

NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna



numero 64 – dicembre 2019

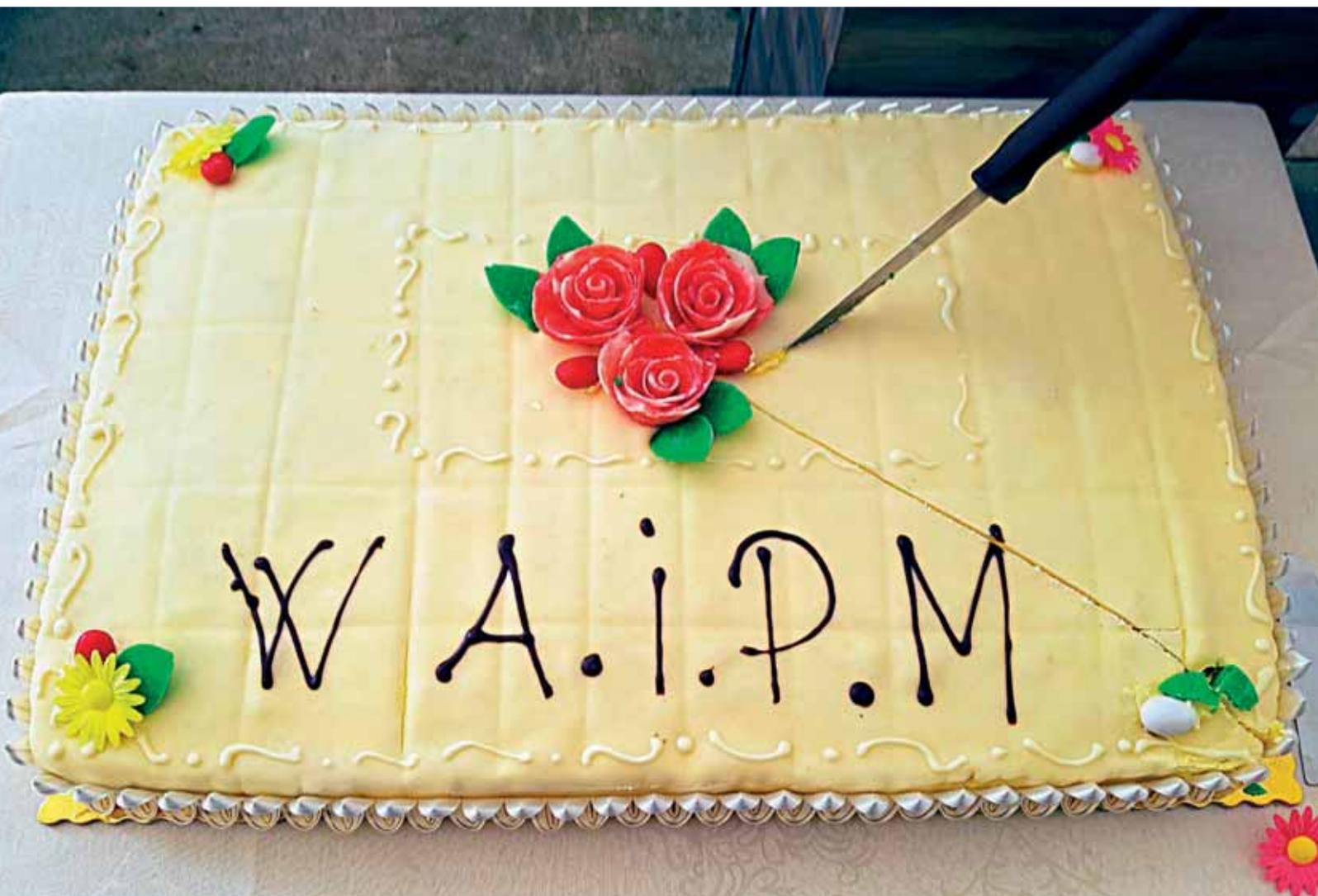
Since 1985



A.I.P.M.

***L'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna:
la prima ed unica Associazione Nazionale
che da 34 anni promuove e tutela il Volo in Montagna***

Sella Valsugana 2019 *foto di Francesco Frezza*



Balbido 2019 *foto di Patrizia Carli*



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

Redazione:
Renato Fornaciari
& Enzo Marchesi

Stampa:
moschini advcom
Via G. Tartarotti, 62
38068 Rovereto (TN) Italy

In copertina:
Inaugurazione A/S Cavedago-Andalo il 21 luglio 2019 *Foto di Nunzio Toldo*

Sommario

Argomento	Testo a cura di:	Pag.
Le Linee-Guida del nuovo Presidente	<i>Francesco Frezza</i>	4
Raduno a Costa Volpino (BG) - apertura stagione voli	<i>Gianni Bonafini</i>	5
33^ ASSEMBLEA A.I.P.M. – Repubblica di San Marino	<i>Domenico Chiesa</i>	6
Emozioni di un neo-Consigliere	<i>Gian Paolo Sbarbada</i>	11
Una nuova socia in APM	<i>Flavia Leonardi</i>	13
Giuseppe "Beppino" Dellai – Nuovo Socio Onorario	<i>dalla Redazione</i>	14
Giornata dedicata al ricordo di "zio Berto" Venturini e Giorgio Bertagnolli	<i>Renato Fornaciari</i>	16
Mariazell – 49° Raduno dell'European Mountains Pilots organizzato da ÖGPV	<i>Flavio Canton</i>	18
Assemblea E.M.P. – Elezione nuovo Consiglio	<i>Francesco Frezza</i>	25
Le impressioni del nuovo Presidente EMP	<i>Luca Fini</i>	26
Raduno a Chamois (AO)	<i>Mario Ventura</i>	27
Resoconto della "Settimana in Sardegna"	<i>Enrico Lonardi</i>	28
Sardegna 1988	<i>Renato Fornaciari</i> <i>Miriam Farina</i> <i>Armando Bronzini</i> <i>Damiano Mora</i>	36
Incontro sulla nuova aviosuperficie di Cavedago – Andalo (TN)	<i>Damiano Mora</i>	37
"In volo senza Barriere" a Costa Volpino (BG)	<i>Gianni Bonafini</i>	39
2004 Quella volta con i Baroni Rotti	<i>dalla Redazione</i>	40
Incontro con Max Mauriello	<i>Renato Fornaciari</i>	42
Ritrovo a Moldoi di Sospirolo (BL)	<i>Francesco Frezza</i>	44
Raduno a Mantova	<i>Gian Paolo Sbarbada</i>	46
Raduno a San Genesio (BZ)	<i>Domenico Chiesa</i>	48
San Genesio... la prima volta	<i>Miriam Farina</i>	50
Pez (Feltre-BL): Cascina Dolomiti	<i>Renato Fornaciari</i>	51
Dobbiaco (BZ): ancora delusione	<i>Francesco Frezza</i>	52
Primo Corso MOU EASA in Italia	<i>di Nunzio Toldo</i>	54
Intervista a Elmar Marinoni: Presidente dell'aeroclub di Bolzano	<i>dalla Redazione</i>	56
... e dopo l'abilitazione?	<i>dalla Redazione</i>	59
Normative EASA ed ENAC	<i>dalla Redazione</i>	60
Istruzione: ... a lezione di volo con l'Istruttore	<i>Paolo Cattani</i>	62
Raduno a Sella Valsugana (TN) per la chiusura della stagione estiva	<i>Renato Fornaciari</i>	64
Messaggio del Presidente	<i>Francesco Frezza</i>	67
Info e comunicazioni AIPM	<i>Dalla Redazione</i>	68

Le Linee-Guida del nuovo Presidente

A conclusione della fase elettiva dell'Assemblea ed accettata la carica da parte del **neo-Presidente Francesco Frezza**, questi ha voluto rivolgere alcune parole ai presenti come ringraziamento per la fiducia nuovamente accordatagli (occorre qui ricordare che ha già ricoperto la stessa carica per due mandati consecutivi dal 2007 al 2013) e riconfermare il proprio impegno a favore dell'Associazione delineando le sue Linee-Guida per questo nuovo impegno.



Ringrazio l'Assemblea dei Soci che, all'ombra del Monte Titano, mi ha voluto alla Presidenza di AIPM per il triennio 2019-2021 dopo analoga esperienza, al servizio dell'Associazione avvenuta alcuni anni fa. Nell'assumere il nuovo incarico desidero anzitutto ricordare i tanti Amici che "sono andati avanti" lasciandoci ancor oggi indelebile il loro ricordo. Un doveroso ringraziamento al Past President Domenico Chiesa ed al Consiglio tutto che ha lavorato con lui nel precedente triennio.

Il mio impegno sarà dedicato a dare continuità e forza all'opera fin qui svolta nell'ottica di raggiungere nuovi obiettivi di crescita per AIPM in tutti i suoi campi specifici quali ad esempio:

- *la promozione dell'attività del volo in montagna che, fra l'altro, costituisce un preciso compito Statutario;*
- *il mantenimento dei buoni rapporti con gli Enti Nazionali ed Internazionali quali EMP e Clubs di volo*
- *il mantenimento dei rapporti con I Soci con la finalità di aumentarne la consistenza;*
- *l'organizzazione della struttura Consigliare al fine di ripartire compiti e competenze con il motto: lavorare tutti per lavorare meno, ma in maniera proficua ed efficiente.*
- *l'incentivazione dell'attività didattica e dei corsi sulla sicurezza del volo;*
- *l'osservanza del calendario delle "uscite" intese come occasioni di allenamento e di sani ed amichevoli incontri.*

Per fare ciò abbiamo bisogno di un gioco di squadra ben organizzato e coeso sul quale mi auguro di poter contare in questo triennio per finalizzare i ns. programmi. AIPM infatti è una Associazione a livello

nazionale che tutela e promuove il volo in montagna. Rappresenta una specie di "sindacato di categoria" nel quale tutti i Piloti che praticano l'attività del volo in montagna, élite specializzata del volo, dovrebbero ambire a farne parte. Questo vuole essere un messaggio a tutti quegli Amici che sono ai margini o non hanno rinnovato ancora la loro partecipazione Associativa; mi auguro di condividere con loro nuove occasioni di incontro e di divertimento.

Grazie per l'apporto che ognuno vorrà dare per il raggiungimento degli obiettivi che ci siamo prefissati.

Viva AIPM.

Francesco Frezza



Frezza Francesco

Nato a Vidor (TV) nel 1947, risiede a Valdobbiadene (TV)

Di professione imprenditore nel comparto del mobile, già Vice-Presidente dell'Associazione Piccole e Medie Imprese della Provincia di Treviso.

Consegue il brevetto di pilota di aeroplano nel 1971 presso l'Aero Club di Treviso e quello di elicottero nel 1990 presso la Italfly di Trento.

Consegue nel 2003 l'abilitazione al volo in montagna n° 9 (disciplinare dell'Aero Club di Belluno) frequentando il corso "Altissimo".

Da sempre appassionato di aviazione, ha sponsorizzato tre importanti raid aerei documentati in appositi volumi editati. Nel 1987 il raid con 11 velivoli attraverso varie Nazioni Europee, nonché i raid a rievocazione storica del volo su Vienna di D'Annunzio e della 1^a trasvolata della Manica di Bleriot effettuati da Giancarlo Zanardo rispettivamente con triplano Foker DR1, e Bleriot.

Viene nominato Presidente della AIPM nell'Assemblea del 2007 di Gualdo Cattaneo (PG) e riconfermato in quella del 2010 sempre qui nella Repubblica di San Marino.

30 Marzo – Costa Volpina (BG) – Apertura Stagione Estiva di Gianni Bonafini

Dopo la bellissima esperienza del 2018 anche quest'anno il raduno AIPM del 31 marzo 2109 ha portato in Valle Camonica, sulla riva nord del lago d'Iseo a Costa Volpino, moltissimi piloti da tutto il nord dell'Italia, dalla Germania, dall'Austria e dalla Svizzera.



Isola Bella - Foto di Flavia Lonardi



Come illustrato sul Notiziario AIPM dell'anno scorso dopo due anni trascorsi nel consolidamento della nuova pista e nel coinvolgimento della popolazione, delle amministrazioni e degli aviatori che hanno iniziato ad usare questa nuova pista collocata all'interno di una valle ma anche a 20 chilometri dalla pianura, sempre con buona visibilità, per il nuovo campo di volo di Costa Volpino il primo anno di attività a pieno regime ha dato risultati ancor migliori di quelli auspicati da noi promotori. Hanno partecipato circa 140 persone con 77 aeroplani e Sandro Cinotti in auto, sfortunatamente, da Milano; alcuni per un saluto e altri per il pranzo, al ristorante "Pinocchio" di Lovere, dove eravamo in 98.

Molti i racconti di volo fra i commensali e qualche bicchiere di vino hanno sicuramente reso conviviale questa rimpatriata. A

chiusura della giornata il presidente Domenico Chiesa ha esposto i programmi e gli obiettivi per il 2019 con un'AIPM sempre più presente sul territorio. Certi di essere divenuti una tappa fissa nel fitto calendario di AIPM, Costa Volpino si ricandida a ospitare il primo raduno AIPM del 2020 con una location migliorata e, speriamo, con tante altre interessanti novità, fra cui una pista in pendenza in zona a 1.000 metri di altezza.

33° Assemblea Generale AIPM – Relazione del Presidente



foto Enzo Marchesi

Gentili Soci AIPM è un piacere darvi il benvenuto alla nostra adunanza annuale che si svolge qui a San Marino nel locale aeroclub dove sempre siamo stati accolti con calore ed amicizia.

È pure un momento importante per la nostra associazione perché coincide con il rinnovo del Consiglio e anche con l'esaurimento della mia esperienza come Presidente. Sono stati sei anni interessanti nei quali ho avuto modo di conoscere molti amici, imbartermi in vari problemi che coralmemente abbiamo cercato di risolvere, partecipare a molti incontri sia istituzionali che dilettevoli, valutare le possibilità di diffusione del nostro sport aeronautico, relazionarmi con altre realtà che gravitano nel nostro mondo con lo scopo di sviluppare e far conoscere la nostra filosofia di volo, talora messa in discussione da coloro che non ci apprezzano perché magari nemmeno ci conoscono.

La mia presidenza ha coinciso con un periodo di passaggio nel quale si sono affermate alcune realtà anche nel nostro mondo, è cambiato il modo di scambiarsi notizie e opinioni, si sono sviluppati settori specifici come il VDS, che si sono dedicati peculiarmente alla nostra attività; abbiamo avuto contatti da più parti d'Italia e dall'estero, che hanno testimoniato l'interesse diffuso che c'è per il volo in montagna anche in aree dove lo stesso non è ancora praticato o dove noi non siamo ancora riusciti a giungere.

La cura che abbiamo posto nello sviluppo delle nostre pagine dedicate sui social ci ha fatto conoscere più rapidamente di un tempo, ha allargato la platea di coloro che si sono avvicinati alla nostra scuola e che hanno partecipato proficuamente ai corsi abilitativi e ai raduni, sempre numerosi, che negli anni abbiamo proposto e organizzato. La vicinanza che abbiamo dimostrato ai gestori e proprietari delle avio superfici solitamente frequentate, ci ha consentito di far aumentare il loro numero sia con l'apertura di nuove piste sia con rimessa in pristino di quelle che pensavamo di avere perduto, ma per le quali ora dobbiamo attivarci, con la nostra presenza educata e professionale, per far sì che possano accoglierci per molti anni ancora. Gli afflussi ai raduni sono sempre numerosi e la nuova formula che dallo scorso anno abbiamo adottato sta funzionando: pochi incontri cosiddetti storici in calendario, con possibili date alternate in caso di meteo avversa, e poi una serie cospicua di ritrovi approntati velocemente con messaggi all'aria attraverso i social ai quali chi può si aggrega.

Si è allargata l'offerta didattica con la creazione di una nuova scuola a Bolzano, oltre a quella di Belluno, alla quale facciamo i nostri migliori auguri di proficua attività.

Rimane invece ancora nel limbo la nostra proposta di regolamento volto a normare l'attività didattica nel VDS; contiamo ancora di poterlo riproporre in futuro con l'aiuto della nuova dirigenza che va formandosi nell'Aeroclub d'Italia.

L'importante diffusione che ha avuto questo tipo di volo con l'adeguamento dei pesi che li avvicina a quelli leggeri dell'AG credo ci indichi la strada che sta ormai prendendo l'aviazione minore con il continuo aumento dei piloti VDS; anche noi dovremo continuare a mantenere alta l'attenzione nei confronti di questa specialità per non rischiare che altre realtà meno preparate ci scalzino dalla posizione di cui ora godiamo in un settore che ha, oggi come mai, bisogno della nostra esperienza.



foto Enzo Marchesi

Abbiamo posto le basi per formare un gruppo di discussione sulla sicurezza volo in montagna, per la quale dobbiamo sempre avere un atteggiamento di attenzione confrontandoci anche con le altre realtà che operano in ambiente montano ed anche con le istituzioni pubbliche che su questa sovrintendono, che non perdono l'occasione per cercare di metterci nell'angolo sfruttando il fatto che purtroppo siamo ancora pochi. Far sentire le nostre esigenze è dunque fondamentale per cui è parimenti forte la necessità di essere coesi e coerenti nel rivendicare il nostro diritto a proseguire nella nostra bella e coinvolgente attività. Abbiamo fatto qualche passo avanti, come abbiamo detto sopra, sul fronte scuola, ma siamo ancora carenti sul fronte del mantenimento dell'allenamento dei soci che pur avendo conseguito l'abilitazione, non possono continuare a fare attività perché privi dell'aereo; per tale motivo la crescita dei soci rimane molto lenta perché l'attività generale è ancora in maggioranza in capo ai piloti che posseggono i loro mezzi. Lo scorso anno ho indicato una via per risolvere tale handicap, proponendo la creazione di aeroclub o enti aggregati specializzati nel volo in montagna cui i soci potrebbero rivolgersi. Rimango anche oggi di quella opinione e se guardiamo al sistema francese, nel quale i piloti di montagna sono un numero sei volte maggiore del nostro, credo che puntare a quel tipo di organizzazione sia la strada da intraprendere mantenendo AIPM come punto di riferimento. Ho dato qualche spunto di riflessione e continuerò a farlo dalla mia posizione di past-president nei prossimi anni sperando di poter continuare ad essere utile alla nostra causa. Dobbiamo cercare di migliorare nei rapporti interpersonali che sono ancora molto chiusi ma confido che nel tempo la situazione possa migliorare. Ringrazio tutti quelli che mi hanno aiutato e/o criticato in tutti questi anni e formulo al neo Presidente e al Consiglio i migliori auguri di buon lavoro per gli anni a venire. Divertitevi tutti e siate prudenti e consapevoli che dopo una giornata di volo c'è sempre qualcuno a casa che attende il vostro ritorno. Con amicizia a tutti. Viva Aipm sempre.

IL PRESIDENTE
Domenico Chiesa

P.S. Desidero esprimere il ringraziamento a tutti i Consiglieri per essermi stati vicini durante gli anni della mia presidenza

Verbale dell'Assemblea

**33.ma Assemblea A.I.P.M.
ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI VOLO IN MONTAGNA
27 aprile 2019 presso Aeroclub San Marino
Aviosuperficie La Torraccia - Repubblica di San Marino**

sono presenti:

Chiesa Domenico	Presidente
Fornaciari Renato	Vice Presidente
Coradello Antonio	Presidente Revisore dei Conti
Francesco Frezza	Past President
Armando Bronzini	Revisore
Antonello Pidutti	Revisore
Mario Ventura	Vice Presidente Nord Ovest
Enzo Marchesi	Consigliere
Nunzio Toldo	Consulente tecnico
Flavio Canton	Segretario/Tesoriere

Assenti giustificati: De Bernardi Fiorenza vice Presidente Italia Centro.

Alle ore 18.30 il Sig. Antonello Pidutti assume la presidenza dell'Assemblea e dichiara aperti i lavori. Viene nominato Segretario il sig. Flavio Canton.

Il Presidente Domenico Chiesa apre illustrando la sua relazione (vedere scheda allegata).

Si passa all'approvazione del bilancio consuntivo 2018 e preventivo 2019 presentato dal Presidente dei Revisori Avv. Coradello, brevemente supportato dal tesoriere Canton.

Il bilancio viene approvato all'unanimità.

Prende poi la parola il nostro istruttore Nunzio Toldo che porta a conoscenza di tutti le difficoltà insorte con l'Aeroclub di Belluno.

La scuola di volo in montagna è stata trasferita a Bolzano grazie alla disponibilità del locale Aeroclub e del suo Presidente, il Sig. Elmar Marinoni, e alla collaborazione di Thomas Dietrich istruttore EASA di Stoccarda (Germania) della quale Bolzano è diventata succursale.

Il dibattito prosegue vivace con argomento la costituzione del nuovo Consiglio Direttivo.

Grazie alla disponibilità dei vari soggetti interessati la nuova compagine è così costituita:

... omissis... (vedere scheda a parte)

L'Assemblea ratifica che i Vice Presidenti Nord Ovest e Centro Italia delegano a rappresentarli per ragioni logistiche rispettivamente Flavia Lonardi per il Com.te Fiorenza De Bernardi e Giampaolo Sbarbada per l'ing. Mario Ventura.

Il Sig. Renato Fornaciari prende la parola e a nome di tutti esprime i sensi di gratitudine al Dott. Domenico Chiesa per il suo operato in qualità di Presidente AIPM.

La parola passa quindi al Sig. Francesco Frezza che presenta il nuovo Consiglio e spiega le motivazioni della propria inaspettata candidatura. Esprime subito i suoi punti cardine con le parole "c'è bisogno di contare su una squadra organizzata e coesa con l'apporto di tutti".

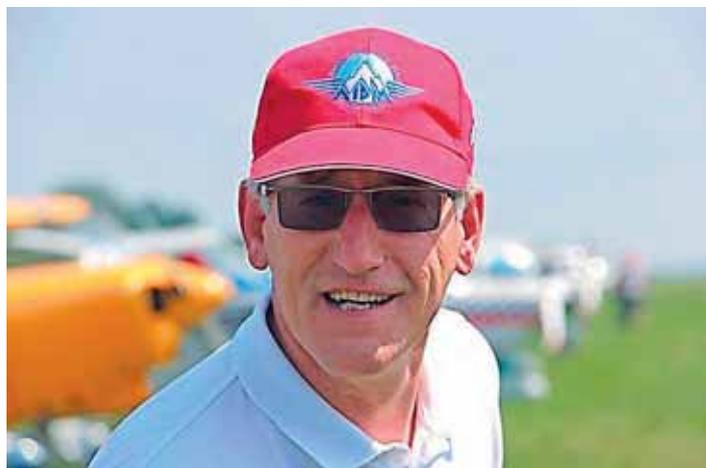
Chiude l'Assemblea il Sig. Renato Fornaciari con l'annuncio che presto ci sarà la possibilità di eseguire voli di secondo periodo a Trento con il PA18 D-EMRE.

Alle ore 19.40 il Presidente Antonello Pidutti chiude la seduta.

Il Segretario f.f.
Flavio Canton

Il Presidente f.f.
Domenico Chiesa

Saluto del Past-President

Cari Soci, Amici e Simpatizzanti del Volo in Montagna,

Il massimo momento aggregativo della nostra associazione si è svolto quest'anno presso l'aeroclub della Repubblica del Titano nell'ultimo fine settimana di aprile.

Come nell'occasione di Loreto nel 2016 anche questa volta l'incontro annuale coincideva con il rinnovo delle cariche direttive ed è per questo che si è optato per una località di facile raggiungimento da parte di tutti, nonostante alcuni avessero storto il naso per la scelta non montana.

Se vogliamo che il nostro modo di volare faccia presa anche su chi sui monti non ci vive o non li frequenta spesso, e teniamo fede al nostro statuto che ci spinge a promuovere il volo in montagna cercando, oltre che nuovi allievi e soci, anche territori e terreni adatti a praticarlo visto che l'Italia è un paese in gran parte

ondulato, dobbiamo spingerci ad esplorare anche regioni non prettamente alpine ma sicuramente idonee a far avvicinare al nostro mondo un numero crescente di amici, che incrementino pure il numero dei soci Aipm.

La nostra presenza è sempre risultata gradita in ogni luogo in cui ci siamo riuniti e quindi almeno per l'Assemblea lasciamo di buon grado la montagna e andiamo a raggiungere, magari anche per invogliarli a venire a trovarci tra le nostre cime, gli amici che il nostro modo di volare vorrebbero praticarlo, ma non ne hanno la possibilità.

È sempre bello arrivare a San Marino, anche quest'anno nel quale la meteo annunciata problematica per il rientro, ci ha costretto a giungervi in auto. La panoramica posizione dell'aviosuperficie della Torraccia, l'accoglienza dei soci del locale Aeroclub, ci hanno permesso di rinnovare l'amicizia tra le nostre associazioni con scambi di doni e specialità culinarie durante il pranzo che si è svolto nell'Hangar a fianco della club-house.

Nel pomeriggio si è svolta l'assemblea nella quale, dopo la relazione del Presidente Domenico Chiesa e la discussione e approvazione del bilancio che è risultato tutto sommato equilibrato e con una gestione prudente, si è passati alla votazione per il rinnovo delle cariche. Il candidato Presidente Francesco Frezza è stato eletto all'unanimità per acclamazione.

Lo affiancherà nella gestione dell'associazione il gruppo i cui nomi con relative deleghe riportiamo nella scheda allegata. Il nuovo Presidente ha ribadito l'intenzione di proseguire nell'opera di aggregazione e coinvolgimento dei soci nelle iniziative che si intraprenderanno con l'obiettivo di mantenere sempre alto l'interesse per la nostra disciplina cercando di raggiungere nuovi amici e soci, sia nell'ambito dell'aviazione generale che in quello degli ultraleggeri, per poter estendere anche in altre regioni del centro e sud Italia la possibilità di avvicinarsi alla nostra attività. Terminata l'assemblea si è svolta la rituale e molto partecipata cena sociale a base di pesce organizzata per noi da Presidente e soci dell'Aeroclub di San Marino.

All'inizio dell'incontro conviviale si è svolta una semplice ma simpatica cerimonia: il Presidente Aipm uscente ha consegnato a quello entrante in segno di augurio una statuetta della Madonna di Loreto donataci dalla nostra cara socia Flavia Lonardi, che ringraziamo di cuore per il gradito dono.

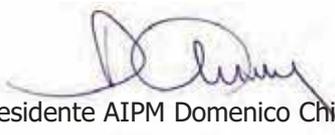
Sarà preziosamente custodita da Francesco finché non la consegnerà al prossimo Presidente fra tre anni. Flavia non era presente alla cena perché in missione all'estero, ma nella foto di rito al momento della consegna appare comunque Enrico in rappresentanza della famiglia.

I pochi equipaggi giunti in volo sono partiti presto domenica mattina perché le stazioni meteo avevano preannunciato forti criticità già a partire già dalla prima parte della giornata. Noi in auto abbiamo approfittato della vicinanza della bella terra romagnola per fermarci ad ammirare i bei vigneti della Fattoria Paradiso in quel di Bertinoro dove abbiamo assaggiato dopo tanti anni gli eccellenti vini che quella cantina produce.

A seguire pranzo e rientro sotto un cielo sempre più plumbeo fino a trovare a Belluno un vero e proprio nubifragio con vento e grandine: ogni tanto anche i meteorologici azzeccano e questa volta al rientro non ho rimpianto l'essere stato costretto a lasciare in hangar la creatura volante.

Con l'augurio di buon lavoro alla nuova compagine direttiva, ritorno tra i soci con un po' di anni ed esperienza in più e la speranza in futuro di assistere a molte altre assemblee.

Buoni voli a tutti e Viva AIPM


Il Presidente AIPM Domenico Chiesa

Il Consiglio Direttivo

Si riporta l'attribuzione delle deleghe così come stabilito in occasione del CdA del 12 maggio 2019 e relativo al Consiglio Direttivo dell'A.I.P.M. eletto in data 28 aprile 2019 in occasione della 33^a Assemblea tenutasi nella Repubblica di San Marino

Carica	Nominativo	Incarico
Presidente	Frezza Francesco	Presidente – Rapporti con EMP – Rapporti con Autorità Nazionali ed Internazionali
Vice Presidente	De Bernardi Fiorenza	in Rappresentanza Italia Centrale - Rappresentanza presso Enti Centrali
	Lonardi Flavia	Delega in sua assenza
Vice Presidente	Ventura Mario	in Rappresentanza Alpi Occidentali – Vice Presidente EMP
	Sbarbada Gian Paolo	Delega in sua assenza
Consiglieri	Fornaciari Renato	Vice Presidente Vicario – Segretario - Redazione Bilanci - Rapporti con Autorità Enti Trentino - Redazione Notiziario e Immagine Esterna AIPM
	Bronzini Armando	Rapporti VDS - Alfiere
	Canton Flavio	Tesoriere - Gestione materiali
	Marinoni Elmar	Rapporti con Settore Alto Adige
Collegio Revisori	Coradello Antonio	Presidente Collegio Revisori - Delegato Aspetti legali e normativa
	Catto Gaetano	Revisore
	Farina Miriam	Revisore
Consulenti	Marchesi Enzo	Consulente Tecnico - Aggiornamento e manutenzione Sito – Redazione Notiziario
	Toldo Nunzio	Consulente Tecnico-Scientifico – Scuole e sicurezza volo
Past President	Chiesa Domenico	Rapporti con AeC Italia – Normative e regolamenti VDS

MANSIONARIO PARTICOLARE

Tesoriere: Tiene i movimenti di cassa, del c/c bancario e/o postale. Cura i rapporti con Banca e/o Posta. Esegue i pagamenti.

Gestione Materiali: conservazione dello stock dei materiali; collocamento degli stessi in occasione di uscite e raduni; predisporre la lista delle giacenze.

Segreteria: predisposizione dell'agenda dei lavori delle riunioni di Consiglio; convocazione e stesura dei relativi verbali. Convocazione delle Assemblee e stesura dei relativi verbali. Conservazione e aggiornamento delle schede anagrafiche dei Soci suddivisi per categoria, specialità. Aggiornamento e distribuzione delle tessere, gestione dei solleciti e dei morosi. Cura la corrispondenza via posta, sms, mail con i Soci. Cura il recapito del Notiziario. Esegue gli ordini ai fornitori per il materiale da approvvigionare.

Sito web e Notiziario: Aggiorna ed esegue la manutenzione del sito. Raccoglie il materiale necessario per la stampa del Notiziario. Ne cura la redazione insieme alla Segreteria e mantiene i rapporti con la tipografia.

Organizzazione uscite e raduni: non è prevista una specifica figura di riferimento in quanto il compito affidato alla persona che propone il singolo evento per competenza territoriale od organizzativa.

Emozioni di un neo-consigliere

di Gian Paolo Sbarbada

Da parecchio tempo mi riproponevo di partecipare all'assemblea di AIPM, ma alla fine gli impegni dell'Aero Club Mantova dove ero coinvolto con incarichi gestionali mi avevano sempre tenuto a casa.

Quest'anno, rimosso ogni incarico, ho pensato che sarebbe stata l'occasione giusta e nella prima mattinata di sabato 27 aprile sono partito. Complice la bella giornata di sole, ho pensato di visitare San Marino (dove ero stato da bambino) e di raggiungere l'aviosuperficie della Torraccia solo nella metà del pomeriggio, con buon anticipo sull'inizio dell'assemblea.

Ho parcheggiato l'auto vicino alla stazione di partenza della funivia e, complice la mia originalissima passione per gli impianti di risalita, dopo aver mangiato fuggacemente un panino, sono salito a monte e ho percorso a piedi tutte le vie e i sentieri di questa splendida località sul monte Titano che ho potuto apprezzare in ogni suo scorcio. Molto soddisfatto e appagato dell'esperienza, sono ridisceso e ho preso l'auto per raggiungere gli amici piloti in aviosuperficie, che non ho avuto difficoltà a trovare in quanto ben indicata dalla segnaletica stradale.

Era tanto che volevo andare alla Torraccia, che sapevo essere ubicata in una posizione bellissima in cima a un colle e che rispetto a come la ricordavo mi avevano detto essere stata ampliata.

Ma quando sono arrivato e ho visto il posto le mie aspettative sono state ampiamente superate: pista perfetta e generosa di 650 metri leggermente in pendenza, raccordo in asfalto, distributore di carburante, grossi hangar e una splendida sede sociale dotata di tutti i confort, il tutto circondato da prato inglese con pulizia e ordine perfetto ovunque.

Qui ho trovato tanti amici di AIPM, ma anche alcuni vecchi amici dell'Aero Club San Marino che erano stati in visita all'aviosuperficie Città di Curtatone più volte in passato, nei tempi indimenticabili in cui si organizzavano i mega raduni di 300-400 persone con il risotto alla pilota della Redenta e le grandi grigliate.

Clima euforico, grandi abbracci e ambiente piacevolissimo, che ha saputo mettermi subito a mio agio facendomi sentire di casa in mezzo a tutti loro.



Qui mi raggiunge la notizia, distrattamente sfuggita alla mia attenzione prima, che l'Aero Club San Marino aveva messo a disposizione i locali e le cucine e che tutto il gruppo di piloti e amici avevano consumato un pranzo delizioso preparato con arte da Armando e Miriam; loro avevano portato la carne, lo speck e le materie prime di produzione propria dalla terra trentina.

Non oso immaginare cosa possa essere stato il mix tra la proverbiale ospitalità sanmarinese e la splendida cucina di Armando, accompagnata da vini deliziosi che ho imparato a conoscere e ad apprezzare: imperdonabile aver perso una così incredibile occasione!

Mentre si teneva la riunione di consiglio,

in attesa dell'assemblea, ho comunque gustato la piacevolissima compagnia e assistito a numerosi voli.

Poi l'assemblea di cui non sto' a raccontare, dove a sorpresa sono stato proposto ed eletto nel consiglio come facente funzione di vice presidente per le Alpi Occidentali in assenza di Mario Ventura, per me un grande onore.

La sera tutti al ristorante per una grande cena di gala a base di pesce, raggiunti da una moltitudine di soci e famigliari dell'ASM guidati dal loro vulcanico presidente Corrado Carattoni. Durante la serata, il presidente uscente di AIPM Domenico Chiesa ha consegnato nelle mani del neo presidente Francesco Frezza una splendida statua della Madonna di Loreto donata all'Associazione da Flavia Lonardi e benedetta da Papa Francesco, un momento emozionante che ha simbolicamente rappresentato in modo molto suggestivo il passaggio di consegne.

La statua ora si trova esposta nella sala "Zio Berto" della nostra sede di Trento.

Foto di Enzo Marchesi



Una nuova “Socia” in AIPM

di Flavia Lonardi



La consegna a San Marino da parte di Enrico Lonardi
Archivio Flavia Lonardi

In verità non è una pilota, ma è la “**Patrona dei piloti**”.

La sua immagine è ora presente nella sede dell’AIPM e seguirà i piloti soprattutto nelle occasioni celebrative.

È la Madonna di Loreto, proclamata da papa Benedetto XV proprio 100 anni fa “Celeste patrona” dell’Aviazione.

La sua casa è in ogni aeroporto, e ora anche nella nostra sede. Credo che molti di noi piloti possiamo testimoniare di aver goduto della Sua protezione.

Il prossimo 2020 ricorrerà il centenario della proclamazione e il Santuario della Santa Casa di Loreto sta già lavorando insieme alla Aeronautica Militare affinché l’intero anno possa essere occasione di incontro e riflessione.

Il Papa ha approvato anche la preghiera di benedizione degli aerei. Sono tre orazioni speciali.

Nella prima si implora Dio affinché l’aereo serva alla sua gloria e al bene dell’umanità.

Nella seconda e nella terza si implora la Vergine e l’Angelo del Signore perché accompagnino gli aviatori e li facciano arrivare incolumi alla meta.



La statua collocata nella Sala del Consiglio a Trento
Foto Enzo Marchesi



Anche AIPM ha una sua preghiera che viene recitata nelle occasioni speciali in cui ci ritroviamo.

Da tempo pensavo che sarebbe stato bello poterlo fare davanti alla sua immagine.

In occasione di un nostro raduno a Loreto nel 2016 abbiamo conosciuto l’amico pilota Roberto Piccinini, che proprio a Loreto produce statue e immagini.

Dall’idea alla realizzazione è stato un attimo. Ora anche AIPM è diventata una delle case della nostra Protettrice!

Flavia a Cavedago nel luglio 2019
Archivio Flavia Lonardi

Giuseppe (Beppino) Dellai – Socio Onorario di AIPM

Il suo battesimo dell'aria avviene in un'afosa domenica di giugno del 1960 quando, studente universitario al secondo anno di studi alla facoltà di Giurisprudenza dell'Ateneo di Ferrara, viene iniziato al volo da un amico, su un vecchio Farchild quadriposto.



L'anno dopo esce un bando dell'Aeronautica per 120 allievi ufficiali piloti di complemento cui decide di partecipare.

Viene convocato a Roma per la selezione, risultando il 1° dei non già brevettati ed iniziando in quel di Lecce (aeroporto di Galatina) per il 43° corso, che lo porterà l'anno seguente al conseguimento del brevetto di Pilota Militare.

Dopo i primi voli fatti con il vecchio T6 Texan viene scelto con altri 20 colleghi per iniziare un corso sperimentale a livello internazionale direttamente su velivoli a getto.

È un addestramento duro: alle missioni di volo a vista e strumentale si intercalano quelle di acrobazia e di formazione, il tutto seguito da verifiche di esaminatori nazionali e da controlli di commissioni internazionali NATO.

Predilige il G 91 con base a Treviso; il velivolo è un vanto dell'industria italiana, la base è vicino a casa e alle sue montagne! Dopo tre anni di intensa attività come pilota Combat Ready, ha la possibilità di frequentare il 38° corso per istruttori ed essere impiegato poi in qualità di istruttore presso la scuola di perfezionamento ad Amendola.

Allo scadere della ferma come Ufficiale Pilota di Complemento (per mantenere fede ad una parola data) lascia con rammarico la Forza Armata e rientra nella vita civile.

Per ben tre volte Alitalia lo lusinga offrendogli la possibilità di volare con aerei di linea in Compagnia ma prevalgono altri valori: la piacevole responsabilità della nuova famiglia, il male del campanile e delle montagne.

Contattato dal dott. Volpi e dal dott. Aichner accetta di fare l'istruttore presso l'Aero Club di Trento.

Deve presentarsi a Roma per il conseguimento della licenza professionale e, anche se istruttore su velivoli a getto, dovrà sostenere un esame per istruttore civile (dai turbogetti ai velivoli leggeri!).

Nel '68, dopo tutta la trafila burocratica, inizia il nuovo impiego in quel di Trento.

Il 1° maggio 1969 l'Aero club si trasferisce in toto sul nuovo aeroporto di Mattarello, dove è possibile l'attività giornaliera senza le limitazioni meteorologiche del vecchio aeroporto.



Immagine gentilmente offerta da Alessandro Marangoni

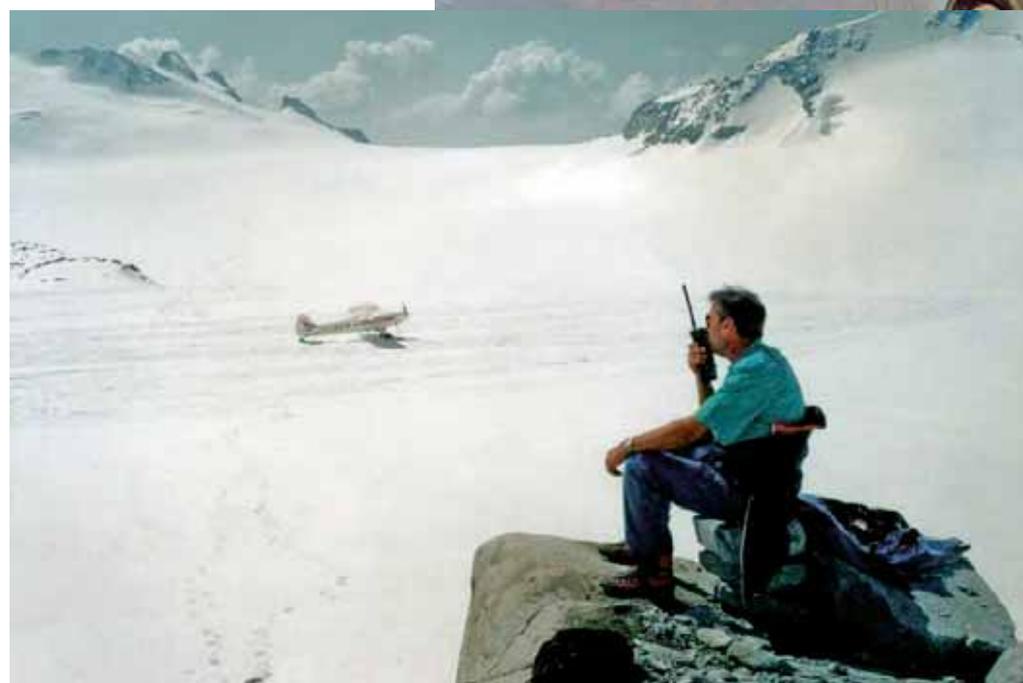


Dopo l'acquisizione della licenza di volo a vela e di elicottero, nel dicembre del '71 a Courchevel si specializza, con la guida di Michel Kossa, nel più affascinante dei voli: fra le montagne e con atterraggi e decolli dalle ridotte aviosuperfici in pendenza su neve e su piste semi-preparate.

Diviene Istruttore di Volo in Montagna sin dalla nascita della Scuola Nazionale di Trento.

Ha formato centinaia di piloti alla pratica di questa meravigliosa disciplina; ha formato Istruttori; a livello nazionale è stato ed è tuttora un punto di riferimento ogni qualvolta si renda necessario conoscere, approfondire, aggiornare o innovare la materia in campo aeronautico.

La sua presenza è incessante, continua istruendo ed allenando gli amici già piloti brevettati e partecipando con loro a varie spedizioni nei cieli d'Italia e di tutta Europa.



Giuseppe "Beppino" Dellai è stato nominato Socio Onorario nel Corso della 33.ma Assemblea tenutasi a San Marino nel 2019.

Il testo e le immagini (dove non diversamente indicato) sono stato estratti dal capitolo a lui dedicato nel libro "Liberi di volare" di Enzo Marchesi.

2 Giugno 2019 – Monte Casale e Balbido (TN) Giornata dedicata al ricordo di Umberto “zio Berto” Venturini e Giorgio Bertagnoli

di Renato Fornaciari

Sono passati 10 anni, era il 5 Luglio 2009.

In un bel pomeriggio di sole abbiamo perso, in un incidente aereo in località Marocche, vicino al lago di Cavedine (Trentino), gli amici Berto Venturini e Giorgio Bertagnoli.

AIPM ha anticipato la celebrazione di un mese per motivi organizzativi.

La giornata in ricordo degli scomparsi è iniziata con un appuntamento sul Monte Casale.



Buona partecipazione con numerosi aerei e VDS.

Questa aviosuperficie in pendenza, oltre ad essere stato il luogo dell'ultimo decollo di Berto e Giorgio, è sì una bella pista di montagna da praticare sia con neve che con erba, ma ancor più rappresenta una lunga storia d'incontri e di esperienze che hanno cementato il "gruppo storico" ed entusiasmato quelli che sono venuti dopo.

Non possiamo parlare di Casale e non ricordare l'amico Nino Farina, un sostenitore del volo in montagna, scomparso nel 2015, che ci ha ospitato nella sua bella baita, proprio vicino alla manica a vento, sia d'estate che d'inverno. Come dicevo dal Casale "zio Berto" e Giorgio hanno fatto l'ultimo decollo.

.....di quel giorno ricordo ancora tutto: ci siamo incontrati all'aeroporto; io e Mario Marangoni stavamo preparando i due biplani "Caproncino Ca 100", dovevamo fare sul lago di Cavedine dei passaggi con fumate tricolori per onorare una Festa dell'aeronautica sul lago di Cavedine organizzata dal nucleo "Valle di Cavedine" dell'A.A.A. sez. "Alto Garda". Berto e Giorgio avevano preparato anche loro il PA 18 per fare un volo locale.

Berto si avvicina e dice: "Renato ti posso lanciare l'elica del Ca 100?" Gli rispondo: "Come no! anzi, caro Zio che onore!!" Procedura di messa in moto, pronti contatto! Berto lancia l'elica e il Ca 100 parte al primo colpo.

Ci siamo guardati negli occhi con soddisfazione, Berto aveva una camicia sportiva a quadretti bianchi e azzurri e in testa, rigorosamente, il berretto rosso di AIPM. Rulliamo per allineamento tutti assieme e dopo che io e Mario siamo decollati il Berto mi chiama per radio chiedendo: "vi dà fastidio se io con il Piper sto un po' più in alto e vi faccio così delle fotografie dei passaggi?" "Nessun fastidio, fai pure" gli rispondo!

Finito il nostro intervento dirigiamo verso l'aeroporto e Berto, via radio ci comunica: "Bellissimo!! Bene adesso noi andiamo al Casale, ci vediamo più tardi."

"Ok. Grazie a dopo!"

Non ci siamo più sentiti ne visti.



Poche ore dopo Giovanni Giovanelli, specialista in Italfly, avvisato dal corpo elicotteri del 118, ci ha dato la terribile notizia della morte dei nostri amici.

Il vuoto lasciato da Berto è stato grande perché la nostra frequentazione è durata tanto, tantissimo, più di trent'anni.

Abbiamo condiviso tutto. La nostra crescita come piloti, la conquista di prati e aviosuperfici "nuove", i grandi voli e la fondazione di AIPM, nel 1986.

Associazione all'interno della quale ha occupato ruoli e responsabilità importanti. Inoltre chi ha avuto la fortuna di frequentarlo da vicino ha condiviso anche l'amicizia, quella sincera che continua anche quando l'aereo è in hangar.

Il carattere sensibile, attento anche alle sfumature, l'innato spirito allegro di gruppo, il senso di aiuto e di comprensione e poi la generosità e la voglia di vivere.

Qualità che è riuscito sempre a trasmettere. È stato proprio bello incontrarlo e viverlo.

Anche Giorgio Bertagnoli era pilota di montagna. Frequentava un po' meno il gruppo e l'attività in quanto il suo lavoro di ispettore agrario lo teneva lontano da amici e dalla sua terra. Da quando era andato in pensione si era ravvicinato sia all'attività che agli amici e negli ultimi anni non passava settimana che non facesse coppia con Berto per andare in volo e riscoprire i passati luoghi di atterraggi in montagna.



Per chiudere questo incontro celebrativo siamo decollati dal Casale per scendere a Fiavè e atterrare su una pista interessante preparata dall'amico Armando Bronzini e dal gruppo di Balbido. Lo stesso Armando aveva organizzato anche il pranzo presso l'azienda agricola "Fontanel", nelle vicinanze siamo riusciti ad avere in uso una chiesetta dove padre Gianni (frati francescani di S.Caterina a Rovereto) ha celebrato una breve e intensa messa a ricordo dei nostri amici scomparsi.

Alla fine foto di gruppo e tutti a tavola. I ricordi ed i racconti sono continuati tra una portata e l'altra in un clima di tranquilla amicizia. Nel tardo pomeriggio ci siamo salutati e tutti sono rientrati alle proprie sedi.

Abbiamo portato nel cuore la consapevolezza di aver fatto una cosa buona che ci arricchisce l'animo e che dà senso ai sentimenti ed ai valori che ci legano all'attività più bella del mondo; "Il volo in montagna!!!"



Le foto sono di Patrizia Carli

RADUNO E.M.P. – Mariazell (A) 7-8-9-10 giugno 2019

di Flavio Canton

Contavo ben di poter andare con il mio aeroplano ricostruito, dopo l'incidente, a Mariazell ma a poche settimane dal raduno mi rendo conto che non potrà essere così. Mi rassegno quindi, come per l'anno prima in Spagna, a dover saltare di nuovo l'appuntamento.

A 10 giorni dalla partenza un messaggio all'aria del Com. Toldo riaccende la lampadina: Nunzio infatti informa, per chi fosse interessato, che si è liberato il secondo posto sul D-EMRE. Senza por tempo in mezzo lo informo che -se c'è davvero questa opportunità- sono pronto a coglierla.

Incrociando le dita fino alla mattina della partenza e non parlando quasi con nessuno per scaramanzia ci troviamo sabato 8 giugno sull'aeroporto di Trento dal quale -effettuato carico bagagli e briefing- in pochi minuti decolliamo per Belluno per il ricongiungimento con i velivoli di Francesco e Domenico con i quali seguiremo la rotta; li troviamo già pronti con Renato e Nino a completare gli equipaggi. Rifornimento, caffè, briefing, a bordo: rulliamo, poi allineiamo e uno dopo l'altro, motore e siamo in aria, eccoci di nuovo in volo tutti insieme.

Dolcemente imbocchiamo la valle che porta a Longarone e poi sul Vajont viriamo a destra per imboccare, a Cimolais, la val Montanaia, di lì in poi è il "solito" susseguirsi spettacolare di cime guglie e contrafforti che altre volte avevo avuto il dono di condividere da questo inusuale punto di vista, il cockpit di un aeroplano che vola non sopra, ma in mezzo alle montagne. Francesco ci presenta in frequenza lo spettacolo del *campanile di val Montanaia* "la pietrificazione dell'urlo del condannato".



Gli equipaggi dei PA18 alla partenza - foto Francesco Frezza

piacevolissima.

Il principale problema giunti al primo atterraggio di Trieben, è il freddo: tremo come una foglia e non vedo l'ora di andar giù per poter indossare la giacca a vento. La pista è un po'... ondulata, ma l'atterraggio è senza pensieri.

Poco dopo il nostro arrivo ci raggiunge Luca Fini, con il suo RV. Francesco contatta telefonicamente Martin Skacel e apprendiamo così che gli altri radunisti sono già all'approdo successivo, un'aviosuperficie temporanea in pendenza a Kaiserau, pochi minuti di volo da lì.

Stimiamo 10 minuti e ridecolliamo. Ci accordiamo con Luca e la sua compagna che due di noi torneranno a prelevarli dopo aver scaricato il relativo passeggero. La pista sulla quale approderemo non è infatti adatta all'RV.

Nonostante il cielo coperto la cornice alpina nella quale andiamo a pennellare i nostri bianco rossi e gialli PA18 è davvero molto suggestiva.

Sfioriamo Casera Razzo e vediamo, alla nostra destra in basso, la pista di Enemonzo.

Giochiamo a scambiarci di posizione per qualche ripresa fotografica, il confine si avvicina rapidamente e prepariamo nelle radio la frequenza di Vienna. Passato lo spartiacque ed entrati nell'ex Imperial Regio territorio austriaco il paesaggio cambia lentamente e le valli, pur restando caratteristicamente alpine, si addolciscono.

Ci accorgiamo che anche la temperatura decisamente cambia, è diventato a mano a mano più frescolino e continuerà a rinfrescare tanto da farmi rimpiangere di non aver indossato qualcosa di appena più consistente della nostra polo bianca. Sapevo che avremmo sorvolato la Stiria, il cuore verde dell'Austria, ma la sorpresa nel rendermi conto di essere sopra la valle del Mur e di vedere la casa dove ripetutamente sono venuto in vacanza con la famiglia è davvero



Dolomiti bellunesi con il Campanile di Val Montanaia "Pietrificazione dell'urlo del condannato" foto di Flavio Canton

L'atterraggio è appannaggio di Nunzio, pista corta e vento in coda con canale di scolo in cemento alla fine consigliano prudenza.

I nostri sono gli ultimi tre atterraggi del giorno ma scopriremo poi che saranno determinanti per l'assegnazione della coppa Geiger e Francesco insieme a Renato faranno un risultato strepitoso!!!

Il permesso rilasciato agli amici piloti dell'associazione consorella austriaca è per un solo atterraggio per ciascun velivolo, quindi Luca Fini e compagna saltano questo appuntamento dirigendo direttamente su Mariazell.

Spiacevole infortunio, fortunatamente senza conseguenze per i protagonisti, ad un PA18 austriaco che al momento della prova motore prima di ridecollare si mette sull'attenti!

Decollo "difficile" anche per un Cessna 172 diesel che -forse- senza un deciso vento in fronte che lo ha parecchio facilitato avrebbe avuto qualche difficoltà a staccare prima del fine pista!

La giornata aeronautica termina con l'arrivo a Mariazell, dove incontriamo -fra gli altri- anche Elmar Marinoni, giunto direttamente da Bolzano con il suo favoloso Rocket, una vera fuori serie.

Per raggiungere il centro del Paese approfittiamo di una navetta d'epoca, un autobus scoperto molto caratteristico.

Giusti in tempo per l'assemblea EMP alla quale veniamo immeritabilmente invitati a partecipare per raggiungere il numero legale.

L'Assemblea elegge Luca Fini nuovo presidente EMP mettendo d'accordo tutti.

Il tempo di una visita al Santuario meta di numerosi pellegrinaggi, un sorso di vino locale seduti ad un bar sulla piazza principale ed è già ora della serata che Martin ha organizzato per i partecipanti al raduno: orchestra folcloristica, aria molto divertente e il tempo corre via veloce in allegria fra musiche tipiche, balli e lazzi, intervallati da apprezzabili piatti di cucina locale.

Davvero degna di menzione la polka che Renato e Francesco hanno esibito dando prova di danzatori provetti. Il rientro in albergo a piedi rafforza l'allegria compagnia e fra battute, ricordi, qualche fugace volto di donna incontrata per campi volo, Francesco apre la bottiglia della



buona notte che mette tutti d'accordo sull'ora di sveglia del giorno dopo.

La mattina seguente raggiungiamo il non lontano aeroporto a piedi dopo una corroborante colazione. Martin tiene un breve briefing per spiegare che l'aeroporto che è in programma di raggiungere è stamani, Timmersdorf, per la successiva visita alla miniera di ferro di Eisenerz sull'Erzberg, ha una sua normale attività per cui per non creare disagio la nostra partenza avverrà a gruppi scaglionati.

Attendiamo con pazienza il nostro turno, l'ultimo, godendo il paesaggio circostante.

Il volo di trasferimento trascorre giocando un po' con qualche folata di vento e con le termiche dei costoni. Passiamo poco lontano da Zeltweg e infine atterriamo a

Timmersdorf. Foto di prammatica e di corsa sul pullman che ci aspetta per il trasferimento alla miniera.

La visita si svolge su un enorme Dumper Caterpillar il cui cassone è stato adattato ad uso "turistico".



Le foto delle due pagine sono di Francesco Frezza (tranne quella della navetta d'epoca che è di Gaetano Catto)

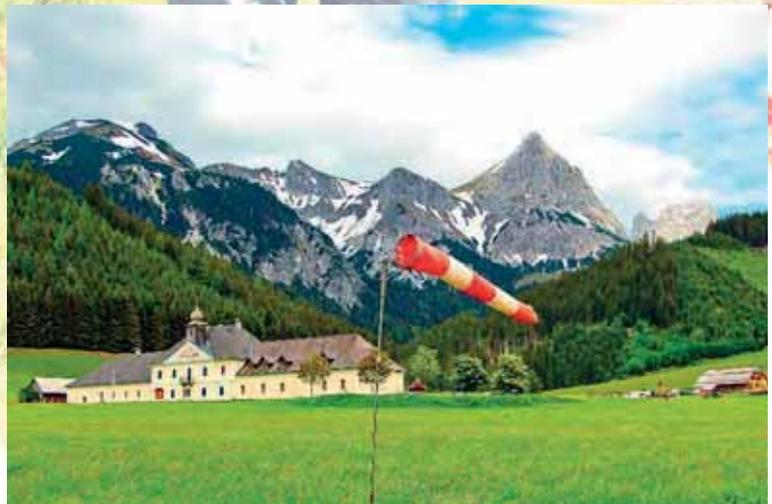
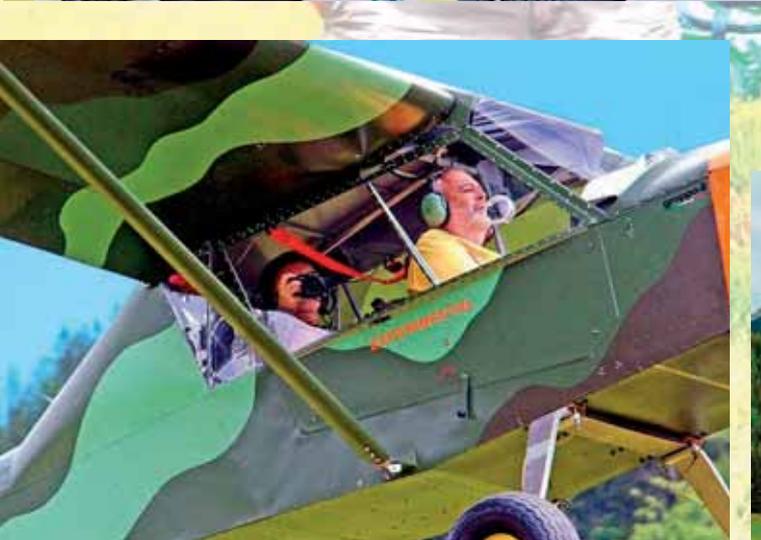




Foto del paginone e della pagina successiva di Flavio Canton



Il casco giallo che veniamo istruiti ad indossare aggiunge caldo al caldo. I nostri raccontano del precedente raduno EMP organizzato esattamente qui, sulla miniera, 10 anni prima, con atterraggio in uno dei gironi sui quali la miniera a cielo aperto è organizzata.

Pomeriggio si rientra per dar vita a quella che sarà la serata di gala. Il momento aeronauticamente più alto lo raggiungiamo al successivo atterraggio su Mariazell: senza volerlo i velivoli di Francesco, Domenico e il nostro si trovano prossimi alla fine del sottovento perfettamente scalati in ala destra e la successiva apertura che avviene in virata sinistra è da manuale di volo in formazione. 1,2,3 perfetti, leader e due gregari fanno il loro ingresso nel successivo finale mantenendo le rispettive separazioni.

La luce calda del pomeriggio inoltrato fa risaltare il giallo del velivolo di Francesco e Renato, il bianco di quello di Domenico e Nino e il biancorosso del nostro, bellissimi.

Ci tratteniamo in aeroporto con gli amici presenti,

Martin immancabile, Arno e Inge, Stephan e Ulla, e si finisce tutti con una bella birra fresca, per oggi ali, eliche e ruote hanno terminato il loro compito.

La serata di gala organizzata da Martin è meravigliosa: buon cibo, miglior vino, e la premiazione della Coppa Geiger che Martin ha orchestrato con una serie di spiritosi premi. Ad Arno tocca un'ancora, probabilmente per l'atterraggio più "lungo". A Francesco e Renato, del tutto inaspettatamente tocca il secondo posto!!!

Grande festa, grande allegria, grande Martin!!!!

La serata si chiude con i saluti, baci e abbracci, l'attestato di "europea" alla mia risata e un arrivederci alla prossima. Rientro a piedi con il "mortaio" portato a braccia, il ricco premio di Francesco e Renato per



il quale han fatto promessa che verrà "bevuto" in compagnia.

Il giorno dopo è quello destinato al volo di rientro. Il tempo non sembra male ma incontriamo quasi subito vento e anche qualche piovasco per via.

Sul Vajont ci separamo, Domenico e Francesco su Belluno noi proseguiamo per Trento.

La rotta ci porta a sorvolare alcune delle zone dove il maltempo dello scorso autunno aveva battuto più duro. Si contano a decine di migliaia gli alberi schiantati a terra!

Magnifica esperienza, magnifico PA18, docile e preciso ai comandi, per quasi di disturbare il suo volo quando per rompere la monotonia gli si impone qualche manovra diversiva.

Grazie al Com.te Nunzio Toldo che ha voluto condividere il volo, grazie a Francesco, Renato, Domenico e Nino per la bella e allegra compagnia.



Riunione del Consiglio E.M.P.

Alla prossima!!!!

ASSEMBLEA E.M.P. – Elezione nuovo Consiglio

di Francesco Frezza



Emp (European Mountain Pilots) è la casa comune delle varie Associazioni Europee dei Piloti di Montagna ossia delle Associazioni di Francia, Svizzera, Italia, Spagna, Germania, Austria, Lussemburgo, Gran Bretagna.

Fra i suoi compiti certamente il coordinamento delle varie attività nazionali e la rappresentanza nei confronti dei vari Enti normatori tra cui il principale è Easa con sede a Colonia. Numerosi sono stati a questo titolo gli interventi dell'allora Presidente Marlies Campi per definire la regolamentazione dell'attività di volo in montagna sintetizzata nel documento FCL815 – mountain rating – in vigore dallo scorso anno.

Lo spirito è quindi quello di dibattere argomenti relativi alle legislazioni e/o regolamenti relativi all'attività di volo in montagna promuovendo nello stesso tempo gli aspetti di reciproca conoscenza attuata mediante raduni e momenti conviviali.

Ogni anno questi si tengono presso differenti Paesi a turnazione fra le diverse Associazioni. Quest'anno è toccato all'Austria che esprimeva il Presidente EMP (Martin Skacel). Luogo del raduno Mariazell caratteristico paesino della Stiria famoso per la Basilica dedicata alla Madonna. Aipm era presente con 5 aeroplani e 10 persone. Assenti per cattive condizioni meteo i rappresentanti di Spagna e Francia. Quest'anno, il raduno prevedeva il rinnovo delle cariche.

La riunione si è tenuta alle 17.00 ca. presso la sala delle riunioni del Comune di Mariazell. È stato così eletto: Luca Fini a Presidente di EMP e Giampaolo Sbarbada, Tesoriere.

Invariate le altre cariche ed i Rappresentanti delle varie Associazioni. Il Consiglio EMP risulta così composto:

- **Président d'Honneur:** Robert Barrier (France) (Président EMP 1991-2006)
- **Président:** Luca Fini
- **Vice-Président:** Edy Ledergerber (Suisse) – Gérard Ferrier (France) – Mario Ventura (Italie)
- **Trésorier:** Luca Fini con la collaborazione di Giampietro Sbarbada
- **Sécretaire:** Deniz Rudaz
- **Commissaire aux comptes:** Heinz Shaffer (Autriche) et Nicolas Nuoffer (France)

I rappresentanti delle varie Associazioni Europee sono:



Vecchio e nuovo Presidente - foto Francesco Frezza

- **AFPM (Francia)**
Daniel Serres-Noel Genet- Gérard Ferrier – Eric Fix;
- **ASPG (Svizzera)**
Edy Ledergerber- Jean Michel Praz – Pascal Balet
- **AIPM (Italia)**
Domenico Chiesa- Francesco Frezza – Mario Ventura – Charles Hommet –
- **APME (Spagna)**
Marlies Campi – Angel Ibanez
- **DGPV (Germania)**
Reiner Schmid – Hans Reininger
- **OeGPV (Austria)**
Martin Skacel – Heinz Schaefer
- **Lussemburgo**
Thomas Drescher
- **Gran Bretagna**
Peter Jackson

Il nuovo Presidente EMP Luca Fini i migliori auguri da parte di tutti i presenti. Per quanto riguarda il raduno EMP 2020, il Presidente Fini cercherà di trovare un sito/Club in Francia.

ASSEMBLEA E.M.P. – Le impressioni del nuovo Presidente

Intervista a Luca Fini

Se sei un pilota di montagna, prima o poi capiti a Mariazell!

Mariazell, in Stiria, è una piccola e caratteristica cittadina di media montagna nelle alpi Austriache.

E' dotata di un bell'aeroportino (LOGM) con pista in asfalto di 500m con profilo a schiena d'asino che te la fa sembrare molto corta al momento della richiamata. Molto bella!



I-DAVE in sosta a Mariazell - Foto L. Fini

Ci sono atterrato il 7 giugno scorso con l'RV7 I-DAVE (grazie Walter) per partecipare al raduno dell'EMP organizzato dal gruppo locale di appassionati di volo in montagna capitanati dal simpatico Martin Skacel.

Non ho purtroppo potuto partecipare il giorno seguente al giro aereo con atterraggio di precisione sulla pista di Kaiserau perché era un po' giusta per l'RV (prego Walter); ad ogni modo ho potuto seguire gli altri equipaggi in volo, salutarli con un basso e rientrare.

Tornati a Mariazell, il pomeriggio, presso la sala riunioni si è tenuta la riunione annuale del

consiglio dell'EMP durante la quale ho accettato di essere eletto nuovo presidente dell'associazione: appena ricevute le congratulazioni dall'uscente presidente Martin ho avuto la strana sensazione di vuoto come quando ti pianta il motore...ma poi è passata!

Insomma, non ci avevo riflettuto a lungo prima di accettare la candidatura; passata la paura mi son detto che, con l'aiuto di tutti, cercheremo di rivitalizzare questa associazione che negli ultimi anni ha incontrato un po' di vento contrario durante la navigazione.

Ok, sono presidente dell'EMP: ma a cosa serve l'EMP mi son chiesto? E cosa posso fare?

L'EMP serve ad unire i piloti di montagna delle diverse nazioni europee, e questo è un ottimo spunto, perché condividere la passione del volo con i nostri simili trovo sia sempre stimolante ed istruttivo.

Serve per facilitare la conoscenza di nuove piste in montagna, che è uno dei motivi per cui il pilota in montagna non si annoia.

Serve per avere una rappresentanza della nostra specialità in sede EASA, che tuteli per quanto possibile i nostri interessi.

Spero, inoltre, che servirà a tante altre cose: ho qualche idea e spero di riceverne da tutti e vedremo quelle che riusciremo ad attuare.

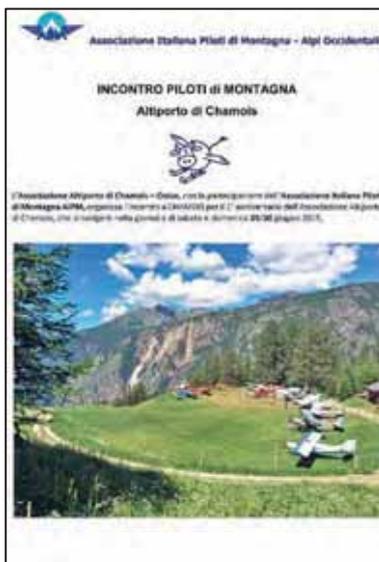
Arrivederci presto al prossimo incontro, organizzato o casuale, con gli amici del volo in montagna.

Happy landings



Passaggio della "Campanella" - foto Flavio Canton

29-30 Giugno – Chamois (AO) Incontro Piloti di Montagna di Mario Ventura



Nei giorni 29 e 30 giugno 2019 si è svolto l'incontro a Chamois in occasione del Raduno dei Soci AIPM.

Nella mattinata di sabato 29 i primi arrivi in volo dei partecipanti e altri con la funivia e a piedi da La Magdeleine.

L'occasione dell'incontro ha permesso, come sempre, scambi di informazioni sulla pratica del volo in montagna, utili anche ai turisti intervenuti. Gli intervenuti hanno poi raggiunto il Ristorante "Chez Pierina", trovando un ambiente completamente rinnovato e del tutto confortevole e consono all'ambiente montano.

Alcuni partecipanti hanno svolto attività di allenamento con numerosi voli anche nel pomeriggio, concludendo poi la giornata con cena e pernottamento all'Hotel Cly.



Ultimi ritocchi alla pista



La nota di rilievo riguarda alcuni piloti che hanno dormito in tenda o addirittura all'interno, parzialmente, dei propri aeromobili.

La meteo favorevole per entrambi i giorni ha consentito arrivi anche domenica 30, in particolare due PA18 dall'Austria.

Durante l'incontro sono stati affrontati numerosi argomenti riguardanti il Volo in Montagna, in particolare sull'avvio della normativa EASA, oltre a quella riguardante i velivoli Ultraleggeri.

La giornata si è conclusa con il rientro dei Piloti intervenuti presso le proprie sedi e basi.

L'incontro svoltosi nelle due giornate, spettacolari dal punto di vista meteo, ha consentito ai Piloti di approfondire il loro allenamento sulla pista dell'Altipuerto di Chamois (VdA). *Foto di Mario Ventura*



30 Giugno – 7 Luglio Visitando la Sardegna

*di Enrico Lonardi
con foto-racconto di Ulrich Ladurner*

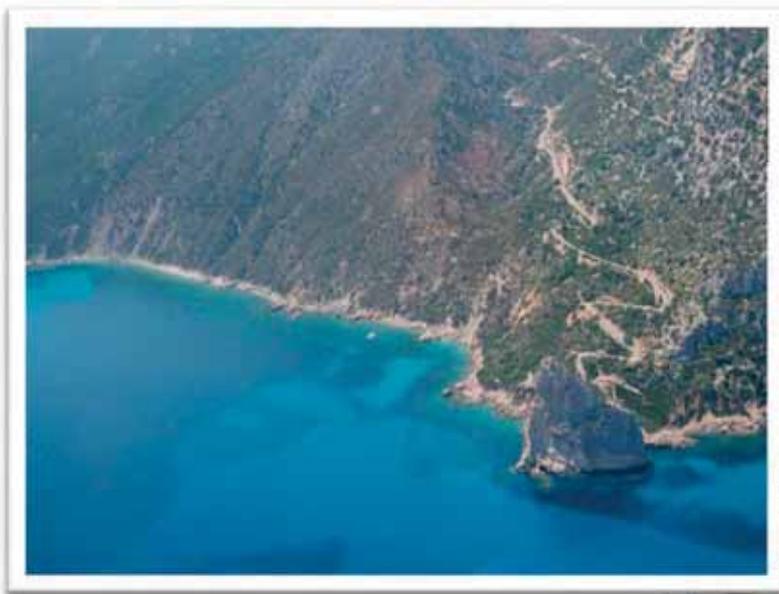
Erano parecchi anni che tra di noi piloti di AIPM parlavamo di organizzare un tour della Sardegna, sulla scia dei memorabili racconti di esperienze fatte e vissute nel lontano 1988, quando il comandante Paolo Cattani, allora direttore della scuola di volo Alitalia di Alghero, organizzò per i Piloti di Montagna, un tour durato 9 giorni con vari atterraggi sulle prime aviosuperfici dell'epoca.

Finalmente nella primavera di quest'anno, grazie a Ulrich Ladurner, che definisce la Sardegna come la sua seconda casa, e Renato Fornaciari vengono poste le basi per realizzare un nuovo giro sull'isola. La proposta di Ulrich di: *"Volare nella libertà delle montagne, godere il mare, conoscere il paesaggio e la gente, un tocco di storia e cultura, mangiare il pesce di mare e la carne di montagna, per non parlare del buon vino dal carattere eccellente!"* viene, naturalmente, accolta con entusiasmo!

La settimana scelta è la prima di luglio, sperando che il maestrale vento tipico della Sardegna possa essere clemente e ci lasci svolazzare senza troppa turbolenza.

Nei mesi successivi Ulrich, potendo contare sulla sua conoscenza del territorio e delle numerose amicizie intrattenute da lungo tempo con albergatori e proprietari di aviosuperfici, traccia una bozza del tour, inserendo momenti di volo e momenti del dolce far niente, proponendo un programma decisamente interessante.

In un batter d'occhio arriva il 30 Giugno, data prevista della partenza per questa nuova avventura. Per una serie di motivi familiari e lavorativi sopraggiunti, alcuni dei partecipanti devono rinunciare. Seppur in numero ridotto, decidiamo comunque di proseguire il nostro viaggio.



Da Bolzano a Perdasdefogu, un'aviosuperficie all'interno della Sardegna: più di quattro ore di volo, ma sorvolare le splendide coste della Sardegna è un'emozione appagante.



Sorvolando il Golfetto di Tortoli, dove faremo il primo tuffo nel mare

Siamo tre equipaggi: io e Eligio partendo da Boscomantico su PA18 D-ENLO, Ulrich da Bolzano con Josef Reinish su Husky A1 D-EOGY e Arno con Inge da Innsbruck su Trial I-KLMN.

Ci diamo appuntamento per le 11,30/12,00 all'aeroporto di Figari in Corsica LFKF, per fare una pausa e rifornire i nostri velivoli.

Nei giorni precedenti la partenza, leggendo i vari notam di Figari leggo che nel periodo estivo, è obbligatorio richiedere con almeno 24 ore di anticipo via mail il carburante, indicando anche l'ora di arrivo e litri necessari, cosa che naturalmente richiedo immediatamente via mail, nel giro di 1 ora ricevo la mail di conferma, e non contento chiamo per telefono per essere certo della prenotazione del nostro AVGAS.

Alle 8,35 di domenica mattina, con il nostro Paperotto rosso fiammante decolliamo da Boscomantico: giornata a dir poco stupenda!

L'amico Eolo ci aiuta con 10/12 nodi di vento in coda, apriamo il piano di volo con Padova dopo pochi minuti fuori dal CTR di Verona e ci autorizzano a salire a 8000 ft da lì a poco siamo sugli Appennini, visibilità infinita e calma piatta ma soprattutto un bel fresco.

Pisa ci fa mantenere la stessa quota, procediamo quindi al traverso dell'Elba, cielo e mare si uniscono a causa della completa calma di vento; inizio la ricerca di qualche scia bianca lasciata dalle navi o dai traghetti in modo da non dover stare fisso continuamente sull'orizzonte artificiale che dopo un po' per me diviene stressante, finalmente dopo poco inizio ad intravedere il profilo della Corsica e il volo in un attimo torna rilassante.



Da Perdasdefogu all'Aviosuperficie di Girasole, il nostro punto di riferimento per i prossimi giorni. Intanto sono arrivati anche Inge e Arno Thumbichler ed Eligio Lonardi con il figlio Enrico.



Roma ci avvisa che la zona militare di Solenzara è inattiva, quindi possiamo contattare direttamente Figari, scendiamo a 2000 ft lungo la costa e ci godiamo il mare con le bellissime insenature della Corsica; mi metto in contatto con Figari: mi sorge il dubbio che non sia più il piccolo aeroporto turistico di un tempo che ricordavamo. Siamo numero 4 in atterraggio, dietro a vari voli di linea e alle 11,35 appoggiamo le nostre ruote sulla pista: in accordo con

la ground rullo direttamente davanti al distributore di benzina e mi preparo a rifornire, qui viene il bello... passano 30 minuti e nessuno si presenta alla colonnina! Eligio visto i 34 gradi decide di andare nei locali dell'aerostazione con l'aria condizionata. Contatto la ground nuovamente e mi rispondono che c'è un solo operatore, e che anche se io avevo prenotato carburante e fissato con l'ora di arrivo devo attendere prima il rifornimento di JetA1 dei vari charter di linea almeno 5! Morale, siamo finalmente riusciti a fare carburante alle 15,00 del pomeriggio.

Mi appresto ad avvisare a questo punto gli altri amici di evitare di atterrare a Figari, e decidiamo di incontrarci direttamente in Sardegna.

Alle 15,30 dopo circa 4 ore di stress, siamo di nuovo in volo con destinazione l'aviosuperficie di San Teodoro NU02, dove l'amico Giovanni Valmori ci aspetta per un saluto.

Trascorsi pochi minuti di volo dopo il decollo, lo scenario e il mare turchese cristallino dell'isola Cavallo, Lavezzi, Budelli, Spargi, la Maddalena, Santo Stefano, Palau riescono in un attimo a farci dimenticare la brutta esperienza di Figari, ridandoci il buon umore.

Procediamo lasciando Porto Cervo sulla sinistra, la splendida baia del Pevero; con i suoi yacht Porto Rotondo è inconfondibile! Puntiamo la pista di Olbia, una volta arrivati ad 1 miglio la torre, cui confermiamo di aver in vista il traffico in decollo, ci autorizza per l'attraversamento. Completato salutiamo, li ringraziamo e ci ripassano con Roma, 10 minuti di volo, e siamo in vista della pista di San Teodoro. Chiudiamo il contatto radio con Roma ci ricordano di chiudere il piano di volo una volta a terra per telefono, la pista è molto bella, la lingua di sabbia bianca parallela alla pista ed il mare cristallino, non hanno assolutamente niente da invidiare ai Caraibi ... anzi!

Una volta a terra il grande amico Giovanni, ci accoglie a braccia aperte, dandoci ogni tipo di assistenza e di informazione necessaria per girovagare qua e là, conoscendo lui tutta l'isola veramente molto bene.

Gli altri 2 equipaggi che grazie a noi si sono risparmiati la disavventura di Figari, hanno operato in maniera diversa: Arno facendo carburante all'isola D'Elba; Ulrich, non avendo problemi di autonomia, ha fatto tappa visitando l'aviosuperficie di Perdasdefogu posta nell'interno. Ci contattano dicendoci di essere arrivati all'aviosuperficie Girasole nell'Ogliastra poco distante da Tortoli dove faremo la nostra base in questi giorni.

Alle 17,00 dopo aver rifornito e salutato gli amici di San Teodoro, decolliamo per Girasole. Saliamo a 3000 ft e dopo poco iniziamo a vedere il Massiccio del Gennargentu con i suoi 1834 mt; in lontananza sotto di noi qua e là antichi borghi in pietra arroccati sulle montagne che creano sempre una certa ammirazione e curiosità!

Quaranta minuti di volo, e abbiamo Girasole in vista, chiamata sulla 130.00: ci stanno aspettando, siamo in vista, unico traffico, atterriamo.

Picchettiamo il Paperotto, nel frattempo un simpatico e pittoresco amico di Ulrich, Giovanni, ci accompagna subito nello splendido golfetto di Tortoli dove finalmente ci incontriamo tutti insieme per un primo bagno rinfrescante. La sera, Giovanni ci fa cenare nella piazzetta di Tortoli dove iniziamo ad assaggiare tutte le prelibatezze della cucina sarda: affettati e formaggi, culurgiones con varie salse, il tutto piacevolmente innaffiato da vino canonau ed un buonissimo mirto ghiacciato come digestivo.



Un giovane pilota con il suo Experimental



Pianifichiamo per il giorno seguente, una giornata di completo relax tra spiaggia e mare oltre ad un'escursione nell'interno. La sera a cena Ulrich ci comunica che sfortunatamente non ci hanno concesso

l'autorizzazione che avevamo richiesto per l'atterraggio all'aeroporto di Abatax-Tortoli LIET, chiuso ormai da anni ma ancora in buono stato, decidiamo quindi un cambio di programma: contattiamo Claudio Serra, un amico pilota di Cagliari, che Eligio non vede da oltre 30 anni il quale si mette subito in moto per ricevere la nostra visita.

La mattina con un tempo splendido, calma di vento riforniamo i mezzi, un minimo di pianificazione e alle 10,45 decolliamo per l'avio superfice la "Tana del volo" Siliqua CA06, a nord ovest di Cagliari. La temperatura è già rovente, saliamo subito a 4500 ft per cercare un po' di fresco e goderci al meglio il panorama che questa terra ci offre; dopo circa 20 minuti lasciamo le splendide montagne con i paesi arroccati sulla roccia. Inizia la pianura secca e arida: contattiamo Cagliari, dovendo attraversare il fondamentale dell'aeroporto militare di Decimomannu LIED e sapendo che la quota massima è 1000 ft, ci prepariamo a lasciare il fresco. Il controllore ci fa invece mantenere i 4500 ft fino a Siliqua, ancora qualche miglio e siamo campo in vista, ringraziamo il gentile controllore e ci prepariamo per l'atterraggio.

Come volevasi dimostrare, l'ospitalità degli amici sardi è impeccabile: Claudio e Aldo Casti sono già pronti con le loro auto per portarci a Cagliari. Dopo una breve e interessante visita a questa bella aviosuperficie si parte in compagnia per il ristorante Lo Scoglio a Sant'Elia in riva al mare con una vista strepitosa dove ci attardiamo sino a pomeriggio inoltrato tra antipasti crudi cotti e tagliolini all'astice raccontandoci le reciproche e differenti esperienze di volo fatte in tanti anni.



Aviosuperficie di Siliqua "La tana del volo" a nord-ovest di Cagliari: la sede e gli amici di Enrico che ci portano in città

Al ristorante Lo Scoglio a S. Elia, un posto fantastico con piatti altrettanto fantastici



Foto di gruppo prima di decollare

Rientrati alla Tana del Volo, decisamente appesantiti ma molto soddisfatti dell'ottimo pranzo, ci prepariamo a rientrare a Girasole, dove con un bel tuffo in mare chiuderemo questa splendida giornata di volo e di amicizia. Rientrati alla base, cominciamo subito a parlare della prossima giornata di volo, ci piacerebbe visitare l'avio superficie di Torre Foga, vicino ad Oristano, dove dai racconti degli amici sardi abbiamo intuito essere un posto magnifico.



Al ristorante della Cooperativa di pescatori di Arbatax

Per raggiungerla occorre attraversare da est a ovest l'isola, occasione che ci permetterà di vedere al meglio l'entroterra. Sappiamo però che non è più utilizzata da parecchio tempo, ci dicono a causa dei molti cinghiali e del terreno parecchio sconnesso; Ulrich in contatto da tempo con Salvatore Genga, il gestore della pista, riceve la telefonata che Salvatore ha provveduto a ripulire appositamente per noi 200 mt di pista. La notizia ci entusiasma molto e quindi iniziamo subito a pianificare il programma di volo. Per la serata Ulrich, vero conoscitore da anni di Tortolì, ci ha organizzato una cena di pesce in una

location veramente particolare: al ristorante della Cooperativa di Pescatori di Arbatax.

Vi lascio immaginare la freschezza del pesce, una cena eccezionale, purtroppo però non a lieto fine: Inge la compagna di viaggio di Arno si sente male ed ha bisogno di essere trasportata in ospedale. Fortunatamente tutto si risolve al meglio solo con un grande spavento da parte di tutti noi, ma è stata trattenuta comunque per sicurezza.



Uno dei tanti laghi artificiali che garantiscono l'acqua in estate

Una volta accertati delle buone condizioni di Inge, io ed Eligio ci vediamo costretti a rinunciare a malincuore alla visita programmata dovendo rientrare a Verona.

Decidiamo di fare tappa a San Teodoro, dove Giovanni ci aspetta per salutarci e darci qualche consiglio sulla rotta dopo avergli comunicato di voler evitare altre esperienze in Corsica facendo rotta diretta per Boscomantico.

Salutiamo i nostri compagni di viaggio e

decolliamo quindi da Girasole, mantenendo 1000 ft lungo costa ci godiamo le meravigliose spiagge di sabbia bianca con tutte le sue insenature ed un mare turchese spettacolare, 45 minuti e atterriamo a San Teodoro.

Torre Foghe, torre di difesa del medioevo contro corsari e pirati

Piano di volo comunicato con Roma, il paperotto pieno di carburante un abbraccio ai nostri amici si decolla, apriamo il piano di volo con Olbia; ci fanno mantenere



1500 ft fino a 10 miglia fuori, poi ci passano con Roma e finalmente ci autorizzano la salita a 9000 ft, anche questa volta siamo fortunati, il controllore ci comunica che Solenzara (base aerea dell'Armée de l'air situata in Corsica) oggi è inattiva: possiamo procedere diretti per l'Elba e mantenere la quota.



La pista di Torre Foghe

Un notevole vento in coda ci spinge parecchio, dopo circa un'ora lasciamo l'Elba, contattiamo Pisa, già rassegnati a scendere a 1000 ft, invece il controllore ci fa mantenere lo stesso livello di volo via Cecina, Pistoia, Pavullo.

I primi ad atterrare da parecchi anni! Salvatore Ganga ci ha pulito 200 m di pista





Il tempo comincia a cambiare e si inizia a ballare, contattiamo Firenze e davanti a noi i cumuli si fanno sempre più bassi e vicini, stringiamo bene le cinture ed entrambi pensiamo che una volta arrivati non sarà necessario lavare il paperotto. Inizia lo slalom tra un temporale e l'altro, ma niente di preoccupante! Finalmente lasciamo il traverso di Pavullo e davanti a noi si presenta la pianura con un bel sole e temperature di nuovo molto calde; contattiamo Verona avvicinamento e proseguiamo via Mantova-Peschiera. Dopo Mantova scendiamo a 1000 ft mantenendo ovest del Mincio e riportiamo con Boscomantico in vista, dopo 3 ore e 15 di volo atterriamo felici e soddisfatti.

Un bicchiere di Malvasia di Bosa

La mattina seguente, contattiamo i nostri amici di viaggio rimasti in Sardegna. Ulrich ci racconta di essere riuscito con Josef ad andare a Torre de Foga, i suoi racconti sono pieni di entusiasmo, esattamente come l'avevamo immaginata! Anche lì l'ospitalità sarda non è mancata e ci racconta che ad aspettarli c'era l'amico Salvatore Ganga con una bottiglia di Malvasia di Bosa, salutato e ringraziato per il lavoro di preparazione della pista e decollato sorvolando Torre Foghe, con la sua torre di difesa del medioevo contro corsari e pirati, poi Bosa, con il suo castello.

Il campo di Loelle

Diretto, poi, all'avio superfice di Loelle-Buddusò (SS) dove sotto un maestoso sughero lui e Josef, hanno improvvisato un pic-nic gustando formaggio, prosciutto e pane carasau.



Bosa, la città antica con castello e centro storico

Le tappe



Con questa ultima giornata si conclude il nostro tour, avendo ammirato questa meravigliosa isola, non possiamo che confermare anche se solo in parte i racconti di chi prima di noi era stato qui, la bellezza del girovagare per quest'isola. Siamo felici anche di aver qui ricondotto dopo tanti anni la nostra bandiera AIPM! Speriamo sia un arrivederci al prossimo anno.

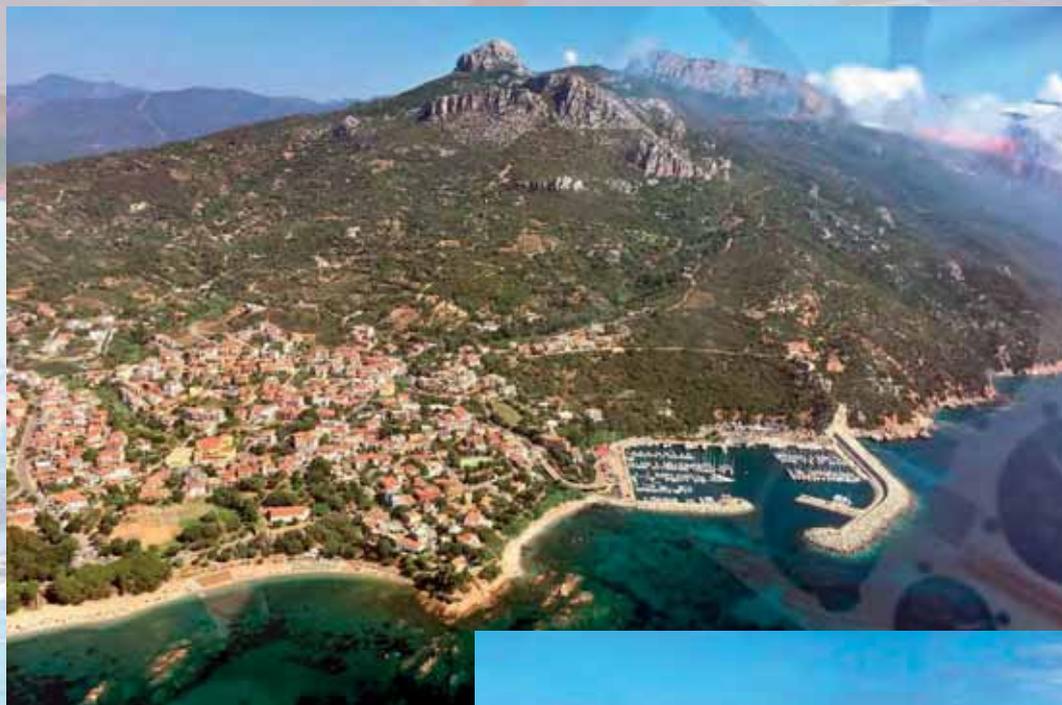


Formaggio, prosciutto e pane carasau

La famosa Cala Luna



... alcune immagini di Enrico



SARDEGNA 1988 31 anni fa!

di Renato Fornaciari



Quest'anno non ho potuto partecipare al favoloso volo in Sardegna che l'amico Ulrich Ladurner e altri hanno compiuto, ma il pensiero è andato a moltissimi anni fa quando come neo fondata AIPM abbiamo realizzato un tour in Sardegna per promuovere il nostro modo di volare e per fare un importante servizio fotografico che Fabio Endrici aveva confezionato per l'Assessorato al Turismo Regionale Sardo.

24 settembre – 02 ottobre 1988 – **Sardegna – Propaganda AIPM**
 tappe e soste: Marina di Campo – Platamona – Alghero – Oristano

Abbiamo costituito un bel gruppone d'aerei, quasi tutti PA 18:

I – INAC	Renato Fornaciari, Antonio Masè
I – ROYY	Umberto Venturini, Bruna Marangoni
I - AROS	Eligio Lonardi, Francesca Lonardi
I - ROYS	Guido Falqui Massidda, Adriano Boccardi
I – PAVV	Fabio Endrici, Gianni Saran
I – ADCR	Antonio Marangoni
I – INAB	Mario Ventura, Roberto Venco
I – LOBO	Giancarlo Zermini
I – BUNO	Mario Rolando
I – LABO	Valentino Poli, Marcello Pasquali
I - IABP	P 66 C Paolo Cattani, M. Cattani
E avevamo anche avuto la visita di Mario Marangoni	
I - LEAL	C 500 Mario Marangoni, Gianguido Baldo, Vanin Vittorio, Vanin Sandra, Gloria Baldo.

Locandina Archivio Eligio Lonardi

Siamo partiti da Trento diretti all'isola d'Elba, tappa per il rifornimento e per mettere a punto gli ultimi dettagli del volo. Il tempo era buono e la traversata non ha presentato alcun problema. Ricordo che era molto bello vedere tutti questi aerei, ben organizzati nell'ordine di volo, stagiarsi con i colori tra l'azzurro del mare e del cielo. In vista della costa ci siamo riavvicinati maggiormente e il sorvolo dell'isola di Cavallo e della Maddalena è stato fatto proprio da un bel pattuglione. Fabio, credo, abbia scaricato migliaia di fotografie. Dopo aver sorvolato le coste più belle del nord, riportiamo Porto Torres e poi uno dopo l'altro giù in finale sull'aeroporto di Alghero. Il numero e il tipo d'aereo suscitava sempre una certa curiosità tra gli addetti. Siamo stati ospitati in un albergo di lusso alla "Baia del Conte", fronte mare, nel parco naturale di Porto Conte dove ci siamo trovati benissimo.

Il giorno dopo siamo volati a Platamona. Non era servita come oggi, ma consisteva in una striscia di terra battuta (facevamo un denso polverone al decollo) che terminava tra cespugli di fichi d'india che abbiamo golosamente assaggiati. Ci siamo goduti il volo proprio come ragazzini, felici di aver scoperto paesaggi e situazioni nuove. Alla sera siamo stati ospitati nelle cantine di Sella & Mosca dove abbiamo potuto assaggiare i più noti vini sardi: Vermentino di Sardegna, Alghero Torbato, Cannonau ...e tanti altri. Vini che bevuti sul luogo con cibi particolari come la zuppa di cozze, la pasta con la bottarga, il porchetto o con dolci come le pardulas con pecorino e zafferano, sembrano ancora più buoni. Abbiamo continuato sorvolando tutta la costa ovest passando per Bosa, un centro multicolore veramente particolare, per arrivare ad Oristano dove siamo atterrati. Caloroso benvenuto, dove abbiamo potuto parlare del nostro "Volo in montagna" e delle esperienze fatte in terra di Sardegna. In particolare di una piccola avventura che ho fatto e che Fabio aveva fotografato. Era il tramonto e parto per un voiletto solitario verso l'interno, verso Nuoro. Mi affiorano ricordi di romanzi di Grazia Deledda e ricordo di aver seguito anche un pezzo di una piccola ferrovia a scartamento ridotto. Seguo la ferrovia e vedo una collina senza piante. Sorvolo il costone e decido che posso atterrare. Faccio un bel finale e poi, dando motore vado a posarmi su un fondo che era un po' duro ma abbastanza regolare. Intanto che manovro vedo avvicinarsi un uomo con stivali e una giubba di pelle di pecora, ha in testa una coppola e porta a tracolla un fucile. Sembrava una cartolina tipica del pastore sardo. Non fa un cenno ma guarda molto serio, e probabilmente stupito, questo aereo che atterra e che si prepara a decollare. Dico la verità che tra i racconti di rapimenti che si sentivano, il luogo selvaggio e disabitato dove ero capitato, l'ora della sera che giungeva mi ha creato un certo timore e così, senza perdere tempo, ho dato manetta e via!

Il Fabio senza dirmi nulla e senza parlare per radio aveva assistito dall'alto a tutta la scena. Al rientro risate e bevuta liberatoria. L'ultima sera ci hanno preparato una cena favolosa.

Al mattino abbiamo trovato una sorpresa: il porchetto arrostito confezionato in una piccola cassetta di legno coperto con frasche di Mirto, pronto per essere caricato a bordo del paiperino e portato a casa! Il rientro ci vede volare all'interno, nuovo sorvolo su Nuoro per poi arrivare sulla costa a S. Teodoro, Golfo Aranci, Palau: luoghi, mare, paesaggi fantastici! Che bella terra e che coste meravigliose ha questa Sardegna. I rientri sono sempre un po' malinconici ma riempiono il cuore di consapevolezza ed entusiasmi che sono maggiori di quelli di ieri.

A casa, raccontando il volo, ho mangiato il porchetto accompagnandolo con un buon bicchiere di Cannonau.

21 Luglio – Inaugurazione nuova A/S Cavedago-Andalo (TN) di Miriam Farina e Armando Bronzini



Un volo in montagna è un'esperienza fantastica che sicuramente si trasformerà in un ricordo bellissimo ed indelebile; in ogni stagione ha un fascino molto particolare.

Trasferimento su trasferimento gli occhi dei piloti scandagliano il suolo in cerca di un terreno idoneo su cui appoggiare dolcemente le ruote del proprio velivolo.

Così grazie alla vista di falco di Armando ed all'aiuto di Albert un bel giorno l'ultraleggero di Balbido atterra nei pressi del lago di Andalo sul Comune di Cavedago.

Gioia infinita di Sindaco Daldoss e dell'Assessore Zeni che muovono mari e monti per rilasciare ad AIPM l'autorizzazione necessaria ad effettuare l'attività in località Piori.

Finalmente ad ottobre 2018 i giochi sono fatti ed i piloti iscritti all'associazione possono, previa comunicazione, svolgere attività di volo sul

Comune di Cavedago.

Il 21 luglio 2019 si è svolto in loco il PRIMO ritrovo ufficiale, alla presenza delle autorità, in occasione della manifestazione "Triathlon del Boscaiolo" organizzata dall'Amministrazione comunale.

Grande partecipazione dei piloti di montagna che con i loro velivoli hanno riempito cieli e terra nella zona di Andalo. Ottima l'impressione dei partecipanti per l'apprestamento del campo e sicuramente positivo l'impatto con i turisti e la popolazione locale incuriosita da questa nuova

attività che può portare una ventata di aria nuova sul bel altopiano della Paganella.

L'evento ha avuto il suo momento clou quando i tre velivoli pilotati da Renato, Domenico e Michele hanno volteggiato in formazioni sopra il campo di volo.

Il mal tempo ha costretto alcuni dei presenti ad allontanarsi velocemente dal luogo del ritrovo mentre gli altri intrepidi si sono dedicati al pranzo, purtroppo bagnato da qualche goccia di pioggia.

Il rientro ai luoghi di decollo è avvenuto per tutti con qualche deviazione fra nuvole e temporali... Nonostante l'incertezza meteo la giornata si è svolta nell'amicizia e nella serenità tipica e caratteristica di A.I.P.M.

Un ringraziamento particolare a chi, con pazienza e costanza, ha permesso di superare gli ostacoli che talvolta limitano lo svolgimento dell'attività di volo.



Cronaca di una bella giornata trascorsa all'insegna del volo in quel di Cavedago

di Damiano Mora

Una bellissima giornata seppur con un meteo piuttosto incerto trascorsa fra amici del volo A.I.P.M. sul neo nato campo di volo di Cavedago, realizzato grazie alla disponibilità e collaborazione dell'Amministrazione comunale.

Il ritrovo è stato organizzato in concomitanza di un evento a livello nazionale il "Triathlon del Boscaiolo" (prova di abilità nel taglio degli alberi).

Detto questo la giornata è stata omaggiata dalla presenza di parecchi amici piloti provenienti da diverse Regioni del Nord Italia (piloti bergamaschi, vicentini ed altoatesini per citarne alcuni) e da tutto lo staff dirigenziale dell'associazione AIPM, dai soci fondatori come Beppino Dellai venuto in volo, il Presidente ed il Vicepresidente.

Bellissima è stata l'inaspettata esibizione in formazione di Renato, Stefano e Domenico eseguita con impeccabile sinergia nelle manovre di sorvolo.

Vari decolli ed atterraggi hanno allietato la giornata.

Buono il pranzo in compagnia di piloti, familiari ed amministratori locali.

Ad evento terminato ci tengo a dire un grazie a tutti i partecipanti, al sindaco e all'Amministrazione comunale di Cavedago, ad Armano e Miriam con l'augurio di ritrovarci magari durante la stagione invernale.

Grazie a tutti e "buoni voli"



Foto di Damiano Mora

21 Luglio - In Volo senza Barriere a Costa Volpino (BG)

di Gianni Bonafini



Circa 300 persone tra disabili, parenti e accompagnatori in un'atmosfera di solidarietà e di festa che ha contagiato tutti.

All'iniziativa privata (e su invito) organizzata dal Centro Volo Nord, dalla Polisportiva disabili Valle Camonica, da Lake Iseo Airfield, in collaborazione con il Comune di Darfo Boario Terme, hanno partecipato piloti provenienti da tutta la Lombardia con il supporto della Sezione Paracadutisti d'Italia e dei volontari di Camunia Soccorso; con il patrocinio di **AIPM**, delle Province di Bergamo e di Brescia, dalla Comunità Montana di Valle Camonica.

Notevole il lavoro di preparazione dell'evento con la partecipazione della Scuola Italiana Volo e degli amici della Protezione Civile di Lissone, che si sono prodigati per rendere il campo volo idoneo a questa particolare giornata. Numerosi (ed entusiasti) anche rappresentanti istituzionali dell'Alto Sebino e della Valle Camonica: erano infatti presenti di 5 sindaci, 2 vicesindaci e numerosi assessori che si sono stretti intorno ai loro cittadini solo all'apparenza più fragili, in questa emozionante giornata di festa.

Da anni l'esperienza del volo con persone disabili era nei nostri programmi e l'occasione è sorta dalla richiesta dell'Unione Ciechi della Lombardia di far volare un gruppo di loro associati è nata la giornata **In volo senza barriere** pensata per persone con disabilità fisiche e sensoriali.



Già dal primo mattino persone affette da disabilità hanno raggiunto la nostra sede e dalle 10,30 sono iniziati i voli con un Savannah del Centrovolonord e due Bingo anfibi della Scuola Italiana Volo. Pausa pranzo in compagnia dei nostri ospiti e dalle 13,30 sono ripresi i voli fino alle 16,30. Hanno volato 48 persone e tanto era il loro entusiasmo che anche noi ci siamo emozionati, come è evidente anche dai filmati delle varie televisioni locali.

Hanno volato (presente anche Marco Cherubini pilota in sedia a rotelle star della Weflyteam di Cremona) persone non vedenti, in carrozzina e una vasta platea di cittadini con diverse disabilità ma tutti uniti dall'emozione di provare un'esperienza diversa per una giornata che rimarrà a lungo nel loro cuore.

Presente anche Marco Lizzi che ha stemperato l'attesa dei voli con un corso per costruire aerei ed elicotteri di carta. Diversi i commenti a caldo dei partecipanti che hanno sottolineato come giornate di questo tipo a loro dedicate dovrebbero essere un appuntamento fisso nel calendario di Lake Iseo Airfield perché la voglia di rivivere queste bellissime si fa sentire già quando si scende dall'aereo. C'è chi si è spinto a definire la giornata del 21 luglio come una delle più belle della sua vita e siamo certi di aver regalato delle sensazioni nuove e difficili da dimenticare per i ragazzi e le ragazze che troppo spesso si trovano costretti a rinunciare a ad attività che solo all'apparenza possono sembrare per loro solo un sogno.



Pilota Mazzolari con passeggero non vedente

Il contesto del territorio ha fatto il resto, una splendida giornata di sole all'insegna dei colori



Ragazzi di Chernobyl con il 250% di cesio in più della normalità

del Lago, del verde intenso del campo e della solidarietà che ha emozionato tutti, in primis i volontari che si sono generosamente prestati per realizzare questa iniziativa.

Oltre alla numerosa partecipazione dei visitatori che hanno avuto il battesimo dell'aria, ci ha fatto veramente piacere la partecipata presenza dei sindaci dei comuni vicini, che ci hanno manifestato la gratitudine per la bella iniziativa, garantendo una loro adesione attiva per le prossime edizioni di **In volo senza barriere**.

Esperienza per noi veramente importante, che ci ha fatto conoscere un mondo che vediamo ma non conosciamo fino a quando non ne veniamo a contatto e che ci ha portato da subito a riprogrammare una nuova giornata non appena possibile.

2004 Quella volta con i Baroni Rotti

dalla Redazione

Leggendo il racconto che l'amico e socio Gianni ci ha trasmesso di quella bellissima iniziativa è impossibile non tracciare un parallelo con il nostro incontro con i Baroni Rotti.

Era il 2003, in occasione del nostro 17° Raduno organizzato con la collaborazione dell'Aeroclub di Arezzo erano stati programmati alcuni atterraggi sulle piste conosciute del territorio: Castiglione del Lago, Montecchio e Castiglione Fiorentino.

Si parte alla scoperta di una realtà stupenda! Tante, tantissime aviosuperfici tenute in modo splendido, piene di verde e di bellissimi rustici restaurati per ospitare turisti e villeggianti: punti di riferimento per praticare del turismo agreste ed aereo in maniera superlativa.

Una stupenda realtà, e vale la pena di notarla, è il centro volo Serristori, in località Mandano, a Castiglione Fiorentino, circa 25 Km a sud di Arezzo.



Serristori 2003 - AIPM posa con Franco Bentenuti

foto Michelle Bassanesi

In questo luogo centro di volo per il conseguimento di attestati VDS c'è la prima scuola di volo in Italia per piloti disabili; presidente un generoso, simpatico giovanotto di nome Franco Bentenuti.

Veniamo accolti come vecchi amici e ci viene offerto uno spuntino a base di leccornie locali, servite con la simpatia toscana più genuina. Franco fa da cicerone mostrandoci tutte le attrezzature della scuola, i locali per ristoro le cene sociali e i nuovi alloggi per accoglienza ricavati con grande maestria da vecchie tipiche case coloniche. Tutto immerso nell'armoniosa natura circostanze che infonde in chi vi alberga un immediato senso di pace e di inferiore serenità. Ricordatevi e se potete andate a visitare il Centro di volo Serristori concedendovi un irripetibile fine settimana! (Notiziario n. 42 dicembre 2003).

Questo incontro non è fine a sé stesso!

I rapporti telefonici continuano e viene stabilito di ricambiare l'ospitalità a Trento.

I tempi sono rapidi, a ottobre si organizza una due giorni di volo sulle montagne e le aviosuperfici del Trentino e del Veneto. Trasportati con i nostri Piper sulla pista del Tonale, prima, quindi con una bellissima traversata sino alle Dolomiti Bellunesi per il pranzo organizzato dall'Aeroclub di Belluno.

Sabato (2 ottobre 2004), infine, è stato il momento per incontrare nuovamente i nostri nuovi amici ed anticipare i festeggiamenti per il prossimo decennale di attività della prima Scuola di volo in Italia per disabili, parliamo della Scuola dei Baroni Rotti con sede a Serrisotri (AR).

Alessandro, Francesco e Rossano sono giunti a Trento direttamente con i loro tre ultraleggeri modificati nei comandi di guida e sono stati festeggiati nella serata di gala della Conferenza in rappresentanza della Scuola. (Notiziario n. 46 giugno 2005).



Trento 2004 – Foto di gruppo con i piloti giunti a Trento

foto Enzo Marchesi

Come spesso accaduto in diversi fine settimana di questa strana, meteorologicamente parlando, estate non abbiamo potuto essere presenti in maniera massiccia a questa splendida ricorrenza. Ci ha rappresentati, in maniera egregia, Michellle Bassanesi fondatrice di AWE - Aviation and Women in Europa, www.aweu.org, socia AIPM e nostra "reporter" anche in questa occasione. Apprezziamo molto gli sforzi fatti dai "Baroni Rotti" e simpatizzanti in questi dieci anni non solo a creare questa associazione ma soprattutto a dare grande possibilità di volo ai disabili. Questo sforzo è ancor più importante perché i disabili in Italia, diversamente da altri paesi, hanno accesso solo al volo in aliante come aviazione generale. Dieci anni fa la situazione era ancor più difficile, considerato che le standardizzazioni JAR fra i paesi dell'Europa non si conoscevano nemmeno.

Un piccolo gruppo di disabili, con a capo Franco Bentenuti, sono riusciti ad imparare a volare su ultraleggeri: ultraleggeri sono stati modificati adeguatamente e così facendo hanno dimostrato che potevano volare.

Luciano Giannini è stato non solo l'istruttore ma anche colui il quale si è adoperato per apportare delle modifiche alla legge Italiana per permettere ai disabili di prendere il brevetto di volo sportivo. Questa scuola è stata la prima in Italia ed è molto apprezzata e conosciuta non solo per i Baroni Rotti ma anche come ottima scuola ULM. Leggi tutta la storia su www.baronirotti.it. (Notiziario n. 47 novembre 2005)

11 Agosto – Una visita all'amico-pilota Max Mauriello

di Renato Fornaciari

La "nostra famiglia" è stata ed è composta da diversi personaggi che indipendentemente dall'età rappresentano ancora la passione e l'amore per il volo, in modo particolare per il volo in montagna.

Nel girovagare dei miei ricordi una figura emerge più volte; è Massimo Mauriello: Max per gli amici. Medico condotto di Cortina, da qualche tempo in pensione.

Max raggiungerà fra pochi mesi il traguardo dei 90 anni!



Cortina 1991 - Foto storica del raduno

Archivio AIPM

Ci siamo conosciuti moltissimi anni fa quando, dopo aver scoperto quel praticello con salita finale che diventerà l'aviosuperficie "Dalla Pia", dal nome della proprietaria, e oggi Pez, vicino a Feltre, ci si incontrava spesso in quel locale molto casalingo che oggi è diventato un bel ristorante dove si mangia veramente bene. Era diventato un appuntamento per affinità, senza telefonate, senza accordi particolari, eppure all'ora di pranzo eravamo lì.

Noi di Trento con Berto, Mariano, Remo, Paolo, Fabio e...altri e Max di Belluno con Valerio Gasperi, con il quale faceva coppia fissa, e qualche volta anche con altri della pianura come Giancarlo Zanardo, Rino, Vittorio, Salvatore.

Dei bei grupponi!

Max ha iniziato la sua avventura aeronautica a Padova pilotando aerei come il G 46 e lo Stinson L5 o il Tiger Moth per poi frequentare il volo a vela e diventare trainatore (attività che anche a Belluno ha praticato in maniera continuativa).

Max è stato anche un bel pilota acrobatico, aveva avuto per qualche tempo anche uno Zlin-526.

Era anche comproprietario di un bellissimo aereo giallo, la "leggenda". Unije 2003

Il Piper J3 che chiamava affettuosamente creatura.



Foto Gaetano Catto

Era il 1981 e il nostro incontro è stato fatale per rinvigorire la passione al volo in montagna, la sua abilitazione risaliva a qualche anno prima, esattamente corso *Cumulus* del 1978. Naturalmente anche l'amico Valerio si abilitava, tanto che alcuni anni dopo Max e altri amici si sono adoperati per realizzare una nostra assemblea annuale a Belluno, era il 1991. Assemblea importante anche perché eravamo riusciti a far riaprire l'aeroporto di Cortina, purtroppo solo per noi e solo per gli atterraggi di quel giorno. Pensate che ci sono atterrato con il *biplanone Antonov 2* con Beppino, ...Fiorenza de Bernardi (!!) e con a bordo una decina di nostri associati. Bei tempi! La gioia di Max e di Valerio era alle stelle!



Unije 2003

Foto Gaetano Catto

Max, un entusiasta: venni subito colpito dalla sua *spontanea* simpatia, dal suo modo di essere diretto e gentile, dalle sagaci battute, dai suoi aneddoti e dal desiderio continuo di parlare di volo e di piloti. Da anni Max non vola più ma ci siamo incontrati sempre con una certa continuità. Di colpo gli anni vengono cancellati, gli occhi trasmettono

l'entusiasmo di sempre e.... si comincia con le risate e le battute ed i ricordi delle cose fatte, come fosse stato solo qualche giorno fa.

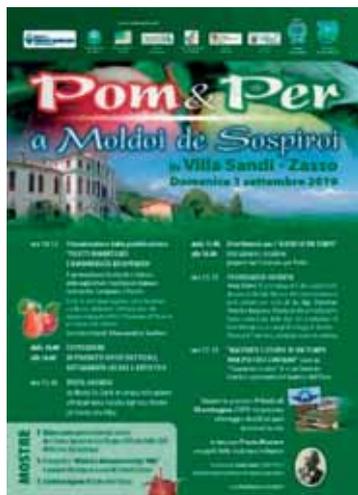


Cibiana (BL) 2019 Foto Domenico Chiesa

Un bel *bagaglio* riempito dal volo in montagna e non solo, perché Max ha anche partecipato molte volte ai nostri lunghi voli. Siamo stati assieme in Francia, Inghilterra, Olanda, Germania e Spagna: Siamo anche atterrati sulla Sila per ritrovare un caro amico (scomparso anni fa): Pasquale Orrico. Siamo andati a *zozzo* lungo le coste della Croazia dissertando sui cibi e sui tipi di vino. Insomma una bella frequentazione. Abbiamo vissuto quel "volare assieme" che fa emergere il carattere delle persone nei suoi aspetti più veri. Max è sempre stato collaborativo ed entusiasta; un bel compagno di viaggio che sono contento di aver incontrato. Ci siamo visti anche quest'anno, abbiamo pranzato assieme e sorseggiando un *gin and tonic*, con il sottofondo del sax di Charlie Parker, ci siamo detti ciao alla prossima!

1 Settembre – A Moldoi (BL) con “Pom & Per”

di Francesco Frezza



Nutrivamo forti dubbi che Domenica 1° settembre il meteo ci consentisse di atterrare a Moldoi di Sospirolo (BL) per la festa “Pom & Per”. Invece con sorpresa la giornata fin dal mattino, si è presentata calda e soleggiata, giusto un sufficiente intervallo fra 2 perturbazioni atlantiche.

Questa volta possiamo ritenerci fortunati!

Questo evento si svolge nelle adiacenze della Villa Sandi-Zasso, splendida dimora veneta del 17° secolo da cui si domina la Val Belluna riconosciuta, grazie al suo ideale microclima luogo ideale per la coltivazione delle piante di mele, pere e non solo queste.



2011 Foto aerea di Villa Zasso - Foto Bruno Bit

Corrado Zasso: avvocato del foro di Belluno e la sua famiglia, ne sono i Proprietari. Appassionato degli alberi da frutto Corrado vuole così onorare annualmente e con successo, la memoria del nonno Carlo, esperto agronomo nonché pubblico amministratore vissuto tra la fine dell’800 ed i primi del ‘900. Infatti nel corso della giornata, oltre alla mostra di una varietà di mele e pere provenienti dal Centro Sperimentale di Prador

di Porto Tolle (RO), erano altresì esposti prodotti artigianali, strumenti d’epoca, sculture lignee ecc.

Interessante poi il campo sperimentale delle piante officinali situato di fronte alla Villa e la visita all’allevamento della capra camosciata delle Alpi.



2011 Panoramica - Foto Enzo Marchesi

Perché Villa Zasso è importante per AIPM?

A tutti i Piloti è noto che accanto alla Villa, Corrado mette a disposizione un campo erboso di ca. 300 mt e con pendenza del 13%. adatto per l’attività di primo periodo per coloro che aspirano a conseguire l’abilitazione al volo in montagna.

Un circuito sinistro impostato a 200 ft. superiori all’altitudine della Villa permette di effettuare un finale con atterraggio in sicurezza su questo prato ben curato: il Comandante Nunzio lo considera luogo ideale per questo tipo di istruzione.

Domenica infatti, a partire dalle 11.00, e dopo il cambio della vecchia manica a vento che ci ha assistito per oltre un decennio con un'altra nuova fiammante, hanno cominciato ad affluire i primi velivoli: Renato con Alessandro Marangoni da Trento, Paolo Sandi con il Kitfox, Flavio con il suo nuovo Savage giallo, Arno e gli altri 3 Piper degli Amici da Insbruck, Domenico da Belluno con il Piper, Nicola Paggiaro ecc. In totale una decina di velivoli.

Quanto di meglio che consumare poi un pasto a base di specialità locali organizzato dalla Pro loco dei Monti del Sole?



Due foto dei partecipanti - Foto Francesco Frezza

Francesco Becchetti, capitano degli Alpini e Presidente della Pro Loco ci aveva riservato delle tavole sotto gli abeti secolari della Villa su cui hanno trovato posto circa 30 Partecipanti AIPM.

Alcuni voli eseguiti da Renato e Domenico hanno omaggiato i Padroni di casa ed alcuni loro amici prima dei rientri nel pomeriggio. Bel ritrovo e bella festa che ci auguriamo si possa ripetere.

Nel frattempo AIPM potrà usufruire del campo per i voli di allenamento.

Grazie dunque a Corrado, al Cap. Francesco ed alla sua Pro-loco.

Arrivederci alla prossima.



Foto Paolo Sandri

14 Settembre – A Mantova a/s Città di Curtatone

di Gian Paolo Sbarbada



Dopo due tentativi andati a vuoto per i capricci del tempo, finalmente sabato 14 settembre l'aviosuperficie Città di Curtatone ha avuto il piacere di ospitare il raduno dei piloti di montagna.

Numerosi i partecipanti, atterrati sulla generosa pista in piano di 750 metri da tutto il Nord Italia con 26 apparecchi, tra i quali due deltaplani a motore e un elicottero.

Alla presenza del presidente dell'aero club Mantova Cristiano Azzoni e dell'assessore al territorio e alla Protezione Civile del Comune di Curtatone Luigi Gelati, in un clima effervescente e gioviale che contraddistingue tutti i nostri incontri, i piloti sono stati accolti in modo entusiasta con un aperitivo di benvenuto accompagnato da un abbondante rinfresco.





Poi tutti nell'hangar dove era stato preparato il "risotto alla pilota", il gustosissimo primo piatto della cucina tradizionale mantovana, abbinato ad un'eccellente lambrusco, Pjafoc Imperiale, prodotto dalle cantine di un socio del club.

A.I.P.M. ha poi offerto a sorpresa una grande torta in onore di Eligio Lonardi per festeggiare con tutti gli amici il suo compleanno, a cui sono seguiti un brindisi e i ringraziamenti del

presidente Francesco Frezza agli organizzatori. Più che di un raduno si è trattato di una grande festa, con l'auspicio da parte di tutti che possa diventare una ricorrenza da ripetere in futuro.

21 Settembre – San Genesio (BZ)

di Domenico Chiesa

Il gradito invito della Famiglia Göstner per il tradizionale incontro a San Genesio è arrivato anche quest'anno.

Un breve messaggio di Thomas sul gruppo degli amici Aipm ci ha annunciato la data della festa presso la loro proprietà sollecitando la partecipazione di tutti gli amici del volo in montagna.

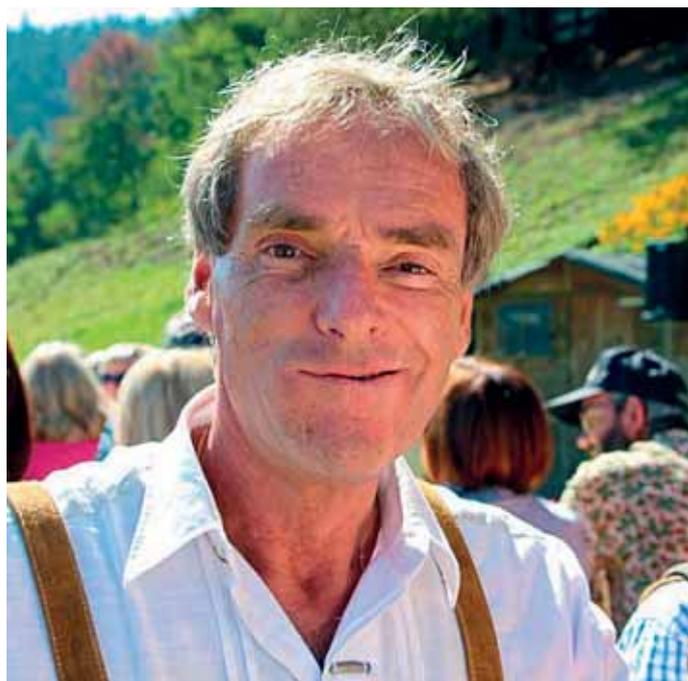
L'amena località e la gentile accoglienza ci hanno sempre persuaso a partecipare a questo evento che anche quest'anno si è svolto in settembre, il sabato 21 in una giornata con meteo eccezionale.

Partiti da Belluno arriviamo a Trento e da lì con i tre Piper saliamo lungo la Val di Non con direzione nord alla volta della breve impegnativa pista in pendenza della località atesina.

Sorvolo in formazione e quindi atterraggio in fila indiana con precauzione per la presenza di vari velivoli in avvicinamento e l'attenzione rivolta a terra dove stazionano già molti mezzi.



Foto Nunzio Toldo



I padroni di casa: i coniugi Göstner - Foto Flavio Canton

Atterraggio complicato da un leggero vento in coda con toccata da non incorniciare ma non pericolosa.

Il parcheggio è avventuroso perché l'aereo non vuol star fermo sul terreno in discesa; poi finalmente risaliamo a piedi la zona ristoro dove sono riuniti tanti piloti giunti da varie regioni italiane ed anche dagli stati vicini: Austria, Germania, Svizzera tutti raggiungibili rapidamente.

Nel giro di saluti riconosciamo vari amici che spesso partecipano ai nostri raduni e scorgiamo parecchi cappellini rossi della nostra associazione.

La risposta all'invito di Thomas, cui doniamo uno dei nostri libri, è stata lusinghiera perché contiamo più di trenta presenze Aipm tutte giunte in volo.



Foto Armando Bronzini

Il colpo d'occhio sul prato è notevole con una quarantina di velivoli parcheggiati. Il pranzo organizzato all'aperto con i tavoli disposti nel piccolo spiazzo davanti alla piscina coperta ci ha permesso di degustare i cibi, la birra e i vini altoatesini, mentre un'orchestrina in abbigliamento locale suonava simpatiche e orecchiabili musiche tradizionali. Questo luogo meraviglioso posto come una terrazza panoramica rivolta verso le Dolomiti ci fa comprendere che siamo proprio fortunati a vivere in un paese dove i molti paesaggi, pur nella loro diversità, sono tutti straordinariamente belli; poterli ammirare dall'alto come facciamo noi, ne aumenta ancor più il valore.

È proprio vero che certe volte possiamo dire anche noi che il volo è un bellissimo spreco di tempo se poi ci lascia queste positive sensazioni. Speriamo vivamente che molti altri amici in futuro possano accostarsi a questo nostro affascinante e gratificante modo di volare per coglierne anche questi aspetti.

Un grazie a Thomas per averci permesso di assaporare appieno questa giornata e un arrivederci al prossimo anno.



Foto Marco Bulgheroni

San Genesio... la prima volta!

di *Miriam Farina*

Da Maggio 2019 collaboro con Renato e Flavio alla segreteria di AIPM e come di consueto mi trovo a ricordare a soci ed amici dell'Associazione che sabato 21 settembre Thomas ci aspetta a S. Genesio.

Non avendo mai sorvolato la zona sono parecchio incuriosita e faccio una rapida ricerca in Internet che mi propone immagini e descrizioni della valle incantevoli.

Decido quindi di aggregarmi alla flotta in decollo dal campo di volo di Vervò.

Svalichiamo il Passo Amendola e ci ritroviamo sopra Bolzano. Iniziamo a sentire le prime comunicazioni radio con

S. Genesio e scorgiamo il campo grazie a chi è atterrato prima di noi. Arriva anche il nostro turno ed una volta a terra mi ritrovo in un posto fantastico. Una pista in salita, un laghetto, l'hangar ed una casa degna di nota.

Saluto i conoscenti atterrati prima e già intenti a pasteggiare. Il fresco del primo mattino viene presto dimenticato da tutti grazie al sole che inizia a riscaldare ed alla calda accoglienza di Thomas e famiglia.



La mattinata prosegue con un andirivieni di velivoli ed alla fine ne conto circa quaranta fra delta a motore, alianti, elicotteri, aerei di aviazione generale ed ultraleggeri. Le provenienze sono disparate: dai campi vicini come Bolzano o lontani come Saronno, Belluno, Innsbruck, solo per citarne alcuni.

Le persone presenti sono parecchie: dai residenti della zona nei tipici costumi tirolesi, alle colonne storiche di AIPM; dai numerosi motociclisti ai caratteristici musicisti

che accompagnano il tempo di chi se ne sta comodamente seduto a tavola, passeggia nei prati e si concede una pennichella sotto le ali del proprio velivolo.

L'esperienza è stata più che positiva e sicuramente da ripetere.

Un ringraziamento a tutti i piloti ed amici presenti ed un grazie di cuore a Thomas e famiglia da parte di tutta AIPM per l'ospitalità e la disponibilità.

Alla prossima avventura!

Foto di Antonio Coradello

5 ottobre: Pez (Feltre-BL), Cascina Dolomiti

di Renato Fornaciari

La giornata piena di sole e con calma di vento ha favorito il ritrovo a Pez.

Il luogo è un verde prato, ben segato, dove si affaccia la “Cascina Dolomiti” un bellissimo agriturismo gestito dai proprietari Valentina e Daniele.

Verdi prati, vista aperta sulle Dolomiti Bellunesi e cucina ottima e genuina sono le caratteristiche della Cascina.

A queste qualità abbiamo aggiunto anche il “volo in montagna” con atterraggi e decolli da un prato posizionato proprio di fronte all’edificio principale dell’azienda.

L’atterraggio a Pez trasmette sempre una bella emozione.

Bisogna essere precisi nell’avvicinamento e sfiorare le piante poste in corto finale, poi due tacche di flaps e controllando la velocità, tenere l’allineamento una



volta posate le ruote a terra dove due carcasse di pneumatici colorate di bianco indicano la parte da tenere, fuori di questa c'è un fosso che divide la parte piana dalla parte in pendenza che arriva proprio davanti all'ingresso del ristorante.

Tutte componenti da pilota di montagna. Nell'incontro svolto ai primi giorni di ottobre ci siamo ritrovati con undici aerei provenienti da alcuni nostri bacini come il Trentino Alto Adige, il

Bellunese, il Veneto e anche dall’Austria: l’amico Arno di Innsbruck non manca mai!

Il ritrovarsi è sempre piacevole; un incontro tra amici, accomunati dalla stessa passione per parlare di volo e per assaggiare dei buoni piatti di tradizione montanara.

La proprietà è gentile ed ospitale perciò anche noi, con rispetto, continueremo ad andarci facendo attenzione ad alcune raccomandazioni: telefonare sempre prima di partire così Valentina o Daniele ci diranno le condizioni della pista e la disponibilità a tavola. (<http://www.cascinadolomiti.it/>) (Tel. 0439 390330 - Cell. 389 1749458)

Aspettando altre occasioni d’incontro sul luogo auguriamo a tutti buoni voli.

Foto di Francesco Frezza

Dobbiaco: ancora delusione!

di Francesco Frezza



2012 Foto Enzo Marchesi



2012: Sindaco, Fuchs e Frezza

Foto Enzo Marchesi

Non siamo forse tutti Italiani in un territorio Italiano?

Dopo vari contatti operati tramite un Amico dai trascorsi nell'Aeronautica Militare si era arrivati a formulare una domanda, a firma Domenico Chiesa e datata 18 Dicembre 2016, indirizzata al Comando della 1^a Regione Aerea di Milano (*i Padroni di casa*) allo scopo di ottenere l'autorizzazione ad atterrare a Dobbiaco. Risultato negativo.

Dopo ulteriori contatti tenuti fin dall'inizio del 2019 presso gli Alti Comandi dell'Aeronautica dal nostro Socio Luca Sartori, che ringraziamo sentitamente, arriviamo il 22-05-2019 ad indirizzare al Comando della 1^a Regione Aerea una seconda richiesta di permesso di atterraggio per circa 1 mese cioè da circa metà luglio a metà agosto.

Ci eravamo illusi questa volta che il permesso, per così poco tempo, ci sarebbe stato concesso.

L'iter della domanda passa velocemente e si ha la sensazione che questa volta ce l'avremmo fatta.

Invece a luglio i tempi della risposta cominciano ad allungarsi, non comprendiamo inizialmente il motivo poi si capisce che l'Aeronautica Militare è pronta a concedere l'autorizzazione ma... c'è un ostacolo! È necessario il parere del Sindaco di Dobbiaco che tergiversa: bisogna il parere della Giunta! Da informazioni raccolte abbiamo poi saputo che il Sindaco di Dobbiaco (*si proprio lui che è stato fotografato 5 anni fa*) si era opposto.

Chi non ricorda il raduno a Dobbiaco del 14 settembre 2013 organizzato da Manfred Lanzingher e Robert Fuchs?

E quello del 28 settembre 2014, ossia l'anno successivo, dove il Sindaco di Dobbiaco, sorridente e soddisfatto era immortalato da un felice scatto fotografico assieme al Presidente AIPM Domenico Chiesa ed Ernesto Costa di Corvara.

Sono passati 5 anni da quell'ultimo incontro che doveva essere l'avvio di un ritrovarsi annualmente durante i mesi estivi in questo bellissimo aeroporto di proprietà dell'Aeronautica Militare.

Ma, dopo di allora, non s'è fatto più nulla. Non si riusciva a capire bene il motivo del negato permesso e perché solo qualche velivolo del locale Aero Club poteva operare limitatamente da maggio a settembre nei giorni festivi.



2014: Sindaco, Costa e Chiesa

Foto Francesco Frezza

Eh bravo Sindaco!!! Bel dietrofront! Infatti il 2 settembre 2019 il Comando della 1^a regione Aerea conferma ufficialmente che “*sussistono elementi ostativi dalla locale Civica Amministrazione legati a fattori ambientali/acustici*” per cui l’istanza AIPM è rigettata. Mah... penso io, forse la Civica Amministrazione di Dobbiaco non ha mai sentito il rumore del PA18!

Ma certo, perché non si sente! Qualcuno ricorda un bel poster, tratto da una foto scattata dallo Zio Berto in cui si vede un Piper PA18 in atterraggio a Sella Valsugana accanto ad un gregge di pecore; continuano a brucare come se niente fosse.

Varrà la pena di omaggiarlo alla Civica Amministrazione.

Esprimo anche un'altra considerazione.

Sappiamo che per atterrare c'è bisogno dell'autorizzazione del Proprietario del fondo: in questo caso dell'Aeronautica Militare! Subordinando Essa il permesso di atterraggio al parere del Sindaco mi viene da pensare che nel futuro nessuna autorizzazione potrà essere concessa a chiunque ne faccia richiesta. Si è creato così un brutto precedente!

Anni fa per atterrare in taluni Aeroporti Militari (*Latina, Luni Sarzana ecc. ecc.*) era sufficiente presentare istanza annuale al Comando Militare.

Abbiamo sempre avuto le necessarie autorizzazioni senza i.....pareri delle Civiche Amministrazioni.

Peccato anche per Manfred Fuchs, Presidente del locale Aero Club, che si era adoperato perché qualcuno degli Amici AIPM avesse la possibilità di andarli a trovare, loro, sempre soli e soletti, nel bel campo verde di Dobbiaco dell'assolata Val Pusteria.

Dobbiaco, pressing per rilanciare l'aeroporto militare

DOBBIACO. Potrebbe risolversi entro poco tempo la questione che vede in primo piano l'aeroporto di Dobbiaco. È attesa la decisione dell'Aeronautica Militare che dovrebbe accogliere la richiesta...

Aeroporto

10 maggio 2018



DOBBIACO. Potrebbe risolversi entro poco tempo la questione che vede in primo piano l'aeroporto di Dobbiaco. È attesa la decisione dell'Aeronautica Militare che dovrebbe accogliere la richiesta, formulata da tempo dall'Aero club locale di estendere anche ai non soci la possibilità di usare la pista che si trova nella vasta piana che costeggia la statale della Pusteria. «Attualmente», dice Manfred Lanzinger presidente dell'Aero Club locale che vanta 23 soci - l'utilizzo dell'aeroporto è consentito solo a noi. Vi possiamo svolgere la nostra attività soltanto il sabato, la domenica nei festivi. L'aeroporto è militare con tutti i vicoli che ne limitano l'attività. Fino a qualche anno veniva utilizzato anche dai colleghi delle regioni vicine. Poi si è scoperto un articolo del regolamento che impediva l'atterraggio ed il decollo degli ultraleggeri di chi arrivava dalle regioni vicine. Ci siamo subito attivati e sembra che una soluzione sia stata trovata. Siamo in attesa».



2007 Sella Valsugana - Foto Umberto Venturini

Primo corso MOU EASA in Italia

di Nunzio Toldo



Passo del Tonale - Foto Veit Riebel

Con l'entrata in vigore della normativa EASA nel 2011, è divenuto possibile svolgere il corso per l'ottenimento della abilitazione alle aviosuperfici in pendenza, valida in tutta Europa.

Questo in teoria, in quanto ci sono voluti otto anni per riuscire a convincere le varie autorità aeronautiche ad accettare quanto previsto dalla EASA FCL.815, la sezione della normativa che regola le nostre abilitazioni MOU.

La norma stabilisce un corso teorico-pratico che ricalca praticamente quello finora applicato anche da ENAC.

Una eccezione importante, l'esame finale con Esaminatore abilitato, che prima non era previsto.

Con ENAC, ottenere le autorizzazioni per convertire la scuola dell'Aeroclub (Organizzazione Registrata) in DTO (Declared Training Organisation) e poter svolgere le relative abilitazioni sembrava cosa molto lunga.



Il neo-abilitato Veit Riebel al Passo Tonale con il Presidente dell'AeC di Bolzano Elmar Marinoni.

Foto di Nunzio Toldo

La soluzione è stata data dalla scuola di Thomas Dietrich, la DTO Stuttgart Pattonville Aviators Club, che, nel rispetto della normativa tedesca, in 10 "DIECI" minuti dall'invio della documentazione, ha ricevuto l'OK!

Di conseguenza è stato possibile iniziare subito il Corso (aprile 2019) grazie alla disponibilità dell'Aeroclub di Balzano che ha provveduto immediatamente ad acquistare uno splendido Husky A1B da dedicare esclusivamente alla scuola di volo in montagna.



Il neo-abilitato Ralf Wachter al Monte Casale - Foto Nunzio Toldo

È da far notare che in Austria non ci sono scuole di questo tipo ed in Germania... quella di Thomas Dietrich!

Il giorno 5 luglio 2019 presso l'Aeroporto di Bolzano sono stati abilitati i primi 2 piloti di volo in montagna secondo la nuova normativa EASA.

I piloti Veit Riebel e Raif Wachter sono i primi ad ottenere l'abilitazione MOU EASA in Italia.

Poco dopo anche Florian Schett, pilota austriaco ha superato l'esame che gli ha fatto guadagnare l'abilitazione MOU.

Ora la cosa sta continuando con piloti principalmente provenienti dall'estero compresi Repubblica Ceca e

perfino dalla Svizzera, patria del volo in montagna.

Da segnalare la disponibilità anche un ultraleggero "Savannah" adatto a svolgere gli stessi corsi riservati ai piloti VDS.

La Federazione Europea dei Piloti di Volo in Montagna E.M.P. sta proponendo a livello internazionale la stessa abilitazione facoltativa per i piloti VDS.

La stessa che AIPM sta già portando avanti con l'Aeroclub d'Italia.



Gli abilitati della sessione autunnale: da sinistra: Nunzio Toldo (Istruttore), Roman Kramarik (CZ), Thomas Dietrich (Esaminatore), Jens Teichman (D) e Frank Prochaska (D)

Foto Thomas Dietrich

Intervista a Elmar Marinoni, Presidente dell'Aeroclub di Bolzano a cura della Redazione

Inutile nascondere come le notizie contenute in queste pagine possano raffigurare per la nostra Associazione nuovi scenari indiscutibilmente positivi. Da una parte un Club che dimostra un interesse per la Scuola di Volo in Montagna pronto a rinverdire gli anni splendidi di Trento. Dall'altra l'interesse che questa iniziativa sta già ottenendo a livello mitteleuropeo!

Abbiamo voluto rivolgere alcune domande al Presidente del Club, nonché Consigliere della nostra Associazione, per comprendere meglio gli aspetti che hanno portato a realizzare un così interessante progetto.

D. Signor Presidente, quando è nata l'idea e quali le intuizioni, motivazioni che hanno portato l'AeC di Bolzano ed il suo Presidente a prendere in considerazione l'opportunità di avviare la Scuola di Volo in Montagna?

R. Nel 2017 io stesso ho conseguito l'abilitazione al volo in montagna presso l'Aeroclub di Belluno con Istruttore Toldo. Sin dall'inizio della frequentazione della parte pratica mi sono innamorato di questa specialità del volo è maturata in me l'idea che una tale Disciplina avrebbe potuto essere patrimonio del ns. Club andando ad implementare la già notevole attività delle altre Scuole. Allora non immaginavo che una tale possibilità si sarebbe potuta concretizzare in così poco tempo grazie anche al diminuito interesse intervenuto nel frattempo da parte dell'Aeroclub di Belluno per una continuazione nella realizzazione di nuovi Corsi.

D. Quale il percorso seguito nella fase di costituzione e promozione della Scuola grazie anche alla collaborazione di Thomas Dietrich e Nunzio Toldo?

R. Una volta verificata la positiva disponibilità del mio Consiglio all'introduzione di tale nuova operatività, mi sono adoperato per individuare quali le concrete possibilità di attuazione. Durante lo svolgimento del mio corso di addestramento numerose sono state le ipotesi percorse con l'Istruttore Toldo: il suo desiderio di rilanciare la Scuola a livelli più innovativi, anche a fronte delle aperture e modifiche regolamentari che nel frattempo EASA stava introducendo, fece sì che in occasione di alcuni incontri con Thomas Dietrich si arrivasse alla conclusione che con una DTO tedesca si potesse offrire l'addestramento ai piloti provenienti da Italia, Austria, Svizzera, Germania e dal resto d'Europa.

Oltre ad essere una scelta di tipo strategico, rivolta ai mercati europei come appena citato, l'individuazione della DTO tedesca è stata dovuta alla necessità di poter attivare la Scuola in tempi brevi senza attendere il dispendioso, in termini di tempo, iter burocratico italiano.

D. Come valuta i primi risultati conseguiti in questo primo periodo e quali le aspettative, iniziative per il futuro?

R. Ovviamente la decisione presa dal nostro Club ha comportato anche necessari ed inevitabili adeguamenti. La collaborazione italo-tedesca ha consentito la predisposizione di materiale didattico bilingue, italiano ed inglese; la disponibilità di aule e supporti informatici è stata sin da subito sufficiente ad assicurare lo svolgimento della parte teorica anche che per questa nuova disciplina, mancava, però, la disponibilità di un aereo per l'effettuazione della indispensabile parte pratica. In tempi brevi abbiamo provveduto all'acquisto di un Husky A1B che ha permesso l'immediato avvio dei corsi in maniera completa di parte teorico-pratica. Considerando che l'avvio è stato nel mese di aprile ad oggi (*fine settembre, ndr*) dobbiamo considerare i risultati lusinghieri: abbiamo già abilitato tre piloti, tutti tedeschi, ed abbiamo in atto l'istruzione di un pilota ceco e l'iscrizione di nuovi tre piloti. Tutti stranieri, però!

Siamo, quindi, molto soddisfacenti e siccome il pubblico è diventato internazionale, le aspettative sono molte buone nell'ambito dell'Aviazione Generale e anche del VDS.

D. Dopo il suo ingresso nel Consiglio di AIPM come valuta la collaborazione che ne è scaturita e quali vantaggi reciproci ritiene possano concretizzarsi?

R. Già prima di entrare nel Consiglio dell'A.I.P.M. la mia iscrizione ad essa come socio abilitato e la presenza ai numerosi raduni, incontri che venivano promossi mi ha permesso di avere contatti molto buoni con i loro piloti più esperti e diversi membri del precedente Direttivo. L'attuale mia partecipazione al Consiglio rappresenta un vantaggio per l'Aeroclub ed i suoi soci che possono usufruire delle iniziative e delle strutture promosse e messe a disposizione dall'A.I.P.M. Rappresenta anche un vantaggio per l'A.I.P.M. in quanto può assicurare l'allenamento al volo in montagna ai nuovi abilitati creando nuovi soci.

La stesura dell'articolo a cura del nostro Istruttore Nunzio Toldo e l'avvio della collaborazione con l'Aeroclub di Bolzano, grazie alla sensibilizzazione e passione del suo presidente Elmar Marinoni, ci suggeriscono di inserire qualche nota e scheda relativa all'attività di quel vivace Club così come estrapolate dal sito istituzionale <http://www.aeroclub.bz/>



Benvenuti all'Aeroclub di Bolzano!

In questo sito potrete trovare tutte le informazioni relative al club ed alle sue attività, le varie discipline praticate, informazioni sulle scuole di volo a motore e volo in alianti, volo ultraleggero.

Aeroclub Bolzano

Via Francesco Baracca, 1 - 39100 Bolzano (BZ)

+39 0471 250165

info@aeroclub.bz

Orari di apertura

Lunedì – Venerdì: orario 8.00 - 13.00

Sabato: orario 8.00 - 12.00

Un po' di storia

Nell'anno 1938 la R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) inaugurò la prima scuola di pilotaggio e turismo presso l'aeroporto "G.Sgabelli" di Bolzano (odierno Aeroporto F.Baracca).

Già nel primo anno furono brevettati 12 piloti dall'allora istruttore il Maresciallo H.Schwabl di Lana.

Durante la seconda Guerra Mondiale il campo d'aviazione di Bolzano era stato un importante distaccamento della "Luftwaffe" germanica comandato dal Maresciallo tedesco Willi Uhren che, finito il conflitto, il 3 maggio 1945, consegnò l'aeroporto all'allora Capitano G.Menini e al Tenente Beccaro.

Nell'anno 1946 fu costituito a Roma l'Aero Club d'Italia, e nell'anno successivo prese il "volo" la



Elmar Marinoni con Francesco Frezza in occasione del Consiglio EMP foto Flavio Canton

neocostituita Società ATESEINA AEREA di Bolzano. Furono acquistati aerei del tipo FRANCIS LOMBARDI 3 e NARDI 110 con i quali erano eseguiti i primi voli turistici e di collegamento fra Bolzano-Verona-Milano-Venezia. Un FAIRCHILD fu acquistato e dato a disposizione dell'associazione paracadutisti.

Nel 1951 fu costituito poi l'Aero Club di Bolzano con scuola volo e officina di manutenzione.

Presidente fu il Dr. L.Giovanardi, primo istruttore Gino Beccaro, e l'officina affidata alle esperienze dello stimato A.Predenz, proveniente dall'aeronautica militare.

Oggi, l'Aero Club di Bolzano conta circa **170 soci** delle diverse specialità, volo motore, volo a vela, volo da diporto sportivo, con qualificate scuole pilotaggio per ognuna di esse. In questi anni sono stati brevettati oltre 2000 piloti e per alcuni Altoatesini Bolzano ha rappresentato "la pista di decollo" per la professione di pilota civile o militare. La flotta dell'Aero Club è costituita da un considerevole numero di aerei monomotore con 2-4 posti, da 2 ULM e da diversi alianti moderni, continuamente controllati e mantenuti in perfetta efficienza dalla nostra officina meccanica. Bravissimi i nostri campioni di volo a vela che da anni continuano a raccogliere medaglie, nazionali ed internazionali.



Alcuni ricordi...
una promessa, un impegno!

A e C

T T



... e dopo l'abilitazione?

a cura della Redazione

Quante volte ci siamo posti la domanda: "Come fare ora, ottenuta finalmente l'abilitazione al volo in montagna, a perfezionare e mantenere costante l'allenamento ed affrontare nuove esperienze e nuove superfici?"

Dopo il fallimento dell'Aeroclub di Trento, ormai datato, in effetti mancava una struttura dotata di una base di riferimento costante e di un aeromobile idoneo ed attrezzato al mantenimento in essere dell'abilitazione conseguita. Oggi, finalmente, questa lacuna è stata colmata. Già in occasione dell'Assemblea di San Marino, Renato Fornaciari ne aveva illustrato la concreta possibilità di realizzazione sebbene, all'epoca, ancora in fase di perfezionamento.

Di seguito pubblichiamo il comunicato pervenutoci.

NUOVA INIZIATIVA DI "VOLO IN MONTAGNA" A TRENTO

Trento, già sede della prima scuola nazionale di volo in montagna con istruttori come Erich Abram, Giuseppe Dellai, Enzo Centofante, torna ad un ruolo importante offrendo la possibilità di praticare la più bella specialità di volo.

*Un gruppo di abilitati al volo in montagna che hanno come base l'aeroporto Gianni Caproni di Trento, per mezzo della **AERALPI Flight club**, con sede e hangar di proprietà, in coordinamento con A.I.P.M., intende rilanciare la pratica del*



Dobbiaco 2012 D-EMRE: ai comandi Vito Colonna foto Enzo Marchesi

"volo in montagna" con riferimento l'aeroporto di Trento dove esiste una sede intitolata a "zio Berto".

Un problema che da anni si presenta, di attualità anche oggi, è che dopo aver conseguito l'abilitazione il pilota si trova spesso a non avere la possibilità di continuare nell'allenamento e nel mantenimento dell'abilitazione al volo in montagna (MOU).

Un tempo l'AeC Trento metteva a disposizione aerei come il PA 18 per poter praticare la specialità. Oggi, per i motivi che tutti conosciamo, questa opportunità è venuta a mancare.

Per sopperire a questa mancanza è in fase di acquisizione un aereo Piper PA 18, munito di sci, da mettere a disposizione di chi si fa socio del nuovo club.

Pertanto tutti gli abilitati, vecchi e nuovi, che intendono praticare il "volo in montagna" o imparare a volare con il Piper PA18 o semplicemente fare una ripresa voli con questo stupendo biciclo si può rivolgere a:

Stefano Micheli: presidente
Alessandro Marangoni: tel. 366 911 2885

per avere notizie più dettagliate in merito a quanto esposto.

Da subito vi ricordo che potrete avere l'aiuto di piloti esperti di volo in montagna e di volo con il Piper PA 18 e che potrete avere la bellezza di condividere le vostre emozioni in un ambiente confortevole che potrà diventare la vostra casa del pilota.



Normativa EASA

a cura della Redazione

Per la consultazione dei testi integrali vi invitiamo a utilizzare i link del nostro sito http://www.aipm.it/context.jsp?ID_LINK=283&area=5.

25.11.2011	EN	Official Journal of the European Union	L 311/1
II			
<i>(Non-legislative acts)</i>			
REGULATIONS			
COMMISSION REGULATION (EU) No 1178/2011			
of 3 November 2011			
laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council			
(Text with EEA relevance)			

L 311/44	EN	Official Journal of the European Union	25.11.2011
----------	----	--	------------

FCL.815 Mountain rating

(a) Privileges. The privileges of the holder of a mountain rating are to conduct flights with aeroplanes or TMG to and from surfaces designated as requiring such a rating by the appropriate authorities designated by the Member States.

The initial mountain rating may be obtained either on:

- (1) wheels, to grant the privilege to fly to and from such surfaces when they are not covered by snow; or
- (2) skis, to grant the privilege to fly to and from such surfaces when they are covered by snow.
- (3) The privileges of the initial rating may be extended to either wheel or ski privileges when the pilot has undertaken an appropriate additional familiarisation course, including theoretical knowledge instruction and flight training, with a mountain flight instructor.

(b) Training course. Applicants for a mountain rating shall have completed, within a period of 24 months, a course of theoretical knowledge instruction and flight training at an ATO. The content of the course shall be appropriate to the privileges sought.

(c) Skill test. After the completion of the training, the applicant shall pass a skill test with an FE qualified for this purpose. The skill test shall contain:

- (1) a verbal examination of theoretical knowledge;
- (2) 6 landings on at least 2 different surfaces designated as requiring a mountain rating other than the surface of departure.

(d) Validity. A mountain rating shall be valid for a period of 24 months.

(e) Revalidation. For revalidation of a mountain rating, the applicant shall:

- (1) have completed at least 6 mountain landings in the past 24 months; or
- (2) pass a proficiency check. The proficiency check shall comply with the requirements in (c).

(f) Renewal. If the rating has lapsed, the applicant shall comply with the requirement in (e)(2).

AMC2 FCL.815 Mountain rating

SKILL TEST AND PROFICIENCY CHECK

The skill test for the issue or the proficiency check for the revalidation or renewal of a mountain rating should contain the following elements:

(a) oral examination

This part should be done before the flight and should cover all the relevant parts of the theoretical knowledge, At least one question for each of the following sections should be asked:

- (1) specific equipment for a mountain flight (personal and aircraft);
- (2) rules of the mountain flight.

If the oral examination reveals a lack in theoretical knowledge, the flight test should not be done and the skill test is failed.

(b) practical skill test

During the flight test, two sites different from the departure airport should be used for recognition, approach, landing and take-off, For the mountain rating ski or the extension from wheel to ski, one of the two different sites should be a glacier.

Nota Informativa ENAC N. 6 24 maggio 2019

Con questa Nota Informativa ENAC comunica che, per chi ha conseguito finora l'abilitazione secondo la normativa nazionale (tutti noi), i funzionari ENAC, al momento del rinnovo delle licenze, trasferiscono l'abilitazione nazionale dalla Licenza nazionale a quella EASA. Leggete il Contenuto della Nota Informativa.

In questo caso il link da consultare è

http://www.aipm.it/news_detail.jsp?ID_NEWS=365&areaNews=8>emplate=default.jsp



Cortina 2006

foto Enzo Marchesi

Istruzione: ... a lezione di volo con l'Istruttore

di Paolo Cattani

AVVICINAMENTI FINALI CON VENTO

Anche oggi, come ogni anno, sfidando la vostra pazienza, sono qui a parlarvi di tecniche di pilotaggio. Senza dubbio siamo tutti dei bravi piloti ma rivedere ogni tanto qualche tecnica di pilotaggio e d'impiego del mezzo aereo non può certo far male!

Anzi, può servire ad elevare il livello di sicurezza dei nostri voli permettendoci di volare più tranquilli e sempre più capaci di affrontare con adeguata preparazione eventuali imprevisti.

Ricordiamoci che un buon atterraggio è sempre figlio di un buon avvicinamento in finale. Finale che spesso vediamo fare, anche da piloti esperti, con grande dispendio di energie psico-fisiche specie se c'è un po' di vento che soffia contro o di lato.

Diciamo subito che, con i nostri aerei leggeri e ultraleggeri, sotto i 200-300 ft di altezza dalla soglia pista è conveniente aver acquisito la configurazione di finale (la selezione di flaps) desiderata, avere velocità corretta (meglio se è la 1,3 di Vs) e aver selezionata la potenza necessaria. Ovviamente con velivolo sempre perfettamente trimmato.

In questo modo, negli ultimi 200-300 ft di discesa, non è previsto fare grosse variazioni dei parametri ma solo eventuali piccoli aggiustamenti.

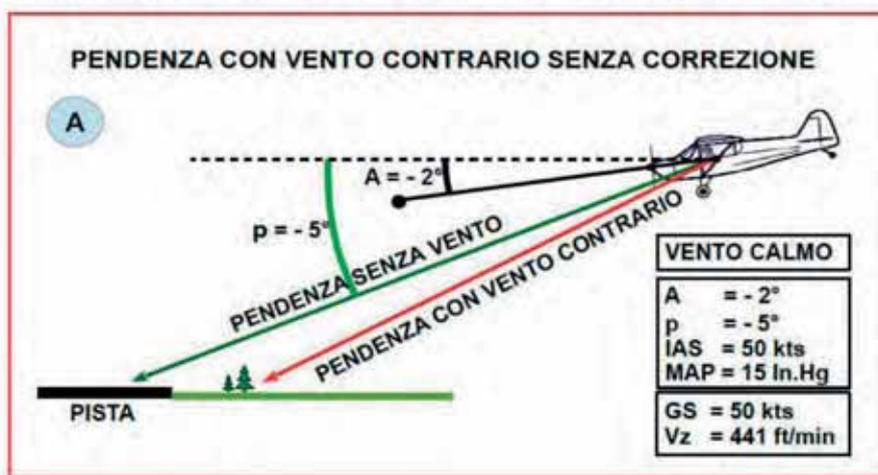
A pochi decimetri dalla pista sarà sufficiente variare il nostro assetto in proporzione alla pendenza di avvicinamento (se la pista è in piano!), togliere motore ed il gioco è fatto! Un ottimo atterraggio!

Purtroppo alcuni piloti non si fidano delle pre-impostazioni da fare in finale e si intestardiscono a torturare cloche e manetta per cercare di domare la belva impazzita che, se lasciata stare, atterrerrebbe da sola!

Quando poi c'è un filo di vento è meglio non raccontare quello che succede! Diciamo due cose sul tratto di avvicinamento finale con vento. Supponiamo che il vento sia frontale. Come dovranno essere il nostro assetto e la nostra potenza rispetto ad assetto e potenza in un avvicinamento senza vento?

Intanto dobbiamo ricordarci le definizioni di "Assetto (A)" e di "pendenza (p)" e dire che, se il vento non è a raffiche forti, adotteremo la stessa velocità di finale, sia senza vento che con vento. Questo significa che l'angolo di incidenza del velivolo rimarrà costante in entrambi i casi.

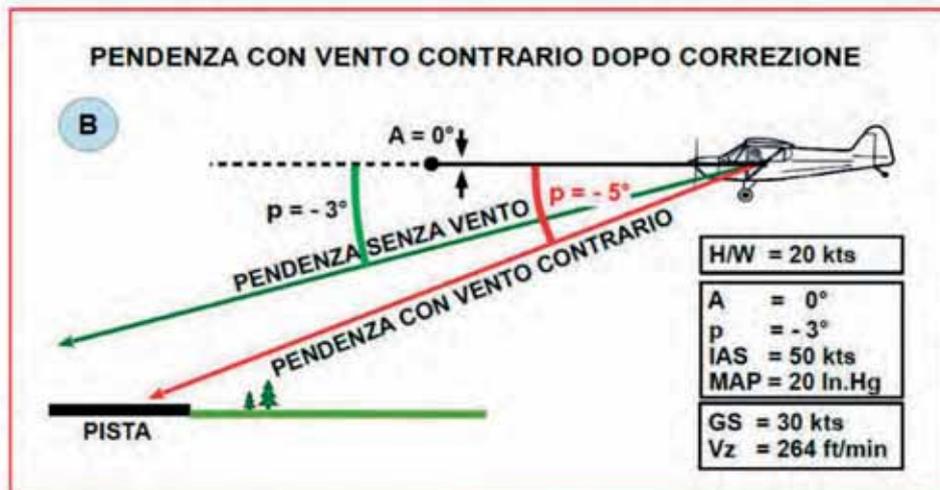
Per chi avesse qualche dubbio, l'angolo "A" è quello formato tra l'asse longitudinale del velivolo e la linea orizzontale mentre l'angolo "p" è quello tra la traiettoria di avvicinamento e la linea orizzontale. Un buon avvicinamento medio, con aerei leggeri, è su di una pendenza di -5° circa (quello degli aerei di linea su -3° circa). Guardando il disegno A, si evidenzia che, con vento calmo, il nostro aereo è in grado di eseguire un finale a 50 kts, con MAP 15, "A" di -2° e con "p" di -5°. Con questi parametri si arriva esattamente sulla pista.



esattamente sulla pista.

Se il pilota dovesse applicare gli stessi parametri con un vento contrario, si troverebbe "portato indietro" dal vento e atterrebbe prima della pista, dopo aver percorso una traiettoria più ripida dei -5° previsti!

E' quindi evidente che, per "fregare" il vento contrario non potremo impostare gli stessi parametri di quando non c'è vento, ma dovremo trovare dei parametri tali che la nostra traiettoria, qualora potessimo eliminare il vento contrario, si prolunghi oltre la pista, in modo che il vento "ci porti indietro" sulla pista stessa.



Infatti, come nel disegno B, con vento contrario di 20 kts, dovremo tirare su l'Assetto a 0° (invece di -2°) per "appiattare" la traiettoria di finale portandola ad una pendenza, rispetto alla massa d'aria in cui l'aero vola, di -3° (invece che di -5°). In questo modo il vento "ci porta indietro" e atterreremo in pista,

dopo aver percorso una traiettoria reale, rispetto al terreno, di pendenza -5° .

Come si vede nei due disegni, le Ground Speed (GS) differiscono di 20 kts, facendo sì che, su pendenza sempre di -5° in entrambi i casi, vari la Velocità variometrica (Vz).

La tabella "GS/p/Vz" vi permette di calcolare la Velocità variometrica (Vz) in funzione della GS per alcune tipiche pendenze di avvicinamento finale.

Ultima cosa da ricordare è che facendo, con vento contrario, una traiettoria più "piatta" rispetto alla massa d'aria in cui vola il nostro aereo, per mantenere la stessa velocità di quando non c'è vento, dovremo usare più potenza, dovremo perciò aumentare la MAP (o il numero di RPM se abbiamo un'elica a passo fisso).

Cosa succede poi se il vento è in coda durante il finale? Ricordiamoci che atterrare con vento in coda è sconsigliato a causa della lunghezza di pista necessaria che aumenta anche notevolmente, ma può capitare che, pur con vento calmo a terra, in finale troviamo un vento in coda.

Tabella GS / pendenza P / Vz					
GS		Vz (ft/min)			
		P = 3°	P = 4°	P = 5°	P = 6°
Kts	Km/h	5,25%	7,00%	8,75%	10,50%
50	93	264	352	441	529
60	111	317	423	529	634
70	130	370	493	617	740
80	148	422	563	705	846

In questo caso il nostro Assetto dovrà essere più basso di quando non c'è vento, la potenza sarà inferiore ed il variometro sarà maggiore, perchè la GS è più alta.

L'argomento è un po' ostico da masticare, però se riuscite ad afferrare il meccanismo appena descritto, vi assicuro che riuscirete ad impostare degli avvicinamenti finali ben stabilizzati anche con forti venti contrari, senza impazzire in continue correzioni per afferrare una pista che è lì a portata di mano ma che cerca di non farsi prendere!

Ciao a tutti e grazie dell'attenzione.

Trento, ottobre 2019

Paolo Cattani

26 Ottobre – Val di Sella: un raduno da primato!

di Renato Fornaciari



Foto Flavio Canton

Quest'anno il raduno in Val di Sella per la "chiusura stagione voli" tenutosi sabato 26 Ottobre u.s., è stato proprio da primato.

L'incontro più numeroso da quando A.I.P.M. celebra l'autunno!

Sul verde prato del *Carlton* erano schierati 24 aeroplani e tre elicotteri con la partecipazione di 80 soci.

La giornata è stata stupenda; sole e calma di vento fin dal mattino. Una luce particolare ha acceso il bosco di tutti i colori tipici della stagione. Tinte dorate con profondità color ruggine e colori marrone in tutte le sfumature, verdi profondi e verdi brillanti con macchie di colore rosso vermiglio come fossero accenti di note musicali in uno spartito già intenso.

Questa *poesia* della natura ci ha fatto un po' dimenticare i disastri che la tempesta VAIA ha procurato in Trentino e particolarmente in Val di Sella.

Cornice più bella non poteva esserci per questo nostro tradizionale incontro aviatorio.

Era da qualche anno che il tempo non ci regalava tanta bellezza, infatti negli ultimi due o tre aveva fatto i capricci con pioggia e vento e ... (vi ricordate?) perfino la neve.

Tutti hanno potuto scambiarsi pareri e ricordi dei voli di quest'anno e l'aria era proprio di allegria e amicizia. Ingredienti principali della nostra Associazione.

Anche il Presidente Europeo dei piloti di montagna, Luca Fini, ha voluto onorarci della sua presenza. Un incontro proprio alla grande!

All'ombra dei faggi abbiamo potuto assaggiare l'antipasto di benvenuto che Anita ed il suo *staff* avevano preparato con grande cura.

Anche gli amici stranieri hanno partecipato e Thomas e Ulla hanno portato la tradizionale *torta salata di cipolle* confezionata a Stoccarda.

Abbiamo occupato tutti gli spazi utili del *Rifugio* dove è stato servito un pranzo squisito a base di selvaggina magistralmente preparata da Sabrina e Claudio.



Foto di Flavio Canton



Presidenti AIPM e EMP

Paolo Cattani con... aspirante pilota

Foto Flavio Canton

La *materia prima* è stata regalata dall'amico Antonio Coradello e da Mario (compagno di Valentina).

Abbiamo anche assaggiato un robusto vino rosso che era il *trofeo* vinto da Francesco Frezza e da Renato all'incontro E.M.P. di quest'anno a Maria Zell in Austria.

Tra un brindisi ed un ricordo sono arrivate perfino le castagne che hanno dato un *segno* tipico della stagione.

Vogliamo ancora ringraziare l'amico Giacomoni, proprietario del prato, che ci permette di continuare ad usarlo per istruzione e allenamento della nostra splendida specialità di volo.

Alla fine un *coretto* spontaneo ha concluso la giornata, ...dandoci appuntamento alla cena sociale di S.Lucia (14 dicembre 2019) che faremo a Rovereto.

Viva A.I.P.M.

Viva il volo *in montagna*



Foto di Gruppo – Foto Daniele Mattiuzzo

Egredi Soci, Amici e Simpatizzanti del Volo in Montagna,

vi presentiamo il Notiziario AIPM 2019.

La tradizione pertanto continua con l'edizione annuale della nostra rivista ufficiale che racconta attraverso una serie di articoli, avvenimenti, fotografie la nostra attività nel corso dell'anno.

I momenti più importanti sono sempre: l'apertura della stagione dei voli di primavera-estate, l'assemblea annuale, il raduno EMP, la chiusura e l'attività invernale. Vere occasioni d'incontro che ci permettono i voli di allenamento, osservare paesaggi indimenticabili, il ritrovare amicizie e (perché no?) anche un corretto esercizio gastronomico. Con l'Assemblea di aprile tenutasi a San Marino si è rinnovato il Consiglio Aipm; grazie al Past-President Domenico Chiesa ed ai Componenti del Consiglio che hanno cooperato con lui per 2 mandati.

Raccogliendo il "testimone" che mi ha passato Domenico ho pensato che la nostra Associazione è e deve essere sempre viva e dinamica. Essa rappresenta il Sindacato dei Piloti di Montagna nel quadro di normative e comportamenti relativi alla condotta del volo in montagna che cambiano in continuazione; cercare così di tutelare i propri Soci dalle interpretazioni talvolta personali di qualche burocrate di leggi o regolamenti. I Piloti AIPM operando per lo più in ambiente montano hanno necessità di conoscere dove potranno svolgere attività senza incorrere in sanzioni, hanno bisogno di scambiare le proprie esperienze, di sviluppare amicizie anche internazionali viste le regole EASA che hanno uniformato le regole nei Paesi della Comunità Europea.

La gente comune è però sollecitata a considerarci una categoria speciale di cittadini che può permettersi un hobby dispendioso rispetto ad altri ma non considera che anche noi contribuiamo a mantenere un'industria aeronautica nelle sue varie forme ed a sviluppare, ad esempio, un servizio di protezione e di antincendio (*lo stesso, tanto per citare un caso, ho contribuito quest'anno a segnalare via radio a Trento TWR il principio d'incendio di un bosco sul monte Armentara in Valsugana determinando l'immediato intervento dei Vigili del fuoco con elicottero per lo spegnimento*). Qualcuno poi con incarichi amministrativo-politici considera la nostra attività "rumorosa" e non apportatrice di un qualche beneficio alle economie locali; magari si preferisce privilegiare il chiososo passaggio di motorini nei boschi o di quad attraverso i sentieri. Quale ristretta visione appannaggio di Costoro dal basso profilo culturale. Piace parlare di progresso e di turismo ma... lasciamolo fare agli Altri magari in qualche Stato a noi confinante. No questo non può essere accettato! Ecco per cui si cercherà in occasione di incontri di spiegare queste tematiche affinché venga rispettato il volo condotto in ambiente montano.

Se poi questi stessi atteggiamenti, talvolta giustificati da assurdi pretesti o privilegi di specialità sono tenuti anche da Componenti di AeroClub montani che avrebbero invece tutto l'interesse, sancito peraltro dai rispettivi Statuti, che i propri Soci-Piloti vengano continuamente addestrati, la dice lunga in tema di cultura e lungimiranza. Incredibile a dirsi! Capita anche questo purtroppo.

La nostra attività si svolgerà in diversi campi ossia: il mantenimento e la creazione di nuove aviosuperfici. Questo fatto, importante ai fini addestrativi, comporta anche la tenuta di relazioni amichevoli con i proprietari dei fondi che ci ospitano. In ogni caso AIPM favorirà l'attività didattica tesa al conseguimento delle abilitazioni nonché i Corsi sulla sicurezza del volo.

I corsi per il conseguimento delle abilitazioni secondo le nuove regole EASA sono svolti dall'Aeroclub di Bolzano a cui va la nostra soddisfazione e ringraziamento per quanto sta facendo.

Relazioni rispettose ed amichevoli saranno sviluppate altresì con i Responsabili degli Enti Aeronautici. Un nostro Socio, il Comandante Luca Fini è stato eletto quest'anno Presidente di EMP. È una posizione di prestigio che significa però un arduo lavoro da compiere nella ricerca della coesione e dell'uniformità di obiettivi tra le varie Associazioni Europee Federate. A lui i nostri auguri e la nostra collaborazione.

Il calendario delle uscite non è stato totalmente rispettato. È mancato ad esempio, il raduno programmato al Tonale che sarà in ogni caso riprogrammato per il prossimo anno. È questo un appuntamento tradizionale e gratificante per i Piloti AIPM che necessita di condizioni meteo favorevoli. Speriamo per il prossimo anno e perché no? Magari in qualche atterraggio sulla neve durante l'inverno.

Abbiamo bisogno di estendere la nostra base Sociale. Cercheremo di svolgere una adeguata azione diretta all'acquisizione di nuovi Soci; tutti potranno seguire l'attività AIPM attraverso la consultazione del sito-web che registra fatti, regole, leggi, programmi.

È uno degli importanti mezzi di comunicazione/consultazione dell'Associazione. Saranno proposti nuovi indumenti rinnovati nello stile (felpe-giubbetti-magliette ecc.) per i Soci Aipm in occasione del prossimo incontro. È sempre bello indossare gli elementi distintivi dell'Associazione. (*quanti capellini rossi si vedono nei raduni*)

Essere Soci AIPM è pagante sia per la tutela del volo in montagna che per seguire il suo sviluppo ed iniziative. Da non dimenticare poi che l'atterraggio su aviosuperfici al di sopra dei 1.600 mt. situate in territorio Trentino è riservata ai Soci AIPM ed Italfly. Ciò per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dalla PAT.

Non vorrei dimenticare nessuno ma un sentito grazie va ai diversi Club od Entità Aeronautiche che collaborano con AIPM, fra questi: Costa Volpino-Chamois-Termon-Balbido-Bolzano-Trento-Asiago ecc. che attraverso i loro Rappresentanti impregnati dalla bellezza del volo in montagna contribuiscono a far sì che questa specialità sia sempre viva e dinamica.

Arrivederci al 14 Dicembre per la festa di SANTA LUCIA.



L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle **ore 20,15 di Sabato 14 dicembre 2019** presso **il Ristorante AEROBICIGRILL** via delle Zigherane (non esiste numero civico) 38068 ROVERETO (TN)
Il Ristorante è situato a circa 5 km. sia dall'uscita di Rovereto Sud che da quella Nord dell'autostrada A22 del Brennero – in prossimità del ponte di ferro sul fiume Leno
 Coordinate 45°52'50" N 11°01'18" E

Prenotazioni per la cena entro il 10 dicembre scrivendo a info@aipm.it o telefonando a Segreteria +39 333 6487517 maggiori informazioni sul sito www.aipm.it

Si consiglia anche una tempestiva prenotazione per il pernottamento. I nostri consigli:

Mercure Nerocubo - A22 Rovereto Sud	+39 0464/022022
Hotel Rovereto – Centro Città	+39 0464/435222
Hotel Leon D'Oro – Centro Città	+39 0464/437333
Hotel Sant'Ilario - A22 Rovereto Nord	+39 0464/411605

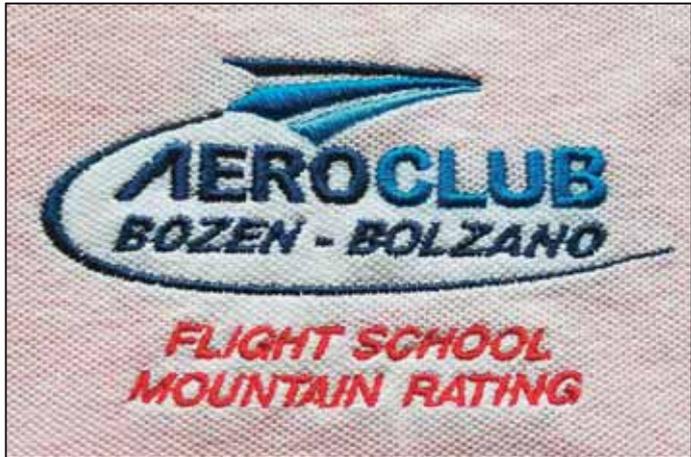
QUOTE ASSOCIATIVE 2020

SOCIO AGGREGATO ORDINARIO
euro 25,00

SOCIO AGGREGATO PILOTA
euro 50,00

SOCIO PILOTA DI MONTAGNA ABILITATO
euro 60,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, il periodo per il pagamento è fissato entro il **29 febbraio 2020** 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.**
 causale: **quota sociale 2020 + cognome nome**



Il Logo della Scuola di Volo in Montagna di Bolzano

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
 Telefono +39 333 6487517
www.aipm.it - info@aipm.it

