italfly.com

98° di Francesco Volpi - 13 ottobre

Testo di Paolo Cattani

Il 13 ottobre scorso il Comandante Dott. Francesco Volpi ha compiuto 98 anni essendo nato nel lontano 1914.

Il Com.te Francesco Volpi 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.

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'Altiporco del Passo del Tonale.



Attualmente è ancora in possesso del titolo aeronautico di Pilota VDS e si mantiene in allenamento effettuando saltuariamente attività di volo sull'aeroporto "Gianni Caproni" di Trento, sempre ovviamente accompagnato da qualche altro amico pilota.

La sera del giorno del compleanno è stato festeggiato da molti Amici e colleghi piloti, che da tanti anni lo conoscono e lo stimano, durante una cena conclusasi con la tradizionale torta su cui campeggiava in bella mostra un dei "suoi" aeroplani, un S81 di zucchero e cioccolato!

Era presente anche Francesco Frezza, Presidente dell'Associazione Italiana Piloti di Montagna che, a nome dell'AIPM, ha presentato al festeggiato gli auguri di tutti i Piloti di Montagna.

Il Com.te Francesco Volpi ha poi manifestato il desiderio di festeggiare il suo compleanno

con un volo sulle montagne del Trentino e l'Avio Club Trento ha deciso di organizzare detto volo per la domenica successiva, con partenza dall'Aeroporto "G.Caproni" a Trento-Mattarello.

Purtroppo il brutto tempo ha permesso solo un breve volo sulla città di Trento, comunque ampiamente documentato sulla stampa e dalle televisioni locali con interessanti servizi.

Come detto, Francesco Volpi è nato il 13 ottobre 1914, 11 anni dopo che i Fratelli Wright sbalordirono il mondo con il loro primo volo sul Flyer. Nel '35 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 passeggeri 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.



Ha volato per migliaia di ore di volo con i trimotori SM 81 e SM 79 durante la Campagna di Russia, ed in difficili missioni su Malta e sul Mediterraneo, dove fu anche inseguito da un P 38 che decise di non abbatterlo!

Ha meritatamente ricevuto una medaglia di bronzo sul campo, una croce di ferro e una croce di guerra al valor militare.

Finita la guerra si è riposato per un po' ma il richiamo del "volo" è stato così forte che si è messo subito al lavoro per contribuire con la sua esperienza a far ripartire le attività di volo presso l'Aero Club di Trento. E' stato Direttore della Scuola di Pilotaggio dell'Aero Club, fondatore e Direttore della Scuola di Volo in Montagna e Presidente dell'Aero Club di Trento e dell'Associazione Arma Aeronautica. Nel '73 viene

abilitato ad operare

sulle aviosuperfici in pendenza a fondo innevato, ovvero ad atterrare sui ghiacciai in alta quota e su tutti quei campi di volo, come quello del Tonale, per il cui sviluppo è stato fondamentale il suo contributo.

Con il suo libro "Ho dovuto fare la guerra" (Gabriele Weber Servizi Editoriali - Aeroporto G. Caproni) ha voluto regalarci una eccezionale testimonianza di umanità e passione per il volo. Ha collezionato un'infinità di passaggi macchina e di abilitazioni di volo, tutti riportati sui suoi Brevetti, Licenze e Libretti di Volo. Le pareti del suo studio sono per intero ricoperte di attestati, riconoscimenti, medaglie e ricordi. Nel 2004 è stato nominato Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana e nel 2010 anche Commendatore dello stesso Ordine. Vanta anche il possesso del Diploma d'onore della Federazione Aeronautica Internazionale.

Nel 2011 ha ricevuto un ambito riconoscimento dalla sua Città di Trento con il conferimento dell'onorificenza "Municipium Tridenti" e sempre nello stesso anno ha conseguito anche il titolo di "Pilota di Ultraleggero", uno dei pochi titoli aeronautici che ancora gli mancava!



L'Aeroclub di Belluno è stato il primo Ente a raccogliere nel 1999 la preziosa eredità lasciata dalla Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento. Da allora ha realizzato 11 Corsi abilitando ad oggi 33 Piloti.

Provvediamo ad aggiornare l'elenco dei Piloti che hanno ottenuto l'Abilitazione tra il 2011 ed il 2012:

Corso Antelao

Abilitazione APS n. 30

Babolin Marco

Abilitazione APS n. 31

Gasparin Massimo

Abilitazione APS n. 32

Campagnolo Carlo

Abilitazione APS n. 33

Ladurner Ulrich

Corso Col Visentin

Abilitazione APS n. 34

Colle Paolo

Corso Civetta

Abilitazione APS n. 35

Serafini Pio

Per informazioni rivolgersi alla Segreteria dell'Aeroclub

Telefono: 043730667 Fax: 0437939140 oppure al sito www.aecbl.com

Sella Valsugana - 28 ottobre

di Francesco Frezza



Con l'ormai tradizionale raduno di Sella Valsugana, AIPM chiude simbolicamente l'attività estiva "su ruote".

Esso coincide con il passaggio dall'ora legale a quella solare. Ritrovarsi qui è sempre piacevole sia per il paesaggio che questa piccola valle situata a circa 1.000 metri di quota ed a ridosso dell'acrocoro Ortigara - Cima 12 - Portule evidenzia in tutta la sua bellezza tanto cara ad Alcide De Gasperi che qui aveva la sua residenza estiva, sia per la calorosa accoglienza che il personale del Ristorante Carlon da sempre riserva ai piloti di AIPM che lo frequentano.

Il prato erboso antistante ben tenuto tagliato e delimitato da una folta abetaia permette di svolgere attività di allenamento ed addestramento per i Piloti che intendono

abilitarsi od esercitarsi all'uso delle superfici non segnalate, pendenti sia su ruote che su sci.

Le previsioni per domenica 28, però, ci informano dell'arrivo di "Cassandra", perturbazione con forti precipitazioni a carattere nevoso sopra i 400 metri.

Ci siamo! In questo periodo le belle giornate si fanno sempre più rare e, per oggi, dobbiamo abbandonare l'idea di atterrare con gli aeroplani. L'appuntamento però non va trascurato: decidiamo di andarci in macchina!

Già in Valsugana la pioggia lascia campo alla neve e salendo da Olle, dopo il paese di Borfo, si infittisce sempre più. La strada viene resa tempestivamente praticabile da mezzi antineve e si percorre abbastanza facilmente. Notiamo che la nuova manica a vento è stata posizionata nelle vicinanze della pista: sarà utile ai nostri prossimi atterraggi!



Ci ritroviamo in una trentina nella sala noi dedicata e dove il nostro Bruno Calmasini ha provveduto ad appendere la nostra bandiera. Perfino Max Mauriello ci onora della sua presenza giunto appositamente da Cortina con Domenico

Chiesa per questo nostro rituale appuntamento.

L'atmosfera è calorosa e simpatica: Claudio, Anita, Sabrina, Michela e Valentina si prodigano per farci sentire a nostro agio.

Lo scenario che notiamo dalle finestre di questo splendido Rifugio si lascia ammirare ancor più per la neve che scende sempre più copiosa.

Ne approfittiamo per scattare foto di gruppo prima di essere "presi per la gola"!

Gradita la presenza dei nostri amici di Termon e del Comandante Gianguido Baldo di Italfly nonché dalla rappresentanza di Campo Jonathan con Rino, Nino e Bruno.

Il Presidente approfitta dell'occasione per ricordare gli appuntamenti di fine anno con l'augurio che questo prematuro arrivo della neve ci consenta una buona attività invernale sugli sci.



Foto di Enzo Marchesi

IL VDS IN MONTAGNA

di Nunzio Toldo

....Basta fare qualche atterraggio con **un pilota che abbia esperienza...**

Prendo spunto dalla tipica frase che ho già purtroppo malauguratamente non solo sentita, ma la ho trovata persino scritta su forum di autorevoli siti. Ciò dimostra che questo è quanto pensano molti piloti di VDS. Sappiamo che volare in montagna ed atterrare su aviosuperfici in pendenza non è facile ma soprattutto presenta molteplici variabili che, se non attentamente considerate, lo rende anche pericoloso.

Da quando Aeroclub Belluno, Avio Club Trento ed ora anche AeC Aosta, hanno iniziato a proporre seminari sul volo in montagna per piloti VDS, abbiamo notato una situazione che si presenta ormai sempre più spesso e può essere riassunta in due distinti comportamenti:

1° un pilota VDS frequenta uno dei corsi proposti e, in virtù di questo fatto viene considerato dagli altri un "pilota che abbia esperienza" ...!

2° Un pilota VDS frequenta un corso teorico introduttivo, fa un volo di ambientamento su una o più aviosuperfici in pendenza e per questo si considera in grado di fare da solo ...!

Le conseguenze sono immaginabili e ne abbiamo purtroppo già molte testimonianze.

Sappiamo che la normativa sul Volo da Diporto o Sportivo non prevede alcuna abilitazione per i piloti che vogliano cimentarsi in atterraggi in montagna e su piste in pendenza, come invece viene previsto per il traino alianti ed il volo in formazione (Art. 11 comma 14 DPR 133/2010) e normato, per i piloti di Aviazione Generale, dal DM 467/T ed ora anche da EASA-FCL.

Scopo dei corsi proposti dalle scuole come quelle di cui sopra non può e non vuole quindi essere quello di fornire una abilitazione. Il nostro obiettivo è quello di dare, a cura di istruttori qualificati e sfruttando i programmi didattici approvati e l'esperienza maturata in migliaia di atterraggi in montagna, a chi ne vuole approfittare, una quantità di nozioni teorico pratiche che possa permettere loro di volare ed atterrare in sicurezza in luoghi molto diversi dai normali campi di volo o dalle grandi aviosuperfici di pianura alle quali sono normalmente abituati.

Come per quanto previsto dal DPR 133 per il traino alianti ed il volo in formazione, è auspicabile che l'Aeroclub d'Italia prenda in considerazione la necessità di proporre per i piloti VDS che vogliono svolgere attività su piste in pendenza, di avere una sorta di riconoscimento rilasciato da scuole qualificate.



BORSA DI STUDIO EUROPEA

a cura di E.M.P.

E.M.P. mette a disposizione una borsa di studio di € 500,00 che sarà consegnata al Candidato scelto in occasione di un Raduno Internazionale di Pentecoste.

MOTIVAZIONE. Viene assegnata ad un giovane Pilota per premiare il suo impegno nell'ottenimento dell'abilitazione al volo in montagna nel corso del 2012 sia essa su ruote che su neve. Deve avere una età inferiore a 35 anni alla data di presentazione della domanda che, per l'anno in corso, scadrà il 31.12.2012. In alternativa la borsa può essere assegnata anche ad un Non-Pilota per una delle seguenti motivazioni: impegno dedicato al funzionamento di un'Associazione di Volo in Montagna - impegno nell'apertura di nuove aviosuperfici od il loro mantenimento - aiuto organizzativo in occasione di raduni internazionali di volo in montagna - aiuto dato nel reclutamento e formazione di giovani Piloti. **La candidatura dovrà essere avanzata da una Associazione Nazionale.**

Chiunque ritenesse opportuno sottoporre ad AIPM una candidatura è pregato di inviare una mail all'indirizzo di AIPM specificandone le motivazioni. Sarà contattato nel breve periodo per valutare le caratteristiche e la proponibilità della candidatura ad EMP.

Corsi di Navigazione in Montagna per VDS/ULM

di Paolo Cattani

Anche quest'anno l'AIPM si è interessata per promuovere il Volo in Montagna tra i Piloti di velivoli ultraleggeri. All'inizio dell'anno sono stati programmati 4 Corsi teorico-pratici e 2 Corsi esclusivamente teorici. Purtroppo, per una serie di fattori contingenti 2 dei 4 Corsi teorico-pratici sono stati cancellati per mancanza di iscrizioni o insufficiente numero di partecipanti.

Il 1° Corso teorico-pratico si è svolto a Trento con inizio il 1° giugno 2012 ed è durato 3 giorni, con esercitazioni pratiche sulle piste di Termon, Casale e Sella di Valsugana. La pista di Costa Pelada non era agibile a causa del brutto tempo sperimentato nell'ultima giornata. Le lezioni teoriche si sono svolte presso l'aula didattica del Centro Volo a Vela, messa a disposizione dal CUS. Hanno partecipato a questo Corso 7 allievi.

Il 6 luglio si è ripetuto a Trento un altro Corso teorico-pratico di tre giorni, questa volta però con ridotta partecipazione: solo due Allievi, pochi ma buoni! Anche in questa occasione abbiamo visitato le piste di Termon, Sella, Costa Pelada, Casale e Tonale.



Tradizione del volo in montagna e ... nuovo che avanza!

Ovviamente gli Istruttori autorizzati ad operare sul Tonale erano solo due: Paolo Cattani e Nunzio Toldo, che hanno trasmesso ai neo "montanari" VDS le nozioni basilari per operare su piste in pendenza e in quota. Anche la parte teorica, basata sul testo che Cattani ha recentemente ampliato con altre interessanti nozioni sul Volo in Montagna, ha avuto notevole peso in questi corsi ed è servita sicuramente a rendere edotti gli allievi sulle difficoltà che presenta questa branca del volo e a renderli più attenti e prudenti quando si aggirano in mezzo alle

nostre belle montagne.

I corsi teorici, purtroppo senza un riscontro pratico in volo, causa la notevole distanza di questi posti dalle montagne, si sono svolti a Mantova il 9 luglio, presso l'Aero Club Mantova e il 1° settembre a San Stino di Livenza, presso il Club di Volo "Blue Arrows".

Entrambi i corsi hanno visto un discreto numero di appassionati (8 a Mantova e 12 a San Stino) che hanno seguito con interesse le lezioni realizzate in Power Point e spiegate da Cattani in circa 4 ore di lezione al mattino ed altre 2 il pomeriggio.

Riepilogo dei Corsi Programmati - Effettuati Nel corso dell'anno 2012		
Data	Località	N.ro partecipanti
01-03 giugno	Trento *	7
09 giugno	Mantova	8
28 giugno	Belluno	Non effettuato
06 luglio	Trento *	2
20 luglio	Belluno	Non effettuato
01 settembre	S.Stino Livenza	12
* corsi teorico-pratici 12 h di volo oltre 100 atterraggi		29

A tutti i partecipanti è stato distribuito il "Manuale di Volo in Montagna", come già detto ampliato con nozioni sulle tecniche di atterraggio e decollo su piste in pendenza ed in quota. Alla fine di ogni corso, novità di quest'anno, è stato consegnato a ciascuno degli Allievi un "Attestato di frequenza", documento non ufficiale, in quanto non esiste (almeno fino ad oggi!) alcuna abilitazione per il volo in montagna per il settore VDS, ma sicuramente apprezzato dai Piloti partecipanti.



01 Settembre - Partecipanti al Corso di San Stino di Livenza

Riassumendo: 29 piloti VDS hanno seguito quest'anno 2012 i nostri corsi. Da segnalare anche che per la prima volta alcuni Allievi sono stati portati ad atterrare su quella che potrebbe essere un'interessante pista, anche se in piano, che si trova nella zona tra il lago di Caldonazzo e quello di Levico, chiamata appunto "Due Laghi".

In programma per il prossimo anno c'è sicuramente qualcosa di più accattivante.

Si pensa di organizzare dei corsi veri e propri, di durata sufficiente per poter rilasciare qualcosa che assomigli ad un titolo aeronautico che abiliti i piloti VDS ad atterrare su piste in pendenza e, perché no, anche su quelle innevate.

Molto dipenderà da come l'Aero Club d'Italia recepirà una nostra proposta di inserire ufficialmente questa specialità nello "scatolone" del volo VDS!

Per la parte volo i Piloti interessati prenderanno accordi direttamente con gli Istruttori su modalità, costo e tempi di svolgimento dei voli che potranno essere effettuati anche con macchine messe a disposizione dai Piloti stessi.

Per chi non fosse già socio AIPM è richiesta l'iscrizione in qualità di Socio Aggregato.

L'Istruttore di riferimento per ogni richiesta o informazione è il Com.te Paolo Cattani (347/9385488 - cattani@tiscali.it).

Per l'Aeroclub di Belluno l'Istruttore di riferimento è il Com.te Nunzio Toldo (tel. 0437/730667 oppure 345/3056101 nunzio.toldo@alice.it).



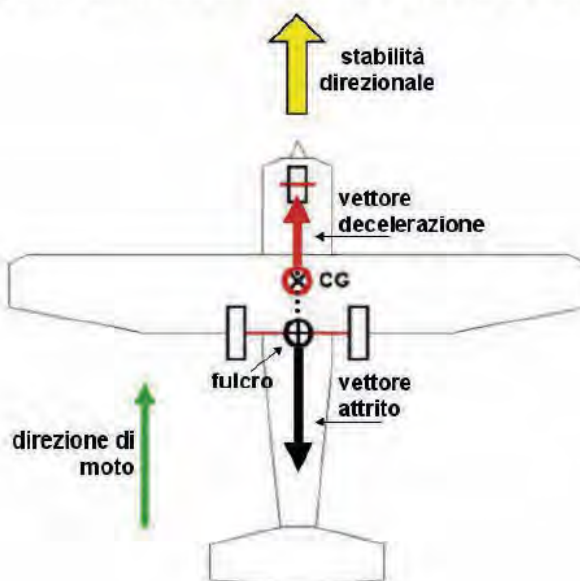
Alcuni esempi di argomenti illustrati in Power Point

Nella parte teorica del Corso di Volo in Montagna per Piloti VDS si sono affrontati argomenti diversi ed estremamente interessanti. Si è parlato, ad esempio, della stabilità direzionale dei velivoli durante la corsa di decollo e di atterraggio, illustrando le problematiche di un velivolo a carrello "biciclo" rispetto a quello con carrello "triciclo".

Le foto 1, 2, 3, e 4, ricavate dal "Manuale di Volo in Montagna" in dotazione a ciascun Allievo, sono relative a questo argomento.

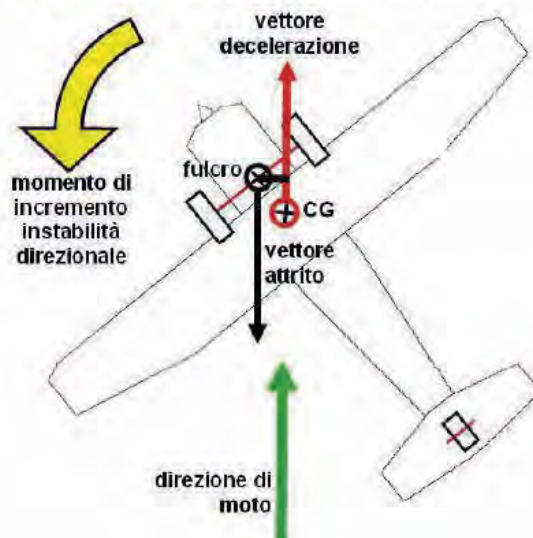
STABILITA' DIREZIONALE del TRICICLO

il centro di gravità è situato davanti alle ruote del carrello principale



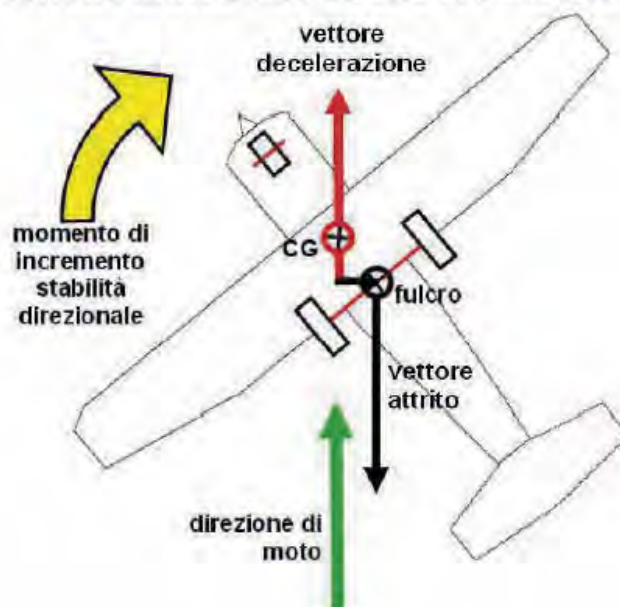
INSTABILITA' DIREZIONALE del BICICLO IN FRENATA

eventuali momenti imbarbanti sono amplificati dall'effetto instabilizzante dovuto al posizionamento avanzato del carrello principale rispetto al baricentro

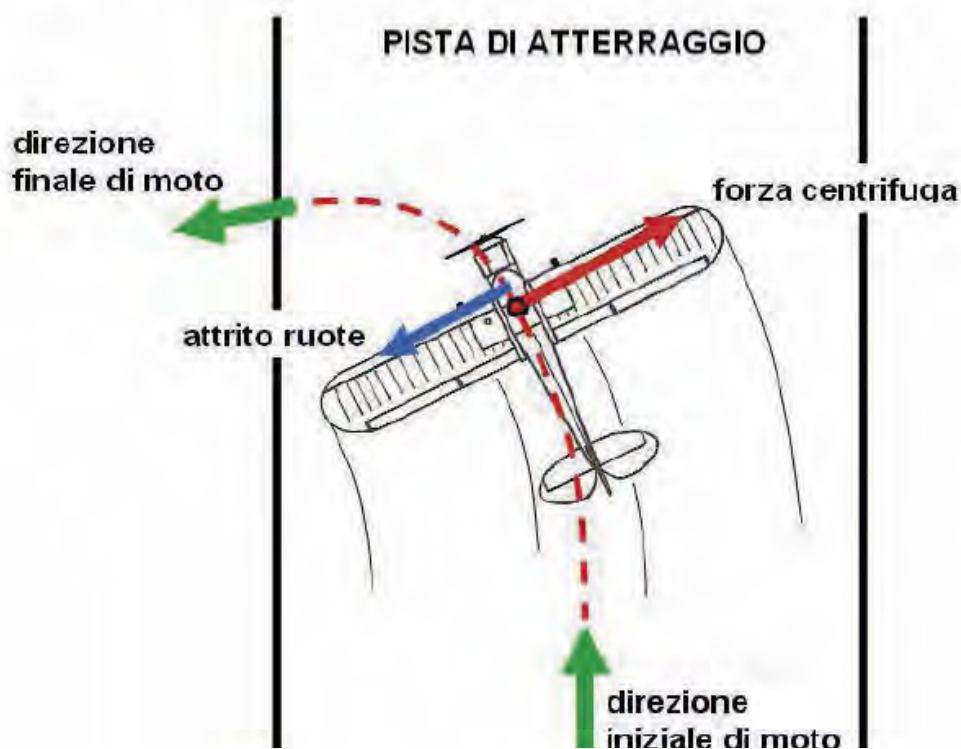


STABILITA' DIREZIONALE del TRICICLO IN FRENATA

eventuali momenti imbardanti sono automaticamente corretti dall'effetto stabilizzante dovuto al posizionamento arretrato del carrello principale rispetto al baricentro



INIZIO IMBARDATA IN ATTERRAGGIO



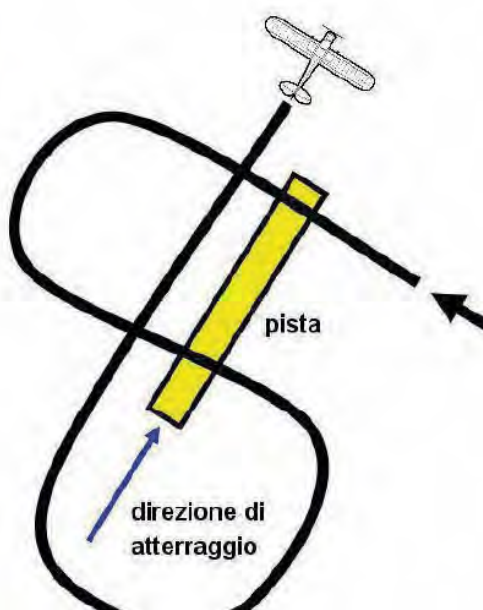
Nei Corsi di quest'anno si sono affrontati per la prima volta argomenti relativi alle tecniche di atterraggio e decollo su aviosuperfici in pendenza.

Nelle figure 5 e 6 sono illustrati dei circuiti indicativi di "Ricognizione alta" e "Ricognizione bassa". In aula vengono descritti questi circuiti, viene specificato che il Pilota dovrà di volta in volta modificarli in funzione dell'orografia, rimanendo come punto fermo che l'atterraggio potrà essere fatto in sicurezza solo quando, grazie a queste ricognizioni, si abbia una adeguata conoscenza della situazione contingente con riferimento alla presenza di ostacoli, alla condizione della superficie di atterraggio, alla direzione ed intensità del vento, all'esistenza di ascendenze, discendenze o turbolenza.

Nella figura 7 è riportata una tabellina che aiuterà il pilota, specie nelle prime fasi dell'addestramento, a condurre un buon avvicinamento finale su piste di montagna elaborando una corretta pendenza tramite la valutazione della velocità GS, ovviamente da lui stimata, e l'indicazione della velocità variometrica.

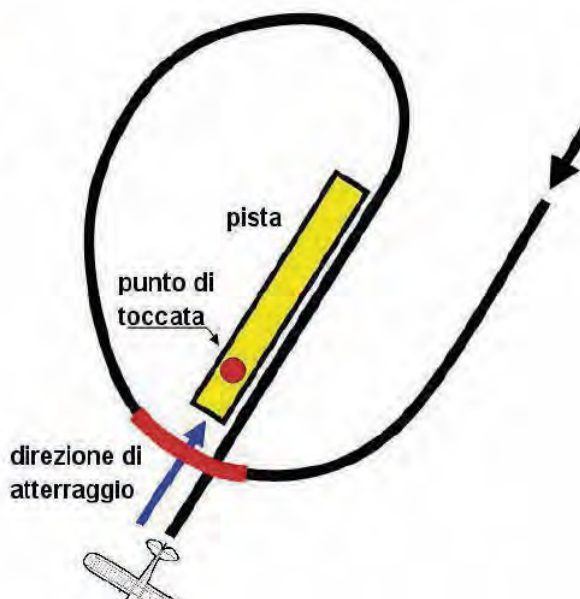
Ricognizione alta

Percorso indicativo
da effettuarsi
a 200-300 ft
sopra la pista



Ricognizione bassa

Percorso indicativo da
effettuarsi passando
possibilmente anche alla
quota del punto di
toccata
(tratto in rosso)



Pendenze – GS - Vz

GS \ Vz			Vz (ft/min)			
			p = 3° 5,25 %	p = 4° 7,00 %	p = 5° 8,75 %	p = 6° 10,50 %
Kts	Km/h	Mph				
25	= 46	= 29	132	176	220	265
30	= 56	= 35	158	211	264	317
35	= 65	= 40	185	246	308	370
40	= 74	= 46	211	282	352	423
45	= 83	= 52	238	317	396	476
50	= 93	= 58	264	352	441	529
55	= 102	= 63	291	387	485	581
60	= 111	= 69	317	423	529	634
65	= 120	= 75	344	458	573	687
70	= 130	= 81	370	493	617	740

Altro argomento trattato al Corso è quello sulla variazione della potenza del motore a scoppio al variare della quota di volo e al variare della temperatura. Molti piloti ignorano quanta potenza abbia in meno il loro motore salendo in quota e quanta ne perdano anche quando la temperatura si alza oltre i valori della temperatura ISA.

Forse alcuni incidenti si sarebbero potuti evitare se i piloti avessero avuto conoscenza che in estate, a 2000 metri di quota, il motore del loro aereo aveva una potenza ridotta anche forse di 1/3 rispetto a quella dichiarata dal costruttore!

Nei due quadri con i numeri 8 e 9 si evidenzia questa problematica che ovviamente è di capitale importanza conoscere, specie per i Piloti di Montagna, che operano quasi sempre a quote elevate e vicino ai pendii dove la temperatura è abbastanza elevata.

ctpl

Con buona approssimazione,
e per operazioni di volo fino a circa 10.000 ft,
si può dire che, per calcolare la variazione di potenza
disponibile al variare di quota e temperatura,
vale la seguente semplice regola

**LA POTENZA DISPONIBILE
DIMINUISCE DI CIRCA IL 3 %
OGNI 1000 FT DI P.A. IN AUMENTO.**

e

**LA POTENZA DISPONIBILE
DIMINUISCE DI CIRCA IL 3 %**

ctpl

ESEMPIO

Se voliamo sul monte Palon di Bondone (elev. 7.000 ft) in
una calda giornata di estate, con QNH di 1013 hPa,
stimando una temperatura di 21° C, la nostra potenza si
ridurrà di circa il **21%** per la P.A. (3% x 7000 ft) e di circa
un ulteriore **6%** per la temperatura di 21° C
(3% x 20° con ISA = +1°).

**Avremo perciò un calo di potenza globale di circa
il 27% !!!**



E.M.P. European Mountain Pilots

La **E.M.P.** è stata creata nel 1991 ed all'origine sotto forma amichevole per il piacere di conoscersi, trovarsi e confrontare le nostre attività. Dal maggio del 2003 è stata fondata la **FEDERAZIONE EUROPEA DEI PILOTI DI MONTAGNA** denominata semplicemente **European Mountain Pilots** che riunisce i piloti europei di montagna da parte delle loro associazioni nazionali: Italia, Svizzera, Francia, Spagna, Austria, Lussemburgo e Germania.

QUOTA ASSOCIATIVA 2013

Per quest'anno le quote rimangono invariate.

SOCIO AGGREGATO
euro 25,00

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

Ricordiamo che, a termini di Statuto, il periodo per il pagamento è fissato entro il
28 febbraio 2012 a mezzo

c.c.postale n. 13222385 oppure Bonifico alle seguenti **coordinate IBAN**

IT-40-Y-07601-01800-000013222385
intestato ad

A.I.P.M. specificando **Quota Socio 2013**



28 Ottobre 2012 Al Carlon di Sella Valsugana - Raduno AIPM di fine estate...con i fiocchi!

L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle

ore 20,00 di

Sabato 8 dicembre 2012
presso

il Ristorante Novecento dell'Hotel Rovereto

Corso Rosmini, 82/D
38068 Rovereto (TN)
tel. 0464/435222 fax 0464/439644
www.hotelrovereto.it
info@hotelrovereto.it

Prenotiamo
entro il 5 dicembre
Scrivete a
info@aipm.it

Il Ristorante è in centro a
Rovereto - dispone anche di
Camere

Per prenotazioni alberghiere
potete provare anche:
Hotel Flora tel. +39 0464/438333

Mercure Nerocubo
Tel. +39 0464/022022

Altri Hotel



Hotel
Rovereto
Famiglia Zani dal 1961

Per coloro che fossero interessati, nella stessa giornata dell'8 dicembre ad ore 19,00 presso la Chiesa di S. Caterina (a 100 mt. dall'Hotel) sarà celebrata una Santa Messa a suffragio di tutti i nostri amici scomparsi.

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

Buon volo a tutti tra le nostre meravigliose ed uniche montagne italiane.

ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA

Casella Postale, 125 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +390464435081 Fax +390464431643

www.aipm.it - info@aipm.it