



Il Presidente A.I.P.M.
Guido Falqui Massidda

"amore per la montagna!"

*A chi appartengono le montagne?..
A chiunque ne rispetti l'ambiente... a beneficio di tutti!*

Cari amici, che dirVi alla fine di un altro anno aviatorio che si conclude con la tradizionale cena di Santa Lucia nei simpatici locali del Ristorante *L'Osterietta* di Nomi? Non posso che dirVi soddisfatto dell'attività di voi tutti, del Vostro sostegno e del faticoso cammino che il Direttivo ha compiuto in sede nazionale e locale per far valere le nostre idealità e l'utilità, per non dire necessità, della nostra presenza nella società civile. Abbiamo combattuto per vedere modificate le norme regolamentari che sembrano ignorare la luminosa Legge Gex, per semplificare la procedura dei voli in deroga per la peraltro buona legge provinciale trentina, per riavere nuova linfa di piloti abilitati al volo in montagna grazie all'Aero Club di Belluno che, con il suo Presidente

Domenico Chiesa ed all'intramontabile Beppe Dellai, tiene accesa la fiaccola.

E' proprio di questi giorni un comunicato stampa dell'Enac che recita: *"...in data 27 ottobre, presso il Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è svolta una riunione durante la quale è stato finalizzato il nuovo testo del decreto Interministeriale relativo all'uso delle aviosuperfici e delle elisuperfici. Il nuovo testo mantiene inalterati i principi di liberalizzazione nell'uso delle aree di decollo e atterraggio già propri dell'attuale D.M. 8/8/2003 e consente l'utilizzo di aviosuperfici occasionali per l'esercizio del volo in montagna..."*

Inutile dire che, alla prima lettura del comunicato stampa, grande è la nostra soddisfazione per il risultato conseguito. Anche se tutto deve essere giocoforza rinviato alla lettura del Testo definitivo e preventivato un grande sforzo per poter essere presenti, per la parte che riguarda il Volo in Montagna, in sede di stesura del Regolamento Applicativo. Ovviamente saremo tempestivi nell'informare i nostri Soci sull'evoluzione degli eventi.

A livello organizzativo, il primo passo compiuto è stato quello di rendere un po' più funzionale e moderno lo Statuto associativo. Questo è stato reso possibile in una calda, partecipata e particolarmente stimolante Assemblea. Quella della cena di Santa Lucia meravigliosamente organizzata l'anno passato dagli amici Lonardi di Verona. L'effetto più "evidente" delle modifiche apportate è stato il prolungamento del mandato elettivo a tre anni. Il Consiglio Direttivo in carica ha optato per la sua applicazione sin dal presente mandato. Non ritengo che l'argomento possa essere materia di referendum ma se alla prossima cena di Santa Lucia, per la quale Vi sollecito a partecipare altrettanto numerosi prenotandovi per tempo, ne vogliamo parlare questo renderà più agevole la programmazione della prossima Assemblea Ordinaria annuale.

Vi ricordo che l'anno prossimo festeggeremo **20 anni di AIPM!**

Ci scusiamo per la qualità della foto... ma è del 1980 ed il nostro socio Eligio Lonardi è sul Dome de Gouter – Monte Bianco – a mt. 4300 circa.



Altra foto storica: Ortles 1982 si gioca a bocce... a 3900 mt!
Da sinistra: Enzo Marchesi, Elio Zambolo, Renato Fornaciari ed Eligio Lonardi

Cosa ne dite se organizziamo qualcosa di particolarmente gradito ai Soci? Dateci suggerimenti.

Ali Antiche vuole riprendere la collaborazione per la pubblicazione del nostro Notiziario. Sappiamo che la cosa è gradita a molti soci ed il vantaggio è notevole potendo contare su una diffusione molto maggiore ed una qualità di stampa sicuramente migliore. Se la redazione ci assicurerà tempestività e continuità di pubblicazione con il prossimo numero il Notiziario verrà nuovamente inserito all'interno della rivista.

Con l'occasione delle feste natalizie e di fine anno auguro a tutti i soci piloti, onorari, aggregati, amici e rappresentanze estere un sereno Natale ed un anno nuovo pieno di soddisfazioni e di ... voli in montagna



Raduno Sondrio 2005 – Atterraggio al ghiacciaio dello Scerscen



Ortles 1982 – dopo l'atterraggio ... scalata alla cima!



27 – 28 agosto 2005 Decennale dei Baroni Rotti

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, **Michelle Bassanesi** fondatrice di AWE - Aviation and Women in Europe, 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.net

10 – 11 Settembre Campo Tures (BZ)

AIPM è stata invitata a partecipare ad una bella ed importante manifestazione a Campo Tures a nord di Brunico (Val Pusteria). L'amico **Erwin Ausser Hofer**, infaticabile organizzatore e pilota di volo in montagna, ci ha voluti per dare visibilità alla nostra bella specialità.

Il programma iniziale era puntare verso la Val di Fiemme e Fassa per poi raggiungere Corvara e, continuando, attraversare la Val Pusteria per raggiungere il campo di volo creato per l'occasione a sud-est del centro di Campo Tures.

Non potendo effettuare rotte dirette in quanto le nuvole hanno chiuso ogni possibilità di attraversamento delle valli abbiamo dovuto, dopo Bolzano, risalire la Val d'Isarco e, sorvolato Bressanone, puntare in Val Pusteria (a quota autobus!) per raggiungere finalmente la meta.

Grande soddisfazione per l'impresa e gioia di Erwin per averci come ospiti qualificati alla festa, purtroppo poco affollata d'aerei a causa delle cattive condizioni meteo.

Tra un piovasco e l'altro è stato possibile vedere qualche bella dimostrazione in volo di aerei ultraleggeri e lancio di paracadutisti. Era prevista per il pomeriggio l'esibizione di AIPM e così **Renato e Bepino** hanno riproposto il "biplano", numero storico presentato sin dai tempi di Red Hill nel lontano 1985.

Sempre bello ed emozionante con due piper uno sotto l'altro a dare la sensazione di un unico aereo, proprio un biplano. Al seguito, con passaggi ben sincronizzati, gli altri tre piper a chiudere in bellezza questa piovosa ma entusiasmante giornata.



20° Anniversario di Campo Jonathan – Gabbiani del Piave



il logo del 20° di Campo Jonathan

Il giorno 7 agosto 2005, A.I.P.M. è stata tra gli ospiti ufficiali per la ricorrenza del 20° anniversario della fondazione di Campo Jonathan, in quel di Grave di Papadopoli (TV). Solita splendida organizzazione coordinata da **Paolo Zanardo**, alla presenza di numerose autorità civili e militari, con circa centocinquanta rappresentanti di associazioni e gruppi di volo. Ricorda il Gran Cerimoniere della manifestazione, **Germano Ferracini**: "In una fredda giornata di gennaio, correva l'anno 1985, ebbe luogo un fortunato incontro tra due piloti, **Francesco Frezza** e **Giancarlo Zanardo**, ed i fratelli Piovesana, proprietari di quel terreno che sarebbe diventato l'aviosuperficie **Campo di Volo Jonathan**. Due nomi ieri, una magnifica realtà oggi quale è il Gruppo Piloti **Gabbiani del Piave**. Il ventennale che festeggiamo oggi sta a significare che quelle regole del volo che a suo tempo ci siamo

prefissate quali il reciproco rispetto, la sempre maggiore conoscenza del proprio mezzo, l'amicizia tra tutta la gente dell'aria ci hanno dato ragione".

Paolo Zanardo presenta il nuovo stemma del Campo: "Il nostro stemma si è arricchito della rosa dei venti da sempre riferimento per i navigatori. Per noi simboleggia non solo i punti cardinali ma anche i valori cui si è ispirato Campo Jonathan: Disciplina, Tenacia, Coraggio, Amicizia. Il nostro amato gabbiano è sempre stato simbolo di libertà: volare libero come un gabbiano, il sogno di tutti i piloti! Desiderio di Libertà che, paradossalmente, ci ha costretti ad un grande impegno. Disciplina è rispetto di te stesso, della tua macchina, di chi ti sta vicino. Tenacia sono le piccole grandi conquiste. Coraggio è affrontare da solo le difficoltà, quando non c'è nessuno ad aiutarti.



Da sinistra: Giancarlo Zanardo, Salvatore Iannacone, uno dei fratelli Piovesana e Francesco Frezza



Consegna del Crest a Berto Venturini...

Amicizia è ospitalità, allegria ed a volte anche tristezza, sopportare i momenti difficili".

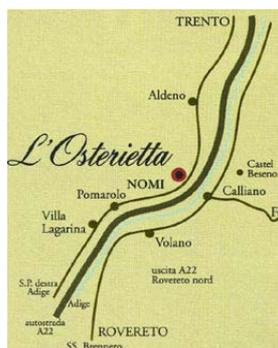
A **Berto Venturini**, in rappresentanza del Presidente di AIPM, è stato consegnato il Crest con la seguente motivazione: " Scuola di volo di alto livello e di grande disciplina. E' stato uno dei primi contatti esterni del Campo e sin da subito è nato un rapporto di grande amicizia. Con i loro piloti abbiamo imparato a vincere le nostre incertezze ed a navigare con maggior sicurezza in tutti i Paesi d'Europa. La nostra rosa dei venti è nata anche pensando ad AIPM, un punto di riferimento, dove abbiamo trovato valori veri". Riconoscimenti anche a **Renato Fornaciari** e **Beppino Dellai** nostro Istruttore ed in rappresentanza del Presidente dell'Aeroclub di Belluno. A loro si deve la sopravvivenza della specialità del Volo in Montagna.



...ed a Renato Fornaciari

L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle ore 20,00 di **Sabato 10 dicembre 2005** a Nomi (TN) presso **il Ristorante L'Osterietta** viale Del Lavoro, 7 tel. 0464/830149 fax 0464/834160

Prenotiamo in tempo!!!



Volare in Nuova Zelanda Aprile 2004



Mi chiamo Michelle, sono socia AIPM e vorrei condividere con voi un'esperienza indimenticabile!

Ad Aprile ho partecipato ad una gara rally in Nuova Zelanda "Round New Zealand AirRace 044Fun".

Allora, eccomi, attraverso il globo per andare in un paese che non conoscevo, per volare con un gentleman ed il suo aereo che non conoscevo, in una gara come non avevo mai partecipato.

La Nuova Zelanda la consiglio a tutti. Si vola bene e ovunque. C'è pianura e montagna, oceano e laghi. L'aviazione è "user friendly" e ci sono aeroporti ovunque.

Io l'ho trovata un concentrato d'Europa nell'emisfero sud, dai fiordi alla pianura.

C'è da rifarsi gli occhi e ritorna la voglia di volare sereni. La gente sorride ed è cordiale. Un modo davvero originale per visitare un paese!

Durante la gara mi sono resa conto ancora una volta della necessità di rimanere allerta e ben organizzati, di pianificare PRIMA di entrare nel cockpit, e quanto sia fondamentale il volo basico con cartina, bussola e orologio!

E sì, quanto siamo viziati oggi dai GPS e glass cockpit (Vedi anche www.teamvencap.com 8 aprile 2004).

Certo che per volare in montagna serve precisione e "situational awareness" in ogni istante.

Due tratte le abbiamo fatte nelle valli che sembravano delle gallerie: nubi sopra, montagne ai lati e valle sotto. Non potevi sbagliare incrocio.

Certe volte bisognava avere fiducia nella propria pianificazione e nella cartina contro la voglia di virare nella valle in fondo che sembrava più larga. E invece, contro voglia, ti trovavi a dover seguire la cartina che ti indicava di fare una virata stretta a destra e poi a sinistra per poi uscire sul altopiano con il lago e le montagne e subito dopo l'aviosuperficie! E come per magia - la Madonna di Loreto esiste - c'era l'altopiano, c'era il lago e le montagne e dopo il lago c'era la pista! Wow!

Il risultato? Ho conosciuto delle persone interessanti e molto simpatiche, mi sono divertita un mondo, ho riso tanto, imparato molto, visto un bel po' di questo paese bellissimo nonché unico in un modo che pochi davvero l'hanno visitata ... e ... non sono arrivata ultima ... ciliegina sulla torta!!

Mi chiederete perché andare in Nuova Zelanda a volare quando si può volare in Italia?

Vi rispondo che volare in Nuova Zelanda non è stato solo una esperienza indimenticabile, è soprattutto più amichevole al mio portafoglio e burocraticamente più semplice che volare le stesse ore qui!

Ho avuto anche la fortuna di assistere all'AirShow di Warbirds Over Wanaka! Spettacolare! Un'altra delle esperienze formative per me è stata la manche lunga, con visibilità minima per VFR: dovevamo volare attorno ai fiordi e poi attorno alla punta meridionale dell'isola sud. Si volava a 500 piedi ground - qui mi cresce il naso come pinocchio - appena fuori costa, ci sforzavamo di veder avanti, ma si vedeva solo sotto: acqua.

Bisognava sperare di aver pianificato bene le rotte e i tempi (la variazione magnetica in Nuova Zelanda va da 18° a nord a 38° a sud) per sapere quando virare per evitare di trovarsi in mezzo all'oceano invece di aggirare l'isola sud fino a Invercargill.



Michelle Bassanesi

17-18 settembre 2005 RADUNO E.M.P. – LA Cerdanya (E)



APME ha organizzato la CORDADA INTERNACIONAL DE PISTAS RUSTICAS in Spagna, Prepirineo de Aragón y Catalunya

Quest'anno il raduno EMP (raduno dei piloti di montagna europei) è stato organizzato dagli amici spagnoli e precisamente a LA Cerdanya, una località di montagna situata sui Pirenei, versante spagnolo a circa 80 Km a nord di Barcellona. Siamo partiti con tre paiperini e gli equipaggi sono:

OE-CPW con Renato Fornaciari e Beppino Dellai

D-ELHP con Francesco Frezza e Nino Catto

I-ROYS con Severino Carpentieri e Orlando Faccenda

Nella giornata di venerdì 14 Settembre ci troviamo all'aeroporto di Boscomantico (Verona) arrivando chi da Belluno, chi da Trento e altri da Treviso (campo Jonathan) per vivere tutti assieme questa nuova avventura, questo nuovo viaggio. Come ogni volta l'emozione ci fa ricordare quella metafora dove il viaggio è un po' come la vita e la partenza ha tutto l'entusiasmo dell'inizio, della nascita di cose che ancora non conosciamo ma che ricerchiamo con curiosità. Il tempo non è proprio bello e nuvole basse con tracce di pioggia rendono grigio ogni orizzonte. Dalla nostra pianificazione risulta che impiegheremo circa sette ore di volo per arrivare a destinazione.

Uno dietro l'altro attraversiamo la pianura diretti ad Albenga ed in prossimità dei Giovi troviamo ad accoglierci un bel "pacco" di nuvole basse che inglobano i passi che danno accesso alla costa Ligure.



Renato e Beppino con Marlies Campi ed Angel Ibanez di APME

Grazie alle caratteristiche del Piper PA 18 ci permettiamo di entrare ... piano, piano nei fumi ovattati che da bianchi diventano grigi e poi sempre più scuri. Il tempo si mantiene buono, aumenta ancora il vento e la visibilità è stupenda. Ci divertiamo a sorvolare a bassa quota tutta la zona della Camargue curiosando sulle spiagge e volando tra stagno e stagno con i fenicotteri rosa. La visione di questa natura incontaminata è poetica ed a malincuore riprendiamo la via del mare per puntare diretti a Bezier, dove abbiamo previsto il nostro rifornimento e la nostra tappa tecnica (sono 3h e 30' che stiamo volando) prima di riprendere il volo verso La Cerdanya. A Bezier, un bell'aeroporto collegato con linee aeree nazionali ed internazionali, perdiamo circa un'ora per espletare tutte le pratiche; facciamo il nostro piano di volo per La Cerdanya con alternato Perpignan, l'ultimo aeroporto francese prima del confine spagnolo. Il vento rinforza sensibilmente, tanto che siamo costretti ad aumentare il valore in bussola di oltre 30° per mantenere la nostra rotta pianificata.



Beppino sorride... con questa "splendida giornata" !



Voliamo lungo costa, il tempo peggiora e diventa sempre più buio. Contattiamo Perpignan per dare riporto e indicazioni d'imbocco della valle che deve portarci a Cerdanya; la risposta non si fa attendere e purtroppo su La Cerdanya insistono temporali e il passo è chiuso da nuvole basse. Sono quasi le otto di sera e decidiamo di fermarci a Perpignan. Si accendono le luci della pista e basta il tempo per raggiungere il parcheggio assegnato che si fa buio di colpo. L'indomani è caratterizzato da luce abbagliante e da forte vento. All'aeroporto confermano tempesta di vento (siamo sui 38 knots con raffiche fino a 45), consulto di "famiglia", approfondimento all'ufficio meteo e decidiamo di "provare" io e Beppino per raggiungere La Cerdanya e fare il giusto atto di presenza. Rulliamo pianissimo verso il punto attesa assegnato perché il piper sembra voler decollare ad ogni movimento; ci riconfermano il vento forte e l'autorizzazione al decollo.

Siamo subito in aria e l'aereo sale benissimo. Raggiungiamo 8.000 Ft e imbocchiamo la valle che ci porterà al nostro appuntamento; manteniamo il costone in favore di vento e, ballando un po', arriviamo al passo. La visione è incantevole; una bella valle larga ci accoglie, è tutta disseminata di piccoli nuclei abitati e da tanti impianti di risalita per sci con cime rocciose che raggiungono i 2.500 metri e oltre. Siamo in finale sulla pista di La Cerdanya e non vediamo aerei, o meglio c'è solo un vecchio Morane ed un gruppetto di

persone sotto la manica a vento. Pensiamo di essere arrivati troppo tardi e di aver perso la partenza per le altre aviosuperfici come annunciato dal programma. Atterraggio lavorato, il vento insiste violentemente e cambia anche di direzione con raffiche improvvise. Veniamo accolti con grandi sorrisi dagli organizzatori e scopriamo di essere i primi arrivati. Molti sono bloccati dal maltempo e dal forte vento che imperversa su tutta la Francia e sulle montagne spagnole. Aspettiamo due ore chiusi nella palazzina, non arriva ancora nessuno. Scoramento degli organizzatori e messaggi poco rassicuranti sulle condizioni meteo creano un'aria triste tra i presenti. Continuano le conoscenze reciproche, ma purtroppo il raduno viene annullato...

(per leggere il racconto completo consultare il nostro sito)

FIorenza DE BERNARDI

La prima donna pilota di linea italiana e la prima donna pilota di volo in montagna

In occasione di questo numero *un po' speciale*, abbiamo voluto prendere attingere dal nostro sito per presentare una figura *molto speciale* del nostro ristretto gruppo di piloti.

In occasione dei prossimi Notiziari *un po' speciali* daremo lustro ad altri Personaggi. Per chi non sapesse attendere rimandiamo alla consultazione del nostro sito www.aipm.it.

Fiorenza Inizia a volare nel 1951 con il padre (il grande Mario de Bernardi, sportivo, aviatore, collaudatore, inventore, recordman) su un piccolo aereo da turismo. Approfittando del permesso che l'Aeronautica Militare dette ad alcuni civili (già con una certa esperienza collaudata) per frequentare un corso di strumentale basico alla scuola militare di Alghero (1966) ottiene il brevetto commerciale. Diviene, così, nel gennaio 1967 la prima pilota di linea in Italia (e quarta o quinta nel mondo). Nel 1969 diviene la prima Comandante donna in Italia. A Mosca effettua un corso sul trimotore russo Yak 40 iniziando a fare linee regolari, charter e voli dimostrativi.



Nel 1980 ottiene di fare un corso con l'Alitalia per il quadrimotore DC8 e con Avioligure volava per l'America e l'Africa. Un terribile incidente in automobile la costringe ad andare in pensione un paio di anni prima del previsto. Ha fondato l'Associazione Pilote Italiane, diventata ora Associazione Donne dell'Aria (ADA) della quale fanno parte anche le paracadutiste, direttori di aeroporti e tutte le donne che fanno parte dell'aviazione. E' vice-presidente della Federazione Pilote Europee, membro delle 99 (un'associazione a quale appartengono tutte le pilote del mondo) e membro ISA (Associazione Internazionale delle Pilote di Linea). Consegue nel 1974 l'Abilitazione APNS n. 24 al "Corso – Falco" della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento. Viene nominata Socio Onorario in occasione della 9^a Assemblea 1995 di Sassuolo.



L'Adige – domenica 24 febbraio 1974

Piloti di montagna, che gente!

Durante uno dei miei voli sull'Adamello rimasi bloccata da nubi basse che coprivano le cime intorno e non potei ridecollare. Per fortuna anche un altro Piper, atterrato prima di me, si trovò nelle stesse condizioni, così eravamo in tre, gli altri erano Erik Abram e un suo allievo, e dovemmo faticare per costruire un igloo (durante gli addestramenti in montagna si deve imparare anche quello e tutto ciò che fa parte della sopravvivenza) e passammo tutta la giornata e la notte e parte del giorno dopo raggomitolati nel nostro mucchio di neve.



17 giugno 2005 a Trento
Fiorenza ritrova Erik Abram

Fuori erano 20 gradi sotto zero, ma fra una chiacchierata e un Nescaffè fatto con la neve, il tempo passò in un silenzio maestoso come solo la montagna ti può dare. Fu bellissimo. Nota: Erik Abram è stato anche il mio istruttore di volo in montagna ed è l'Erik che andò sul K2 nella prima spedizione di Ardito Desio, la prima conquista della vetta.



Quella volta che

La vita di noi piloti di montagna è piena di movimento, ma anche di ricordi. Che sarebbe mai un'avventura se non ci fosse il piacere di colorirla, di infiocchettarla, di esaltarla con falsa modestia?

Ti ricordi quella volta che..... ?

Bene, io ho cominciato a volare che avevo superato i quaranta. Debbo tutto quello che ho fatto al "vecchio Marangoni", alla "vecchia Beppa", a "zio Berto", al "Renato".

Ma non ho mai rinunciato a metterci anche un poco del mio pepe. Come quella volta che sui monti Lessini zio Berto, su un colle nevoso mi disse: adesso vai da solo e ritorna senza perderti.

Parto, guardo bene la pendenza, il muretto in cima, la sagoma nera dello zio Berto vicino al muretto con i piedi dentro la neve, faccio un gran giro, canto, ritorno sul colle, vedo il muretto, vicino una sagoma nera una tacca di flap, sci fuori... il prato mi sembrava molto più lungo, la pendenza mi sembrava meno accentuata ma tant'è, lì vicino c'è la sagoma scura del Berto... atterro, mi fermo a pochi centimetri da uno strano muro, guardo sbalordito lo zio Berto trasformatosi in ossuto albero spoglio vicino al muro. Scendo, alzo la coda, giro pian piano il piper verso la pendenza, salto su, do tutta manetta, uno strappo e sono miracolosamente per aria. Giro la testa e vedo una sagoma agitarsi su un colle vicino, accanto a un muretto... atterro tranquillo, mi fermo e lo zio Berto mi apostrofa: dove sei stato, mona di un notaio! E io di rimando: avrò pur diritto anch'io di scovare una nuova aviosuperficie. Zio Berto ammutolisce e mi dà ragione. Si sa che la ragione si dà agli asini! Avevo sbagliato colle, ma contava la faccia tosta di aver dato una finta lezione al mio maestro avendo preso invece una cantonata...

Guido Falqui-Massidda



I-ROYY in finale su Enemonzo

Un pensiero agli amici

Non possiamo stilare un rendiconto dell'attività di questo 2005 pieno di impegni, seppur spesso avversato dal maltempo, senza segnalare gli amici che spesso ci ospitano presso le loro aviosuperfici. Cominceremo con offrire una sintetica panoramica di quelli che più spesso abbiamo occasione di frequentare e con i quali abbiamo instaurato, grazie alla loro grande affabilità e passione, i migliori rapporti di amicizia. Trascurando Campo Jonathan, del quale parliamo a parte e che è il più frequentato, a pochi chilometri da questi troviamo l'AS F. Baracca a Nervesa della Battaglia (TV).

Qui l'amico **Giancarlo Zanardo** ospita la sua Jonathan Collection ed organizza il Baracca Day.

Più a nord, nel cuore della Carnia, troviamo l'Aviosuperficie di Enemonzo (UD) con il Ristorante Privilegio gestito dalle meravigliose **Isabelle e Lisa**.

Ci spostiamo nel Polesine ed a Lama di Rovigo troviamo il campo privato del Socio **Vittorio Passerella**. In una splendida villa veneta abbiamo festeggiato i 10 anni dal volo in Russia e quest'anno la dedica di due saloni ai Pionieri dell'Aria Renato Fornaciari e Giancarlo Zanardo.

Al centro Italia, oltre a Serristori dei Baroni Rotti, dobbiamo segnalare l'Aviosuperficie Palazzolo a Sansepolcro (AR). Qui troviamo la famiglia **Pichi Graziani**, Marcello con la signora Silvana ed il figlio Andrea, impegnati ad assicurare tutta la raffinata ospitalità del loro splendido Avio Resort. In paese impossibile sbagliare: ogni ristorante è in grado di assicurare l'ottima genuina e saporita cucina toscana!

Concludiamo questo giro rimanendo in provincia di Arezzo e visitando gli amici Antonello ed Elena **Budini Gattai** a Montecchio di Castiglion Fiorentino anche loro con uno stupendo AvioResort.



il Parco di Villa Passerella



I-DODE su AS F. Baracca



AS Palazzolo a Sansepolcro



il Campo di Montecchio



l'ospitalità della famiglia Pichi Graziani

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



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

I parchi e le riserve naturali sono rigorosamente rispettati e sovente ci chiamano per contare i camosci!!

Anche per le nostre conoscenze tecniche, climatiche, aerologiche alcune stazioni conoscendo la nostra filosofia, la nostra amicizia, il nostro rigore ci sollecitano per creare un tracciato, per portare un'animazione, anche sporadica, (Verbier in Svizzera, Valloire in Savoia, Chamois in Valle d' Aosta, Dévoluy nelle Alpi del Sud) o ripopolare un villaggio o una regione a debole densità di popolazione. È a volte un'azienda agricola che accoglie i piloti per un pasto, o dei *choucas* (che sarebbero delle taccole: uccelli! *ndr*) che vengono a gustare la nostra salsiccia...!

Richiamiamo l'attenzione degli uomini politici regionali su questa importante differenza. Occorre proporre, giudicare, decidere con tutti gli elementi interessati una recente legge in Italia li induce a sviluppare i nostri sforzi d'informazione a livello europeo e nelle varie regioni Alpine.

Infine, occorre conoscere l'aspetto tecnico della nostra attività: noi pratichiamo uno sport di alto livello fatto di disciplina, di rigore, di modestia personale, di ricerca della perfezione. Noi accomuniamo con questi criteri lo stato d'animo dei montanari, il controllo in montagna è pertanto una scuola di vita per i giovani ed anche una linea di condotta per i piloti esperti. La CARTA dei PILOTI di MONTAGNA precisa questi obblighi. Ecco perché i nostri piloti sono appassionati ed hanno altrettante soddisfazioni in seguito al controllo permanente delle difficoltà.

Speriamo di avere così descritto correttamente la nostra filosofia generale e avervi convinti che il nostro ideale merita di essere apprezzato e "considerato" auspichiamo anche all'AeroClub di SONDRIO di sviluppare questa attività in Italia del Nord, con gli "emendamenti" indispensabili ed urgenti alla legge.

Tutti i paesi della nostra Federazione augurano all'aviazione di montagna italiana un'attività senza costrizioni eccessive.



Robert Barrier
Presidente E.M.P.

Esposto presidente EMP-Sondrio 14/5/2005
Robert BARRIER: rbarrier.aviamon@wanadoo.fr

La seconda tappa del Concorso
"RACCONTACI LA TUA AVVENTURA"
 si conclude sabato 10 dicembre in occasione della cena di Santa Lucia
 possono partecipare tutti coloro che hanno materiale relativo a:

MIGLIOR RACCONTO DI VIAGGIO

◆◆◆

MIGLIOR RACCONTO DI VOLO IN MONTAGNA

◆◆◆

MIGLIOR PHOTO GALLERY

◆◆◆

per vedere le foto, leggere i racconti e consultare il Regolamento visitate il nostro sito www.aipm.it

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

ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA

Via Tacchi, 3 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +390464437073 Fax +390464421236

www.aipm.it