

NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna

25° Anniversario AIPM

numero 56 – novembre 2011



pagina 1



***A.I.P.M.
L'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna:
la prima ed unica Associazione Nazionale
che da 25 anni promuove e tutela
il Volo in Montagna***

Egredi Soci ed Amici,

con il raduno a Sella Valsugana avvenuto sabato 22 ottobre e che ha visto la partecipazione di numerosi Piloti, si è conclusa come da tradizione, l'attività estiva che quest'anno è stata intensa.

Iniziata, infatti, con gli atterraggi sulla neve specialmente a gennaio e febbraio in località come il monte Casale, il monte Chertz, Corvara, il Col Fenilon ossia là dove lo stato della neve ci consentiva un sicuro addestramento.

Purtroppo quest'anno il manto nevoso non è stato abbondante e duraturo come nel passato.

Il sopraggiungere della primavera ci ha visto presenti sull'aviosuperficie de Le Panizze con gli amici della pianura, per poi passare a Belluno ed a Moldoi, ad Aprile, per celebrare la nostra Assemblea annuale.

La nostra preoccupazione era però rivolta al grande raduno di Pentecoste nel mese di giugno durante il quale abbiamo ospitato a Trento gli amici della EMP nel quadro delle celebrazioni per il 25° anniversario della costituzione di AIPM.

E' stato un successo confermato dai numerosi messaggi di ringraziamento ricevuti.

Avevamo altri programmi per la prima parte dell'anno, purtroppo avversati dalle sfavorevoli condizioni meteo di inizio estate. Abbiamo però recuperato negli ultimi tre mesi durante i quali c'è stata la possibilità di svolgere per intero il nostro programma.

Potrete infatti conoscere, dalla lettura delle pagine seguenti, come e dove si sono svolti i nostri raduni.

Questi incontri, oltre a costituire un'ottima occasione di addestramento tra le montagne, servono per fare nuove conoscenze, rinsaldare amicizie nonché per scambiare esperienze di volo e notizie.

Il risvolto enogastronomico poi, è spesso una componente apprezzata e stimola l'allegria.

Lo sforzo di organizzare sempre più momenti di aggregazione, incontro e discussione deve essere sentito dai nostri Soci, Piloti e non, come un preziosa occasione per curare lo spirito associazionistico ampliando la notorietà di Aipm, divulgandone il messaggio di puro amore per il volo, per le montagne ed una sana voglia di condividere questi sentimenti con tutti.

Rinnovo quindi l'invito ad essere sempre più presenti a questi eventi che troverete evidenziati nel sito Aipm.

Sul fronte della formazione registriamo l'attività dei nostri Istruttori che si sono adoperati in corsi teorici e lezioni pratiche; da citare l'impegno particolare del Comandante Paolo Cattani nello svolgimento dei corsi teorici per VDS tenuti a Trento, Verona e Belluno.

La ricerca di nuove aviosuperfici è sempre fra i nostri obiettivi; speriamo di portare a termine, nel Trentino e nel Bellunese, l'attivazione di nuovi siti utili anche per lo svolgimento dell'attività didattica.

Per avere più forza e contare di più è necessario ingrossare le file degli Iscritti; auspico quindi che tutti i Piloti, di Aereo, di Ulm o Elicottero leggero, che operano ed amano volare tra le montagne riconoscano che vale la pena di far parte di AIPM!

Un cordiale saluto a tutti.

Francesco Frezza

Foto di copertina: Monte Casale - Foto di Nunzio Toldo

PERCHE' CONVIENE ASSOCIARSI AD AIPM

Certamente una delle figure di spicco per i Piloti di Montagna è stato il compianto Onorevole Corrado Gex, di Aosta, che ci ha regalato la legge n° 518/68 con la quale si è liberalizzato l'uso delle aviosuperfici.

E' proprio grazie a questa Legge ed ai successivi regolamenti di attuazione, che i Piloti di montagna hanno potuto svolgere la loro attività sui prati erbosi in pendenza o piani, a fondo erboso od innevato denominati per l'appunto *"aviosuperfici non segnalate"* od *"occasional"*.

La legge Gex, lo possiamo affermare, è stata la "madre" di altre leggi e regolamenti che si sono poi succeduti, ivi compresa la 133, e che hanno normato anche l'attività dei VDS sui così detti "campi di volo".

Ma che differenza c'è fra "aviosuperficie non segnalata" e "campi di volo"?

E' la stessa, riteniamo, che esiste fra "aerodromo" ed "aeroporto".

In merito all'incidente di Termon, avvenuto ai primi di Ottobre, Enac aveva assunto una posizione critica nei confronti dei Piloti di Montagna tanto da rendere dubbio l'essere stesso di AIPM. Infatti, non riconosceva la possibilità da parte dei Piloti di Montagna, in possesso di regolare abilitazione ad atterrare sulle aviosuperfici non segnalate, di atterrare anche sui campi di volo riservati questi, essa diceva ai soli VDS.

In realtà, l'analisi approfondita delle leggi e dei regolamenti ha ribaltato la posizione; infatti nella riunione del 28-10-2011 a Verona le nostre tesi sono state condivise dai funzionari Enac presenti per cui i Piloti di Montagna in possesso di regolare abilitazione all'atterraggio sulle aviosuperfici non segnalate possono tranquillamente atterrare anche sui "campi di volo" effettuando preventivamente le dovute e previste comunicazioni.

Il ruolo di Aipm è stato in questo caso determinante per cui ci siamo posti una domanda:

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!

Aviosuperfici o Campi di Volo?

di Domenico Chiesa

L'incidente successo sul "Campo di Volo" di Termon, dove un ULM in decollo è uscito di pista provocando ingenti danni ad alcuni mezzi parcheggiati, a seguito del quale è stato contestato, da parte di funzionari dell'Enac, l'atterraggio di un aereo certificato, un Piper PA18, su un'area, a loro dire, non consentita, ci ha dato lo spunto per fare una ricerca nei meandri della normativa per riuscire a rispondere ad alcuni quesiti e dissipare i dubbi che sembrano persistere anche tra coloro che questi dubbi dovrebbero invece chiarire. Per capire se quel PA18 poteva atterrare su un campo di volo dobbiamo sviscerare per bene tutte le leggi al riguardo.

Cominciamo parlando delle aviosuperfici.

Cominciamo parlando delle aviosuperfici. Il Codice della Navigazione nella sua ultima revisione relativa alla parte aeronautica (emanata col DL 151 del 15 Marzo 2006) definisce le Aviosuperfici all'art.701: "Le aviosuperfici ed elisuperfici sono aree, diverse dagli aeroporti, non appartenenti al demanio aeronautico e sono **disciplinate da norme speciali**, ferme restando le competenze Enac in materia di sicurezza, nonché delle Regioni, degli enti locali e delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni. I Comuni, nell'esercizio dei poteri di pianificazione urbanistica, tengono in considerazione le finalità aeronautiche proprie delle aree private adibite ad aviosuperfici situate nel proprio territorio".

Quali sono le norme speciali cui sottostanno le aviosuperfici?

Quali sono le norme speciali cui sottostanno le aviosuperfici? Si tratta in pratica di un'unica legge, la 518 del 2 Aprile 1968, da tutti noi conosciuta come "**Legge Gex**" (dal nome del suo Relatore Corrado Gex, deputato e pilota valdostano appassionato di volo in montagna), il cui Decreto Attuativo venne pubblicato il 27 Dicembre 1971.

Tra i numerosi precetti in esso contenuti ricordiamo qui solo la classificazione delle aviosuperfici in "**segnalate**" e

"**non segnalate**", a seconda della presenza o meno di un gestore responsabile, e la necessaria autorizzazione al loro uso da parte del proprietario. Diciannove anni dopo la sua emanazione, il 10 Marzo 1988, il regolamento subì un primo emendamento, che semplificava solo le procedure e diminuiva le ore minime necessarie per il conseguimento dell'abilitazione da parte dei piloti. Il 25 Giugno 1992 il DM 467/T allineava le ore minime (cento) necessarie per l'inizio dell'addestramento agli standard europei. L'8 Agosto 2003 veniva emanato un nuovo DM (pubblicato nella GU n°297 del 23 Dic 2003) che riscriveva tutto il regolamento adeguandolo soprattutto all'attività di volo con elicotteri che negli ultimi lustri è diventata preponderante

L'Adige

Trento

lunedì 3 ottobre 2011 11

L'INCIDENTE

Ai comandi di un ultraleggero Savannah dell'aeroclub c'era Adolf Santer, 68 anni di Merano. Al suo fianco una 34enne di Laives trasferita in ospedale per dolori alla schiena

Carambola area tra cinque velivoli

Termon, errore in decollo
Danni gravi, pilota illeso

Fosse stato un incidente automobilistico lo chiameremmo tamponamento. Trattandosi però di velivoli ultraleggeri possiamo parlare di carambola aerea anche se lo scontro è avvenuto, per fortuna, a terra. Il bilancio dell'incidente a Termon accaduto ieri al campo di volo di Termon, in val di Non, per fortuna non è grave: cinque

Umberto Toscana, dove volano gli entusiasti soci (sono 58) dell'Aeroclub Puma. Ma come in qualsiasi attività umana l'errore è sempre in agguato. Eppure il pilota ai comandi di un ultraleggero Savannah dell'aeroclub non era certo un novellino: «Ho il brevetto da una decina di anni e qui a Termon volo spesso», spiega Adolf Santer, 68 anni di Merano, che nel primo pomeriggio si preparava a decollare. Al suo fianco aveva un'amica della figlia, una 34enne di Laives.

«Mentre stavo decollando devo aver toccato con l'ala sinistra un aereo fermo a lato della pista», racconta il pilota. Sembra che il Savannah abbia poco più che sfiorato l'orgoglio di un primo aereo e subito dopo ha toccato l'elica di un secondo ultraleggero in sosta. Sin qui nulla di grave e danni limitati o addirittura nulli all'occhio del profano. Ma questo lieve contatto deve aver sbilanciato il velivolo. Ma questa lieve caduta verso il cielo. Il Savannah ha infatti piegato verso sinistra andando a toccare un altro ultraleggero fermo. Questo è stato catapultato dall'altra parte della pista erboria riportando danni di media gravità. Ma la corsa

SEQUESTRO

Ieri sul campo di volo di Termon sono ancora i carabinieri di Denno Spornagione e Ces per gli accertamenti di rito. D'intesa con il pm Giuseppe De Benedetti i militari hanno poi posto sotto sequestro l'ultraleggero in vista di eventuali accertamenti tecnici da compiersi sul velivolo. Il campo di volo rimane invece pienamente agibile.

del mezzo pilotato da Santer si è interrotta solo dopo lo scontro con un quarto velivolo, un Piper, anche questo fermo a lato. L'impatto è stato violento e i danni considerevoli. I due velivoli si sono «accartocciati» l'uno contro l'altro. Per fortuna le due persone a bordo del Savannah se ne sono cavate con uno spavento. Il passeggero lamentava dolori alla schiena e per questo la donna è stata trasferita con l'elicottero per accertamenti al S. Chiara, ma la prima impressione è che non abbia subito particolari traumi. Saranno i periti dell'assicurazione a valutare se i due velivoli possano essere recuperati. Di certo il conto sarà salato: il Savannah poteva valere 45 mila euro e il Piper anche 60 mila.



Qui sopra i resti dell'ultraleggero Savannah (l'aereo bianco) che è andato a sbattere con violenza contro un Piper (l'aereo giallo) che si trovava in sosta a fianco della pista erboria di Termon. Nella foto a fianco i carabinieri eseguono i rilievi sul due velivoli danneggiati

«Ho toccato con l'ala sinistra un aereo fermo, questo ci ha sbilanciato», dice il pilota che da 10 anni ha il brevetto

velivoli coinvolti (di cui due semidistrutti) e una persona in ospedale, ma per semplici accertamenti. Il campo di volo di Termon era una giornata meravigliosa. «C'erano condizioni ideali per il volo: ottima visibilità e assenza di vento», spiega il responsabile del campo di volo,

soprattutto per il lavoro aereo e il servizio di emergenza medica.

In questa sostanziale riscrittura, mentre rimanevano inalterate le caratteristiche e la definizione delle "aviosuperfici segnalate", le "non segnalate" venivano da allora chiamate "occasionalì" all'art.8.1 con tale dicitura: "E' considerata **aviosuperficie occasionale qualunque area di dimensioni idonee a permettere operazioni occasionali di decollo e atterraggio di velivoli**".

Ci si conceda a questo punto un inciso sull'infelice scelta dell'aggettivo occasionale. Esso significa: accidentale, casuale, fortuito. Come può essere occasionale un atterraggio se prima devo avere l'autorizzazione per poterlo fare da parte del proprietario del terreno? Lo stesso art.8 citato poc'anzi, al punto 2, consentiva però l'uso di dette aviosuperfici al solo lavoro aereo. L'esclusione del volo turistico impediva di fatto al volo in montagna di operare sulle "non segnalate" (ora occasionali), quindi di conseguenza in alta quota e soprattutto sui ghiacciai, dove è impossibile pensare alla figura del gestore. A causa di questo divieto si creò allora in seno all'AIPM un attivo movimento di opinione, che permise, ma ci vollero ben due anni, di giungere all'ultima e corrente stesura di un ulteriore decreto che uscì l'1 Febbraio 2006, come integrazione e sostituzione del DM 8 Agosto 2003.

In essa appare la seguente aggiunta alla decima riga del citato punto 2 dell'Art.8: **"L'uso di Aviosuperfici occasionali è consentito anche per la pratica del volo in montagna in attività diversa dal trasporto pubblico"**.

Poche parole che però riaprono le vecchie "non segnalate" alla scuola e agli abilitati alle aviosuperfici in pendenza, perché solo questa abilitazione permette ufficialmente di certificare l'attività di volo in montagna.

Cerchiamo ora di spiegare **come e dove si svolge l'attività VDS** e arrivare infine al punto che ci interessa.

Il VDS è normato dalla Legge 106 del 25 Marzo 1985 che ha 4 articoli e rimanda ad un regolamento attuativo che viene emanato come DPR 404 il 5 Ago 1988.

Ci interessa in questa sede, per proseguire il tema del nostro discorso, porre in evidenza le zone operative a terra. All'art. 3 si parla dell'uso delle aree di decollo e atterraggio.

Essi possono effettuarsi su qualsiasi area idonea con il consenso di chi può disporre della stessa.

A seguito di questo decreto 404 l'AECI emanava una circolare agli Enti che intendevano fare scuola VDS, con tutte le indicazioni per svolgere attività didattica in modo corretto.

In particolare al punto 1.1, dedicato all'area per i decolli e atterraggi, compare per la prima volta la dicitura **"Campo di volo"** con dettagliata descrizione delle sue caratteristiche dimensionali e tipologiche.

Non si parla di proprietario e/o gestore, ma si affida al Legale Rappresentante dell'Ente che fa scuola la redazione di un documento nel quale Egli stesso garantisce la rispondenza delle strutture della scuola, ivi compreso il campo, alle direttive imposte dall'AECI.

Stessa cosa può dirsi della successiva circolare AECI a riguardo, uscita il 7 Aprile 2006, che specifica le caratteristiche delle scuole dopo la suddivisione del VDS in: Tre assi, Pendolari, Elicotteri ecc. La riscrittura integrale del DPR 404 si ha col DPR 133 del 9 Luglio 2010 (Pubblicato il 19 Agosto 2010), entrato in vigore il 17 Novembre 2010 e che ha tra l'altro introdotto il VDS avanzato.

Tale DPR all'art.6.1 recita: "Il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, ivi comprese le aviosuperfici, le idrosuperfici e le elisuperfici certificate dall'Enac, nonché su aree occasionali, secondo quanto previsto dalla vigente normativa (DM 1 Feb 2006,n.d.r.), previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporne l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili e militari".

Lo stesso decreto 133 all'art.24 dice: "E' abrogato il DPR 5 agosto 1988 n°404".

Conclusioni

In nessuna Legge, DPR, DL, DM dello Stato abbiamo trovato la dicitura "Campo di Volo", di cui si parla solo nelle già citate circolari AECI del 1988 e 2006, mentre sempre risulta presente il termine aviosuperficie. Dalla nostra ricerca risulta chiaro che la definizione di "Campo di Volo", per quanto riguarda l'utilizzo da parte dell'Aviazione Generale, è equiparabile a quella di aviosuperficie "non segnalata" che dal 2003 è denominata "occasionale".

Consiglio

Ci permettiamo da ultimo, ferma restando ovviamente la facoltà d'impiego di dette aree da parte di piloti VDS con mezzi ULM, di consigliare l'uso delle "occasionalità" e/o "Campi di Volo" con mezzi certificati, ai piloti con Licenza PPL o superiore solo se in possesso di abilitazione agli atterraggi su piste in pendenza, perché solo a loro si riferisce, a nostro avviso, l'art. 8.2 rigo decimo del citato DM 1 Febbraio 2006, che è appunto nella fattispecie la condizione del pilota del PA 18 distrutto a Termon ed al quale è stato erroneamente contestato il suo legittimo diritto all'atterraggio.



Termon - Foto Nunzio Toldo

25^ Assemblea AIPM a Belluno - 1 maggio 2011

Relazione del Presidente Francesco Frezza

Cari Soci ed Amici

Celebriamo quest'anno il 25° anniversario della ns. Associazione. Era il 24 maggio 1986 quando è avvenuta la registrazione dell'atto costitutivo di Aipm. Da parte di Sandro Calabresi venne realizzato il logo dell'Associazione e da quel momento si diede il via alla sua notorietà nel circuito aeronautico.

Sono stati questi i primi passi del nuovo Organismo che ha visto uniti tutti quei Piloti accumulati da un unico sentimento: l'ambiente montano e la passione di essere parte dello stesso attraverso il volo condotto sopra le cime, le nevi od i ghiacciai. Su questo argomento però lascerò questa sera spazio al Vice-Presidente Vicario Renato Fornaciari affinché vi racconti in maniera più approfondita, perché vissuta da protagonista, questa entusiasmante storia.

Celebrando questo anniversario verrebbe spontaneo pensare alle "nozze d'argento"; io invece preferisco paragonare la nostra Associazione ad una frizzante e dinamica venticinquenne con davanti a se una lunga ed entusiasmante vita da percorrere. Sì cari Amici, perché così deve essere Aipm. Ed è per questo motivo che coincidendo con le celebrazioni del 150° anniversario dell'unità d'Italia che abbiamo voluto nel nostro piccolo istituire dei simboli importanti: una nuova bandiera Aipm assieme all'altra Emp che testimonia la ns. appartenenza alla Federazione Europea. Sono due simboli di aggregazione e di continuità che verranno passati di mano in mano, da Presidente a Presidente, in occasione del rinnovo delle cariche Sociali.

Inoltre una elegante spilla con fronde è stata approntata per dare maggior valore a questo 25° compleanno.

Dalla sua costituzione Aipm ha avuto diversi Presidenti quali Battioli, Cattani, Venturini, Fornaciari, Marangoni, Falqui ed il sottoscritto; ringraziamo quindi queste persone che hanno fatto sì che l'Associazione crescesse in modo da acquisire prestigio e notorietà anche a livello internazionale.

Un particolare motivo di soddisfazione è dato dalla recente nomina a Commendatore della ns. Vice-Presidente Fiorenza De Bernardi che molto ha dato al mondo aeronautico. Complimenti Fiorenza per questo tuo successo personale del quale gioiamo assieme a te.

Aipm, al 31-12-2010 contava:

- 6 soci onorari
- 47 soci piloti di montagna
- 9 soci piloti di elicottero
- 86 soci aggregati compresi pure i piloti di Ulm
- 80 soci suddivisi tra "amici" esteri ed Emp

In totale dunque 228 con un incremento di 26 unità rispetto al 31-12-2009



*Foto Storica del 1968
Donata dal Col. Volpi
in occasione
dell'Assemblea*

L'anno scorso, in occasione dell'assemblea tenutasi a San Marino, ci eravamo dati un programma da svolgere nel triennio 2010 – 2013 che riguardava essenzialmente:

- *La formazione di nuovi abilitati*
- *L'incremento della visibilità dell'Associazione nel contesto internazionale ed in sede locale*
- *Il mantenimento del sentimento di aggregazione fra Soci attraverso incontri e raduni*
- *La facilità di comunicazione attraverso il sito dinamico ed altre pubblicazioni*

Formazione

E' questo un importante settore d'intervento che non solo costituisce fondamento per i ricambi futuri dell'Associazione ma rappresenta altresì impegno per garantire al volo in montagna maggior sicurezza, consapevoli, che non c'è mai limite per apprendere e fare esperienza; ciò in ogni caso rientra fra gli obiettivi statutari di Aipm. Segno tangibile è l'incremento degli iscritti nel 2010 rispetto al 2009, come in precedenza evidenziato.

Proprio a testimoniare questo forte impegno sottolineo che in Consiglio Direttivo siedono ben 3 istruttori di volo quali il Com.te Beppino Dellai, il Com.te Paolo Cattani ed il Com.te Nunzio Toldo. Anche il Com.te Luca Fini sta dando una mano sotto l'aspetto formativo nel settore centro-nord, nord-ovest. Per non trascurare l'apporto spontaneo e generoso di Piloti esperti come Renato Fornaciari ed Eligio Lonardi che non lesinano occasioni ed opportunità per trasmettere agli altri quel consistente loro patrimonio di conoscenze acquisite in molti anni di attività di volo in montagna.



Un gruppo di partecipanti al Raduno del 1° maggio al Moldoi



Bellissima visione della pista dalla cabina di pilotaggio

L'Associazione come già detto, ha "aperto" anche ai piloti di ULM inserendoli, ovviamente per chi ne ha fatto richiesta, tra i Soci Aggregati. Abbiamo agito quindi in sintonia a quanto già avviene presso le Consorelle Europee dove gli ULM costituiscono una forte presenza. Pertanto ampio appoggio è stato dato agli Istruttori per la conduzione di corsi teorici, o per meglio dire, per lo svolgimento di giornate di discussione ed approfondimento sulle tecniche relative alla conduzione del volo in montagna. Tanto per ricordare, sono già stati svolti degli incontri a Trento - Verona - Thiene ma altri sono in programma nel corso del mese di maggio sempre a Verona e Trento. In totale possiamo affermare che un centinaio di Piloti è stato interessato da questa specifica attività nell'intento di apprendere tecniche e conoscenze che saranno certamente loro utili; ciò oltretutto è propedeutico per ingrossare ulteriormente le file degli iscritti Aipm. Un sentito grazie quindi agli Istruttori che si sono prodigati in quest'opera di formazione.

Se gli Istruttori ci danno garanzia e continuità nell'opera di formazione, dobbiamo però ancora risolvere qualche problema inerente alla disponibilità dei mezzi specifici per l'addestramento. Infatti, gli aerei o gli ULM sono normalmente di proprietà dei privati, mancando una disponibilità specifica da parte dell'AeroClub di Belluno, avendo questi destinato l'Husky per risolvere una situazione di emergenza per il traino alianti.



Il parcheggio ed una parte dei partecipanti al pranzo del 1° maggio

Vogliamo sperare che ciò si possa sbloccare al più presto al fine di permettere agli allievi di concentrare, specie nella stagione estiva, quell'addestramento necessario per il conseguimento dell'abilitazione. Anche un "biciclo" per l'addestramento dei piloti di ULM sarebbe auspicabile ed urgente.

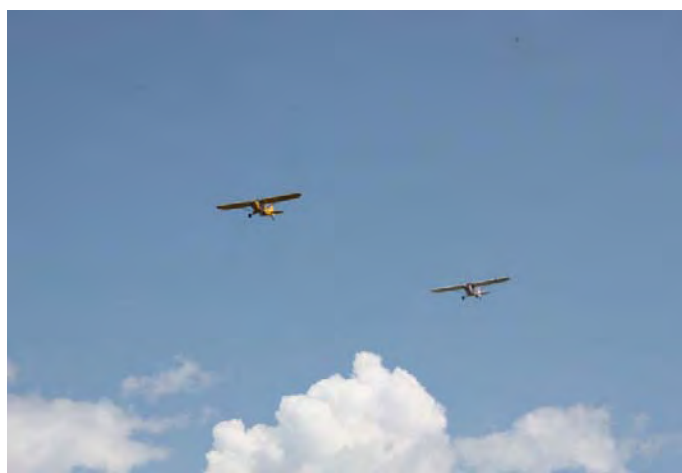
Rapporti con Enti locali ed Emp

La ns. Associazione, riconosciuta ormai come interlocutore privilegiato per le problematiche del volo in montagna, è talvolta chiamata a dialogare con le Autorità su specifici argomenti. Desidero evidenziare anzitutto che la PAT, su ns. richiesta, ha rinnovato in data 11-2-2011, e per il triennio 2011-2014, l'autorizzazione a svolgere attività di allenamento sulle aviosuperfici trentine a noi note e posizionate sopra i 1.000 mt.; ciò in deroga alla legge provinciale 12-8-1996 n° 5.

In secondo luogo Aipm, in data 15-4-2011, è stata chiamata in audizione avanti la Terza commissione permanente della PAT circa una nuova proposta di legge che avendo senz'altro il lato positivo di innalzare la quota degli atterraggi in deroga da 1.000 mt a 1.600 mt. come già avviene nella provincia di Bolzano, di fatto veniva a limitare gli atterraggi da eseguirsi solo su determinate avio superfici ed elisuperfici segnalate in contrasto, a nostro parere, con i dettami della legge Gex che invece liberalizza sul territorio nazionale l'uso delle avio superfici e dei campi di volo.



Luca Fini con D- EITX in atterraggio



Renato e Beppino in volo di coppia

Anche a Belluno, porta delle Dolomiti, abbiamo cercato di intrattenere buoni rapporti con l'Amministrazione Comunale, con la Comunità Montana, nell'intento di individuare e disporre di nuove avio superfici didattiche. Far capire inoltre ai Responsabili delle Amministrazioni pubbliche che l'attività di volo produce anche effetti di importante ricaduta turistica, se pensiamo alle migliaia di aerei leggeri ed ULM che si spostano in continuazione alla ricerca di divertimento e di eccellenze locali, è un nostro impegno costante che ci ha dato soddisfazione nell'organizzare il grande prossimo raduno internazionale di Pentecoste a Trento. Per tale occasione, infatti, l'APT di Trento si è dimostrata ricettiva delle ns. istanze assicurandoci servizi ed un aiuto proprio nell'ottica della promozione turistica della zona. Se quindi si riescono a coniugare sicurezza e turismo con la finalità di valorizzare le bellezze naturali e nel ns. caso quelle montane, credo che abbiamo assolto ad un ns. obiettivo essenziale.

Ottimi, credo di poter affermare, sono i nostri rapporti con Emp e le consorelle internazionali. Dopo la Francia, l'Italia è al secondo posto come numero di iscritti e l'importanza di AIPM è ben riconosciuta nell'ambito della Federazione. Sapete che Emp ha seguito da vicino la stesura della nuova normativa EASA avanzando proposte di modifica che erano emerse dalla discussione con le varie Associazioni territoriali; stando alle ultime informazioni, essa sarà operativa nel 2012; non vi sono altre novità al momento.

Raduni

Costituiscono certamente l'aspetto più piacevole. Normalmente sono organizzati per zone e servono per tenere alto lo spirito di aggregazione fra Soci oltre che ad essere una buona occasione per trasferimenti anche in ambito Europeo. Vivo, infatti, è ancora il ricordo del volo in Spagna a maggio dello scorso anno in occasione del Raduno Emp. Oltre all'interesse turistico i raduni servono anche per acquisire esperienze inedite di volo e di sviluppare amicizie nell'ambito internazionale.

Normalmente il calendario delle "uscite" è pubblicato nel sito Aipm e consultabile da chiunque. Certamente quest'anno il grosso impegno è dato dal raduno EMP di Pentecoste che ci sta richiedendo notevole tempo e sforzo organizzativo. Il programma già consultabile si svilupperà in due giorni in cui, il Sabato 11 giugno tempo permettendo, ci sarà l'inaugurazione del Tonale, altiporto rinnovato con diversi lavori di assestamento che la PAT ha finanziato lo scorso anno. Il Sabato sera, in occasione della cena presso Villa Bortolazzi ad Acquaviva non lontano dall'Aeroporto, celebreremo il 25° dell'Associazione assieme ai colleghi Emp.

Il giorno dopo con il trasferimento all'aviosuperficie Baracca di Nervesa della Battaglia si terrà colà una gara di atterraggio di precisione valevole per l'assegnazione della Coppa Geigher. Il tutto si concluderà poi alla sera con la cena di gala nello splendido Castello al lago di Toblino. In linea di massima questo è il programma che verrà comunque notificato a tutti mediante invio di un'apposita edizione straordinaria del "notiziario Aipm".

Appare evidente sottolineare l'importanza di questo raduno internazionale che si svolge a rotazione annuale tra tutte le consorelle europee. Come avvenuto in Spagna raccomando a tutti i Soci di partecipare all'evento ed agli appuntamenti conviviali programmati. Le cene del Sabato sera per il 25° della nostra Associazione e quella della Domenica sera in cui saranno presenti le Autorità Trentine in occasione del 10° anniversario EMP richiedono una massiccia presenza dei Soci Aipm.



Il saluto del 25° e l'arrivederci al 26°

Nel corso di quest'ultima verrà assegnata la coppa Geiger a chi è risultato vincitore nell'atterraggio di precisione.

Prego quindi i Signori Soci di annotare fin d'ora in agenda questi appuntamenti e di parteciparvi senz'altro anche se ciò comporta disponibilità di tempo e magari qualche sacrificio. Dobbiamo però distinguerci e dimostrare accoglienza verso chi ci viene a visitare dall'Europa. Vi chiedo quindi uno scatto d'orgoglio per far di più dei vs. colleghi europei.

La cena-incontro del sabato sera è importante anche per un altro motivo.

Sarà l'occasione per proclamare Socio onorario una Persona che ha fatto molto per l'Associazione essendone stato anche Presidente.

Parlo del Cav. Mario Marangoni sulla cui nomina a Socio Onorario l'Assemblea qui costituita, sarà chiamata alla ratifica.

Molte cose, dai berretti rossi, ai giubbetti, alla sede Aipm a Trento parlano di questa Sua disponibilità per cui ci è sembrato giusto addivenire a tale proposta del resto già discussa ed approvata dal Consiglio Direttivo.

Nel corso dell'anno ci saranno altri raduni: abbiamo già programmato Dobbiaco, Piacenza, Casera Razzo, Costa Pelada, Sud-Italia, Kempten, Croazia ecc. per creare delle ulteriori opportunità di addestramento e di divertimento.

I proprietari di aeroplani od ULM, e non solo questi, sappiano dunque approfittare di queste occasioni.

Comunicazione

Penso che non saranno sfuggiti alla lettura gli articoli apparsi nelle riviste Volare e Volo sportivo dove si parla ampiamente di Aipm con un'abbondanza di foto a corredo. Grazie dunque a Francesco Dante ed a Enrico Lonardi per aver attivato questi importanti canali di informazione.

Tenere aggiornato il sito è uno dei ns. obiettivi. Non appena saranno superate le emergenze dovute all'organizzazione dei raduni, dovremo apportare delle modifiche per renderlo sempre dinamico ed aggiornato. Attraverso tale finestra, di facile consultazione, i Soci possono aver notizie dell'attività, delle normative, dei raduni ecc. Questo però non esclude l'invio, come di consueto, del notiziario di fine anno che mette in evidenza i principali avvenimenti della nostra Associazione.

C'è un altro aspetto organizzativo che vorremmo portare a termine; esso è già stato annunciato a San Marino nella relazione programmatica del triennio.

E' l'individuazione e la nomina di delegati zionali Aipm che possano essere dei referenti e dei "trait d'union" tra Soci ed il Consiglio. Speriamo di portare a termine anche questo obiettivo ai fini di una migliore operatività di Aipm.

Cari Amici e Soci,

Ho terminato nella speranza di non avervi annoiato con questa mia esposizione sullo stato dell' Associazione sempre meno locale ma sempre più nazionale e federata in chiave Europea.

Grazie anche al Consiglio Direttivo nella sua totalità le cui scelte sono sempre dettate dal desiderio di realizzare cose semplici ma impregnate dall'amore per la montagna e la passione per il volo ivi condotto nel rispetto dell'ambiente tanto caro alla gente di montagna.

Un saluto ed un grazie a voi tutti che mi avete ascoltato con la disponibilità di esaminare sempre idee e suggerimenti da qualsiasi parte essi provengano.

Viva AIPM!

1986 - 2011 25° Anniversario A.I.P.M. e Raduno E.M.P.

di Renato Fornaciari



Ci siamo arrivati!

Dico questo perché *l'evento* è stato tanto voluto dalla nostra Associazione, con grande profusione di impegno di tutti i Consiglieri e del Presidente in prima persona.

Traguardo importantissimo per i fondatori ed i soci della prima ora ed un momento sostanziale anche per i soci più giovani in quanto diviene momento di stimolo per trasmettere loro quella profonda e consapevole

emozione che l'impegno e la passione per la vita associativa e la condivisione dei valori propri della nostra passione per la continuità della nostra bella *specialità* di volo.

Un momento per far capire quanti intensi momenti si possono realizzare trovando la capacità di stare assieme legati solamente da una comune convinzione come quella che lega gli appartenenti alla Associazione Italiana dei Piloti di Montagna.



A Trento nei primi giorni di Giugno ci siamo ritrovati in tanti, piloti e simpatizzanti provenienti da paesi europei con aerei e mezzi *terrestri* per realizzare e vivere due eventi importanti per la nostra associazione e per il *volo in montagna*: ospitare il raduno europeo EMP con il suo 20° anniversario e celebrare il 25° di AIPM.

Le condizioni meteo purtroppo sono iniziate male, infatti, il giorno previsto per gli arrivi, venerdì 10, pioggia e nuvole basse hanno impedito gli arrivi degli aerei stranieri e italiani che si erano precedentemente annunciati.

Alla *stazione d'accoglienza* preparata presso i locali dell'aeroporto *G. Caproni* di Trento facevano bella mostra, esposti su tavoli debitamente adornati, i prodotti tipici trentini e il vino Trentino D.o.C. per dare il benvenuto ai

partecipanti.

Nonostante tutto, verso sera, con ogni mezzo aereo o via terra si sono succeduti gli arrivi dei rappresentanti spagnoli con Marlies Campi Presidente EMP con Angel Ibanez Presidente AEPM e Noel Genet Presidente AFPM insieme ad equipaggi francesi, tedeschi, austriaci, spagnoli, svizzeri e lussemburghesi. Anche molti italiani provenienti da Nord e Centro Italia. Si è dato così inizio al raduno!

Atmosfera di amicizia e simpatia si respirava in ogni gruppo, in ogni partecipante e questo ha sciolto le preoccupazioni che AIPM, ente organizzatore, aveva accumulato nel trascorrere le ore dell'attesa.

La sera si è svolta secondo il programma con il Consiglio EMP (del quale il Presidente Francesco Frezza è Vicepresidente), durante il quale abbiamo presentato ai presidenti stranieri il nostro carissimo Francesco Volpi, fondatore della scuola di volo in montagna dell'A.C. Trento nel 1972.

Una splendida cena, consumata presso il *Mas del la Fam*, offerta dal nostro presidente Francesco Frezza ai presidenti e alle autorità straniere ha concluso la serata.





Il giorno dopo, sabato 11, le condizioni meteo non hanno permesso di poter volare fino al passo del Tonale dove era previsto di inaugurare la storica pista risistemata da parte della SPA Caproni, ma ha permesso l'arrivo di altri aerei partecipanti che man mano andavano a riempire i piazzali del nostro aeroporto. Avevamo prudentemente preparato programmi alternativi in caso di brutto tempo e con l'aiuto di tanti volontari e della struttura organizzativa di APT di Trento tutto si è svolto bene e la giornata è stata piacevole e interessante per tutti.

La cena si è svolta presso *villa Bertolazzi* in località Acquaviva a Mattarello, ospiti del nostro past president Mario Marangoni. Durante la cena si sono intervallati discorsi e interventi dei rappresentanti delle varie Associazioni Europee e sono state distribuite targhe ricordo ai fondatori di AIPM e ai vari presidenti che si sono succeduti alla guida del nostro sodalizio nell'arco dei 25 anni di vita associativa.

Abbiamo ricordato gli amici scomparsi che hanno condiviso con noi il cammino dell'associazione, in particolare *zio Berto* che all'evento dei 25 anni teneva in modo particolare, e abbiamo ripercorso le tappe significative che hanno permesso, attraverso AIPM la difesa del *volo in montagna* nel nostro Paese e al mantenimento a tutt'oggi della possibilità istruzionale e allo svolgersi di questa unica specialità di volo.

Specialità che ci rende partecipi europei del VOLO IN MONTAGNA.

La giornata di domenica ha finalmente permesso di volare! Dopo le informazioni date da Renato a tutti i partecipanti, che comprendevano rotte da seguire e lo svolgersi della gara *coppa Geiger*, in gruppi organizzati per tipicità degli aerei e per nazionalità, si sono effettuati i decolli per volare fino a Nervesa della Battaglia sul campo di Giancarlo Zanardo.

Il volo è stato piacevole e il panorama di valli e montagne attraversando bianche nuvole hanno riempito i cuori di tutti i piloti. Sul campo di Nervesa tutto era predisposto in perfetto ordine: segnalazioni per l'atterraggio, posti numerati, personale di servizio a terra per aiutare ogni movimento e ricco *buffet* di accoglienza.

L'organizzazione ha positivamente colpito gli ospiti tanto che AIPM ha meritato un encomio ufficiale da parte del Presidente europeo e dai giudici di gara.

Abbiamo anche avuto la soddisfazione di portare a casa il secondo posto di *coppa* da parte di Stefano Micheli e l'ottenimento di buoni piazzamenti da parte di molti dei nostri piloti. La *coppa* è stata vinta da un socio EMP Spagnolo. Gli aerei partecipanti sono stati più di 60 e ben 140 ospiti erano seduti e ben serviti di un pranzo speciale, *lo speo (spiedo)* magistralmente preparato dai soci amici di Nervesa.

Vogliamo ricordarne uno per tutti: il *famoso Fulmine!!*. Siamo stati anche onorati della presenza del sindaco di Nervesa e da autorità regionali.

Il ritorno si è svolto bene e a Trento tutti a posto! Parcheggiati in ordine!



La serata prevedeva la cena ufficiale con premiazioni.

Al ristorante *Castel Toblino* siamo stati accolti nei locali del castello, preparati e illuminati in modo splendido.

Durante la cena i discorsi del nostro Presidente e delle autorità straniere e di speciali invitati come il Presidente di SPA Caproni, dott. Tonioli, hanno riscaldato i cuori e rinsaldato amicizie. Una bella serata di conclusione che ha lasciato il *segno* di AIPM.

Vogliamo ringraziare tutti i collaboratori per l'aiuto e l'amicizia dimostrata nei giorni dell'evento; collaborazioni che hanno fatto sentire la simpatia e l'importanza che il *volo in montagna italiano* riesce a trasmettere.



le foto di questo articolo sono di Enzo Marchesi

Diario di una lunga estate densa di appuntamenti ed incontri

Cherz: 19 febbraio 2011 - Arrivederci al prossimo inverno

di Renato Fornaciari



Una cima fantastica a quota 2.000 a nord della Marmolada, inserita nel panorama delle cime che circondano Corvara in Alta Val Badia. Ci siamo ritornati grazie all'alta pressione di Febbraio e alle tardive e abbondanti nevicate di un preludio primaverile.

Erano tanti anni, almeno quindici, che non avevamo per motivi diversi praticato un po' di volo in montagna con gli sci su queste montagne.



E' una limpida mattina e così, con Francesco Frezza partiamo da Trento e guadagnando quota passiamo a nord delle Pale di S. Martino – passo Rolle e lasciando la maestosità della Marmolada alla nostra sinistra e il monte Civetta alla nostra destra arriviamo sul *carosello sciistico* più bello dell'Alto Adige.

Cima Cherz si trova proprio a confine tra la provincia di Belluno e quella di Bolzano.

Tutto pieno di neve, temperatura – 2°, calma di vento, ideale per fare dei buoni atterraggi di montagna.

Controllo carburante, sci abbassati, avvicinamento a 60 miglia, un po' di motore e *toccata* per segnare su questo candido manto

una traccia che ci permetterà di avere un riferimento negli atterraggi successivi.

Iniziamo l'allenamento, Francesco è entusiasta; avvicinamento, atterraggio, motore deciso e decollo scivolando sul pendio che scende verso il Campolongo. Tutto diventa così morbido, silenzioso, dolce che sembra irreale. Sale l'adrenalina buona e ci si sente veramente bene. Ad ogni atterraggio in più aumenta la precisione della procedura, la sicurezza della traiettoria, la consapevolezza di aver fatto un buon atterraggio. Insomma ci si sente migliori.

le foto di questa pagina sono di Domenico Chiesa



In questa *giostra* che stiamo realizzando, si inseriscono Domenico Chiesa e Beppino Dellai che sono a bordo di un altro aereo, provenienti da Belluno.

Riusciamo a scattare anche qualche bella foto.

Ripartiamo per continuare verso Corvara e atterrare sulla pista dell'amico Ernesto Costa *patron* dello splendido Hotel Perla, che si trova proprio al centro del paese.

La pista è innevata in modo meraviglioso e facciamo ancora un buon atterraggio.

Ernesto ci attende e dopo poco siamo seduti a tavola all'interno del suo locale dove è preparato un buonissimo pranzetto.

Scambio di battute, ripetizione vocale di procedure e, come sempre, ricordi su attività già svolte che il clima della giornata aiuta a far riemergere nella mente e nel cuore.

Il *volo in montagna* è anche questo !!

Purtroppo arriva l'ora del rientro e con un decollo e una salita che ci porta a 10.000 ft ci troviamo in quota per fare un rientro un po' diverso. Attraversiamo i monti che ci dividono dalla conca di Cortina.

Un passaggio sul ristorante *el Zoco* del nostro amico Nic che si trova a sud dello storico aeroporto di Fiammes per poi riprendere sorvolando la Val Zoldana, bella e selvaggia, e sbucare dal Lagorai verso la Val di Cembra e giù a Trento.

Gran bel volo e *tonica* giornata.

L'esperienza siamo riusciti a ripeterla fino a quando lo

stato della neve ha permesso il rigenerarsi di questa emozione.
CHERZ riconfermato come luogo importante per pratica di volo invernale.

le foto di questa pagina sono di Francesco Frezza

Le Panizze: 26 marzo 2011 - Apertura estiva

di Renato Fornaciari

L'apertura del calendario ufficiale dell'attività di A.I.P.M. è stata fatta con un raduno all'aviosuperficie *Le Panizze*, una bella e suggestiva pista erbosa che si trova a sud/sud-ovest della torre di Solferino; scenario delle guerre d'indipendenza del 1848.

Noi partiamo da Trento con quattro *paperini* e in formazione perfetta sorvoliamo da nord a sud tutto il lago di Garda. Non è un volo lungo però il bel tempo, l'aria primaverile, il volo in formazione e l'emozione di questo incontro d'inizio stagione lo trasforma in un volo significativo.



Sentiamo per radio gli avvicinamenti di altri aerei provenienti da province diverse.

Arriviamo sul luogo e vediamo già parcheggiati in bell'ordine tanti aerei; un bel passaggio tutti assieme e poi atterraggio in sequenza e parcheggio in testata pista dove faranno bella mostra i nostri colorati PA 18.

Sull'aviosuperficie è presente un bell'edificio con ristorante e foresteria ricavato con un garbato restauro da una tipica casa di campagna che ricorda proprio le atmosfere della *piccola vedetta lombarda*... sembra di sentire l'eco delle battaglie con la carica dei carabinieri a

cavallo, eventi che porteranno anni dopo all'unità d'Italia.

Ci ritroviamo con più di quaranta aerei, piloti e passeggeri occupano totalmente il ristorante. Aperitivo con un buon *bianco di Custoza* e lauto pranzo durante il quale avvengono scambi d'esperienze, progetti per il futuro, dove si rinsaldano amicizie storiche e dove si formano quelle nuove.

Si fanno nuove iscrizioni AIPM proprio dall'incontro di *Le Panizze*.

La partenza della stagione è stata buona e ci fa sperare nello svolgimento positivo di tutta l'estate.

Prima del rientro riusciamo a fare ancora un atterraggio su un piccolo prato posizionato sulle rive del Mincio.

Altra aviosuperficie, corta, ma fornita di ristorante e alloggio.

Bella realtà, che prima della legge sulle aviosuperfici (vedi volo in montagna) era impensabile poter *vivere* !!



foto di Enzo Marchesi



Una Meravigliosa Avventura che continua da 25 Anni

dagli Archivi di AIPM

Nessuna nostalgia, non ci appartiene, tanto lavoro ci attende ancora!

Un po' di orgoglio? Sì, ce lo possiamo permettere, ce lo siamo guadagnato!

Un'Associazione non professionale, di innamorati di una disciplina sportiva che continua ininterrottamente tra entusiasmi per nuovi traguardi raggiunti e battaglie per difendere quello che incompetenti ritengono di poter valutare, correggere se non abolire; tra soddisfazioni per riconoscimenti ottenuti, crescita di associati e visibilità verso l'esterno e critiche, a volte anche dall'interno, per futilità od individualismi.

Insomma, vogliamo parlare un po' della nostra storia per ricordare a chi è nuovo, a chi non ricorda, a chi vuole ricordare come siamo nati e come siamo cresciuti. La cronaca di queste pagine racconta di voli ed incontri in un momento in cui tutto appare più facile, ancora esistono fasce di persone che si possono permettere aerei, parliamo sempre di AG o VDS, costosi, strumentati, potenti. Oggi le barriere doganali e culturali sono (quasi) definitivamente abbattute: oggi si va in Croazia via radio senza tappe e si è ben accolti perché il turismo porta benessere. Chiedeteci come si volava nelle capitali del vecchio regime comunista alla caduta del muro di Berlino del 1989 (Budapest, Varsavia, Berlino, Praga) e con quale strumentazione ed assistenza radio. Oppure com'era facile perdersi negli stessi territori quando si disponeva, al massimo, di una carta aeronautica americana del 1957.

Dicevamo orgoglio, non nostalgia e per chi vuole ricordare riportiamo documenti e foto dei nostri primi 10 anni, quando l'AIPM ha iniziato, è cresciuta, ha iniziato a dialogare e programmare un'Europa di Piloti di Montagna con le altre Associazioni allora presenti e dopo di allora via via neo-costituite.

Perdonateci questo romantico riflusso di memoria!

Se avete voglia rileggete ciò che in parte abbiamo pubblicato ed integralmente è presente sul nostro sito.



Tutto ha inizio nel maggio 1985, durante il XV° Raduno Internazionale dei Piloti di Montagna, tenuto ad Aosta nei giorni 25-26-27 maggio 1985, oltre a numerosi piloti francesi e svizzeri, sono ospiti dell'Aeroclub della Valle d'Aosta anche alcuni piloti di montagna italiani.

Da Viterbo attivano Italo Battioli e Marco Longo, Valentino Poli e Marcello Pasquali, Paolo Cattani e Bozzone, tutti a bordo di Piper L-18C.

Da Trento con due PA 18-150 arrivano Berto Venturini, Luigi Pezzoli e Adriano Boccardi.

Durante la cena ufficiale del 26 maggio, Italo Battioli lancia l'idea di fondare l'Associazione Italiana Piloti di Montagna (A.I.P.M.); da tempo, il nostro Italo, aspettava la buona occasione per mettere le basi di una Associazione che in Italia mancava.

Erano esistenti l'Associazione francese (A.F.P.M.) e quella svizzera (A.S.P.G.) ma i piloti italiani non erano rappresentati e raggruppati in nessuna Associazione nazionale.

L'incontro con gli amici di Aosta (il Presidente dell'Aero Club Gianfranco Marten-Perolino ed il rappresentante del volo in montagna Roberto Venco) con quelli di Trento è stato per Italo il momento giusto.

La sera stessa con l'entusiasmo di tutti viene steso un breve ma significativo documento che getta le basi di quella che, poco dopo, doveva diventare l'A.I.P.M.

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

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

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

In data 26 Maggio 1985, in Aosta, si è costituita la
ASSOCIAZIONE ITALIANA DI PILOTI DI MONTAGNA (AIPM).

Sono presenti come soci fondatori i piloti:

VENCO ROBERTO - MARTEN-PEROLINO GIANFRANCO
BATTIOLI ITALO - CATTANI PAOLO - POLI VALENTINO
VENTURA MARIO - VENTURINI UMBERTO
PEZZOLI LUIGI - BOCCARDI ADRIANO

Questa Associazione si propone di:

promuovere il volo alpino in quanto espressione di amore e rispetto per l'ambiente montano.

L'Associazione è apolitica e non ha scopi di lucro.

L'Associazione testè costituita si riunirà in assemblea dei Soci

fondatori entro il mese di Settembre c.a. per darsi uno statuto

ed attuare tutte le azioni necessarie per realizzare gli scopi che si prefigge.

Roberto Venco *Juan Carlos*
Adriano Boccardi *Luigi Pezzoli*
Italo Battioli *Paolo Cattani*
Mario Ventura *Umberto Venturini*



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



Italo Battioli nella sua posizione di Segretario Tecnico dell'Associazione Nazionale Piloti Commerciali, era riuscito a far conoscere ed a parlare sul problema del "volo in montagna" negli uffici del ministero, in quelli di Civilavia e con funzionari addetti al rilascio di licenze ed abilitazioni.

Questa posizione e l'autorevolezza dello stesso Battioli ha permesso, fin dall'inizio, la difesa della legge esistente e della regolamentazione delle aviosuperfici da attacchi e restrizioni che durante questo periodo affiorano negli uffici competenti.

L'urgenza porta alla formazione di un

Direttivo Provvisorio che lavori per portare alla costituzione ufficiale dell'A.I.P.M.

Per ragioni pratiche la sede dell'Associazione viene proposta a Roma con Italo Battioli Presidente.

Venco e Venturini, rappresentanti delle realtà locali dove viene praticata l'attività di volo in montagna, ricoprono le cariche di Vicepresidente e Segretario.

Gli ultimi mesi del 1985 sono contraddistinti da una grande mole di discussioni, riunioni, corrispondenze.

Venco per le Alpi Occidentali e Venturini per quelle Orientali promuovono riunioni informative con i piloti abilitati per raccogliere tutti i suggerimenti per poter stilare in tempi brevi uno Statuto condiviso dalla maggioranza.

A Rovereto viene interessato il Notaio Guido Falqui Massidda, anch'egli pilota di montagna, per poter dare una veste ufficiale alla bozza di statuto così come venutosi a creare dopo il lavoro svolto prima ad Aosta e poi negli incontri successivi durante gli incontri con i piloti.



Il giorno 4 gennaio 1986, presso i locali dell'Aero Club di Trento, erano presenti:

In rappresentanza di Aosta
In rappresentanza di Roma
In rappresentanza di Verona
In rappresentanza di Trento

Roberto Venco e Mario Ventura
Italo Battioli e Paolo Cattani
Luigi Pezzoli

Umberto Venturini, Renato Fornaciari, Giuseppe Dellai, Mario Marangoni, Enzo Marchesi, Remo Marsilli, Mariano Marsilli, Franco Boscheri, Adriano Boccardi ed il notaio Guido Falqui Massidda

Per discutere ed approvare la stesura definitiva dello Statuto e provvedere alle prime cariche sociali che furono:

Presidente	Italo Battioli	di Roma
Vice Presidente per le Alpi Occid.	Roberto Venco	di Aosta
Vice Presidente per le Alpi Orient.	Umberto Venturini	di Trento
Consigliere	Mario Ventura	di Aosta
Consigliere	Paolo Cattani	di Roma
Consigliere	Valentino Poli	di Viterbo
Consigliere	Renato Fornaciari	di Trento
Revisore dei conti	Elsa Clusaz	di Aosta
Revisore dei conti	Luigi Pezzoli	di Verona
Revisore dei conti	Giuseppe De Marie	di Roma

Il periodo sino al 24 maggio 1986 vede il Presidente impegnato sul fronte burocratico.

Arriva, finalmente, la notizia dell'avvenuta registrazione dell'atto costitutivo l'Associazione, si può ottenere il codice fiscale e l'apertura di un conto corrente, operazioni essenziali per poter operare con ufficialità.



Il giorno 8 settembre 1986 il Vice presidente Umberto Venturini viene convocato da tre colonnelli, venuti a Trento per conto del Dipartimento della Protezione Civile, che vogliono conoscere la disponibilità dei piloti di montagna in merito al soccorso alpino.

Venturini fornisce un elenco di piloti, allenati e capaci, i cui nominativi vengono inseriti negli elenchi della Protezione Civile dello Stato.

La Provincia Autonoma di Trento non è da meno ed inserisce gli stessi nominativi nelle liste della Protezione Civile Regionale.

Il 20 settembre 1986 si tiene il primo Consiglio dell'A.I.P.M. ad Aosta.

Il 30 ottobre 1986 perviene all'A.I.P.M. la comunicazione ufficiale dell'iscrizione nei ruoli della Protezione Civile. La qualifica è quella di "PILOTI – SETTORE LOGISTICO"

Il 30 aprile 1988 si tiene ad Aosta il Consiglio Direttivo e la Seconda Assemblea dell'Associazione.

All'Assemblea partecipano ufficialmente il col. Paolo Landucci ed il m.ilo Fabio Conti dell'Aviazione Leggera dell'Esercito. Il col. Landucci porta il saluto dell'A.L.E. all'A.I.P.M. con queste parole: "Sono qui per ordine dell'Ispettore dell'A.L.E. per iscrivere tutti i piloti dell'A.L.E. alla A.I.P.M. ".



1986 - Incontro sulle nevi dell'Adamello dei piloti di Trento ed Aosta

Il 1 settembre 1988 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto Ministeriale 10 marzo 1988: "Modificazione del Decreto Ministeriale 27 dicembre 1971, recante norme di attuazione della Legge Gex (legge 2 aprile 1968, n. 518) concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio.



1987 - Prima uscita ufficiale di AIPM a Villefranche

Con l'emanazione di questo Decreto finisce la lunga partecipazione dell'A.I.P.M. alla sua stesura.

Il risultato è ampiamente soddisfacente perché la maggior parte delle osservazioni dell'Associazione è stata accolta. Il nuovo decreto elimina ogni formalità burocratica per l'uso di una aviosuperficie non segnalata, essendo sufficiente per il pilota l'ottenimento dell'autorizzazione del proprietario del fondo e l'avvertimento all'Ente Circolazione Aerea e Pubblica Sicurezza prima del decollo e dell'atterraggio sull'aviosuperficie. In questo modo ogni campo atterrabile diviene una aviosuperficie non segnalata.

Un ampliamento delle possibilità operative dei piloti di montagna ed una riduzione delle

limitazioni burocratiche.

Una vittoria per l'A.I.P.M. ed un premio per il lavoro svolto dal suo presidente Italo Battioli.



Nel **1991** in Inghilterra nasce l'E.M.P. European Mountain Pilots. L'AIPM è rappresentata dal past- President Italo Battioli.

Nel **1992** inizia la collaborazione con Ali Antiche per la pubblicazione trimestrale del bollettino di AIPM.

L'Aeroclub di Trento inizia il suo travagliato percorso irto di difficoltà che lo porterà, nel 1996, alla cessazione di ogni attività. Il rendimento della Scuola Nazionale di Volo in Montagna, la cui esistenza sino ad oggi è stata strettamente legata a quello dell'Aeroclub, ne risente non potendo più organizzare i corsi e formare nuovi piloti abilitati.



2002 - Raduno EMP a Trento - Atterraggio e Coppa Geiger al Tonale

istituire due nuove sedi per la Scuola Nazionale di Volo in Montagna, ormai cessata a Trento: una a L'Aquila ed una ad Aosta.

In Trentino viene licenziata la Legge Provinciale avente per oggetto la "Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio di aeromobili". AIPM ottiene una deroga all'iniziale proibizione di ogni attività di volo al disotto di quote minime per il conseguimento ed il mantenimento dell'abilitazione da parte dei piloti soci della Associazione.

Nasce il calendario AIPM.



2003 - Incontro a Trento con l'Associazione Baroni Rotti

Scuola di Volo in Montagna.

Dopo 6 anni, finalmente, si riprende ad abilitare nuovi piloti.

Nonostante queste difficoltà l'attività dei piloti trentini continua e nel **febbraio 1996** sulle montagne trentine l'Istruttore Dellai, aiutato dal socio Renato Fornaciari, porta a compimento un corso istruzionale che porta alla abilitazione due nuovi Istruttori di Volo in Montagna: i soci Paolo Cattani e Valentino Poli.

Nello stesso anno l'Istruttore Dellai porta a compimento analogo corso istruzionale in Val d'Aosta abilitando all'Istruzione al volo in montagna il comandante Balbis.

A seguito di tali corsi viene accennato il proposito di

Il **20 giugno 1997**, a Kempten in Germania, viene organizzato il primo Raduno Internazionale EMP. Sono presenti le delegazioni: italiana, francese, svizzera e tedesca.

Obiettivo costituire un primo documento ufficiale da sottoporre al Governo di Bruxelles per presentare l'associazione, le sue finalità e l'omogeneizzazione dei regolamenti nazionali.

Nel **1999** l'Aeroclub di Belluno, con il suo Presidente il socio Domenico Chiesa, porta a compimento il complesso iter burocratico per la realizzazione di una

I Paradisi perduti - Le foto che non potremo più ripetere



Pian di Neve



Venerocolo



Malga Agnellozza



Lago delle Malghette



Alpe di Siusi



Ghiacciaio del Larice



Adamello



Lago di Misurina



I lunghi voli di AIPM

Abbiamo elencato quelli più significativi, citandone alcuni effettuati prima della sua costituzione ma sempre nello spirito di diffondere il messaggio del Volo in Montagna, ed abbiamo cessato quando l'uso del GPS ha preso il sopravvento e, quindi, lo spirito di *bussola ed orologio* generalmente abbandonato.

data	destinazione	tappe
28-30 agosto 1981	Portoroz	Giro Aereo dell'Istria
04-09 giugno 1983	Castelli della Loira	Colmar - S.Florentine - Paris Challe Le Pin - Treport - Calais - Avranches - Ancenis - Saumur - Anger - Orleans - Epinal - Strarsbourg
10-14 agosto 1983	La Provenza	Aosta - Chambery - Aix en Provance - Le Castellet - <beziers - Carcassonne - Perpignan - Albenga
21-25 giugno 1985	Giro Aereo Cognac	Colmar - S. Florentine -Nevers - Leblanc - Cognac - Adernos - Carcassonne - Cannes - Albenga
04-05 maggio 1986	Vienna	Zell am See - Salzburg - Voltendorf - Wien Voslau - Klagenfurt
25-29 giugno 1986	Tour dell'Ungheria	Klagenfurt - Wien Voslau - Budapest Dunakezi - Szeged - Bekescaba - Graz
06-08 giugno 1987	Villefranche 17° AFPM Prima uscita ufficiale AIPM	Chamois - Aosta - Villefranche - Valence - Roman - Cannes - Albenga - Voghera
22-31 luglio 1987	Raid Inghilterra	Kempton -Colmar - S. Quentin - Calais - Red Hills - Lilla Never - Le Castellet - Albenga - Voghera - Parma
20-23 maggio 1988	Bagner de Luchon 18° AFPM	Albenga - Marsiglia - Luchon - Peyresourd - Laquette DLC - Artigues - Muret L. - Montpellier - Albenga
06-09 agosto 1988	70° Volo su Vienna	Innsbruck - Salzburg - Wien Voslau - Kapfenberg - Ronchi d.L. - Padova (in collaborazione con Jonathan Collection)
24 settembre - 02 ottobre 1988	Sardegna Propaganda AIPM	Marina di Campo - Platamona - Alghero - Oristano
14-31 luglio 1989	80° Traversata Manica - Bleriot	Innsbruck - Kempton - Augsburg - Bruxelles - Dunkerque - Rochester - Lelystadt - Koblenz (in collaborazione con Jonathan Collection)
05-14 agosto 1990	Capitali dell'Est	Wien Voslau - Budapest - Warszawa - Potsdam - Berlino - Praga - Wells - Innsbruck
24 agosto - 03 settembre 1991	Raid Irlanda - Scozia - Inghilterra	Kempton - Doanueschingen - Metz - S. Quentin - Le Toquet - Ludd - Bembridge - Swansea - Haverfordwest - Kilkenny - Inischeer - Inishmore - Inishmaan - farranfore - Sligo - Prestwick - Dundee - Invenness - Blacpool - Duxford - Reims - Freiburg
09-21 agosto 1992	Airshow di Mosca	Wels - Krems - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskow Ramenskoje - Kracow - Innsbruck
24-31 luglio 1993	20° della Scuola Nazionale di Volo in Montagna - Altiporti ed aviosuperfici delle Alpi e dei Pirenei	Kempton - Altenrhein - Chambery - La Clusaz - Quatre Tetes - Courchevel - Meribel - La Bonne Nuit - L'Alpe d'Huez - Ales deux - Beziers - St- Leocadie - Peyresourd - Tarbes - Biarritz - Carcassonne - Lezignan - Cannes - Albenga - Vigatto - Reggio Emilia - Ceresara
06-16 agosto 1995	Fresco 95 il Grande Nord	Bayreuth - Lubeck - Malmö - Vastervick - Norrkoping - Stockholm - Sundsvall - Unkervatnet - Hattfielldal - Mosjoen - Stokmarknes - Narvik - Kiruna - Ronajemi - Jyvaskyla - Helsinki - Mariehamn - Upsala - Jonkoping - Angelholm - Odense - Helgoland - Borkum - Koblenz - Kempton
25-27 giugno 1999	Trencin - Slovacchia	Belluno - Kampferberg - Pietsany - Trencin - Graz
09-18 luglio 2000	Caldo 2000 La Spagna	Cannes - Beziers - Perpignan- Reus - Castillon d.I.Piana - Alicante - Garrucha - Almeria - Malaga - Sevilòla - Granada - Criellen - Sabadell - Aix le Malles - Albenga
12-20 luglio 2003	Lungo il Danubio - Dalle sorgenti alla foce e sino ad Odessa	Kempton - Donaueschingen - Straubing - Krems - Wien Voslau - Beograd - Bucuresti - Costanza - Odessa - Zagreb - Vrsar - Portoroz



1992 - In volo di ritorno da Mosca - Foto Fabio Endricci



1995 Fiordi della Norvegia - Foto Enzo Marchesi



1993 - Alpe d'Uez - Incontro con Henri Giraud



1996 - in Isole Kornat - Foto Fabio Endricci



1983 - Castelli Loira - Foto Enzo Marchesi



1991 - Isole Aran - Foto Enzo Marchesi



1994 - Mont S. Michel - Foto Nino Catto

**I Presidenti dell'Associazione**

Italo Battioli	dal 1986 al 1990
Paolo Cattani	dal 1990 al 1992
Umberto Venturini	dal 1992 al 1996
Renato Fornaciari	dal 1996 al 2002
Mario Marangoni	dal 2002 al 2004
Guido Falqui Massidda	dal 2004 al 2007
Francesco Frezza	dal 2007

ASSEMBLEE ORDINARIE AIPM

1	25 aprile 1987	Trento
2	30 aprile 1988	Aosta
3	22 aprile 1989	Viterbo
4	11 aprile 1990	L'Aquila
5	27 aprile 1991	Belluno
6	01 maggio 1992	Aosta
7	15 maggio 1993	Repubblica San Marino
8	23 aprile 1994	Benevento
9	23 aprile 1995	Sassuolo (MO)
10	25 aprile 1996	Aosta
11	26 aprile 1997	Trento
12	02 maggio 1998	Premariacco (UD)
13	01 maggio 1999	Grave di Papadopoli (TV)
14	30 aprile 2000	Belluno
15	29 aprile 2001	Cuneo
16	18 maggio 2002	Trento
17	02 maggio 2003	Arezzo
18	24 aprile 2004	Trento
19	24 aprile 2005	Benevento
20	22 aprile 2006	Vigatto (PR)
21	28 aprile 2007	Gualdo Cattaneo (PG)
22	25 aprile 2008	Aosta
23	02 maggio 2009	Pavullo nel Frignano
24	01 maggio 2010	Repubblica di San Marino
25	30 aprile 2011	Belluno

I Soci Onorari

Socio	Nomina	Assemblea
Francesco Volpi	1991	Belluno
Fiorenza de Bernardi	1995	Sassuolo (MO)
Roberto Venco	2001	Cuneo
Erich Abram	2004	Trento
Italo Battioli	2007	Gualdo Cattaneo (PG)
Mario Marangoni	2011	Belluno

Diario di una lunga estate densa di appuntamenti ed incontri

Un giorno a Dobbiaco - 29 maggio 2011

di Flavia Lonardi

L'invito degli *Amici del Volo Alta Pusteria* è sempre gradito, ed è per questo che il 29 maggio, grazie ad una bella giornata, non ci siamo lasciati sfuggire l'occasione di volare fra le Dolomiti fino all'aeroporto di Dobbiaco.

Diciamo Aeroporto perché a tutti gli effetti è una base dell'Aeronautica Militare di cui può usufruirne anche l'Associazione di Volo Alta Pusteria gestita dal Presidente *Robert Fuchs*.

Questa giornata, passata fra le montagne più belle d'Europa, è una cura anti-stress. La maestosità delle cime, l'asprezza delle rocce, l'insidia dei ghiaioni, la profondità delle valli, le distese delle abetaie, creano nel loro rapido susseguirsi, una serenità ed un appagamento interiore.

Lasciata la Marmolada e puntando sul Monte Cavallo si sorvola, con un po' di rammarico (perché essendo Parco non ci si può più atterrare), la ex pista A.L.E del Sennes lasciando sulla sinistra il Rifugio Biella per scendere poi su Dobbiaco con circuito obbligatorio a sinistra e lungo finale da San Candido. L'aeroporto si trova sui verdi prati a sud del paese di Dobbiaco.

Ci attende il Presidente Robert e gli altri Amici del Club, di cui anche Aipm è Socia. Una quindicina di velivoli, tra cui spicca il Contiak di Ghepard, turbo da 10 posti, sono parcheggiati provenienti da Verona, Trento, Belluno e Bolzano, nonché gli amici di Innsbruck.

Fra un calice di prosecco ed amichevoli scambi di confidenze, esperienze e consigli alcuni approfittano per visitare i negozi del centro.

Anche il Nik di Cortina, lasciati per un giorno pentole e fornelli del *Ristorante al Zocco* si "fionda" a Dobbiaco per approfittare di un volo distensivo con il ns. Beppino.

Alle 13,00 grigliata sul campo, non senza prima aver salutato il Comandante della base Ten.Col. Maiorano e la sua simpatica consorte, con cui ci ripromettiamo di ritornare ancora durante l'estate.

Bella giornata trascorsa in questa meravigliosa località dell'Alto Adige.



Aeroporto di Dobbiaco - Foto Nunzio Toldo



Alpe Meggiana: 7 agosto 2011

di Gianni Daverio

Buongiorno, sono vostro socio da un paio di mesi.

Vi comunico che sabato scorso 30.07.2011 sono atterrato su una aviosuperficie in pendenza in Val Sesia in provincia di Vercelli.

1.590 Mt di quota Campo di Volo Alpe Meggiana.

Tra l'altro domenica 7 agosto c'è un raduno sarebbe bello essere numerosi. A presto!

Gianni Daverio

Socio tessera numero
AGG 429 - Anno 2011

NdR: purtroppo un'estate intensa e la comunicazione troppo ravvicinata all'evento non ha consentito ad AIPM di potervi partecipare in maniera massiccia ed ufficiale.

Attendiamo il ripetersi di questo raduno per l'anno successivo per essere presenti. Buoni voli tra le nostre meravigliose montagne a tutti i nuovi Soci!

Casera Razzo: 21 agosto 2011

L'incontro con le Regole di Vigo e Laggio di Cadore

di Domenico Chiesa

Una splendida giornata di sole di questa lunga e calda estate. L'occasione è il gradito invito della Magnifica Regola di Vigo e Laggio di Cadore alla tradizionale Festa delle Malghe. L'e-mail d'appello del nostro Presidente ed eccoci qua. Moltissime persone affollano il bellissimo altopiano di Razzo, situato in zona dolomitica ai confini con il Friuli.

Il colpo d'occhio dall'alto sull'aviosuperficie è spettacolare. Dopo l'atterraggio, decine di persone si avvicinano agli aerei arrivati dalla Germania, dall'Austria, da Trento, Verona, Treviso, Corvara e Belluno.



foto Domenico Chiesa

A Razzo sarà sistemata la pista aerea più alta d'Italia

Un protocollo d'intesa tra la proprietà regoliera e l'associazione dei piloti di montagna permetterà di eseguire i lavori

Gianfranco Giuseppini

VIGO

Ci sarà un protocollo d'intesa fra la Magnifica Regola di Vigo e Laggio con Pelòs e Piniè e l'Associazione italiana piloti di montagna per la regolamentazione d'uso dell'Aviosuperficie di Casera Razzo che si trova in territorio di proprietà regoliera ed è quella maggiormente in quota in Italia. È quanto emerso in occasione dell'incontro fra il presidente del sodalizio delle «Aquila alpine», Francesco Frezza, presente sull'Altopiano di Razzo con una decina di piloti ed altrettanti aerei, e il marigo cadorino Antonino Da Rin Zanco, a cui è stata consegnata una targa di ringraziamento



PISTA Servirà per la scuola di volo e per soccorsi

per la fattiva collaborazione. Una volta stipulata la convenzione potrà essere sistemato il fondo del lungo rettangolo erboso e la sua sistemazione a «dorso d'asino» per dare la possibilità anche ai piloti che non siano d'élite di effettuare atterraggi e decolli con una certa facilità. Così sarà rimediato anche all'inconveniente del pascolo delle mucche che con i loro zoccoli creano dissesto al terreno. Il presidente Frezza ha poi annunciato che in futuro si pensa d'istituire in loco una scuola di volo per piloti di montagna con positive ricadute su tutta l'area. Non solo, ma l'aviosuperficie di Razzo potrà essere utilizzata come pista di soccorso anche durante l'inverno.

© riproduzione riservata

copia dell'articolo apparso su Gazzettino di Belluno

Una foto col pilota, una con l'aereo e magari la mucca al pascolo vicino. Tutti attendono il tradizionale incontro con i piloti del volo in montagna e i loro aerei dai colori oramai familiari. L'accoglienza è cordiale, il pranzo in baita eccellente, dolci e bibite all'altezza della tradizione. Tornando alla pista breve sosta al rifugio Ten. Fabbro a degustare il distillato di produzione locale, poi alla malga per l'acquisto dei formaggi tipici. L'incontro col Presidente e Vicepresidente della Regola e la consegna del "Crest" della nostra associazione da parte del Presidente Frezza concludono una giornata da incorniciare. I saluti e gli auguri di un arrivederci al prossimo anno e poi via verso casa ma non prima dei tradizionali passaggi con i saluti di tutti, a testimoniare, se ancora ce n'era bisogno, l'attaccamento a questo luogo di tutti gli amici del volo in montagna che ogni anno più numerosi non mancano a questo incontro in alta quota.

Razzo, prodotti tipici e grandi progetti



Folla record alla "festa delle casere" che unisce Carnia e Cadore - **Corriere delle Alpi 23 agosto 2011**
di Walter Musizza Giovanni De Donà

VIGO. Una giornata soleggiata, una gradevolissima temperatura di 23 gradi e lo splendido anfiteatro del Tudaio di Razzo hanno fatto da perfetta cornice alla quarta edizione della "festa delle casere" tenutasi sull'altopiano di Razzo. Una vera folla di turisti e locali è salita fino ai 1800 metri di questo bel comprensorio dall'Oltrepave, da Sauris e dalla Val Pesarina, saturando presto i parcheggi della casera e dei vicini rifugi "Tenente Fabbro" e "Baita Ciampigotto". Presso la casera c'è stato poi un vero e proprio assalto ai cibi genuini offerti dal Coro Oltrepave e dalla Schola cantorum di Vigo e praticamente tutti i tavoli allestiti

nell'ala restaurata della storica casera si sono presto riempiti di comitive. Grande l'interesse per i formaggi, per lo speck, per i dolci; ma pure per gli attrezzi e i giocattoli in legno, quasi un omaggio alla lunga tradizione silvopastorale che qui è tornata sempre protagonista dopo tragici eventi bellici (basterebbe ricordare il 1848, la Grande Guerra e il II conflitto mondiale). E, proprio in ricordo delle generazioni di pastori che qui hanno vissuto e lavorato, la giornata è iniziata al mattino con la visita alla cascina dove si lavora il latte, mentre altri turisti hanno preferito percorrere l'itinerario caro a Papa Giovanni Paolo II, quello che conduce attraverso i pascoli dell'altipiano, immerso in scenari di rara e impareggiabile bellezza. Tutti poi hanno seguito con entusiasmo il sorvolo e l'atterraggio degli otto velivoli dell'**Associazione nazionale piloti di montagna**, provenienti da Belluno, Trento, Innsbruck, Val di Non e Val Badia. Verso le ore 16, poco prima della partenza, il presidente dell'AIPM, Francesco Frezza, ha quindi donato una targa al presidente della Regola, Antonino Da Rin Zanco, per l'accoglienza dimostrata e la disponibilità nel mettere a disposizione l'aviosuperficie di Razzo.

Un finale di stagione senza pause

di Francesco Frezza

Sabato 3 settembre torniamo a Dobbiaco: a maggio, in occasione del precedente raduno, ci eravamo promessi di ritornare, durante l'estate a Dobbiaco. L'occasione si è presentata ad inizio Settembre per la festa del Club di volo "Alta Pusteria". Accogliamo quindi, ben volentieri, l'invito del Presidente Fuchs.

Decoliamo da Belluno, sapendo che da più parti altri velivoli sono in volo per Dobbiaco: giornata stupenda con calma di vento. Sorvoliamo la Valle del Piave salendo sino a 7.000 feet, velocità indicata 70 miglia, miglior rateo di salita dice il Beppino. Il Pa18 con i suoi 2.300 giri sale lentamente ma deciso ringraziando perché non gli si "tira troppo il collo".



Monte Casale - I bambini amano il volo - Foto Enrico Lonardi

elicotteri.

Chissà pensiamo se nel prossimo futuro anche i Piper potranno avere un loro spazio! Lasciata la Croda Rossa sulla sinistra scendiamo lungo una valletta che dà su Villa Bassa.

Smaltiamo ora quota per atterrare a Dobbiaco.

Una quindicina di velivoli sono già parcheggiati, subito un brindisi con il Prosecco assieme al Presidente Fuchs e gli amici Aipm che sono volati da Verona, Bolzano, Belluno e Treviso. L'accoglienza è sempre ottima! Nel frattempo sul campo si esibiscono dei modelli radiocomandati, veri capolavori dotati di motori a turbina. Atterra anche Ghepard con il suo Contiak che usa per portare in volo il "Coro di Dobbiaco".

Arriva anche Paolo Baldassarri di Bolzano con il suo aliante che disegna su campo figure acrobatiche di assoluta eleganza e precisione. Arriva anche il nostro Aurelio con il Gen. Forapan. E' la festa dell'Aeroporto.

Salutiamo il Sindaco di Dobbiaco ed il Com.te della base Ten.Col.Maiorano. Potremmo forse organizzare una giornata di atterraggi sulla neve? Si vedrà! Bisogna intanto chiedere ed attendere.

Una grigliata sul campo mette tutti a sedere sotto gli ombrelloni. Pensiamo: a Dobbiaco val sempre la pena di venire. Le montagne che ci circondano, i verdi prati, l'odore di stallatico che non disturba, l'allegria del ritrovarsi assieme sono tutte sensazioni che restano impresse.

E' ormai ora di rientrare.

Con l'amico Domenico sorvoliamo il Monte Elmo, per poi addentrarci nel Comelico.

Non ancora contenti sorvoliamo Casera Razzo per poi atterrare ad Enemonzo.

Saluti ad Isabelle e Lisa e finalmente, appagati, attraverso la Valle Clautana e Longarone rientriamo a Belluno.

Lasciamo Tai di Cadore sulla destra puntando sul Monte Rite, il Museo di Messner alloggiato nell'ex forte militare della 1° guerra: da qui si controlla tutta la valle Ampezzana.

Accostiamo al Pelmo sorvolando il Pelmetto, ma un saluto all'amico Pilota Davide Santer che gestisce Malga Federa, ai piedi della Croda da Lago, lo si deve pur dare! Un bel passaggio e poi su ancora verso le 5 Torri ed il Falzarego per poi picchiare sul Pralongià a salutare l'amico Pilota Moritz sul Piz de la Ila. Risalendo poi la Val Parola lasciando a destra le Conturines, giungiamo sul Setsass per poi scendere su Cortina lasciando a sinistra la maestosità delle Tofane: volevamo osservare la pista di Fiammes con un saluto obbligato all'amico Nik.

Sorpresa: a Fiammes, lungo la vecchia pista ed a ridosso del fiume gli alberi sono stati tagliati ed essa è ora libera e chiaramente visibile.

Capiamo che si stanno allestendo 7 piazzole per



... anche a Casera Razzo... - Foto Domenico Chiesa

Sabato 10 settembre finalmente torniamo ad atterrare sulla pista del Tonale!

Da mesi infatti cercavamo l'occasione, o meglio una bella giornata per andarci. Purtroppo la stagione estiva non ci aveva regalato giornate favorevoli che ci consentissero di atterrare in sicurezza in questo magnifico altiperto Trentino



Altiporto del Tonale - Foto Archivio Enzo Marchesi

situato a circa 2.000 mt. dopo i lavori di manutenzione effettuati dalla PAT a fine 2010.

Il Tonale è da sempre stato un forte richiamo sia per i Piloti di Montagna Italiani che per gli Amici Piloti Austriaci-Tedeschi e Francesi. Il 10 settembre ciò è potuto avvenire. Bella giornata, vento al mattino favorevole con rinforzo pomeridiano. Il Tonale, ben si sa, è come un "tubo venturi" dove la velocità del vento viene moltiplicata e qui non si scherza! Si combina poi con la quota dove i motori calano almeno del 30% di potenza.

Con l'amico Domenico decolliamo da Belluno facendo subito quota. Sorvoliamo il Campon

d'Avena già a 5.000 piedi e sul Fravort della catena dei Lagorai ai margini della Valsugana, siamo già a 7.000. Lasciamo la Panarotta sulla sinistra e ci addentriamo, tra un cumulo e l'altro, nella Val di Cembra da dove puntiamo su Mezzocorona situata nel bel mezzo della Piana Rotaliana. Sorvoliamo successivamente il Peller con un pensiero di atterrarci durante l'inverno con gli sci. Lasciato poi a destra il lago di Santa Giustina incastonato nella Val di Non (o valle dei pomari) puntiamo verso la valle che conduce al Tonale le cui costruzioni già si intravedono. Le comunicazioni sulla frequenza 130.00 ci indicano che già altri Amici Piloti stanno arrivando.

Atterro dolcemente sulla pista pendente seguito da Domenico. Già una quindicina di velivoli sono parcheggiati ai bordi della pista. Salutiamo l'Arno di Innsbruck, il Thomas con Ulla e l'inseparabile cane al seguito, Ernesto Costa, il numeroso gruppo di Verona e quello di Trento. E' sempre bello ritrovarci quassù di fronte alle vette ed al ghiacciaio del Presena. Prosecco per tutti e la compagnia si vivacizza subito.

Purtroppo il tradizionale Ristorante Palla di Neve nonché l'Ospizio, tanto cari allo zio Berto, sono ormai chiusi. Abbiamo così organizzato il pranzo allo Sporting che gentilmente ci ha messo a disposizione delle navette per i trasferimenti.

Partecipanti sono ventisette, tutti in un clima di serena convivialità, felici per essere atterrati in questo magnifico sito. Rientriamo, con il vento che ha rinforzato a 12/15 nodi e ci obbliga pertanto ad un decollo per 270°.

Tutto bene, non senza aver assistito ad un decollo da cardiopalma dell'amico Aurelio (da non ripetersi più).



Altiporto del Tonale - Foto Francesco Frezza

Sabato 24 settembre 2011: è appena cominciato l'autunno ma le giornate sono ancora incredibilmente calde ed assolate. Accogliendo l'invito del nostro Socio Ernesto Costa proprietario e gestore della sua bella aviosuperficie situata nel centro di **Corvara**, in provincia di Bolzano, decidiamo di andarci.

Ernesto, famoso albergatore e ristoratore, ci ha promesso una grigliata all'aperto. Per la verità, da molto tempo attendavamo questo evento che purtroppo non si era mai potuto realizzare a causa del divieto della provincia di Bolzano di atterrare nel territorio. Certamente anche le condizioni meteo, estremamente variabili in questa aerea



Corvara - Ernesto Costa splendido "paron de casa" - Foto Francesco Frezza

montagnosa, non ce l'hanno mai permesso prima.

A seguito della modifica della legge provinciale che consente ora di atterrare liberamente sul territorio al di sotto dei 1.600 metri anche l'aviosuperficie segnalata di Ernesto è divenuta praticabile; ovviamente sempre con il suo preventivo permesso. Finalmente, quindi, in questa splendida giornata di sole, con assoluta calma di vento organizziamo il volo a Corvara.

Le difficoltà di avvicinamento sono tali che Ernesto riserva il suo invito ai Piloti che già conoscono la zona e l'avvicinamento obbligatorio.

Parto da Belluno con l'amico Angelo a bordo inoltrandoci subito nella valle Zoldana. Angelo vuole a tutti i costi farmi vedere una sorgente che, con grande portata d'acqua, scaturisce dalle rocce.

La raggiungiamo e lo spettacolo è davvero unico.

E' come se un tubo da 30 cm. di sezione buttasse acqua di continuo generando una cascata di almeno 50 metri.

La valle chiude per cui viriamo di 180° e superato un crinale dirigiamo verso il Pelmo tenendo a sinistra la maestosità del Civetta. Aggiriamo il Pelmo sul fianco osservando la distesa dei ghiaioni ed in particolare quello situato sul versante nord/nord – ovest dove le due giovani guide alpine, appena 15 giorni prima avevano perso la vita nel tentativo di salvare uno scalatore austriaco in difficoltà. Con l'animo rattristato continuiamo a far quota.



Corvara - I partecipanti - Foto Francesco Frezza

7.000 piedi sono già raggiunti quando appruando verso il versante sud del Col di Lana, Angelo grida: i camosci!

In effetti un branco di circa una trentina di esemplari si stava spostando correndo verso la discesa. Più avanti un ulteriore branco di circa una dozzina. La loro vista ci rallegra mentre il paesaggio cambia in continuazione. Al traverso del Falzarego è ora di scendere: sorvoliamo il Pralongià e con prua verso il Sassongher ci avviciniamo a Corvara ormai a 5.000 piedi.

Virata a sinistra con un ampio 180° in direzione di La Villa. Sulla vecchia discarica altri 180° per un lungo finale sulla pista.

Atterriamo bene su questo magnifico prato bel livellato e segato da sembrare un green da golf.

Già ci sono ad attenderci l'Arno di Innsbruck, Thomas con Ulla e l'inseparabile dog, il Beppino, il Renato che aveva precedentemente sorvolato il rifugio Rocca sulla Marmolada, Eligio, Flavia, Enrico, Nik con famiglia, Max Mauriello commosso di essere tra noi, Nunzio. Arrivano nel frattempo anche Ghepard con il suo turbo SM 1019, Domenico ed altri. Una dozzina di aeroplani e l'elicottero del Lucio, inossidabile Trentino, mimetizzato da "Protezione Civile". Ernesto ci accoglie sorridente nella sua baita in legno situata ai margini del campo sotto la pineta.

Non è facile avere in una sola volta tanti amici dell'Aipm a Corvara. Brindisi dunque per tutti e consegna di una targa



Decollo da Corvara - Foto Francesco Frezza

Aipm per testimoniargli l'amicizia dell' Associazione. Da famoso ristoratore Ernesto ed il suo cuoco, non poteva non dilettarci con una simpatica "imperiale enogastronomica" sul campo. Tutto perfetto ed organizzato come la tradizione locale esige. Con Ernesto, visibilmente felice nell'averci finalmente accolto nella sua avio superficie, ci accordiamo per ritornare durante l'inverno con gli sci.

Chissà? Speriamo!

Dalle 15.00 circa iniziano i rientri. Ci salutiamo, contenti di aver passato ancora una bella giornata tra

le montagne in allegria ed amicizia.

Il rientro avviene in coppia con Domenico sorvolando il rifugio Tissi sul Civetta. Ci posiamo su Belluno. Angelo il mio passeggero, ma esperto Pilota dell'AeroClub, ringrazia visibilmente soddisfatto. Alla prossima avventura!

Domenica 2 ottobre 2001: Termon di Flavia Lonardi



Con molto piacere abbiamo accolto l'invito degli amici del PUMA che per il giorno 2 ottobre ci hanno organizzato un ottimo incontro conviviale!

In una giornata che oserei definire "perfetta" dal punto di vista meteorologico siamo partiti con i nostri Piper e con il Savannah (Titti) di Tiziano.

Il sorvolo del lago di Garda è sempre romantico ma in giornate come questa fa sognare...

Prima di imboccare la Val di Non non ci siamo fatti mancare un bel atterraggio al mitico monte Casale e da lì via diretti verso la nostra meta circondata dai mitici meleti della Val di Non.

L'atterraggio sulla pista in pendenza è ottimo per i piloti di montagna!

Ci attendono il Presidente e gli altri Amici del Club; una quindicina di aeroplani dell'AIPM, ultraleggeri ed elicotteri.

Dino è già ai fornelli: con l'aiuto della sua mamma ci ha preparato canederli speciali e un ottimo goulash che abbiamo gradito molto.

Davvero un bellissimo volo, una bella giornata di sole, un'ottima accoglienza...

una pessima conclusione!

Ma questa è un'altra brutta storia!



foto di Francesco Frezza

Sabato 15 ottobre 2011: Caorle

Negli ultimi due mesi abbiamo svolto il nostro intenso programma estivo.

L'estate iniziata male all'inizio con abbondanti piogge, ha avuto poi il sopravvento regalandoci un periodo assoluto ideale per i nostri voli in montagna. Quasi a conclusione dell'attività estiva abbiamo deciso di regalarci una giornata al mare: Caorle per l'appunto.

Si parte da Belluno con tappa al Jonathan per caricare l'amico Nino. Troviamo qui anche Ernesto Costa che con il figlio Max si sta gustando un prosecco. Cosa può accadere di più che unire le forze? Tutti quindi a Caorle!

La giornata presenta un po' di foschia ma bella tutto sommato. Avvicinandoci a Caorle il vento (borino) rinforza; dalla radio sentiamo 12 nodi da nord-est con rinforzi a 20. Arriva l'Eligio da Verona con il suo Bonanza; il Lucio ed il Pio con i loro elicotteri da Trento.



Atterriamo senza difficoltà nonostante il vento quasi di traverso. Salutiamo Mauro Di Biagio, gestore della bella aviosuperficie, che gradisce la nostra presenza. Indubbiamente si tratta di un'aviosuperficie ben attrezzata con hangars, pompe carburante, posti letto e ristorante. Ci ritroviamo in 11 attorno al tavolo. Maurizio, ottimo chef, ci prepara un ottimo pranzo a base di pesce.

Vale la pena di tornare!

Ridecoliamo verso le 15 sorvolando il centro di Caorle con la sua inconfondibile chiesetta di stile romanico quasi sulla spiaggia; con il Nino ci divertiamo passando sul mare e sorvolando l'oasi naturalistica dove anatre, aironi, fenicotteri bianchi ed altre specie selvatiche, prendono il volo disponendosi a stormo al nostro passaggio.

Che meraviglia vagabondare con il Piper!

Passiamo su Torre di Mosto *in bound* Ceggia e ci accorgiamo di una aviosuperficie in costruzione che annotiamo non senza averla provata. Anche il mare ha il suo fascino! Rientriamo soddisfatti.

Sella Valsugana - Sabato 22 ottobre 2011

Quello di Sella è ormai diventato il tradizionale ed annuale raduno AIPM di fine estate, effettuato in coincidenza o poco prima, del cambio dell'orario. Non siamo mai mancati, raggiungendo talvolta la località in aereoporto ma anche in macchina a seconda delle condizioni meteo.

Solito invio di sms a tutti quelli di cui dispongo del numero di cellulare. La giornata è ancora bella nonostante il brutto tempo della settimana. Questa volta però siamo fortunati.

Renato, mattiniero, già dalle 9.30 del mattino è sul posto, com'era abitudine fare lo zio Berto; probabilmente ha fatto colazione a base di calda zuppeta di gallina annaffiata da salutare prosecco offerti da Anita.

Alzabandiera Aipm, controllo dello stato della pista e della rudimentale manica a vento fatta con striscioline di nylon colorate. Tutto OK, si può atterrare.

Parto da Belluno in assenza di vento e sorvolando la Val Belluna ed il Campon d'Avena a 4.000 piedi, punto verso l'aviosuperficie in pendenza sopra Lamon (è un comune prato) che ho davanti.

È ben rasata ed invoglia all'atterraggio. Renato, mi spiegava tempo fa, che essa costituiva un ottimo sito didattico.

Si posavano le ruote quasi vicino alla croce. Sarebbe bello rifarlo ancora!



Sella Valsugana (Foto: Francesco Frezza)

Continuo verso Pozze di Celado, un passaggio sul prato di Sergio Boscheri (figlio del povero Francone) che si dice d'accordo per l'atterraggio sul suo prato in salita come una volta. Ottimo sia su ruote che su sci; attenzione però a non sconfinare sul prato vicino: la proprietaria non sarà affatto contenta.



In volo osservo il paesaggio ormai familiare, il bosco ceduo che sta assumendo i nuovi colori dell'autunno, le abetaie che divengono più scure, l'arida ed impervia catena dei Lagorai a destra con la Cima d'Asta sullo sfondo.

Arrivo a Sella, dopo aver accostato lungo i monti dell'Ortigara, faccio una ricognizione sul campo, dove sono già parcheggiati alcuni aeroplani, finale lungo il gran canyon ed atterraggio con leggero vento in coda. Perfetto!

Altri aeroplani continuano ad arrivare tra cui 6 da Innsbruck; segno che il richiamo di Aipm è sentito anche all'estero.

In poco tempo 17 volatili, provenienti da Belluno, Trento, Bolzano, Brescia si trovano allineati lungo la pista con l'aggiunta di 3 elicotteri (l' inossidabile e sempre abbronzato Lucio, il valsuganotto Pio, il Mario Marangoni con il Toni).

Manca la componente Veronese impegnata altrove, e la Trentina a dir poco insufficiente per l'evento nel proprio territorio. Ma sono presenti tutti i nostri Istruttori: Beppino, Paolo e Nunzio. Questo fa piacere!

Ci ritroviamo comunque in circa quaranta a consumare l'antipasto che ci viene servito dal personale del Carlon all'esterno vista la bella giornata.



Nella sala ristorante dove ci ritroviamo poi, facciamo un breve sunto dell'attività estiva: Panizze-Moldoi-Belluno per l'assemblea aipm-Trento per il raduno Emp, Dobbiaco, Medulin in Croazia, Costa Pelada, Casera Razzo, Enemonzo, Dobbiaco, Tonale, Corvara, Termon, Caorle e Sella Valsugana. Questa è la lista non esaustiva delle località che hanno visto quest'anno la presenza Aipm. E' mancato, rispetto al programma solo il raduno di Kempten. Lo faremo più avanti.

Domenico illustra ai presenti la sua ricerca sulle leggi che regolano l'atterraggio sulle avio superfici non segnalate.

E' bene conoscere ciò in vista di un possibile contenzioso con Enac sorto dopo Termon. Nunzio intanto ci dice che a Belluno è stato ripristinato il disciplinare per il volo in montagna. Bene!

Via quindi con i corsi. Nel frattempo Anita e Claudio, assieme a Michela e Sabrina, si adoperano al massimo per servirvi il pranzo, ottimo come sempre. Brindisi alla figlia dei titolari, Valentina, diventata neo mamma di Chiara, e brindisi ancora per il Comandante Francesco Volpi in occasione del suo 97° compleanno a cui Paolo gli fa pervenire l'attestato di Pilota VDS. Gli mancava solo questo! Taglio della torta AIPM a conclusione dei voli estivi e castagnata finale. E' stata ancora una bella giornata passata in montagna.

I prossimi appuntamenti saranno sulla neve e per la cena di Santa Lucia.



tutte le foto pubblicate nell'articolo sono di Domenico Chiesa

Aeroclub Belluno: Riaperta la scuola di volo in montagna.

di Nunzio Toldo

Era il 9 novembre 2010 quando a seguito di un'ispezione ENAC veniva sospesa l'attività della scuola di volo in montagna (leggi abilitazione all'uso di aviosuperfici in pendenza ed a fondo innevato o ghiacciato).

Ebbene, dopo undici mesi di tiro alla fune fra AeC Belluno ed ENAC Venezia, ai primi di ottobre abbiamo finalmente ricevuto l'autorizzazione ad utilizzare il nostro Christen Husky I-ESML (diventato italiano e inserito nella scuola) per le **abilitazioni al biciclo** ed alle **aviosuperfici in pendenza**, e visto che ce l'ha, anche all'**elica a passo variabile**.

Mi preme ricordare che la nuova normativa (leggi JAR-FCL1 e conseguenti circolari ENAC, in particolare la LIC 02) richiede che per l'attività aeroscolastica vengano utilizzati aeromobili inseriti nell'elenco di quella scuola e quindi certificati per quello scopo.



Aviosuperficie Fianema - Foto Nunzio Toldo

Non solo, per l'attività aeroscolastica su aviosuperficie è necessario che questa sia gestita, il che significa che tutte le aviosuperfici su cui si va ad atterrare durante il corso, devono essere segnalate ed autorizzate da ENAC. Questo ci era stato richiesto a seguito dell'ispezione.

A questo scopo abbiamo identificato finora tre aviosuperfici che hanno le caratteristiche richieste e sono: il **Tonale**, storico altiporto ove si sono formate decine di Piloti di Montagna. **Corvara**, una vera "perla" incastonata in un paesaggio incantevole e gentilmente messa a

disposizione dal nostro Ernesto Costa (ricordo che l'aviosuperficie di Corvara è sì segnalata ma comunque privata quindi si atterra solo se autorizzati). **Fianema**, piuttosto ridotta come dimensioni ma a fianco di un eccellente ristorante.

Risolti questi problemi abbiamo ripreso immediatamente ad abilitare i piloti rimasti fermi per tutto questo tempo. Stiamo ora aspettando nuovi candidati per il prossimo corso "Antelao".



Ente Federato Aeroclub d'Italia

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 9 Corsi abilitando ad oggi 29 Piloti.

Provvediamo ad aggiornare l'elenco dei Piloti che hanno ottenuto l'Abilitazione tra il 2010 ed il 2011:

Corso Pelmo

Abilitazione APS n. 29 **Colonna Vito**

Per informazioni rivolgersi alla Segreteria dell'Aeroclub
Telefono: 043730667 Fax: 0437939140 oppure al sito www.aecbl.com

Corsi di Navigazione in Montagna per VDS/ULM

di Paolo Cattani

Nel numero 54 del Novembre 2011 avevamo dato notizia dell'iniziativa di AIPM di attivare un "Corso di Volo in Montagna per Piloti VDS/ULM" e di averne data diffusione a diversi Club del Nord-Est.

A distanza di un anno possiamo dare un primo resoconto.

Innanzitutto, come si potrà notare dalla tabella riepilogativa dei corsi, vi è stata una grande adesione ed interesse; tale da ritenere necessario ripetere l'iniziativa anche per il 2012.



Belluno 2010 - Presentazione del Corso - Foto Nunzio Toldo



Primo Corso di Verona - Foto Francesco Frezza

Riepilogo dei Corsi Programmati - Effettuati

Data	Località	N.ro partecipanti
27 novembre 2010	Belluno	16
19 - 20 marzo 2011	Trento	21
02 - 03 aprile 2011	Verona	21
16- 17 aprile 2011	Trevignano	Non effettuato
07 - 08 maggio 2011	Verona	17
21 - 22 maggio 2011	Trento	11
		86

Argomenti trattati

- Variazione della velocità di stallo IAS al variare del peso dell'aeromobile
- Variazione della velocità di stallo IAS con la quota
- Velocità caratteristiche Vs, Vx, Vy, V60°, ecc.
- Variazione della velocità TAS con la quota - Raggi di virata - Volo lento e 2° regime
- Indicazioni altimetro per alte e basse temperature
- Variazione di potenza con quota e temperatura
- Variazione Cp, Cr ed Efficienza con estensione dei flaps
- Uso aria calda al carburatore - Discesa e problematiche connesse
- Tabelle varie informative - Le raffiche di vento
- Circolazione dei venti – brezze – stau – foehn
- Moti verticali nella troposfera – sollevamento orografico e termico
- Sensazione in volo sui rilievi
- Superamento crinali e passi – volo in valle e virate di 180°
- Ostacoli nel volo in valle: funivie – teleferiche –cavi elettrici
- Assetti inusuali – spirale picchiata
- Ricognizione pre-atteiraggio su piste in pendenza
- Differenze nell'impiego di a/m biciclo e a/m triciclo

Il Corso si articola in una "parte teorica" che si svolge nell'arco di due giornate (sabato e domenica) con 3+3 ore di lezione in aula da svolgersi nelle due mattinate (dalle 09.00 alle 12.00) ed in una facoltativa "parte pratica" con l'esecuzione di 1 o 2 voli dimostrativi delle tecniche di volo in montagna e di atterraggio su aviosuperfici in pendenza da effettuare possibilmente nei pomeriggi delle stesse giornate.

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 - cattanip@tiscali.it).

La volontà di continuare sul percorso intrapreso è quella di continuare a diffondere tra i Piloti di ultraleggeri una migliore conoscenza delle tecniche da adottare nel volo in zone montagnose e favorire la comprensione dei fenomeni atmosferici tipici che si sperimentano durante questa specifica attività di volo.

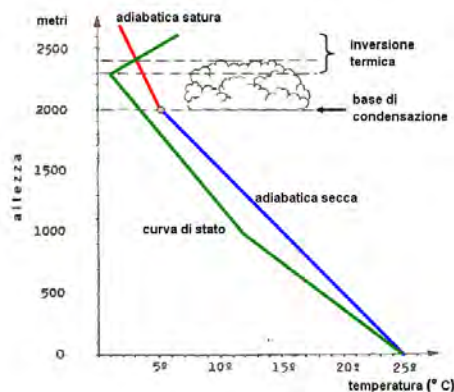
La parte iniziale del Corso affronta brevemente alcuni concetti fondamentali che saranno utilizzati nell'esposizione delle tecniche di pilotaggio e d'impiego del mezzo aereo in zone di montagna.

Si tratta, quindi, degli angoli caratteristici che interessano le traiettorie di volo e l'aerodinamica del velivolo:

- ⇒ ANGOLO DI PENDENZA DELLA TRAIETTORIA
- ⇒ ANGOLO DI ASSETTO DEL VELIVOLO
- ⇒ ANGOLO DI INCIDENZA

Alcuni esempi di argomenti illustrati in Power Point

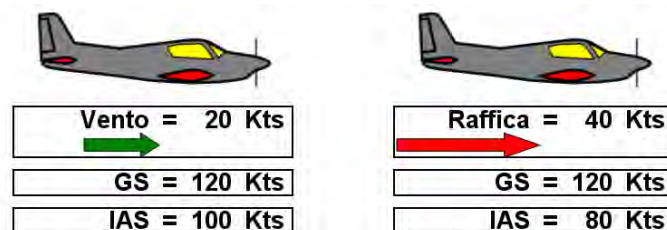
1. - Diagramma termodinamico con curva di stato, adiabatica secca, adiabatica saturata ed inversione termica in quota.



2. - Spiegazione della variazione di velocità indicata IAS in presenza di raffica di vento in coda.

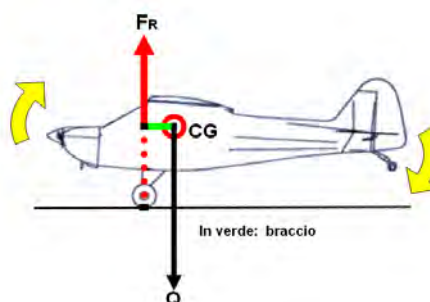
Esempio di raffica in coda.

Un a/m naviga con IAS di 100 Kts con 20 Kts di vento in coda e avrà pertanto una GS di 120 Kts. Se improvvisamente l'intensità del vento aumenta a 40 Kts (gust factor 20 Kts) l'a/m manterrà per inerzia per qualche istante la GS di 120 Kts mentre la velocità indicata IAS subirà un calo pari al "gust factor". Al calare della raffica la IAS si riporterà al valore iniziale.



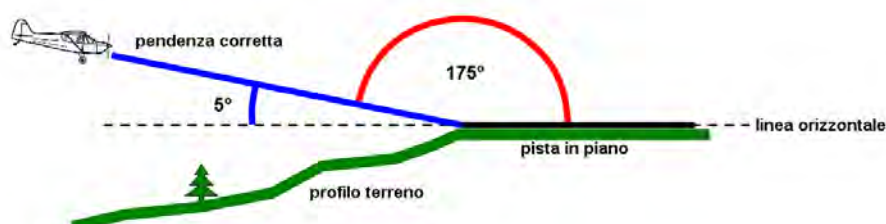
3. - Esempio di tecnica di pilotaggio del "biciclo" relativamente al momento della toccata delle ruote del carrello principale sulla pista.

Nell'atterraggio con aeromobile biciclo, essendo il baricentro dietro il punto di appoggio sul terreno delle ruote del carrello principale, si genera un momento cabrante che non facilita il contatto immediato con il suolo.



4. - Accenno alla tecnica di atterraggio su aviosuperfici in pendenza.

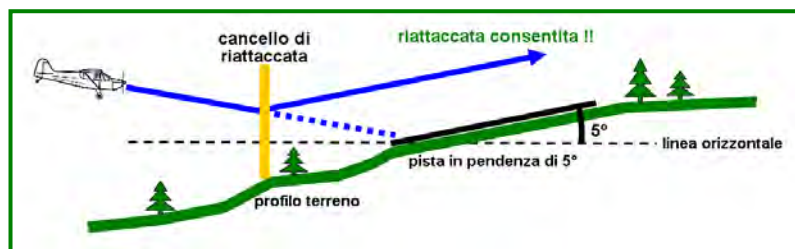
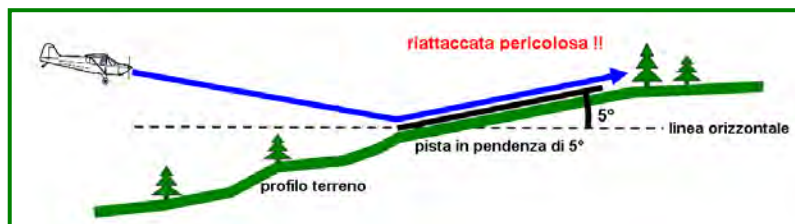
Una pendenza standard di circa 5° permette un finale con parametri acquisiti dal pilota, ovvero con determinati valori di assetto e di potenza.



Su di una pista, ad esempio, con pendenza di 5° è da evitare l'errore di mantenere la stessa prospettiva che si ha su di una pista in piano ed è necessario portarsi comunque su di una pendenza ottimale di circa 5° (percorso azzurro).

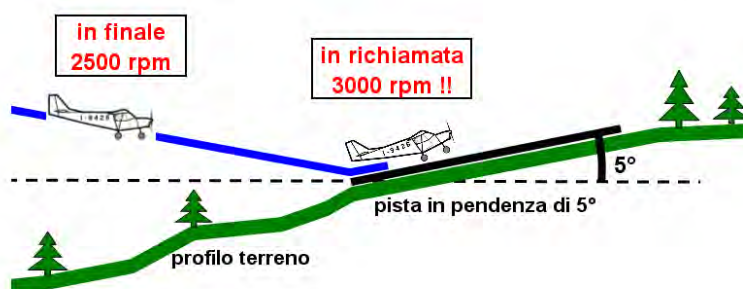


5. - Concetto di cancello di riattaccata su piste in pendenza.

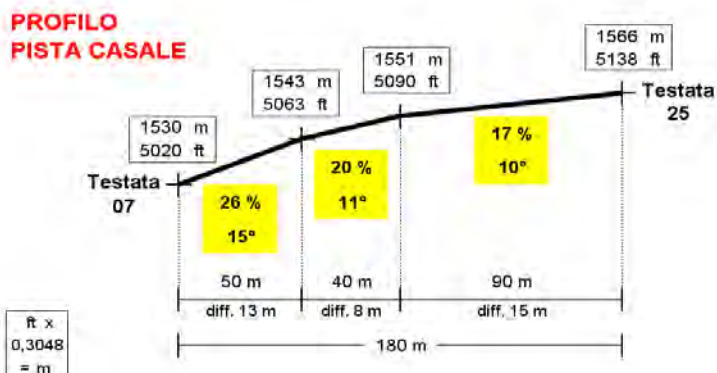


6. - Necessità di più potenza in richiamata effettuando atterraggi su aviosuperfici in pendenza.

Più potenza in richiamata !! (Esempio di Savannah su pista in pendenza di 5°)



7. - Esempio di profilo altimetrico di una pista in pendenza (Casale)



tutto il materiale didattico è fornito da Paolo Cattani per conto AIPM



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. **Nel 2011 è stata costituita l'Associazione tedesca del volo in montagna.**

QUOTA ASSOCIATIVA 2012

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 2012**



I membri fondatori della neo costituita Associazione Tedesca

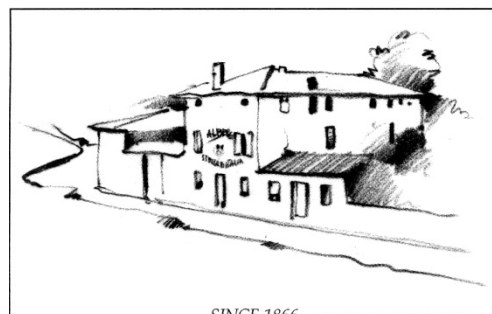
L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle

**ore 20,00 di
Sabato 10 dicembre 2011
presso**

il Ristorante Stella d'Italia

P.zza Carlo Alberto, 25
37010 Pastrengo (VR)
tel. 045/7170034 fax 045/6779399
www.stelladitalia.it
info@stelladitalia.it

**Prenotiamo
entro il 5 dicembre
Scrivete a
info@aipm.it
dal casello di AFFI della
A22 DEL BRENNERO
Superstrada per Peschiera
Seconda Uscita: Pastrengo
Con indicazioni facili da
seguire
In Piazza centrale del Paese
In caso di difficoltà
consultate il nostro SITO**



SINCE 1866

Per tutti coloro che fossero interessati sarà in funzione un SERVIZIO NAVETTA con le seguenti tappe ed orari: Partenza Trento Aeroporto ad ore 19,00 - Rovereto Parcheggio Hotel Flora ore 19,30

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