



*Guido Falqui Massidda - foto Joseph Stocker*

Cari amici,  
con queste foto che risvegliano un po' di nostalgia ricordando un bell'inverno innevato... dell'anno passato per una attività con gli sci che in questa stagione a cavallo con il 2007 non ha potuto essere all'altezza delle aspettative per le condizioni meteorologiche così avverse... sono a chiamarVi a raccolta per quella che sarà l'ultima Assemblea sotto la mia Presidenza.

Vi ho già informati che si terrà a Roma e sarà elettiva!

Come anticipato, per assicurare un ricambio di persone ma ancor più di idee, progetti e strategie ritengo giusto non ricandidare e lasciare ad altri l'onore di proseguire in questa ultraventennale attività a difesa e sviluppo della nostra magnifica disciplina.

Avrete preso atto del cambiamento avvenuto in E.M.P. dove alla Presidenza della nostra massima rappresentativa in ambito europeo è stata chiamata Marlies Campi, pilota, presidente di AOPA nazionale e spagnola di cittadinanza.



*Monte Casale 2006 – foto Francesco Dante*



*Monte Pazul 2006 – foto Francesco Dante*

Dinamismo, rappresentatività verso l'esterno, difesa dei nostri valori nei confronti di Enti ed Associazioni nazionali, aggregazione europea e diffusione dei valori e dell'etica della nostra disciplina dovranno costituire i nuovi impegni e traguardi che tutte le Associazioni europee ed anche la nostra, la seconda per anzianità e partecipazione dopo quella francese, dovranno porsi incentivando ed intensificando l'attività di Volo in Montagna e lo sviluppo delle Scuole per un sempre crescente numero di partecipanti. Ecco il mio ideale testimone dopo il notevole lavoro svolto a garanzia della sopravvivenza della specialità. Un ultimo ringraziamento ai componenti di questo Consiglio le cui competenze, attitudini ed aspirazioni mi auguro possano rimanere a disposizione della crescita associativa anche sotto la guida di un nuovo Presidente. Vogliamo la partecipazione di tutti affinché chi ritenga di proporsi o proporre i nominativi, sia per la Presidenza che per quella di Consigliere, sia chi ritiene di aver progetti o strategie da proporre al neo Consiglio che sarà eletto possa rappresentarlo in quella somma occasione associativa. Fiorenza e tutti i nostri soci della capitale stanno lavorando alacremente, non deludiamoli. **Sabato 28 aprile, alle ore 18,00** nei locali dell'Aeroclub di Roma si terrà la nostra 21<sup>a</sup> Assemblea. Vi aspetto per una massiccia e stimolante partecipazione.



*Asiago 2006 – foto Nino Catto*

## Santa Lucia 2006

### *libera interpretazione di Tino Colombo*

La sera prima tutto è stato controllato. Le 633 bottigliette di benzina AVIO per accendisigari sono state filtrate e travasate nei serbatoi.

La pianificazione è meticolosa perché i tempi sono risicati.

La mattina alle 11.16 sono al punto di controllo: le prime due tratte del volo che mi porterà all'Altiporto Cogola prevedono Milano e Peschiera del Garda. Da Peschiera un tocca e vai, a Desenzano del Garda una tappa per non dimenticare i Piloti del Reparto Alta Velocità. Davanti al monumento a loro dedicato il rumore di fondo tace e mi sembra di sentire il rombo del Bimotore **Fiat AS 6**, 24 cilindri in linea unitamente al sibilo delle e due eliche controrotanti, montato al castello motore dell'M.C.72, sembra di vivere l'essenza stessa della sua velocità massima di **709,202 km/h**.

Sul monoblocco marmoreo che sorregge la scultura una sola e semplice scritta:



#### **AI PILOTI DEL REPARTO ALTA VELOCITA'**

Osservi la scultura e ti manca il fiato mentre ti immedesimi nell'espressione che l'artista ha dato al bronzo animandolo con la plasticità di un momento esageratamente bello esageratamente vero, giusto per piloti esagerati. La luce del tramonto del sole sul lago rende l'opera dell'artista di un rosso fiammeggiante simile a una meteora ma si sa che le cose belle fanno sognare e quello non è un sogno.

E' sera e in VFR si decolla per l'Altiporto Cogola lasciato il Lago si incontra la valle dell'Adige all'altezza di Rovereto si inizia la salita prendendo lentamente quota da Calliano la terra disseminata da alberi da frutta Mele e Vigne siamo nei *Ziresi* zona storica di produzione del Marzemino, a nord dell'abitato di Volano ed occupa la pianura che si insinua fin sotto le ripide rocce del monte Finonchio. Il plafond è basso ci fa entrare in una nube in dissolvimento,



la pioggia con la quota si trasforma in neve, fiocchi grandi come monete turbinano davanti ed intorno nel risalire la valle una volta lasciato alle spalle il bellissimo Castello di Besenello incontriamo il confine della **MAGNIFICA COMUNITA' DEI SETTE COMUNI** si fa il punto su Folgaria, una virata di una decina di gradi a DX ci mette in dirittura di arrivo all'Altiporto Cogola.

Ore 20.10 Parcheggiamo ed entriamo nella Club Ouse – fanciù la fonia in inglese- la **Sala Piloti** è al completo, MAX imperturbabile da il saluto alla voce a tutti noi portando le mani a megafono urlando una roba che sembra il gracchiare di un motorino di avviamento che litiga con un motore ingolfato.

#### **Ghere Ghere ghe ... GHEZ GHEZ GHEZ**

rispondono in coro gli AIPM (sottovoce lancio il mio saluto ai piloti della grande guerra che in quei cieli hanno combattuto, alla Pattuglia la Disperata al mitico Guido Keller **Eja Eja alalà** un atto per me dovuto).

La Cena per la ricorrenza di **Santa Lucia degli AIPM** ha inizio, inutile dire che alla mensa dell'Altiporto Cogola si mangia bene si beve meglio, ma soprattutto ci si trova in famiglia, fra una portata e l'altra il tempo per qualche chiacchiera; c'è chi va a controllare la quantità di neve sui mezzi ed approfitta per giocare con la neve e chi ne sfrutta l'immagine di questa prima nevicata immortalando con la focamera gli abeti carichi di neve: si sa la neve porta sempre e comunque allegria.

Il silenzio ovattato dalla neve si tramuta nella fiaba che Santa Lucia ci vuole rappresentare così: con la sua allegra presenza... con tutta quella magia!

La mente corre ai prati dell'altipiano del Finonchio che si stanno coprendo di neve, al Rifugio Fabio Filzi, alle immagini ricordo appese alle pareti in sala da pranzo: ritraggono i mezzi e i gruppi guasconi degli AIPM atterrati in quell'Altiporto a quota 1300 con lo spettacolo della valle sottostante scolpita dalle acque dell'Adige che scorre nel fondovalle.



La serata è ulteriormente animata dal compleanno di un socio e dall'intervento del presidente degli AIPM che ci illustra i fruttuosi raccolti in questo 2006 ricordandoci che Santa Lucia è l'occasione scelta dagli AIPM per lo scambio degli auguri per le Prossime festività.

Ricca l'esposizione dei progetti per il futuro ai quali si aggiungono nuove idee, sogni e speranze, date da una passione grande quanto umile riservata a sorella Montagna. Arriva il momento dei saluti e di scaricare la neve dal mezzo per avviarsi sulla rotta del ritorno.

Mi accompagna la neve che turbinata intorno allegramente, la benzina verde (Grappa) bevuta nella tazzina sporca di caffè mi fa apparire le immagini del passato vissuti in questi paesaggi conosciuti in tempi ormai remoti, le passeggiate sui luoghi della grande guerra, i Forti e le trincee ancora presenti e ingentilite dalle piantine grasse dette dei caduti.

Per scendere si segue un'altra rotta, dall'altra parte della valle che passa dirimpetto alla vetta italiana del Pasubio.

Col diminuire della quota la neve ci abbandona e la in fondo alla valle c'è Rovereto con Maria Dolens, il Museo della Grande Guerra, il MART e le sale dedicate agli aeropittori, partendo dall'artista di casa, Depero; al Saint Exupery del



pennello, Tullio Crali con il suo "Incuneandosi nell'abitato". Questa, la trovo un'opera formidabile per realismo, espressione della velocità, senso della picchiata.

Con un aerodina ripreso dalla cabina, il quadro comandi, e tutta la Città li fuori... davanti al pilota ed a chi l'osserva rapito da tanta realtà.

Sull'altra parete è esposta l'opera dedicata alle Frece Tricolori che si esprime con i colori nelle sensazioni ricevute dall'artista volando la prima volta insieme, vi si leggono le evoluzioni, il peso dei G, il sangue che scende ad annebbiare la vista.

La rotta, il volo tattico a bassa quota, il cielo che lascia intravedere una e più stelle in quel buco nelle nuvole, si la benzina verde alimenta la fantasia e mi fa intravedere una pattuglietta di Biplani e altri aerodina in uno riesco ad intravedere la coccarda che al centro ha un Asso di Cuori è la disperata di Francesco Baracca.

L'asso di Cuori è Guido Keller, lo SVA Biposto di Natale Palli e il Vate, il mitico triplano di Baron Manfred Albrecht von Richthofen, il Barone Rosso; Luigi Dall'Oro e tanti altri che passano sbattendo le ali in segno di saluto.

già quelli sono i loro Cieli della Grande Guerra, Piloti che hanno combattuto nel segno dell'Onore della Cavalleria delle armi, la Grande Battaglia dell'Ortigara con gli Arditi, gli Alpini, i Fanti, riforniti dalle Gerle stracolme delle mitiche *Donne Portatrici Carsiche* man mano che i passaggi degli aerodina si susseguono questi cambiano di forma hanno altre velocità, solo allora capisco che sono loro gli amici che non si dimenticano, quelli che ci hanno preceduto presenti all'appuntamento degli **AIPM Piloti Di Montagna** per l'annuale incontro di Santa Lucia.

Proprio una *disperata* pattuglia gli AIPM: appassionati del volo, della Montagna, della natura, del mondo, del prossimo. Sinceramente grazie Amici AIPM

## DALLE DOLOMITI AL SAHARA: TRENTO – TUNISIA E... ALTRO 21 – 29 OTTOBRE 2006

Nelle intenzioni doveva essere un'avventura di gruppo con la partecipazione di 5 velivoli e di almeno 8 piloti. Ma alla fine impegni familiari, di lavoro e qualche noia meccanica hanno fatto selezione, dimostrando peraltro ancora una volta come non sia semplice organizzare un gruppo di piloti.

Pazienza! Si parte dunque con due BanBi: quello dei bolzanini Edith e Pietro Stefani e il mio con a bordo come navigatore l'amico Celestino Girardi di Bolzano.

Le condizioni meteo sono poco entusiasmanti ed in via di peggioramento. Siamo pertanto costretti ad una sosta a Carpi in attesa di schiarite.

La rotta ci porta sull'isola d'Elba, costeggiando quindi la Corsica fino ad Olbia, dove il cielo si schiarisce e rimarrà splendido per tutta la durata del viaggio. Qui, con ottima cena a base di pesce, si conclude la prima tratta.

Secondo giorno: il sorvolo della costa orientale sarda, con l'abbondante presenza di zone proibite e ristrette, merita un attimo di attenzione.

Poi il sorvolo del tratto di mare tra la Sardegna e la Tunisia senza sorprese ma con un po' di emozione: l'aria è calma, la visibilità ben oltre i 10 Km, rare le navi sotto di noi, voliamo sopra i 3.000 ft ed i controllori ci autorizzano a mantenere la quota. Finalmente la terra e subito dopo, Tunis Magreb control autorizza senza problemi l'attraversamento della "fondamentale" delle due piste del grande aeroporto internazionale di Tunisi, autorizzati a proseguire verso Monastir. Giungiamo a Monastir, felici e contenti dopo il nostro primo atterraggio in terra africana. Ma la doccia fredda è dietro l'angolo. A Monastir c'è benzina avio, ma purtroppo la pompa è rotta! Quindi, nulla da fare! La situazione è quantomeno imbarazzante, ma gli addetti all'impianto di distribuzione si prodigano generosamente e ci procurano benzina automobilistica presso un distributore all'esterno dell'area aeroportuale usando le nostre taniche in plastica pieghevole. Benedetti i Rotax che accettano anche benzina verde!



Ma dopo una discussione con il (cortese) direttore dell'aeroporto, tutte le tasse di atterraggio, handling, rifornimento ecc. scenderanno dall'iniziale richiesta di € 300,00 a livelli più accettabili (€ 70,00). Miracolo delle abili trattative e della diplomazia di Edith! Ma di Tozeur mi piace ricordare la sistemazione al parcheggio! I nostri due BanBi MCR 1 vengono sistemati tra le ali di due Jumbo 747! I mini ed i maxi: i primi quasi spariscono a fianco dei secondi!

E' il 24 ottobre 2006: con il volo sul deserto raggiungiamo l'obiettivo primario del nostro raid. Partiamo da Tozeur verso le 14.00 per un circuito chiuso di due ore e mezza sulla sabbia sahariana. Il volo a bassa quota sulla sabbia sahariana è una emozione indimenticabile.

Altrettanto viva è la sorpresa quando lontano, sull'orizzonte, si intravede una macchia scura che si trasforma gradualmente in una ridente oasi. E' la famosa oasi di Ksar Ghilane, uno dei punti di riferimento per le carovane che attraversano il deserto.

*foto e testo di Paolo Ceccato*



*Edith, Paolo e Piero*



Quello dell'approvvigionamento di carburante sarà un problema che incontreremo frequentemente in Tunisia. Nella confusione però si è fatta sera, per cui si cena (per l'occasione cuscus) e di pernotta a Monastir.

E' mattina, piano di volo e via verso sud/ovest, direzione Tozeur, siamo ad un tiro di schioppo dall'Algeria, l'ambiente è desertico, la sabbia copre tutto ed abbraccia anche la pista asfaltata lunga tre km. Pur essendo nella seconda metà di ottobre, la temperatura supera i 30 gradi.

A Tozeur c'è solo Jet A1 e per recuperare benzina per i nostri BanBi Experimental il personale aeroportuale ci accompagna in macchina fino ad un distributore riportandoci quindi in aeroporto con le nostre providenziali taniche. Durante il travaso intervengono e ci assistono i vigili del fuoco. Che gentilezza! Quale attenzione alla sicurezza!

Scopriremo invece più tardi che il servizio dovremo pagarlo a peso d'oro.



Un'altra sorpresa si profila all'orizzonte: neve!!! Ma siamo a sud di Tozeur, nel deserto! La temperatura è di oltre 30 gradi! Forse sono rimasto vittima di un colpo di sole ed ora soffro di allucinazioni? O forse è l'illusione ottica della fata morgana? Nulla di tutto questo! Le larghe strisce bianche sono spessi depositi di sale rimasti dopo l'evaporazione dell'acqua. Stiamo infatti sorvolando il Chott el Jerid ('chott' in arabo significa appunto 'lago salato') nella regione del Grand Erg Orientale. Così si conclude anche la giornata, raccontandoci le rispettive emozioni seduti a tavola con un'ottima cucina berbera.

E' di nuovo mattina, abbiamo lasciato Tozeur, il deserto, le dune. Il mare di sabbia è alle spalle e stiamo volando sulla distesa d'acqua, più precisamente tra il Canale di Sicilia ed il Canale di Malta con destinazione Pantelleria. Partendo dalla Tunisia per rientrare in Italia la sosta a Pantelleria è quasi obbligatoria, nel senso che l'aeroporto dispone di dogana, ... ma non di benzina per motori a pistoni. La cosa non ci disturba più di tanto: ormai siamo abituati ... a volare senza trovare carburante!!! Anche il sorvolo del Canale di Sicilia è stato accompagnato da condizioni meteo favolose, ottima visibilità, vento debole, teso, senza turbolenza. Incontriamo invece vento di traverso e rotori di sottovento piuttosto fastidiosi in finale, peraltro prevedibili in quanto lo aeroporto, posto a oltre 600 ft, è "coperto" dal pendio di una montagna di quasi 3000 piedi. E un'altra giornata è trascorsa con la visita (in scooter) dell'isola e abbondanti libagioni mediterranee.

Ennesima alba, Lampedusa sarebbe fuori rotta, per noi che puntiamo verso la Sicilia, ma, per la famosa serie del "già che ci siamo" decidiamo di conquistare anche quest'isola che, a differenza di Pantelleria, si presenta orograficamente piatta. L'aeroporto si trova a livello del mare e le procedure di avvicinamento devono fare i conti con le manovre delle navi in ingresso o uscita dal porto. Quindi la pista in uso per noi è la 26, il che non è simpatico, visto che ci obbliga ad un



atterraggio con 30 nodi di vento in coda o di traverso. Dopo una rapida visita dell'isola e un fantastico pranzo a base di pesce, si ridecolla puntando la Sicilia e precisamente l'aviosuperficie di Paternò.

Lasciamo la FIR di Malta comunicando ai controllori di avere Gela in vista e prima di atterrare, saliamo per osservare l'Etna in eruzione, uno spettacolo grandioso che incute timore e rispetto. La serata si conclude, ospiti degli amici di Paternò che ci coccolano con una pantagruelica cena tipica siciliana.

I vulcani delle 7 Isole Eolie sono uno spettacolo favoloso alla luce chiara del mattino. Li sorvoliamo prima di lasciare la Sicilia puntando verso l'aviosuperficie di Altamura passando sopra il nuovo aeroporto di Scalea. L'aviosuperficie dispone di stanze per il pernottamento. I collegamenti pubblici con altre località sono carenti ma il personale al suolo e lo stesso presidente, con estrema generosità ci accompagnano in macchina e ci permettono così di raggiungere Matera.

Le tipiche case-grotta scavate nella roccia sono state dichiarate Patrimonio Culturale dell'Umanità dall' UNESCO, e al fine della giornata non sfugge una cena con i tipici piatti della Puglia.

Sabato mattina, per tornare a casa è ancora presto (è sempre troppo presto!). Decidiamo pertanto di fare scalo a Bari per le operazioni doganali e dirigerci quindi verso Spalato. Dopo l'ennesimo tratto di mare, controllori di volo cordiali e disponibili, avallano la nostra richiesta di deviare dalla rotta annunciata per effettuare un volo turistico sulla storica città di Dubrovnik (ex Ragusa). Tutta la costa croata è frastagliata, ricca di isole, insenature, penisole, uno spettacolo unico. A Split (ex Spalato) giungiamo nel secondo pomeriggio proprio in coincidenza con il decollo e la partenza di diversi altri velivoli IFR. Attraversando l'ultimo punto di riporto, sopra il VOR SPL, la torre in un attimo di stress, sembra confondere i nominativi dei nostri due BanBi. Noi reagiamo "auto-coordinandoci" e la situazione si risolve con un atterraggio senza affanno. Come tutte le belle storie, anche la nostra avventura volge al termine. Siamo sul romantico lungomare di Split, avvolti in un tramonto da cartolina. Domani, con una sosta a Vrsar, per l'immane buzzara, completeremo il salto sull'Adriatico, verso le dolomiti, verso casa, certi che il ricordo di questo volo rimarrà patrimonio indelebile per ciascuno di noi.





## LE NOSTRE RAGAZZE DI CELADO

di Berto Venturini

Non ricordo bene il come né il perché ci siamo trovati a sorvolare la magnifica Conca di Celado, nel Tesino, ma come d'incanto abbiamo compreso che vi si potesse atterrare.

La giornata particolarmente bella, i prati ben rasati, la calma di vento, il calore delle prime tonalità autunnali, ci trasmettevano tranquillità e sicurezza.

Una ricognizione attenta ed un paio di atterraggi per capire ed apprezzare gli effetti della quota, non alta ma sempre sopra i 1200 metri, e prendere confidenza con le caratteristiche della pista prescelta e finalmente ci fermiamo.

Ci sediamo su un tronco a goderci il panorama ed a valutare da terra quali prospettive questo nuovo campo può rappresentare per l'attività della Scuola. Cerchiamo di individuare quale il giusto livello di preparazione degli allievi da portarvi per l'addestramento in funzione delle difficoltà rappresentate dalla quota e dagli ostacoli per l'avvicinamento ed immaginandolo innevato per l'attività invernale.

Persi in queste riflessioni veniamo avvicinati da bambini vocianti, sbucati dalle case vicine, seguiti da alcuni adulti che dimostrano una calma apparente ed una maggiore prudenza nel tentativo di valutare lo sviluppo degli avvenimenti.

Tra i pochi uomini si fa largo una donna, con passo calmo e lungo, tipico dei montanari.

Veste con scarponi grossi e pantaloni di fustagno, un maglione di lana, capelli corti e, unico piccolo vezzo femminile, due piccoli orecchini. Si presenta a noi con lo sguardo fiero, con la tipica abbronzatura di chi lavora a quelle quote; nel salutarci con uno splendido sorriso ed una voce ferma le rughe si distendono in una espressione di serenità scoprendone il profondo biancore... "buongiorno, sono la Teresa ed abito nella casa qui dietro. Mi fa tanto piacere vedere un aeroplano sul mio terreno... se venite a casa mia vi offro un *rosso d'amore!*"

Questa è la Teresa che abbiamo avuto la possibilità di conoscere ed apprezzare andando a casa sua tante volte "onorandola" come amava dire. Il suo vinello *rosso d'amore* apriva ogni conversazione in attesa della polenta, piatto forte ed obbligato ogni volta che ci si fermava a pranzo.

Raccontandoci la sua vita trapelava la fatica e la fierezza della donna rimasta sola con le sue mucche, in transumanza continua tra l'inverno nel suo paese sottostante e l'estate qui, al pascolo governando le sue bestie sino alla prima neve.

Dopo tanto insistere, un giorno la convincemmo a provare l'emozione del volo. Non un volo qualsiasi ma un volo da raccontare, con decollo dal suo prato, dalla sua casa. Roba da raccontare in giro! Prima del volo, scherzando, le abbiamo chiesto cosa fare delle sue mucche qualora non fossero più tornati. Era talmente entusiasta che ci disse: "Vadano pure tutte *al toro*, porche vacche!" Il volo con Renato fu emozionante, noi da terra la chiamavamo via radio per conoscere le sue sensazioni, lei era incapace di rispondere distratta com'era nell'ammirare per la prima volta dall'alto tutte quelle zone frequentate per una vita intera, ben note e ricche di tanti momenti significativi, ma viste per a prima volta con una prospettiva diversa e scoprendone aspetti forse mai immaginati. Al suo arrivo la commozione si trasformò in una grande gioia bagnata, ovviamente, da *rosso d'amore!* Non era più giovane e così dopo alcuni anni, in occasione di uno dei nostri autunnali corsi scuola, non la trovammo. Ci raccontarono che un attacco di cuore la sorprese nel fienile, accanto alle sue *porche vacche*. La pista e la conca di Celado per noi sono in località **dalla Teresa**.

Tra quel gruppetto di case, in quello splendido scenario della conca di Celado, ai bordi dell'abetiaia la casa più discosta ed incastonata nel pendio era quella della Mariuccia. Da quando la Teresa non c'era più, ad ogni nostro atterraggio estivo era lei a venirci incontro facendoci cenno di seguirla. Persona minuta, gentilissima e sempre sorridente ci accoglieva fuori dalla sua casa, su una meravigliosa scala di pietra, ampia dove tutti ci si sedeva assieme. Accanto alla scala v'era un orticello pieno di piante officinali, benissimo mantenuto, sfiorando le pianticelle si spandeva nell'aria uno splendido effluvio aromatico.

Dopo i saluti di rito, la Mariuccia ci chiedeva se eravamo stanchi od affannati in modo da poter capire il tipo di te, infuso o tisana che più si addicesse ad ognuno di noi. Il tempo di rilassarci, fare quattro chiacchiere tra di noi era più che sufficiente per recarsi nell'orticello, raccogliere piccole manciate di foglioline questa e quella pianticella, far bollire l'acqua e presentarsi al nostro cospetto con un vassoio pieno di tazze fumanti... Proprio la più bella *scala da te* del mondo!



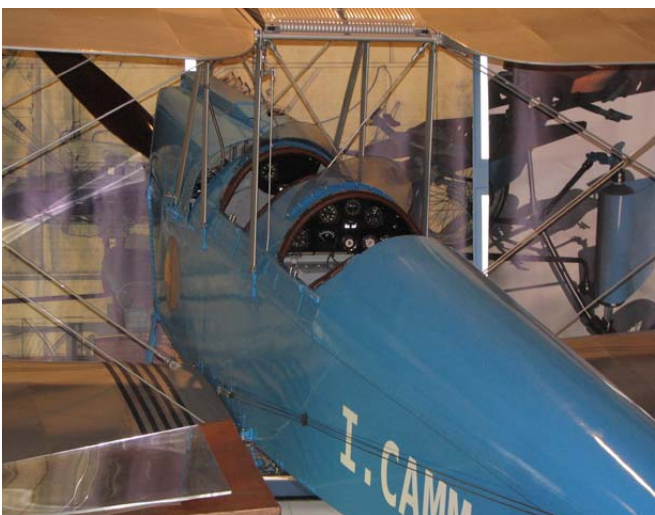
## UN CAPRONCINO CA 100 ... VOLANTE !!



Mario Marangoni, nostro socio da sempre e past President AIPM con il figlio Vittorio ha realizzato un sogno che da anni *cullava*: poter volare con un Caproni Ca100, meglio conosciuto come *Caproncino*.

Nel progetto di restauro di una versione terrestre del Ca 100, di proprietà del museo di Vigna di Valle (al museo di Trento era già presente una versione idro restaurata dalla *Master Fly*) condotto dalla scuola "G.Veronesi" di Rovereto si è potuto ricostruire una replica fedelissima all'originale e motorizzarla con il motore Colombo S.63 da 130 CV, proprio come l'aereo restaurato e presentato in una bella mostra al museo dell'aeronautica "G. Caproni" di Trento.

La combinazione è stata perfetta: con l'aiuto di Giancarlo Zanardo, noto costruttore di repliche volanti di aerei famosi come il triplano Fokker, il Bleriot e il Flayer, Mario Marangoni e Vittorio, con l'ausilio di disegni originali e dei particolari presenti sull'originale hanno costruito la cellula e le ali del nuovo *Ca 100*.



Con la partecipazione di Giovanni Giovannelli, motorista e specialista aeronautico di aerei ed elicotteri e con le officine aeronautiche dell'Ing. Piero Bosio di Montichiari, si è potuto restaurare e rendere funzionante un motore *Colombo S.63 da 130 CV* che veniva montato all'epoca sui Ca 100.

La *creatura* ha preso vita e nella sua bella colorazione azzurra, sul campo di Nervesa, meglio conosciuto come *campo di volo Francesco Baracca* ha potuto fare i primi rullaggi ed i primi saltelli.

L'operazione seguita dal RAI con l'*intercessione* di Luciano Del Favero si è conclusa brillantemente



tanto che nella mostra "Il Caproni Ca 100 " tenuta a Trento, la replica volante era mostrata accanto agli originali *Caproncini* idro e versione terrestre. L'entusiasmo è stato tale da ipotizzare che nell'inizio estate di quest'anno vedremo volare ben due esemplari del Ca 100. L'occasione sarà una bella *giornata dell'aria* che la sezione Trentina di A.I.P.M. sta organizzando. Ringraziamo Mario e Vittorio per questa bella realizzazione che ci farà ancora sognare e che porterà a Trento la possibilità di veder volare aerei storici , una sorta di museo volante proprio come abbiamo visto nei più interessanti musei aeronautici d'Europa.

## ALLACCIARE LE CINTURE

(...al cinema)

Bella iniziativa di **Renato Fornaciari** che propone otto venerdì all'insegna del film di aviazione e... di cortometraggi inediti realizzati a partire dal 1987 durante irripetibili spedizioni in tutta Europa con la bandiera dell'AIPM.

La rassegna è organizzata presso la sala proiezione del Museo Caproni di Trento grazie alla cui collaborazione ed a quella del rinato Aeroclub di Trento è stato possibile renderla accessibile in maniera libera e gratuita.

Con la collaborazione di **Luca Perazzoli** sono stati recuperati film storici (si pensi solo a *Missione segreta* del 1944 con Spencer Tracy oppure a *L'aquila solitaria* del 1957 con James Stewart e regia di Billy Wilder) ma soprattutto recuperati ed adattati i filmati amatoriali girati dai piloti in occasione dei raid organizzati in oltre venti anni di attività dei PA18 che verranno presentati ad un pubblico sicuramente curioso ma anche finalmente partecipe dell'attività che questo Gruppo di Piloti ha reso possibile con la propria passione ed il proprio sacrificio diffondendo in Europa il culto per il Volo in Montagna.

L'ordine di presentazione di questi filmati sarà: Raid dell'amicizia Trento-Mosca, 1992; Volo Italia-Inghilterra, 1987; Lungo il Danubio fino ad Odessa, 2003; Rassegna sui Piloti di Montagna; Riprese dell'Antonov 2, 1991; Volo Italia - Irlanda, 1991; Bleriot: traversata della Manica, 1989.

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



La locandina

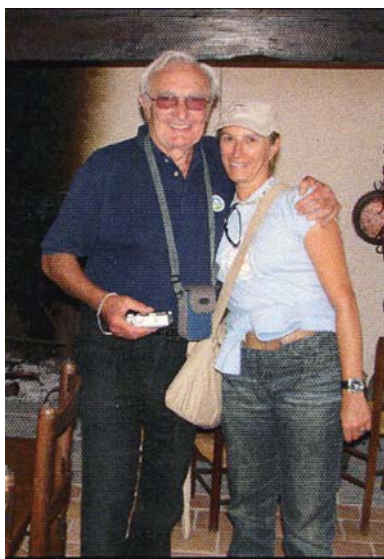
## E.M.P. European Mountain Pilots

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 ed ora anche Germania.

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



[www.afpm.org/AFPM-EMP-01.htm](http://www.afpm.org/AFPM-EMP-01.htm)



Il passaggio del testimone di Robert Barrier a Marlies Campi (foto tratta dal bollettino n. 66 di **Pilotes de Montagne** edito da **AFPM**).

Come anticipato nel numero scorso, l'Assemblea annuale dell'EMP ad Annecy ha portato al passaggio di consegne per quanto concerne la Presidenza ed allo avvicendamento di altre cariche istituzionali.

I soli programmi di cui ad oggi siamo a conoscenza si limitano a descrivere l'organizzazione del Cordee Aérienne de Terroir organizzazione per i giorni **08-09/09 2007**

a Günzburg - Donauried (D).  
Vi terremo informati!!!

Iniziativa che pensiamo possa far piacere e riportiamo a tutti i piloti di montagna interessati è quella organizzata da AFPM in occasione del 50° anniversario dell'atterraggio di **Henry Giraud** sul Monte Anguille il 26 agosto 1957 <http://www.afpm.org/giraud/hgiraud.htm>. Domenica **26 agosto 2007** si organizza un pic-nic sulla sommità del Monte Inaccessibile. Con partenza ad ore 7,00 e ritorno ad ore 16,00 si tratta di una camminata di circa 40re assolutamente non impegnativa ed accompagnati da guide. Chi fosse interessato può scriverci, potremmo organizzare un bel Raduno visitando i più bei altiporti francesi (Courchevel, Meribel, L'Alpe d'Huez) ed organizzando con gli amici francesi la visita ad alcune loro aviosuperfici, prima dell'... ascensione! Chi volesse organizzarsi direttamente può contattare B. Dubreuil 0033 – 06 – 87049495 (di sera).

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](http://www.aipm.it)