

# NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna



numero 63 – dicembre 2018

Scuola di Volo in Montagna 1973-2013



**A.I.P.M.**  
*Associazione Italiana dei Piloti di Montagna,  
prima e unica Associazione Nazionale  
che promuove e tutela la disciplina  
del Volo in Montagna da 32 anni...*

**...Storia: I grandi voli AIPM**

...apertura stagione: velivoli a Costa Volpino (BG)

foto di Flavio Canton



**Sito Internet:**

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

**Redazione:**

Renato Fornaciari  
& Danilo Pedri



**Stampa:**

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

**In copertina al Notiziario n°63:  
...“omaggio” a San Genesis il 22 settembre 2018**

*Foto copertina di Flavio Canton*

**Sommario**

<i>Argomento</i>	<i>Testo a cura di...</i>	<i>pag.</i>
Saluto del Presidente	di Domenico Chiesa	4
Raduno a Costa Volpino (BG) -apertura stagione voli	di Gianni Bonafini	5
Raduno AIPM a A/S Il Gabbiano – San Vincenzo (LI)	di Renato Fornaciari	6
32^ ASSEMBLEA A.I.P.M. - Belluno	di Domenico Chiesa	8
Scuola di Volo in Montagna 2018 - Belluno	di Nunzio Toldo	9
Partecipazione AIPM al "BARACCA DAY" Nervesa della Battaglia (TV)	dalla Redazione	11
Raduno Altiporto Tonale (TN)	dalla Redazione	13
Raduno a Chamois (AO)	di Mario Ventura	15
Raduno a Mauterndorf (Austria) 80 anni del Presidente Heinz Schäfer	di Renato Fornaciari	16
Partecipazione AIPM alla manifestazione di Follonica (GR)	di Renato Fornaciari	18
Ritrovo a Moldoi di Sospirolo (BL) festa del "POM & PER"	di Francesco Frezza	21
AIPM al "FESTIVOLARE 2018" Manifestazione aerea a Trento	di Danilo Pedri	22
Fly in a San Genesio (BZ) F.lli Gostner	dalla Redazione	24
Raduno al Casale e Balbido (TN)	di Armando Bronzini	26
Raduno a Pez (BL) "aviosuperficie ritrovata"	di Renato Fornaciari	27
Castagnata a Termon (TN)	di Gianpaolo Panizza	28
Raduno a Sella di Valsugana (TN) (chiusura stagione estiva)	dalla Redazione	29
Storia: aviatori inglesi della Grande Guerra – Mattarello 1914-18	di Antonio Coradello	30
Storia: "I grandi voli di AIPM"	di Enzo Marchesi	31
Istruzione: ...a lezione di volo con l'istruttore	di Paolo Cattani	33
Rubrica: notizie, novità e curiosità del 2018	dalla Redazione	38
Ringraziamenti e Auguri del Presidente	di Domenico Chiesa	40
Info e comunicazioni AIPM	dalla Redazione	40

*Saluto del Presidente**Cari Soci, Amici e Simpatizzanti del Volo in Montagna,*

Gentili soci e amici del volo in montagna, il consueto appuntamento con voi, lettori assidui della nostra bella rivista, coincide con il sesto ed ultimo anno della mia Presidenza. E' l'occasione per fare un breve bilancio dell'attività svolta in questo periodo, analizzare quanto realizzato ed indicare anche quella che a mio avviso è la strada da intraprendere perché il bel volo che pratichiamo possa durare nel tempo ed anche svilupparsi perché siano sempre più numerosi gli amici coinvolti e più i luoghi diffusi nella nostra penisola adatti a praticarlo. Ci sono stati vari aspetti positivi che, ereditati dalle scorse gestioni, siamo riusciti a mantenere e a volte sviluppare in modo proficuo: i raduni classici, gli incontri conviviali, le molteplici partecipazioni agli inviti degli amici di altre

specialità, le iniziative letterarie e culturali in genere che ci hanno visti protagonisti come personaggi o come semplici sponsor, le affiliazioni con altre realtà con le quali abbiamo legami speciali, i contatti con le associazioni straniere di pari livello e gli amici che sempre da oltre confine ci vengono a trovare. Siamo sempre presenti sui mezzi di informazione con il nostro sito internet, che cerchiamo nei limiti del possibile di tenere aggiornato, e il blog su facebook che si è arricchito via via di contenuti ed è seguito da più di settecento estimatori che costantemente si informano sulle nostre iniziative e si aggiornano sui raduni che man mano vengono proposti. Il settore scuola con i vari corsi susseguitisi nel corso degli anni ha visto la partecipazione di un numero cospicuo di allievi, con arrivi anche da regioni dove il volo in montagna è poco praticato, segno questo che gli estimatori della nostra disciplina sarebbero sicuramente maggiori di quello che appare, se solo riuscissimo ad espandere geograficamente la possibilità di praticarla anche in altri contesti oltre quello alpino. La Scuola di Belluno, unica in Italia e che ha ormai superato come longevità anche quella storica di Trento, continua pur tra mille difficoltà ad abilitare piloti che vanno ad arricchire il numero dei nostri soci e far fronte al necessario ricambio generazionale che permetta al nostro gruppo di essere sempre vivo e vitale. Continuiamo ad adoperarci, e si dovrà perseverare in futuro, per mantenere i rapporti amichevoli con i proprietari e i gestori delle aviosuperfici che ci accolgono sempre volentieri nelle loro proprietà; rispettando le necessità legate ai raccolti dei loro terreni, cercando di disturbare il meno possibile con il rumore dei nostri mezzi e accostandoci con educazione alle loro dimore siamo sicuri che saremo ricevuti da loro come ospiti graditi per molti anni ancora. La ricerca di nuovi luoghi di approdo sarà un obiettivo da ricercare anche in futuro sia per invogliare nuovi piloti a cimentarsi con questa specialità sia per facilitare e rendere più gratificante l'attività anche di coloro che già hanno esperienza di volo in montagna; a Belluno e nel Trentino siamo riusciti a creare una rosa di più aree di atterraggio vicine tra loro che permette al pilota di confrontarsi con piste che hanno caratteristiche diverse tra loro sia per approccio che difficoltà, con notevole risparmio di tempo ed anche di carburante. Se si riuscisse sia con le scuole che con le piste a replicare questa tipologia già sperimentata con profitto di praticare il volo in montagna, credo che il futuro potrà essere sicuramente più promettente. Una mano in questo senso ce la potrebbe dare la nuova normativa europea che permette alle scuole con disciplinari specifici di esercitare la loro attività didattica anche fuori dei confini del loro stato di appartenenza legandosi ad istituti già operanti, ma che contemporaneamente consente alle scuole già in attività di accogliere allievi provenienti anche dalle altre nazioni dell'Unione Europea, incrementando queste attività che rimangono comunque di nicchia ma che porterebbero sicuramente risparmi nei club, che si troverebbero ad avere una copertura dei costi di gestione più sicura e pure maggiori possibilità di investimenti in strutture e velivoli. Un altro fronte su cui stiamo lavorando è quello dei piloti VDS già presenti in buon numero nella nostra associazione e con un peso politico sempre più forte. Tempo fa avevamo proposto ad AeCI una bozza di regolamento per il volo didattico in montagna con gli ULM, che non aveva avuto seguito; ora con la nuova dirigenza che sembra aperta ad un confronto dialettico sul tema, abbiamo pensato di riproporre il nostro progetto perché crediamo che la nostra specialità meriti un livello di dignità e sicurezza anche per i piloti VDS. Non mi resta che ringraziare ancora tutti i Soci, Consiglieri, tutti coloro che si sono prodigati per far funzionare al meglio la nostra attività di volo ed infine anche quelli che sono riusciti a sopportarmi in tutti questi anni. Consentitemi in ultimo di esprimere un ringraziamento speciale ai nostri soci decani Fiorenza De Bernardi e Francesco Volpi che rivediamo sempre con commozione, ai nostri raduni, alle cerimonie ufficiali e nelle apparizioni televisive, indossare gli inseparabili berrettini e felpe del volo in montagna di cui noi tutti andiamo orgogliosi.

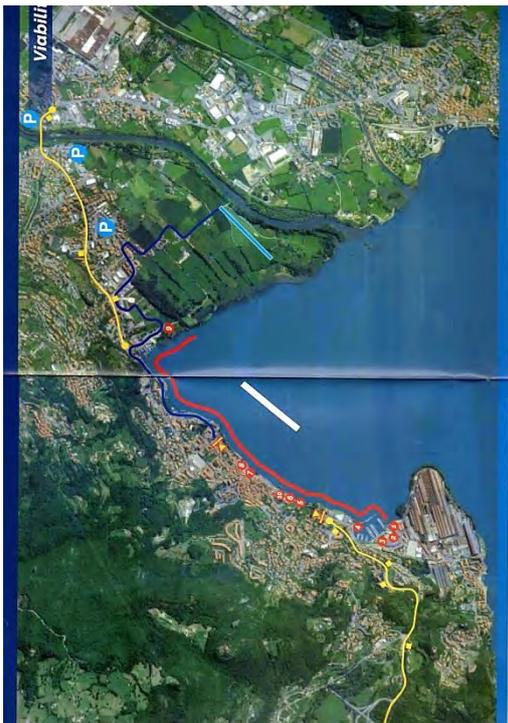
Buoni voli a tutti e Viva AIPM

Il Presidente AIPM Domenico Chiesa

A handwritten signature in blue ink, which appears to be "Domenico Chiesa".

Raduno a Costa Volpino (BG)- 24 marzo - apertura stagione voli

di Gianni Bonafini



Cari amici, per il nuovo campo di volo di Costa Volpino questo è stato un anno importante, il consolidamento di due anni di lavoro e di 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 e sempre con buona visibilità. Il lavoro da fare è ancora molto ma siamo

sulla buona strada. I prossimi passi saranno di dotarsi di una Club House e di un hangar per poi iniziare una solida attività di aviosuperficie. L'AIPM ha molto, ha partecipato ai raduni e in modo particolare al 25° raduno piloti di montagna del 24 marzo 2018 con oltre 50 aeroplani e tutto lo stato maggiore AIPM presente. A pranzo fanfara degli alpini di onorati con musiche provenienza e La festa del volo dell'8 partecipata e le giornali e TV ci hanno allo sviluppo e alla Ci ricandidiamo per un 2019 sperando di non deludervi e con l'occasione vi auguriamo



fatto dei



eravamo 126 persone con la Valle Camonica che ci ha dedicate ai luoghi di l'immane "33 alpino". settembre è stata altrettanto interviste rilasciate ai dato un aiuto considerevole conoscenza del nostro Club. raduno AIPM anche per il



Buone Feste e un felice anno nuovo.



## Raguno AIPM - Aviosuperficie S.Vincenzo (LI) – 28-29 aprile

di Renato Fornaciari

Il tempo buono di questo fine settimana ci ha permesso di poter fare un bel volo in Toscana per ritrovarci sull'aviosuperficie Il Gabbiano a S.Vincenzo. Partiamo di buon'ora per fare tappa tecnica a Ozzano, con il vecchio, buon Tiger Moth che Nino mi ha messo a disposizione è utile fare carburante....dove si può e così Ozzano è diventato il punto d'incontro anche degli altri compagni di viaggio che con due paiperini si sono uniti in questo bel volo. L'intenzione è di attraversare l'Appennino prima di mezzogiorno per evitare degli annunciati temporali. Tutto bene, cominciamo a salire per raggiungere almeno 5.000 ft., sufficienti per superare Pian del Voglio e poi, in vista di Barberino del Mugello, puntiamo a S. Miniato (senza interferire con la zona di Firenze) sorvolandone i bei tetti color biscotto. Da qui verso Capannoli, sud di Pontedera, dove si trova l'aviosuperficie di Valdera. Atterriamo e troviamo ad attenderci l'amico Tino (che non vedevamo da tanto tempo) e Mario Ventura di Aosta con altri amici; ci aspettavano per pranzare assieme. "Valdera" bel posto, prato verde ben curato, carburante e una club-house veramente elegante e funzionale. Gli amici e i nuovi incontrati in loco si rendono



simpaticamente disponibili per il trasporto della "truppa" in un vicino ristorante di loro conoscenza. Bel locale (con camere) e cibo buonissimo, nella tradizione.

L'allegria del gruppo e l'aria festaiola mette tutti di buon umore. Nel tardo pomeriggio riprendiamo il nostro volo e dirigiamo a Cecina, dove poco dopo possiamo ammirare .....i cipressi che a Bolgheri alti e schietti van da S.Guido in duplice filar ....

La mente porta agli anni della scuola dove s'imparava questa poesia del Carducci e ....vederli oggi da questa prospettiva mi fa provare una particolare emozione. Miracoli del volo !!

Eccoci lungo costa, la costa degli Etruschi, dove acqua cristallina, spiagge larghe e sabbiose tra mare e

boschi di pini arricchiti da macchia mediterranea rivelano l'incanto di questa terra. Sorvoliamo tra mare e spiaggia la famosa costa con in fondo, in un riflesso dorato, il profilo dell'isola d'Elba. Questo volare piano, con il rombo rassicurante del vecchio Gipsy, che mi permette di gustare questi panorami mi fa sentire felice. Sentimento notevole di questi tempi. Continuiamo ancora un po' ed eccoci sull'aviosuperficie Il Gabbiano. Un bel passaggio di saluto e poi tutti giù, dove veniamo accolti da Andrea, il gestore del luogo e da altri amici del club. Enzo è già arrivato in auto e scatta le prime foto.





Non siamo in molti, ...peccato, ma tra aerei e VDS riempiamo il parcheggio con una dozzina di mezzi. Veniamo ospitati per la notte in vicini B&B dove l'amico ci porta per depositare i bagagli con una splendida *Roll Royce !!* I locali sono ben attrezzati puliti, accoglienti e a prezzi veramente modici. Siamo a 1.000 metri dal mare. La simpatia delle persone è veramente squisita, sono anche meravigliati di questi ospiti un po' strani che si muovono...con gli aeroplani. Cena nella club-house a base di pesce freschissimo cucinato con maestria. Un buon fresco vinello bianco Pecorino accompagna pietanze, chiacchiere e canti. Francesco, Nino, Domenico, Orlando, Nunzio, Nicola Paggiaro, Beppino e molti altri non si tirano indietro e così... in una tiepida serata terminiamo una bella giornata di volo e di amicizia.



La mattina di domenica ci vede tutti in movimento. Cominciamo con il salutare i nuovi amici di S.Vincenzo. Scambio di telefoni, rossi berretti di AIPM e accordi per il rientro. Qualcuno sceglie di fare un diretto passando per Pavullo, altri sceglieranno di rimanere e noi, stimato che il carburante è sufficiente, facciamo un diretto per Ozzano. Il volo si svolge bene. Gli aerei sono tutti a posto e il morale è alto. Schiviamo i temporali nell'attraversamento e dopo circa un'ora e mezza eccoci sul finale di Ozzano. Facciamo carburante, beviamo un buon caffè e viaaa.. verso il campo Jonathan, sulle rive del Piave dove atterriamo intorno all'ora di pranzo.

In sintesi, anche un voletto come questo ci ha permesso di conoscere territori della nostra bella Italia e ci ha regalato tante emozioni e tante nuove amicizie. Elementi che in AIPM non dovranno mai mancare .



## 32^ ASSEMBLEA A.I.P.M. - Belluno - 12 maggio

di Domenico Chiesa

l'Assemblea si è svolta il 12 maggio 2018 a Belluno.

In una bella giornata di sole si è svolta a Belluno la 32ma Assemblea della nostra associazione. In questo grazioso ed ordinato aeroporto, circondato dalle splendide vette dolomitiche, che fanno da cornice a questa bella città veneta, ci ospita il locale Aeroclub dedicato ad Arturo Dell'Oro, pilota decorato della



prima guerra mondiale e di cui ricorre quest'anno il centenario della tragica morte in combattimento. Il sodalizio cittadino dispone anche dell'unica Scuola di Volo in Montagna italiana che dal 1997 è in grado di formare piloti in

modo continuativo, con 18 corsi che qui si sono tenuti e più di 50 abilitati agli atterraggi in pendenza. Per festeggiare con noi questi primi vent'anni di tale attività ha allestito per noi un simpatico punto di ristoro all'aperto con bibite e stuzzichini. Tra un prosecco e qualche battuta divertente attendiamo gli amici che giungono da varie regioni e anche dall'estero per partecipare al raduno. Una ventina gli aerei giunti e numerosi i presenti all'assemblea ordinaria che si è svolta nell'aula briefing dell'Aeroclub. Come deciso nell'assemblea di Loreto, il Consiglio, una volta portate a termine le incombenze che aveva preso in carico - verifica della possibilità che un socio VDS possa fare il presidente e stesura del Regolamento per l'abilitazione volontaria VDS-Volo in Montagna richiesti dall'Aeroclub d'Italia - ha messo a disposizione il mandato. L'Assemblea ha deciso di respingere le dimissioni e di confermare l'attuale dirigenza che pertanto durerà fino a fine mandato. Il Presidente, ringraziando per la rinnovata fiducia, ha sollecitato tutti i soci a partecipare attivamente alle iniziative del sodalizio e di attivarsi per individuare già da ora le figure che nel prossimo futuro ci possano adeguatamente

rappresentare e permettere di tenere viva e vivace tutta la famiglia del volo in montagna. Terminato l'obbligo assembleare ci siamo recati nel ristorante attiguo alla pista dove era allestito il pranzo. La

buona cucina e gli ottimi vini dell'amico Roberto gestore del locale ed esperto sommelier, ci hanno permesso di concludere la giornata in allegria tra vecchi amici. Un grazie speciale all'Aeroclub di Belluno per la splendida giornata, al suo Presidente e a tutti coloro che lì operando si prodigano perché il volo in montagna continui a suscitare ovunque un interesse sempre maggiore presso molti altri piloti.



**SCUOLA di volo in montagna 2018 - Belluno****Attività Scuola Alpi nord/est**

**dal nostro istruttore:** breve sintesi in merito all'attività di addestramento.



*di Nunzio Toldo*

**ATTIVITA' VOLO IN MONTAGNA ALPI ORIENTALI STAGIONE 2018**

Corsi Abilitazione aviosuperfici in pendenza.

Durante l'anno 2018 si sono svolti a Belluno due corsi per l'abilitazione alle aviosuperfici in pendenza. Il primo, denominato Sorapis I ad aprile ed il secondo denominato Sorapis II ad ottobre. Al primo hanno partecipato cinque candidati ed al secondo ben dodici.

Anche quest'anno presso la Scuola di volo in Montagna di Belluno si sono svolti due corsi teorici.

Complimenti ed Auguri agli iscritti ai corsi di addestramento e ai nuovi "abilitati".

Nel prossimo 2019 è previsto un nuovo corso di volo in montagna. Inizierà in primavera, indicativamente verso febbraio/marzo. Per info di aggiornamento consultate il sito dell'Associazione [www.aipm@.it](http://www.aipm@.it)

Info e adesioni in segreteria AeC Belluno Tel.0437-30667 [segreteria@aeroclubbelluno.org](mailto:segreteria@aeroclubbelluno.org)

**ABILITAZIONI 2018**

Gli abilitati "MOU" Mountain rating del 2018 sono stati:

-  **Artico Sandonà**
-  **Luigi Rossi**
-  **Giuseppe Cortese**
-  **Alexander Sasso**
-  **Fidenzio Muzi**

Gli abilitati VDS del 2018 sono stati:

-  **Paolo Sandri**

Stimo entro fine anno di riuscire ad abilitare ancora qualche pilota.



SCUOLA di volo in montagna 2018 - Belluno

Attività Scuola Alpi nord/est  
I nostri abilitati



Gli abilitati "MOU" Mountain rating del 2018

**Artico Sandonà**



**Giuseppe Cortese**



**Fidenzio Muzi**



**Luigi Rossi**



**Alexander Sasso**



A  
B  
I  
L  
I  
T  
A  
T  
I



Gli abilitati VDS del 2018

**Paolo Sandri**



## Partecipazione AIPM al "BARACCA DAY" Nervesa della Battaglia (TV)- 17 -19 giugno

dalla Redazione

### Centenario morte di Francesco Baracca 1918-2018

Quest'anno l'annuale ritrovo a Nervesa della Battaglia per il Baracca Day è stato particolarmente importante in quanto si è celebrato il centenario della morte del nostro eroe dell'aria Francesco Baracca. Inoltre si è potuto inaugurare il nuovo hangar intitolato proprio a F. Baracca. Un hangar sorto con il contributo della Regione Veneto e del Comune di Nervesa dato in uso alla Fondazione Jonathan aerei storici ONLUS.

La partecipazione, come sempre avviene, è stata numerosa sia per il tradizionale Baracca Day che per l'inaugurazione, alla quale hanno partecipato molti sindaci dei comuni vicini a Nervesa toccati in modo significativo dalla Grande Guerra.

Lo spettacolo dell'arrivo degli aerei partecipanti riempie sempre la mattinata. Inoltre *i gazebo* dei club Frece tricolori, colorati in blu con la bandiera italiana creano un'atmosfera particolare di questa festa dell'aria. Tutto parte da quando Giancarlo Zanardo nel giorno del 19 Giugno, data dell'abbattimento di Francesco Baracca, rendeva omaggio al cippo e all'ossario che svetta su Nervesa con un volo celebrativo fatto con il Tiger I-GATO. La celebrazione di anno in anno ha richiamato più aerei ed equipaggi e quando è nata la Fondazione è diventata veramente una data importante e fissa. Nel 2018 in particolare per il centenario della guerra 1915-1918. Il museo storico volante, come piace definirlo dai fondatori e dagli appassionati, ha fatto tanta strada; è aumentato il numero d'aerei da vedere ed è aumentata l'importanza assunta nel pubblico dell'attività della Fondazione. Infatti è aperto tutti i giorni e il numero di visitatori aumenta di anno in anno. Scolaresche di ogni grado, fino agli istituti superiori si recano presso il Campo d'aviazione F. Baracca per vedere da vicino gli aerei che hanno fatto la storia dell'aeronautica, potendo anche visitare l'officina dove vengono costruite le repliche volanti e la sala proiezioni che è attrezzata per far vedere il territorio visto dall'alto del periodo storico a confronto

*Sorvolo con Spad XIII del Sacello F. Baracca - Montello*



con quello visto dagli aerei nella prima Guerra Mondiale. Tutta questa ricchezza è accompagnata dal personale gentile e informato per dare ogni tipo d'aiuto e di consulenza ai visitatori. Fino ad oggi è stato visitato anche da sezioni dell'Arma Aeronautica provenienti da diverse regioni d'Italia e da tante imprese che regalano al proprio personale una giornata diversa di acculturamento e di svago. Una bella realtà considerata dalle attività pubbliche della Provincia e della Regione.

Negli itinerari di visite storiche ai luoghi del grande conflitto è inserita anche la Jonathan Collection.



Crediamo che sia l'unica realtà presente a livello nazionale e una delle poche nel panorama Europeo. AIPM fa parte del Consiglio direttivo della Fondazione, con Renato Fornaciari come Vice Presidente e Francesco Frezza con Guido Falqui come consiglieri. Auguriamo a tutti i migliori

auguri per crescere e consolidarsi in quello che consideriamo già da adesso un patrimonio della società civile.



sopra: *taglio del nastro inaugurazione nuovo hangar sul campo d'aviazione Francesco Baracca.*

A fianco: *sorvolo dell'ossario di Nervesa d.B.*



*luogo dove fu trovato il corpo di Francesco Baracca.*

*Foto di Massimo Baldassini.*

## Raduno al Tonale (TN) – 23 giugno

dalla Redazione



Anche quest'anno è stato possibile effettuare il tradizionale raduno sull'altiperto del Tonale. Luogo ormai definito storico in essendo dal lontano 1972 altiperto a 2000 metri s.l.m. dedicato a scuola e addestrament o piloti di volo in montagna. Praticato con e senza neve, legato fortemente alla tradizione trentina. Oggi fortunatament e aperto anche a realtà

vicine di altre provincie. La variabilità meteo di questi ultimi giorni non ha scoraggiato i partecipanti che si sono ritrovati per l'usuale pranzo alla "Mirandola". Storico ristorante che è andato ad occupare l'antico eremo dove frati e cani sanbernardo, quelli con la fiaschetta al collo, prestavano soccorso e ospitalità ai viandanti che attraversavano il passo. Attualmente l'allungamento della pista ha agevolato l'atterraggio anche a velivoli non prettamente "montani". La configurazione della pista da la



possibilità di esercitare l'atterraggio in pendenza nella prima parte, diventando poi un declivio molto dolce e quasi piano nello sviluppo successivo. Non deve però trarre in inganno: la quota di 6200 piedi si fa sentire prepotentemente sui motori che erogano quello che riescono e il successivo decollo non è poi così scontato che possa essere facile e rapido, specie in condizioni di vento come quelle che molte volte devono affrontare i radunisti nel pomeriggio.

Resta ideale luogo d'incontro fra le Compagini venete, tridentine e lombarde di AIPM, nonché facile meta anche



degli amici esteri. Il Tonale è e rimarrà posto di scambio di esperienze e grandi strette di mano, racconti di avventure passate e tessitura di progetti futuri. Un grande luogo legato a corda doppia alla storia di AIPM.



Foto di Flavia Lonardi

**Raduno AIPM a Chamois - Aosta – 30 giugno / 1 luglio**

*di Mario Ventura*

Cari amici AIPM, un caro saluto dalla Valle d’Aosta a tutti Voi.

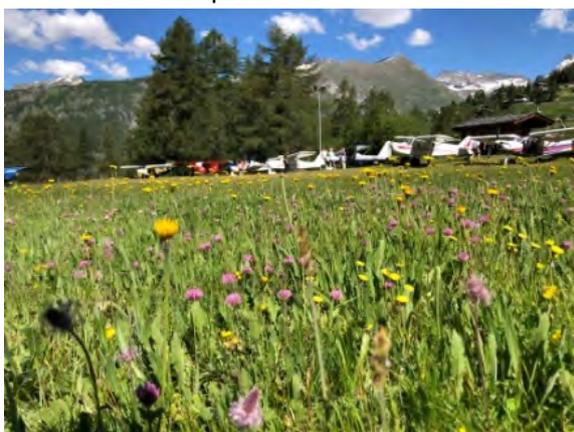
In questa occasione voglio trasmetterVi i migliori Auguri per un Buon Natale 2018 e un Felice Anno 2019 da parte di tutti i piloti delle nostre parti.

Due parole sull’attività svolta sulle aviosuperfici della nostra zona.

L’attività invernale 2017-2018 è stata un po’ scarsa, pur avendo avuto una coltre abbondantissima di neve, specie sui ghiacciai. Proprio questa situazione, ingenerata da copiose e continue nevicate che a fatica si assestavano, ha ostacolato fortemente l’attività in sicurezza.

Al contrario le stagioni antecedenti al 2018 ci hanno permesso una buona attività su ruote. Sull’Altiporto di Chamois l’aggiornamento della commemorazione del cinquantennale è

nuovamente fallita a causa del maltempo, pur con l’arrivo dell’amico spagnolo Alfonso, unico velivolo arrivato. Si è svolto poi un incontro degli amici di Chamois promosso dal gestore Luca Fini, durante il quale è intervenuta una dozzina di velivoli, tra cui un buon numero di aeromobili di aviazione generale. L’incontro si è concluso con il consueto pasto da Chez Pierina in una serata estremamente conviviale...



Rinnovo gli Auguri personali. Un saluto e a presto Mario.



**Raduno a Mauterndorf (Austria) - 80 anni del Presidente Heinz Schäfer– 4-5 agosto***di Renato Fornaciari*

L'Associazione Piloti di Montagna Austriaca ha due basi importanti, una si trova a Mariazell, in Stiria a circa 80 chilometri a nord di Graz, dove presiede l'amico Martin. Un luogo bellissimo nel verde cuore delle montagne austriache che sarà sede nel 2019 del raduno europeo EMP. L'altra base si trova a Mauterndorf, nel Salisburghese, tra la valle della Drava e Salisburgo, importante e attivo aeroporto turistico vicinissimo al paese, dove il Presidente è Heinz Schäfer. Lo stesso quest'anno, proprio il 4 Agosto festeggiava il suo 80° compleanno e per la



particolare occasione invitava alcuni amici piloti di montagna italiani per festeggiarlo assieme. Onorati di questa manifestazione d'affetto e amicizia siamo partiti da Belluno con due paiperini; Francesco e il sottoscritto con D-ESIO e Domenico e Beppino con D-EDTX, Il nostro segretario Flavio Canton assieme a Coradello ci avrebbero anticipati con il VDS dello stesso Antonio sull'aeroporto.

Facciamo quota salendo verso nord la valle del Piave e a 7.000 ft livelliamo puntando a Sauris per sorvolare Givigliana ed essere in breve tempo in attraversamento della valle del Gail. Il tempo è bellissimo e ci permette di godere panorami fantastici, proprio da vera montagna. Sorvoliamo la valle della Drava e a Spittal an der Drau dirigiamo a nord verso Mauterndorf. Arrivati sulla verticale, facciamo le dovute comunicazioni e uno dietro all'altro siamo a terra. Il tempo di volo, ruote-ruote, è di 1h 12'. Tutto bene. Il tempo di parcheggiare e arrivano, su una storica vettura Puch, Antonio e Flavio già



schiamazzanti! Hanno fatto anche loro un volo bellissimo partendo da Trento. Francesco stappa...il prosecco...bottiglia che non può mai mancare nelle nostre "gitarelle" e intanto aspettiamo anche l'atterraggio di Eligio e Flavia. Compagnia al completo.

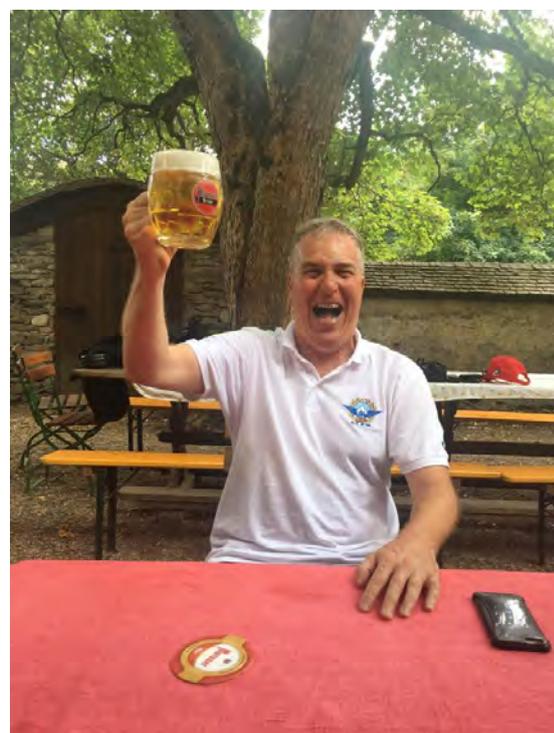
Arriva Heinz ad accoglierci; abbracci e visibile commozione, è contento di vedere questi amici di vecchia data. L'alloggio che ci ha preparato è vicinissimo all'aeroporto, proprio raggiungibile a piedi in un attimo. Come sempre l'aria ospitale della padrona della pensione, la pulizia, il profumo di legno ci fa sentire subito bene. Heinz ci illustra il programma dei festeggiamenti che si svolgeranno in un rifugio, raggiungibile con cabinovia, proprio sopra al paese. Ci organizziamo la giornata con pranzo al



castello e passeggiata nell'antico borgo. E' tutto molto bello e curato, un bel posto da vacanze estive e invernali. Nel gironzolare sentiamo una musica di Schubert intervallata da pezzi di Strauss che proviene da un giardino di una locanda; entriamo e all'ombra di un grande tiglio, sorseggiando un bicchiere di vino rosso locale ci ascoltiamo il concerto improvvisato da un gruppo di giovani musicisti. Atmosfera magica. Tra queste piacevolezze arriva sera e c'imbarchiamo nella cabinovia per raggiungere il *Panorama Alm*, il nostro rifugio. Arriviamo e un nutrito gruppo di persone ci attende. Saluti, presentazioni e brindisi danno inizio alla festa di compleanno di Heinz.

La cena è stata importante, tutto a base di specialità austriache accompagnate da vini bianchi e rossi locali. **La birra ...è arrivata dopo...**

Durante la cena, al momento dei discorsi abbiamo donato come AIPM una elegante targa in argento al nostro amico. Dono molto apprezzato, tanto che ha voluto mostrarlo a tutti i tavoli dei convenuti. Cerimonia importante con stile sobrio e all'insegna dell'amicizia. Il mattino dopo abbiamo fatto un bel volo di ritorno e prima di mezzogiorno eravamo già a Belluno. Siamo riusciti a fare un atterraggio anche a Casa de Bertoldi, una nuova avio superficie che si trova proprio qualche chilometro a sud dell'aeroporto. Perfetto, buon fine settimana e serenità nel cuore.



## ...Non solo volo in montagna partecipazione AIPM alla manifestazione di Follonica (GR) 11-12-13 agosto

*di Renato Fornaciari*

Come sapete AIPM fa parte del Consiglio Direttivo della Fondazione Jonathan Collection aerei storici, fondazione che con i propri aerei storici volanti partecipa a manifestazioni di vario tipo. Quest'anno è stata molto impegnata su tanti luoghi per le celebrazioni del centenario della grande guerra 1915 – 1918.

Ebbene, l'eco e il fascino di questi aerei d'epoca ha portato un paio di mezzi a soddisfare una richiesta del gruppo che gestisce l'aviosuperficie Aliscarlino a Follonica, a poche centinaia di metri dal mare e dal bellissimo golfo. Punta Ala, isola d'Elba, S. Vincenzo tutti luoghi vicinissimi e meravigliosi.

Per la Jonathan Collection Rino Prizzon con il triplano Fokker DR I e Renato Fornaciari con DH 82 a – Tiger Moth hanno volato dalle rive Della Piave (come veniva chiamato il fiume Piave nel 15-18 ) fino a Follonica ; protagonisti , all'interno di una

manifestazione aerea organizzata dal club Aliscarlino. La cosa particolare è che si portava, in un cielo che non ha conosciuto battaglie aeree della prima guerra mondiale, un ....fotogramma che rimandava a scenari e accadimenti



divenuti importanti per la nostra storia d'Italia. Io e il mio compagno di volo Danilo Pedri decolliamo da Asiago con lo storico Tiger messo a disposizione dall'amico Domenico Pertile diretti ad Ozzano dove incontreremo Rino e il suo amico Walter che con un VDS ospitava a bordo la moglie di Rino, Paola. La giornata è buona ma la pianura si presenta, tipico della stagione, piena di foschia. Bussola e orologio e dopo 55 ` siamo in sottovento per Ozzano. Rino e compagni sono appena arrivati e stanno facendo carburante. L'Appennino ha qualche nuvola e la foschia si sta impattando sulle prime balze, verso Roncobilaccio. Guadagnamo quota, piano piano e arriviamo a 6.000 ft. Livellati

teniamo una rotta che ci porterà diretti a Follonica. Voliamo in ala e in questo cielo con nuvole chiare e scure, che danno maggior spessore allo spazio che stiamo attraversando, sorvoliamo Pontassieve, alla nostra destra lasciamo Firenze, dove riusciamo a vedere comunque la cupola rinascimentale di S.Maria del Fiore del Brunelleschi e il campanile di Giotto. Il resto è una grande copertura in coppi di cotto tagliata dal nastro dell'Arno. Fantastico !! Si continua verso Siena e poi, con prua sud-ovest, puntiamo alla riserva naturale Cornate. Da questo momento è una linea retta su Follonica dove, un paio di chilometri a sud, vediamo l'aviosuperficie Aliscarlino . In finale c'è un po' di vento e la pista, in modo particolare per Rino, ci sembra un poco cortina. Una scivolata



teniamo una rotta che ci porterà diretti a Follonica. Voliamo in ala e in questo cielo con nuvole chiare e scure, che danno maggior spessore allo spazio che stiamo attraversando, sorvoliamo Pontassieve, alla nostra destra lasciamo Firenze, dove riusciamo a vedere comunque la cupola rinascimentale di S.Maria del Fiore del Brunelleschi e il campanile di Giotto. Il resto è una grande copertura in coppi di cotto tagliata dal nastro dell'Arno. Fantastico !! Si continua verso Siena e poi, con prua sud-ovest, puntiamo alla riserva naturale Cornate. Da questo momento è una linea retta su Follonica dove, un paio di chilometri a sud, vediamo l'aviosuperficie Aliscarlino . In finale c'è un po' di vento e la pista, in modo particolare per Rino, ci sembra un poco cortina. Una scivolata





d'ala in corto finale risolve tutto. Tutto bene e con soddisfazione parcheggiamo sotto la torre sul verde prato.

Accoglienza da ...eroi, "...ma con questi aerei !! Come avete fatto ?..incredibile, tutti scoperti !..." una continua meraviglia e curiosità. Certamente dettata da non essere proprio abituati a vedere aerei di questo tipo. Rispondiamo a tutti rassicurando che sono sicuri, che volano bene e che ci danno tanta gioia. Gli organizzatori ci fanno accomodare sotto un porticato dove viene servito il pranzo. Pesce buonissimo e spaghetti ..al dente! Una piccola nota : a Rino mancava il...Prosecco. Ma abbiamo rimediato con un vinello locale. Atmosfera serena, gente simpatica e animo ferragostino ! Cosa volete di più . L'alloggio è a poca distanza a Scarlino paese. Un

arroccamento medioevale, cinto da mura e posizionato su un colle a sud della nostra pista. Alla sera viene

rinfrescato da una bella arietta e dalle finestre del nostro salotto riusciamo a vedere gli aeroplani. Altro territorio che non conoscevo, stradine strette, costruzioni in sassi e mattoni, vegetazione ricca di olivi, fichi e erbe odorose. Un piccolo paradiso a poche ore di volo da casa.

La compagnia è buona e stiamo bene. Walter, l'organizzatore, è premuroso e attento. Ha procurato il carburante per la manifestazione del giorno dopo e anche quella per il ritorno. Perfetto. La mattina di domenica il campo è già animato : ultimi preparativi, festoni appesi, voci che s'intrecciano tra gli addetti alle transenne, cucine fumanti che preparano cibi per i visitatori. Noi prepariamo i nostri aerei e ci mettiamo a disposizione per le persone che chiedono

informazioni sugli stessi e su noi piloti. In questi momenti possiamo spiegare e illustrare il nostro modo di volare e così AIPM con i piloti di montagna fa divulgazione della nostra associazione e dei voli in pendenza su erba , neve e ghiaccio. Contemporaneamente viene mostrata la Fondazione aerei storici , gli scopi, l'ubicazione la ...lunga storia. Tutti molto attenti e fortemente stupiti nell'apprendere e conoscere queste realtà. Il giornale locale dedica una bella pagina alla manifestazione ed in modo particolare a...quei temerari delle maniche volanti. E' un salto nel passato in tutti i sensi ; la dimensione del campo, piccolo ed in erba. Le attrezzature del club molto semplici, realizzate con legno e lamiera, gli stessi addetti , con tute sporche d'olio, proprio come abbiamo visto in documentari d'epoca o in qualche bel film. Arrivano intanto altri partecipanti , un bell'argenteo T6 con il suo rombante motore stellare di proprietà di Sandro Pagliarin . Un RV8 acrobatico. Un aereo Yak 52 e altri VDS. Chiude la lista dei partecipanti un C172 con a bordo un simpatico grande omone che di mestiere fa l'istruttore.



arrivano intanto altri partecipanti , un bell'argenteo T6 con il suo rombante motore stellare di proprietà di Sandro Pagliarin . Un RV8 acrobatico. Un aereo Yak 52 e altri VDS. Chiude la lista dei partecipanti un C172 con a bordo un simpatico grande omone che di mestiere fa l'istruttore.





Il pubblico arriva numeroso e comincia ad assieparsi dietro le transenne. Noi facciamo una breve ma importante riunione per stabilire programma, tempi e procedure. Si decide di aprire con una inconsueta pattuglia : T6 texan leader con gregario destro Rino con Fokker DR I e gregario sinistro Renato con tiger



moth DH 82°. Decolliamo verso il mare dove il T6 ci aspetta per la formazione. Facciamo un veloce ricongiungimento e ci mettiamo in formazione. Belli !! composti , tutto bene. Si continua per un basso passaggio sul campo e poi ci ripresentiamo per un 360 sulla verticale del verde prato. Lasciamo continuare il T6 e io e Rino iniziamo una finta caccia lavorando stretti sul campo. Picchiate, risalite, incroci a manetta riempiono lo spazio e fanno restare tutti a naso in su. Vedo con la coda dell'occhio il T6 in corto finale così uno dietro l'altro passiamo radenti sullo stesso per poi finire con un paio di belle candele per portarci poi all'atterraggio. Gli appalusi che vediamo più che sentirli ci danno la conferma che tutto è andato bene e che il pubblico si è divertito. Rino sorridente mi batte sulla spalla ...vecio , missione compiuta ..!!

Il resto del tempo viene occupato a godere dell'esibizione degli altri per poi... finire tutti assieme a tavola a ridere e scherzare in un sincero clima cameratesco. Ci siamo divertiti.

Il ritorno è stato buono, un po' di nuvole verso Ozzano ma niente in tutto. Carburante, un forte abbraccio agli



altri e io e Danilo puntiamo diretti ancora ad Asiago dove arriviamo all'ora di pranzo. Domenico ci sta aspettando e sorride sornione " ...vi siete divertiti , se vede ! " Sì, siamo stati proprio bene e volare con questo bel biplanone è stata una grande soddisfazione. Buon ferragosto a tutti



e..grazie !!



Ritrovo a Moldoi di Sospirolo (BL) festa del "Pom & Per" – 2 settembre

di Francesco Frezza

Ritrovo annuale di AIPM in occasione della Festa POM & PER organizzata dalla



Pro-Loco di Sospirolo nel giardino di Villa Zasso. Da tempo è una simpatica manifestazione che richiama numeroso pubblico attento ai vari convegni dedicati alle realtà artigianali ed agricole locali evidenziate dal nome stesso della manifestazione: Le mele e le pere. Pubblico desideroso ed entusiasta fra l'altro di veder volare gli aerei dall'adiacente Campo di Volo. Il Piper D-EISO è presente. E' qui che gli allievi dei corsi di Volo in Montagna patrocinati da AIPM ricevono dal Com.te Nunzio Toldo i primi insegnamenti sulla condotta del volo in pendenza.



L'Avvocato Corrado Zasso, proprietario del fondo, facendo gli onori di casa ci riserva sempre calda accoglienza mantenendo il campo in perfetto stato e dotato di manica a vento. Domenica 2 settembre il tempo nel circondario non è affatto bello, ovunque pioggia e basso top sconsiglia le partenze degli amici sia dalla Pianura che dalla Val D'Adige o da Innsbruck. A pranzo ci troviamo comunque in una quindicina; sempre allegra compagnia con la speranza di ritrovarci il prossimo anno favoriti da un meteo più generoso. Ringraziamenti a Corrado Zasso ed al Capitano degli Alpini Francesco della Pro-Loco organizzatore ed animatore dell'evento.



**2 SETTEMBRE 2018**  
**FESTA DEI POM & PER a MOLDOI**  
**VILLA SANDI - ZASSO**

DOMENICA 2 SETTEMBRE DALLE ORE 11.00 ARRIVI PRESSO L'AVIOSUPERFICIE DI MOLDOI DI SOSPIROLO (A 10' DI VOLO DA BELLUNO) LUNGHEZZA (300 mt. In pendenza 13%) FRQ. IN CIRCUITO 130.00 Mhz

ORGANIZZATA DALLA PRO LOCO MONTI DEL SOLE DI SOSPIROLO  
 CON RISTORO IN LOCO

"SOLO PER PILOTI ABILITATI "VDS ESPERTI"  
 RAGGIUNGIBILE ANCHE IN MACCHINA



**AIPM al FESTIVOLARE 2018 - Manifestazione aerea a TRENTO – 14 - 15 - 16 settembre**

*Foto e testi di Danilo Pedri*

Grande! Grande! Sempre+Grande! **Festivolare** edizione **2018...** incominciamo ad abituarci a vedere l'aeroporto Caproni così pieno di gente! Soddisfazioni a tutti i livelli dai



volontari al Comitato Aeroporto Caproni per l'enorme sforzo organizzativo. Un grazie ai visitatori per la loro presenza che hanno potuto ammirare gli aerei in volo acrobatico e in formazione sorprendendo anche i meno appassionati del volo!



Anche in questa edizione sono stati invitati piloti provenienti da tutta Italia, dalla Svizzera e dall'Austria con i propri velivoli. C'è chi ha offerto la propria e indiscussa abilità nell'eseguire performance in volo e chi si è limitato a portare qualche raro velivolo sul piazzale di rullaggio dell'aeroporto di Trento. Sta di fatto che per due giorni nessuno si è potuto annoiare!!

L'élite dei piloti locali era rappresentata dalla ormai collaudata coppia Francesco Dante e Luca Perazzoli con i loro RV8 acrobatici, la coppia Alessandro Marangoni e Andrea Inama con gli Yak 50 e 52 che



con grande maestria ci hanno regalato dei numeri mozzafiato tracciando le loro traiettorie con fumogeni bianchi. Di un certo rilievo sono state le evoluzioni della formazione elvetica con quattro Pilatus-P3 esibendosi anche loro con fumogeni per realizzare nel cielo forme fantastiche e imprevedibili. Quindi tutti con gli occhi all'insù...



All'atterraggio di questi ultimi, decolla lo SPAD XIII, l'aereo di Francesco Baracca pilotato da Renato Fornaciari. L'aereo è stato messo a disposizione dalla *Fondazione Jonatan Colletion* di Nervesa della Battaglia (TV). In volo effettua manovre molto strette che esaltano le caratteristiche di questo storico aeroplano del 1917!! Conclude la sua presentazione con una bella fumata



tricolore che ha strappato un applauso spontaneo a tutto il pubblico presente. Ricordiamo che questo velivolo è attualmente l'unico esemplare volante.

Con l'imbrunire abbiamo potuto vedere l'esibizione con l'aliante di Luca Bertossio, *a lato* → campione mondiale della specialità acrobatica, enfatizzata da una particolare illuminazione notturna posizionata all'estremità delle ali.



A cornice di tutte queste emozionanti esibizioni, e non certo di minore importanza, vanno aggiunte anche le presenze di un paio di Texan T6, velivolo concepito per

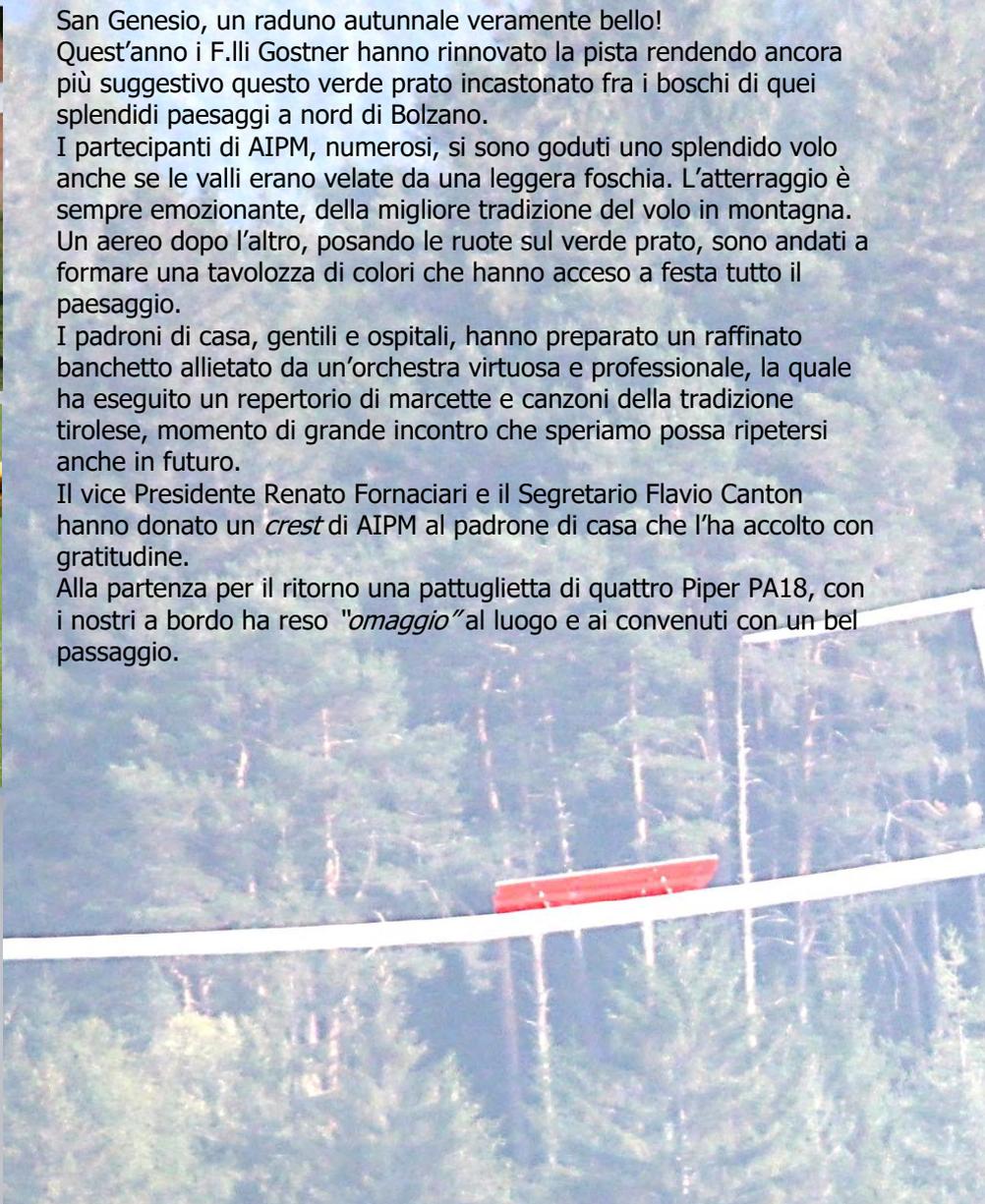


l'addestramento dei piloti americani nella Seconda Guerra Mondiale perfettamente funzionanti e con il loro rombante motore stellare. Altri aerei, però biplani, come lo Boeing-Stearman PT17, il DH.82A Tiger Moth, il CA100 e un argenteo Antonov\_2 arrivato dall'Austria. Hanno completato la presenza sul campo, assieme a questi aerei, delle affascinanti "comparsate vintage" del gentil sesso...

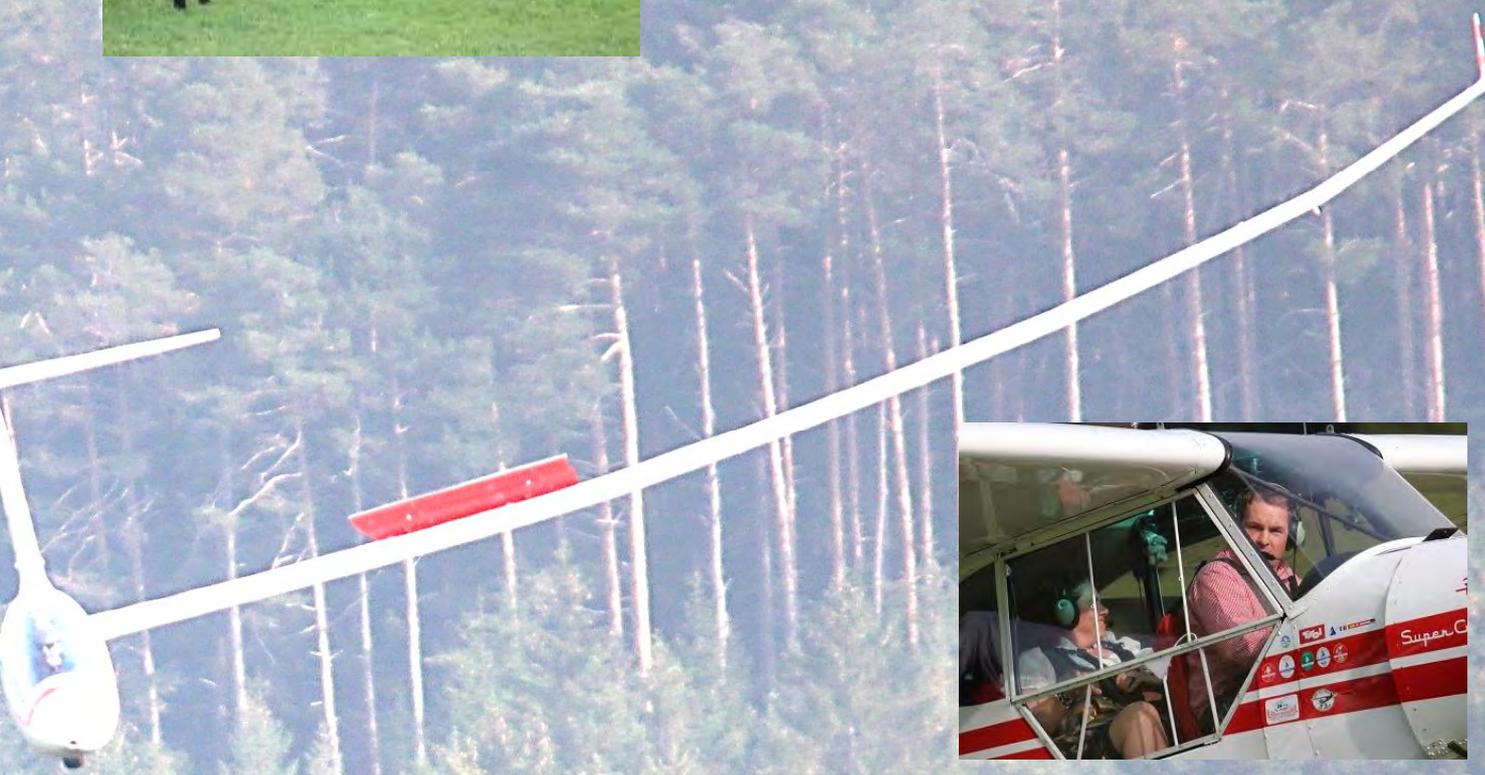


Fly in a San Genesio (BZ) F.Ili Gostner – 22 settembre

dalla Redazione



San Genesio, un raduno autunnale veramente bello! Quest'anno i F.Ili Gostner hanno rinnovato la pista rendendo ancora più suggestivo questo verde prato incastonato fra i boschi di quei splendidi paesaggi a nord di Bolzano. I partecipanti di AIPM, numerosi, si sono goduti uno splendido volo anche se le valli erano velate da una leggera foschia. L'atterraggio è sempre emozionante, della migliore tradizione del volo in montagna. Un aereo dopo l'altro, posando le ruote sul verde prato, sono andati a formare una tavolozza di colori che hanno acceso a festa tutto il paesaggio. I padroni di casa, gentili e ospitali, hanno preparato un raffinato banchetto allietato da un'orchestra virtuosa e professionale, la quale ha eseguito un repertorio di marcette e canzoni della tradizione tirolese, momento di grande incontro che speriamo possa ripetersi anche in futuro. Il vice Presidente Renato Fornaciari e il Segretario Flavio Canton hanno donato un *crest* di AIPM al padrone di casa che l'ha accolto con gratitudine. Alla partenza per il ritorno una pattuglietta di quattro Piper PA18, con i nostri a bordo ha reso "omaggio" al luogo e ai convenuti con un bel passaggio.



## Raduno al Casale e Balbido (TN) – 29 settembre

di Armando Bronzini

E' già da parecchio tempo che ci penso ma fra meteo e impegni già programmati non trovo la giornata adatta.

Finalmente fine settembre sembra il momento ideale e così ..... aperitivo??? Basta una semplice parola e il post di una foto per scatenare la curiosità dei "diversamente giovani" che passano i fine settimana con la testa fra le nuvole.



Casale.....per iniziare, fondovalle per continuare. Preoccupato per le scarse adesioni iniziali proseguo comunque fiducioso contando sul fatto che le persone si prendono anche per la gola e ormai il volontario è già in padella.

Con due foto su whatsapp il gioco è fatto.

Così il 29 settembre, con una decina di aerei, abbiamo movimentato i cieli delle Giudicarie avendo pure l'onore di testare finalmente la nuova pista a Fivè che risulta adatta a svariati modelli di piloti e velivoli.

All'ora di pranzo più di venti bocche si sono sfamate al caseificio Fontanel di Fivè a cui va un grande ringraziamento per la disponibilità e l'ottima accoglienza.

Mi auguro che il prossimo invito sia preso in considerazione sin dall'inizio per non lasciarvi a pancia vuota e gola secca.

*Grazie a tutti e..... alla prossima!*



## Raduno a Pez (BL) "aviosuperficie ritrovata" – 13 ottobre

di Renato Fornaciari

Un bel sabato di ottobre, sole , calma di vento e temperatura mite.

Partiamo da Trento con l'amico Vito Colonna e il suo PA18 D-EMRE. Abbiamo appuntamento con altri partecipanti a Pez, sulla vecchia aviosuperficie dalla Pia come veniva chiamata in tempi storici. Infatti molti anni fa veniva usata da scuola e allenamento dalla Scuola di volo in montagna di Trento. Scoperta da Renato e Paolo in una fredda mattina di Novembre nel lontano 1982, è stata frequentata da tanti allievi e da amici piloti di montagna. La proprietaria si chiamava Pia e gestiva in casa una modesta trattoria dove però preparava dei cibi prelibati. Forte richiamo per incontri conviviali. Era diventata così importante che abbiamo dovuto segnalarla all'allora Direttore della Circostrizione Aeroportuale Dott. Cerri per poter continuare nella nostra attività. Sono passati gli anni e purtroppo la Pia è venuta a mancare, così per accadimenti diversi, passaggio di proprietà della casa e azienda dell'amica , non abbiamo più potuto utilizzare e godere di questa avio superficie. Con l'attuale nuova proprietà abbiamo fatto un primo approccio l'anno scorso e tutto ha funzionato. Ci siamo



conosciuti e capiti. Si frequenterà il prato solo quando è segato. Daremo avviso dell'attività, chiederemo sempre ...permesso ! Quest'anno siamo riusciti ad organizzare un raduno con pranzo e questo, crediamo, possa essere di buon auspicio per l'attività futura. Il volo di avvicinamento si svolge piacevolmente e possiamo ammirare in questa stagione il mutare dei colori dei boschi, fenomeno sempre emozionante e spettacolare. Sorvoliamo il Tesino vedendo in lontananza il Passo di Croce D'aune, località che si posiziona tra la valle del Piave ( Feltre) e Lamon. Superato questo, scendiamo di quota e già vediamo l'aviosuperficie di Pez ; un bel prato che finisce con una parte in pendenza dove si affaccia la casa colonica con ristorante. Sorvolo alto per individuare bene il luogo e controllare gli ostacoli, poi sorvolo basso e lento per prendere i parametri necessari per effettuare un buon atterraggio. Finale , richiamata e atterraggio sui tre punti. Un po' di motore per guadagnare la parte in pendenza e potersi allineare pronti per un decollo. Manetta e, quasi al termine della rampetta l'aereo è già in volo. Velocità giusta , superamento degli alberi in fondo alla pista e con virata e controvirata siamo già nuovamente in finale. Tutto bene fermi al parcheggio. Vediamo che Stefano con Riccardo è atterrato con D-EOSS, un bel PA 18 giallo. Subito dopo arrivano anche Francesco Frezza e Domenico Chiesa, poi Ulrich con il suo Huskj e Arno e Inge da Innsbruck. A seguire molti altri VDS e infine Eligio e Flavia.

Tutto bene s'inizia con un brindisi di benvenuto e assaggi vari di formaggio e miele per poi entrare dove una grande tavolata già imbandita ci aspetta. Atmosfera felice dove tutti concordano sulla bellezza del luogo. Adesso che l'abbiamo ritrovata portiamogli rispetto e teniamola cara, ci saprà ripagare con generosità .



P.U.M.A – Termon (TN) 14 ottobre

di Gianpaolo Panizza

**CASTAGNATA PUMA 2018**



Una meteo ottimale ed il conseguente approdo presso il nostro campo di numerosi equipaggi, hanno consentito lo svolgersi della consueta castagnata autunnale organizzata da noi ragazzacci del P.U.M.A. Evento, questo, che vuole chiudere simbolicamente la bella stagione aviatoria, anche se i voli in realtà continuano.

Dicevamo degli equipaggi. Be, bastava guardare la linea volo parcheggiata a bordo pista sul far di mezzogiorno per rendersi conto di quanti dal nord Italia e dalla vicina Austria si siano fatti un bel volo, immersi negli stupendi colori autunnali per farci visita. Cito, tra i tanti: gli amici di Balbido e Costa Volpino; l'immane Flavio; i Gostner da S.Genesio. Ma anche Arno da



Innsbruck e uno stupendo Cessna 180 d'epoca giunto dalla Germania. Da segnalare, inoltre, un Tecnam Sierra partito da Cogliate sfidando la foschia. E tanti altri.

Il menù del pranzo, poi, ha fatto il resto: canederli e goulash nonché prelibati dolci caserecci preparati con amore dalle gentili signore del P.U.M.A. E, ovviamente, le castagne.

Così, al decollo, tutti si sono presentati decisamente più pesanti che all'arrivo, ma tant'è, la pista di Termon è in discesa.



Che dire quindi. Un grande grazie a tutti coloro che ci hanno onorato della loro visita rendendoci orgogliosi del lavoro svolto ed un doveroso ringraziamento al nostro direttivo e, più in generale, a chiunque ha dato una mano all'organizzazione di questa giornata conviviale.

Si è svolta il 14 ottobre, in un contesto meteo stellare, e

che ha in qualche misura bissato il successo della festa primaverile di compleanno. La manifestazione è sempre aperta a tutti ed è un'occasione per meglio conoscere questa realtà aeronautica così speciale e tutta trentina. Un vivo ringraziamento e un vigoroso invito a continuare con queste iniziative al Club Puma ! All'anno prossimo!



Raduno a Sella Valsugana (TN) – 27 ottobre

dalla Redazione

...chiusura attività estiva

quest'anno, nella giornata di sabato 27 ottobre, le conduzioni meteo sono state veramente pessime, tantoché nessun aereo ha potuto partecipare a questo incontro a noi particolarmente caro. Nuvole basse, pioggia e vento non hanno impedito a più di quarantacinque soci di arrivare al rifugio *Carlton*. il pranzo è stato preparato dalla cara Anita e dal suo Staff. Pranzo speciale per i piloti di montagna!! Durante il momento conviviale abbiamo festeggiato i **104 anni del nostro Francesco Volpi. Inossidabile!**



Il presidente Chiesa ha ringraziato dell'ospitalità e ha ringraziato anche i soci Coradello e Beppino



Dellai per avere rinforzato le pietanze donando capriolo e coscia di cervo magistralmente cucinati da Anita. La stagione voli è stata buona e ha anche permesso alla scuola dell'A.C. Belluno di svolgere diversi corsi abilitanti che hanno portato nuova linfa nella famiglia AIPM.

Grazie a tutti e arrivederci al prossimo anno!



**STORIA: L'AVIAZIONE DA MONTAGNA NELLA GRANDE GUERRA 1914-18***di Antonio Coradello**-- → articolo riportato dal quotidiano L'Adige del 2/11/2018*

Stralcio dell'articolo, in ricordo di un evento nei cieli di Trento della Prima Guerra Mondiale:

## Ricordati gli aviatori inglesi della Grande Guerra

*Mattarello Morirono nella battaglia aerea sopra il paese, chiusa con la vittoria austriaca*

Nella ricorrenza di Ognissanti, il Gruppo Alpini Guido Poli, nel corso di una sobria cerimonia (nella foto), ha commemorato i due aviatori inglesi caduti durante la Prima guerra mondiale e sepolti nel cimitero di Mattarello. Il capogruppo Paolo Tamanini ha tenuto il discorso ufficiale davanti ad un drappello di Penne Nere e una rappresentanza dell'Associazione Arma Aeronautica Trento con il presidente Fabio Giaccaglia e il tesoriere Marco Lisimberti. Dopo la lettura della Preghiera dell'Aviatore e il suono degli inni di

ordinanza è stata deposta una corona di alloro sulla loro tomba.

In Trentino sono cinque le lapidi di militari inglesi caduti durante la Grande Guerra: una si trova nel cimitero di Trento, due in quello di Romagnano e due a Mattarello. La loro vicenda è ricordata in un «memoriale» lasciato da Sisinio Perini (1863-1949), che annota come nel corso del 1917 e 1918 la popolazione del paese, reduce da pochi mesi dallo sfollamento in Moravia, assistette terrorizzata ai primi bombardamenti e a diverse battaglie aeree che coinvolsero aeroplani italiani, inglesi, francesi e americani, diretti sugli importanti obiettivi (stazione, depositi e teleferiche) dislocati a Mattarello, ai quali dava la caccia l'asso dell'aviazione austro-ungarica, il primo tenente Friedrich Navratil da Serajevo che comandava la squadriglia stanziata sulla pista del Lidorno a Romagnano.

Il 12 luglio, verso le ore 9.30, il sottotenente pilota W.L. Vorster e il sergente osservatore H.G. Frow a bordo di un Bristol F.2B furono intercettati da tre Albatros austriaci che li costrinsero ad atterrare vicino al paese. Quando furono a un centinaio di metri d'altezza dal suolo, cercarono di sfuggire ma la loro manovra non ingannò il Navratil che piombò loro addosso e scaricò tutti i colpi della mitragliatrice di cui disponevano e incendiò l'aeroplano. Con il pilota colpito a morte il mezzo in fiamme, avvitando, cominciò a precipitare. L'osservatore tentò il tutto e per tutto e da un'altezza di circa cinquanta metri spiccò un salto nel vuoto ma cadde sui fili del telegrafo e si spezzò l'osso del collo. I corpi dei due aviatori furono recuperati e sepolti nel cimitero locale. Fu una cerimonia solenne, durante la quale furono resi loro gli onori militari da ufficiali superiori, dalla banda militare e da un reparto d'assalto presente nella fortezza di Trento. Tenne il discorso di commemorazione il primo tenente Navratil che elogiò i caduti.

Sisinio Perini, che fu sindaco dal 1921 al 1924, si mise in contatto con l'Ambasciata Britannica a Roma e diede notizie dell'azione bellica, della sepoltura e della cura rivolta alle lapidi di W.L. Vorster e H.G. Frow. Gli giunsero i ringraziamenti ufficiali, sia per quanto fatto dall'allora comune sia per l'atto cavalleresco degli Austriaci. Nel 1923 il padre del sergente Frow ebbe parole di gratitudine per il primo cittadino e per il paese che mostrerà sempre rispetto per queste tombe. Nel 1994 gli eredi di Sisinio Perini donarono al Museo dell'Aeronautica «G. Caproni» un relitto dell'ala del Bristol abbattuto.

Come ogni anno il Gruppo Alpini ha commemorato i caduti di tutte le guerre con la deposizione di corone di alloro davanti ai monumenti eretti in via Poli dietro la chiesa. Sono intervenuti il consigliere comunale Massimo Ducati e quello circoscrizionale Alessandro Nicolli. Ma.Bri.

STORIA: "I grandi voli di AIPM"

di Enzo Marchesi

# DIARIO DI BORDO



di Enzo Marchesi

le avventure del nostro Gruppo di Piloti di Volo in Montagna non immaginavo che avrei raccolto tante notizie, immagini, aneddoti, storie tali da riempire tre libri e oltre mille pagine!

## DIARIO DI BORDO

"... a livello mondiale nessuno può vantare i risultati conseguiti dal nostro Gruppo: per continuità; quantità e qualità di avvenimenti e protagonisti; territori interessati e località visitate; relazioni interpersonali, divulgazione e trasmissione dell'amore per la disciplina del volo in montagna; chilometri percorsi ed ore passate ai comandi del nostro amato Piper!".

Quaranta racconti per documentare l'attività ultra trentennale del Gruppo dei Piloti di Volo in Montagna nei cieli d'Europa.

Quando nel 2016 ho dato vita al progetto di raccontare



1981 - Giro aereo di Sicilia

Oggi sono particolarmente soddisfatto del risultato: se escludiamo le cronache relative ai voli effettuati sul nostro territorio nazionale (di cui potremmo riempire un

altro libro di oltre cinquecento pagine) penso di aver rappresentato tutto il nostro vissuto.

O, almeno, di averne data un'idea molto significativa!

Possiamo datare le origini della *meravigliosa avventura* del nostro Gruppo agli anni 1968-1973 con la pubblicazione della Legge Gex, il primo acquisto dei PA

### 2014 Gemellaggio con Copenhagen

18 in Trentino e l'avvio della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento.



Già da quegli anni la "prima generazione" di piloti aveva creato le basi per lo sviluppo della disciplina dando vita alle prime esperienze sulle aviosuperfici innevate e ghiacciate che l'avrebbero resa famosa in Italia, prima, ed all'estero, poi (di questa storia raccomando la lettura del precedente mio libro "Liberi di volare")!

Proprio con l'anno 1981 ha inizio l'evoluzione dei progetti verso la scoperta del nostro Continente (fondamentale il consolidamento del Gruppo con l'ingresso, già iniziato da un paio d'anni, di noi che amo definire "piloti di montagna di seconda generazione"). Oltre trent'anni trascorsi in sempre più impegnativi viaggi a conoscere nuovi luoghi e nuove persone ma anche ad affrontare un mondo in continua trasformazione tra rivoluzioni politiche, conflitti sociali e condizioni economiche contraddittorie.

Spero di averne dato una "cronaca" significativamente rappresentativa. Ma, anche, una degna presentazione di tutti i



**1987 - 10 giorni nei cieli d'Europa: il primo Raid continentale organizzato**

protagonisti che, *vivendola*, hanno realizzato questa *meravigliosa avventura* consegnando motivazioni e nozioni che ne rendano possibile la continuazione da parte di quei nuovi piloti che si stanno affacciando a questa disciplina.

Le Nazioni toccate dai nostri Piloti? Spero di ricordarle tutte, elencandole nell'ordine cronologico di atterraggio e sosta: ex Jugoslavia, Francia, Tunisia, Spagna, Austria, Ungheria, Germania Ovest, Polonia, Germania Est (ex), Cecoslovacchia (ex), Inghilterra, Bielorussia, Russia, Slovenia, Croazia, Svezia, Norvegia, Finlandia, Danimarca, Grecia, Slovacchia, Olanda, Romania, Ucraina.

E, per finire: la Storia di un Raid mai realizzato! Un progetto forse troppo ambizioso per i tempi in cui è stato ideato. Un volo fino ad Hiroshima con ritorno percorrendo la via della Seta. Ve lo racconto per illustrarvi quanto lo spirito del tempo (siamo nel 1988) fosse grande e la volontà realizzativa ai massimi livelli.



I libro verrà presentato in occasione della cena di santa Lucia, sabato 15 dicembre 2018. Per acquistarlo potete rivolgervi direttamente alla Segreteria dell'AIPM [info@aipm.it](mailto:info@aipm.it). Il costo per i Soci e simpatizzanti è di 40,00 euro.

**ISTRUZIONE: ...a lezione di volo con l'istruttore***di Paolo Cattani***Cari Amici dell'AIPM,**

**anche quest'anno mi faccio vivo con il solito articoletto tecnico che tanto vi piace (?!?!). Mi rendo conto che un refreshment tecnico non vi tira su il morale, ma del resto mi sento in dovere di tirare in ballo ancora una volta argomenti che dovrebbero aiutarvi a rendere più sicuri e piacevoli i vostri voli.**

**Il giorno 7 novembre scorso ho iniziato presso la sede dell'AVUT (Volo a Vela di Trento) un "Corso di Volo strumentale basico" con l'intento di fornire ai piloti alcune nozioni di base del volo strumentale per consentir loro di togliersi da una situazione di potenziale pericolo qualora, per negligenza o sfortuna, dovessero entrare in zone di bassa o nulla visibilità, perdendo ogni contatto visivo con l'ambiente esterno. In questi malaugurati casi il rischio di lasciarci la pelle è molto elevato se, pur avendo a bordo un orizzonte artificiale, non si è in grado di applicare correttamente e tempestivamente le tecniche di "basico strumentale". Dal manuale che ho preparato per il corso e che ho consegnato a tutti i piloti partecipanti, ho tratto i seguenti argomenti che spero vi possano interessare.**

**DISORIENTAMENTO SPAZIALE**

Per valutare l'importanza per un pilota di conoscere le tecniche relative alla parte iniziale del volo strumentale (basico iniziale e basico avanzato) basti ricordare le problematiche connesse alla perdita di riferimenti visivi durante un volo in previste condizioni VMC: il pilota che, pur avendo a bordo un orizzonte artificiale ma non sia in grado di interpretarne correttamente le informazioni, oppure, nella peggiore delle ipotesi, non disponga di detto strumento, incorrerà in quello che è definito come "disorientamento spaziale". È un fenomeno che nel giro di pochi secondi può portare il velivolo ad assumere assetti inusuali che possono degenerare in incontrollabili perdite di quota o aumenti pericolosi di velocità nonché in superamenti dei fattori di carico massimi previsti nell'involuppo di volo.

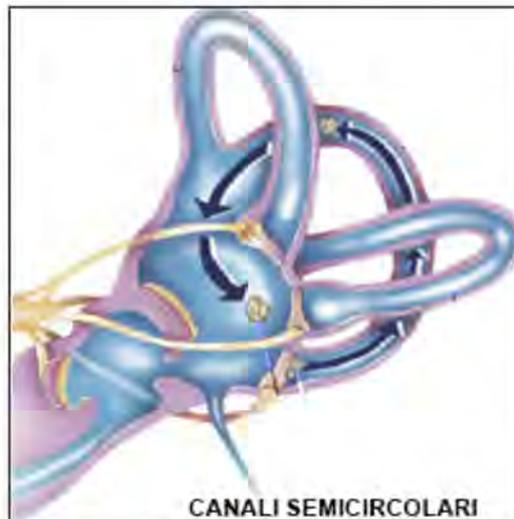
Convien in questa sede dare qualche notizia chiarificatrice su questo fenomeno. L'essere umano riesce a muoversi sulla superficie terrestre grazie al senso di equilibrio in lui presente fin dai primi giorni di vita. Il senso dell'equilibrio è il risultato di tre elementi che interagiscono per consentire al cervello di gestire il controllo della posizione e dei movimenti del corpo nello spazio.

Il primo elemento che presiede al senso dell'equilibrio è un sistema di canali semicircolari (con otoliti e endolinfa) che costituiscono il labirinto vestibolare situato nell'orecchio interno. Questo apparato funziona come un sensore di posizione e di movimento che ovviamente ha come sistema di riferimento la verticalità della forza di gravità (**figura 1**).

Il secondo elemento che interviene nel dare il senso di equilibrio è la presenza sulla cute di particolari corpuscoli cellulari che costituiscono dei recettori sensoriali che rilevano stimoli vibratorii e pressori.

Contribuiscono a fornire informazioni di posizione del corpo rispetto ad un riferimento di appoggio che potrebbe essere il suolo se l'interessato è in piedi o una sedia se seduto.

Ultimo elemento che contribuisce al mantenimento dell'orientamento spaziale è la vista. L'occhio è strutturato in maniera che l'immagine dell'ambiente esterno venga "fissata" sulla retina. Sulla retina vi è una parte centrale, di ridotte dimensioni, detta "fovea", dotata di cellule sensibili note col nome di "coni". Questa fovea copre un'apertura angolare di pochi gradi di visione e garantisce elevata acuità visiva e capacità di discriminazione. Il resto della retina è costituito prevalentemente da cellule sensibili denominate "bastoncelli" che hanno la funzione di coprire la rimanente apertura angolare della visione, che per ogni occhio è di circa 160° in senso orizzontale e di 130° circa in senso verticale. In questa zona, che garantisce meglio la visione notturna, non è possibile un'accurata discriminazione degli oggetti. La visione pertanto si divide in "foveale" e "periferica". Nella zona periferica non è garantita una visione distinta di un oggetto: se vogliamo rilevare le

**fig. 1**

caratteristiche dell'oggetto è necessario "puntarlo" con la zona foveale, girando l'occhio o la testa. Un esempio: se leggete una parola di questa riga e tenete fermo l'occhio su detta parola, vi accorgete che non riuscite a leggere le due parole che sono poco più a destra o a sinistra. Però, mentre leggete la parola che vi interessa, sicuramente con la visione periferica avete sotto controllo lo spazio circostante e vedrete una persona o un oggetto che si muova nella stanza lateralmente a voi.

Ora si deve dire che il senso dell'equilibrio che garantisce l'orientamento spaziale è sostanzialmente implementato dalla visione periferica e non da quella foveale. Se leggo un libro mentre cammino, sarà anche grazie alle informazioni di posizione ricevute dalla visione periferica se riesco a procedere diritto e sicuro sui miei passi.

Tutta questa chiaccherata su visione foveale e periferica serve a spiegare il motivo per cui il pilota che passa dal volo a vista a quello strumentale trova, all'inizio dell'addestramento, notevole difficoltà di concentrazione dell'attenzione sull'orizzonte artificiale.

Nel volo a vista infatti grazie alla visione periferica il pilota realizza l'orientamento spaziale in quanto ha a disposizione un panorama esterno che copre tutta o in gran parte l'apertura angolare della visione mentre nel volo strumentale, senza riferimenti esterni, è costretto a fornire al cervello informazioni di assetto tramite la visione foveale, che per sua natura non è adibita a tale scopo.

Da ciò deriva la difficoltà di un allievo che è costretto a ricavare un orientamento spaziale elaborando un'informazione che arriva al cervello da una via "sbagliata".

Ovviamente si deve rilevare che, in condizioni IMC, gli altri due elementi che contribuiscono a realizzare l'orientamento spaziale, ovvero l'organo dell'equilibrio dell'orecchio interno ed i recettori sensoriali cutanei sono del tutto inaffidabili. Sono inaffidabili perché ambedue risentono della mancanza di verticalità rispetto alla superficie terrestre in quanto, in volo, specie in virata, la verticale apparente non coincide con la verticale vera a causa della somma vettoriale della forza di gravità con la forza centrifuga. Nel volo strumentale, senza riferimenti esterni, la nostra capacità di mantenere un adeguato orientamento spaziale è quindi affidata solo all'organo della vista con la difficoltà di usare la visione foveale al posto di quella periferica. Il pilota che intenda volare in IMC dovrà quindi affidarsi esclusivamente all'orizzonte artificiale per mantenere gli assetti longitudinale (pitch in inglese) e trasversale (bank in inglese). Sarà soggetto comunque a sensazioni provenienti dall'organo dell'equilibrio dell'orecchio interno e dalle cellule sensoriali di pressione poste su glutei che daranno sempre false informazioni e che il pilota dovrà abituarsi, inizialmente con notevole fatica, a trascurare. Il costante allenamento al volo strumentale basilico sarà poi necessario per mantenere il controllo di queste false sensazioni di equilibrio e la capacità di concentrazione della visione foveale sull'orizzonte artificiale.

## **LE ILLUSIONI IN VOLO**

### **PREMESSA**

Come altro argomento accenniamo alle "illusioni in volo". I piloti di aereo che volano in condizioni IMC affidandosi esclusivamente alla strumentazione di bordo sono soggetti, specie all'inizio della loro esperienza in questo settore del volo, a subire delle false sensazioni relativamente alla loro posizione nello spazio, alle accelerazioni e alle velocità del mezzo. Con l'allenamento queste sensazioni vengono metabolizzate e il pilota non vi farà più caso, anche se talvolta qualcuna può ripresentarsi quando meno te lo aspetti. Sarà solo l'allenamento al volo strumentale a consentire al pilota di non farsi trarre in inganno da queste false informazioni e a convincerlo di fare affidamento esclusivamente alle informazioni che riceve dalla strumentazione di bordo. Dato che il pilota si affida completamente agli strumenti che ha a bordo è evidente che su tutti gli aerei abilitati al volo strumentale è obbligatorio avere una ridondanza delle informazioni. Perciò la strumentazione base è sempre doppia se non tripla.

Riportiamo ora (in corsivo) uno stralcio sull'argomento tratto dal libro "Fattore umano e operazioni di volo" del Com.te Marcello Ralli.

### **LE ILLUSIONI DI ASSETTO**

*Il pilota ha coscienza del movimento rettilineo a velocità costante soltanto attraversa gli indici visivi, ovviamente indisponibili in IMC. Inoltre il mondo esterno è praticamente fermo nel campo visivo quasi vuoto del volo in alta quota. Solo i cambiamenti in velocità e direzione del moto vengono rilevati dal sistema propriocettivo (sistema formato da specifici recettori, sensibili alle*

---

variazioni delle posture del corpo e dei segmenti corporei, che inviano i propri segnali ad alcune particolari aree encefaliche). In particolare, i canali semicircolari affievoliscono fino ad azzerarla l'informazione di **movimento** quando questa diviene costante. Al contrario, la rilevazione della **verticalità**, operata dagli organi otolitici, resta continuamente attiva. In volo questi meccanismi funzionali di base sono del tutto inaffidabili e causa di gravi illusioni d'origine fisiologica.

**LE ILLUSIONI SOMATOGRAVICHE (figura 2)**

Sono generate dall'esposizione ad un vettore di forza lineare che differisce in direzione ed intensità dalla normale forza gravitazionale. Un pilota sottoposto ad una prolungata accelerazione in avanti percepisce una **falsa verticale**, avverte un involontario "pitch-up" e può essere tentato di picchiare l'aereo pericolosamente.

Naturalmente un effetto inverso si manifesta in caso di decelerazione. La forza gravitazionale, combinata con la forza d'inerzia opposta all'accelerazione positiva, determina una risultante che gli organi otolitici, assieme agli altri organi propriocettivi, interpretano o convogliano al cervello come un'informazione di riferimento verticale. L'illusione somatogravica viene facilmente controllata quando sono disponibili indici visivi periferici, ma può essere pericolosa in IMC o di notte.

MANOVRA	SENSAZIONE ILLUSORIA	POSSIBILE ERRORE	POSSIBILE CONSEGUENZA
Accelerazione	Cabrata	Picchiata	Impatto col suolo
Decelerazione	Picchiata	Cabrata	Stallo
Cabrata	Accelerazione	Riduzione di velocità	Stallo
Picchiata	Decelerazione	Aumento di velocità	Elevati carichi strutturali

ILLUSIONI SOMATOGRAVICHE – CAUSE ED EFFETTI

fig. 2

**LE ILLUSIONI SOMATOGIRICHE (figura 3)**

Talvolta vengono identificate col nome di **vertigini** le percezioni illusorie di movimento rotatorio. In realtà questo tipo di illusioni non dipendono da condizioni patologiche come le vertigini ma dipendono dalle accelerazioni che interessano i canali semicircolari dell'organo dell'equilibrio. Ad esempio, la brusca rimessa da una lunga virata a rateo costante provoca la percezione di una inclinazione laterale, dalla parte opposta rispetto alla virata precedente. La falsa sensazione può durare anche diversi secondi, in dipendenza del rateo di roll-out attuato. Si tratta dell'illusione cosiddetta "lean" (di inclinazione). Il fluido dei canali semicircolari, che dopo essere stato messo in movimento all'inizio della virata, si era fermato con lo stabilizzarsi di questa, viene di nuovo accelerato quando le ali vengono rapidamente livellate, fornendo al cervello false indicazioni di inclinazione opposta. Anche se il pilota è consapevole di essere soggetto ad un'illusione e riesce a tenere l'aereo livellato facendo riferimento all'orizzonte artificiale, cionondimeno non può fare a meno di sentirsi inclinato. E' una delle illusioni più comuni in IMC, specie in piloti di poca esperienza o nel corso di ripetute virate ad esempio in holding.

MANOVRA	SENSAZIONE ILLUSORIA	POSSIBILE ERRORE	POSSIBILE CONSEGUENZA
Lenta virata	Inclinazione costante	Aumento dell'inclinazione	Assesti laterali pericolosi
Virata prolungata	Inclinazione costante	Aumento dell'inclinazione	Assesti laterali pericolosi
Uscita da lunga virata	Inclinazione opposta	Ritorno ad assetto laterale inclinato	Difficoltà nel mantenere le ali livellate

ILLUSIONI SOMATOGIRICHE – CAUSE ED EFFETTI

fig. 3

**LE ILLUSIONI VISIVE**

Le illusioni visive che interessano il volo sono generalmente quelle che tutti gli esseri umani subiscono nelle più diverse situazioni. La differenza sta nelle conseguenze di comportamento da parte di chi le sperimenta. Certe illusioni visive possono innescare situazioni di elevato rischio per un pilota specialmente in particolari condizioni meteo. Ad esempio, volare a vista con scarsa visibilità quando la linea dell'orizzonte non è ben definita a causa di foschia, può portare il pilota ad assumere assetti longitudinali non appropriati per una determinata manovra. Questo fenomeno si

accentua se si vola ad alta quota o in condizioni di luce come quelle che troviamo all'alba o al tramonto. Anche il mantenimento dell'assetto trasversale del velivolo, nel volo a vista, può risultare difficoltoso quando davanti a noi vi siano delle formazioni nuvolose stratificate che degradino verso destra o verso sinistra. Molto interessante è il fenomeno dell' **autocinesi** che, nell'oscurità della notte, ci fa credere in movimento una luce piccola e isolata perfettamente ferma. Un fenomeno illusorio che può interessare il pilota è quello derivante dal guardare un altro aereo da una cabina di pilotaggio con finestrini con montanti convergenti: la convergenza dei due montanti può indurre una falsa stima della distanza dell'aereo che si avvicina a noi in rotta convergente o di collisione. Questo fenomeno (illusione di Ponzo) è citato come mera curiosità per chi guarda un quadro o un disegno.

Per un pilota in volo che deve separarsi da un traffico che si avvicina è invece una circostanza da valutare attentamente.

Questa illusione fa sì che la visione di un aereo, visto attraverso un finestrino trapezoidale, sembri più o meno grande, ovvero più o meno vicino a noi in dipendenza del fatto che la sagoma dell'aereo si posizioni sul lato alto o sul lato basso del finestrino (figura 4). L'aereo sul lato alto del finestrino sembra più grande e quindi più vicino.



"ILLUSIONE DI PONZO" IN VOLO

fig. 4

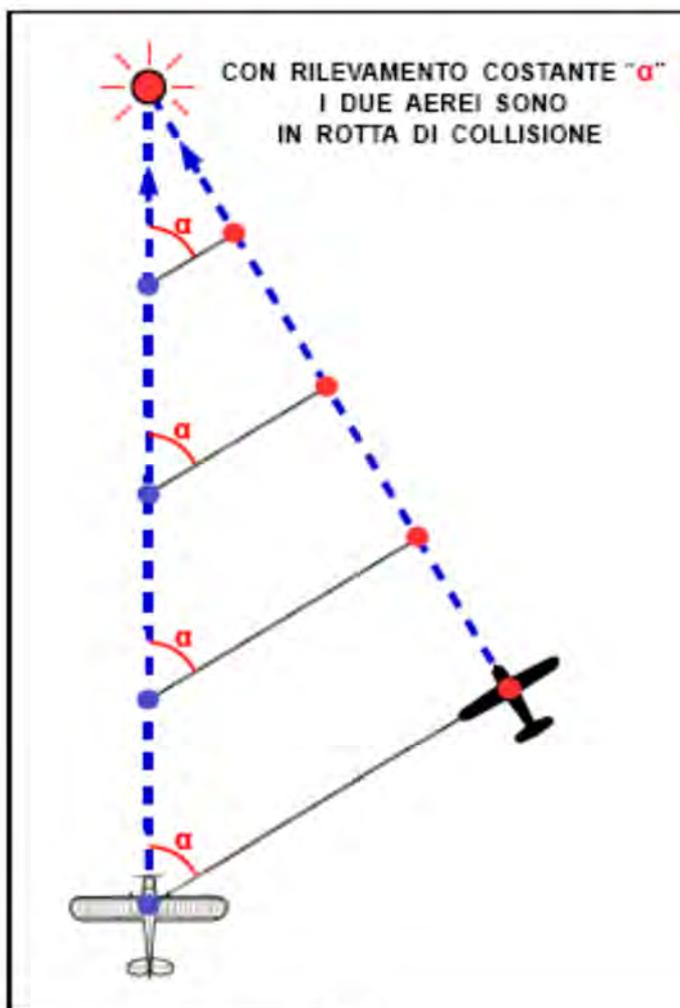


fig. 5

Conviene qui ricordare anche che due aerei in rotta di collisione si rilevano reciprocamente come del tutto fermi sullo sfondo del cielo o della superficie terrestre (figura 5). L'esplorazione visiva dello spazio aereo è molto importante per evitare rischi di collisione e si deve ricordare che il sistema visivo periferico non è in grado di rilevare efficacemente oggetti immobili, come nel caso di un aereo che sia in rotta di collisione con il nostro (di notte le luci intermittenti "strobo lights" o "rotating beacon" sono un prezioso ausilio alla visibilità reciproca tra aeromobili). Un altro problema è la non linearità di accrescimento dell'immagine retinica generata dal velivolo che si avvicina. Ciò significa che l'efficace definizione visiva dell'immagine è possibile solo a distanza molto ravvicinata. Chi ha fatto esperienza di mancate collisioni sa che il "velivolo-ostacolo" sembra sorgere all'improvviso, grandissimo, "dal niente" (figura 6). Vuol dire che la sagoma del velivolo in rotta di collisione si ingrandisce rapidamente negli ultimi due o tre secondi.

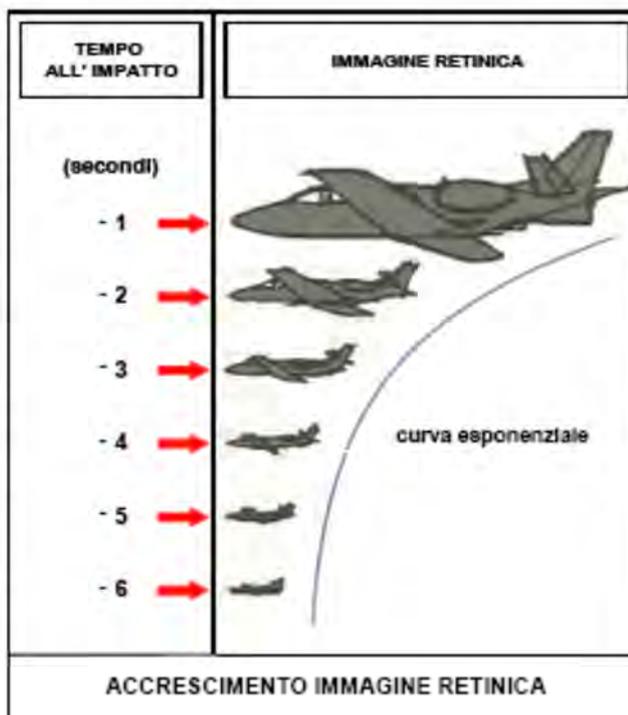


fig. 6

Per un pilota che passi dal volo strumentale a quello a vista, come quando in atterraggio si esca da uno strato di nebbia a bassissima quota, cercando la pista, o come quando, di notte, si vedano le luci di pista solo in corto finale poco prima dell'atterraggio, si evidenziano ulteriori problematiche collegate all'impossibilità di realizzare immediatamente i riferimenti esterni necessari per continuare in completa sicurezza l'avvicinamento fino all'atterraggio.

Ad esempio è tipica la sensazione illusoria, passando dal volo strumentale a quello a vista, di essere bassi in avvicinamento se la pista è particolarmente larga oppure, al contrario, di essere troppo alti se, abituati ad operare su piste larghe, si atterra su di una pista stretta.

Saranno solo l'addestramento e l'allenamento a farci superare positivamente queste situazioni di potenziale pericolo.

--- 0 ---

*Se avete letto queste righe, vi ringrazio della vostra pazienza! Se non le avete lette, ma guardato solo i disegni, vi prego di leggerle con un po' di attenzione: potrebbero esservi utili nel vostro futuro di piloti!*

Ciao.

Paolo Cattani



Rubrica: notizie, novità e curiosità - 2018

dalla Redazione

**Fiorenza de Bernardi**

La prima donna pilota di linea italiana e la prima donna pilota di volo in montagna **ha compiuto 90 anni!!**

**Cara Fiorenza, la tua Associazione e i tuoi amici più cari ti porgono tantissimi e sinceri auguri!!**

Breve excursus vitae:

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<sup>a</sup> Assemblea 1995 di Sassuolo. La prima donna in Italia a svolgere la professione di pilota di linea con oltre 7000 ore di cabina.



**Meteo avversa in Trentino.**

Tra la fine di ottobre e i primi di novembre forti venti e pioggia hanno distrutto gran parte del patrimonio boschivo in trentino-Alto Adige. ricordiamo in particolare Sella di Valsugana con il suo percorso "Arte Sella", l'altipiano della Marcesina tra Asiago e Valsugana e i famosi boschi di Lagorai e Paneveggio costituiti da abeti armonici particolarmente indicati per la costruzione dei violini. Si sono schiantate al suolo circa 1.5 milioni di metri cubi di piante in 7000 ettari di bosco e sono state danneggiate 400 km. di strade forestali. Un vero disastro economico e paesaggistico che per ripristinarlo ci vorranno almeno 50anni...



A lato: Lagorai

Località Marcesina Asiago→

sotto: Sella di Valsugana



## Rubrica: notizie, novità e curiosità - 2018

di Giuseppe Piccolo

### Alluvione al Campo di Aviazione F. Baracca – Nervesa d.Batt.

..... La Piave come la chiamavano i nostri nonni è un fiume molto capriccioso l'ultima grande piena era stata nel 1966. Il tempo in questi ultimi giorni di ottobre non è bello e le previsioni danno piogge consistenti in tutto il nord est. Domenica 28 ottobre la Piave è ingrossata ma ancora non da preoccupazioni per il campo di aviazione della Jonathan. Lunedì 29 la pioggia non cessa e verso sera l'acqua incomincia a salire, continuiamo a consultare i dati dell'idrometro di Nervesa con preoccupazione, verso le ore 21 la pista



è allagata. Con il mio amico Roberto Bisa rimaniamo in contatto telefonico, l'acqua continua a salire, verso mezzanotte decidiamo di fare un sopralluogo al campo di volo nel nuovo Hangar dove Roberto ha il



suo aereo. La situazione non è buona l'acqua sta salendo abbastanza velocemente ed è arrivata davanti il nuovo hangar, decidiamo di andarsene per non restare bloccati con la macchina. Martedì 30 ore 01 di notte nelle nostre rispettive abitazioni controlliamo l'idrometro con il computer, la Piave continua a salire. Ore 01.30 il nostro collega Barbui Francesco anche lui ha il suo

motoalante nell'Hangar ed è in collegamento con le Web cam del campo ci comunica con tanto di foto che l'acqua è entrata negli hangar, a quel punto sgomenti decidiamo di dormire e ritrovarci di buon mattino per verificare se possibile i danni. Alle 5.30 del mattino con Roberto ci troviamo a Nervesa ma non si può proseguire verso il campo perché la strada è allagata, decidiamo di fare la strada alternativa la Riva Dei Croderi, ci avviamo a piedi. Arrivati in fondo alla riva è ancora buio ma non si può proseguire perché l'acqua ha allagato tutta la strada compreso il canale di Castelviero (quello della centrale) è sommerso. Torniamo indietro preoccupati e con la macchina ci portiamo sopra il costone del Montello dove c'è un ristorante con vista sul campo di Volo, nel frattempo ci raggiunge anche

Giancarlo Zanardo. La visione delle Campagnole è bella e nello stesso tempo tragica siamo senza parole tutto è allagato, pensiamo in silenzio ai danni che troveremo, la cosa positiva è che la piena sta scendendo. Con Roberto verso le 14 del pomeriggio l'acqua è scesa abbastanza per permetterci con gli stivaloni di raggiungere il campo di volo. Quello che troviamo lo vedete nelle foto allegate. I danni sono tanti ma già il giorno dopo una mobilitazione spontanea di persone ci viene ad aiutare per incominciare a togliere il fango che è entrato dappertutto. Purtroppo, il motoalante di Francesco Barbui è irrecuperabile, gli altri aerei chi più chi meno hanno subito tutti dei danni. Per quanto riguarda le strutture anche queste hanno subito danni ma con la forza d'animo e lo sforzo economico di Giancarlo Zanardo a distanza di un mese siamo a buon punto con i lavori e come dice Giancarlo alla fine tutto sarà più bello di prima.



## Gentili Soci AIPM e Amici del Volo in Montagna

Con il gradito incontro di Sella Valsugana del 27 ottobre scorso si è conclusa la serie dei raduni della nostra associazione. La nutrita partecipazione da parte di molti piloti ci esorta a ripresentare per il prossimo anno una serie, articolata e ragionata, di meeting che ci permetta di essere attivi in varie parti d'Italia per proporre il nostro affascinante modo di volare. Spero naturalmente in una partecipazione alle iniziative che avanza, sia tramite la vostra valida presenza che con i consigli preziosi che saprete darci nella scelta dei luoghi e nell'organizzazione, degli eventi. Partecipazione attiva significa prima di tutto rinnovo della quota associativa per il 2019. Potrete regolare l'annualità e sostenere così l'attività del sodalizio, con il bollettino che riceverete per posta assieme a questo Notiziario, in alternativa tramite bonifico bancario o direttamente già all'ultimo incontro dell'anno sabato 15 dicembre prossimo alla tradizionale Cena di Santa Lucia, che terremo quest'anno al Ristorante Zurigo a Mori (TN). Sarà l'occasione per rivedere vecchi amici, conoscerne di nuovi e farci gli auguri e consegnare gli attestati ai nuovi piloti abilitati.

Vi esorto a prenotare quanto prima, assicurando la vostra gradita partecipazione, tramite e-mail o chiamando i numeri telefonici che trovate nella locandina sotto riportata.

Concludo con il porgervi i miei più sentiti ringraziamenti, anche a nome di tutto il Direttivo, per tutto ciò che riuscite a fare per il bene del volo in montagna. Con l'occasione vi invio con la presente i più Cordiali Saluti e Auguri per le Prossime Festività e Splendidi Voli per il prossimo anno. Viva AIPM!



**Il Presidente Domenico Chiesa**

**QUOTE ASSOCIATIVE 2018**

**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  
**28 febbraio 2019** a mezzo

**c.c.postale n. 1322385** oppure Bonifico alle seguenti  
**coordinate IBAN**  
**IT-40-Y-07601-01800-00001322385**  
intestato ad **A.I.P.M.**

causale: **quota sociale 2019 + cognome nome**



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

**ore 20:15 di**

**Sabato 15 dicembre 2018**  
**presso**

**il Ristorante Zurigo**  
**via del Garda, 63**  
**38065 MORI (TN)**

**tel. + 39 0464 918359**

**<http://www.>**

**[vecchiamori.it/zurigo/](http://www.vecchiamori.it/zurigo/)**  
**[info@ristorantezurigo.it](mailto:info@ristorantezurigo.it)**

**Prenotazioni**

**entro il 10 dicembre**

**scrivendo a**  
**[info@aipm.it](mailto:info@aipm.it)**

**Il Ristorante è situato a soli 4 km.**  
**dall'uscita di Rovereto Sud dell'autostrada**  
**A22 del Brennero, seguire indicazioni Mori**  
**sulla strada per Riva del Garda**

**Pernottamento in alberghi e B&B:**

**Mercurio Nerocubo +39 0464/022022**

+Altri Hotels



bar ristorante

**ZURIGO**

**Saranno ricordati gli amici scomparsi la sera di sabato 15 dicembre ad ore 19:15 prima della cena, presso il giardino del ristorante Zurigo.**

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 +39 335 77 21 762 SEGRETERIA

**[www.aipm.it](http://www.aipm.it) - [info@aipm.it](mailto:info@aipm.it)**