

NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna



numero 61 – dicembre 2016

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 30 anni...*



...attività in Trentino Alto Adige: velivoli al Tonale (TN)

foto di Nunzio Toldo



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

Redazione:
Renato Fornaciari
Danilo Pedri



Stampa:

Moschini 5Xj W/a
Via G. Tartarotti, 62
38068 Rovereto (TN) - Italy

In copertina al Notiziario n°61:
Aviosuperficie "Avio Club Madonna di Loreto" (MC)
PA18 – sullo sfondo Santuario di Loreto
(articolo alle pagine 6,7,8)
Foto di Enzo Marchesi

Sommario:

<i>argomento</i>	<i>testi</i>	<i>pag.</i>
Saluto del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	4
Raduno all'Isolone (LO) -apertura stagione voli	<i>di Renato Fornaciari</i>	5
30^ ASSEMBLEA A.I.P.M. "elettiva" - Loreto (AN)	<i>di Danilo Pedri</i>	6
Scuola di Volo in Montagna 2016 - Belluno	<i>di Nunzio Toldo</i>	10
Raduno a Nervesa della Battaglia (TV)	<i>di Renato Fornaciari</i>	11
Raduno 30° AIPM a Chamois - Aosta	<i>da Mario Ventura</i>	12
Volo in Croazia all'isola di Unije	<i>di Renato Fornaciari</i>	14
Raduno a Moldoi di Sospirolo (BL)	<i>di Francesco Frezza</i>	15
Raduno al Tonale (TN)	<i>di Flavio Canton</i>	16
Ritrovi a Balbido ...molto frequenti (TN)	<i>di Flavio Canton</i>	17
FESTIVOLARE 2016 a LIDT	<i>di Roberto Sani</i>	18
Invito a S. Genesio (BZ) - aviosuperficie di montagna privata	<i>di Flavio Canton</i>	19
Raduno a Sella di Valsugana (TN) (<i>chiusura stagione estiva</i>)	<i>di Francesco Frezza</i>	20
Esperienza vissuta... volata!!	<i>di Marco Bulgheroni</i>	22
Incontro aggiornamento piloti e... polentada alpina!! Belluno	<i>di Danilo Pedri</i>	23
...ritorno a Pez (BL)	<i>di Domenico Chiesa</i>	24
Storia: l'aviazione da montagna nella grande guerra 1914-18	<i>di Renato Callegari</i>	25
STORIA AIPM: Mosca su ali di tela – Primo volo dell'amicizia Italia-Russia 1992	<i>di Enzo Marchesi</i>	28
Istruzione: ...a lezione di volo con l'istruttore	<i>di Paolo Cattani</i>	30
Rubrica: notizie, novità e curiosità - 2016	<i>dalla Redazione</i>	34
Cena sociale di Santa Lucia dello scorso 2015	<i>di Danilo Pedri</i>	35
Regolamento: qualifica VDS/VM per il Volo in Montagna	<i>di Domenico Chiesa</i>	36
Ringraziamenti e Auguri del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	40
Info e comunicazioni AIPM	<i>dalla Redazione</i>	40

Cari Soci, Amici e Simpatizzanti del Volo in Montagna

Cari Soci e Amici, sta per concludersi un anno particolare per la nostra associazione, un anno con una ricorrenza importante ed una serie di iniziative che messe assieme permetteranno alla nostra bella attività di essere pronta nei prossimi anni ad accogliere ancora tanti amici del volo in montagna. Abbiamo festeggiato i trent'anni di fondazione dell'AIPM in quel di Loreto dove la visita al Santuario della nostra Patrona ha fatto da cornice ad una assemblea che, pur incerta fino all'ultimo per il tempo inclemente, si è svolta comunque regolarmente ed ha posto le basi per dei cambiamenti che stavamo portando avanti idealmente da alcuni anni ma che lì si sono concretizzati. Si è infatti preso atto che i piloti VDS avranno in seno al Consiglio la stessa dignità dei fratelli maggiori di aviazione generale e un pilota VDS qualificato per il volo in montagna potrà essere eletto in futuro anche Presidente. L'assemblea ha dato mandato al Presidente pro tempore uscente, rieleto, ed al Consiglio di attivarsi nello studio per l'eventuale modifica dello Statuto. L'appuntamento è stato fissato per la prossima assemblea nella quale verranno nuovamente rinnovate le cariche con le modifiche ufficializzate già in vigore. Vi invito pertanto a segnarvi appena possibile la data del nostro raduno annuale del 2017 che si svolgerà a Belluno e coinciderà anche con la ricorrenza dei vent'anni della Scuola di Volo in Montagna di quell'Aeroclub Dolomitico che come sapete è l'unica che opera con disciplinare attivo. Spero di vedervi numerosi. Un altro argomento che ha reso speciale quest'anno è stata la corrispondenza che abbiamo avuto con l'Aeroclub d'Italia.

Già a fine 2015, in occasione di una circolare emessa e volta a sollecitare proposte in merito alla modifica del DPR 133, eravamo stati contattati dall'Ente come organo di riferimento, per proporre una bozza di regolamento, da affiancare al predetto decreto, che permettesse ai piloti VDS/VM di accostarsi liberamente al volo in montagna per potersi qualificare in una specialità particolarmente impegnativa come la nostra. Pochi ma esaurienti colloqui col Direttore dell'AeCI ci hanno permesso di stilare una proposta concreta di formazione scolastica, nella quale Aipm dovrà cooperare attivamente, e la cui bozza riportiamo nelle pagine di questa rivista. Speriamo in un suo positivo accoglimento che permetterebbe, anche se emendato, di avere forse e finalmente un bacino d'utenza diffuso sul territorio. Quest'anno l'attività è stata buona, con grande afflusso a tutti gli incontri organizzati. Siamo stati presenti con delegazioni anche in eventi non organizzati da noi ma ai quali Aipm era stata invitata. Si è incrementata anche la presenza degli amici stranieri che vengono a trovarci e che poi magari vanno anche a scoprire meglio il nostro Paese navigando tra i vari campi di volo diffusi nel territorio. L'attività scolastica ha segnato un discreto incremento e ci fa piacere evidenziare l'arrivo di allievi da regioni anche distanti, segnale questo che il criterio e i mezzi di promozione della nostra attività cominciano a dare segni positivi. Il sito internet è sempre consultabile e cercheremo di tenerlo aggiornato nel modo migliore possibile. La pagina facebook ha più di 550 iscritti, è molto partecipata e ringrazio gli amici e soci che riportano le loro esperienze anche con fotografie e filmati di voli e raduni, che meglio non potrebbero rappresentare il nostro mondo e che ho notato essere apprezzati e bonariamente "invidiati" da coloro che ci seguono nella rete. Nelle pagine che seguono troverete i resoconti delle esperienze di quest'anno con le foto più significative. Ringrazio tutti coloro che ci danno una mano e un sostegno nel compito che svolgiamo, i Consiglieri e gli Istruttori per il loro costante impegno, e Voi tutti che ci seguite con passione anche quando non potete essere presenti. Spero che anche questo numero della nostra rivista vi possa far rivivere i momenti belli che abbiamo passato assieme. Rivederli, sfogliandola tra qualche anno, sarà sempre emozionante. Un caro saluto a voi tutti e alle vostre famiglie. Pregevoli e Profittevoli voli per la prossima stagione. Viva AIPM.



Il Presidente AIPM Domenico Chiesa

Raduno all'ISOLONE (LO)- 19 marzo - apertura stagione voli*di Renato Fornaciari*

l'apertura voli della stagione 2016 si è svolta sull'aviosuperficie dell'agriturismo Cascina Isolone. Una pista per ultraleggeri nel cuore della Bassa; a San Rocco al Porto provincia di Lodi. Più esattamente poco a nord di Piacenza, subito al di là del Po. Un posto bellissimo con Cascina, Ristorante e museo



dei trattori.

La giornata fantastica ha permesso la partecipazione di numerosi aerei, oltre 25!! Con una settantina di soci AIPM.

Il ritrovo si è svolto in un clima di amicizia e la brezza di anticipo primaverile ha portato un'atmosfera di risveglio anche nella nostra attività. L'accoglienza dei padroni di casa è stata splendida e si è espressa nelle sue note più alte durante il pranzo, dove sono stati serviti piatti della tradizione locale preparati molto bene. L'incontro ha permesso ad amici e soci di scambiarsi programmi ed entusiasmi d'inizio stagione, auspicando per tutti un anno di buoni voli.

La "salute" dell'associazione è buona e l'incontro riconferma ancora una volta l'interesse per il volo in montagna che sempre di più conquista il mondo VDS.

La prospettiva di un regolamento che dia sicurezza e dignità anche a questo settore è uno degli obiettivi che AIPM vuole perseguire nel "nuovo corso".

Le numerose adesioni fanno intravedere un futuro che darà nuova linfa e vigore alla nostra associazione che quest'anno compie 30 anni di vita!!



30^ ASSEMBLEA A.I.P.M. "elettiva" - Loreto (AN) - 23-24-25 aprile

di Danilo Pedri



l'Assemblea si è svolta il 23 aprile 2016 a Loreto in provincia di Ancona, ospitati nella sala dell' Avio Club Madonna di Loreto Frazione Musone, (MC) zona Squartabue, locali adiacenti alla trattoria "la Donzelletta".

La scelta di celebrare l'evento in questa particolare località ha molteplici significati. Uno era far conoscere la nostra specialità di volo ad altri appassionati che non la conoscevano. Un altro era la possibilità per noi "montanari" di conoscere un'aviosuperficie nuova di questa bellissima regione; avio superficie intitolata alla Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori e dell'aeronautica italiana in



senso più esteso. Bellissimo scorcio (vedi copertina notiziario) del Santuario della Madonna di Loreto posto sulla cima della collina adiacente al luogo dell'atterraggio.

La giornata è stata caratterizzata da una situazione meteorologica non particolarmente bella. Purtroppo solo quattro PA18 sono giunti sull'aviosuperficie.

La partecipazione è stata comunque soddisfacente per la presenza di numerosi soci venuti con mezzi alternativi.

I lavori assembleari sono iniziati alle 18:30 e terminati alle 20:35. Oltre a seguire l'ordinario dei punti dell'Ordine del

Giorno, si è potuto articolare una interessante e profonda discussione riguardante il futuro della nostra associazione. In particolare il fenomeno dell'importante crescita del settore VDS, pone all'attenzione di poter avere un Consiglio direttivo maggiormente rappresentante di questa realtà. Infatti il Consiglio attuale che era in scadenza è stato nelle sue parti strutturali riconfermato per un anno, al fine di permettere una

adeguata preparazione e aggiornamento per permettere nella prossima Assemblea che sarà in via straordinaria elettiva

nuovamente, di poter eleggere un Presidente e dei membri del Consiglio provenienti dall'attività VDS.

Finiti i Lavori assembleari, approvati all'unanimità, negli stessi locali della Donzelletta si è svolta la nostra cena sociale.

Il luogo molto accogliente, i piatti tipici marchigiani, preparati con dovizia accompagnati da vini regionali come il Verdicchio e il corposo vino rosso Lacrima di Morro, hanno allietato la serata fino a tardi. La mattina seguente era in programma la visita al bellissimo Santuario della Madonna "nera" con pranzo in loco. Nel pomeriggio è seguita la visita alla casa di Giacomo Leopardi nella vicina Recanati. La forte pioggia ci ha impedito di seguire il programmato volo alla avio superficie Monte Giorgio a circa 20' di volo da Loreto.

Sicuramente è stato un buon raduno/Assemblea sia per i contenuti specifici, sia per i luoghi visitati che meritano sicuramente di vedere un nostro ritorno, possibilmente con più aerei partecipanti.



Segue copia del OdG:

**TRENTESIMA ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI DELLA
A.I.P.M.
Associazione Italiana dei Piloti di Montagna**

Ordine del giorno:

- Relazione morale del Presidente;
- Relazione del Vice Presidente Vicario;
- Relazione dei Revisori dei conti;
- Presentazione e votazione bilancio consuntivo 2015;
- Presentazione e votazione bilancio preventivo 2016;
- Rinnovo delle cariche sociali per scadenza del mandato: Elezione del Presidente e dei Membri del Consiglio Direttivo;
- Varie ed eventuali;

L'Assemblea essendo tenuta in seconda convocazione, la riunione è ritenuta valida (ai sensi dell'art. 12 dello statuto). Presenti 42 soci votanti + deleghe. L'Assemblea dei Soci, nomina all'unanimità Presidente dell'Assemblea Domenico Chiesa e segretario il Tesoriere Danilo Pedri.

L'Assemblea dei Soci AIPM, così regolarmente costituita, passa a discutere gli argomenti posti all'ordine del giorno. Il Presidente in carica dell'Associazione dott. Domenico Chiesa procede alla lettura della relazione morale:

Relazione del Presidente Domenico Chiesa

Gentili Soci ed Amici,

benvenuti alla 30^a Assemblea Aipm.

Un cordiale saluto di benvenuto al nostro incontro generale. Per celebrare tale ricorrenza abbiamo scelto la località simbolo dell'aviazione tutta, quella Loreto che accoglie il luogo di culto per eccellenza della nostra Patrona. Le Marche sono anche una terra di bellezze naturali ed artistiche e patria di uomini illustri che sono il vanto della nostra nazione; ne cito uno soltanto: l'autore di quell'Infinito il cui "Natio borgo selvaggio" dista pochissimi chilometri da dove ora ci troviamo. Dal quel giorno ad Aosta, in cui alcuni amici appassionati hanno deciso di fondare questa casa comune del volo tra i monti, incontri, raduni, nuovi piloti, molte



nuove conoscenze, ma anche sofferti addii di amici unici che talora non abbiamo potuto nemmeno salutare prima della loro partenza, hanno costellato la vita della nostra associazione, intimamente legata a quegli aeroclub le cui scuole di volo hanno permesso di abilitare molti piloti che ancor oggi si prodigano per far vivere questo insuperabile modo di volare, cercando anche di risolvere le difficoltà che sovente sorgono per coloro che praticano aviazione nel nostro bel paese. Siamo riusciti nel tempo a mantenere la scuola attiva e, pur con varie peripezie, ad avere istruttori idonei e soprattutto, specie negli ultimi anni, ad incrementare il numero di superfici atterrabili, grazie anche all'interessamento generatosi per la nostra specialità nel mondo del VDS, con l'ingresso in associazione di molti di questi nuovi piloti. Speriamo in questa nuova linfa per espanderci oltre il confine dell'arco alpino, dove finora si è svolta quasi tutta la nostra attività, fino al resto della penisola ed isole comprese dove sicuramente troveremo posti adatti ed amici che ci aiuteranno. Una pista isolata, un luogo di ricovero, una locanda potrebbero dare ancora più impulso a quel particolare turismo che potrebbe magari far rinascere antichi borghi ora dimenticati ed abbandonati. Mettiamoci dunque anche del nostro per ridare fiducia a questo nostro paese bellissimo, ma patologicamente stanco e sfiduciato. A proposito di salute, come sta l'AIPM? Quali problemi dovrà affrontare in futuro? Parleremo poi, discutendo il bilancio, della situazione economica; dobbiamo però citare alcune criticità che abbiamo rilevato durante questi ultimi anni. Il numero dei soci non ha subito sostanziali variazioni, ma è variata la sua composizione. I soci VDS sono ormai la maggioranza mentre gli abilitati con licenza PPL sono diminuiti al punto che non è certo che in futuro essi possano presentare una candidatura per la Presidenza come vuole lo statuto. E' arrivato quindi il ----->

momento di porre mano al nostro ordinamento per adeguarlo alla nuova realtà e alle sue mutazioni. Già da qualche anno stiamo lavorando sulla stesura di un regolamento VDS-Volo in Montagna che possa certificare in qualche modo la preparazione che i piloti con attestato fanno con i nostri istruttori, anche se finora non ufficialmente riconosciuta. Questo sforzo teso a normare in qualche modo questo settore sembrerebbe premiato dall'attenzione che ha mostrato l'AeCI nei nostri confronti chiedendoci, in qualità di ente di riferimento, di partecipare alla stesura di articoli relativi al volo in montagna nel modificando Regolamento allegato al DPR 133/2010 in fase di nuova revisione.

Il nuovo Consiglio avrà pertanto come priorità queste due incombenze: revisione dello Statuto e collaborazione con AeCI per suggerire con quali modalità introdurre il volo in montagna nel VDS. Un terzo impegno è notizia di questi giorni: il raduno EMP del prossimo anno si terrà in Italia e dovremo quindi produrre un ulteriore sforzo per essere all'altezza della situazione come abbiamo sempre fatto in passato. Come avete avuto modo di apprendere, ci sarà un bel po' da fare e quindi la collaborazione di tutti è doverosa.

Non mi resta che ringraziarvi tutti per l'aiuto concessomi in questi tre anni. Il mio compito è finito. Formulo un augurio di buon lavoro al nuovo Presidente e al suo Consiglio, porgo a tutti voi un cordiale saluto a tutti sperando che anche quest'anno sia ricco di emozioni e di splendidi voli.

Lunga vita ad AIPM.

A seguito della lettura della relazione morale del Presidente uscente, applaudita dai presenti in segno di condivisione, si passa alle relazioni dei vice Presidenti: Mario Ventura per Aosta e Fiorenza de Bernardi per zona centro Roma.



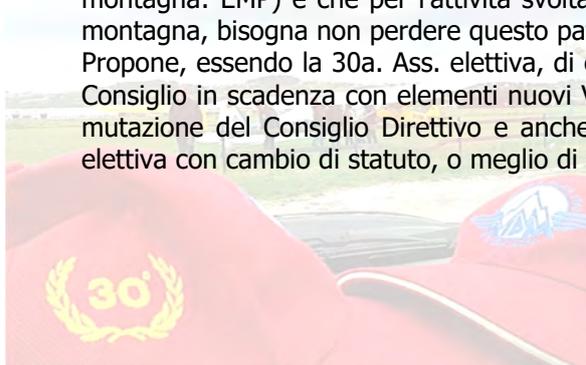
Ognuno illustra l'attività svolta e lo stato di fatto delle scuole di pilotaggio e abilitazione al volo in montagna. Aosta vive una grave crisi a livello di club e le abilitazioni sono sospese in quanto l'unico istruttore Luca Fini è occupato a Megeve (Francia) e non opera per il momento ad Aosta. Viene comunque riconfermato il raduno a Chamois per celebrare i trent'anni della nostra Associazione, l'incontro è previsto per il prossimo 26 Giugno 2016.

Conclusi gli interventi dei vertici del sodalizio, si passa la parola al Tesoriere Danilo Pedri che illustra in modo chiaro e sintetico il Bilancio 2015 dell'attività del sodalizio. Illustra tutte le principali voci che compongono le entrate e le uscite della situazione economica consuntiva 2015 e preventiva 2016. In termini finanziari l'associazione gode di buona salute, tenuto presente del modesto valore patrimoniale che ha conservato

in questi anni. Conclude con la lettura della Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti a completamento della trasparenza del Bilancio appena illustrato, ringraziando il Presidente dei Revisori Stefano Micheli, anche se non presente alla riunione. Quindi il Tesoriere si rivolge all'Assemblea chiedendo ai presenti se vi fossero delle domande in merito ad eventuali chiarimenti e/o proposte da fare sulle voci di Bilancio, passando poi alla votazione, l'Assemblea approva il Bilancio così esposto all'unanimità.

Prende successivamente la parola il Vice Presidente Vicario Renato Fornaciari, in questa riunione anche nel ruolo di moderatore agli interventi che si susseguono dei presenti. Ricorda il percorso di AIPM dalla fondazione ai giorni nostri, aggiunge che l'associazione non muore dopo 30 anni ma si adegua al mondo che cambia. La storia non si cancella e dobbiamo avere la volontà di proseguire per non vanificare il lavoro fin qui fatto. Continua, ricollegandosi alla storia AIPM, illustrando le diverse componenti e condizioni che sono emerse in AIPM in questi ultimi anni. Lui è stato tra i fondatori e con ruolo di Presidente per tre mandati e di vice per tutti gli altri periodi, ha partecipato da protagonista a questo trentennio di Associazione. L'aspetto fondamentale è che la presenza VDS in seno ad AIPM è aumentata considerevolmente e che il futuro di AIPM sarà proprio di questo settore con una minoranza di abilitati di aviazione generale (PPL abilitati). Questo mutamento dovuto a molteplici componenti come la crisi di clubs e di conseguenza di scuole abilitanti. Ricorda che attualmente solo Belluno è ancora attiva ma con dotazione di mezzi molto precaria. Inoltre, è un fatto nazionale, il numero di VDS rappresenta l'ossatura principale del volo sportivo italiano. La giusta politica di apertura che AIPM ha già fatto nei confronti di soci VDS con lezioni e stage per la sicurezza di volare in montagna, porta alla conclusione che il futuro del volo in montagna italiano sarà legato all'attività VDS. Considerando inoltre che AIPM ha lavorato anche a livello europeo (fondazione federalista di volo in montagna: EMP) e che per l'attività svolta si è confermata con autorevolezza come componente esperta di volo in montagna, bisogna non perdere questo patrimonio accumulato in tanti anni.

Propone, essendo la 30a. Ass. elettiva, di confermare per un anno la Presidenza a Domenico Chiesa e di integrare il Consiglio in scadenza con elementi nuovi VDS ed elementi "storici" abilitati per permettere una corretta e graduale mutazione del Consiglio Direttivo e anche di AIPM che si troverà fra un anno a Belluno per fare una Assemblea elettiva con cambio di statuto, o meglio di adeguamento dello stesso nei confronti delle nuove esigenze.



Intervengono altri soci nel dibattito (anche il primo presidente AIPM Italo Battoli) per arrivare in sintesi ad una conclusione generale che approva le argomentazioni e gli approfondimenti proposti da Renato Fornaciari. Aggiunge, sempre Italo, marcando la difficoltà di difendere la specialità seppur legiferata dalla nota legge Gex e aggiunge che AIPM è stata in grado di insegnare a comprendere le criticità che si possono affrontare nel volo in montagna in tutte le sue fasi e in condizioni estreme, come lo è sul ghiaccio e la neve. Interviene Mario Ventura che rimarca la volontà di far nascere AIPM non solo per portare la realtà francese e svizzera in Italia ma di farsi riconoscere come specialità unica e autentica. Antonio Coradello presa la parola dal moderatore Renato, elogia l'operato AIPM soprattutto per l'enorme patrimonio scientifico/culturale che porta in seno, dove nessuna realtà italiana ne



ha l'onore di possedere, questo bagaglio di esperienza confluito da parte di grandi piloti di montagna negli anni di vita dell'associazione in collegamento con le scuole di pilotaggio, non dovremmo mai permetterci di lasciarlo. A fronte dei cambiamenti menzionati precedentemente dagli interventi esposti, è chiaro che questa cultura aeronautica andrà trasmessa anche ai piloti VDS, che non sono meno degli altri di AG. Cambiando tematica ma restando nell'attività di AIPM, Francesco Frezza interviene facendo riferimento ad una recente lettera ricevuta in Consiglio da un associato di Parma che critica l'operato AIPM come fosse una scuola di pilotaggio, cosa che tutti sappiamo non sia. Si collega a questa annunciazione il Presidente uscente Domenico Chiesa marcando che questo associato, in tutto il rispetto dei suoi pensieri, confonde l'operato della scuola di Belluno con l'attività di AIPM che in sintesi si occupa di regolamentare la specialità e far rispettare fundamentalmente i principi di sicurezza del volo in montagna. Renato, senza voler chiudere i numerosi dibattiti succeduti, chiede all'Assemblea di stringere i tempi per passare al prossimo punto dell'OdG.



Seguendo l'Ordine del Giorno si passa al rinnovo delle cariche sociali. Si presentano come candidati membri del vecchio Consiglio ed elementi nuovi come Flavio Canton, Armando Bronzini e Antonello Pidutti, non si ricandidano Paolo Cattani e Danilo Pedri del vecchio Consiglio, quindi vengono proposti:

- Presidente: Domenico Chiesa
- Vice Presidente Nord/Ovest: Mario Ventura (Aosta)
- Vice Presidente Centro/Sud: Fiorenza De Bernardi (Roma)
- Consiglieri:
 - Renato Fornaciari (Vice Presidente Vicario)
 - Giuseppe Dellai
 - Flavio Canton
 - Antonello Pidutti
 - Nunzio Toldo (consul. Tecnico Scientifico)
- Collegio Revisori dei Conti:
 - Antonio Coradello (Presidente)
 - Armando Bronzini
 - Enzo Marchesi
 - Francesco Frezza
- Past President



Si passa alla votazione del nuovo Direttivo, confermato dall'Assemblea in forma palese, i candidati vengono eletti all'unanimità.

All'ultimo punto delle varie ed eventuali, gli argomenti di sicuro interesse oltre a quelli portati precedentemente, in parte già espletati fuori tema dei punti indicati dell'OdG, si è chiesto all'Assemblea di chiudere i lavori nei tempi stimati preventivamente di due ore, anche per problemi logistici contingenti, quindi il Presidente, riletto, Domenico Chiesa chiude la seduta, porgendo ai presenti un altro augurio a sostenere il sodalizio e augurare ad AIPM lunga vita.

Segue il saluto "grido" in veste aeronautica Gheregheghez! Ghez! Naturalmente per tre volte...

Un applauso finale sancisce la chiusura dei lavori della 30^ Assemblea 2016 alle ore 20.35.

F.to il Presidente dell'Assemblea
Domenico Chiesa

F.to il Segretario
Danilo Pedri

SCUOLA di volo in montagna 2016 - Belluno**Attività Scuola Alpi nord/est**

dai nostri istruttori: breve sintesi in merito all'attività di addestramento.



di Nunzio Toldo

ATTIVITA' VOLO IN MONTAGNA ALPI ORIENTALI STAGIONE 2016

Dal 1999, anno di inizio attività Scuola di volo in montagna presso l'Aeroclub di Belluno, al 2015, sono stati abilitati 44 piloti con un picco di sei abilitazioni nel 2008, l'anno della riorganizzazione della Scuola.

Quest'anno, alla fine di ottobre, erano già state rilasciate cinque abilitazioni per piloti di Aviazione Generale e cinque attestati a piloti VDS. Un altro gruppetto è in addestramento per raggiungere l'agognata meta.

Anche la partecipazione ai corsi teorici ha visto una impennata con otto partecipanti al corso 2015 e ben 14 al corso 2016. Si tenga presente che quest'anno l'Husky della scuola è rimasto fermo vari mesi per manutenzione costringendoci a tenere un solo corso di teoria... ma ha guadagnato una meravigliosa livrea.

L'attività pratica continua finché saranno fruibili le aviosuperfici in quota prima dell'arrivo della neve.

Purtroppo, per qualche incomprensibile motivo, è sfumata la possibilità di avere gli sci sull'unico velivolo attualmente operante in Italia per questa abilitazione.

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

Nel prossimo 2017 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



Info e adesioni in segreteria AeC Belluno Tel.0437-30667 segreteria@aeroclubbelluno.org

ABILITAZIONI 2016

Gli abilitati "MOU" Mountain rating del 2016 sono stati:

-  **Pezzi Stefano**
-  **Delle Viole Fabrizio**
-  **Rossetto Andrea**
-  **Musso Alberto**
-  **Ramponi Enrico**
-  **Specia Cristina**
-  **Ivaldi Luca**

Gli abilitati ULM del 2016 sono stati:

-  **Toldo Gabriele**
-  **Toldo Matteo**
-  **Bulgheroni Marco**
-  **Barcia Paolo**
-  **De Pizzol Claudio**



Raduno a Nervesa della Battaglia (TV) 2 giugno

di Renato Fornaciari

...la mattinata si presenta con copertura molto alta e buona visibilità.

Sul Campo di aviazione di *Francesco Baracca* a Nervesa della Battaglia sono atterrati numerosi aerei con una sessantina di soci partecipanti, alcuni giunti con le loro automobili.

Questo raduno annuale permette di unire due sodalizi importanti che condividono la passione del volo in settori unici.

Sul fronte AIPM una specialità unica, il volo in Montagna. Sull'altro fronte una fondazione unica la Jonathan Collection Aerei Storici Famosi ONLUS. Macchine volanti d'altri tempi che per numero e qualità rappresentano una conquista significativa nel panorama europeo. Entrambi i sodalizi sostenuti dal volontariato e dall'amore per il volo.

Dopo aver visitato gli hangar storici e la struttura dedicata alle proiezioni di documenti inediti e di testimonianza dell'attività della Fondazione, siamo stati ospitati nell'hangar Mariani dove il buon cibo e il *prosecco* hanno allietato il momento del pranzo. Incontro di nuove amicizie e scambio di esperienze volatorie, hanno accompagnato le ore



pomeridiane.

Campo di aviazione di *Francesco Baracca* merita anche una nota paesaggistica in quanto è ben inserito in questa verde tenuta ai piedi del Montello e accarezzato sul lato est dal Piave. Un luogo a cerniera tra monti e il mare carico di valenze



storiche suscitate emozioni particolari.

L'appuntamento d'incontro con gli amici di Nervesa dovrà diventare una data fissa nel calendario delle escursioni dei soci e piloti di AIPM.

Ringraziando i padroni di casa per l'ospitalità ricevuta, un brindisi finale chiude la giornata, alla prossima!!



Raduno 30° AIPM a Chamois - Aosta – 25-26 giugno – 30° AIPM*di Mario Ventura*

Nei giorni 25 e 26 giugno 2016 si è svolto l'incontro a Chamois per commemorare il 30° Anniversario della Fondazione dell'AIPM.

Nella mattinata di sabato 25 i primi arrivi in volo dalla Francia e dalla pianura italiana, mentre alcuni piloti hanno dovuto raggiungere Chamois con la funivia, a causa delle avverse condizioni meteo specie sull'arco alpino e sulla pianura orientale.

La serata è stata estremamente conviviale.....

La domenica mattina alcuni piloti basati nelle vicinanze e della Valle d'Aosta hanno potuto raggiungere Chamois con i loro velivoli. Durante l'incontro sono stati affrontati numerosi argomenti riguardanti il Volo in Montagna, in particolare sullo stato dell'arte della normativa EASA

e quella riguardante i velivoli Ultraleggeri. A tale riguardo si è specificato il ruolo che l'AIPM sta svolgendo in seno all'AeCI relativamente alla predisposizione di corsi di Volo in Montagna per i Piloti ULM, allo scopo di raggiungere il massimo grado di sicurezza per lo svolgimento del volo in ambiente montano, oltre che alla preparazione degli stessi nelle operazioni di atterraggio su piste in pendenza.

Nel corso del pranzo, che si è svolto da Chez Pierina, i Piloti intervenuti si sono confrontati sui diversi aspetti e



problematiche del Volo in Montagna, con particolare riferimento al sempre maggiore impulso dato dai velivoli Ultraleggeri, che si prestano egregiamente a tale attività specifica sull'intero territorio italiano come all'estero. A tale proposito lo scrivente ha espresso, a nome dell'AIPM, il sostegno per un maggiore coinvolgimento dei Piloti ULM all'interno dell'Associazione, proprio in considerazione del sempre più folto gruppo di Piloti che svolgono tale attività. È stata infine rammentata l'attività svolta da AIPM in questi anni, con specifico riferimento alle necessità che hanno portato alla sua creazione.

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

Sono state due giornate indimenticabili, che hanno concesso ai Piloti di approfondire il loro allenamento sulla pista dell'Altiporto di Chamois. Tutti i Piloti si sono dati appuntamento all'anno

prossimo in occasione della commemorazione del 50° della realizzazione dell'Altiporto.

Buoni voli a tuttiMario VENTURA





L'Associazione Italiana patrocinio della Fédération Aéro Clubs Corrado Gex, organizza l'incontro a **della Fondazione**, che si svolgerà nelle giornate di sabato 25 e domenica 26 Giugno 2016.

INCONTRO PILOTI di MONTAGNA



Piloti di Montagna – Alpi Occidentali, con il de la Vallée, Aeroclub Valle d'Aosta e Aeroclub CHAMOIS in occasione del **30° Anniversario**

PROGRAMMA di massima

Sabato 25/06/2016

dalle ore 10:00 Arrivo dei partecipanti all'Altiporto di Chamois
12:30 - 13:30 Pic Nic o pranzo al Ristorante "Chez Pierina"
15:30 - 18:00 Voli locali e/o Passeggiate nel comprensorio e rientro all'Altiporto
20:00 Cena e pernottamento a Chamois

(per prenotazioni autonome: Hotel Maison Cly (+39) 0166 47139) <http://www.maisoncly.it/>)

Domenica 26/06/2016

08:45 - 09:45 Briefing della giornata all'Altiporto di Chamois
dalle ore 10:00 Arrivo dei partecipanti all'Altiporto di Chamois
12:30 Aperitivo **30° della Fondazione dell'AIPM** presso il Ristorante "Chez Pierina"
13:00 - 14:00 pranzo presso il Ristorante "Chez Pierina"
15:00 Rientro alle rispettive sedi di provenienza

Si prega di voler dare tempestiva conferma di partecipazione, con precisazione della data di arrivo, oltre che se l'arrivo avverrà a mezzo Velivolo, Funivia o a Piedi da La Magdeleine per le ADESIONI

Mario VENTURA

cell. 335.6350625

E-mail: marioventura53@gmail.com

NOTA BENE

L'approdo con aeromobili o ultraleggeri è riservata ai Piloti abilitati e/o allenati al Volo in Montagna e sarà effettuato sotto la completa responsabilità del pilota

Incontro AIPM sulla neve - Marzo 2014

AGGIORNAMENTO per PERMOTTAMENTI

B&B Maison de Suis: <http://maisondesuis.eu/>
Tel. 3314050673
[Villaggio adiacente all'Altiporto – lato sinistro rispetto al decollo]

Rascard d'Antan: <http://www.rascard-dantan.com/> Tel.
016647140 – 3477126717 – 3384813254 [Villaggio sotto Chamois (Villa), percorso diretto dall'Altiporto]



Volo in Croazia all'isola di Unije – 23-24 luglio

di Renato Fornaciari



Due giorni di bel tempo e un po' di voglia di mare ci hanno fatto scegliere un percorso rilassante e vacanziero che ci portasse verso le coste della Croazia, più esattamente su una piccola isola dove da molto tempo non si riusciva più ad atterrare: Unije !!



Partiamo al mattino presto con due Piper PA18:

-  I-ROYS Renato e Nino
-  D-EISO Francesco F. e Rino

Sabato mattina presto parto da Trento diretto al campo Jonathan, a Grave di Papadopoli dove gli amici Nino, Rino e Francesco mi aspettavano per iniziare una "due giorni" in libertà con una meta ; arrivare a Unije dove l'acqua ricorda quella di Sardegna, il pesce è buono e il vino è sempre fresco.

Nell'animo però c'era tanta voglia di rivedere un luogo a noi particolarmente caro, quest'isoletta scoperta più di vent'anni fa con amici, alcuni purtroppo scomparsi, durante uno dei lunghi voli che ogni estate riuscivamo a realizzare. Quello della scoperta era.....verso la dolce Dalmazia !!

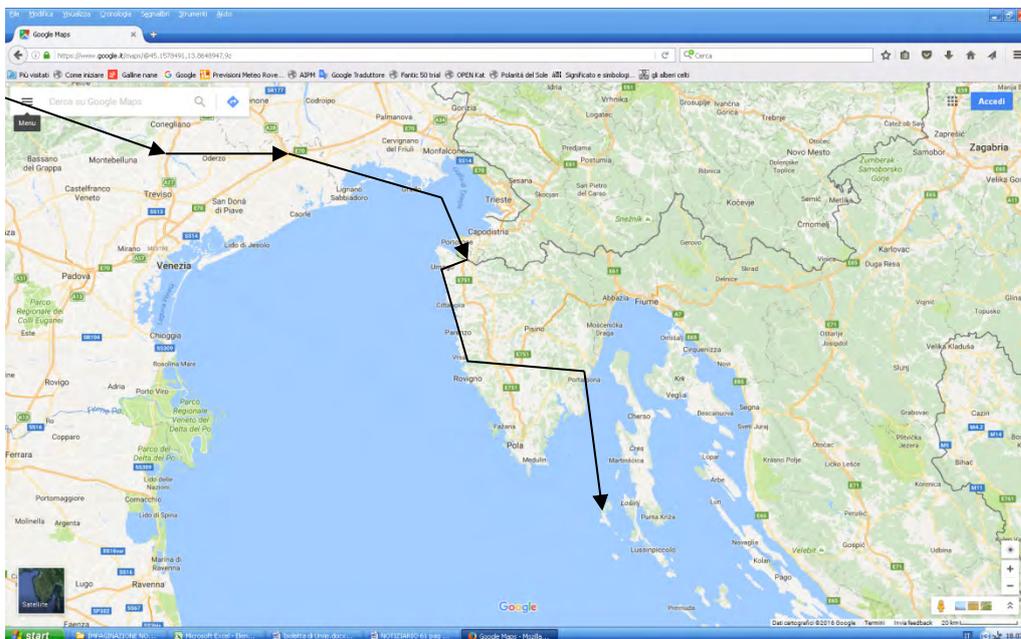
Facciamo il piano di volo con Istrana e poi via, in cinquanta minuti di volo siamo a Portorose. Carburante ecominciamo ad informarci per raggiungere Unije.

Un tempo si andava a Vrsar, primo aeroportino Croato e poi diretti all'isoletta. Oggi non si può !

Regole europee hanno tolto la dogana a Vrsar (ma la Croazia non è ancora nella Comunità Europea) perciò bisognerebbe arrivare a Pola o Lussino, aeroporti doganali, per poi continuare verso Unije.

Al traffico riesco a scoprire che facendo il piano di volo, per telefono, con Zagabria c'è la possibilità di atterrare a Vrsar e poi da questo andare diretti a Unije.

Bene !! Facciamo tutto in regola e via per Vrsar. Un aeroportino turistico posto sul canale di Lemme (Limski canal), dove un tempo ci accoglieva il comandante Raiko.



Troviamo il luogo in completo abbandono, nessun movimento, nessun lancio paracadutisti e nessuna possibilità di poter pranzare e.....Raiko? cerca di fare qualche volo turistico con un vecchio Cessna.

Che peccato, che spreco. Un aeroporto situato in una posizione strategica alle porte della Croazia al mare; e perché tutto questo? Ci spiegano che un contrasto tra autorità addette alla gestione hanno portato le conseguenze che vi ho descritto. Restiamo amareggiati e all'amico che ci ha offerto una birra facciamo tanti auguri di un veloce e proficuo cambiamento della situazione. Riprendiamo il volo con i nostri paiperini portandoci sulla costa est per evitare il traffico aereo di

Pola. arrivati ad Albona. puntiamo a sud dove data una visibilità stupenda, vediamo già in lontananza il profilo della verde isola di Unije. Sulla verticale del porticciolo facciamo un bel passaggio di saluto. La pesta in erba è sgombra, continuiamo in sottovento sinistro e giù all'atterraggio. Spenti i motori, la prima impressione è il silenzio che regna ovunque. Siamo a una settantina di metri dalla spiaggia. Il profumo del mare ci invade fortissimo. L'entusiasmo ci prende tutti e felici ci portiamo nella vicina canoba da Jozo, dove ritroviamo volti amici. Dopo una bella nuotata, un fresco aperitivo chiudiamo la serata con una buona cena di pesce. Un luogo da rivisitare... in massa!!

Raduno a Moldoi di Sospirolo (BL) – 28 agosto

di Francesco Frezza



Il Raduno Aipm a Moldoi (BL) presso il campo di volo di Villa Zasso che annualmente ci ospita in occasione della festa patronale "Pom e Per". Corrado Zasso, padrone di casa, ci ha accolto con la solita cortesia che lo contraddistingue e che ha permesso di fare del suo campo di volo la palestra di primo periodo per gli abilitandi al volo in montagna sotto il disciplinare dell'AeroClub di Belluno ed il patrocinio della AIPM. Ne sanno qualcosa gli istruttori Dellai e Toldo che utilizzano frequentemente questa superficie in pendenza perfettamente rasata per i loro addestramenti. Una giornata

straordinaria di sole ha quindi permesso l'arrivo di numerosi velivoli da Innsbruck, Svizzera, Germania e dalle provincie italiane di Treviso-Belluno-Trento. 13 velivoli più 1 elicottero condotto dal Lucio Cesaretti, per un totale di 37 convenuti. Presente il Consigliere Zampieri in rappresentanza dell'Aereo Club di Belluno con il Segretario Andrea Ferro. Simpatico il ritrovarsi in forma conviviale sotto i secolari abeti di Villa Zasso per consumare quanto Francesco, Presidente della Pro-loco Monti del Sole di Sospirolo con la sua organizzazione, aveva preparato. Vivace in finale l'intervento della Banda locale che ha contribuito ad elettrizzare l'ambiente costituito anche dalle numerose bancarelle allestite per la vendita di prodotti artigianali ed agricoli propri del territorio. Un grazie a Corrado Zasso ed alla sua famiglia che ci consente di



consolidare anche attraverso queste occasioni i valori propri di AIPM.



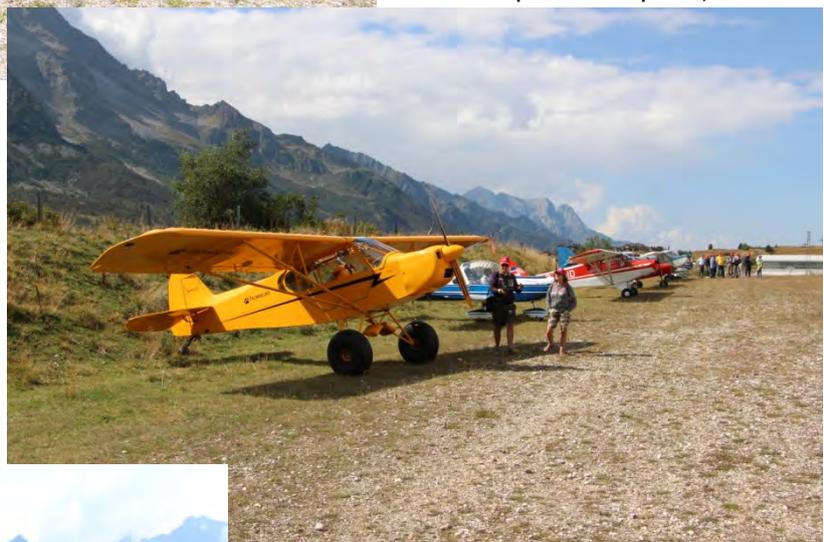
Raduno al Tonale (TN) – 11 settembre

di Flavio Canton



Ancora un incontro sull'Altiporto del Tonale, una cornice che unisce tradizione e nuova linfa del Volo in Montagna. Riuscitissimo anche l'evento di fine estate pur con un meteo già autunnale. Nuvole e acqua non hanno scoraggiato i radunisti che si sono ritrovati per l'usuale pranzo alla "Mirandola". La pista, che si presta non solo a velivoli prettamente "montani", da la possibilità di esercitare l'atterraggio in pendenza nella prima parte,

diventando poi un declivio molto dolce e lento 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 hanno dovuto affrontare i radunisti per il peggioramento meteo che si è sviluppato nel pomeriggio. Ideale luogo d'incontro fra le Compagini veneto 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.

Ritrovi a Balbido (TN) ...molto frequenti!!*di Flavio Canton*

70 all'ora, vieni un po' piu' basso, avanti così, mantieni 70..., bene così, tira via tutto adesso....

La voce di Armando, calma, tranquilla, ti guida come su un ILS vocale all'atterraggio su Balbido, una schiena d'asino di pista non proprio per.....principianti, con quel canalone sulla soglia che genera qualche sudorino grazie ai giochi di su e giu' in corto che si diverte a inventare....La prima volta, ne avevo solo sentito parlare, mi vide lui sul Casale. In frequenza sentii un invito a bere un caffè. Non riuscivo a capire da dove arrivava e a chi era rivolto. Dopo un paio di ripetizioni e una risposta un po' dubitativa capii che avevo a che fare con un bel personaggio.....Giu' allora, sorvolo, circuito, l'ILS vocale e...dopo il brivido in cortissimo...contatto, a terra. Rullaggio...fangoso, il benvenuto da parte della "segretaria", altra splendida persona che accoglie chiunque accetti la

sfida di poggiare le ruote lì e.....uno splendido caffè corroborante visto che la stagione era quella fredda. Arrivando dal lago di Garda, dopo il sorvolo di Riva, si vira a sx e ci si lascia sotto quella gemma incastonata che è il lago di Tenno e il suo borgo medievale che scorre sotto l'ala dx. Ancora un breve tratto a pochi metri dalle cime dei pini sul pendio che immette nella valle delle Terme di Comano e si scorge in lontananza la pista dei Cavalieri del Cielo. La festa delle ciliegie, ciliegiavolando, della scorsa estate ha messo insieme un bel gruppo di gente con tanta voglia di stare insieme, di ridere in compagnia e perché no, di accettare la sfida con se stessi dell'atterraggio a Balbido.

Piloti di montagna, che gente!!!!



FESTIVOLARE 2016 a LIDT – 17 e 18 settembre

di Roberto Sani

FESTIVOLARE 2016: la conferma di una formula di successo.



ha portato in aeroporto più di 5.000 appassionati. Non poteva mancare il testimonial più gradito: il com.te Francesco Volpi. Presente in entrambe le giornate, ha intrattenuto a lungo il pubblico all'interno del Museo Caproni, narrando con il solito piglio, la sua storia ma, con identico entusiasmo, ha voluto provare il volo virtuale allestito dall'Aeronautica Militare.



Una delle attrazioni più gettonata è stato il simulatore delle frecce tricolori dove la fila era costantemente lunga ma anche i voli sulla città con il B3 di Lagorair hanno saputo catalizzare la voglia di tantissimi adulti e bambini di vivere l'emozione dell'ala rotante.

Molte le novità proposte da Helicopter Italia e di grande interesse il laboratorio del CAP.

Più di 70 i volontari, fondamentali nel garantire la correttezza dello svolgimento del ricco programma.

L'aeroporto è rimasto sempre aperto e continui sono stati i decolli e gli atterraggi.

In definitiva, bella la formula, impeccabile l'organizzazione, splendido il pubblico.

Arrivederci a Festivalare 2017.

La seconda edizione di Festivalare si è tenuta il 17-18 settembre scorso e nonostante una meteo incerta, ha richiamato a raccolta piloti, curiosi e soprattutto famiglie.

L'edizione di quest'anno, in dubbio fino alla fine per le poche economie disponibili, è stata una grande conferma di una formula che consente, a questa festa del volo, di essere unica nel panorama degli eventi aeronautici.

Festivalare non è un air show è un grande "porte aperte" su tutto il mondo del volo, un evento che anche quest'anno



Presenti due associazioni di aeromodellismo che hanno offerto la vista di modelli magistralmente costruiti e tanta consulenza ai giovani curiosi.

Attiva la "gabbia" dei droni, presso l'Italfly, la forma di volo che oggi più di altre attira masse di curiosi e, soprattutto, un piazzale pieno di aerei ed elicotteri.



Invito a S. Genesio (BZ) - aviosuperficie di montagna privata – 24 settembre

di Flavio Canton

Buongiorno San Genesio !!!!!!!!

Splendida giornata e ancor piu' bella festa -nel filone delle ultime due edizioni- del ritrovo a Casa Gostner, poco a NW di Bolzano. La navigazione in prossimità degli splendidi boschi di inizio autunno per l'avvicinamento regala già emozioni, ma quando la ricerca apre la pista agli occhi ansiosi il cuore si gonfia. La località è unica ! Dopo l'atterraggio i costumi tradizionali, le musiche tipiche e i profumi della cucina sudtirolese ci avvolgono immediatamente e si fondono con i colori della natura circostante, con le meraviglie degli scorci che ci regala il parco e con l'ineguagliabile panorama che si staglia, dal Corno di Renon allo Sciliar, con le Dolomiti a fare da sfondo. Ci immaginiamo cosa dev'essere il risveglio la mattina in un luogo incantato come questo.... In questa cornice gli aeroplani si sono inseriti come pennellate di colore, splendidi esemplari portati da uomini non comuni, piloti, ancor piu', piloti di montagna, che gente!!!



Per tutta la giornata vi è stato un intenso andirivieni di velivoli sia per far ammirare dall'alto il sito a chi non vi è giunto in volo, sia per la voglia di qualcuno di cimentarsi in ripetuti avvicinamenti e decolli ad una pista così bella.

Locher, dalla vicina Val Sarentino, ci ha regalato nel pomeriggio o un paio di bassi passaggi con il suo nuovo PC



12, una macchina già non comune, ma ancor piu' rara da ammirare in volo così ravvicinato.

Cosa altro dire se non un enorme grazie alla famiglia Gostner e ai loro collaboratori per la riuscita di una festa che non ha eguali, per la loro grande generosità, e l'auspicio che questo diventi un appuntamento fisso nel calendario aipm!

Ancora un grazie particolare a tutti i fratelli Gostner, bravi e appassionati piloti di montagna e un arrivederci al prossimo incontro.



Raduno a Sella Valsugana (TN) – 29 ottobre*di Renato Fornaciari***...chiusura attività estiva**

E' ormai una consuetudine ritrovarsi a Sella Valsugana il sabato che anticipa il cambio dell'orario, da estivo a legale. Per AIPM è una tradizione che annualmente si rinnova presso il campo di volo localizzato nella valletta omonima di fronte al ristorante "Carlton". Siamo infatti ormai prossimi alla chiusura dell'attività estiva per cedere lo spazio ad una più ridotta attività invernale dove le giornate corte, piovose o la neve (salvo per i velivoli dotati di sci) penalizzano la frequenza dei voli. Già si avverte la presenza delle nebbie in pianura ma sabato 29 il tempo ci è stato particolarmente favorevole. Il sole quindi splende generoso sulla Val Belluna sul Trentino-Alto Adige con assoluta calma di vento. ...la natura si manifesta in tutta la sua bellezza.

L'autunno, elegante nei colori del paesaggio, ci offre la vista dei boschi di latifoglie dalle più svariate tonalità di colore.

Atterriamo sul campo antistante al Carlton dove arriviamo dopo circa 30 primi di volo. Issiamo la bandiera AIPM, dando inizio al nostro raduno.

Arrivano dall'Austria e dalla Germania quali Thomas con Ulla e l'inseparabile Dog, Arno, Anthony & C. da Innsbruck, ed inoltre Ghepard con il suo turboelica dalla Val Sarentina, Eligio e Flavia da Verona, Flavio da Vicenza e altri

amici... La presenza italiana proviene quindi dalle provincie di Trento - Bolzano - Treviso - Belluno - Vicenza e Verona. Non sono stati presenti quest'anno gli amici di



Aosta per difficoltà meteo. Ci sono tutti gli Istruttori Nord-Ovest: Beppino-Paolo-Nunzio, mancava Luca Fini del Nord-Est. Giungono anche un paio di elicotteri, contiamo alla fine 25 aerei, due elicotteri, con 75 partecipanti. La famiglia Ropele allestisce un buffet di benvenuto all'esterno dove la temperatura è veramente gradevole; il caldo sole contrasta con il cielo azzurro ed i colori dei boschi. E' una meraviglia!!





Abbiamo occupato l'intero ristorante Carlon e qui un doveroso ringraziamento viene rivolto dal Presidente Domenico Chiesa all'amico Pilota e cacciatore Antonio Coradello che ci ha messo a disposizione come al solito dei caprioli tolti dalla sua dispensa privata. Grazie ancora Tony! Anita con la sua batteria in cucina ha

perfezionato il tutto, dandoci grande prova della sua capacità di cuoca. E... arriviamo al taglio della torta AIPM: tocca al nostro veterano Comandante Francesco Volpi (102 anni compiuti) il compito del taglio tra



innumerevoli applausi e foto.

Ci intratteniamo con Franco Giacomoni proprietario del terreno di Sella nostro gradito ospite assieme al figlio Filippo nostro socio al quale facciamo fare un voletto; inizierà a breve il corso di pilotaggio. Siamo ormai giunti alla conclusione. I nostri amici austriaci ed i più lontani Germanici devono far rientro alle loro basi. Gli altri si attardano ancora a sorseggiare qualche "sussurro dell'aviatore", una grappetta preparata per l'occasione.



Ammainiamo la bandiera e chiudiamo la stagione. Arrivederci dunque alla cena di Santa Lucia.

Racconto: esperienza vissuta ... volata!! - ottobre*di Marco Bulgheroni***Il lungo volo di ritorno da Sella**

Sabato mattina sono in campo all'alba, rifornisco con le taniche portate in hangar la sera prima e parto per il raduno di Sella Valsugana.

Manca qualcosa al pieno, credo solo pochi litri ma non ne sono certo, il Parrot lo conosco ancora poco e non mi fido abbastanza dell'indicazione dei livelli.

Durante il volo di andata cedo anche alla tentazione di fare un paio di deviazioni e atterro a Sella dopo oltre 2h di volo. Un po' troppo al limite per tornare senza rifornire

Non mi preoccupa più di tanto, a pochi minuti di volo c'è Trento con l'automatico e a bordo ho l'autorizzazione specifica per il mio aereo.

Sull'autorizzazione per la verità c'è scritto di coordinarsi telefonicamente prima del decollo ma a Sella il telefono non prende e tralascio questo dettaglio.

Dalle parti di Calliano con prua già verso l'aeroporto, chiamo per radio e scopro che la mia autorizzazione non è più valida. Non posso atterrare, niente benzina. Non comprendo ma la prendo con spirito e mi rimetto con prua ovest. Ho un po' di margine sul tramonto e diverse alternative da valutare.

Potrei atterrare a Balbido ma mi hanno già detto che in campo non c'è benzina, provare a chiedere a Termon ma non so a chi, probabilmente ho autonomia sufficiente per andare a Caiolo ma non ne sono certissimo. Ormai sono su Monte Casale, appena più alto della quota circuito.

Qui benzina non ce n'è ma almeno posso telefonare e decidere con calma. Condizioni perfette, c'è una brezza leggera da sud, sorvolo e atterro. Il rifugio Don Zio è aperto. Non me lo aspettavo ma in una manciata di secondi cambio il mio obiettivo da "tanica di benzina" a "polenta, brasato e letto". Soffro di "randagismo cronico", sono attrezzato per questa evenienza, quando solo a bordo volo sempre con spazzolino e sacco a pelo. Chiedo a Paolo, responsabile del rifugio, se mi ospita per la notte. Nessun problema. Chiamo mia moglie, nessun problema, Lei mi capisce sempre. Fantastico.

Il tramonto al Casale è accompagnato da luci e colori incredibili. I faggi al culmine del rosso autunnale con ancora tutte le foglie, cielo sereno, giorno di apertura stagionale del irripetibili. Un gruppo di simpatici la serata e dopo l'ultimo controllo vado a dormire. Al mattino di Facciamo colazione e ci tuffiamo. Decolliamo tutti per Termon. anche a Vervò dove non sono deviazione, li contatto e atterro. Solo il più incondizionato amore realizzare una pista così, in quel Ottimo pranzo con gli amici di raggiunge anche Giovanni decollato da Tremosine con il suo delta.

Decollo per tornare a casa ma niente, a metà della Valcamonica sorvolo Montecampione e ancora una volta non riesco a resistere al richiamo della pista.

Ridecollo, questa volta per Cogliate, dove arrivo con circa 24 ore di ritardo sullo stimato dopo un week end di volo indimenticabile, nato attorno a un piccolo imprevisto.



temperatura gradevole e ultimo rifugio sono condizioni quasi universitari escursionisti rallegra dell'aereo alla luce delle stelle buon'ora arriva Battista. a Balbido dove Miriam e benzina. Grazie amici!

Sento per radio che c'è attività mai atterrato. Faccio una piccola per un saluto.

per il volo può spingere a posto. Complimenti!

Termon dove eroicamente ci

Incontro di aggiornamento Piloti e polentada alpina!! – Belluno 12 novembre

di Danilo Pedri

Incontro di aggiornamento su argomento "nuovi spazi aerei e regole del volo" richiesto dall'AeC Belluno con la partecipazione di AIPM.

Sabato 12 novembre presso l'aeroporto Arturo dell'Oro di Belluno si è svolto un aggiornamento in merito alle nuove regole del volo. L'aggiornamento è stato tenuto dal Com. Fausto Pittino ex funzionario ENAV. Il seminario è terminato verso mezzogiorno, così i partecipanti e i



soci AIPM hanno potuto assaggiare la famosa *polenta concia* degli Alpini di Isera Trento, preparata da Danilo e i suoi Alpini con l'ausilio di una storica cucina campale rotabile datata 1953, ancora funzionante e in grado di sfamare una truppa di 200 persone/ora. Farina di Storo, lucanica fresca trentina e formaggio dell'alpe sono stati gli ingredienti

principali. La bravura di mescolare queste preziosità ha portato ad un risultato che ha lasciato stupefatti i fortunati commensali. Vini rossi e bianchi offerti dall'AeC di Belluno hanno accompagnato il pranzo e le ore del pomeriggio; durante le quali i piloti e i partecipanti hanno potuto rinsald



are vecchie amicizie, conoscerne di nuove, scambiarsi esperienze e ricordi. Occasione che ha dato un senso di grande convivialità all'incontro. "Ciliegina sulla torta" è stato il momento finale con il caffè/digestivo all'alpina, magistralmente confezionato dall'Alpino/paracadutista/pilota e ...scalatore Fulmine!

Nel 2017 ci potrà essere un luogo diverso ma la *polentada* sarà fatta!

...ritorno a Pez (BL) – 12 novembre

di Domenico Chiesa



Dopo una lunga trattativa ed una lunghissima attesa di ben diciannove anni, siamo finalmente tornati quest'anno, in una bellissima e calda giornata di metà novembre, a posare le ruote dei nostri Piper nella storica avio superficie situata presso Feltre a Pez in una delle zone più incantevoli della Val Belluna. Scovata per caso ancora negli anni settanta dagli amici trentini Renato e Paolo Baldessari nella loro continua ricerca di aree adeguate alla nostra attività ma amata soprattutto per le sue caratteristiche di tranquillità che ne

facevano a tutti gli effetti un "Buen retiro" con anche un'ottima cucina, l'aviosuperficie dalla Pia, dal nome della sua instancabile e simpatica proprietaria, ha permesso a noi piloti di Belluno di sperimentare per la prima volta quel volo fuori dagli schemi convenzionali, che la legge Gex permetteva, e di innamorarci del volo in montagna, insegnandoci quell'approccio all'avvicinamento del tutto particolare senza nessuna assistenza che tanta esperienza ci ha dato per il successivo apprendimento degli atterraggi in pendenza. Seduti accanto al camino si poteva degustare un meraviglioso spiedo oppure il formaggio locale denominato "schiz", cucinato in modo speciale e accompagnato dall'ottimo vino delle colline trevigiane, zona d'origine della famiglia dei gestori. Qualcuno ricorderà ancora un pranzo con moltissimi soci che si tenne in occasione del raduno Aipm del 1991, memorabile perché riuscimmo in quell'anno anche ad atterrare a Cortina. Dopo varie vicissitudini, tra le quali anche la prematura scomparsa della Pia, l'agriturismo che ora si chiama "Cascina Dolomiti" è gestito da una giovane coppia gentile e volenterosa, Valentina e



Valentina e



Daniele, che ci hanno permesso di andarli a trovare, arrivando a modo nostro, e accolto con cortesia e garbata curiosità. Sperando di poter presto tornare anche con altri amici Aipm, auguriamo loro ogni bene e li ringraziamo per averci permesso di riassaporare un'atmosfera che ci ha fatto sentire per un po' anche più giovani.

STORIA: L'AVIAZIONE DA MONTAGNA NELLA GRANDE GUERRA 1914-18

di Renato Callegari

Con la comparsa dei primi mezzi volanti, i pionieri sognavano di raggiungere in volo qualsiasi posto del globo, ma c'erano due grandi ostacoli da superare, le grandi distese di acqua e le alte cime dei monti. I primi aeromobili non avevano una potenza e una affidabilità sufficiente, ma quando nel 1909 Bleriot attraversò la Manica queste imprese sembravano ormai possibili, anche la catena delle Alpi era affrontata da pionieri che con i palloni fin dal 1904, e poi con l'aereo tentavano di vincere le sue quote vertiginose e le violente correnti che nelle valli si generavano.

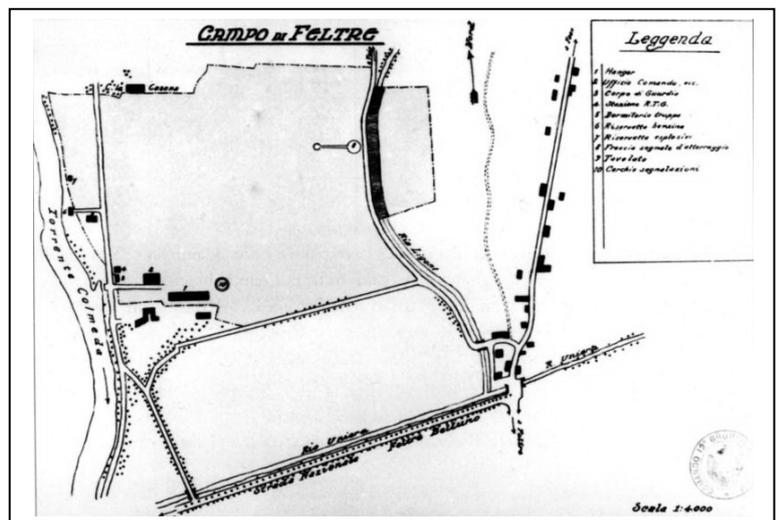
L'evento più importante avvenne in primavera del 1910, la traversata delle Alpi diventò la prova principale per la gara aerea "Circuito Aereo di Milano". Il passo del Sempione fu scelto come il più adatto per la traversata, il percorso era stabilito tra Briga e Milano con tappa a Domodossola per il rifornimento. Alle gare parteciparono alcuni pionieri, Weyman e Chavez si trovarono alla prova finale sulle Alpi, solo quest'ultimo però ci riuscì, anche se con un epilogo sfortunato, Jorge Chavez, partì il 23 settembre da Briga alle 13,29 e arrivò a Domodossola quarantacinque minuti dopo, ma a 20 metri dall'atterraggio le ali del suo Bleriot, cedettero e l'aereo piombò a terra rovinosamente, portato in ospedale, il pilota moriva quattro giorni dopo, l'impresa gli era costata la vita, ma dimostrò che le impervie cime delle Alpi erano vinte, in un ora era possibile attraversare passi e vallate collegando le genti tra i monti e le pianure.

In Italia in settembre del '13 Domenico Perruca raggiungeva una quota di 2300 mt. con un passeggero, tre mesi dopo il primato era battuto dal cap. Pier Ruggero Piccio con 3800 mt. Il primo atterraggio sulle Alpi avvenne nello stesso anno, il cap. Piazza prendeva terra presso un apprestamento militare, il vecchio Ospizio posto in prossimità del passo. L'ufficiale italiano con un Bleriot, il pomeriggio del 20 ottobre s'innalzava da Mirafiori verso la valle di Susa e raggiunta quota 3200 metri puntava sul Moncenisio, atterrando con volo librato su una breve spianata a 2.084 metri di altitudine. Era il primo atterraggio in alta montagna e per riuscirci aveva dovuto superare notevoli difficoltà ambientali, tra cui un breve svenimento ad alta quota e violenti "risucchi d'aria".

L'11 gennaio dell'anno seguente, Clemente Maggiore partiva da Cascina Malpensa alle 14,18, atterrava sul lago ghiacciato di Ghirla, dopo l'omaggio della folla accorsa per vedere l'impresa ripartiva, ma a causa delle condizioni del tempo che erano peggiorate nel frattempo, atterrava a Varese.

Altra impresa alpina avveniva il mese dopo, con una giornata splendida, Parmelin, pilota della Deperdussin sorvolava il Monte Bianco, collegando Ginevra con Aosta, anche se la sua meta prevista era Torino.

Il 28 luglio del '14, scoppiava la guerra in Europa, l'Italia alleata dell'Austria e della Germania a causa del voto parlamentare si dichiarava neutrale, salvo dieci mesi dopo dichiarare guerra agli ex alleati, dopo aver abiurato il patto della triplice alleanza. A Nordest il confine montuoso con l'Austria presentava un curioso profilo ad S, il punto più delicato era il saliente del promontorio, dove da ambo le parti poteva partire un accerchiamento isolando una gran parte del territorio nemico. L'Italia nonostante l'alleanza, dalla fine '800 costruiva una consistente rete di forti lungo il confine, con la massima concentrazione nella parte più



avanzata del promontorio Austriaco. (settore degli Altipiani) Anche gli austriaci rispondevano costruendo dei forti che risultarono più resistenti ma meno armati.

Nel 1914, sia da parte austriaca che da parte italiana l'aviazione non era ancora pienamente sviluppata, i campi nel settore orientale erano insufficienti per cui in gennaio '15 il ten. Giulio Laureati fu incaricato di ricercare delle basi sul settore nord-est, dal Cadore alla Carnia e poi nel basso Friuli.

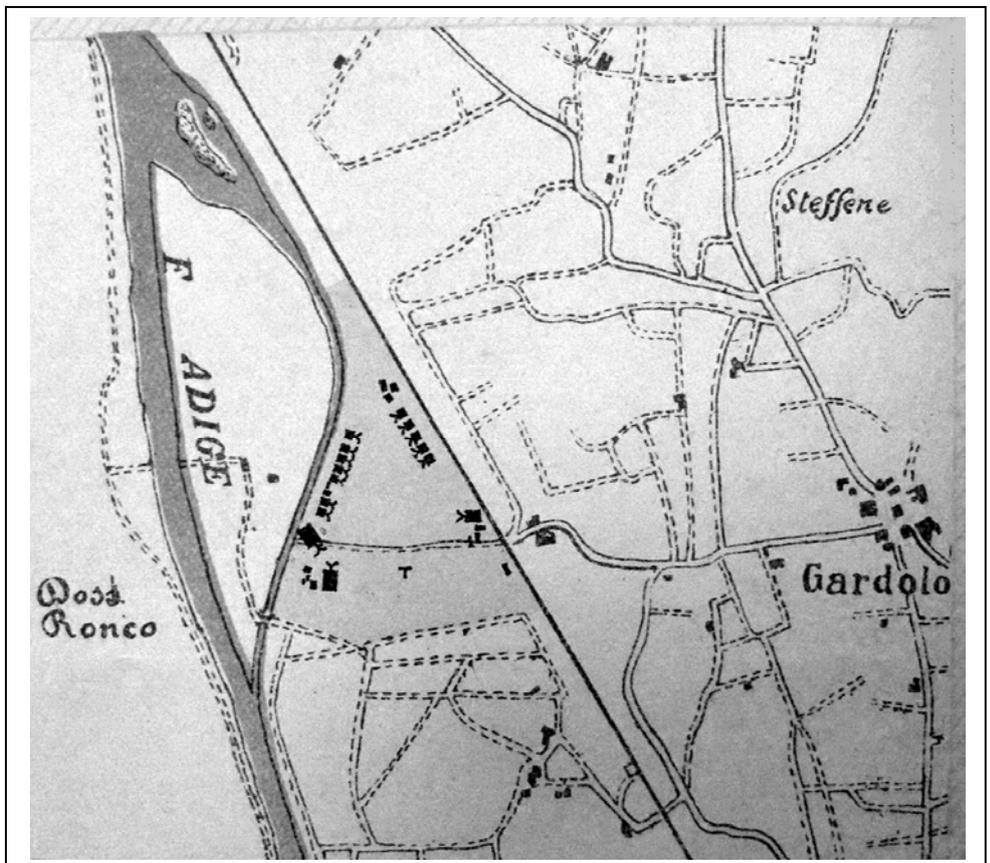
Per la Direzione Generale Aeronautica (D.G.A.) il ten. Laureati eseguì una ricognizione del territorio montano seguendo il percorso: Sorgente del Piave verso S.Stefano di Cadore, poi Pieve di Cadore, e risalendo il Boite verso Cortina d'Ampezzo, ritornando poi a Belluno, da Bribano poi risalendo il Cordevole fino ad Agordo e ritornando nella valle del Piave a Feltre. Quindi risalendo il Tagliamento passò poi seguendo il corso del Fella e del Resia, toccando Moggio Udinese, Tolmezzo, ritornando sul Tagliamento scendeva per Osoppo, Gemona e Spilimbergo e poi verso la pianura friulana nell'area di Udine. L'ufficiale presentava la relazione in aprile



del 1915, in Cadore non furono rilevate aree accettabili anche per le condizioni meteorologiche avverse, le valli erano quasi tutte innevate ma comunque la ristrettezza delle valli e l'alta ventosità furono giudicati impedimenti primari. Solo nella val Belluna, (nonostante le superfici fossero tutte destinate all'agricoltura) trovò un'area adatta a Belluno, poi una anche a Feltre, e infine una a nord di Ponte nelle Alpi presso Cridola (500x100 mt.)

Il Laureati nell'alto Tagliamento rilevò poche aree per gli stessi problemi del Cadore (un sito utilizzabile era Cavazzo Carnico), solo nella pianura friulana trovò alcune superfici atterrabili, tra queste Campoformido, Chiasellis e Rivolto.

L'Austria a causa del tipo di territorio montagnoso non disponeva di aree utilizzabili per aeroporti, poteva contare solo su un campo nel trentino (Trento Gardolo) mentre l'unico importante sul settore isontino era Gorizia, questo però fu smobilitato allo scoppio del conflitto, perché troppo vicino al confine, al suo posto furono allestiti i campi di Aisovizza, e S.Vito di Vipacco, dove arrivò la Flik (FliegerKompanie) 4, affiancati dall'idroscalo di Pola. Altri campi erano più arretrati come Lubiana (Flik 12), Veldes (Bled), Seebach (Villach) e Klagenfurt. I reparti erano dotati di aerei antiquati tra cui il Lohner Pfeilflieger 14 che non era in grado di raggiungere una quota sufficiente a superare le montagne più alte.



Gardolo fu allestito nel 1914 e il primo reparto ad arrivare nel giugno del 1915, fu la Flik 17 comandata dal Capitano Eugen Steiner Goltl Edler Von Aurig. Il campo era lungo il corso dell'Adige, a nord di Trento, su un'area da 880x500 mt. comoda ed asciutta, ma soggetta ai forti venti de "l'Ora del Garda" nelle prime ore pomeridiane che provocò numerosi incidenti.

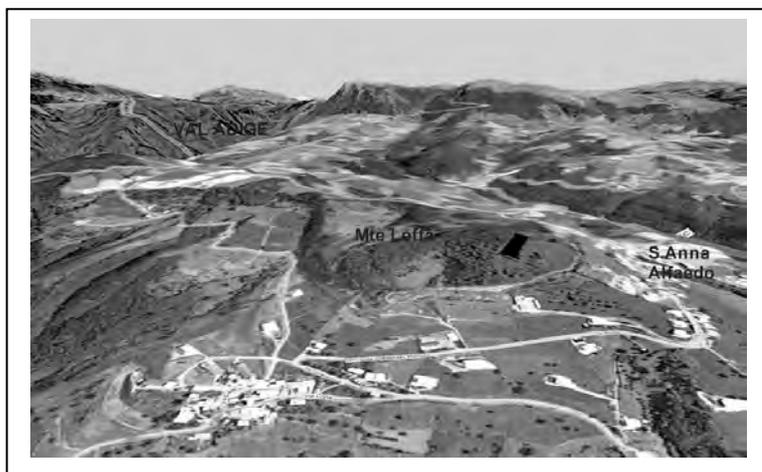
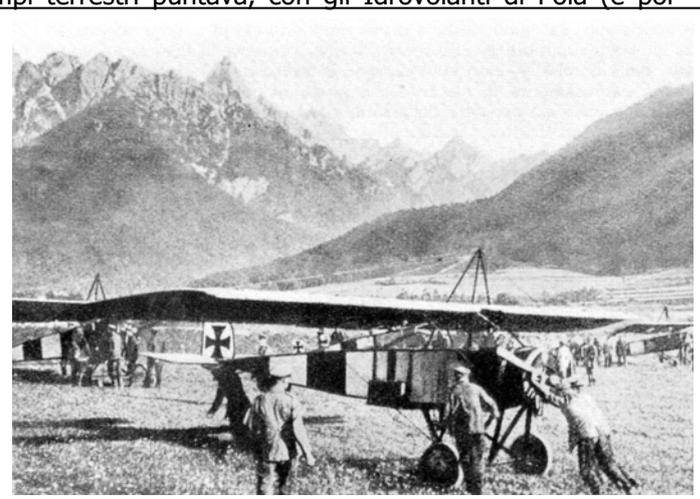
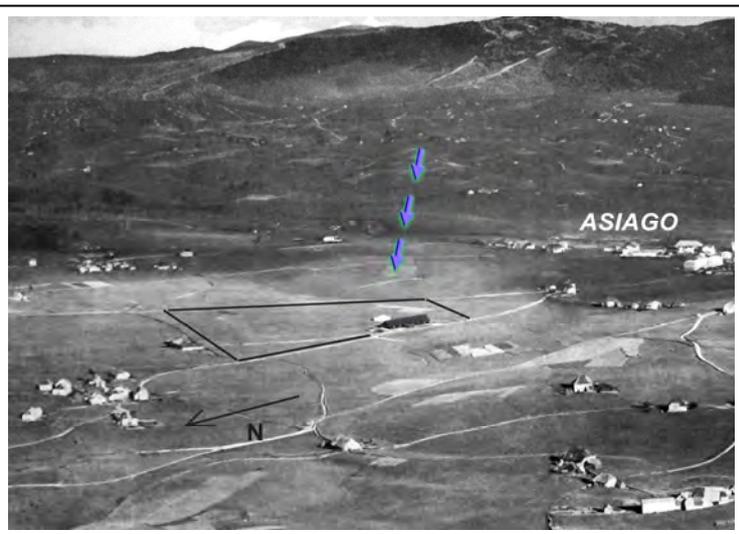
Allo scoppio del conflitto, Cadorna scartando l'accerchiamento verso Trento puntando sull'azione verso Est. La poca aviazione veniva concentrata nel triangolo Venezia-Udine- Grado, mentre un'altra componente più piccola (1a sq. Farman e la 1a sq. FBA a Desenzano) difendeva Verona puntando verso il Trentino. A fine del '15 entravano in servizio i primi Caproni Ca3 basati nei campi di Aviano e Pordenone, erano impiegati nelle azioni, sia verso est che verso nord-ovest (sul fronte trentino).

Gli Austriaci sorpresi dall'intervento italiano in guerra, erano senza risorse sul nostro settore e schieravano solo 80.000 uomini contro i 700.000 italiani: 18 battaglioni di LandSturm, due Divisioni sul confine trentino, due Divisioni con 2 brigate montane sul settore Carnico, e un Corpo d'Armata di riserva nella zona di Klagenfurt in attesa di capire la direzione dell'azione italiana per essere spostato dove serviva.

Dal 24 maggio il comando austriaco arretrava le poche truppe in posizioni più difendibili e fuori tiro dalle fortezze italiane, mentre l'aviazione austriaca non contando su campi terrestri puntava, con gli Idrovolanti di Pola (e poi anche Trieste) verso il fronte isontino e verso Venezia.

La Germania soccorreva l'alleato inviando oltre a due Brigate dell'Alpenkorps, il 9° FliegerAbteilung Bavarese a Dobbiaco. L'ampia valle nella zona della sella permetteva di operare sul settore dolomitico anche se i Pfalz tedeschi non potevano sviluppare la massima potenza a causa della quota del campo (1240 mt.). Gli interventi tedeschi non furono diretti, anche perchè la Germania entrò in Guerra con l'Italia solo il 27 agosto del '16.

Sempre all'inizio dell'Estate si presentava il problema nel punto più critico degli altipiani, dove esisteva il contatto diretto tra i forti Italiani e austriaci. L'artiglieria asburgica, per distruggere i forti italiani usava dei mortai campali (sistemati nei boschi e non individuabili). Il comando della Ia Armata richiedeva quindi un reparto aviatori per rilevare le posizioni austriache.



Allo scopo fu allestito il campo di Asiago, fu inviata la 12a sq. Farman 80cv, il campo con le dimensioni di 300x300 mt. tra le due strade che conducono rispettivamente a Rodeghieri ed a Costa, a 1000 mt. di quota manifestava subito i suoi limiti, il decollo era difficile, anche a causa dell'aereo impiegato che aveva scarse doti di salita a quella quota e che provocò anche alcuni incidenti, così i mezzi furono sostituiti con Farman da 100 cv. e le cose andarono meglio. Solo con l'arrivo dell'inverno il reparto tornò in pianura nel nuovo campo di Villavarla a causa della neve che impediva di operare dal campo.

Fine PRIMA PARTE.

La seconda parte del racconto sarà pubblicata sul prossimo Notiziario n.62 dicembre 2017.

STORIA AIPM: Mosca su ali di tela - Primo Volo dell'amicizia Italia-Russia 1992

di Enzo Marchesi



**Dasvidania Poljot
a Mosca su ali di tela**

a cura di Enzo Marchesi

con la collaborazione di
Fabrizio S. Bovi e Renato Fornaciari

DASVIDANIA POLJOT

a Mosca su ali di tela

E' in fase di pubblicazione il libro "album-testimonianza" del Volo effettuato a Mosca nel 1992.

In attesa di festeggiare il 25° anniversario Enzo Marchesi ci anticipa alcuni passaggi tra quelli realizzati con la collaborazione di Fabrizio S. Bovi e Renato Fornaciari ed alcune immagini tratte dai suoi archivi e da quelli di Fabio Endrici, Nino Catto e Vittorio Passarella.

Il lavoro di realizzazione di questo libro per (tante) immagini e (poche) parole è stato avvincente in quanto è parso di rivivere ogni momento di quel volo facendo riaffiorare emozioni ormai accantonate.

Occorre riconoscere a Fabrizio notevoli abilità di "tessitore" ed a Renato una grande capacità immaginativa, prima, e caparbietà realizzativa, dopo, per riuscire a comporre i vari e complessi tasselli che ne

costituiscono il laborioso mosaico.

Qualcuno potrebbe definirla: operazione nostalgia! Certo, rispolverare documenti, immagini, memorie di venticinque anni or sono può apparire come "sentimento di tristezza e rimpianto per un evento collocato nel passato che si vorrebbe rivivere!" Effettivamente ognuno di noi partecipanti quel volo lo ripeterebbe oggi stesso, se solo le condizioni socio-politiche ed economiche nel frattempo modificate od intervenute lo consentissero.

Per certo la realizzazione di questo libro vuole dare un solido contributo alla memoria di un eccezionale evento che non deve andare perduta.

LA PREPARAZIONE DEL VOLO

di Renato Fornaciari

A pensarci dopo venticinque anni; il nostro volo Trento – Mosca, dell'agosto 1992, mi trova ancora emozionato e orgoglioso *dell'impresa* realizzata.

Ricordo tutti gli equipaggi e il tempo trascorso non diminuisce l'affetto e l'amicizia che ho provato ed ancor oggi provo per i miei compagni di volo.



PRIMO VOLO DELL'AMICIZIA ITALIA-RUSSIA 1992
ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ДРУЖБЫ ИТАЛИЯ – РОССИЯ 1992



Che anni e che squadra!

La nostra storia si sviluppa parallela ai grandi eventi di quegli anni che cambiarono il mondo.

Nel 1987 inizia con Michail Gorbačëv la *Perestrojka*, cioè la ricostruzione. Una parola che identifica il complesso di riforme economiche in sintonia con la maggiore trasparenza, *glasnost*, della vita pubblica sovietica. Questo con lo scopo di ristrutturare l'economia nazionale. Il 1989 è l'anno della caduta del MURO DI BERLINO e noi nell'estate del 1990 mettiamo assieme un volo con i nostri *paiperini* che tocca le capitali dell'est; Budapest, Varsavia, Praga e atterraggio a Berlino Est all'aeroporto

Schonefeld (18 chilometri dal centro) tenuto ancora dai Sovietici. Per continuare verso il Checkpoint Charlie, un posto di blocco di triste memoria posto tra il settore Sovietico e quello Americano, che attraversiamo baldanzosi a piedi per arrivare a dare un contributo alla demolizione del *muro*, con alcune potenti martellate, nei pressi della porta di Brandeburgo. Simbolo della città stessa di Berlino, conosciuto in tutto il mondo.

Nel 1990, per le linee indefinite del destino, durante l'inverno riesco ad avere contatti con il M.A.I. *Moscow Aviation Institute*, un Istituto superiore di aero-meccanica per la formazione di personale qualificato per l'industria aeronautica. Un Istituto importantissimo, esistente anche oggi, fondato nel 1930. Su spinta della *Perestrojka* si trasforma anche il M.A.I. strutturandosi in sezioni e società finalizzate alla ricerca e alla produzione di aerei leggeri ad uso civile.

GLI IMPREVEDIBILI GIOCHI DEL DESTINO

di Fabrizio S. Bovi



Ancora oggi, dopo venticinque anni, il nostro volo da Trento a Mosca (e ritorno) con otto Piper Super Cub costituisce un evento straordinario. E' stato, infatti, il primo e unico raid compiuto da una formazione di velivoli da turismo occidentali ad approdare nella capitale russa con invito ufficiale. E'

una storia che parte da lontano e che si snocciola attraverso un'imprevedibile catena di fatti e di coincidenze inanellate dal destino. Un gioco nel quale resteranno casualmente presi, in modo diverso e ciascuno per la sua parte, un architetto e un giornalista, accomunati dalla medesima passione per il volo: Renato Fornaciari e Fabrizio S. Bovi.

Per un paradossale gioco del destino tutto ebbe inizio da un tragico incidente occorso a un caccia bombardiere con la Stella Rossa, caduto una calda domenica di settembre del 1990 sull'aviosuperficie di Salgareda, in provincia di Treviso.

Testimone oculare della tragedia è lo stesso Fabrizio, inviato dalla rivista *Volare*. Fabrizio, che coniuga la sconfinata passione per il volo con quella della montagna, ha conseguito l'abilitazione all'atterraggio sulle aviosuperfici innevate da noi, a Trento.

"Il volo più bello che esista", racconta entusiasta a chi gli chiede cosa si prova ad atterrare sfiorando le cime degli abeti e sulle distese immacolate dei nevai.

L'incidente di Salgareda è spaventoso.

Precipitando al suolo, il jet esplode in un globo di fuoco, evitando di un soffio alcune abitazioni. Oltre al pilota rimane ucciso un socio del club trevigiano.

L'amico giornalista racconterà la tragedia in un indimenticabile reportage, immortalata da indelebili fotogrammi stampati nella sua memoria.



Il libro verrà presentato in occasione della Cena di Santa Lucia. In quella sede sarà possibile acquistarne una copia al prezzo promozionale di euro 25,00. Per chi volesse ordinarlo entro la data del 10 dicembre 2016 con spedizione al proprio domicilio è prevista una maggiorazione di euro 5,00 per contributo spese.

Per prenotazioni si prega scrivere a enzo.marchesi@virgilio.it.

ISTRUZIONE: ...a lezione di volo con l'istruttore*di Paolo Cattani*

è sempre detto che sia anche sufficientemente lunga per il decollo!

CARI AMICI PILOTI DI MONTAGNA E APPASSIONATI DI QUESTA SPECIALITÀ,

anche quest'anno dovrete portare pazienza ! Mi hanno chiesto di collaborare alla stesura del nostro amato Notiziario AIPM ed io con stoica indifferenza vi propongo l'ennesimo articolo tecnico, forse abbastanza interessante ma decisamente un po' noioso ! Se non vi va di leggerlo, guardate almeno le figure!

PREMESSA

Tempo fa, parlando con i colleghi piloti di montagna, mi è sembrato di sentir dire da qualcuno che "*in quota faccio l'avvicinamento più veloce perchè la velocità di stallo è più alta che al livello del mare*". Penso che il pilota in questione facesse riferimento alla velocità indicata dal suo anemometro, ovvero alla IAS (velocità indicata).

Non credo parlasse della TAS (velocità vera all'aria), perchè avrebbe avuto ragione, ma se parlava della IAS aveva torto !

Tenere velocità di finale e di atterraggio più alte di quelle previste per un determinato peso ed una determinata configurazione (flaps) del nostro aereo non è un elemento da sottovalutare.

Nei tempi andati qualcuno diceva, a titolo precauzionale, di "*aggiungere in finale 5 nodi di velocità per la moglie e 5 nodi per i figli*". Ovviamente, qualcuno, avendo tre o quattro figli atterrava e si schiantava a fondo pista!

Lasciamo perdere le stupidaggini e ricordiamoci che in atterraggio dobbiamo, dopo la toccata, smaltire la nostra "energia cinetica" in decelerazione, ovvero "mangiandoci" la pista. Dobbiamo sapere che l'energia cinetica è direttamente proporzionale non solo alla massa del nostro aereo ma anche al "quadrato della velocità TAS".

Se al livello del mare, in condizioni standard, faccio l'atterraggio a 50 kts IAS, so che la mia TAS è di 50 kts con un'energia cinetica che posso porre pari a 1. Se a 5.000 ft di Density Altitude (vi ricordate cos'è la D.A.?) volo a 50 kts IAS, la mia TAS è circa di 55 kts (voglio sperare che sappiate anche come si fa il calcolo!) con un aumento del 10%, cioè di 1,1 volte.

L'energia cinetica non aumenta del 10% (1,1 volte) bensì del "quadrato" del 10%, ovvero 1,1² che corrisponde a 1,21 volte, ovvero è circa il 20% in più rispetto a quella al livello del mare.

Supponiamo ora che un pilota (quello di cui sopra, che crede di dover aumentare la IAS quando effettua un finale in quota), invece che a 50 kts IAS voglia atterrare a 5.000 ft di D.A. con 60 kt IAS.

La sua TAS diventa (sempre con lo stesso calcolo che voi ben ricordate !) di 66 kts! Con 66 kts TAS c'è un rapporto di 1,32 rispetto ai 50 kts TAS a livello del mare.

L'energia cinetica (quadrato di 1,32) è pari a 1,74 rispetto a quella dell'atterraggio a 50 kts IAS a livello del mare.

Mi rendo conto che l'argomento è piuttosto ostico e che forse non mi sono spiegato bene! Ricordate solo quanto segue. Se la mia IAS di atterraggio è di 50 kts e tengo 50 kts anche atterrando a 5.000 ft di Density Altitude, la mia energia cinetica (da smaltire lungo la pista) aumenta del 21% rispetto all'energia cinetica sviluppata a 50 kts IAS al livello del mare. Ma se invece che 50 kts IAS a 5.000 ft tengo 60 kts IAS, l'energia cinetica passa da un aumento del 21% ad un aumento del 74% ! Vi pare poco? Se la pista in quota è corta forse vi conviene tenere sempre 50 kts IAS! Ma si può fare questo? Certo che sì, perchè se 50 kts IAS vanno bene in atterraggio al livello del mare vanno bene anche in quota! Sembra strano ma è così!

Se avete la pazienza di leggere quanto segue forse vi diventa chiaro il concetto.

INVARIABILITÀ DELLA VELOCITÀ DI STALLO IAS AL CAMBIAMENTO DI QUOTA

E' necessario sfatare subito una convinzione senza fondamento radicata ancora in molti piloti. Si tratta dell'idea che salendo in quota la velocità di stallo IAS, quella cioè indicata dall'anemometro, subisca

diminuzione e che pertanto, per mantenere un adeguato margine di sicurezza, le velocità di avvicinamento finale e di decollo debbano essere aumentate rispetto a quelle adottate a bassa quota.

In realtà, per la tipologia di volo che interessa gli aerei leggeri di aviazione generale e quelli del VDS, che generalmente operano a quote inferiori ai 15.000 ft circa (4.550 m), la velocità di stallo IAS (con fattore di carico = 1) rimane costante a tutte le quote.

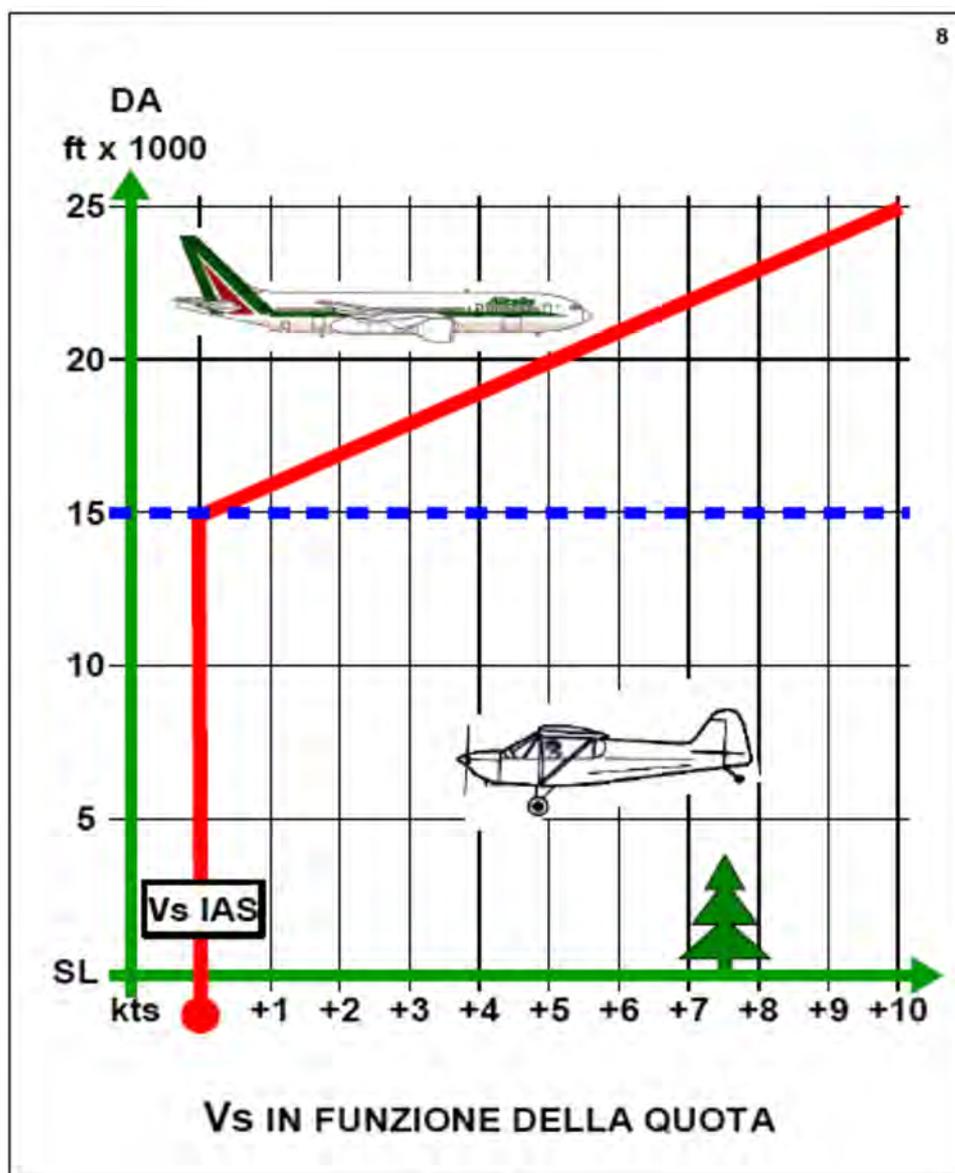


fig. 1

La velocità IAS rappresenta la "pressione dinamica" che sostiene il nostro aeroplano e che viene generata dal movimento del velivolo ad una determinata velocità "vera" (TAS) e dalla densità dell'aria in cui questo movimento avviene. E' ovvio che salendo in quota, dove la densità dell'aria è minore che al suolo, per avere la stessa pressione dinamica, dovrà volare ad una TAS maggiore per compensare la diminuita densità. In sostanza, a parità di IAS, salendo in quota, la mia TAS aumenta.

Continuando con l'argomento sulla variabilità della Vs IAS con la quota, è da specificare che solo sopra un'altitudine di densità (D.A.) intorno ai 14.000/15.000 ft riscontriamo un aumento della velocità di stallo IAS di circa 1 kt ogni 1.000 ft in salita. Insieme a questo aumento si nota anche una diminuzione dell'incidenza critica alla quale avviene lo stallo. Questo fenomeno è dovuto a due fattori che sono la compressibilità dell'aria (quando si superi Mach 0,3) e la variazione del Numero di Reynolds. Interviene nel fenomeno anche il tipo di profilo alare (classico o supercritico) (figura 1).

Come si può desumere dai dati appena esposti, per tutti i voli effettuati sotto una D.A. di 15.000 ft (4.550 m) la velocità di stallo IAS non subisce variazioni con l'aumento di quota.

VELOCITA' IAS CARATTERISTICHE

E' importante che il pilota conosca e rispetti in volo quelle che sono le velocità IAS caratteristiche del proprio aeromobile. E' altrettanto importante che il pilota sappia che alcune delle velocità caratteristiche derivano da un incremento percentuale della velocità di stallo IAS in una ben precisa configurazione.

Escludendo le velocità IAS derivanti da limitazioni strutturali, le altre velocità IAS che interessano il pilota devono essere di volta in volta aggiornate quando si verifichi una variazione di peso rispetto al peso di riferimento per il quale dette velocità sono state calcolate come percentuali della velocità di stallo IAS. Come già visto in precedenza, variando il peso dell'a/m, la V_s varia in funzione della radice quadrata di "n (fattore di carico)" e pertanto varieranno anche le velocità caratteristiche che da questa V_s derivano.

Le velocità IAS caratteristiche sono quelle relative a: - decollo e riattaccata - salita - avvicinamento finale - esecuzione di virate a 60° di bank - limitazioni strutturali dell'a/m.

**VELOCITA' IAS DA USARE
IN DECOLLO E RIATTACCATA**

In decollo e riattaccata è consigliabile
mantenere una velocità IAS pari a

1,2 di V_s ($V_s + 20\%$)

al peso e per la configurazione del momento

fig. 2

Decollo e riattaccata:

La velocità consigliata in decollo e riattaccata è la 1,2 di V_s per il peso attuale (figura 2). Alcuni testi riportano velocità IAS di riattaccata diverse da quelle di decollo. In realtà la riattaccata non è altro che un decollo da una posizione di avvicinamento. Ovviamente le velocità di riattaccata devono essere riferite al setting di flaps adottato.

Salita:

In salita le velocità standard di solito consigliate sono la **V_x** (IAS per salita al miglior gradiente, ovvero "best angle"), la **V_y** (IAS per salita al miglior rateo, ovvero "best rate") e la **V_{climb}** (velocità IAS

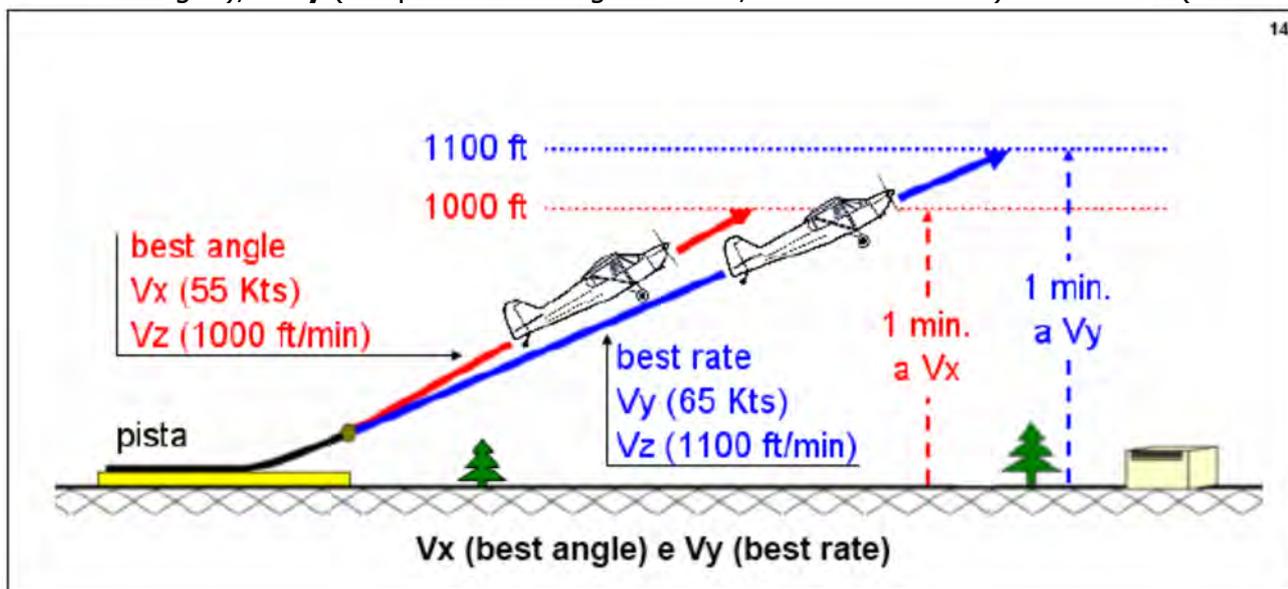


fig. 3

consigliata per una salita normale, generalmente maggiore delle due precedenti e tale da consentire un ottimale raffreddamento del motore ed un adeguato rateo di salita), anche se il pilota può, a sua discrezione, adottarne delle altre per motivi contingenti. Sulle velocità di salita V_x e V_y e sulle relative traiettorie ci sono ancora idee confuse da parte di molti piloti. Il quadro di figura 3 dovrebbe chiarire ogni dubbio. Va detto che V_x e V_y sono relative a segmenti di salita fatti con a/m "pulito". Parlare di salita a V_x e V_y appena decollati, con flaps ancora estesi, è un errore.

Avvicinamento finale:

Parliamo del segmento di avvicinamento finale, che, nel volo a vista con piccoli velivoli, si può dire inizi non sotto i 200 ft (60 m) di altezza dalla soglia pista. La velocità IAS consigliata è la 1,3 di V_s per il peso attuale (figura 4).

Questo segmento è da seguire con i 5 fondamentali parametri di finale stabilizzati che sono:

pendenza, assetto, configurazione, velocità e potenza e per i quali sono ammessi solo piccoli

aggiustamenti. Questa tecnica è consigliata specie per l'atterraggio su aviosuperfici in pendenza, anche se piloti esperti possono derogare ed applicare tecniche alternative. E' da specificare che con questa tecnica, da usare anche su piste in piano, la potenza va modificata (tolta su pista in piano e aumentata su pista in pendenza) solo alla richiamata e non prima. Va dimenticata la pessima abitudine del "togliere motore ad atterraggio assicurato" che potrebbe portare il velivolo a toccare il suolo con variometri a scendere eccessivi o con velocità troppo bassa. A tal proposito si ricorda che la "toccata" non va fatta alla velocità di stallo, come ancora qualche autorevole testo si ostina a reclamizzare, ma ad una velocità che ancora permetta la manovrabilità del mezzo, ovvero a valori non inferiori a circa 1,10 di V_s .

CONCLUSIONE

Se siete arrivati fino in fondo a queste righe senza mandarmi a quel paese, vuol dire che un po' l'argomento vi interessa. In ogni caso sappiate che sono sempre disponibile a darvi ulteriori "mattonate" come questa, non certo per un mio recondito desiderio di infliggervi ulteriori tormenti, bensì per cercare di implementare la qualità dei vostri voli, ovviamente a tutto vantaggio del fattore sicurezza, che è la cosa più importante da tener sempre presente.

Ciao.

Paolo Cattani

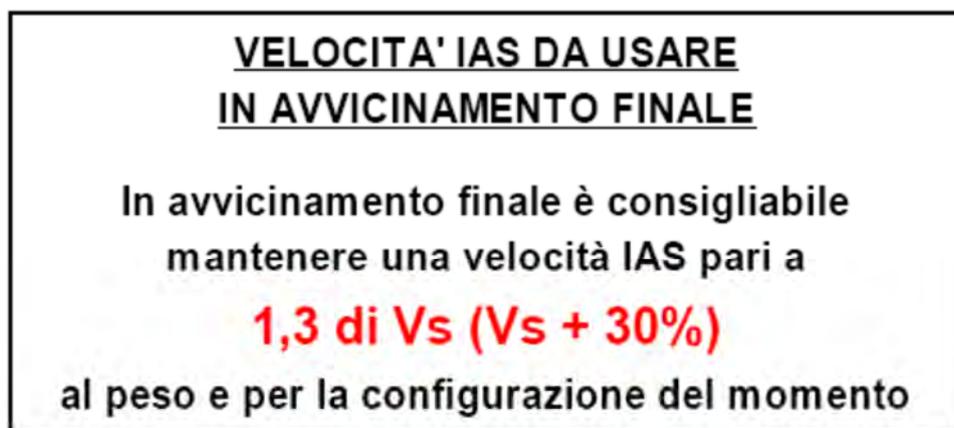


fig. 4



Rubrica: notizie, novità e curiosità - 2016

di Simone Moro

Erich Abram: l'uomo del K2...



Nato a Vipiteno classe 1922, ma cresciuto a Bolzano, aprì molte vie sulle Dolomiti. Deve la sua fama tuttavia alla partecipazione della spedizione che nel 1954 per la prima volta scalò il K2. Durante quella spedizione, insieme a Walter Bonatti e allo sherpa Amir Mahdi, trasportò le bombole di ossigeno che servirono a Compagnoni e Lacedelli per

raggiungere la vetta della seconda montagna più alta del mondo, e quindi ridiscese al campo VIII prima della famosa notte in cui ci fu il bivacco all'addiaccio a 8.100 m. di Bonatti e Mahdi.

Per noi AIPM è stato un istruttore di volo in montagna proprio nei primi anni dove a Trento AeC. Iniziava con il disciplinare unico in questa specialità di volo, si parla dei primi anni '70. Sempre presente anche in campo elicotteristico, fu uno dei primi piloti a pilotare il mitico "Lama". portando a termine negli anni numerosi salvataggi di alpinisti.

È annoverato negli

Foto: Erich in Africa per lavoro

elenchi dei nostri soci più importanti per la sua attività pionieristica e istruzionale. tanti auguri con profonda amicizia e stima.



Foto: Erich Abram con Reinhold Messner, oggi...



Foto: Erich sull'Adamello...

Foto: da dx... Moro, Bonatti, Abram



Cena sociale Santa Lucia – dello scorso 12 dicembre 2015

di Danilo Pedri

La cena (2015) a Levico Terme (TN) al ristorante "Prime Rose"!!

L'edizione 2015 si era svolta a Levico Terme (TN) presso il Ristorante Prime Rose, situato nei pressi del lago di Levico Terme in Trentino.

Solitamente il programma della serata prevede, come consuetudine, la celebrazione di una Santa Messa a suffragio degli amici scomparsi. È stato difficile reperire il Padre in quel contesto e quindi ci siamo limitati a ricordarli comunque in un momento di silenzio. Quest'anno l'ambito ritrovo sociale del sodalizio si è spostato quasi verso il Veneto, restando ancora in Trentino. Il ristorante è di recente costruzione e la sala dove siamo stati ospitati era molto ampia con pareti di vetro che ci lasciavano intravedere tutto attorno. È stato un bel momento conviviale e "godereccio" anche per i palati più fini... Arno Thurnbichler mit Frau erano presenti venuti da Telfs Austria.



Durante la cena ci sono stati degli interventi da parte del nostro Presidente Domenico Chiesa e di Ulrich Ladurner. Quest'ultimo, reduce di una disavventura con il suo Husky, per fortuna senza conseguenze, che ha proposto con

l'ausilio di un video, una innovativa soluzione di prevenzione alla chiamata dei soccorsi con un sistema radio, simile al noto dispositivo antivalanga Alvar.

Verso la fine della piacevole ed interessante serata siamo passati come consuetudine al riconoscimento dei singoli piloti che si sono "sudati" la preziosa abilitazione di "pilota di volo in montagna".

L'unico abilitato "MOU" Mountain rating AG del 2015 è stato:

 **Gianni Minghetti**

Gli abilitati VDS al volo in montagna del 2015 sono stati:

 **Francesco Puccinelli**

 **Fabio Zangrandi**





Regolamento: qualifica VDS/VM per il Volo in Montagna*di Domenico Chiesa*

L'AIPM nell'ottica di una formazione continua volta a garantire maggiore sicurezza nell'affrontare precipue attività di specializzazione di volo, propone all'AeCI una bozza di regolamento per la preparazione al Volo in Montagna dei piloti VDS/Volo Motore (VDS/VM) che volessero liberamente accedervi, per migliorare la loro qualità di volo e operare in sicurezza in luoghi e piste di particolari tipologie e difficoltà. L'accesso a tale specializzazione è facoltativo; il pilota può comunque volare in montagna con il solo attestato e l'esperienza personale accumulata nel tempo con le ore effettuate, ma la specializzazione rappresenterebbe un qualcosa in più e sicuramente appagante nel proprio personale apprendimento.

L'attività di addestramento potrà essere svolta in tutte le scuole con disciplinare VDS/VM attivo nel quale operi un istruttore VDS/VM con abilitazione specifica al Volo in Montagna. I velivoli impiegati possono essere sia bicicli che tricicli, con ala alta o bassa e sia privati che in esecenza agli aeroclub; in definitiva che abbiano le caratteristiche che l'istruttore qualificato riterrà idonee allo svolgimento del corso di Volo in Montagna (VDS/VM/VMont). Il corso di apprendimento può essere singolo o collettivo a seconda delle esigenze e decisioni che al riguardo prenderanno l'istruttore e il club cui esso appartiene. Il corso è sia teorico che pratico con un cammino didattico a difficoltà crescente nel quale si individuano quattro tipologie propedeutiche di formazione. Il pilota ha la possibilità di fermarsi a qualunque stadio di preparazione, ferma restando l'impossibilità di proseguire se non è stato superato il gradino precedente. Ogni tipo di corso superato verrà certificato e annotato dall'istruttore nel registro delle specializzazioni VDS/VM/VMont tenuto e aggiornato a cura dell'Aeroclub d'Italia.

I quattro livelli di apprendimento sono i seguenti:

Corso Sorvolo Montagne: corso teorico e pratico, rivolto a piloti interessati a perfezionare tecniche di volo e conoscenze dell'ambiente e clima montano al fine di volare in sicurezza in zone a profilo orografico complesso. Sono previsti, oltre a lezioni in aula, voli a doppio comando, per un totale di due ore, in valle e tra le montagne senza atterraggi intermedi.

Corso Ruote: corso teorico pratico per apprendere, oltre al sorvolo, anche atterraggi e decolli su piste anche in pendenza, con fondo preparato e non. Il pilota per accostarsi a questo corso deve avere raggiunto un'esperienza generale di volo sufficiente a condurre il mezzo in modo disinvolto. Si consiglia un minimo di cento ore effettuate ai comandi, ferma restando la discrezionalità dell'Istruttore che, previo check, potrà accettare piloti con numero inferiore ma comunque capaci. Il corso si compone di una parte teorica nella quale verranno spiegate le materie di pertinenza

del volo in valle ed in montagna, e inoltre nozioni per l'attività su aviosuperfici in pendenza. La parte pratica prevede invece un addestramento a doppio comando con una durata ed un numero di atterraggi minimi tali da poter condurre tutte le operazioni nelle migliori condizioni di sicurezza. Cinque atterraggi/decolli da solista in almeno due differenti piste in pendenza alla presenza dell'istruttore, completeranno il percorso di qualificazione.

Corso Sci: uguale al precedente ma su piste o aree innevate.

Corso Alta Quota: teoria e pratica di volo sopra l'altitudine di 8000 ft(2440 metri) con atterraggi su ghiacciai.

Qualificazione di Sito: è una particolare specializzazione, avulsa dalla propedeuticità delle precedenti, attestante che il Pilota ha seguito un percorso addestrativo finalizzato ad ottenere l'esperienza necessaria a svolgere attività di volo da e per una singola avio superficie per la quale egli stesso abbia richiesto la possibilità di operare, qualora sia l'unica dove può o intenda fare pratica di volo. Tale qualificazione limita pertanto l'attività all'uso della singola avio superficie sulla quale si è svolto l'addestramento; può riferirsi anche ad aree non in pendenza ma la cui posizione geografica e quota rendano particolarmente impegnativi sia l'avvicinamento che l'atterraggio e/o il decollo. La qualificazione di sito è anche una tutela in capo al proprietario/gestore dell'area di atterraggio che può richiederla, imponendola, al pilota nel momento in cui quest'ultimo ambisca ad ottenere il "nulla osta" all'uso della stessa.

E' nella responsabilità dell'istruttore la verifica dei titoli necessari posseduti per l'accesso ai corsi e il rispetto nella propedeuticità dell'insegnamento.

La normativa di riferimento per l'istruzione si basa sulla legge 518/1968 (legge Gex) con il suo regolamento del 1971 e successive modifiche, l'ultima dell'1 feb 2006; inoltre la legge 106/1985 e successivi regolamenti concernenti il volo ultraleggero fino al DPR 133/2010; ed infine il DM467/T scheda 27/V (e scheda 18/V per gli istruttori).

Al termine di ogni corso il Pilota riceverà un documento di frequenza e superamento del corso, firmato dall'Istruttore, che terrà accluso al proprio attestato di volo (vedere facsimile allegato)

Per il mantenimento dell'esperienza è consigliata l'effettuazione di almeno 12 atterraggi annuali, un volo a doppio comando ogni due anni con istruttore VDS/VM/VMont ed in ogni caso dopo interruzione prolungata dell'attività specifica.

I Piloti VDS/VM che hanno già conseguito l'abilitazione volo in montagna da parte di Istruttori dell'AIPM, possono ottenere la qualificazione AeCI in sanatoria facendone domanda scritta ai loro istruttori entro il 31/12/2017.

Abilitazione al Volo in Montagna VDS/VM per Istruttori

La figura dell'Istruttore è la principale nel panorama della nostra proposta e quindi la sua formazione è il primo passo ed anche il più importante perché per avere buoni piloti bisogna avere buoni maestri. Per questo motivo -->

riteniamo che l'istruttore debba seguire un vero e proprio corso abilitante allestito in strutture che abbiano la capacità di rispondere a tale scopo. Per non sovraccaricare i club di oneri anche economici abbiamo pensato di abilitare solo gli istruttori che poi opereranno nelle scuole dei loro sodalizi utilizzando strutture già in essere senza il bisogno di effettuare alcun cambiamento. I corsi di abilitazione verranno svolti presso aeroclub che già da tempo si stanno dedicando al volo in montagna sia per l'aviazione generale che per il VDS e che posseggono, oltre al disciplinare, anche Istruttori AIPM già abilitati all'insegnamento perché in possesso dei requisiti ministeriali specifici (Istruttori DC di Volo in Montagna dell'Av.Gen.) ed essendo nel contempo pure istruttori VDS/VM con capacità didattica anche su velivoli ultraleggeri.

I corsi teorico pratici per istruttori sono di tre tipi, anch'essi propedeutici:

Istruttore VDS/VM/VMont su ruote: abilita all'insegnamento del Volo in Montagna ai piloti VDS/VM che vogliono seguire i corsi A) e B) di volo in montagna;

Istruttore su sci: abilita all'insegnamento del corso tipo C) per piloti;

Istruttore d'Alta Quota: abilita all'insegnamento del corso D) per piloti.

Per l'ammissione ai corsi istruttori VDS/VM/VMont il candidato deve essere in possesso dell'attestato di istruttore VDS/VM ed anche della qualificazione montagna specifica per la quale richiede l'effettuazione del corso ed inoltre avere la necessaria preparazione minima per poter affrontare il check di ammissione al corso stesso. I corsi di cui al precedente punto 1) sono collettivi e vengono organizzati, previo accordo con AeCI, presso l'Aeroclub di Belluno e/o la Scuola di Volo VDS di Trento, le uniche con istruttori già qualificati, che operano sotto l'egida della Associazione Italiana Piloti di Montagna (AIPM). La teoria comprende lezioni per un totale di otto ore (4 lezioni da 2 ore e 2 da 4) mentre la pratica prevede l'effettuazione di almeno 20 atterraggi ed altrettanti decolli a doppio comando in tre piste differenti. A fine corso è previsto accertamento finale con 5 decolli ed atterraggi su tre differenti piste di cui una sconosciuta. I corsi 2) e 3) possono essere seguiti anche singolarmente previ accordi con le scuole e gli istruttori dedicati. I titoli abilitativi, superati gli esami di verifica della preparazione, verranno rilasciati dall'AeCI e trascritti sull'attestato del candidato. L'abilitazione non ha scadenza ma è sottoposta ad una attività minima di mantenimento che consiste nel rilascio di almeno una qualificazione ad un Allievo nel corso dell'anno solare. In difetto di questo l'istruttore dovrà superare un check di ripresa dell'attività presso le succitate scuole.

In caso di carenza di Istruttori, le scuole di Belluno e Trento potranno avvalersi di Piloti accompagnatori che aiuteranno i primi nelle trasferte aeree con più velivoli. I Piloti accompagnatori possono essere Istruttori VDS/VM/VMont oppure Piloti dell'aviazione generale con abilitazione al Volo in Montagna i quali essendo in ---→

possesso,oltre che di una comprovata esperienza,anche di attestato VDS/VM, hanno diritto ad essere considerati da subito Piloti VDS/VM/VMont,e quindi inseriti nel citato elenco piloti dell'AeCI.

L'elenco degli Istruttori VDS/VM/VMont verrà tenuto a cura dell'AeCI previa comunicazione dei nomi da parte della Scuola formativa.

Non è esclusa la possibilità, in futuro di proporre la creazione di altre scuole di formazione Istruttori qualora si verificano le condizioni.

Gli Istruttori VDS/VM/VMont potranno partecipare ai corsi organizzati per diventare Formatori di Istruttori dopo aver qualificato almeno 20 allievi piloti VDS/VM/VMont e comunque previo check che stabilisca l' idoneità ad affrontare il percorso formativo. Gli Istruttori abilitati ad istruire altri Istruttori potranno richiedere ad AeCI l'apertura di nuovi centri di formazione di Istruttori. L'AeCI, sentito il parere dell'AIPM, deciderà nel merito.

- Bozza -

ATTESTAZIONE di Specializzazione VDS/Volo in Montagna

Il sottoscritto....., Istruttore VDS/VM n°.....

Inserito nel Disciplinare della scuola VDS/VM n°.....dell'Aeroclub di

ed in possesso della Abilitazione di Istruttore VDS Volo in Montagna, DICHIARA che

il Sig....., in possesso dell'Attestato VDS/VM n°..... rilasciato

il.....ed in corso di validità, ha superato i seguenti Corsi di Specializzazione

al Volo in Montagna con velivolo ULM a motore tipo.....

	Data conseguimento	Firma Istruttore
Corso Sorvolo Montagne
Corso Ruote su Aviosuperfici in pendenza
Corso Sci per Aviosuperfici innevate
Corso Alta Quota per ghiacciai
Qualificazione di Sito Aviosuperficie di

Gentili Soci AIPM e Amici del Volo in Montagna

Con il gradito incontro di Sella Valsugana del 29 ottobre scorso si è conclusa la serie dei raduni estivi 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 avvieremo, 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 2017. 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 10 dicembre prossimo alla tradizionale Cena di Santa Lucia, che terremo quest'anno al Ristorante Albergo San Giacomo a Brentonico. 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 2017

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 2017 a mezzo

c.c.postale n. 13222385 oppure Bonifico alle seguenti
coordinate IBAN

IT-40-Y-07601-01800-000013222385
intestato ad **A.I.P.M.**

causale: **quota sociale 2017 + cognome nome**



L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle ore 20:15 di

Sabato 10 dicembre 2016 presso

il Ristorante San Giacomo loc.tà San Giacomo 38060 BRENTONICO (TN) tel. + 39 0464 391560 fax + 39 0464 391633

**<http://www.hotelsgiacomo.it/>
info@hotelsgiacomo.it**

Fam. Girardelli dal 1958

Prenotazioni entro il 6 dicembre scrivendo a info@aipm.it

Il Ristorante è situato a 1200 m.s.l.m. dall'uscita di Rovereto Sud dell'autostrada del Brennero seguire indicazioni Brentonico, superato il paese proseguire mantenendo la destra per località San Giacomo. dispone di numerose Stanze

altri alberghi:

Hotel Flora tel. +39 0464/438333

Mercure Nerocubo

Tel. +39 0464/022022

+Altri Hotels



Sarà celebrata una Santa Messa a suffragio di tutti i nostri amici scomparsi la sera di sabato 10 dicembre ad ore 19:00 prima della cena, presso la Chiesetta di S. Giacomo a pochi passi dall'Hotel.

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 - info@aipm.it



NOTIZIARIO  
Associazione Italiana Piloti di Montagna A.I.P.M. 40
Numero 61 - dicembre 2016 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 30 anni...

Italia-Russia 1992


INSERTO SPECIALE

Supplemento al Numero 61, dicembre 2016 del NOTIZIARIO A.I.P.M.

Ritrovo a Termon (TN)

di Flavio Canton

Termon radio da I-C339.....



Finalmente tornato in volo, dopo lo straordinario successo dell'incontro di Sella del giorno precedente, il mio giallone ha portato a termine la sua seconda missione proprio su Termon, dove i ragazzi del Puma Club hanno preparato un'altra delle loro feste perfette sotto ogni punto di osservazione.

Impeccabile l'organizzazione, da gourmet le pietanze servite (Goulaschsuppe senza rivali), invidiabile la compagnia della quale non ha voluto privarsi nemmeno l'inossidabile Comandante Volpi, perfetto il meteo che ha regalato un'altra giornata d'autunno dai colori caldissimi.

Grande giornata di allegria, di sincera amicizia e comunanza, di grande passione aviatoria.

Il volo di montagna ha qui una delle sue roccaforti. La pista della Val di Non, uno degli approdi propedeutici alla fase istruzionale di primo periodo, trova nei soci del club qui insediato anche una scuola di vita.

Complimenti vivissimi al Club Puma e alla prossima!

Non mancate di invitarci ai Vostri prossimi appuntamenti!

