

NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna



numero 60 – dicembre 2015

40° 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 29 anni...***

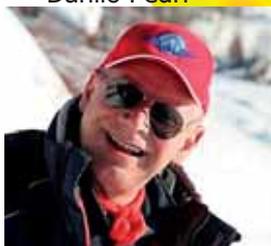
...attività in Trentino Alto Adige: schieramento velivoli a San Genesio (BZ)

foto di Nunzio Toldo



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

Redazione:
Renato Fornaciari
Danilo Pedri



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

In copertina al Notiziario n°60:
Aviosuperficie privata a San Genesio (BZ)
Aerei presenti all'invito di settembre
(articolo alla pag. 26)
Foto di Nunzio Toldo

Sommario:

<i>argomento</i>	<i>testi</i>	<i>pag.</i>
Saluto del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	4
Donne dell'aria –...eventi rosa	<i>di Danilo Pedri</i>	6
Scuola di volo in Montagna - Belluno	<i>di Nunzio Toldo</i>	9
Incontro aggiornamento piloti a Nervesa della Battaglia (TV)	<i>dalla Redazione</i>	10
Raduno a Valle Gaffaro (FE) (<i>apertura stagione attività</i>)	<i>di Domenico Chiesa</i>	11
29^Assemblea – Asiago (VI) LIDA	<i>di Renato Fornaciari</i>	12
Raduno e Gara a Nervesa della Battaglia (TV)	<i>di Renato Fornaciari</i>	15
Raduno europeo E.M.P. - Bex - Svizzera	<i>di Mario Ventura</i>	16
Volo in Alta Slovenia (SLO)	<i>di Renato Fornaciari</i>	17
Esercitazione Adamello "Zio Berto"	<i>di Valentina Musmeci</i>	19
Pranzo al mitico "Balcon"	<i>di Renato Fornaciari</i>	20
Raduno a Moldoi (BL)	<i>di Francesco Frezza</i>	21
Sella (TN) a "stelle e strisce"	<i>di Enrico Camerotto</i>	22
FESTIVOLARE al LIDT	<i>di Renato Fornaciari</i>	24
Raduno a Enemonzo (UD)	<i>di Francesco Frezza</i>	25
Invito all'aviosuperficie di San Genesio (BZ)	<i>di Renato Fornaciari</i>	26
Gli amici che ci hanno lasciato...	<i>dalla Redazione</i>	27
Polenta Alpina in aeroporto a Trento	<i>di Danilo Pedri</i>	28
"Servizio fotografico" ad alta quota...	<i>di Renato Pasotti</i>	29
Raduno a Sella di Valsugana (TN) (<i>chiusura stagione estiva</i>)	<i>di Francesco Frezza</i>	30
Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds	<i>di Francesco Puccinelli</i>	32
L'Istruttore ci insegna...	<i>di Paolo Cattani</i>	34
Imprese storiche in memoria di Zio Berto	<i>dalla Redazione</i>	38
Rubrica: notizie, novità e curiosità	<i>dalla Redazione</i>	42
Cena sociale di Santa Lucia 2014	<i>di Danilo Pedri</i>	43
Ringraziamenti e Auguri del Presidente	<i>di Domenico Chiesa</i>	44
Info e comunicazioni AIPM	<i>dalla Redazione</i>	44

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

Continuiamo con volontà ed entusiasmo a pubblicare la nostra rivista annuale, conoscendo il vostro desiderio di rivedere i luoghi e rivivere gli incontri che si sono succeduti nel corso dell'anno. Emulare il numero e la partecipazione dello scorso anno era difficile, ma siamo riusciti anche in questo ad organizzare vari meeting nei quali molti amici piloti si sono incontrati scambiandosi sensazioni ed esperienze vissute affrontando il nostro coinvolgente principio di vivere il volo. L'interesse per AIPM è aumentato ancora; molte -più di cinquecento- sono le persone che ci seguono sul nostro gruppo face-book e anche sul sito web dove è possibile aggiornarsi e seguirci nelle nostre iniziative. Gli incontri quest'anno sono stati meno frequenti ma comunque significativi. L'attività invernale è stata inferiore alle attese ma ben documentata con interessanti reportage fotografici. Il sospirato ritorno in Adamello, dopo la bella esercitazione al Tonale, è saltato all'ultimo momento per problemi burocratici,



che spesso ahimè! inficiano lunghi e laboriosi sforzi organizzativi. Il capriccioso tempo primaverile ci ha costretto ad annullare buona parte degli incontri. Una finestra di sereno è coincisa con il giorno della partecipata Assemblea ordinaria di Asiago, uno dei più belli ed ordinati aeroporti italiani, dove una nuova ed oculata gestione si prodiga per offrire a tutti i piloti un'accoglienza degna di un paese con una storia aeronautica centenaria. Presenze significative ci sono state negli altri incontri, anche in quelli estemporanei organizzati dai vari soci con inviti estesi sui social network. Questo sistema si è rivelato efficace perché permette di raggiungere più persone anche con brevissimo preavviso, specialmente in caso di meteo incerta. Adotteremo questa metodologia anche per il 2016; il calendario ufficiale prevedrà sostanzialmente le uscite tradizionali che saranno le seguenti: gita invernale, inizio attività primaverile l'ultimo giorno di ora solare, assemblea ordinaria a fine aprile, raduno EMP (Kempton-D), Chamois, Tonale, Sella Valsugana (ultimo giorno di ora legale), e cena di Santa Lucia a dicembre. Tutte le altre iniziative saranno decise e comunicate tramite il sopraccitato sistema e quindi vi invito ad adeguarvi a questo nuovo tam tam mediatico facendo magari riferimento agli amici coi quali siete maggiormente in contatto.

Due parole sulla scuola. Continua l'attività a Belluno dove l'istruttore Nunzio Toldo ha formato nuovi abilitati. Al problema del velivolo diviso col volo a vela, che ne limita moltissimo l'uso, si aggiungono le frequenti manutenzioni per svariate cause, con prolungate pause nell'attività che disincentivano anche l'afflusso degli allievi. Purtroppo la cronica mancanza di risorse economiche degli aeroclub si ripercuote sempre sulle attività di nicchia, come la nostra, che si ritrovano sempre confinate in un angolo. La scuola di Aosta che opera anche a Chamois ha dovuto rinunciare per ora all'apporto di Luca Fini, nominato capo istruttore alla scuola di Grenoble, con conseguente fermo dell'attività del nord ovest. Due parole sulla scuola. Continua l'attività a Belluno dove l'istruttore Nunzio Toldo ha formato nuovi abilitati. Al problema del velivolo diviso col volo a vela, che ne limita moltissimo l'uso, si aggiungono

le frequenti manutenzioni per svariate cause, con prolungate pause nell'attività che disincentivano anche l'afflusso degli allievi. Purtroppo la cronica mancanza di risorse economiche degli aeroclub si ripercuote sempre sulle attività di nicchia, come la nostra, che si ritrovano sempre confinate in un angolo. La scuola di Aosta che opera anche a Chamois ha dovuto rinunciare per ora all'apporto di Luca Fini, nominato capo istruttore alla scuola di Grenoble, con conseguente fermo dell'attività del nord ovest. Purtroppo a questa situazione penalizzante si è aggiunta l'improvvisa decisione della proprietà di precluderci l'uso della pista trentina di Costapelada, la più usata e performante per la didattica, che stiamo cercando con difficoltà di recuperare con una trattativa che purtroppo è difficile e di esito incerto. La situazione critica in cui versa l'aviazione generale non aiuta e dobbiamo quindi registrare la diminuzione, anche se lieve, dei soci; dobbiamo pertanto cercare di aprire sempre più i nostri orizzonti guardando oltre e così, anche se con molta difficoltà, procede la nostra idea di portare a compimento il Regolamento Volo in Montagna Aipm per il VDS, cui abbiamo posto mano già dallo scorso anno e che ci permetterebbe di dedicarci a formare quella che è ormai la maggioranza dei nostri soci che, consci delle difficoltà insite nel nostro tipo di volo, ci chiedono un'adeguata e pertinente didattica. L'AeCI ha recentemente ribadito la posizione dell'ente di non voler ufficializzare l'unica delle abilitazioni che è tale per l'Enac ma non per chi dovrebbe rappresentarci. Noi comunque andiamo avanti col nostro progetto e il regolamento è a buon punto. Contiamo prossimamente di completare gli emendamenti e condividere una stesura finale che verrà poi pubblicata ed applicata con l'avvio dei corsi. Provvederemo anche a sanare le posizioni acquisite da parte di coloro che già hanno frequentato un percorso formativo con gli istruttori da noi riconosciuti e ai quali spetterà decidere il livello di abilitazione che verrà rilasciata in base al nuovo regolamento.

L'assemblea del prossimo anno celebrerà il trentennale della fondazione della nostra associazione e coinciderà anche con la scadenza di mandato del Consiglio e ci sarà così anche il rinnovo di tutte le cariche istituzionali. Essendo prossimo alla fine del mio mandato, desidero ringraziare tutti i Consiglieri e i Soci per la fiducia e l'aiuto conferitimi. Ho cercato di fare del mio meglio e mi scuso per gli eventuali errori o dimenticanze cui sono incorso. Auguro al nuovo Direttivo buon lavoro e ai Soci tutti formulo i migliori Auguri per le imminenti Feste e per proficui voli il prossimo anno tra le nostre meravigliose montagne.

Viva AIPM!

Il Presidente AIPM

Domenico Chiesa



Visita straordinaria di Samantha Cristoforetti a Trento - 5 ottobre

di Danilo Pedri

Memorabile presenza al Museo Gianni Caproni e all'aeroporto di Trento della **trentina** Samantha Cristoforetti, capitano pilota dell'Aeronautica Militare protagonista della seconda missione di lunga durata dell'ASI, accompagnata dai colleghi Anton Shkaplerov e Terry Virts che erano con lei a bordo della stazione spaziale nel corso della missione durata 200 giorni dal novembre del 2014 al giugno del 2015. Presenti in aula convegni del museo alla cerimonia di benvenuto una quarantina di personaggi dell'Arma Aeronautica Militare e delle nostre istituzioni provinciali e locali, di AIPM era presente il nostro Colonnello Volpi il quale le ha donato un libro da lui dedicato, Beppino Dellai e Paolo Cattani. Quel giorno sono stato fra i pochi privilegiati che ha potuto accoglierla oltre le rigide misure di sicurezza quando è entrata al museo, portandola a conoscere la nostra realtà AIPM omaggiandola con una lettera di ammissione a socio al completo di tessera n. AGG522 dove sanciva la sua appartenenza alla nostra associazione, poi lasciata nelle mani di Roberto Battiston l'attuale Presidente dell'ASI Agenzia Spaziale Italiana che l'accompagnava. Merito di questa "intrusione" lo devo alla simpatica Neva Capra che ha potuto darmi questa irripetibile possibilità, spesa a nome personale e di tutta l'AIPM. Grazie!!



Foto a fianco: da sinistra Roberto Battiston, -----> Terry Virts (NASA) con moglie, Francesco Volpi, Samantha, Anton Shkaplerov (Roscosmos) e il Gen. Claudio Salerno A.M.



RECORDO DI QUOTA CON AUTOGIRO

di Donatella Ricci

Per più di 10 anni, l'americano Andrew Keech ha conservato il Record Mondiale di Quota in autogiro, fino allo scorso 8 novembre quando Donatella Ricci, pilota romana ma



veneziana di adozione, è riuscita a salire fino a quota 27.556 piedi, equivalente a 8399mt.



Un risultato ottenuto dopo mesi di prove, mesi di allenamento, costanza, tenacia e tanta passione.

L'idea nasce a Gennaio, confessa Donatella, dopo il consueto volo fatto con tutto il Club di Volo Papere Vagabonde di Caposile (Venezia) per il primo dell'anno. Un volo, che l'ha portata a sorvolare le magnifiche Dolomiti non alle

quote degli altri velivoli ma ben oltre i 10mila piedi. Nonostante il freddo, l'idea inizia a prendere piede e giorno dopo giorno, mese dopo mese, il pensiero inizia a trasformarsi in azioni. Arriva il primo NOTAM per volare fino a FL195 e poi, una volta che diventa chiara la possibilità della macchina e del pilota di salire ancora più in alto, arriva il NOTAM per salire fino a FL280.

Due le principali difficoltà da superare a quelle quote di volo: il freddo e la mancanza di ossigeno. Entrambe creano grosse difficoltà a Donatella, alla macchina e specialmente al motore. Alla fine di ogni volo, il debriefing è fondamentale per decidere le mosse in preparazione della prova successiva e per prepararsi alla data fatidica, quella del 7 novembre in cui un Giudice inviato dall'AECI sarà presente per la procedura di omologazione del record.

Il Gruppo che supporta incessantemente Donatella è composto da poche ma fidate persone: la Magni in prima fila, la SG FlyEvolution con la Sorlini per il motore Rotax, numerosi colleghi di Agusta Westland e l'impagabile compagno di vita e di avventura Erich. A questo si deve chiaramente aggiungere un club, quello delle Papere Vagabonde, numeroso e sempre



presente che l'ha costantemente spronata, sostenuta e festeggiata con grande entusiasmo.

Riuscire a battere il Record precedente e stabilirne uno nuovo a livello Mondiale è stata una grande soddisfazione, confessa Donatella. Dopo mesi di tentativi, di rinunce, di studi, di controlli e di fatica, ritrovarmi lassu, in cima, mi ha quasi commosso. Lo spettacolo è unico e magnifico, direi quasi senza parole. Mi sono sentita davvero una privilegiata a poter godere di una simile vista.

Il pensiero poi è andato ai miei colleghi di Agusta Westland deceduti pochi giorni prima e per i quali proprio in quelle ore si svolgeva la commemorazione funebre. A loro voglio dedicare il mio Record.

...quando sono con Voi mi pare di avere ancora una Patria!

di Fiorenza De Bernardi

Udite, udite !!!

L'Aeroporto dell'Urbe è chiuso perché il carro dei pompieri ha una gomma bucata.

Li per li mi viene da ridere, quanto ci vuole a cambiare una gomma? Ormai però dovrei sapere che l'Ente che gestisce l'Aeroporto è sempre pronto a chiudere l'attività. Meno voli, meno firme, meno responsabilità.

Io non rido ma mi rattristo da anni per questi provvedimenti a non far volare i turisti, le scuole ecc.

Oggi 4 novembre è passata su Roma e anche sopra casa mia La PATTUGLIA ACROBATICA. Meravigliosa !!

E io piango... Non posso farne a meno per una commozione, ammirazione e affetto per tutti loro.

la Pattuglia Acrobatica è ancora la mia Patria, la mia di quando ero ragazzetta, quella di mio Padre. Era bello sentirsi utili e attivi nella propria Patria. Adesso non l'ho più. Non

parliamo di cose tristi ma fra tanta brava gente

siamo contornati da ladri, traditori, profittatori. Peccato.

Cari amici miei, PILOTI di MONTAGNA, quando sono con Voi mi pare di avere ancora una Patria! Siete sportivi,

gagliardi, onesti e non vedo l'ora di

venire a trovarvi e ritempere lo spirito

fra le nostre meravigliose

montagne.

Un abbraccio la vostra amica Fiorenza.

La prima donna italiana Pilota e Comandante Pilota di Linea Aerea.



Foto: Fiorenza De Bernardi - AIPM

con il Papà nel 1956



"FLY DONNA"

con Samantha Cristoforetti che si è tenuto presso l'Aeroporto "Nicelli" di Venezia-Lido

... una nuova Aquilotta ha spiccato il volo!!

dalla Redazione



Comunichiamo che il 7/11/2015 Claudia Mattarei è diventata pilota.

Carina, gentile con una grande passione per il volo.

Ben arrivata in questa nostra famiglia, onorati di averci scelto.

Buoni voli e un forte abbraccio!!

SCUOLA di volo in montagna 2015 - 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 2014/2015**

Presso l'Aeroclub di Belluno, il corso per l'abilitazione all'uso di avio superfici in pendenza di quest'anno aveva, come tradizione, il nome di una cima di montagna "**Corso Marmolada**".

Due le sessioni teoriche, alla prima sessione dell'11 e 12 aprile, hanno partecipato cinque candidati, due dei quali, Francesco Puccinelli e Fabio Zangrandi, sono ora "attestati".

Alla seconda del 3 e 4 ottobre hanno partecipato ben otto piloti. Purtroppo la mancata disponibilità dell'Huski per la scuola, in manutenzione a causa di una frenata maldestra, ha per ora bloccato l'attività pratica.

Il terzo ed unico pilota di aviazione generale abilitato quest'anno è Gianni Minghetti che ha svolto buona parte del corso teorico pratico a Grenoble (F) con il nostro Istruttore Luca Fini ed ha completato e perfezionato l'abilitazione a Belluno.

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

Nel prossimo 2016 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@aecbl.com



Fabio Zangrandi



Francesco Puccinelli



Gianni Minghetti

Incontro di aggiornamento Piloti - Nervesa della Battaglia(TV) 7 febbraio

dalla Redazione

Incontro di aggiornamento su argomento SERA – **Standardized European Rules Of The Air** – in vigore dall'11 dicembre 2014 richiesto dal Consiglio AIPM.

Il 7 febbraio scorso si è svolto presso il Campo di Aviazione "Francesco Baracca" di Nervesa della Battaglia in un hangar della Fondazione Jonathan Collection, un convegno sul tema delle nuove regolamentazioni europee di standardizzazione riguardanti il Flight Plan.

Alle 10:00 sono iniziati i lavori e gli amici piloti presenti hanno potuto acquisire le chiarificazioni in merito a questa delicata tematica con un confronto diretto con il relatore. Si è iniziato con l'introduzione EASA proseguendo come ENAV a recepito e regolamentato tale norma in Italia, attraverso un intervento del Com. Fausto Pittino ex funzionario ENAV in pensione. In questo articolo non ci



addentreremmo nello specifico dei contenuti del relatore, anche perché a distanza di qualche mese dall'incontro ci sono state ulteriori modifiche e puntualizzazioni a tali regole. In sintesi lo scopo e il nostro intento era quello di dare l'opportunità agli associati piloti di AIPM di poter capire da subito come applicare tale provvedimento. È stato rilevato dai presenti la semplicità espositiva del tema che oltre a chiarire certi aspetti operativi, ha semplificato la parte pratica del Piano di Volo.

Alle 12:15 si è conclusa la relazione esposta dal ex funzionario e i presenti hanno potuto cogliere l'invito a pranzo nella saletta "Jonathan" da parte del Patron Giancarlo Zanardo, al quale va un doveroso ringraziamento per l'accoglienza e la



realizzazione dell'iniziativa.

Nell'area del campo di volo erano esposti i meravigliosi aeroplani storici della Jonathan Collection, compreso il nuovo esemplare di CA3 (ricostruito).

Ore 15:00 decollo dei presenti per il ritorno alle proprie sedi, con il Flight Plan corretto!!



Raduno Valle Gaffaro (FE) 28 marzo*di Domenico Chiesa*

La prima uscita per inaugurare la stagione primaverile ci porta quest'anno a Valle Gaffaro, la bella aviosuperficie situata vicino alla nota Abbazia di Pomposa nel Parco del Delta del Po. E' l'occasione per far visita all'amico e socio Andrea, Comandante della Stazione dei Carabinieri di Comacchio e organizzatore della Associazione Volo Delta che gestisce con perizia e maestria questa realtà del volo ferrarese. Ci aveva pensato Flavia ad organizzare l'incontro dandoci appuntamento lì per l'ora di pranzo. Angelo ha già estratto i Piper dall'hangar; l'appuntamento con Francesco è a Nervesa, da dove riprendiamo con rotta sud. Solito slalom sui CTR veneti e poi, costeggiando la laguna veneta con panorami strepitosi esaltati da una visibilità da cartolina, arriviamo puntuali a destinazione. Molte gradite presenze ci attendono: rivediamo gli amici lombardi, quelli dell'Alto Adige e naturalmente Anche Eligio arrivato con Flavia ed Enrico con nipote neo laureato. Arriva anche l'altro Angelo da Belluno col P96. Foto di rito per la stampa e visita nel vicino hangar al costruendo SuperCub giallo di Andrea quasi finito. Il pranzo a base di pesce è eccellente. La signora Patrizia, suocera di Andrea, sa cucinare veramente bene; questo piccolo ristorante a conduzione familiare è l'esempio positivo di come deve essere gestita l'accoglienza degli ospiti favorendo il loro ritorno. Un ottimo dolce e un gradito digestivo preludono ai saluti e al decollo per i rientri. Splendido anche il ritorno con volo in piccola formazione. La prima uscita è conclusa. Le presenze confortanti ci esortano a sperare che la stagione potrà essere divertente.



 PS: Ci sono tornato a Valle Gaffaro anche il 30 agosto al rientro dalle vacanze. Ero col camper e la famiglia. Nonostante fossimo in incognito, senza annunciarci, siamo stati accolti benissimo. La signora si è prodigata molto per farci star bene anche se eravamo arrivati ben oltre l'ora di pranzo e le allergie alimentari di mio figlio esigessero una particolare attenzione, per la quale desidero ancora ringraziare.



Nel partire ci accorgiamo di alcuni strani uccelli che volteggiano sopra il campo seguendo un deltaplano che decolla e atterra due o tre volte. Incuriosito Alberto cerca di capire che animali sono. Torna poco dopo e mi accompagna nel retro dell'hangar dove un gruppo di giovani accudisce questi animali che apprendiamo essere stati allevati da un'università austriaca; ora li stanno portando alla laguna di Orbetello dove rimarranno per due anni, trascorsi i quali dovranno tornare da soli in Austria. Il delta fa da guida agli uccelli nel viaggio. Valle Gaffaro è un punto di riporto ed approdo sia all'andata che al ritorno. Un avio superficie ed un delta servono anche a questo. Stupendo. Buon Volo anche a loro.

29^ ASSEMBLEA A.I.P.M. - Asiago (VI) - LIDA

L'Assemblea si è svolta ad Asiago, ospitati nelle nuove strutture dell'aeroporto Romeo Sartori. La scelta di celebrare l'evento su questo campo di aviazione ha molteplici motivazioni. Iniziamo con la coincidenza della nostra data e l'inizio delle celebrazioni del centenario della Grande Guerra. Asiago era un aeroporto importante della prima Guerra Mondiale. AIPM ha voluto, con la scelta di questo luogo, onorare tutti i piloti che hanno partecipato all'evento bellico.

La giornata è stata di bel tempo e l'accoglienza presso l'aeroporto si è dimostrata all'altezza. Pratiche burocratiche velocissime con un personale gentile e disponibile per ogni informazione. Numerosi gli arrivi e partecipazione attenta all'Assemblea che subito dopo è seguita. Nei locali del piano primo dell'aerostazione si sono svolti i lavori istituzionali. Alle 10:30 il Presidente Domenico Chiesa e il Vice Presidente Renato



Fornaciari hanno dato il benvenuto ai partecipanti. Seguendo l'ordine del giorno viene nominato Presidente dell'Assemblea il Cav. Mario Marangoni. A seguire si sono sviluppate le varie relazioni per arrivare in fine all'approvazione, all'unanimità, del Bilancio Consuntivo 2014 e del Bilancio Preventivo 2015. Vari interventi hanno sottolineato l'importanza e la vitalità dell'Associazione sia come unico riferimento per i piloti abilitati e non, e come istituzione a difesa e sviluppo della particolare specialità di volo. Alla conclusione dei lavori, ore 12:35, è seguito il pranzo all'interno della stessa struttura e all'imbrunire il rientro dei partecipanti alle proprie sedi. Un pensiero corre all'anno prossimo 2016 dove AIPM raggiungerà il traguardo dei 30 anni di attività dalla propria fondazione risalente al 1986.

Relazione del Presidente Domenico Chiesa***Cari Soci ed Amici,***

benvenuti alla 29^ Assemblea Aipm. Dopo due anni di assemblee in pianura torniamo a riunirci in un contesto montano, più congegnale alla nostra attività ed interessi di volo. Come lo scorso anno siamo in un luogo che fu in primo piano negli scontri che avvennero nel primo conflitto mondiale e le vestigia dei numerosi forti qui presenti sembrano ancora richiamare l'intensità dello sforzo bellico profuso in queste zone e ci ricordano anche le sofferenze cui fu sottoposta la popolazione. Asiago, come tutte le località di montagna, è un paese accogliente; il suo buon clima, i bei prati e boschi permettono di apprezzare passeggiate e panorami non comuni e i numerosi turisti che vi giungono ne sono la testimonianza.



Arrivando qui abbiamo potuto apprezzare anche la capacità dei suoi abitanti di conservare le loro ricchezze e di saper proporre servizi funzionanti tra i quali spicca questo aeroporto, uno dei pochi esistenti in una località di villeggiatura.



Pensato come servizio al turista e volano per l'economia, ora rinnovato nell'aspetto e nella conduzione, ci dimostra come deve essere approntato un complesso destinato al volo che piaccia a noi piloti di aviazione generale: snello, con personale essenziale e multifunzione, con poca burocrazia, con un punto di ristoro all'altezza della tradizione culinaria del nostro paese, con facile accesso ai servizi esterni, con costi sostenibili e infine dove Enac sia vigile senza essere opprimente. Nel ringraziare chi ci ospita, auspico che la nostra collaborazione con

questa gestione possa continuare e migliorare la qualità e la tipologia del nostro modo di volare in montagna. Cerchiamo dunque anche noi di fare la nostra parte assicurando la nostra presenza nei tanti luoghi che ci sono familiari e in quelli che potrebbero diventarlo.

Gli ultimi dati numerici sugli associati ci pongono in linea con lo scorso anno: siamo 43 Piloti abilitati, 9 Elicotteristi e 66 Aggregati. Contiamo di crescere nel numero di almeno dieci percento durante l'anno; i raduni estivi infatti ci portano solitamente un significativo numero di adesioni che è confortante perché significa che, nonostante la crisi economica, l'interesse per il nostro tipo di volo è aumentato. Le entrate coprono sostanzialmente le spese e questo ci permette di avere un bilancio in linea con la parità prevista e vedremo poi quale è concretamente la situazione economica.

Scuola – L'attività continua specie a Belluno grazie all'istruttore Toldo. A Trento c'è sempre Cattani e Dellai è sempre disponibile per le riprese voli. Ad Aosta Fini ha diminuito le sue presenze perché è diventato capo istruttore a Grenoble in Francia, ma l'attività su neve è stata svolta anche quest'anno. Le abilitazioni maggiori stanno diventando poche ma cresce l'interesse per i nostri corsi VDS di Volo in Montagna, e ormai gli allievi ULM sono preponderanti e cominciano ad arrivare da varie parti del nostro Paese. Il nuovo Regolamento interno VDS-Aipm è stato approvato e



come d'accordo, mentre è operante la scrittura provvisoria, stiamo lavorando alla stesura finale che sarà completata entro la fine dell'anno. Stiamo procedendo un po' lentamente sia perché vogliamo che il nostro codice sia in linea con quelli che stanno approntando le altre nazioni aderenti all'EMP. Nelle nostre discussioni consiliari sull'argomento, che comunque si ispira a quella che è la legge italiana per l'aviazione generale, abbiamo pensato di aggiungere la suddivisione ruote/sci e quella in quote (sotto i 1000 metri, fino a 2500, sopra i 2500 m); c'è poi il problema dell'abilitazione di sito, cui tengono molto i francesi e che è caldeggiata anche da alcuni dei nostri. ----->

----->Raduni – Programmati e non, continuano e le variazioni vengono sempre aggiornate sul sito internet. Vi preghiamo di collaborare perché l'organizzazione degli stessi non è professionale e quindi non sempre perfetta, anche se vi assicuro che cerchiamo di fare del nostro meglio. Abbiamo accennato al sito; è stato rinnovato ma va implementato. Ci vuole tempo per apprendere come farlo e altrettanto per mettere in pratica le modifiche pensate. Attendiamo suggerimenti sempre graditi. Riscuote discreto successo anche la nostra pagina face book. In un anno abbiamo raddoppiato gli iscritti, che sono ora 400, e cominciamo ad essere presenti in modo diffuso sul territorio nazionale, specialmente in Centro Italia. Sono sempre costanti i rapporti con le istituzioni, gli enti e i gestori delle avio superfici: la PAT che ci permette i voli in deroga in Trentino, la Fondazione Jonathan Aerei Storici nella quale sediamo in Consiglio Direttivo, l'Italfly che ci accoglie nei suoi locali quando facciamo Consiglio, l'EMP che quest'anno rinnova la Presidenza, e naturalmente gli Aeroclub che ospitano le scuole di Volo in Montagna.



Ringrazio tutti per la presenza e l'aiuto che date a me ed al Consiglio e nell'esortarvi ad essere scrupolosi nella pianificazione dei vostri voli, educati e volti a disturbare il meno possibile con i vostri mezzi, vi auguro un'attività serena e proficua, e spero di rivedervi nei prossimi incontri nelle nostre care montagne. Un caro saluto e Viva AIPM.



Gara e raduno a Nervesa della Battaglia (TV) 16 maggio

di Renato Fornaciari

la mattinata si presenta piena di *vapori*, poca visibilità cime immersa nelle nuvole.

Decidiamo di aspettare un pochino perché sembrerebbe promettere un miglioramento nelle ore centrali della giornata. Infatti al primo accenno di valle sgombra partiamo decisi con quella sana *smanietta* che ci prende quando si vola per ritrovarci fra amici, soci, simpatizzanti.

Oggi la meta è il Campo di aviazione di *Francesco Baracca* a Nervesa della Battaglia, un luogo che è diventato importante, non solo per la pagina di storia che rappresenta (Battaglia del Solstizio), ma anche per la sede della Jonathan Collection Aerei Storici Famosi ONLUS. Un vero e proprio museo volante dove si possono ammirare gli aerei protagonisti di gloriose epoche passate.

L'amico Giancarlo Zanardo ci aspetta per ospitare questo raduno AIPM che sarà anche animato da una garetta di atterraggi di precisione.

Il volo è breve, ma il paesaggio e la visibilità che troviamo sfociando sulla valle del Piave, con all'orizzonte il *segno* del mare, è veramente bello.

È tutto pronto prato falciato, segnali della gara di atterraggio ben visibili, parcheggi chiaramente definiti. Facciamo un sorvolo di saluto e poi giù. L'accoglienza è calorosa, le strette di mano e i sorrisi di chi ci aspettava ci danno il benvenuto. Il nostro amico Aldo Facci, meglio conosciuto come *fulmine*, pilota-alpinista-cuoco tutto all'altezza, sta preparando dall'alba uno stupendo "*sped*". Uno spiedo sapientemente preparato che già profuma di buono. Sarà il nostro pranzo speciale per una giornata speciale.

Io e Bepino siamo nominati giudici di gara e andiamo a prendere posizione nei pressi delle linee di gara accomodandoci nella postazione formata da tavolo, poltroncine, ombrellone para sole e fresco *prosecco*. Dobbiamo controllare i punti di contatto degli aerei partecipanti.

Trascorre un po' di tempo e poi arrivano i primi; fanno un sorvolo di ricognizione e poi si preparano all'atterraggio per mettere le ruote il più vicino possibile alla linea di traguardo. Questa è in piccolo la gara simile alla "*Coppa Geiger*" che disputiamo ai raduni europei di EMP.

Si comportano tutti bene!! Ma qualche centimetro fa la differenza, così alla fine si può stabilire una classifica che ha dato il seguente risultato:

- 👉 I° Nunzio Todo
- 👉 II° Gebard Locher
- 👉 III° Domenico Chiesa

È arriva to mezzogiorno e le tavole imbandite nell'hangar *Bessoneau* ci aspettano per il pranzo.

Il nostro Presidente Chiesa porge il benvenuto ai partecipanti augurando il buon appetito.

Non cerno dubbi *speo* buonissimo e compagnia simpaticamente calorosa. Alla fine del pranzo si sono fatte le premiazioni consegnando le coppe ai vincitori. Ringraziando i padroni di casa per l'ospitalità ricevuta, un brindisi finale chiude la giornata.



Raduno internazionale E.M.P. - Bex - SVIZZERA – 22-23-24-25 maggio

di Mario Ventura

Cari amici piloti e membri dell'AIPM.

Il Raduno di Pentecoste 2015 si è svolto a Bex (Svizzera) nei giorni 22 – 23 – 24 – 25 maggio.

La meteo non è stata molto favorevole per gli equipaggi che venivano da lontano, cosa che ha fatto purtroppo desistere molti piloti, mentre alcuni sono arrivati in auto.

A Bex, nella giornata di sabato 22 è finalmente arrivato un po' di sole in tarda mattina e le condizioni generali hanno permesso ad alcuni equipaggi di arrivare in volo.

Nella giornata di domenica 24 si è svolta l'Assemblea Generale dell'E.M.P., durante la quale è stato applaudito il grande lavoro svolto dal Presidente uscente Marlies Campi; quest'ultima ha tuttavia rimesso il proprio mandato per motivi di impegni di lavoro sopraggiunti.

Si è proceduto alla nomina del nuovo Consiglio Direttivo e di Amministrazione che risulta così composto:

- Presidente Ad Honorem: Robert BARRIER (past-President EMP, Francia)
- Presidente: Cédric PASCHE (ASPG, Svizzera)
- Vicepresidenti:
- Heinz SCHÄFER (Vicepresidente OeGPV, Austria)
- Mario VENTURA (Vicepresidente AIPM, Italia)
- Noël GENET (Presidente AFPM, Francia)
- Segretario: Denise RUDAZ (AFPM, Svizzera)
- Tesoriere: Alain VERWAERDE (AFPM, Francia)
- Commissario ai Comiti: Heinz SCHÄFER (OeGPV, Austria)
- Altri membri del Consiglio di Amministrazione:
- Angel IBÁÑEZ (Presidente APME, Spagna)
- Martin SKACEL (Presidente OeGPV, Austria)
- Domenico CHIESA (Presidente AIPM, Italia)
- Francesco FREZZA (past-President AIPM, Italia)
- Nicolas NUOFFER (AFPM, Svizzera)
- Daniel SERRES (Presidente APPM, Francia)
- Marlies CAMPI (past-President APME, Spagna)
- Jean-Michel PRAZ (ASPG, Svizzera)

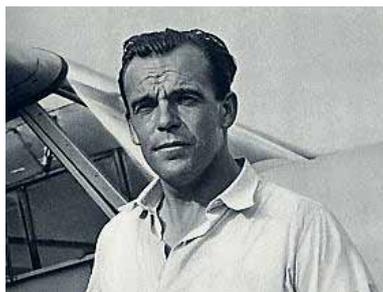
Sono state illustrate le candidature per i prossimi raduni.

Si è conclusa l'Assemblea con la definizione della località che ospiterà il Raduno EMP 2016, che sarà KEMPTEN, mentre per il 2017 è stata indicata la scelta di una località in Spagna o sui Pirenei lato francese, ancora risulta ancora da individuare.



...in terra elvetica, la Redazione comunica

...portando a conoscenza, che il 9 gennaio 2015 è morta all'età di 94 anni la sig.ra Hilde Geiger moglie di **Hermann Geiger** "Padre del volo in montagna" la sig.ra ha sempre partecipato con affetto e amicizia per AIPM, ai nostri raduni internazionali,.



Nella foto è assieme al figlio Peter nel 2011→



Volo in Alta Slovenia – 30 maggio

di Renato Fornaciari

Un volo che avevamo per esser svolto in due giorni. Purtroppo l'inclemenza del tempo ci ha fatto optare per un giorno soltanto. La scelta dell'itinerario è stata dettata dalla curiosità di poter visitare alcuni storici aeroporti base dell'allora nemico Austro-Ungarico.

Partiamo al mattino presto con quattro Piper PA18:

-  I-ROYS Renato e Orlando
-  D-EISO Francesco F. e Nino
-  D-EITX Domenico e Angelo
-  D-EBYA Beppino e Enzo C.

Nell'attraversamento della pianura fino a Gorizia il tempo è buono, si incomincia a trovare pioggia e nuvole basse sulla valle dell'Isonzo, confine naturale tra Italia e Slovenia. Vogliamo sorvolare Caporetto, allora Italiana. La valle che porta verso Bovec ci conduce proprio su Caporetto. La valle è stretta e le nuvole sempre più dense ci costringono in un forzato slalon per poter mantenere il contatto visivo con il suolo. L'emozione si fa sentire, la mente ci porta a quel tempo della Prima Guerra Mondiale dove la storica "disfatta" è costata il sacrificio di migliaia di giovani vite. Ci mettiamo in formazione stretta e sorvoliamo Caporetto; e ben visibile il grande Sacrario, posto su una collina, che raccoglie i caduti dell'evento. Ne veniamo impressionati dalla dimensione; sono quattro alti livelli con sulla cima una chiesa votiva. Facciamo due passaggi di saluto e riprendiamo il corso della valle che ci porta poco dopo all'aeroporto di Bovec.



La valle si allarga e accoglie un bel paese, ordinato con il riferimento della chiesa e del campanile; di fronte un grande prato verde definisce l'area aeroportuale.

Uno dietro l'altro andiamo all'atterraggio. Non c'è nessun traffico e in prossimità del parcheggio veniamo accolti da Yuri, il custode e factotum dell'aeroporto. A Bovec è sviluppato il volo a vela che trova sui costoni delle vicinissime montagne le condizioni più favorevoli per essere praticato. Stringiamo subito una simpatica amicizia e scambiando il nostro *prosecco* con la loro *slivovich* facciamo un brindisi per suggellare il nostro primo incontro e la scoperta di questo fantastico luogo.

Dopo un veloce pranzetto, scambio di saluti con



promessa di rincontrarci e viaaaa!!

Riprendiamo il nostro volo diretti a Bled. Sorvoliamo tante verdissime valli, boschi imponenti e zone poco abitate; sono il panorama che ci accompagna fino in vista di Bled. Aeroporto asfaltato, moderno, turistico con ogni servizio posto vicinissimo all'omonimo lago. Un luogo da fare vacanza!!

Il tempo è avaro perciò facciamo carburante e fissiamo la nostra prossima tappa. Sarà l'aeroporto di Aidiussina un aeroporto base dei Fokker Eindecker; aerei da caccia della Prima Guerra fautori dell'abbattimento di bombardieri

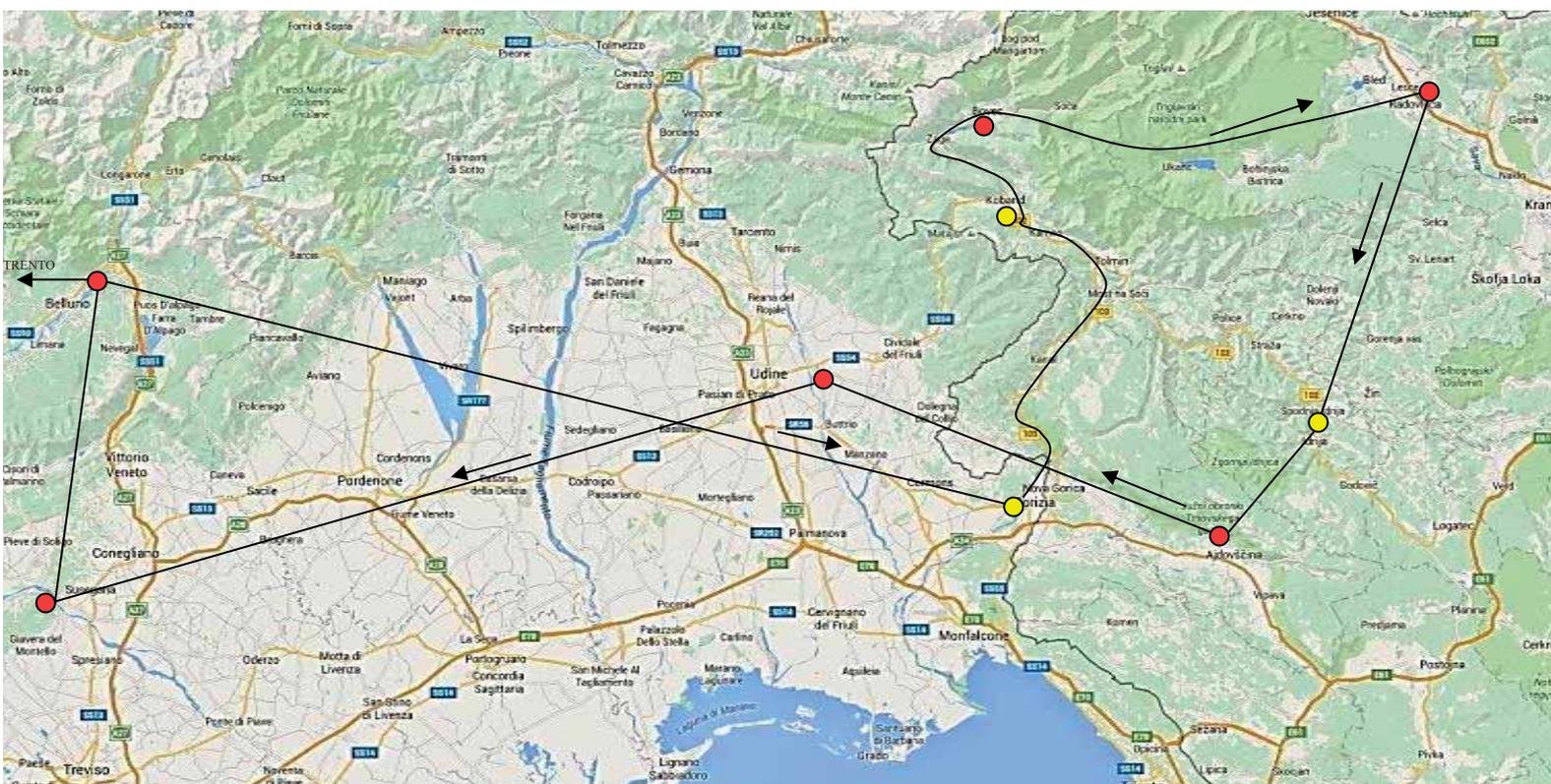


Caproni CA3 che decollavano dagli aeroporti italiani della Comina e da Aviano diretti su Lubiana per azioni di bombardamento. Noi facciamo una rotta interna, sulle montagne, che ci porta a sorvolare Idrija, importante stazione termale.



Dopo circa 20 primi arriviamo su Aidiussina adagiata nella valle che porta al confine italiano. Posiamo le nostre ruote su questo grande, verde prato. Non c'è nessuno... e per festeggiare questa nostra pacifica *invasione* brindiamo con la bottiglia di *prosecco* che avevamo conservato per l'occasione. Il programma, anche se velocemente, è stato svolto al meglio. Riflessione: bisognerà

tornare con più calma per poter godere di questa bellissima regione ricca di aeroporti turistici. Il rientro ci vede atterrare ancora a Premariacco (UD) dall'amico Bepi Agostino con la promessa di fare prossimamente ancora un raduno (AIPM aveva svolto anche la 12^a Assemblea del 2 maggio 1998).



Esercitazione Adamello "Zio Berto" – 6 e 7 giugno

di Valentina Musmeci

L'esercitazione di protezione civile denominata "Zio Berto", tenutasi presso l'altiporto del Tonale in data 6 giugno 2015, ha avuto lo scopo di testare l'utilità e l'idoneità dell'altiporto in caso di calamità o necessità pubbliche. L'esercitazione ha inoltre ricercato l'obiettivo di sviluppare una solida cooperazione tra i vari gruppi di volo di montagna.

L'organizzazione ha fatto capo al Gruppo di Protezione Civile Centro Volo Nord, con la collaborazione dell'Aeroclub di Belluno e dell'Associazione Italiana Piloti di Montagna sotto il patrocinio della Provincia di Brescia e della Comunità Montana della Valle Camonica.

L'esercitazione si è sviluppata in territorio bresciano e ha utilizzato l'altiporto del Tonale, sito in territorio trentino, per la logistica.

L'esercitazione ha avuto inizio alle ore 10.00 del 6 giugno 2015 con un briefing rivolto a coordinare i piloti partecipanti e gli operatori della protezione civile a terra ed ha previsto la ricerca di un parapendista disperso in zona Incudine, il controllo del territorio, l'individuazione di un incendio nella zona Corteno Golgi/Aprica, con il



monitoraggio della Valle Camonica ed un reportage fotografico di smottamenti e valanghe.

Il tutto è stato ben diretto da una sala operativa allestita al Passo Tonale, volta a testare in modo particolare le comunicazioni radio sia attraverso le frequenze aeronautiche che attraverso quelle in dotazione alla protezione civile.

L'esercitazione è terminata alle ore 12.30, con il rientro in altiporto dei velivoli ed un



debriefing finale per concordare ciò che ha funzionato e ciò che non ha funzionato.

Un'esercitazione simile ha un alto valore civile in quanto l'utilizzo dei velivoli ultraleggeri permetterebbe un enorme risparmio di tempi e denari in determinate situazioni di pericolo che potrebbero verificarsi in montagna.

La domenica dalle ore 10.00 alle ore 12.00 si è inoltre tenuto un convegno presso il ristorante Palla di Neve per sviluppare tematiche relative al volo in montagna, alla protezione civile e al volo nei parchi trentini/lombardi. I



velivoli utilizzati per l'esercitazione sono stati PA18, ZENAIR 701, SAVAGE, AUTOGIRO.

Pranzo al mitico "Balcon" – 12 agosto

di Renato Fornaciari

Balcon, il fantastico prato in forte pendenza sui monti sopra a Valdobbiadene che è diventato il luogo per l'incontro annuale di ferragosto con gli amici della pianura; quelli del Campo Jonathan.

Anche quest'anno, giornata bella con leggera brezza da nord. Con l'amico Beppino e il fido *Piperino* partiamo da Trento per raggiungere il punto d'incontro. Il luogo ci appare sempre nella sua bellezza di forme e d'ambiente. Il bravo Federico, che è il proprietario e gestore dell'omonimo rifugio, ha preparato il prato ben segato e il fumo che esce dal camino è garanzia che ha anche preparato un ottimo pranzetto. Facciamo due belle puntate al gruppetto che a terra si sta



già sbracciando. Poi, visto da terra, accade la *magia*; l'aereo sparisce in finale sotto al bosco per riapparire rullando a qualche decina di metri dal gruppo che si gode lo spettacolo. Dopo circa un'oretta ci raggiungono anche Eligio e il figlio Enrico con i loro aerei.

Inizia la festa! Gli ingredienti sono giusti: amicizia, musica, buon cibo e fresche bevande. Si festeggia ferragosto.



Raduno a Moldoi di Sospirolo (BL) – 30 agosto

di Francesco Frezza

Domenica 30 agosto è una giornata densa di eventi aviatori fra i quali spicca "Solidali" presso l'aviosuperficie Francesco Baracca di Nervesa che ha attirato migliaia di persone. Ma al consueto raduno annuale di Moldoi - località situata nel comune di Sospirolo – frazione Maras- non si può mancare pur sapendo che diversi associati AIPM sono assenti o perchè ancora in vacanza o perchè impegnati nei vari eventi aviatori. Il raduno si svolge in occasione della tradizionale festa locale denominata "Pon & Per" (mele e pere) prodotto che nel tempo, veniva coltivato con cura in quanto costituiva una risorsa alimentare importante data la mitezza del microclima. Così alla conferenza tenuta presso Villa Zasso in cui sono state evidenziate le varietà autoctone di tali prodotti agricoli si è alternato nel parco adiacente, il mercatino di prodotti artigianali



esposti nelle varie bancarelle. Il tempo è magnifico (Cavok assoluto) su tutte le Alpi è ciò ha favorito l'afflusso di diversi aerei ed ULM. Presenti quindi con 3 velivoli i nostri

suo Presidente Francesco Becchetti, allestisce sotto i secolari abeti antistanti la villa. Immane vino, polenta cotta in due enormi paioli, e specialità locali. Corrado Zasso, proprietario, è soddisfatto di aver potuto rinnovare l'incontro "AIPM-Pon & Per" e di averci messo a disposizione una pista ben preparata grazie anche all'opera del biondissimo figlioletto Carlo che appassionato di motofalciatrici, ha dato il massimo di sé perché l'erba fosse



tagliata a regola d'arte ed in tempo. Bravo Carlo!! L'aviosuperficie di Moldoi per il cui utilizzo è necessaria l'abilitazione al volo in montagna, è una risorsa importante per l'attività di volo dell'Aereo Club di Belluno. Proprio qui, perchè raggiungibile da Belluno in breve tempo, il Comandante Nunzio Toldo svolge l'attività didattica necessaria ai Piloti già in possesso di licenza PPL per conseguire l'abilitazione. E' un master a tutti gli effetti. Aipm l'ha dotata di manica a vento ponendo attenzione che essa sia sempre mantenuta in efficienza. Sempre simpatico nel finale, l'intervento della Banda locale con la sua simpatica esibizione di ottoni. Ringraziamo il Padrone di casa e Francesco che ci hanno permesso di ritrovarci e di

effettuare qualche utile atterraggio di addestramento e... via con i decolli. Arrivederci al prossimo anno!!



Sella a "stelle e strisce" Ospiti Americani– 1 settembre

di Enrico Camerotto



Introduzione all'evento di Danilo:

il primo giorno di settembre abbiamo avuto il piacere di accogliere un gruppo di americani molto simpatici aventi la nostra stessa passione del volo!! Renato Fornaciari era stato interpellato da Enrico Camerotto, Generale A.M. in pensione, per organizzare una speciale "gita" a dei suoi amici statunitensi in tour in Italia. Renato si è prodigato a organizzare tutto l'aspetto logistico per portare il gruppo in montagna con i Piper. Il primo pensiero era

stato di portarli in Costa Pelada ma per impossibilità di usufruire della mitica pista per un cantiere forestale, si è deciso di andare a Sella Valsugana. La giornata è CAVOK!! La temperatura è decisamente estiva, tutto e pronto per il meglio. Gli equipaggi arrivano all'aeroporto di Trento per le 9:00, sono gli amici di Verona Eligio e Enrico Lonardi con due distinti Piper, seguono da Belluno Domenico Chiesa e Francesco Frezza anche loro con i loro Pa18, Renato, assieme all'amico Beppino, è già in aeroporto, deve solo aprire l'hangar e fare benzina al suo "canarino". L'amico Maurizio "tuttofare" è già in viaggio per Sella per accogliere gli ospiti che saranno aerotrasportati con i primi voli.

Alle 10:00 arrivano gli ospiti d'oltre oceano che accogliamo all'entrata dell'aeroporto e dopo un aperitivo al



Galloway segue il briefing pre-fly e una consegna da parte AIPM di un bel zainetto con il nostro logo, contenente una guida completa delle bellezze e dei gusti del Trentino. Ogni partecipante salirà sui 5 Piper a disposizione per tre turni, dando la possibilità ai 15 ospiti di trasferirsi in volo alla mitica Sella. La ci accoglie lo staff del ristorante Carlon con la simpatica Anita e famiglia che ci ha preparato un pranzo incantevole. Durante il pranzo si è goduto di un ottimo social time con scambio di avvenimenti vissuti da parte di tutti. Veramente una giornata all'insegna del "gemellaggio" puro che volevamo non finisse mai.

Il rientro alle 17:00 con il trasferimento di tutti gli equipaggi all'aeroporto di

Trento ha chiaramente concluso la giornata festosa con i saluti di rito e l'augurio di rivederli il prossimo anno da noi... o noi da loro... dipenderà!! ----->



--->segue testo di **Enrico Camerotto**:



Lo scorso settembre ho ospitato un gruppo di amici americani, piloti, per un tour particolare nel Countryside italiano. Tante le suggestive esperienze aviatorie che ho inteso offrire agli ospiti, ma una in particolare merita una significativa sottolineatura: il volo al Sella Valsugana di martedì 1 settembre.



Domenico (il Presidente), Renato, Beppino, Francesco, Eligio, Enrico e Danilo sono i protagonisti di una giornata a dir poco strepitosa. Tutti gli ospiti d'oltreoceano sono rimasti affascinati dal mix di emozioni vissute in quei magici voli, resi possibili dai protagonisti e nell'atmosfera del Sella.

Bob, Jim, John, Patrick, Paul e Todd, con le rispettive consorti, sono piloti americani, per la maggior parte esperti di volo, con decine di migliaia di ore sulle spalle e ruoli di primissimo piano nel mondo dell'aviazione. Tra essi, in particolare, Bob Knight, Chairman del Board del Sun'n Fun, è una delle personalità aviatorie americane più importanti e conosciute nel mondo delle Fiere aeronautiche e vola moltissimo con un Bonanza e con un T28; Jim Tobul, pilota di warbirds, coordinatore e responsabile operativo del Sun'n Fun, è un assiduo frequentatore di airstrips delle montagne del Wyoming con il suo Husky A1-C ... insomma, Gente che "ci capisce". Ma anche Gente che, seppur in contesti di dimensioni a noi completamente estranee, vive il volo e lo pratica con analogo spirito. Sono abituati alle "cose" americane, dove tutto è grande, dove tutto è possibile, dove esiste una straordinaria libertà per chiunque voglia volare od intraprendere nel mondo dell'aviazione. Ebbene, da



loro ho avuto solo parole di ammirazione e gratitudine nei confronti dei Piloti AIPM. E' evidente che, al di là del volo stupendo, abbiamo tutti respirare un'atmosfera di rara suggestione, dove l'ambiente ha fatto da cornice alla amichevole familiarità, offertaci con spontaneità, cortesia e con lo schietto entusiasmo che solo chi ama e pratica il volo, nello stile AIPM, può esprimere.

Ricchezza di valori e suggestioni che hanno affascinato e che gli amici americani mi han chiesto di testimoniare con sincere espressioni di ammirazione.

Un particolare ringraziamento al Presidente, che ho avuto il grande piacere di conoscere e stimare, al "nonno"

Beppino, a cui gli anni non sembrano mai aumentare, a Francesco, sempre presente, ma anche a Enrico, Eligio e Danilo, estremamente professionali. All'infaticabile Renato, infine, un grazie speciale che non ha bisogno di ulteriori commenti... lui sa perché.



FESTIVOLARE al LIDT – 12 e 13 settembre

di Renato Fornaciari



A settembre sull'aeroporto di Trento si sono svolte due giornate all'insegna del volo e della storia dell'aviazione.

AIPM ha partecipato, con alcuni volontari, per contribuire all'organizzazione e allo svolgimento di questo festival dell'aria. L'aeroporto di Trento è stato la base storica del volo in montagna; inizio di questa bella avventura che ancora oggi continua. Ricordiamo che la prima scuola di volo in montagna è nata presso l'AeC Trento nell'inverno del 1973. Una nuova specialità di volo voluta fortemente dai dirigenti di allora fra i quali il Com. Francesco Volpi.

Nelle giornate di sabato e domenica, l'ingresso libero al Museo G. Caproni ha permesso di avvicinare il grande pubblico a questa struttura importante e fondativa di storia dell'aeronautica e del territorio trentino.

Grandi e piccoli hanno potuto ammirare il volo di vari tipi di aereo.

Sui piazzali antistanti la torre di controllo è stata allestita una ricca passerella

di aeroplani, dove i piloti potevano mostrare e illustrare al pubblico le caratteristiche di ogni aereo esposto.

L'iniziativa si è dimostrata valida per far conoscere a visitatori, esperti e appassionati la ricchezza delle strutture aeroportuali e dei servizi che la stessa fornisce.

Auguriamoci di poter ripetere l'evento anche nei prossimi anni incrementandone l'interesse e la curiosità.



Raduno a Enemonzo (UD) – 19 settembre

di Francesco Frezza

Ci era giunta notizia che dopo circa 15 anni di gestione Isabell e Lisa avrebbero concluso la loro attività di ristoratrici del "Privilegio" simpatico restaurantino annesso all'aviosuperficie di Enemonzo in provincia di Udine.



Una telefonata ad Isabel è stata sufficiente per confermare quanto avevamo sentito. La notizia non ci ha fatto piacere se pensiamo a quanti ritrovi AIPM abbiamo fatto in questa bella aviosuperficie situata nella valle del fiume Tagliamento che si allunga poi fino a Tolmezzo. Siamo nell'alta Carnia terra di uomini laboriosi dove è viva altresì la tradizione enogastronomica tipica della terra friulana. Basti pensare al prosciutto Wolf di Sauris, tanto per restare nel territorio, che si accompagna molto bene con il noto "tajut de blanc" come chiamano qui il Tocai. Perché venivamo ad atterrare ad Enemonzo? La risposta ce la darebbe l'amico Max Mauriello quando "in solitario" e per lungo tempo veniva ad atterrare qui per gustarsi

qualche delizioso piatto. Poi ha pensato bene a trasmetterci la sua....passione e noi l'abbiamo fatta nostra con piacere. A novembre quindi Isabell (la francesina di Grenoble) e Lisa (carnica doc) cesseranno l'attività per passare il testimone a qualcuno che speriamo sia all'altezza del loro "savoir faire" e della loro accoglienza. Per poterle quindi ringraziare per averci fatto passare dei magnifici momenti nella loro casetta di legno immersa nel verde e con accanto un minuscolo laghetto alimentato da acqua freschissima, abbiamo deciso di trovarci lì Sabato 19 settembre.

La giornata è buona per cui, decollati da Belluno con 2 PA18 sorvoliamo la valle del Piave e la diga del Vajont per poi virare a sinistra lungo la catena degli "spalti dei Monfalconi Toro" dove si erge maestoso il "Campanil di valle Montanaia" che, sempre il ns. Max amava definire come "la mistificazione dell'urlo del condannato a morte". Lasciamo la Cridola sulla sinistra (qui nasce il Tagliamento) che superiamo ormai a ca. 7.500 piedi per poi affondare verso Forni di Sopra e di Sotto. Accostiamo al monte Gentile prima di atterrare con circuito destro. Ci ritroviamo in 9 velivoli e 16 partecipanti tra cui il ns. Eligio, Flavio, Antonio Coradello ecc.



Il clima è gioviale, l'accoglienza ottima come sempre, l'eleganza del ristorante impeccabile e degna della tradizione francese in tutti i suoi particolari. Isabell ci racconta la sua storia, ci motiva la sua decisione di lasciare, ci allietta come sempre con i suoi manicaretti da professionista. Grazie Isabell e Lisa, Giuliano e BiBi, (i mariti) per esserci stati amici e sostenitori di Aipm con la vostra pazienza ed affetto. Non vi dimenticheremo nella speranza riuscirete a trasmettere i vostri valori a chi vi seguirà.

Raduno a S. Genesio (BZ) aviosuperficie di montagna privata – 26 settembre

di Renato Fornaciari

Si consolida l'appuntamento per il ritrovo a San Genesio dai fratelli Gostner. La giornata è meravigliosa e il volo diventa poesia. È quasi mezzogiorno e ci troviamo a sorvolare l'altipiano di San Genesio dove le tonalità del verde diventano protagoniste. Vediamo che molti aerei sono già arrivati; ci coordiniamo con l'atterraggio e possiamo dolcemente le ruote su questo luogo incantato. Come sempre accade incontriamo volti di amici vecchi e nuovi. L'atmosfera è già di festa. Di fronte al bellissimo maso dei padroni di casa è già preparato, con una cura particolare che solo in Alto Adige possiamo trovare, un ricco banchetto di specialità locali. Canederli, crauti, salsicce, verdure e buon pane nero serviti agli ospiti da un gruppo di ragazze una



più bella dell'altra. I piloti di AIPM con le loro berrette rosse prendono posto sulle tavole imbandite baciate da un sole che ricorda ancora l'estate. Assaporiamo tutte le specialità allietati dalla musica di una simpatica orchestra che snocciola un repertorio di musiche tipiche di questa regione. È proprio un bel momento



che condividiamo scambiandoci impressioni di volo, suggerimenti, ricordi e progetti di nuove imprese. Il tempo trascorre velocemente, purtroppo sempre con malinconia



arriva l'ora del rientro.



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



Gli amici che ci hanno lasciato - 2015

dalla Redazione

Antonio Farina "Nino" 6 ottobre 1930 / 18 luglio 2015

Caro Nino,

la tua partenza ci lascia tristi con un grande vuoto nel cuore.

Per noi tutti *piloti di montagna* il legame Casale con Nino è sempre stato indissolubile. Ci hai aiutato e seguito da sempre con grande amicizia e passione per la nostra attività e sei stato all'interno dell'*associazione italiana piloti di montagna* un punto di riferimento importante. Una di quelle persone che è stato bello incontrare.

La tua pacatezza che veniva accesa dalla curiosità, accompagnata dal tuo dolce sorriso, ci hanno colpito nell'animo. Sei sempre stato una brava persona ed entusiasta dell'amicizia che ci ha legato a lungo. Ci hai fatto sentire come una parte sensibile del tempo che trascorrevi sereno nella *baitella* del tuo Casale.

La bella montagna della quale noi ti abbiamo sempre considerato il *custode* ed il *signore*.

Ci mancherai moltissimo perché il nostro non è stato un incontro passeggero, ma un'essenza che abbiamo trascorso e vissuto in un arco lunghissimo di tempo. Hai fatto parte delle cose importanti che valgono la pena di essere vissute.

Pensare a te Nino, pensare al Casale, ci obbliga a ripercorrere momenti e ricordi, emozioni che ci hanno legato a tanti nostri amici che non ci sono più e con i quali abbiamo condiviso del tempo che non possiamo cancellare. Affiorano d'impeto nomi come Zio Berto, Giorgio Bertagnolli, Mario Falqui, Elio Zambolo, Fabio Endrici, Franco Boscheri, Mariano e Remo Marsilli, Gianfranco Graziani, Ennio Olivotto, Severino Carpentieri e, in un abbraccio ideale, tutti quelli che della tua amicizia, caro Nino, e del Casale hanno potuto assaporare la felicità e la bellezza. Ora vogliamo pensarti sereno in un luogo dove la luce, i colori e la pace possano ricordare il Casale.



Giovanni Giovannelli 30 aprile 1936 / 1 novembre 2015



caro Giovanni,

un grande vuoto hai lasciato nel nostro gruppo.

Sei sempre stato il custode attento della nostra flotta. Fin dai tempi della scuola dell'Aeroclub di Trento ci hai seguito con la maestria della tua specialità che ponevi nella manutenzione e nella risoluzione dei problemi che i nostri aerei incontravano. Ricordiamo la tua eleganza e la gentilezza che ponevi nei confronti di tutti noi. Sei stato un signor meccanico per capacità e disponibilità. Ancora qualche mese fa ti rendevi utile per vedere che tutto andasse bene, che i motori girassero con armonia e che gli amici piloti potessero volare in tranquillità.

Nei 40 anni della nostra conoscenza ci hai incontrati tutti, anche quelli che, ne siamo certi, incontrerai sui campi dove c'è sempre sereno.

Sei sempre stato una persona onesta, simpatica e l'averti conosciuto ha rappresentato un dono prezioso.

Un forte abbraccio, ciao Giovanni!

Polenta Alpina in aeroporto a Trento - 10 ottobre

di Danilo Pedri

Sabato 10 ottobre si è svolta la 3^a edizione della Polenta Alpina servita in aeroporto. L'entusiasmo di AIPM ha trovato un simpatico modo di



socializzare con i propri soci e amici direttamente a "casa nostra", a Trento!!

Coinvolgere gli Alpini del Gruppo di Isera della sezione A.N.A. di Trento è un simpatico gesto di socialità che si intreccia tra le due associazioni. Basta pensare ai numerosi piloti che sono stati alpini e che portano con orgoglio il cappello piumato!



È tradizione ormai cucinare una mega polenta "conza" sul fuoco di una campale militare, contornata da un gustoso sugo. Gli Alpini, di buon'ora si sono messi a preparare un rustico e squisito pranzo in aeroporto, presso l'area nord degli hangar, spazio gentilmente concesso da Alessandro e Tiziana Marangoni che ancora ringraziamo. Per chi ci legge la prima volta o non lo sapesse, questa cucina del 1953 è nata per soddisfare prime colazioni, pranzi e cene ai campi estivi ed invernali alle truppe, qui è stata usata per cuocere in un grande paiolo di rame una "polentina" da 120 kg. seguendo una ricetta



trentina, la quale prevedeva un'aggiunta alla tradizionale farina di mais un condimento di lucanica, formaggio e cipolle arrostiti. La nostra Associazione dei piloti di montagna nell'intento di trovare un modo di socializzare, oltre a organizzare raduni ed eventi che riguardano il volo, si dedica ad avvicinare non solo appassionati al volo ma anche persone curiose e amanti della montagna aperte alla conoscenza di questa nostra realtà.

Il nostro incontro sociale quest'anno non ha avuto un grande successo in numero di presenze dovuto anche dall'impossibilità di atterrare all'aeroporto di Trento per gli ULM "non avanzati". Anche le meteo fuori della nostra regione erano infastidite dalla scarsa visibilità, infatti nessun aereo è venuto da sud, ma qualcuno si è fatto anche più di 100 km. di strada per venirci a trovare!! Questo gesto ci ha gratificato ugualmente. Il pranzo è stato comunque apprezzato per la gustosità del suo banchetto, accompagnato da un buon vino nostrano spinato direttamente da una damigiana!



Un ringraziamento a tutti e ci prepariamo alla prossima edizione pensando di trovare una location aperta a tutti...



“Servizio fotografico” ad alta quota...

di Renato Pasotti

Cari colleghi,

Vi ringrazio per l'apprezzamento ricevuto, non sapevo se inviarVi queste immagini da un repertorio di oltre 10.000 foto e così ho scelto alcuni scatti. Come voi amo la montagna oltre ogni limite, poiché mi porta sempre gioia e serenità, vedo i miei vecchi sentieri, vallate, cime e ricordi...

Finalità del volo: Turismo

- velivolo Sky Leader 914 turbo - quota sul Monte Bianco 20.200' (foto) del 27/05/15 h 11 04';
- no passeggero solo il pilota Renato;
- decollato dall'aviosuperficie di Cizzago(BS)
- volo sul Monte Bianco senza sosta;



- idem per il Cervino e Monte Rosa del 17/12/2013 h11 43';



Vi ringrazio per la sensibilità ricevuta e di avermi dato la possibilità di condividere queste foto cariche di emozioni.

Cordialmente Renato.

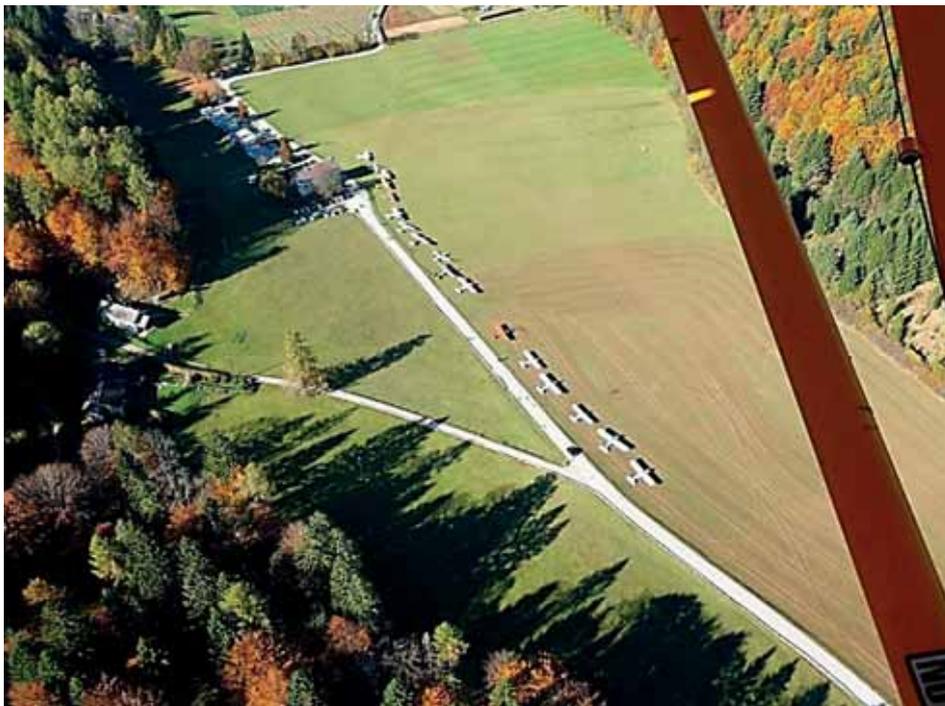


Raduno a Sella Valsugana (TN) – 24 ottobre

di Francesco Frezza

...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 "Carlön". 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 24 il tempo ci è stato particolarmente favorevole. Cavok ovunque salvo qualche eccezione nella bassa veronese dove le nebbie si sono potute diradare solo verso la tarda mattinata. Il sole quindi



splende generoso sulla Val Belluna sul Trentino-Alto Adige con assoluta calma di vento. Partiamo da Belluno con 3 velivoli e lungo la rotta, a noi usuale che passa a ridosso delle Vette Feltrine, ...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. Sul campo antistante al Carlön dove arriviamo dopo circa 30 primi di volo, sono già allineati sotto la bandiera AIPM, una dozzina di velivoli tra Piper e Ulm di vario tipo. Sorvoliamo il campo, osserviamo la manica a vento, ampia ricognizione di procedura con virata a 360° e giù in finale per l'atterraggio.

Sono le 11.30 locali.

Troviamo già diversi amici arrivati 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, Enrico da Mantova, Flavio da Vicenza e altri amici... La presenza italiana proviene quindi dalle provincie di Trento - Bolzano - Treviso - Belluno - Vicenza - Verona e Mantova, non sono stati presenti quest'anno gli amici di Aosta per difficoltà meteo. Siamo ben rappresentati. Ci sono tutti gli Istruttori Nord-Ovest: Beppino-Paolo-Nunzio, mancava Luca Fini del Nord-Est. Giungono anche un paio di elicotteri con Mario Marangoni e altri amici al seguito. Contiamo alla fine 20 aerei al parcheggio con 59



partecipanti. Danilo, nostro segretario, si prodiga nell'accoglienza verso tutti offrendo i servizi associativi; 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 come direbbe Renato. Maurizio dà sfogo al suo repertorio di barzellette mentre si nota una new-entry: Si è proprio Claudia la vivace e simpatica ristoratrice del Galloway di Trento Aeroporto che indossa la sua nuova tuta di pilota



militare intrattenendo tutti raccontando le sue esperienze acrobatiche. E' alla sua prima esperienza di atterraggio in montagna, ma sembra promettere bene.



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 (101 anni compiuti)

il compito tra innumerevoli applausi e foto. Ci intratteniamo con Franco Giacomoni proprietario del terreno di Sella nostro gradito ospite assieme al figlio Filippo neo associato, appassionato di aerei pure lui. Quindi un Grazie va a Franco per la tua disponibilità ad ospitarci nella tua proprietà con la speranza di vederlo ancora tra noi. 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 *parampampoli*. Ammainiamo la bandiera ed il pensiero corre ancora una volta allo Zio Berto..... appassionato di Sella che era solito occuparsi di ciò. Arrivederci dunque alla cena di Santa Lucia.



Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds*di Francesco Puccinelli***CORSO "MARMOLADA" - Belluno 11 e 12 Aprile 2015**

Era già da molto tempo che avevo in mente di frequentare un corso del genere, in primis perché sono convinto che queste esperienze servono ad arricchire il proprio bagaglio tecnico, sia riguardo gli atterraggi in pendenza sia per l'ampliamento della parte meteorologica, che poi può sempre servire in qualsiasi volo. In più devo ammettere che la montagna in generale mi piace moltissimo e quindi anche legare le due cose mi attrae parecchio.

Sono stato diverse volte, con mia moglie, fedele passeggera e fotografa, in giro per le Dolomiti atterrando su aeroporti e aviosuperfici, proprio per gustare dei fantastici scenari che la montagna sa regalare, ma atterrare in pendenza fino a che non trovavo l'occasione di portarmi "qualcuno" che mi spiegasse per bene, mi attirava un mondo, ma ovviamente evitavo. Nella mia zona, sono di base presso l'Aviosuperficie Valdera (PI), gli unici due posti in pendenza in cui vado sono Sagrantino e Cavola, in particolar modo quest'ultima mi ha fatto aumentare sempre di più la voglia di legare il volo alla montagna. Sono sensazioni soggettive difficili da spiegare.

Seguivo già da un po' il sito di AIPM e il gruppo su Facebook, e da lì vidi la pubblicazione della locandina riguardo il Corso di Volo in Montagna "Tofane" del 2014, quindi contattai Nunzio Toldo per le info in merito, tutto era pronto ma poi a causa di impegni improrogabili la cosa saltò, ma venni rassicurato dal fatto che, al massimo l'anno successivo, ci sarebbe stata una nuova occasione.

Ecco infatti che arrivò la consueta locandina del Corso di Volo in Montagna "Marmolada" che si sarebbe tenuto presso l'Aeroporto di Belluno il primo weekend di aprile 2015 e per il Vds si doveva utilizzare il proprio mezzo, il mio è un P2002Sierra, così mi iscrivo, prenoto un Hotel in città e parto in auto con moglie al seguito, così sfruttiamo l'occasione per fare una mini-vacanza.

Il Corso è strutturato nella giornata del sabato e la mattina della domenica con il consueto test finale, il tutto scorre in maniera veloce, dovuto sicuramente alle spiegazioni che Nunzio, con il suo modo pacato, sa dare riguardo le varie materie come meteorologia, tecnica di volo, prestazioni e le interessanti esperienze raccontate a completamento della teoria, nonché segnalare le piste fattibili. Pienamente soddisfatto e con nuove cose da studiare sotto braccio, rientriamo a casa e il pensiero va inevitabilmente a come sarà la parte pratica, a come sarà trovarsi in quella nuova esperienza, ma la determinazione e l'impegno sono alti.

Passano dieci giorni, la meteo è buona e quindi ricontatto Nunzio per fissare il giorno nel quale si farà la parte pratica... ok ci siamo!!!

Un altro aspetto che amo del volo è quella sensazione che si prova quando ci si mette di nuovo in gioco, quando accanto hai un nuovo istruttore, un nuovo scenario, insomma quando si assapora quell'ansia da prestazione per intenderci.

Nei giorni precedenti e la mattina prima della partenza sentivo parecchio, in maniera positiva, tutto ciò.

Così vado al campo di buon'ora, sveglio e scaldo il destriero e decollo direzione Aeroporto Trento, il tempo di briefing per bene ciò che andremo a fare, riparlare di alcuni aspetti visti alla teoria e focalizzare le piste dove andremo a operare ovvero Termon, Costa Pelada, Sella Valsugana e Moldoi.

Durante i vari trasferimenti tra una pista e l'altra si parla di meteorologia, argomento di cui sono appassionato, e tecnica di atterraggio, Nunzio è molto professionale, trasmette molta sicurezza e mi piace molto il suo metodo istruttivo.

Si arriva a Termon e come di consueto mi spiega come si deve eseguire la ricognizione e il circuito, quindi tutti i vari punti di riferimento da prendere così da iniziare a ragionare con un'ottica diversa dagli atterraggi in pianura; alla fine facciamo tre atterraggi, compresa una piccola sosta, e già l'eccitazione è alta visto dove sono. Nunzio è contento e io lo sono di più! Ripartiamo verso Costa Pelada ma tanto per allenare l'occhio mi fa provare un avvicinamento al Casale, una delle piste a mio avviso più belle ma non fattibili per me e l'aereo.

Arriviamo così a destinazione e la sensazione mista di goduria-fifa si manifesta, ma è quella che tiene accesi tutti i neuroni e forse anche qualcuno in più.



E qui confermo ancora una volta che seguire un corso con istruttore in situazioni "diverse" come possono essere gli atterraggi e il volo in montagna, è una esperienza che ogni pilota di qualsiasi mezzo dovrebbe fare!! Anche Costa Pelada è magnifica, quasi in un'atmosfera surreale; l'avvicinamento le prime volte, ma diciamo pure sempre, è eccezionale su queste piste perché sembra di atterrare nel nulla, si arriva, si controllano tante cose in poco tempo, il movimento delle masse d'aria nei pressi della pista per capire cosa aspettarsi nel finale e in atterraggio, l'assoluto mantenimento della quota e velocità, che in piste dove non è previsto riattaccare, stile pianura, è cosa importante, quindi una grande attenzione e un gran lavoro che se fatto bene porta grosse soddisfazioni.

Dopo una sosta ad ammirare il posto e fare un po' di foto, si riparte e mi viene spiegato il decollo in pendenza da pista dove non si vede, diciamo così, l'altra testata, altra sezione interessante per la tecnica. Arriviamo così a Sella Valsugana, una pista non in pendenza ma con un avvicinamento molto particolare perché nel finale sembra di essere a fare BushFlying in Nepal hehehe!! Si entra dentro a un canale di abeti e poi si vira a dx per raccordarsi con l'asse pista, molto divertente. Qui scendiamo e ci prendiamo un ottimo caffè al Ristorante Carlon che è direttamente in pista, io intanto continuo ad ammirare questi posti, a mandare foto alla moglie, e a dirmi: ma perché non sono venuto prima?! Mah!!

Intanto dopo ogni atterraggio segue sempre un debriefing di rito dove Nunzio mi evidenzia correzioni e spiegazioni del caso. Si riparte verso l'ultima pista in programma, Moldoi, nel bellunese, una pista in valle ai piedi dei monti, stile Termon, anch'essa divertente e utile per l'addestramento perché ognuna di loro ha sempre orografie e riferimenti visivi diversi, almeno per me, e quindi una palestra ottima per capire la tecnica. Dopo un paio di atterraggi decidiamo di concludere e rientrare a Trento.

Ecco, in questo volo, avevo una gioia particolare dentro di me, avevo fatto un'esperienza stupenda e me la stavo gustando tutta. Lascio e saluto Nunzio, avendo l'impressione che anche lui sia soddisfatto, faccio carburante e rientro alla base, stanco e felice pensando al prossimo volo in montagna.

Nei giorni successivi, continuavo a pensare ad un'ulteriore integrazione/completamento di ciò che avevo imparato al Corso "Marmolada" e quindi di andare all'Altiporto di Chamois, altra meta dei sogni per chi ama il volo e la montagna, ma più che altro dove posso andare col mio Sierra.

Parlo con Nunzio della cosa e mi dice di contattare Luca Fini, responsabile della pista e anche lui istruttore di Volo in Montagna, quindi senza perdere tempo lo contatto e prendo accordi per incontrarci all'Aeroporto di Aosta nel caldissimo luglio 2015. Ancora una volta, la sera prima e la mattina, la benevola "ansia da prestazione" si faceva sentire, suppongo sia normale, parto con la moglie e il destriero con due obiettivi, ovvero riuscire a far bene con l'istruttore e quindi imparare a metter giù le ruote in maniera corretta e rimanere a dormire nel paesino, un'idea che allettava molto entrambi.

Arriviamo ad Aosta e faccio conoscenza con Luca, una persona simpatica e di compagnia, e alcuni suoi amici, siamo

verso ora di pranzo quindi ci rilassiamo tutti insieme al bar dell'aeroporto prima di partire per Chamois. Briefing di rito e decolliamo, durante il trasferimento parliamo un po' di tecnica e nozioni utili, Luca è un istruttore professionale, preciso ed esigente, quindi mi trovo molto bene fin dall'inizio, arriviamo in Valtournenche ammirando il Cervino ma non devo farmi distrarre dallo spettacolo della natura perché devo seguire le indicazioni che Luca mi dà, prima ricognizione, sottovento verso il monte e base vicini e paralleli a questo, già qui troppo "ganzo", poi virata finale cercando di seguire le sue indicazioni e correzioni e siamo in finale, questo particolarmente affascinante perché la pista rimane incastonata nella montagna ad una bella quota, in una valle non troppo larga, bellissimo! Atterro, subito motore per raggiungere la piazzola parcheggio, ci fermiamo e mentre ascolto le correzioni non posso fare a meno di guardarmi intorno, anche se per un attimo, uno scenario per me stupendo, ma devo concentrarmi sulla lezione, quindi si riparte, vediamo la tecnica di decollo, sia vedendo il fine pista sia non vedendolo e poi altri 4 atterraggi prima di sentire Luca che dice di riportarlo ad Aosta. Ho provato la stessa sensazione del volo solista, quando l'istruttore ti dice: ora vai da solo!

A quel punto rientriamo, Luca prende l'I-WAGN e io mia moglie, per pernottare a Chamois, a quel punto, ancora entusiasta per il posto in cui ero stato poco fa, non vedo l'ora di tornarci, quindi tutto motore e via.

Mia moglie rimane affascinata dal luogo e passiamo un'incantevole serata conclusa con una simpatica Grolla!!!

Concludo ringraziando infinitamente Nunzio Toldo e Luca Fini per la loro disponibilità, preparazione, metodo e professionalità e principalmente per avermi trasmesso una "Disciplina" qual è quella del Volo in Montagna.



L'Istruttore ci insegna...*di Paolo Cattani***DISTANZE DI DECOLLO
(TABELLA DI KOCK E DIAGRAMMA BENINI)**

Il "Nomogramma di Koch" (in matematica, il nomogramma è una rappresentazione grafica di una funzione di più variabili) (figura 1) consente al pilota di ricavare rapidamente e con buona approssimazione la distanza di decollo ed il rateo di salita (V_z) da campi non in pendenza ed in quota in funzione della Density Altitude e della temperatura ambiente (OAT).

Elaborazione del nomogramma di Koch è il "Diagramma Benini PA18" che inserisce nelle variabili anche la pendenza della pista di decollo e che pertanto diventa estremamente prezioso per i piloti di montagna (su PA18) che operano quasi esclusivamente su campi in pendenza.

Facciamo due esempi su come si deve usare la Tabella di Koch. Nel 1° caso (linea rossa) si immagina di decollare da una pista posta a 4000 ft di D.A. (circa 1200 m) con una O.A.T. di 20°C. Si vede che la distanza di decollo aumenta dell'80% e la velocità di salita (V_z) diminuisce del 50%.

Se poi, in un 2° caso (linea blu), ci portiamo ad una D.A. di 8000 ft (circa 2400 m) con una O.A.T. di 15°C abbiamo un aumento della distanza di decollo superiore al 200% ed una riduzione del 75% del rateo di salita.

Illustriamo ora il "Diagramma Benini" elaborato dall'Ing. Rodolfo Benini, presidente dell'Aero Club di Trento, già a metà degli anni '60, quando si incominciava ad atterrare con i Piper sui ghiacciai dell'Adamello e si studiava la formulazione di quella legge per la liberalizzazione delle aree di atterraggio che fu poi chiamata "legge Gex", promulgata nel 1968 e regolamentata nel dicembre 1971.

Il "Diagramma Benini" (figura 2) completa il nomogramma di Koch inserendo la variabile della pendenza della pista. E' ovvio che più la pista è in pendenza tanto più breve sarà la corsa di decollo.

Unica limitazione di questo diagramma consiste nel fatto che è stato elaborato per il Piper PA18, dove è prevista una corsa di decollo con D.A.= S.L. in condizioni ISA, di circa 90 metri e non è disponibile per altri tipi di velivolo che non siano simili come caratteristiche d'impiego.

Alcuni esempi sull'uso del Diagramma Benini. Sull'aviosuperficie del Casale, a 5.100 ft di elevazione, con una O.A.T.= ISA e QNH 1013.2, sulla pendenza media di circa il 20%, un PA18 ha una corsa di decollo di circa 65 metri (linea blu).

A Termon (elevazione 2.200 ft) con O.A.T.= ISA e QNH 1013.2, sulla pendenza del 10%, un PA18 ha una corsa di decollo di circa 70 metri (linea rossa).

E' interessante notare che la pendenza favorisce il decollo ma solo a quote relativamente basse dove la potenza del motore è di poco ridotta ma a quote alte, dove la potenza subisce un drastico calo, pendenze non eccessive non compensano la perdita di potenza e la corsa di decollo è più lunga che a SL.

Ad esempio, a 7.000 ft, con una pendenza del 10%, la corsa di decollo sarà più lunga che a SL (sarà 114 m) e sarà uguale a quella di SL (90 m) solo con una pendenza di circa il 16%.

Queste considerazioni vanno fatte prima di atterrare su una nuova aviosuperficie in pendenza in quanto, se la pista è adeguatamente lunga per l'atterraggio, non è sempre detto che sia anche sufficientemente lunga per il decollo!



...schemi:

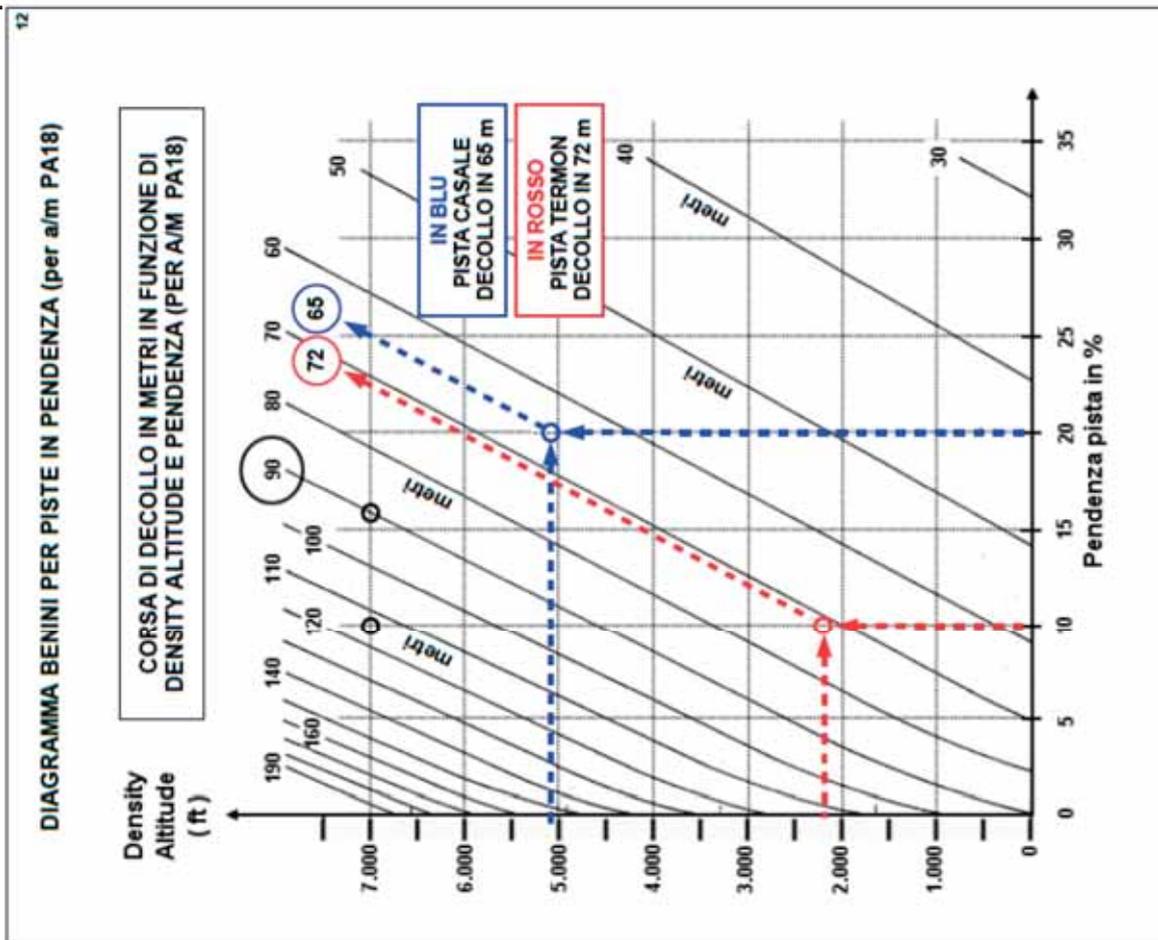


fig. 2

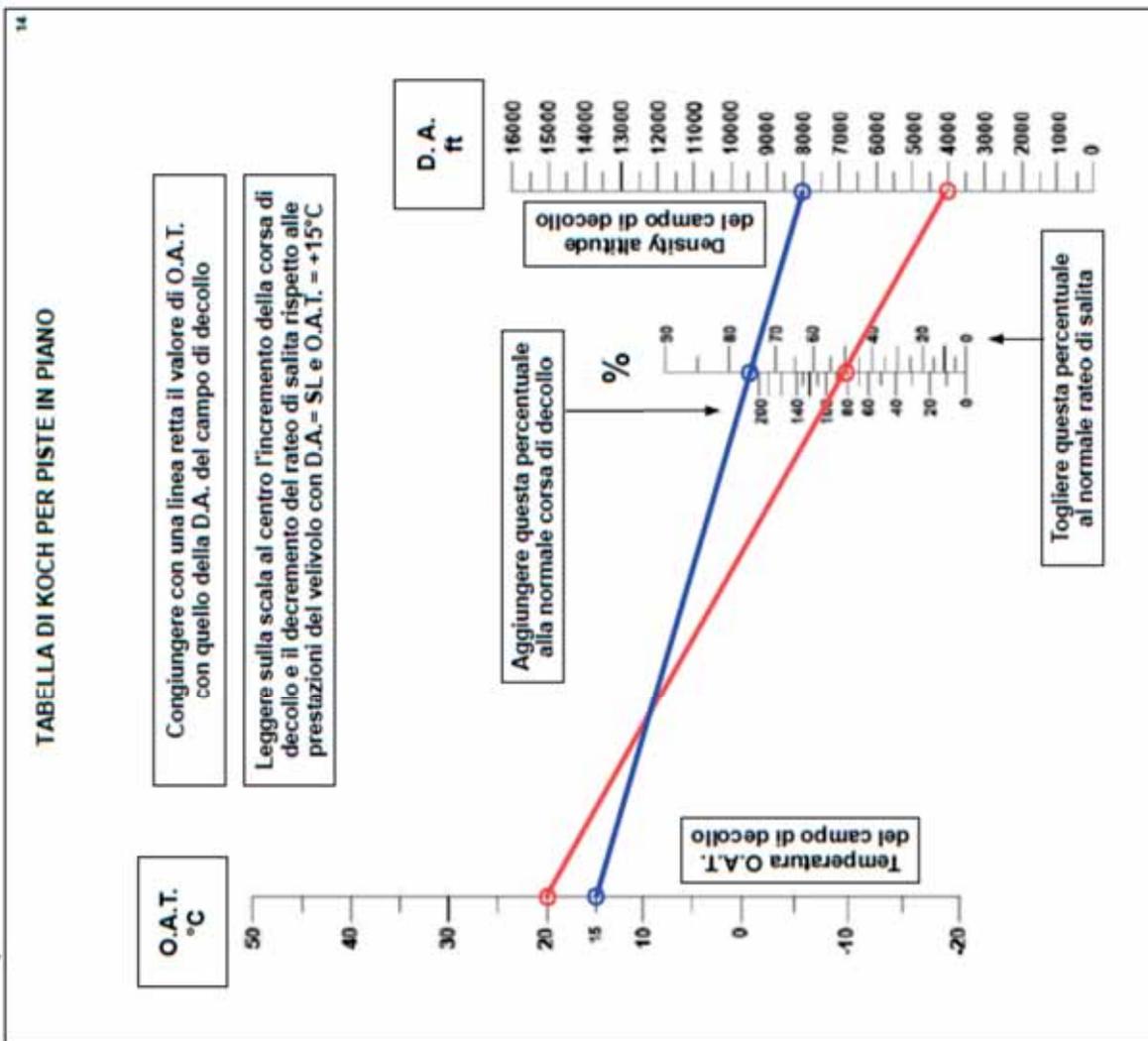


fig. 1

USO DELL'ARIA CALDA AL CARBURATORE E CORRETTORE DI MISCELA

L'uso dell'aria calda al carburatore nei motori alternativi aspirati di aviazione generale (Piper, Cessna, Partenavia, ecc.) è noto a tutti i piloti perché fondamentale nell'evitare piantate di motore quando vi siano le condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio nel carburatore stesso.

Anche sui velivoli ultraleggeri la formazione di ghiaccio nel carburatore (o nei carburatori) è un'evenienza che può creare una situazione di emergenza. E' da precisare però che alcuni motori aspirati montati su velivoli ultraleggeri hanno la presa d'aria sistemata all'interno della cofanatura del motore e pertanto l'aria che entra nei carburatori è già parzialmente riscaldata e quindi il rischio di ghiaccio al carburatore è quasi sempre scongiurato.

Quando invece questi motori abbiano la presa d'aria esterna, sia che l'aria arrivi al carburatore direttamente attraverso un filtro, sia che passi attraverso un "air box", il rischio di ghiaccio al carburatore, ovviamente in condizioni di O.A.T. e di umidità sfavorevoli, è effettivamente reale e da non sottovalutare.

In ogni caso il pilota di ultraleggeri dovrà conoscere bene che tipo di alimentazione d'aria è installata sul proprio aereo. Se il motore è dotato di "air box" ci sarà quasi sempre un sistema di riscaldamento dell'aria con uno scambiatore di calore che sfrutta, quando necessario, l'alta temperatura del collettore di scarico.

Come si vede nel disegno di figura 3 che illustra lo schema di funzionamento di un carburatore a vaschetta, nel tratto costituito dal "tubo venturi", a causa del forte abbassamento di temperatura quando vi sia un'umidità relativa con valori superiori al 50-60 %, con temperature ambiente (OAT) all'incirca tra + 15°C e -2°C, è possibile la formazione di uno strato di ghiaccio sulle pareti del venturi, con ovvia riduzione o interruzione del flusso della miscela aria-carburante.

Il grafico di figura 4 è di aiuto al pilota nel verificare le condizioni di temperatura e umidità che possono portare alla formazione di ghiaccio al carburatore.

Da ricordare che l'uso dell'aria calda al carburatore deve essere preventivo e non è più possibile togliere il ghiaccio dal venturi del carburatore quando vi si sia formato e il motore si sia fermato. Nei motori con immissione diretta d'aria calda al carburatore (motori di solito installati su aa/mm di aviazione generale) è consigliabile, quando sussistano le condizioni, usare il comando dell'aria calda a tutta apertura mentre, quando si operi con motori con air-box e si abbia l'indicatore di temperatura relativo, è conveniente, per non perdere troppa potenza, parzializzare l'ingresso di aria calda in modo da tenere la temperatura intorno ai 30°C.

Nel volo in montagna, dove le temperature ambiente possono essere anche d'estate comprese nei valori sopra citati e dove l'umidità relativa, specie in giornate nuvolose, può raggiungere la soglia di allarme, il pilota deve porre particolare attenzione a questo problema e valutare le azioni da intraprendere.

Su alcuni aeromobili, per aiutare il pilota, è installato un termometro che fornisce la temperatura del venturi del carburatore o la temperatura dell'aria dell'air-box sugli ultraleggeri.

Il pilota deve inoltre ricordare che con farfalla tutta aperta (manetta tutta avanti) la formazione di ghiaccio al carburatore è molto improbabile, mentre con farfalla quasi chiusa (manetta indietro), come in discesa o in avvicinamento, questo fenomeno può verificarsi.

Come ultima informazione, per chi non ricordasse come funziona il motore ad iniezione, si deve ricordare che con questo tipo di motore non esiste il pericolo di ghiaccio al carburatore per il semplice motivo che ... il carburatore non c'è!

Con il motore ad iniezione, in caso di volo in condizioni in cui si possa formare ghiaccio sulla struttura del velivolo e ghiaccio che ostruisca la presa d'aria per l'alimentazione del motore, è installata una presa d'aria alternata che preleva aria calda da uno scambiatore di calore.

Parliamo ora del "correttore di miscela". Se si vola con aeromobili di aviazione generale (PA 18, C 172, DR 400, ecc.) è sempre possibile correggere, salendo in quota, il titolo stechiometrico della miscela aria-carburante, che deve aggirarsi intorno a 15.

Significa che, a quote diverse da quella di taratura del carburatore (SL), è necessario compensare adeguatamente il calo di densità dell'aria con una riduzione proporzionale della quantità di carburante che entra nel venturi.

Su molti motori utilizzati per gli ultraleggeri detta correzione avviene in modo automatico e pertanto il pilota non avrà a disposizione alcun "correttore di miscela".

Il correttore di miscela, quando ovviamente presente, consente di ottimizzare la resa del motore alle varie quote. Se la miscela è troppo ricca (eccesso di carburante), o troppo povera (meno carburante), avremo comunque un calo di potenza, così come si vede sul diagramma di figura 5.

L'uso ottimale del correttore di miscela, volando in quota, prevede di mantenere la miscela leggermente ricca anche se vi è un leggero calo di potenza.

Paolo Cattani

...schemi:

SCHEMA CARBURATORE A VASCETTA

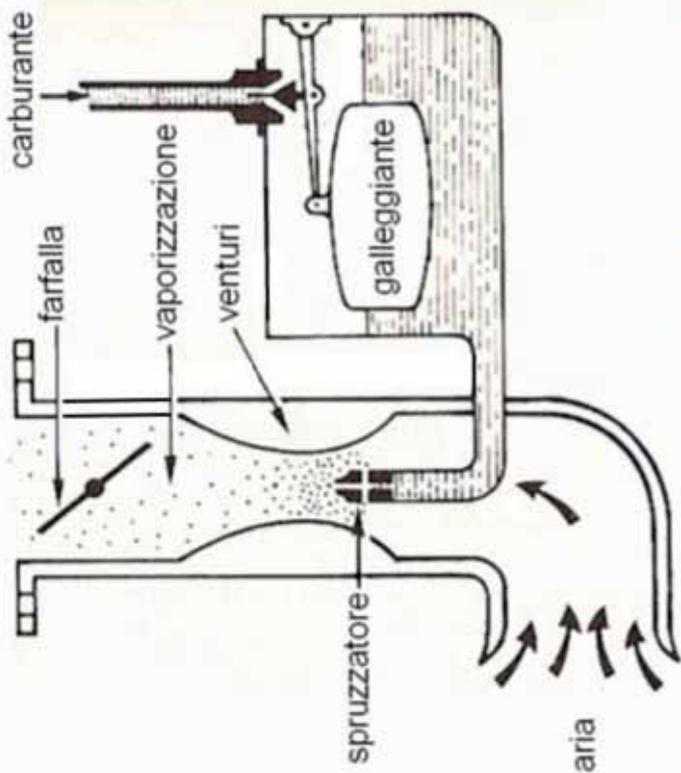


fig. 3

USO DEL CORRETTORE DI MISCELA

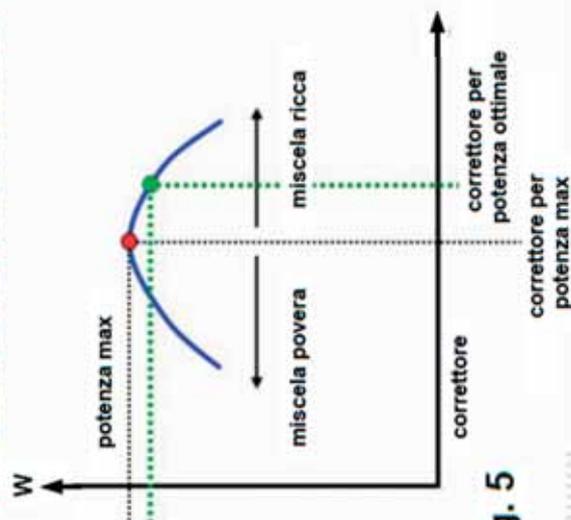


fig. 5

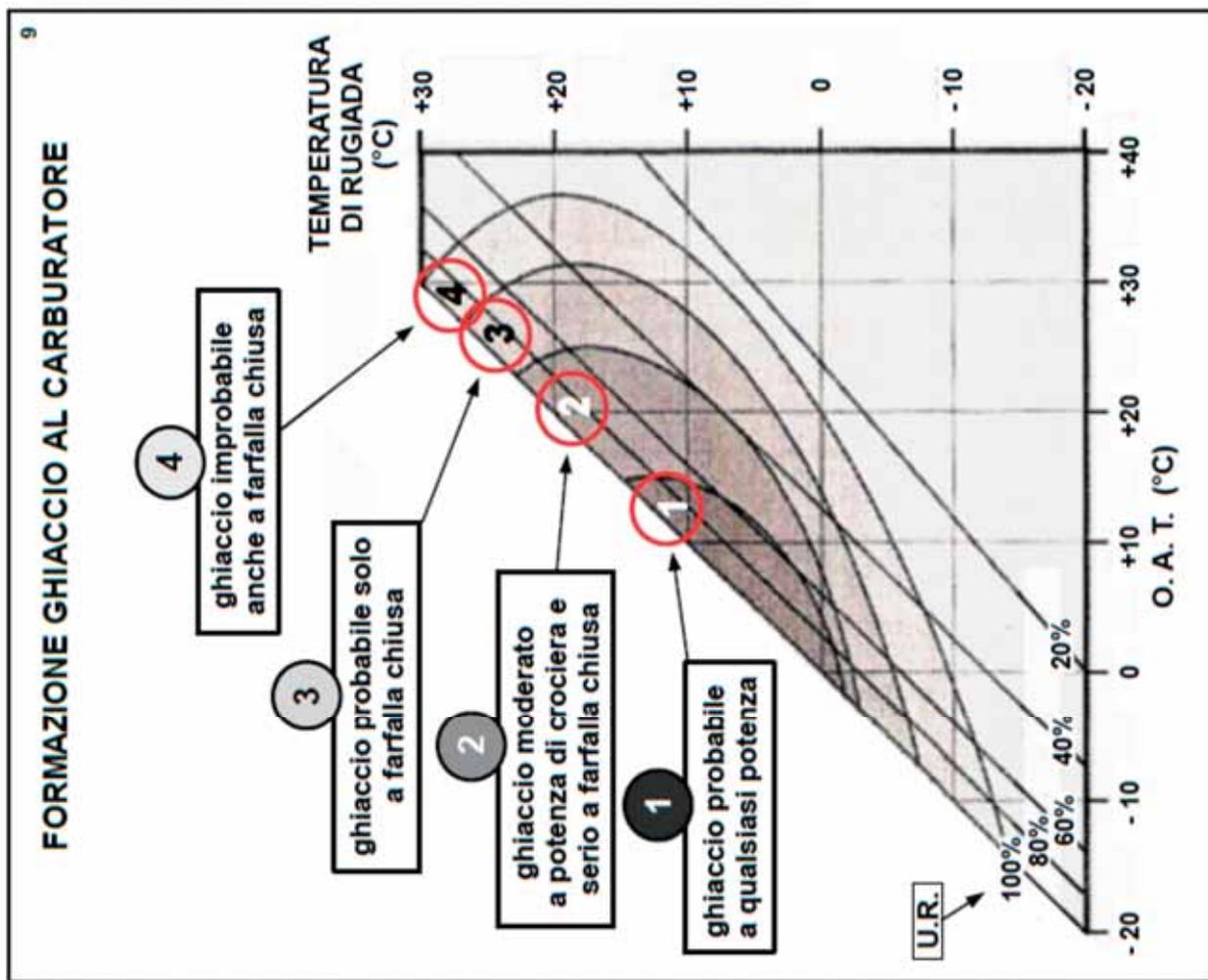


fig. 4

Storia: in memoria di Zio Berto.

dalla Redazione

Riportiamo l'articolo trovato dall'amico Paolo Cattani su un vecchio numero di "Aviazione Sportiva" (gennaio-febbraio 1991 / 24 anni fa!) che ospitava nelle pubblicazioni gli inserti di AIPM redatti e curati da Renato Fornaciari.

La scelta deriva dal piacere di rinfrescare un ricordo alla memoria di Zio Berto che ha insegnato a tutti noi l'amore per il volo e

La Cima Tosa la montagna con il costante contributo di Mario Marangoni.

(Gruppo del Brenta-Trentino)

di BertoVenturini

Per noi, piloti di montagna, passare in volo per il Gruppo del Brenta e non dare un'occhiata al Campanile Basso, al Canalone Neri, al Crozon e alla Cima Tosa è come andare al Louvre e non guardare la Gioconda, tanto è irresistibile la bellezza di questo scenario naturale fatto di guglie, pareti, nevai, luci e ombre, cime ardite e sublimi e poi la Tosa con la sua piramide di neve sempre maestosa e affascinante, come una gran dama, una "regina" con la sua bianca stola sulle spalle.



Mentre le nostre qualità di piloti miglioravano guardavamo la Tosa con tutt'altro interesse e cominciamo nei primi voli in montagna a vederci una certa possibilità di, di... non ci si fidava a dire atterrare ma una sensazione, un certo "prurito", che voleva dire che si poteva anche fare; frase questa che ci dava l'idea che in quel posto presto o tardi si sarebbe atterrati.

Finalmente un bel pomeriggio, splendido, luminoso, di ritorno da un volo sul Cevedale, ce la troviamo davanti, bellissima! Splendente al sole della sera, non vedevo che lei, ero incantato. Chiamai Mario sull'altro aereo e dissi solo "...hai visto quanto è bella!" al che mi risponde "...sono almeno dieci minuti che la guardo e penso che forse si potrebbe...", silen-

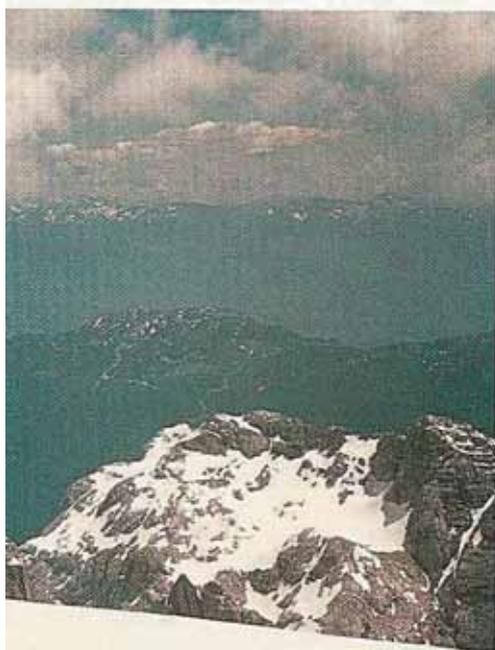
zio radio, restiamo così.

Intanto ci avviciniamo alla Cima, metto una tacca di flap, rallento la velocità, ora sono sopra alla Tosa, alcune persone sulla cima ci salutano, tutto è fantastico ma tremendamente piccolo ci appare lo spazio per un eventuale atterraggio.

Continuo a girare spiralandosi sempre più lentamente e più basso, sento su di un versante un po' di discendenza ma solo molto vicino alla parete, tutto il resto è buono e tranquillo; la neve si presenta bene, la temperatura è un po' bassa (5° sotto zero) pertanto anche il manto nevoso sarà un po' duro, si vedrà!

Nel frattempo anche Mario si è inserito nel "carosello" e registra anche lui le stesse sensazioni e mi dice che l'unico modo per poter atterrare sarà

Storia...



di circa 3 mt. manetta, su il muso e tocco molto prima, vedo che rallenta, quasi si ferma ma scivola di fianco e devo dare tutto piede e cloche e motore per poter decollare. Ora sono in volo sulla Pozza di Tramontana. Tiro un bel sospiro! Chiamo Mario dicendogli le mie impressioni e d'accordo decidiamo per il NO! Facciamo un ultimo passaggio salutandogli alpinisti.

Da questa esperienza traemmo la conclusione che la cima Tosa si poteva fare solo quando ci fosse stata la giornata "giusta" con la temperatura ottimale per lo scopo. Atterrare in montagna, anche su spazi ristretti non è poi così difficile, l'importante è fermarsi al posto giusto per poter

minuti OK!" Tollo la mia vestaglia da lavoro, dico ai miei collaboratori che c'è una chiamata urgente e devo andare via subito (ottima scusa).

Arriviamo all'aeroporto, tempo splendido e, secondo le mie esperienze alpinistiche tutto andava bene.

Prendiamo un Piper a testa per essere più leggeri, controlliamo l'equipaggiamento (corda, piccozza, razzi, ecc.) e poi con Trento radio "I-PATN + 1 rullaggio...pronti al decollo per volo di allenamento zona gruppo Brenta".

Ora 10,50, saliamo verso Nord e poco oltre Sardegna ci appare la Tosa, bellissima e invitante, pare che dica "venite oggi, vi aspetto". Sensazioni che ti fanno capire che si può fare, che sei partito con il piede giusto.

Facendo quota ci scambiamo le nostre prime impressioni, controlliamo la temperatura esterna: +16°;

senz'altro quello che stiamo provando ora. Confermo i suoi consigli e mi preparo per un tocca e vù.

Mi allontano per poter fare un bel finale, a 100 metri mi abbasso al livello di soglia pista che visivamente mi ero fissato, richiamo, un poco di gas, tocco la neve, tolgo gas ma sono veloce, scivolo sulla neve il più possibile ma non rallenta, allora tutta manetta e con una "strappatina" lo sollevo al momento giusto e sono ancora in volo sulla valle d'Ambiez; dico a Mario "...la neve è troppo dura". Mi ripresento in finale per una seconda volta, tutto come prima ma più lento; controllo olio, benzina, temperatura, pressioni, sei, tutto OK! Vado in finale e mi porto più basso della "soglia" pista per poi tirare su l'aereo con il motore, ora sono pronto: sotto



girare l'aereo con uno spazio sufficientemente adeguato per poter decollare, altrimenti sono guai seri!

Passarono ancora delle settimane e arriviamo a giugno. Una mattina, verso le 9,30, mi telefona Mario "...pensi alla Tosa? Mi sembra la giornata giusta!" Rispondo solamente "...vieni a prendermi fra 10

Storia...

La Cima Tosa



lassù saranno 2-3° sopra e la neve sarà ottima. Nessuna turbolenza, vedremo sulla cima che è là che ci aspetta!

A quota 3000 mt prepariamo gli aerei, sci giù, controllo benzina, flap, ecc. in maniera da non pensarci più e poter avere tutta la concentrazione necessaria sull'atterraggio. Ci



avviciniamo alla parete per sentire eventuali turbolenze, tutto calmo.

Ora siamo a quota 3500, siamo più alti della Tosa, basta salire! Facciamo la nostra ricognizione e cominciamo il nostro "carosello". Inizio un finale di "assaggio" con inizio dalla Brenta Alta poi cima Margherita e la Tosa, non oso toccare la neve, i primi giri servono per capire l'atmosfera circostante, sono dubbioso: mi sembra troppo piccolo lo spazio, in un attimo ho sorvolato la zona di atterraggio e sono fuori, dove tutto precipita a valle!

Mario mi dice le sue considerazioni ed è più fiducioso. Intanto mi preparo per un altro avvicinamento e, con la dovuta sicurezza, tenterò il primo atterraggio.

Ripeto lo stesso finale di prima, sono sulla soglia, tolgo il gas e...l'aereo si posa dolcemente sulla neve, sento che è quella "giusta", ma sono troppo veloce e devo riattaccare immediatamente. Devo arrivare più lento e più basso, ora però sulla neve c'è una traccia che servirà da parametro; togliendo motore in quel posto l'aereo volerà fino all'inizio della traccia senza toccare.

Ritorno in finale, una tacca di flap, un'Ave Maria (e qui ci vuole!), velocità OK, poca manetta (è bene avere sempre a disposizione 200-300 giri di motore), muso giù, per essere tranquillo, mi vedo un po' alto, tolgo motore e sprofondo lentamente, mi sembra d'infilarmi sulle prime rocce, ora una buona smanettata, con la cloche leggera cabrata e sono sulla massima pendenza del nevaio, tolgo motore, gli sci toccano la neve molto prima e ora sento che si ferma, un po' di piede per girarlo verso il pendio e sono fermo! Sono atterrato sulla cima Tosa! Lascio andare un bel sospiro e resto immobile a contemplare tanta bellezza.

Mi sono fermato a 25 mt dalla cima, poi sento i complimenti di Mario e gli spiego come dovrà fare per l'atterraggio, che, preso per il verso giusto, non è poi così difficile.

Scendo e blocco il Piper con due tappi di neve davanti agli sci. Affondo la coda in una piccola buca,

Storia...



fatta con il badiletto di bordo, ora l'aereo non si muoverà più. Mi dedico a Mario che mi sorvola e sento che è impaziente di atterrare.

Mi preparo al decollo, tolgo i tappi dagli sci e lascio la coda nella buca. Salgo, metto in moto, appena è tutto pronto, via! Tutto motore, cloche in avanti, la coda si alza, esce dalla buca e l'aereo parte deciso, in un attimo sono già in volo.

Ora tocca a Mario che vedo già in finale, lo sorvolo e lo vedo benissimo "...in bocca al lupo!". Vedo la sua ombra proiettata sulla parete che sale a picco e poi sul nevaio, rallenta e poi dolcemente s'infilza sotto il Piper fino a diventare una sola cosa con l'aereo. Vuol dire che sta toccando e subito un turbinio di neve che si solleva e vedo la nuova traccia vicina alle mie precedenti: è fermo anche Mario!

Ora sono io a congratularmi, faccio delle fotografie, ripasso e tutto è più bello con sopra un aereo!

Mario si prepara a ripartire, lo vedo armeggiare attorno all'aereo, ma non riesce a girarlo. Vedo che alza la coda ma non lo smuove minimamente. Capisco che è difficile a quella quota. Continuo a girare sopra e aspetto notizie.

Finalmente mi chiama, tutto ansimante "...non riesco a girarlo!"

Gli spiego la tecnica che ho usato in precedenza. Aspetto e osservo, ma non vedo miglioramenti, decido di atterrare, anche se la cosa, con un aereo fermo in quella corta pista di neve, diventa più difficile.

Mi metto in finale, tutto come il primo atterraggio, tolgo motore piede e sono fermo di fronte a Mario: "come va?"

Capisco la sua apprensione, se non atterravo rimaneva da solo sulla cima ad aspettare l'elicottero, però ci vogliono sempre due o tre ore prima del recupero!

A questo punto non abbiamo più problemi, siamo due aerei sulla Tosa!! Possiamo goderci tranquillamente la cima, bastano pochi minuti per raggiungerla. Bastoncini da sci, macchina fotografica, brindiamo con due bustine di cognac, tipo nata, saliamo in vetta. In vetta ci aspetta una gradita sorpresa, vediamo le tracce di decollo dell'aquila. Si vedono una decina di "passi" di rincorsa e poi le due zampate unite e decise di decollo (vedi foto); per noi è stato un ambizioso premio: siamo atterrati dove osano le aquile!!

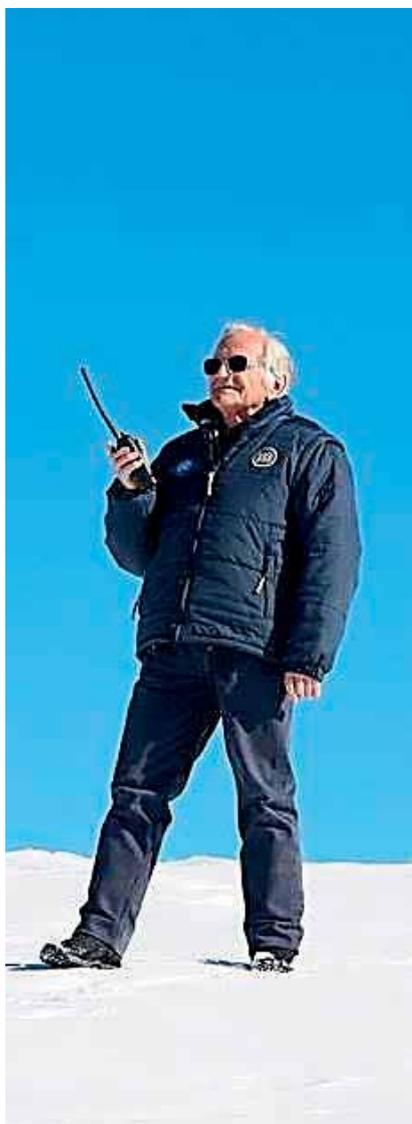


Rubrica: notizie, novità e curiosità - 2015

dalla Redazione

Eligio!!

Un amico che fa parte della "storia" del nostro volo in montagna. Un pilota che fin dall'inizio è stato partecipe delle imprese, avventure, conquiste e ... qualche battaglia che il gruppetto dei fondatori ha svolto in tutti questi anni. Oggi è ancora ai comandi e ... va dicendo che è il più anziano. È vero!! Siamo verso il traguardo degli 80anni ed è ancora attivo. Un "attivo vero", entusiasta e appassionato come la prima volta. Un caro amico sul quale puoi contare veramente. Sempre pronto a dare una mano nel momento del bisogno e a partecipare per nuovi progetti. Un amico che ha segnato con risultati di grande spessore il percorso del volo in montagna italiana.



Con senso di gratitudine e affetto, tutti i tuoi compagni di volo.



Cena sociale Santa Lucia – dello scorso 13 dicembre 2014

di Danilo Pedri

La cena quest'anno (2015) sarà a Levico Terme (TN) al ristorante "Prime Rose"!!

L'edizione 2014 si era svolta nel capoluogo della Vallagarina, a Rovereto (TN) presso il Ristorante-Hotel Rovereto, situato sulla via principale.

Il programma della serata prevedeva, come consuetudine, la celebrazione di una Santa Messa a suffragio degli amici scomparsi. Ricordi sempre molto vicini ai nostri cuori. Quest'anno il ritrovo era presso la chiesa di Santa Caterina, a pochi passi dal Ristorante.

Terminata la messa, alle 20:00 è iniziata la cena di gala con un festoso aperitivo, un momento in cui ci



si ritrova tutti assieme dopo una lunga stagione di attività svolta in luoghi per noi più famigliari i campi di volo e le montagne. Durante la serata siamo stati allietati dalla proiezione di foto e video riguardanti gli eventi in cui era presente AIPM e l'attività addestrativa 2014 delle scuole di Belluno e Aosta.

corso della serata, verso il termine della cena, il nostro Presidente ha ringraziato per l'attività svolta durante l'anno, ha citato singolarmente tutti i nuovi abilitati e ai presenti ha consegnato il prezioso diploma di abilitazione.

Gli abilitati "MOU" Mountain rating del 2014 sono stati:

-  **Giorgio Martini**
-  **Ernst Gostner**
-  **Florian Gostner**

Gli abilitati "avanzati" ULM del 2014 sono stati:

-  **Nicola Paggiaro**

Nel



Il giorno seguente verso le 10:00, un gruppetto di quindici amici, sopravvissuti alla cena ha fatto visita alla mostra

intitolata **"La guerra che verrà non è la prima 1914 – 2014"** allestita al MART; il famoso museo situato in centro a Rovereto ideato dal noto architetto svizzero Mario Botta. Un esemplare di biplano inglese S.E.a 5. (**Scout Experimental 5**) fu progettato da H.P. Folland and J. Kenworthy della Royal Aircraft Factory di Farnborough (UK), aereo entrato come alleato degli italiani nella Prima Guerra Mondiale; *richiesto* alla Fondazione Onlus Jonathan Collection di Nervesa della Battaglia (TV), (dove AIPM è ben rappresentata) è stato appeso sotto la cupola del MART a ricevere i visitatori della mostra, una delle più importanti d'Europa.



Verso le 12:30 si è conclusa la visita. Un pranzo in una tipica trattoria ha salutato la partenza di Fiorenza De Bernardi che ritornava a Roma. Si è chiuso così il programma sociale 2014.

Gentili Soci AIPM e Amici del Volo in Montagna

L'atto finale della stagione estiva, il tradizionale incontro di Sella Valsugana lo scorso 24 ottobre, ha visto la partecipazione di moltissimi amici e simpatizzanti anche venuti dalla vicina Austria e Germania. Era con noi il benemerito e decano Com.te Francesco Volpi che vanno i migliori auguri del suo 101esimo compleanno da parte della "Famiglia Aipm". Ci auguriamo di avere la sua gradita presenza per molti anni ancora ai nostri futuri meeting che proporremo e ai quali naturalmente tutti voi siete già da ora invitati. Il sostegno alla nostra attività con raduni e voli promozionali va proseguito in continuazione e conto sull'aiuto da parte di tutti. Sapete che l'associazione ha bisogno anche del vostro sussidio economico diretto per le inevitabili spese di rappresentanza ed organizzazione dei vari eventi. Le quote associative per il 2016 hanno subito delle sensibili variazioni con un piccolo aumento che non si faceva da qualche anno. (60€ i Soci piloti abilitati, tutti gli altri piloti 50€ compresi gli elicotteristi, 25€ i Soci aggregati ordinari non piloti). I versamenti potete eseguirli tramite bollettino o bonifico bancario sul conto corrente dell'associazione entro il prossimo 28-2-2016. Sarà possibile farli direttamente già a partire dalla serata del 12 dicembre prossimo alla tradizionale Cena di Santa Lucia che quest'anno si terrà alle ore 20:00 a Levico Terme (TN) presso il ristorante "Prime Rose" in Via San Biagio, 4. Vi esorto a prenotare, assicurando la vostra gradita compagnia, a mezzo mail o telefonata ai numeri che trovate scritti nella locandina sotto riportata. Vi attendo numerosi e nel ringraziarvi per il vostro importante aiuto per il bene del nostro volo in montagna, colgo l'occasione assieme a tutto il Consiglio Direttivo per porgervi i Saluti più Cordiali ed augurare a Voi tutti e ai Vostri Cari Buone Feste e Incantevoli Voli per il prossimo anno. Viva AIPM!

**Il Presidente Domenico Chiesa****QUOTA ASSOCIATIVA 2016****SOCIO AGGREGATO ORDINARIO**

euro 25,00

SOCIO AGGREGATO PILOTA VDS/A/H

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 2016 a mezzo

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

IBAN: IT40Y0760101800000013222385intestato ad **A.I.P.M.**causale: **quota sociale 2016 + cognome nome**

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

ore 20,00 di**Sabato 12 dicembre 2015****Presso il Ristorante Prime Rose****Parco Belvedere****via San Biagio, 4****38056 Levico Terme (TN)**

tel. + 39 0461 706410

fax + 39 0461 708559

<http://www.ristoranteprimerose.it/>info@ristoranteprimerose.com**Prenotazioni****entro il 6 dicembre****scrivendo a**info@aipm.it

Il Ristorante è situato in un grande parco, a 30 min. da Trento e a 40 min. da Bassano (VI) uscire dalla SP16 direzione Levico Terme e seguire indicazioni parco Belvedere.

Albergo convenzionato:**B612HOTEL*****<http://www.b612hotel.com/>info@b612hotel.it

tel. + 39 0461 1533035



Ristorante Prime Rose

Quest'anno non sarà celebrata una Santa Messa in memoria dei nostri amici scomparsi, ma in alternativa, durante la cena ci sarà un momento di raccoglimento dedicato a tutti loro.

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

Casella Postale, 125 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +39 0464411408 Fax +39 0464431643

www.aipm.it - info@aipm.it