

NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna

numero 51 – novembre 2007



pagina 1



Francesco Frezza - foto Enzo Marchesi

Cari Amici,
ringrazio innanzitutto per la fiducia che avete riposto nel nuovo Consiglio appena rinnovato. Per quanto mi riguarda osservo come dopo molti anni viene nuovamente eletto Presidente un non trentino accostandomi di conseguenza a Piloti "grandi" nell'esperienza e nella tradizione del volo di montagna.

Il primo pensiero, unitamente ad un doveroso ringraziamento, va ai miei predecessori e in particolar modo al precedente Consiglio con il Presidente Guido Falqui Massidda che, fra le tante cose fatte, ha avuto il grande merito di lottare presso le opportune sedi istituzionali, per far sì che ci venisse riconosciuta la possibilità di volare ancora sulle aviosuperfici occasionali che una iniqua legge ci aveva inizialmente precluso. Un caldo saluto ed augurio anche alla new-entry Fiorenza De Bernardi sempre energica ed attiva.

Quindi anche noi cercheremo di impiegare le nostre energie per svolgere al meglio l'impegno triennale affidato con la collaborazione di un Consiglio compatto, forte nell'esperienza, determinato nella



Raduno 2007 – foto Tino Colombo



Raduno 2007 – Foto Enzo Marchesi

volontà e rispettoso altresì delle tradizioni montanare che da sempre hanno caratterizzato gli ideali dell'AIPM. Evidenzio quindi quali saranno, di massima, le direttrici di intervento su cui il nuovo Consiglio lavorerà. La prima ed importante è la formazione di nuovi abilitati al volo in montagna grazie all'aiuto determinante del Comandante Beppino Dellai; a lui un doveroso ringraziamento da parte di tutti noi per la sua essenziale opera. Vorremmo abilitare parecchi nuovi aspiranti per rinnovare così il nostro "parco piloti", necessità non solo di continuità ma certi di cogliere altresì, in tal senso, le diverse richieste formulate. Raccomando che chi è interessato lo segnali subito a Renato Fornaciari al fine di preparare il programma di addestramento. Particolare attenzione verrà rivolta anche per la formazione di piloti istruttori al volo di montagna usufruendo della normativa in vigore. La seconda è costituita dall'impegno di rapportarci con gli Enti Locali (si ricorda che fino al 2008 esiste l'autorizzazione in deroga concessa dalla Provincia di TN ad atterrare sulle aviosuperfici in Trentino sopra i 1000 metri); con gli Enti istituzionali italiani ed infine con l'EMP per quanto riguarda le comuni problematiche negli stati comunitari. Cercheremo inoltre di promuovere le relazioni interassociative con gli Aero Club od Aggregazioni di volo specie in montagna. La terza, e forse la più piacevole, è quella di continuare con le escursioni nei paesi a noi vicini quali Austria, Germania, Francia ecc. per tenere vivo lo spirito di amicizia e per tenere esercitato altresì l'addestramento a navigare; come pure di promuovere eventi speciali ed incontri nelle varie regioni d'Italia. A tale scopo sarà predisposto apposito calendario programmatico che esporremo nel sito. Gli amici Renato ed Eligio continueranno certamente a dare il meglio di loro stessi in questo campo.

La quarta è quella di tenere aperto sempre il canale della comunicazione specie con i Soci attraverso l'aggiornamento costante del nostro sito web e del bollettino (house organ dell'AIPM) del quale va mantenuta l'attuale cadenza di uscite.

continua in seconda pagina...

Un ringraziamento particolare va rivolto ad Enzo Marchesi Segretario ed a Renato Fornaciari, Presidente Vicario, per il forte impegno profuso ed un invito va rivolto anche a chi, disposto a collaborare, può inviare articoli, foto ed esperienze di volo.

Ci troveremo poi sempre alla festa di Santa Lucia, simpatica occasione annuale per il ritrovarsi e per rinnovare i vincoli di amicizia di cui dobbiamo sempre essere permeati.

Per realizzare questo programma tutti i Consiglieri sono stati investiti di deleghe ad operare nell'intento di permettere di eccellere nella specialità a loro più consona. E su questo punto Renato, Enzo, Eligio, Berto, Mario, Fiorenza ecc. ne hanno di che dire e di che fare.

Cose semplici comunque che vogliamo realizzare, animati però dal senso di amore per la montagna, per le sue bellezze di cui noi godiamo del privilegio di osservarle dall'alto. Montagna significa anche rispetto per l'ambiente e delle sue regole, nel quadro di quella disciplina intellettuale che da sempre contraddistingue la ns. gente.

Un saluto e un grazie a tutti, dichiarandomi sempre disponibile per accogliere Vostre idee e suggerimenti.

Francesco Frezza

Un ricordo per Severino

Severino Carpentieri, a soli 60 anni, il 16 agosto ci hai lasciati.

"Caro amico, compagno di tanti voli e di indimenticabili imprese, sempre presente in tutte le nostre attività senza desiderio di protagonismo, con quella disincantata tranquillità che era il tuo stile di vita. Per scherzo ti davamo del pigro ma nei momenti in cui il sacrificio, la partecipazione, lo spirito di gruppo erano necessari la tua presenza era assicurata.

Questa volta sei stato troppo lesto, te ne sei andato in questo tuo volo solitario senza avvisarci, lasciandoci attoniti e smarriti, in un dolore profondo. Ti ricorderemo così, sul tuo Piper, e tu risponderai con quel tuo sorriso sornione che accendeva sempre il tuo volto.

Abbiamo condiviso momenti felici, avventure intense ed anche attimi di preoccupazione, sempre uniti dall'amicizia che non hai mai tradito.

Abbiamo ancora forte il ricordo del nostro bel raduno nazionale in Umbria dove hai voluto partecipare anche con un braccio ingessato ed ancora il nostro ultimo volo di qualche settimana fa, al passo del Tonale in mezzo alle montagne che tanto amavi.

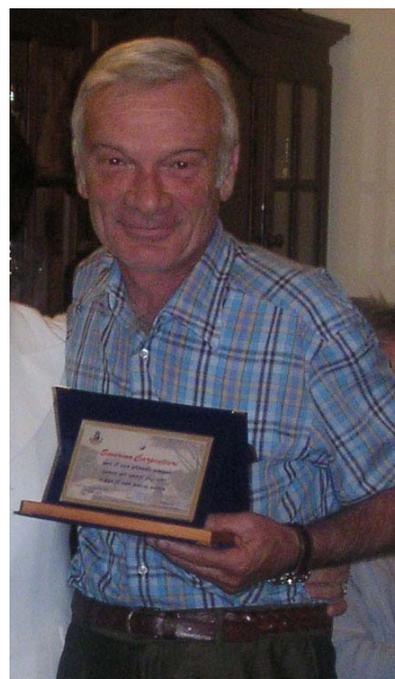
La tua passione e la tua caparbia volontà ti avevano aiutato nel conseguire l'abilitazione al volo in montagna e non perdevi mai l'opportunità di un volo per arricchire esperienza e felicità.

Caro Severino, vogliamo anche ricordare la tua gioia quando a Benevento, tua terra natale, si sono tenuti i raduni nazionali della nostra Associazione alla presenza della tua famiglia e delle autorità locali. Tutti abbiamo visto il tuo orgoglio per l'appartenenza alla più bella delle specialità del volo: "il volo in montagna"!

Ora ti sappiamo più in alto di tutti dove l'azzurro è più intenso e dove la luce non si oscura mai.

Ciao da tutti i piloti italiani di volo in montagna".

Severino Carpentieri ha conseguito nel 1992 l'abilitazione n. 117 al Volo in Montagna frequentando il 17° Corso "Adamello 2"



... ed uno per Domenico

Anche Domenico Oselladore ci ha lasciati. E' stato uno dei primissimi piloti di volo in montagna tanto serio e scrupoloso nella sua professione di medico all'Ospedale di Padova quanto appassionato e simpatico compagno di volo.

Lo vogliamo ricordare con le parole della moglie Rossana:

"Io e lui ci siamo conosciuti sul campo di volo quando avevo 17 anni e stavo prendendo il brevetto di volo a vela, lui mi trainava con l'L5. Quando ha preso l'abilitazione al volo in montagna ero con lui... anche quando con l'elica ha segato un pezzo di ala ad un altro aereo in atterraggio non ricordo su quale cima.

La sua passione per il volo era fortissima e per questo Vi mando questa foto perché è così che vorrebbe essere ricordato".

Domenico Oselladore ha conseguito nel 1976 l'abilitazione n. 49 al Volo in Montagna frequentando il 4° Corso "Astora"



21.a ASSEMBLEA A.I.P.M. a Gualdo Cattaneo in Umbria...eravamo in tanti !

di Renato Fornaciari

il 28 Aprile si è tenuta la 21.a Assemblea della nostra Associazione in Umbria, precisamente a Gualdo Cattaneo presso l'aviosuperficie *Acquarossa*.

Il bel tempo e l'aria di primavera hanno contribuito a far diventare numerosa la partecipazione dei soci ed il raduno-assemblea è diventato bellissimo.

Eravamo veramente tanti; numerosi aerei anche di amici tedeschi e francesi hanno colorato il verde prato dell'aviosuperficie *Acquarossa* dove siamo rimasti ospiti per la giornata di sabato e domenica. Il luogo è magico!! Immerso nelle verdi colline punteggiate da casolari e borghi antichi, dove si respira aria pulita e dove il silenzio diventa una forte caratteristica del paesaggio. Tutto si è svolto regolarmente e l'organizzazione è stata perfetta.

La composizione del nuovo Consiglio Direttivo dell'A.I.P.M. Per il triennio 2007-2010

<i>Presidente</i>	<i>Francesco Frezza</i>
<i>Vice presidenti</i>	<i>Italia Centrale</i> <i>Fiorenza De Bernardi</i>
	<i>Alpi Occidentali</i> <i>Mario Ventura</i>
<i>Consiglieri</i>	<i>Renato Fornaciari</i>
	<i>Eligio Lonardi</i>
	<i>Enzo Marchesi</i>
	<i>Umberto Venturini</i>
<i>Revisori</i>	<i>Gaetano (Nino) Catto</i>
	<i>Remo Marsilli</i>
	<i>Stefano Micheli</i>
<i>Consigliere Tecnico Scientifico</i>	<i>Giuseppe (Beppino) Dellai</i>
<i>Past President</i>	<i>Guido Falqui Massidda</i>

Mario Ventura ha posto l'attenzione sul tema degli istruttori di volo in montagna che risultano essere pochi. Bisognerà agire a tutti i livelli affinché il regolamento attuale ENAC di riferimento possa essere modificato al fine di permettere anche a piloti esperti di volo in montagna (senza qualifica commerciale) di poter essere inseriti nei livelli istruttori. Italo Battioli, fondatore e primo Presidente di A.I.P.M., nel suo intervento ha relazionato su quanto in ambito romano si stia facendo e si è fatto per la modifica della Legge GEX e anche sull'aspetto istruttori. Chiudendo il proprio intervento ha evidenziato l'impossibilità a proseguire nella carica di vice Presidente indicando Fiorenza De Bernardi come degna successione. Renato Fornaciari, coordinatore degli interventi, prende la parola ringraziando Guido Falqui per i suoi importanti ed appassionati anni di Presidenza e ringrazia inoltre Italo Battioli per l'impegno profuso da sempre all'interno dell'Associazione.



Aviosuperficie Acquarossa – Foto Renato Fornaciari

La buona compagnia ed il buon cibo hanno contribuito a rendere piacevole ogni momento trascorso assieme. L'assemblea si è svolta in una comoda ed accogliente sala del centro *Acquarossa*; il Presidente Falqui ha preso la parola e dopo aver ringraziato i soci per la numerosa partecipazione ha tracciato il resoconto del proprio mandato. Un mandato importante in quanto si è speso per difendere a livello nazionale e regionale la possibilità di continuare a *volare in montagna*. Infatti A.I.P.M., con il contributo di tanti soci, è riuscita nell'intento di modificare la Legge che di fatto impediva di poter esercitare e di fare istruzione dell'attività di *volo in montagna*. Oggi possiamo stare più tranquilli perché il raggiungimento degli obiettivi permetterà di fare buoni voli in montagna e di riprendere l'attività istrutturale per nuove abilitazioni. Sono intervenuti nel dibattito anche il vice presidente E.M.P. (Piloti di Montagna Europei) Robert Barrier ed i vice presidenti di A.I.P.M. Italo Battioli e Mario Ventura. Barrier ha portato il saluto del nuovo Presidente di E.M.P. che è una donna spagnola, brava e simpatica, Marlies Campi.



... ancora a Foligno – Foto Renato Fornaciari

Nel passaggio di consegne tra Falqui e Frezza, il nuovo Presidente interviene molto emozionato per essere stato chiamato a rappresentare la massima espressione del volo sportivo ed i migliori piloti che la rappresentano. Vengono ringraziati per il lavoro istruzionale il comandante Giuseppe Dellai e l'aiuto Renato Fornaciari che in tutti questi anni hanno sempre dato il loro fattivo contributo affinché nuovi piloti potessero avvicinarsi all'abilitazione di volo in montagna. Un caldo, sincero e potente applauso chiude l'Assemblea.

Una splendida cena nel ristorante del centro *Acquarossa*, a base di specialità locali e di *Sagrantino* (un buon vino rosso autoctono) chiudono la serata.

Il raduno ha permesso anche di poter visitare alcuni vecchi borghi, significativi per la struttura architettonica e per le curiosità culturali nascoste al proprio interno. Abbiamo visitato Foligno, Montefalco e il bellissimo centro storico di Bevagna.

Una visita importante è stata fatta ad una aviosuperficie vicino a Rieti, ospiti del Sig. Giuseppe Ritucci, un caro amico di Guido Falqui.



... a Bevagna – Foto Renato Fornaciari



Ancora a Bevagna – Foto Renato Fornaciari

Giuseppe possiede una casa colonica, ben restaurata, con un grande cortile che è in comunicazione, attraverso un grande cancello, con una striscia erbosa ad uso aviosuperficie. Tutto immerso nella piana di Rieti a due passi dall'aeroporto *patria del volo a vela italiano*. Giuseppe e la gentile e graziosa moglie (notaio in Rieti) ci hanno ospitato offrendo un pranzo di grande tradizione allietato dalla musica di due fisarmoniche suonate da due giovani virtuosi dello strumento. La giornata è stata piovosa, ma la lieta compagnia e la musica ci hanno fatto dimenticare il brutto tempo. In serata bellissimo rientro con tutti gli aerei.

Il giorno dopo si è cominciato il ritorno alle proprie sedi. Qualcuno ha continuato a festeggiare presso l'aviosuperficie di S.Sepolcro, dall'amico Marcello, dove grosse e gustose *porchette* rinnovavano il rito del 1° Maggio. Altri hanno fatto sosta presso l'aviosuperficie di *Toneo Budini Gattai* a Castiglion Fiorentino.

Insomma tra Umbria e Toscana si è svolta la 21.a Assemblea e un gran bel Raduno.



A Castiglion Fiorentino AS Budini Gattai – Foto Enzo Marchesi



Alcuni amici tedeschi – Foto Enzo Marchesi

AI MARGINI DEL RADUNO DELL'ACQUAROSSA

testo di Guido Falqui Massidda

Oramai, ce l'hanno tutti con i Notai!

Il Presidente dell'AIPM (Notaio... io!) l'hanno cacciato (ma non è vero) al raduno annuale quest'anno a Gualdo Cattaneo: bello, bellissimo, straordinario come tutti i nostri raduni, ogni volta più partecipati e coinvolgenti. I bei ricordi restano nel cuore e prendono il sopravvento su disguidi, radio che non funzionano o che i piloti fanno funzionare male, fesserie che si trasmettono all'aria, direttori di aeroporti che si incazzano...

Ma torniamo all'incipit, dicevamo che tutti ce l'hanno con i notai: dal governo ai commercialisti, agli avvocati, ai consumatori. I più estremisti, ignorando che prostitute e notai ci saranno sempre perché soddisfano i bisogni elementari dell'uomo (le prime) e di sicurezza (*!!! i secondi ndr*), sostengono addirittura che non servono.

Servono, servono...

Ricordate la Notaia Pinella Casazza con il suo impareggiabile marito e pilota Giuseppe Ricucci? Ebbene a Rieti la Pinella ha un bel prato con una casa di campagna e ci vuole da lei con i nostri Piper del volo in montagna.

Gualdo non è lontana, salvo qualche montagna in mezzo e l'unico giorno di maltempo di tutto il raduno. Questa impareggiabile Notaia ci ha preparato sull'aia, riparati dal porticato, un'accoglienza così favolosa, festosa, musicale, culinaria ed enologica che i nostri Piper, accompagnati dagli amici tedeschi, hanno trovato la rotta senza GPS... soltanto fiutando l'aroma delle buone cose. Superate la preoccupazione di Giuseppe per le difficoltà di ospitare in così poco spazio un bel numero di aerei e qualche grana con l'aeroporto di Rieti è scoppiata l'allegria riempiendo la casa ed il portico di allegria, musica, canti e danze.



Una vera accoglienza da magnifici signori quali sono Pinella e Giuseppe, nella loro spontaneità ed amicizia. E' stato un bel modo di chiudere la mia Presidenza e noi tutti siamo grati a queste due straordinarie persone che ci hanno ospitato, numerosi, con grande gioia ed entusiasmo.

La padrona di casa ha poi scoperto di essere compaesana del mio indimenticabile amico e compagno di volo Severino, che purtroppo non è più con noi con la sua generosità e la sua comunicativa.

Il ricordo di quel giorno è anche uno dei più bei ricordi di lui, mai così felice ed allegro.

Finita la festa il Beppino Dellai mi dice: dopo il decollo tutti a destra.

Certo, dico io, virando a sinistra... ma questa un'altra storia... è ordinaria amministrazione!

In ogni caso io sono arrivato lo stesso, tra le nuvole... quando si dice lo stellone!!!

2 GIUGNO A TRENTO ...volano i Caproni CA 100 !!

di Renato Fornaciari

La mattina è piovosa ma la curiosità è così grande che già dalle prime ore cominciano ad affluire presso l'aeroporto G. Caproni di Trento molte persone. Il Museo ha "porte aperte" e sul piazzale dell'aeroporto si cominciano a preparare aerei e piloti per dare inizio ad una manifestazione importante e curiosa: voleranno tre aerei Caproni CA 100 del 1927!!

Vengono allineati due splendidi esemplari di CA 100 in colore azzurro cielo, sono le repliche volanti costruite da Mario Marangoni e dal figlio Vittorio con l'aiuto fondamentale di Giancarlo Zanardo. Le motorizzazioni sono originali: montano due motori Colombo S.63 da 130 HP che sono stati revisionati da Piero Bosio. A fianco dei primi due fa bella mostra un CA 100 originale di Gavazzi e a completare il quadro storico spicca in una livrea gialla il Tiger Moth DH 82a di Giancarlo Zanardo. Sembra di vivere un tempo passato che mai si era visto all'aeroporto di Trento.

Il momento è importante in quanto per la prima volta in Italia si possono vedere così tanti aerei storici affiancati ad un museo, pronti a dare dimostrazione di come si volava ottant'anni fa !!

Nel vedere questi bei aeroplani nasce una riflessione spontanea concernente il senso, la motivazione di tutto questo lavoro e di tutto questo impegno anche economico. E subito viene da fare un riferimento al concetto di *passione*. Sì, perché il volo ed il volare contiene questa grande manifestazione del sentimento che viene alimentato da un profondo concetto di cultura.

Il ricordo di un tempo passato che ha significato civiltà e progresso, che oggi può essere rivisitato per ridare emozione rappresenta solo cultura. Da questo nasce anche un po' di tristezza in quanto pochi a volte si soffermano ad approfondire lo scenario di cosa potrebbe essere il futuro del museo dell'aeronautica G. Caproni di Trento se, in modo coordinato, si potesse sostenere la possibilità di far volare aerei che già sono in mostra statica nello stesso museo. La qualità dell'offerta sarebbe notevolmente più interessante e tutto prenderebbe una definizione più nitida sfociando in una logica



Foto Enzo Marchesi



Foto Renato Fornaciari



Foto Luca Perazzoli

... contemporaneamente via ai fumogeni ed ecco prendere corpo e colore la bandiera italiana che va a ricoprire tutta l'area dell'aeroporto. Sottovento uno in fila all'altro e poi giù all'atterraggio. Gli applausi non si fanno attendere ed in tutti i presenti c'è l'espressione di consapevolezza di aver assistito ad un momento storico. Speriamo che non sia irripetibile. Le emozioni continuano in quanto sale a bordo del CA 100 azzurro, assieme a Mario Marangoni il Colonnello Francesco Volpi (ultranovantenne). Sul *Caproncino* Volpi ha conseguito il brevetto militare settantacinque anni fa!! Un bel passaggio con fumogeno rosso chiude questa stupenda e poetica giornata.

chiara e stimolante. Pensiamo solo all'arricchimento culturale di tutti i nostri ragazzi che come dicevo, avrebbero nell'avvicinarsi alla nostra storia per mezzo di aerei volanti, ...vivi !!

Ci siamo! I piloti prendono posto: Gavazzi sul suo verde CA 100, Mario Marangoni e Giancarlo Zanardo sugli azzurri CA 100 e Renato Fornaciari sul giallo Tiger Moth. Vengono tutti avviati con lancio dell'elica e di colpo dai primi incerti scoppiettii si passa ad una musica calda, rombante, che non si sentiva da tempo.

I quattro motori in linea *girano* con un *sound* meraviglioso! Durante il rullaggio per posizionarsi, la pista bagnata riflette le sagome degli aerei ampliando notevolmente l'effetto di gruppo che già esprimono. *Manetta* aperta !! E una formazione a quattro si lancia sulla pista per essere già in volo in pochissimo tempo. Sono bellissimi. Volteggiano sul campo e tutti gli spettatori sono con il naso all'insù. Qualcuno, qualche vecchio pilota, lascia spuntare senza vergogna una lacrima. Si realizza un sogno cominciato qualche anno fa.

Che bello! Ancora qualche passaggio basso e poi...



LA CIMA TOSA – Gruppo del Brenta

22 giugno 1979

di Umberto Venturini

Per noi piloti di montagna sorvolare il Gruppo del Brenta e non dare un'occhiata al Campanile Basso, al Canalone Neri, al Crozon ed alla Cima Tosa è come andare al Louvre e non guardare la Gioconda, tanto è irresistibile la bellezza di questo scenario naturale fatto di guglie, pareti, nevai luci ed ombre, cime ardite e sublimi. La cima Tosa, poi, con la sua piramide di neve sempre maestosa ed affascinante, ricorda una gran dama, una "regina" con la sua bianca stola sulle spalle!

Mentre le nostre qualità di piloti miglioravano, guardavamo la Tosa con tutt'altro interesse e cominciammo nei primi voli in montagna ad intravedere una certa possibilità di... non ci si fidava a dire atterrare... ma una sensazione, un certo "prurito", che voleva dire che si poteva anche fare; frase questa che ci dava l'idea che in quel posto, presto o tardi, si sarebbe atterrati.

Finalmente, un bel pomeriggio splendido, luminoso, di ritorno da un volo sul Cevedale, ce la troviamo davanti, bellissima! Splendente al sole della sera non vedevo che lei, ero incantato. Chiamo Mario sull'altro aereo e dico solo: "hai visto quanto è bella?" al che mi risponde: "sono dieci minuti che la guardo e penso che forse si potrebbe...", restiamo così in silenzio radio. Intanto ci stiamo avvicinando alla Cima, metto una tacca di flap, rallento la velocità. Ora sono sopra la Tosa, alcune persone sulla cima ci salutano, è tutto fantastico ma tremendamente piccolo ci appare lo spazio per un eventuale atterraggio. Continuo a girare spiralandosi sempre più lentamente ed abbassandomi, sento su un versante un po' di discendenza ma solo in prossimità della parete, tutto il resto è buono e tranquillo; la neve si presenta bene, la temperatura è bassa (5° sotto zero) pertanto il manto nevoso risulterà duro... si vedrà! Nel frattempo anche Mario si è inserito nel carosello e registra le stesse sensazioni, mi dice che l'unico modo per poter atterrare è senz'altro quello che stiamo provando ora. Condivido il suo pensiero e mi preparo per un tocca e va.

Mi allontano per fare un bel finale, a 100 metri mi abbasso al livello della soglia pista che idealmente avevo fissato, richiamo, un poco di gas, tocco la neve, tolgo gas... ma sono veloce, scivolo sulla neve il più possibile ma non rallenta, allora tutto manetta e con una trappatine lo sollevo al momento giusto ritrovandomi nuovamente in volo sulla Valle d'Amblez. Dico a Mario: "la neve è troppo dura!".

Mi ripresento in finale per una seconda volta, tutto come prima ma più lento! Controllo olio, benzina, temperature, pressione degli sci: tutto OK!

Vado in finale e mi porto più basso rispetto alla soglia pista per poi sostenere l'aereo con il motore, ora sono pronto: quando sono sotto la soglia di circa tre metri do manetta, su il muso e tocco molto prima, vedo che rallenta, quasi si ferma ma scivola di fianco e devo dare tutto piede, cloche e motore per poter immediatamente decollare. Ora sono in volo sulla Pozza di Tramontana.





Arriviamo all'aeroporto, tempo splendido e, secondo le mie esperienze alpinistiche, ideale...

Prendiamo un Piper a testa per essere più leggeri, controlliamo l'equipaggiamento (corda, piccozza, razzi) e poi con Trento Radio: "I-PATN più uno, rullaggio... pronti al decollo per volo di allenamento zona Gruppo Brenta!".

Ore 10,50, saliamo verso nord e poco oltre Sardinia ci appare la Tosa, bellissima ed invitante, pare che dica: "Venite oggi, vi aspetto!". Sensazioni che ti fanno capire che si può fare, che sei partito con il piede giusto.

Facendo quota ci scambiamo le nostre prime impressioni, controllando la temperatura esterna di 16° ipotizziamo che in vetta sarà di 2-3° sopra zero e che la neve sarà ottima! A Trento nessuna turbolenza... vedremo a destinazione, è là che ci aspetta!

A quota tremila metri prepariamo gli aerei: sci giù, controllo carburante sul più pieno, flap, ecc... così da non doversi pensare più ed avere tutta la concentrazione necessaria per l'atterraggio.



Tiro un bel sospiro!

Chiamo Mario per comunicargli le mie impressioni e d'accordo decidiamo per il NO!

Facciamo un ultimo passaggio salutando gli alpinisti.

Da questa esperienza traemmo la conclusione che la Cima Tosa si sarebbe potuta fare solo quando ci fosse stata la "giornata giusta" con la temperatura ottimale allo scopo. Atterrare in montagna, anche su spazi ristretti, non è così difficile: l'importante è fermarsi al posto giusto per poter girare l'aereo con uno spazio sufficientemente adeguato per poter decollare.

Diversamente, sono guai seri!

Passarono ancora settimane e arriviamo a giugno.

Una mattina, verso le 9,30, mi telefona Mario: "Pensi alla Tosa? Mi sembra la giornata giusta!".

Rispondo solo: "Vieni a prendermi tra dieci minuti, Ok!".

Tolgo la vestaglia da lavoro e dico ai miei collaboratori che c'è una chiamata urgente e devo andare via subito (ottima scusa).



Ci avviciniamo alla parete per sentire eventuali turbolenze: tutto calmo!

Ora siamo a quota 3.500, siamo più alti della Tosa, basta salire!

Facciamo la nostra ricognizione e cominciamo con il nostro "carosello".

Inizio io, con un finale di assaggio partendo dalla Brenta Alta, quindi Cima Margherita ed, infine, la Tosa.

Non oso toccare la neve: i primi giri servono per capire l'atmosfera circostante, sono dubbioso... lo spazio mi sembra troppo piccolo, in un attimo ho sorvolato la zona di atterraggio e sono fuori, dove tutto precipita a valle!

Mario mi comunica le sue considerazioni, più fiducioso. Intanto, mi preparo ad un altro avvicinamento tentando, con la dovuta sicurezza, il primo atterraggio.

Ripeto lo stesso finale di prima, sono sulla soglia, tolgo il gas e... l'aereo si posa dolcemente sulla neve, sento che è quella "giusta", ma sono troppo veloce e devo riattaccare immediatamente.

Devo arrivare più lento e più basso, ora però sulla neve c'è una traccia che servirà da parametro; togliendo motore in quel posto l'aereo volerà fino all'inizio della traccia senza toccare.

Ritorno in finale, una tacca di flap, un'Ave Maria (qui ci vuole!), velocità corretta, poca manetta (è bene avere sempre a disposizione 2-300 giri di motore), muso giù. Per essere tranquillo, mi vedo un po' alto, tolgo motore e sprofondo lentamente, mi sembra d'infilarmi sulle prime rocce, ora una buona smanettata. Con la cloche leggera e cabrata sono sulla massima pendenza del nevaio, tolgo motore, gli sci toccano la neve molto presto ed ora sento che si ferma, un po' di piede per girarlo verso il pendio e sono fermo! Sono atterrato sulla Cima Tosa! Lascio andare un bel sospiro e resto immobile a contemplare tanta bellezza.



Mi sono fermato a 25 metri dalla cima, sento i complimenti di Mario e gli spiego come dovrà fare per l'atterraggio che, preso con le giuste attenzioni, non è poi così difficile.

Scendo e blocco il Piper con due "tappi" di neve davanti agli sci. Affondo la coda in una piccola buca fatta con il bariletto di bordo, ora l'aereo non si muoverà più!

Mi dedico a Mario che mi sorvola e sento che è impaziente di atterrare.

Mi preparo al decollo, tolgo i tappi dagli sci e lascio la coda nella buca. Salgo, metto in moto, appena è tutto pronto, via! Tutto motore, cloche in avanti, la coda si alza, esce dalla buca e l'aereo parte deciso, in un attimo sono già in volo.

Ora tocca a Mario che vedo già in finale, lo sorvolo e lo vedo benissimo, gli urlo: "In bocca al lupo!".

Vedo la sua ombra proiettata sulla parete che sale a picco e poi sul nevaio, rallenta e poi dolcemente s'infila sotto il Piper fino a diventare una sola cosa con l'aereo. Vuol dire che sta toccando e subito un turbinio di neve si solleva, vedo la nuova traccia vicina alle mie precedenti: è fermo anche Mario! Ora sono io a congratularmi, faccio delle fotografie, ripasso e tutto è più bello con sopra un aereo! Mario si prepara a ripartire, lo vedo armeggiare attorno all'aereo, ma non riesce a girarlo. Vedo che alza la coda ma non lo smuove minimamente. Capisco che è difficile a quella quota.

Continuo a girare sopra e aspetto notizie. Finalmente mi chiama, tutto ansimante "...non riesco a girarlo!"



La Cima Tosa nel 1990

Gli spiego la tecnica che ho usato in precedenza. Aspetto ed osservo, ma non vedo miglioramenti.

Decido di atterrare, anche se la cosa, con un aereo fermo, su quella corta pista di neve, diventa più difficile. Mi metto in finale, tutto come durante il primo atterraggio, tolgo motore, sono quasi fermo ma l'aereo scivola di lato verso la pendenza, in discesa. Non perdere nemmeno un secondo... tutta manetta, piede e sono fuori sul precipizio.

Tiro un bel respiro profondo. Riprovo, ma per atterrare con un altro aereo fermo su uno spazio così angusto, per evitare di toccarsi e mettere fuori uso contemporaneamente due aeroplani occorre aver preso le giuste misure. Ripeto nuovamente tutto come prima, tocco, sono quasi fermo ma scivola ancora e... via! Mario mi chiama e mi dice di tornare a Trento per voi venire a riprenderlo con l'elicottero.

Capisco la sua apprensione, se non atterro rimane da solo sulla cima ad aspettare l'elicottero; però, ci vogliono due o tre ore prima del recupero! Gli comunico che riprovo un'ultima volta e che appena sono in fase di decelerazione vicino a lui si deve afferrare al montante dell'ala, si da fungere da ulteriore freno. E' risultata l'idea risolutiva, appena tocco e rallento nei suoi pressi, Mario fa esattamente come concordato e con il peso del suo corpo a monte, mi blocca. Con nuovi blocchi di neve davanti agli sci ed una buca per il pattino di coda evitiamo ogni rischio di scivolamento.

A questo punto non abbiamo più problemi, siamo due aerei sulla Cima Tosa!!! Possiamo goderci tranquillamente la vetta, bastano pochi minuti per raggiungerla. Bastoncini da sci, macchina fotografica... brindiamo con due bustine di cognac, tipo naia, saliamo in cima. Si vedono una decina di "passi" di rincorsa e poi le due zampe unite e decise di decollo; per noi è stato un ambizioso premio: siamo atterrati **dove osano le aquile!**



... e nel 2007

E' ora di ripartire! Liberiamo gli sci dalla neve, scaldiamo i motori e, finalmente pronti, diamo un colpo di cloche in avanti per alzare la coda, il pattino esce dalla buca e l'aereo scivola immediatamente verso valle... un po' di motore e siamo già in volo!

Ancora un ultimo giro attorno alla cima per immortalare le tracce di una meravigliosa impresa.

Scusaci amica Tosa se ci siamo permessi di scarabocchiare sul tuo candido mantello sgraziate strisce trasversali e disordinate, loro non sono frutto della legge della natura ma ci perdonerai perché la nostra presenza non ha assolutamente alterato il tuo equilibrio aggiungendo, se mai possibile, nelle nostri menti e nei nostri cuori fascino alla tua fama di Gran Dama.

Nel corso dell'anno 2007 abbiamo ricordato il 50° anniversario dell'atterraggio di **Henry Giraud** sul Monte Anguille avvenuto il 26 agosto 1957.

Ripensando a questa meravigliosa avventura abbiamo ritenuto interessante riproporre qualcosa di molto simile avvenuto 22 anni dopo.

Il fatto che siano trascorsi tutti questi anni non deve far pensare che l'evoluzione tecnologica abbia reso più semplice la realizzazione dell'impresa sulla Cima Tosa. Pensiamo che la macchina è la stessa (qualche cavallo in più è sicuramente compensato dalla differenza di quota tra i 2086 metri del Monte Anguille ai 3210 della Cima Tosa), che quella compiuta dai nostri non è stata frutto di alcuna organizzazione preventiva con elicotteri ed uomini ma solo ed esclusivamente con la propria esperienza e... dose di incoscienza.

Onore, quindi, ad una impresa non celebrata come quella di un grande pioniere come sicuramente è stato Henry Giraud ma sicuramente altrettanto degna di essere celebrata, meritevole di maggiore risonanza di quanto non le sia stata sin ora riconosciuta. Un riconoscente omaggio a **Umberto Venturini** e **Mario Marangoni** quali pionieri della nostra specialità in Italia ed all'altezza di quelli tanto celebrati in Europa.

16 giugno 2007 – ZINGARATA DI FINE PRIMAVERA

testo (criptico) e foto di Tino Colombo

Era un po' di tempo che si sentiva nell'aria o, meglio, che i cavalli dei nostri motori mordevano il freno.

.....

...fine primavera, l'estate è prossima, le scuole hanno terminato il loro anno e i figli sono sfrenati e a spasso per casa in attesa delle meritate vacanze...

Tutti teniamo famiglia, questo comporta la correttezza e l'impegno di rendere alla famiglia con gli interessi il tempo che la passione, l'amicizia, lo stare assieme ci ha fatto prendere a piene mani.

Sappiamo che con l'inizio dell'estate è più difficile ritrovarsi in nutrita compagnia ma il capo stormo degli AIPM su questo tema ha mangiato pane e Volpe, così con un breve giro di telefonate e qualche chiamata all'aria riesce a combinare una zingarata pre-impegni famigliari estivi.

Si inventa un volo nel letto del vento sulle nostre montagne e valli, ma un meteo inclemente fino a qualche ora prima dello scadere del giorno 15 consiglia le basse, la pianura.

Intorno alle 23.00 del 15 dal bellunese parte un messaggio all'aria: "METEO BUONA!!!"

Se lo dicono loro si va, ma dove?

La mattina le basse sono ripulite dalle brume per via dell'inclemenza del tempo, i cieli sono tersi e via radio si scelgono due o tre mete possibili, poi ci si gode il mondo.

Ad un tratto la nostra pattuglietta di zingari dei monti si trova in rotta con un Biplano Rosso, un magnifico Bucker dal quale Pilota e Copilota salutano e ci chiedono di seguirli per un brindisi sul loro campo che è quello dell'Aero Club Piacenza, nemmeno considerato fra gli alternati, ma è l'ora giusta per l'aperitivo.



Si va, non si può abbandonare un Bucker: i nostri Paperini si ribellerebbero perché ognuno di loro negli anni ha avuto per compagno d'ala almeno un biplano.

Scopriamo poi che il Copilota è una bella ragazza francese che, pensate un po', era al battesimo dell'aria, su un biplano Bucker, rosso per giunta!! Il battesimo dell'aria su un Biplano è il massimo per chi soffre di *areite* e questo strappa in ognuno di noi un po' di invidia quasi nessuno ha avuto una fortuna simile. L'altra sorpresa è il pilota proprietario della splendida macchina: è Andrea, noto ammalato cronico di *areite* e di macchine volanti, due figlie pilota ACRO (*acrobatiche ndr*), una è campionessa italiana ora dedita alla prole, genero e forse anche il gatto piloti. Dopo di noi atterra uno splendido elicottero 47 restaurato.

I nostri Paiperini si sono cercati un degna compagnia, evidentemente. Il Capo stormo degli AIPM, un po' Pierino, attizzato da quel Pane e Volpe lì per lì cerca di rovinare tutto, radunando i suoi consiglieri e aprendo i lavori di una estemporanea assemblea con il seguente ordine del giorno: "*Pastin!* Tradizionale della sola provincia di Belluno, si tratta dell'impasto della salsiccia non insaccato ed arricchito di spezie ed aromi. Generalmente ha forma di polpetta schiacciata e viene cucinato in padella o sulla griglia. "*Il pastin è un impasto di carni macinate di maiale e manzo, fatte macerare per almeno 24 ore in vino bianco aromatizzato con spezie varie. Poi, anziché insaccarlo, si fanno polpettine che vengono fritte in padella - o meglio - messe sulla griglia cucinare a fuoco basso. - MarioAgostini "*



Andrea, il padrone di casa, non si fa cogliere di sorpresa, raccoglie la sfida e confabula con presidente, soci e amici dell'Aero Club di Piacenza presenti, dopodiché chiede la parola. Come padrone di casa di imperio conclude l'assemblea con un "si va al ristorante Pinocchio qua vicino e si aggiornano in quella sede i lavori". L'assemblea accoglie la proposta all'unanimità.

.....

C'è sempre un po' di malinconia quando ci si saluta per rientrare, ma ancora una volta si è stati bene fra amici che condividono una passione e la giornata rimane nel cuore. Amici di Piacenza vi aspettiamo in volo sui nostri campi e montagne dove vi guiderà il Com.te Dellai. Per la vostra Sicurezza Volo portatevi scarpe e vestiario adatto alla montagna. All'aereo, alla montagna si dà sempre e comunque del Lei.

Santa Lucia 2007

**Appuntamento per sabato 15 dicembre 2007
a San Giacomo di Brentonico (TN) ad ore 20,00**

prezzo per persona euro 40,00

Prenotiamo in tempo!!! Telefonate a Berto 0464-437073



Raggiungere l'Hotel San Giacomo, in Località San Giacomo di Brentonico (TN) è semplice: con riferimento di partenza l'uscita della A22 – Autostrada del Brennero – Casello di Rovereto Sud – prendere le indicazioni per Mori – Altopiano di Brentonico – attraversando il paese di Brentonico seguire le indicazioni per San Giacomo – San Valentino – in totale sono circa 10 chilometri e non potete sbagliare... è sulla strada alla Vostra destra.

Per chi volesse approfittare per un week-end sono disponibili camere singole e doppie a prezzi interessanti per i **Soci AIPM**, per notte: Doppia a 90,00 euro (45,00 a persona)
Singola a 60,00 euro
Con pernottamento e colazione a buffet
con libero utilizzo del Centro Benessere
Per informazioni e prenotazione
Signor Alberto 0464-391560
fax 0464-391633
www.hotelsgiacomo.it -
info@hotelsgiacomo.it

Cari Soci,

saprete sicuramente che sin dal 2002 per volare con aeromobili immatricolati con marche straniere è necessario possedere una licenza rilasciata in accordo alle **JAR-FCL**.

Sino alla data del 31 dicembre 2007 è possibile ancora utilizzare la licenza ICAO; dopo questa data sarà obbligo convertire la licenza da ICAO a JAR-FCL.

Chi non intendesse convertire la licenza **ICAO** potrà comunque volare utilizzando, però, solo aeromobili immatricolati **I-Italia**.

Per chi fosse interessato a convertire la licenza abbiamo concordato con Italfly di Trento la possibilità di realizzare corsi.

Per informazioni contattare la **Segreteria Italfly 0461/944200 – fax 0461/945176** www.italfly.com

23 giugno 2007 – VOLO A CASCIA (...nella bella Umbria)

testo di Renato Fornaciari

Il giorno 23 Giugno, con tre *ontrote* siamo partiti da Trento:

D-EBYO Renato Fornaciari e Nino Catto

D-ELHP Francesco Frezza e Enzo Marchesi

I-ROYS Severino Carpentieri e *Beppino* Dellai
diretti a Cascia in Umbria!!

La mattina è splendida, cominciamo a salire puntando alle *Piccole Dolomiti* nel gruppo del Pasubio e poi con un bel traversone raggiungiamo gli Appennini. Sorvoliamo Bagni di Romagna e andiamo al nostro primo appuntamento a S.Sepolcro dall'amico Marcello. L'accoglienza è sempre calorosa e dopo aver fatto carburante, all'ombra di un accogliente portico a bordo piscina, ci aspetta un pranzetto con i flocchi!! Siamo diretti a Cascia, precisamente a S.Giorgio di Cascia dove Fiorenza De Bernardi ci aspetta. Andremo ad atterrare su una nuova aviosuperficie che Gianpaolo Serantoni ha approntato con... tanto sacrificio.

Dopo un goccetto di *vin santo* con biscottino, uno dopo l'altro riprendiamo il volo. Il tempo è sempre bello e una leggera brezza ci fa dondolare piacevolmente. Queste *gite fuori porta* con i nostri bei aerei sono sempre momenti felici. Ci scambiamo emozioni via radio, godiamo il paesaggio che in queste regioni è sempre mutevole e sorprendente, accompagnati dal sicuro *ronfare* dei nostri motori. Momenti vissuti tante volte che però non stancano mai, anzi!! Ogni volta scoperte nuove vanno ad arricchire il nostro copioso *tesoro delle memorie*. Il volo in montagna ci ha dato anche questo. Esperienze di volo in gruppo, di fiducia reciproche, di condivisione degli stessi sentimenti che hanno via via rinsaldato e fatta più profonda l'amicizia che c'è fra noi. Forse *vivere il volo* significa proprio questo. Sorvoliamo Assisi con la stupenda Basilica di S. Francesco (patrono d'Italia) e ci sorprende il sole che accende i colori dei tetti e dei sassi del nucleo antico: che meraviglia!!



L'accoglienza Pichi-Graziani a Sansepolcro – Foto Enzo Marchesi



La pista di Cascia – Foto Renato Fornaciari



In gruppo con Gianpaolo Serantoni – Foto Enzo Marchesi

Puntiamo diretti a S. Giorgio, la nostra meta. Il paesaggio cambia ancora. Le montagne diventano più morbide, le cime sono arrotondate e verdissime. Le termiche pomeridiane diventano generose e passiamo da repentine salite a dolci discendenze. Il Piper le gode tutte! Ecco spuntare, proprio sul dorso di una delle montagne che fanno corona a Cascia, una lunga striscia bianca. La nostra aviosuperficie. L'avvicinamento è un po' lavorato in quanto l'orografia del suolo produce, nel tratto di corto finale una discesa iniziale per poi, quasi sulla pista, trasformarsi in generosa ascendenza. Comunque tutto bene!! Il fondo è perfettamente liscio e l'andamento in pendenza permette di essere fermi in pochi metri. Ricordiamo con Enzo, che molti anni prima eravamo atterrati sullo stesso posto, solo che la *pista* era un prato di fortuna con gobbe e ontrotendenze che ci avevano fatto *tribolare* un ...tantino.

Veniamo accolti con entusiasmo da Fiorenza, Gianpaolo e altri amici che erano in attesa dei *montanari*. Un brindisi di benvenuto, complimenti per la nuova pista e poi...vaaa!! Sul cassone di un camion di Gianpaolo andiamo verso il borgo di S.Giorgio dove ci hanno organizzato una cena a base di cinghiale e frittatine al tartufo. Una piacevolezza!!



Le prestazioni... della pista di Cascia – Foto Enzo Marchesi

Nel conoscerci meglio scopriamo che Gianpaolo possiede una compagnia aerea, la "city Fly" con sede all'Urbe e fra i vari programmi futuri ha quello di costruire nei pressi della pista degli edifici per ospitare giovani che vorranno fare del volo a vela e anche.....*volo in montagna !!*

Una bellissima opportunità per tutti. Bravo Gianpaolo !! Il rapporto diventa amichevole e sincero, tanto che facciamo dono di distintivo, berretto e felpe al nostro nuovo amico. La serata trascorre a Cascia dove pernottiamo. L'atmosfera è quasi magica, sembra di vivere in altra epoca e le stelle ci sembrano più luminose. L'Umbria è una regione bellissima anche per le atmosfere che riesce a creare. Di buon mattino, dopo i saluti e le promesse di ritornare per un raduno più numeroso, partiamo per andare a salutare Francesco Angelelli, il proprietario di *Acquarossa*, dove si è tenuto il nostro Raduno-Assemblea.



I nostri nuovi amici: Giampaolo... - Foto Enzo Marchesi



... e sorella Iole - Foto Enzo Marchesi



Foto di gruppo alla partenza – Foto Enzo Marchesi

Il volo è breve, ma la luminosità dell'aria e la luce particolare lo fanno diventare unico. Vediamo in un sol sguardo Spoleto alla nostra sinistra e la valle con Foligno a destra. Davanti, sfumato in una nebbiolina azzurra Gualdo Cattaneo e più avanti ancora i bagliori del lago Trasimeno. Dopo un bel passaggio sull'aviosuperficie, atterriamo uno in fila all'altro, come *germani* in un laghetto.

Monia, la figlia di Francesco, ci riceve e subito vuole offrire una merenda accompagnata da un vinello bianco e fresco che noi gustiamo con gioia.

I proprietari si ricordano di questi piloti inconsueti, un po' rumorosi ma gentili e simpatici. Tornate, tornate...!!!

Il rientro, come sempre è dolce e un po'... malinconico.

Così deve essere, per dei momenti felici passati e la *smania* di viverne di nuovi .

QUOTA ASSOCIATIVA 2008

SOCIO AGGREGATO euro 20,00 SOCIO PILOTA DI MONTAGNA euro 40,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, la scadenza per il pagamento è fissata per il **28 febbraio 2008** a mezzo **c.c.postale n. 13222385** intestato ad **A.I.P.M.** c/o Umberto Venturini – via Tacchi, 3 – 38068 Rovereto (TN)

E PER TERMINARE UNA ESTATE ALLA GRANDE....

.... ci vuole qualche nuovo abilitato... un bel raduno a Sella Valsugana... e la certezza di un inverno ricco di neve, attività sugli sci e... perché no, qualche bel corso di ripresa per piloti arrugginiti da stagioni di poco innevamento, di perfezionamento per quegli abilitati alle sole ruote e qualche bel corso completo su neve e ghiaccio. Cari Beppino e Renato, in attesa di nuove leve, a Voi la continuità di questa nostra splendida specialità. Intanto, ci avete regalato quattro nuovi abilitati in questa estate 2007, citiamo i piloti in rigido ordine alfabetico: **Chiesa Domenico, La Monica Aurelio, Micheli Stefano e Zardini Nicolò**. La Scuola dell'Aeroclub di Belluno produce nuove aviosuperfici e nuovi abilitati con il suo 7° Corso, mentre anche Italfly si prepara ad attivare il suo disciplinare di Volo in Montagna con un PA18 a disposizione!



Beppino e Renato a Costa Pelada – Foto Nicolò Zardini

Costa Pelada, il Tonale, il Sella... Nomi noti, ripidi, inavvicinabili. Una partenza in "salita" per noi piloti innamorati della montagna. Ma il 12 e 13 ottobre scorsi, ciò che fino al giorno prima era un sogno è diventato finalmente realtà: sotto la sapiente guida di Pippo e Renato tutto è avvenuto con tranquillità, lasciando il posto solo a un incredibile piacere, che ha fatto scomparire tutti i timori dei giorni precedenti. Gioisco senza tensioni di ogni singolo atterraggio e di ogni decollo, gustandomi anche il magico paesaggio autunnale che ci avvolge con i suoi caldi colori. Immerso in questa spettacolare tavolozza delle nostre montagne, tiro la cloche, spingo a manetta, sono sulla cima e mi sento felice. Sono stati giorni da urlo con persone uniche. Mi accompagneranno per sempre. Grazie a tutti voi, ma in particolare a Pippo, Renato e Max.

Nicolò Zardini



Domenico Chiesa e Nicolò Zardini al Casale - Foto Renato Fornaciari



Atterraggio a Sella... tra le pecore – Foto Umberto Venturini



... gregge di Piper a Sella Valsugana - Foto Umberto Venturini

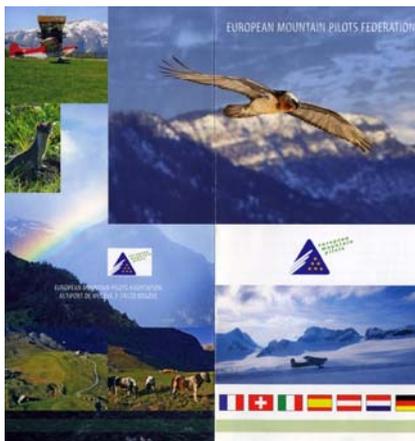
In 20 circa ci siamo trovati a Sella Valsugana per quello che il nostro Presidente si augura possa divenire un appuntamento fisso non solo di fine stagione estiva ma anche di inizio. Questa splendida pista, da non sottovalutare mai, ottimamente formativa per un secondo livello sia su erba che neve, offre splendidi scenari ed un ottima cucina con il Ristorante Carlon, in testata pista. Complimenti a tutti e buoni voli in montagna ricordando le regole da rispettare e di applicare sempre il *codice etico* che è patrimonio fondamentale di un buon pilota di montagna!



E.M.P. European Mountain Pilots

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

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



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



Un sorridente Robert Barrier al nostro Raduno 2007 – foto Renato Fornaciari



ed... uno della dinamica e simpaticissima Janine – foto Renato Fornaciari



*Il volo in montagna in Inghilterra!
Ricerca di Italo Battioli*



*Una bellissima foto dei nostri amici e corrispondenti
Nicole e Denise Nuoffer Rudaz*

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

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

ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA

Via Tacchi, 3 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +390464437073 Fax +390464401183

www.aipm.it