NOTIZIARIO

Associazione Italiana Piloti di Montagna

numero 59 – novembre 2014

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 28 anni…

...attività valle D'Aosta: decollo dal Col Loydon: Francesco Frezza e Renato Fornaciari – PA18 D-EISO
foto di Luca Fini

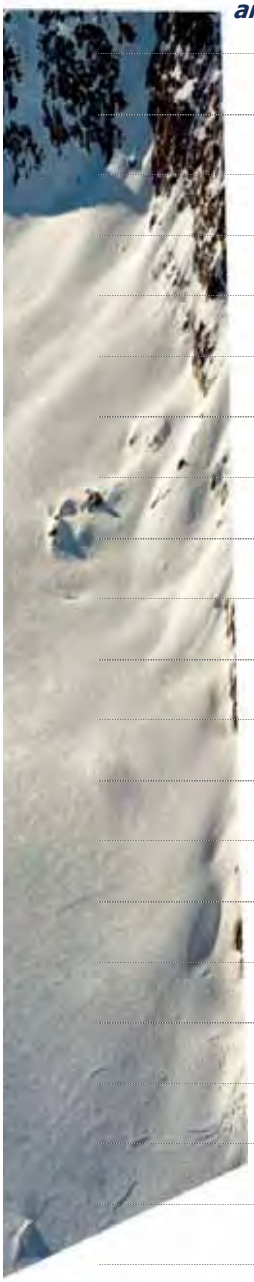
Sito Internet:
http://www.aipm.it/

Redazione:
Renato Fornaciari
Danilo Pedri

Stampa:
moschini advcom
di Pierluigi Moschini
Via G. Tartarotti, 62 - 38068 Rovereto (TN) – Italy
www.moschiniadv.com

In copertina al Notiziario n°59:
atterraggio sulle nevi del ghiacciaio Rutor - Col Loydon,
3.175 m s.l.m. vicinanze di La Thuile - Aosta, confine Italia-Francia
8-9 marzo 2014 - Raduno invernale Chamois - Aosta
Foto di Ulrich Ladurner

Sommario:



argomento	*testi*	*pag.*
Saluto del Presidente	*di Domenico Chiesa*	*4*
Raduno a Chamois (Aosta) sui ghiacciai	*di Renato Fornaciari*	*6*
Raduno a Cà Quinta (VI)	*di Flavio Canton*	*8*
28^Assemblea – Nervesa della Battaglia (TV)	*di Danilo Pedri*	*10*
Meetin Savage a Torbole Casaglia (BS)	*di Flavio Canton*	*13*
Raduno europeo E.M.P. a Meribel (F)	*di Renato Fornaciari*	*15*
Racconto esperienza socio	*di Nicola Paggiaro*	*18*
Racconto esperienza socio	*di Marco Bulgheroni*	*20*
Raduno al Lago di Bracciano (VT)	*di Domenico Chiesa*	*22*
"Grandi voli" Gemellaggio in Danimarca (DK)	*di Renato Fornaciari*	*25*
Raduno a Moldoi (BL)	*di Francesco Frezza*	*33*
Inaugurazione nuova gestione dell'aeroporto di Asiago (VI)	*di Danilo Pedri*	*35*
Invito a Dobbiaco (BZ)	*di Francesco Frezza*	*36*
Ghiacciaio dell'Adamello (TN)	*di Enrico Lonardi*	*37*
Invito all'aviosuperficie di San Genesio (BZ)	*di Renato Fornaciari*	*39*
100° compleanno del Ten. Col. Pil. Com.te Francesco Volpi	*di Danilo Pedri*	*41*
Polentada sociale in aeroporto al LIDT	*di Danilo Pedri*	*42*
Associazione P.U.M.A. – Termon (TN)	*di Paolo Cattani*	*43*
La storia di un pioniere… - libro di Valentina Musmeci	*dalla Redazione*	*44*
In anteprima: nuova avio superficie a Vason (TN)	*di Danilo Pedri*	*45*
Raduno a Sella di Valsugana (TN) *(chiusura stagione estiva)*	*di Danilo Pedri*	*46*
Scuola di volo in Montagna - Aosta	*di Luca Fini*	*48*
Scuola di volo in Montagna - Belluno	*di Nunzio Toldo*	*49*
L'Istruttore ci insegna…	*di Paolo Cattani*	*50*
Rubrica: novità e curiosità	*dalla Redazione*	*54*
Cena sociale di Santa Lucia 2013	*di Danilo Pedri*	*55*
Ringraziamenti e Auguri del Presidente	*di Domenico Chiesa*	*56*
Info e comunicazioni AIPM	*dalla Redazione*	*56*

Saluto del Presidente

Cari Soci ed Amici,

anche quest'anno puntuale arriva alle vostre dimore la nostra rivista ricca di notizie e resoconti sull'attività svoltasi durante l'anno. La raccolta degli articoli e del materiale fotografico è un lavoro lungo e laborioso, ma sappiamo che esso è premiato dall'apprezzamento che tutti voi avete espresso per questo notiziario che potrete, una volta visionato, riporre nel vostro archivio di letture e rivedere negli anni a venire per ripercorrere i bei momenti passati assieme. Ci fa piacere ribadirvi che questo giornale è particolarmente gradito soprattutto ai soci che hanno lasciato per varie ragioni il volo attivo ma vogliono lo stesso prender parte con noi almeno virtualmente a questi raduni che l'associazione promuove nel corso dell'anno e condividerne le emozioni. Abbiamo infatti aumentato sia la quantità che la qualità e varietà delle proposte agli incontri tradizionali, organizzati anche in passato e che annualmente ripresentiamo, ne abbiamo aggiunti di nuovi che sono stati ugualmente apprezzati.

C'è stata una nutrita presenza di molti nostri soci anche ai meeting organizzati da amici, praticanti anche altre discipline, che ci invitano sempre pure a raduni non strettamente legati alla nostra attività. Questo permette alla nostra associazione di proporsi anche al di là delle iniziative sociali che essa autonomamente offre alla fine di ogni anno presentando il calendario relativo ai programmi per la stagione successiva. Il programma di quest'anno era particolarmente ambizioso perché prevedeva più di venti incontri sia in Italia che all'estero con puntate anche in luoghi dove vorremmo nascessero nuclei e scuole di volo in montagna. Il nostro paese è quasi interamente montuoso ma lo sport da noi praticato è appannaggio per lo più dell'arco alpino. Sarebbe interessante sfruttare sia la presenza di vari club sparsi anche al centro-sud nelle tante avio superfici, sia il grande numero di piloti VDS, molti dei quali sappiamo essere attratti dalla nostra specialità. Si vorrebbe far conoscere più estesamente nel mondo degli ultraleggeri la nostra complicata ma affascinante tipologia di volo. Abbiamo avuto modo di constatare che piloti di ultraleggeri addestrati da nostri istruttori hanno raggiunto un notevole grado di preparazione e questo ci ha spinto a studiare un sistema che permetta a chi lo desideri, di seguire un corso specifico di Volo in Montagna a loro dedicato. A tale scopo Aipm, con l'appoggio dell'Associazione europea di Volo in Montagna (EMP) che segue in modo interessato tale iniziativa, ha approntato un suo regolamento, che a breve sarà diffuso, con il quale desidera dare ai piloti VDS un attestato che, anche se privo di ufficialità, dimostri che il pilota ha seguito un corso di addestramento sotto la guida di istruttori la cui esperienza deriva ed è frutto dell'interesse di quegli appassionati che a suo tempo lavorarono per la stesura della legge Gex e poi fondarono le scuole di Aosta e Trento prima e L'Associazione del Volo in Montagna poi. Estendere sul territorio questa particolare capacità di insegnamento è l'obiettivo che dobbiamo pertanto darci per i prossimi anni. E a proposito di scuola anche quest'anno abbiamo ---→

avuto sia a Belluno che ad Aosta, grazie al continuo aiuto dei nostri bravi istruttori, nuovi abilitati che ci permettono pur sempre un sia pur lento ma costante turnover di soci. Nuove presenze quindi si sono aggiunte, e questo l'abbiamo constatato nelle partecipazioni numerose, anche degli amici stranieri, agli incontri e raid organizzati e di cui potrete prendere visione nei servizi che proponiamo nelle pagine di questa rivista. Il tempo quest'anno non ci ha aiutato per niente. Le condizioni meteorologiche limite sia in inverno che nella cosiddetta bella stagione sono state veramente inclementi al punto che quasi la metà delle previste manifestazioni abbiamo dovuto annullarle. Ci siamo quasi infilati dentro gli esigui giorni di sole che comunque hanno permesso a molti di noi di recarsi in posti insoliti, incontrare nuovi amici e rivederne anche di vecchi, ritornando poi ancora nei luoghi che solitamente frequentiamo proprio perché lì ritroviamo quello spirito tipico e quelle sensazioni magiche che la nostra esperienza di volo ci dà e che è talora impossibile spiegare e a parole esprimere . E' stato anche l'anno di iniziative che aspettavamo da molto, come il viaggio a Roma, organizzato da Fiorenza De Bernardi per visitare l'interessante Museo dell'Aria di Vigna di Valle, il ritorno di alcuni di noi dopo molti anni sul ghiacciaio dell'Adamello, il raduno EMP a Meribel (F) con molti partecipanti, il volo in Danimarca ed altri ancora, che abbiamo riassunto in modo completo con significative foto ed articoli. L'assemblea di aprile ci ha visto ospiti della bella Aviosuperficie di Nervesa della Battaglia dove la Fondazione Onlus Aerei Storici Jonathan Collecction, di cui Aipm è parte integrante, opera per mantenere viva la centenaria storia dell'aviazione riportando all'antico splendore vecchi aerei e riproducendo copie volanti di altri leggendari. Una menzione speciale voglio anche farla per il Com. te Col. Pilota Francesco Volpi. I festeggiamenti per i suoi cent'anni sono stati, per la nostra associazione, l'avvenimento più importante di quest'anno. In quelli ufficiali a Trento Aipm è stata parte concreta nell'organizzazione dell'evento, sia approntando lo stand gastronomico con la polenta preparata dal gruppo degli Alpini e con la presentazione del bel libro di Valentina Musmeci, socia Aipm, sulla vita di Volpi, sia soprattutto organizzando il volo col CA100 dove il fondamentale apporto dei due nostri Past President, Mario Marangoni e Paolo Cattani, ha permesso al volo centenario di fare il giro delle televisioni di mezzo mondo. L'importanza che il Nostro ha avuto per il volo in montagna nell'avvio prima della specialità e nell'approntare poi le strutture per l'istituzione della Scuola di Trento, lo iscrivono di diritto tra i pionieri di questo tipo di volo nel nostro paese. L'affetto col quale lo abbiamo circondato nel nostro incontro di Sella Valsugana, eravamo tantissimi, ha evidenziato il rispetto e la gratitudine che tutti noi dimostriamo per coloro che hanno dato molto e continuano a prodigarsi per la nostra affascinante attività.
Concludo ricordandovi che sono finalmente in corto finale le definizioni per il riordino del nostro sito internet, che vi invito sempre a consultare per rimanere aggiornati sulle iniziative che via via proponiamo. Vi confermo che è sempre attiva la nostra pagina Facebook: Volo in montagna-Aipm con quasi trecento iscritti; ringrazio tutti per averla tenuta fin qui molto viva e partecipata. Spero di riuscire a rivedere molti di voi nei vari incontri che proporremo anche per il prossimo anno e vi auguro una positiva progressione della vostra esperienza di volo che sia interessante e nel contempo piacevole e proficua.
Un cordiale saluto e sinceri auguri di buoni voli a Tutti.
Viva Aipm!

Il Presidente AIPM
Domenico Chiesa

Raduno a Chamois/Col Loydon – ghiacciaio del Rutor (foto in copertina e pag.2) (AO) – 8-9 marzo

di Renato Fornaciari

Il meteo del mese di Febbraio, pioggia! Non ci permette di partecipare al programmato raduno con sci a Kempten (Baviera). Aspettiamo pazientemente e la prima settimana di Marzo sembra buona per provare un po' di neve.
Andiamo a Chamois in Val d'Aosta dove gli amici Luca Fini e Mario Ventura, aiutati da altri soci del luogo, hanno preparato un programma per poter fare qualche ghiacciaio. Da Trento ancora nella giornata di venerdì parte Antonio Coradello che, d'accordo con Flavio Canton, ci aspetteranno per sabato a Chamois.
Io e Francesco Frezza ci troviamo sabato mattina sull'aeroporto di Trento e verso le 10 con il *giallo paiperozzo* munito di sci, decolliamo per la località Aostana. La giornata è cristallina, bellissima anche se con un po' di vento che aumenta con la quota. Il volo è splendido e , quasi a mezzogiorno, siamo sui costoni est del Monte Rosa. La turbolenza si fa vivace e vediamo che le cime e i costoni fumano di neve; stimiamo un vento di 25-30 knots. Peccato ! forse per fare atterraggi dovremo ancora aspettare. Arriviamo sopra a Chamois e nel diminuire la quota per fare la procedura di atterraggio, ci accoglie una calma irreale. La pista è battuta come un biliardo, buon innevamento e paesaggio da cartolina. Che bello !! Atterriamo benissimo e gli amici Luca, Mario, Antonio, Flavio e… tanti altri, sono ad aspettarci, pronti per un brindisi. Ci confermano che anche al mattino presto c'era il vento in quota piuttosto vigoroso e, pertanto, spostiamo al giorno dopo l'attività sul ghiacciaio. Facciamo un po' di atterraggi sulla pista ; allenamento che va sempre bene quando da troppo tempo non si usano gli sci. Intanto arriva anche l'amico Ulrich Ladurner con il bel Husky dipinto di giallo. Anche lui atterra benissimo e.. la compagnia aumenta, animata dalla stessa passione.

Il paesaggio che ci circonda è incantevole. Nessun rumore d'auto, solo il torrentello che è proprio sotto alla nostra pista, canticchia con toni cristallini. La neve è abbondante e ha coperto, come in un presepio, le case fatte di sassi e legno che caratterizzano Chamois. Proprio una perla incastonata nella Valtournenche, ai piedi del Cervino e sui fianchi sud del Monte Rosa. Apprezziamo ancora di più il luogo perché da qualche inverno anomalo non riusciamo a godere di bel tempo e neanche di buona neve per praticare la nostra attività. Inoltre qualche spezzone di vacanza ci fa proprio bene, e passarlo in queste condizioni era insperabile. All'imbrunire, con un cielo che si colora di tonalità rosse, rosa ed infine di blù e argento, assicuriamo i nostri aerei. Buca nella neve e ciaspola di ancoraggio (che sarà poi affossata) fissata con un cavetto ai montanti e alla coda di ogni aereo. Una bella camminata ci porta al centro del -->

paese dove prendiamo alloggio in un confortevole, caldo alberghetto. Nello stesso albergo ci troviamo a cena in un clima di sincera amicizia e di piacere di stare assieme. Tra una pietanza e l'altra ci scambiamo considerazioni sul volo in montagna e di quello invernale in modo particolare. Qualche consiglio dei "vecchi" viene preso con attenzione dai "nuovi" e … con l'augurio di un buon domani concludiamo una giornata piacevole e comunque gratificante.
La domenica mattina si presenta bene; cielo terso e calma di vento. Chissà !!
Luca e Mario s'informano alle loro fonti e…sembra proprio che si possa fare. Vengono

formati due gruppi, uno con i PA 18 e l'Husky e l'altro, condotto da Mario, con i VDS. Andremo nelle stesse zone e poi ci regoleremo per gli atterraggi. Luca ci porta ai confini del Gran Paradiso e mantenendoci fuori del Parco, ci portiamo nella zona Rutor. Indescrivibile la bellezza del panorama, con alte cime innevate e cielo incredibilmente trasparente. Cresce la smania di poter accarezzare quei candidi pendii. Siamo sui 3.500 metri e purtroppo il vento comincia a farsi sentire. Ci abbassiamo di quota e sembra meglio. Luca si abbassa ancora e punta un ghiacciaio ampio e perfettamente innevato. Col Loydon, sovrastato dal Petit Assaly 3.088 metri. Lo vediamo atterrare e dove tocca con gli sci alla quota di circa 2.800metri. Due tracce sulla neve aiutano molto e così uno dopo l'altro, con manetta pronta andiamo ad atterrare. La temperatura, anche a questa quota è 2-3 gradi sopra lo zero e così la neve tende a legare. Nella manovra che ci vede impegnati per girare l'aereo e poter riprendere le vecchie tracce lasciate, sulle quali ridecollare, lo sci interno si affossa di più e non permette all'aereo di completare la manovra. Niente paura !! Con la paletta che abbiamo in dotazione e le ciaspole che mettiamo ai piedi, per non sprofondare nella neve, cominciamo a liberare gli sci dell'aereo dalla morsa della neve. Bisogna fare movimenti calmi e ben coordinati, prendendo il ritmo del respiro. "Aria fina !!" a questa quota!
Diventa bella anche questa piccola tribolazione. Ulrich arriva un po' corto e….questo ha permesso di scattare la bella foto che impagina il nostro notiziario . Niente per caso !!
La temperatura sul ghiacciaio aumenta ancora e ci sembra prudente

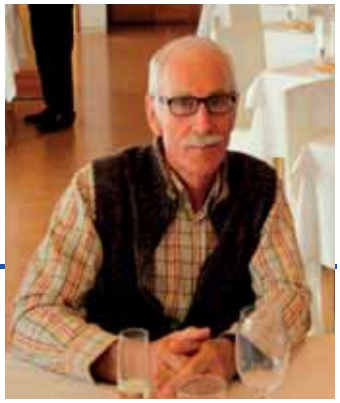
decollare. Uno dopo l'altro viaaa!! Fantastico tutto il magnifico panorama, il luogo specifico e la compagnia.
Bisognerà proprio ritornarci, anzi fare un appuntamento assolutamente istituzionale:
" Ghiacciai della Val D'Aosta ".
Un grazie di cuore a Luca Fini, Mario Ventura e a tutti gli amici d'Aosta.

Raduno Cà Quinta(VI) 29 marzo

di Flavio Canton

Si è svolto presso l'aviosuperficie Cà Quinta di Sarego (Vicenza) di proprietà dei fratelli Marzotto l'incontro di apertura stagionale di AIPM 2014.
Originariamente schedulato nei pressi di Udine il raduno ha ottenuto una meteo veramente spettacolare che ha favorito gli arrivi anche degli amici Thomas con Ulla e il loro inseparabile cane aviatore direttamente da Stoccarda (D) e Arno con Inge da Innsbruck (A).
Allegria e buona tavola sono stati l'auspicio giusto per una stagione che tutti si sono augurati serena e ricca di appuntamenti all'insegna del quale si è svolto l'incontro.
La visita non è stata priva di contenuti tecnici, infatti si è potuta vedere la LCA Helicopters che ha sede proprio qui e che qui costruisce il suo elicottero ultraleggero L212 motorizzato Rotax. Questo velivolo sta riscuotendo un discreto successo con già 16 unità vendute prevalentemente all'estero e con 4 opzionate.
L'atterraggio in questa località presenta qualche grattacapo rappresentato dai cavi dell'alta tensione presenti in circuito, da un cavo telefonico che ingombra il finale e da una piccola asperità che movimenta la corsa di atterraggio a terra, ma con le dovute attenzioni è andato tutto per il meglio ed è stata l'occasione per fare qualche scatto inusuale

in questi luoghi.
Gli amici arrivati in anticipo hanno potuto intrattenersi con la visione delle foto realizzate nelle escursioni invernali e proiettate in hangar. Eligio Lonardi vista la poca distanza dalla sua pista ha rispolverato lo splendido J3 che ha fatto bella mostra di se.
La locanda Perinella di Brogliano, una ventina di km dalla pista in direzione di Valdagno, ha curato l'aspetto enogastronomico dell'incontro, lasciando soddisfatti tutti i nostri amici, anche quelli d'oltralpe.
Un ringraziamento ai proprietari per la loro calorosa accoglienza e un arrivederci quindi all'anno prossimo!



Pranzo alla locanda Perinella

J3 di Eligio

I fratelli Marzotto

28^ ASSEMBLEA A.I.P.M. a Nervesa della Battaglia (TV)

L'Assemblea si è svolta sul campo d'aviazione F. Baracca di Nervesa della Battaglia; ospitati dalla Fondazione Onlus Aerei Storici Jonathan Collection il cui Presidente è Giancarlo Zanardo .

La scelta di celebrare l'evento su questo campo di aviazione ha molteplici motivazioni. Iniziamo con il far conoscere che AIPM fa parte del Consiglio Direttivo della Fondazione. Renato Fornaciari ne è il vice Presidente e Francesco Frezza è consigliere. Infatti nel regolamento dello statuto della Fondazione, viene precisato che un rappresentante di AIPM faccia parte nel direttivo come consigliere. Perciò siamo andati anche… un pochino a casa nostra. Questo ci ha permesso di poter ammirare la collezione di aerei storici volanti ,l'hangar Bessoneau storico (l'unico rimasto funzionante al mondo) protetto da dichiarazione dell' Ente Belle arti di Venezia di bene storico, e di godere del bel paesaggio del campo inserito tra monte e pianura lungo il corso del fiume Piave.

1914-2014 per il Trentino 100 anni dallo scoppio della prima Grande Guerra. Il campo di aviazione è collocato in uno scenario storico-geografico importantissimo: alle spalle il Montello dove è stato abbattuto Francesco Baracca, asso degli assi dell'aviazione italiana. Di fronte il fiume Piave baluardo della Vittoria. La nostra Associazione ha voluto partecipare all'inizio delle celebrazioni, manifestando un sentimento di pace per tutti i popoli auspicando che la disciplina del volo sia solo manifestazione di felicità interiore e senso di libertà per tutti. Altro motivo è stato quello di trovare una collocazione per la nostra Assemblea che fosse comoda da raggiungere per tutti i soci, anche in caso di maltempo che, purtroppo, quest'anno non è mancato. L'espletare poi tutto in giornata (dato che non era Assemblea elettiva) ha reso snella ed economica l'ospitalità per tutti i soci.

Alle 10:40 inizia la 28^ Assemblea con la relazione del Presidente:

Relazione del Presidente Domenico Chiesa

Cari Soci ed Amici,

benvenuti alla 28° Assemblea Aipm.

Quest'anno abbiamo scelto di tenerla qui a Nervesa, in questa bella avio superficie dedicata a Francesco Baracca, situata sul greto del Piave e circondata dai vigneti di Prosecco. Qui un gruppo di appassionati si prodiga da anni per sviluppare quella cultura aeronautica del ricordo, che attraverso la costruzione in replica e il restauro di aerei storici famosi,ci rimanda a quella che è stata la storia dell'aviazione alle origini,nella quale c'è molto anche della storia del nostro paese. E sono proprio la Fondazione Onlus Aerei Storici Jonathan Collection ed il suo presidente Giancarlo Zanardo che ringraziamo per la gentile ospitalità. Anche AIPM è membro della Fondazione con i nostri vicepresidente ed past president nel consiglio direttivo della stessa. La scelta di tenere il nostro annuale incontro in questo particolare luogo è significativa, in parte legata pure alla ragione sociale della Fondazione, perché iniziano quest'anno le celebrazioni di commemorazione del centenario del Primo Conflitto Mondiale che vide questa zona, dove c'era il fronte, e tutto il bacino del Piave e i monti del Triveneto protagonisti di battaglie e gesta che hanno caratterizzato uno dei periodi più tragici della nostra storia e dato il via al radicale cambiamento politico del nostro continente. Ma è stato anche un tempo che ha consacrato l'aviazione come forza bellica insostituibile e che ci ha lasciato le gesta eroiche degli assi che qui si sono cimentati e il cui sacrificio noi ricordiamo ancora con affetto e devozione dopo molti anni. Formuliamo quindi a Giancarlo e a tutti i soci della Fondazione Aerei Storici i migliori auguri perché la loro passione aiuti a ricordare quei periodi importanti della storia dell'aviazione e cruciali per il suo sviluppo futuro.

Quando l'anno scorso ho assunto la presidenza AIPM, mi ero ripromesso di dare una continuità all'attività del sodalizio contando sull'aiuto dei consiglieri esperti, del past president e dei soci che potevano dare una mano ad organizzare la vita associativa. L'aiuto è stato concreto e l'attività è stata proficua e sintetizzata in modo a mio avviso egregio nel bel notiziario che abbiamo diffuso alla fine dello scorso anno e che naturalmente intendiamo continuare a riproporre. Da parte mia desideravo in questo primo anno entrare nella parte cercando di capire cosa secondo me funzionava a dovere e cosa invece andava emendato o anche costruito "ex novo".

Al 31-12-2013 eravamo in 170 (6 soci onorari, 54 Abilitati al Volo in Montagna, 100 Aggregati, 10 Elicotteristi+ amici esteri ed EMP. Al 16-4-2014 6 ONO, 40 PDM, 65 AGG, 10 ELI (tot 120). Come emerge da questo conteggio,anche se

contiamo di recuperare entro l'anno una parte del numero dei soci, la tendenza in diminuzione degli abilitati ci impone delle riflessioni sulle quali possiamo discutere rispondendo ad alcune domande:

1) E'una direzione irreversibile dovuta ad insufficiente ricambio?
2) E' la crisi economica che taglia le attività ricreative economicamente più onerose?
3) L'aviazione generale è entrata in una crisi oramai senza ritorno?
4) Oppure si tratta di una congiuntura transitoria ciclica che passerà e basta solo aspettare?

In attesa di capire e di orientarci verso eventuali diverse soluzioni concrete, ci dobbiamo concentrare su quello che siamo capaci di fare, gestendo al meglio le risorse che abbiamo a disposizione, iniziando dalla formazione. Gli istruttori stanno facendo il loro dovere nelle scuole di Aosta, Belluno e Trento e ci hanno portato anche lo scorso anno nuovi abilitati (nove con PPL), ma il numero di persone che hanno scelto di approcciarsi al volo in montagna con gli ULM ha superato ormai quello dell'aviazione generale. Il VDS rappresenta il mondo del volo in modo preponderante sia come piloti che come mezzi e non considerare questa realtà significherebbe perseverare in un atteggiamento di chiusura che senz'altro giungerebbe a penalizzarci moltissimo negli anni a venire a vantaggio di altre realtà che hanno già iniziato a proporsi nel nostro ambito con offerte di corsi svolti talora in modo approssimativo ed anche poco sicuro. Sappiamo che la normativa non prevede per il VDS, come per l'AG, una abilitazione specifica, per cui i corsi VDS-VDM non hanno il crisma dell'ufficialità; questa potrebbe però paradossalmente essere un'eventualità positiva perché si potrebbe da parte nostra creare una normativa VDS-VDM di esclusiva paternità AIPM, la quale potrebbe proporsi essa stessa come garante della formazione con un suo regolamento che creerebbe un percorso di formazione per Piloti ULM, magari edulcorato ma sulla falsariga di quello maggiore, consegnando ai piloti una normativa interna che ci contraddistinguerebbe facendo capire che il volo in montagna è una cosa seria e che va altresì imparata in un ambito a ciò precipuamente dedicato. Il nostro Consiglio nell'ultima seduta di marzo ha recepito questo proponimento. La bozza di normativa AIPM VDS-VDM è già stata scritta in prima stesura e ci ripromettiamo, sentite le eventuali obiezioni e valutata anche sotto il profilo legislativo, di emendarla e pubblicarla entro la fine di quest'anno.

La nostra attività per essere svolta ha bisogno di aree in pendenza adatte allo scopo. Le avio superfici, pur sufficienti per ora nel Triveneto e Valle d'Aosta, andrebbero incrementate come numero con la ricerca in altre regioni per stimolare l'approccio al volo in montagna di altri piloti che,una volta conseguita l'abilitazione, potrebbero esercitarsi in luoghi dedicati più vicini alle loro sedi. Si inserisce a questo punto un argomento a mio avviso tra i più critici, che è quello dei piloti abilitati, impossibilitati ad allenarsi o perché distanti dalle piste o perché privi dell'aereo con cui operare. Non ci sono mezzi a disposizione per chi non li possiede e i pochi dei clubs con scuola sono a malapena appannaggio degli istruttori per l'attività abilitativa. E' il problema di sempre. Se non c'è una corrispondenza di vedute tra AIPM e dirigenze dei vari aeroclub difficilmente si riesce a fare un'attività continuativa e proficua. Gradirei al riguardo sentire poi le opinioni degli istruttori sui loro rapporti all'interno delle scuole degli aeroclub. Sta di fatto che solo i piloti con aereo proprio riescono a fare una'attività di volo soddisfacente, mentre gli altri a poco a poco abbandonano. Forse dovremmo organizzare, almeno per ora, un maggior numero di stage d'allenamento simili a quelli predisposti da Luca e Mario a Chamois e che facevamo un tempo anche a Trento. Se riusciamo uno o due fine settimana a mettere assieme tre o quattro Piper con due istruttori ed altrettanti piloti esperti, potremmo chiamare a raccolta piloti già abilitati per una due giorni di ripresa voli.

Raduni. Sono ormai una costante della nostra attività associativa. Programmati con congruo anticipo e pubblicati nel calendario del sito AIPM, sono utili per vari motivi: favoriscono l'aggregazione e la conoscenza dei soci tra loro, servono a rinfrescare e approfondire il volo di gruppo, la navigazione anche con l'uso del GPS, la fonia (anche in lingua inglese in occasioni di voli all'estero) e poi magari si porta a casa qualcosa dell'esperienza del compagno di volo. Scelti ad hoc i raduni ci permettono di farci conoscere a possibili nuovi soci,di mantenere i contatti con le pari associazioni all'estero e i rapporti con istituzioni ed enti locali con i quali intratteniamo positivi confronti che vanno costantemente alimentati. Con EMP e PAT i contatti sono continui, in particolare EMP sta lavorando e ci informa sulla nuova direttiva EASA relativa al Volo in Montagna che dovrebbe essere emanata nel corso del prossimo anno. Scambio di notizie ed opinioni è comunicare, rendere edotti chi ci segue e catturare l'attenzione di chi è interessato al nostro modo di volare. Ho ricordato prima come la significativa attività dello scorso anno ci ha permesso di editare un Notiziario ricco di articoli e fotografie che è molto piaciuto e ha visto la partecipazione attiva di numerosi soci "giornalisti" che ancora ringrazio per lo sforzo profuso. C'eravamo anche promessi di riprendere entro i primi mesi di quest'anno il sito internet per dargli una veste un po' più interattiva che permetta di avere un aggiornamento continuo e semplice con pagine sempre implementabili. Non siamo ancora riusciti ma stiamo lavorando in questo senso. Vorremmo avere anche una pagina Fb richiamata dal sito. In attesa di tutto ciò ho impostato per ora un gruppo provvisorio sulla mia pagina Fb, che grazie all'aiuto continuo degli iscritti ha visto allungarsi il numero dei registrati che ad oggi sono circa 180. La rete non è una soluzione ideale né può essere l'unica per l'elevato numero di contatti che servono per avere una risposta significativa;è quindi fondamentale che noi tutti operiamo su più fronti,dal semplice passa parola ai sistemi più sofisticati per far conoscere e provare la nostra difficile ed affascinante attività. Mi fermo qui. Spero di avervi dato qualche spunto di riflessione e che ciò inneschi un dibattito proficuo anche su altri argomenti che magari qualcuno di voi vorrà poi proporre. Vi esorto ancora a presenziare ai meeting

programmati e vi ringrazio tutti per l'attenzione e per l'aiuto che sapete costantemente darmi. Buoni voli e Viva AIPM.

Domenico Chiesa-Presidente AIPM
Aviosuperficie F. Baracca, Nervesa della Battaglia - 26. aprile 2014

Terminata la relazione del Presidente si è passati ai punti successivi del OdG (ordine del giorno). Francesco Frezza ha preso la parola e ha introdotto l'aspetto economico-patrimoniale del sodalizio, passando poi la parola al Tesoriere Danilo Pedri che illustrava a video il Bilancio Consuntivo 2013 e Preventivo 2014 dell'attività associativa, commentato questo aspetto dal presente Revisore dei Conti Antonio Coradello. l'Assemblea ha in definitiva approvato all'unanimità il Bilancio presentato. Si sono susseguiti alcuni interventi di soci presenti in merito alle future disposizioni EASA che entreranno in vigore nel prossimo 2015, attribuendone non poche perplessità ai loro contenuti. A tal proposito tutti i soci in attività di volo saranno informati anche dall'Associazione in merito a sviluppi e cambiamenti che saranno adottati nel prossimo futuro.
La seduta viene chiusa alle 12:15 con l'annuncio della chiusura dei lavori e i ringraziamenti di rito.

Arrivata l'ora del pranzo siamo stati tutti invitati a scendere nell'hangar dove erano allestite le tavole per il pranzo. Per l'occasione è stato preparato un delizioso "*sped*" una specialità dei luoghi a base di tranci di carne messa allo spiedo, sapientemente cucinate dall'infaticabile "*Fulmine*", notissimo personaggio del campo di aviazione e socio AIPM.

Anche quest'anno AIPM si è prodigata a mettere un banchetto-mercatino per divulgare i propri gadgets messi a disposizione dei soci e degli amici presenti, direttamente negli hangar di Giancarlo.
Gli equipaggi più lontani hanno potuto cenare nei ristoranti della zona e pernottare nelle vicinanze.

Viva AIPM!!!

Raduno "Meeting Savage" a Torbole Casaglia (BS) – 24-25 maggio

di Flavio Canton

Il 24 e il 25 maggio si è svolto sul campo di volo "Pradelle" a Torbole Casaglia in provincia di Brescia un eccezionale evento, con la partecipazione straordinaria di AIPM.

I berretti rossi di AIPM hanno punteggiato in gran numero la giornata di sabato. Il raduno bicicli era organizzato dalla locale scuola volo insediata sulla pista di proprietà di Renato Marchini e diretta dagli istruttori di volo i Com.ti Fabio Guerra, Luca Gratini e la bellissima Paola Valtulini anche Lei istruttrice di volo della Scuola.

Gli equipaggi sono giunti fin dalle prime ore del sabato a "colonizzare" la pista in erba, la squadra AIPM proveniva da varie località in formazione dal Trentino e dal Veneto con partenze da Termon, da Trento, da Verona e da Belluno vivacizzando il prato di Pradelle con i mitici PA 18. Presente al meeting uno speciale biplano, uno Stearman Boing con motore stellare!!

Giunti sul campo di volo "*in formazione*" i due PA 18 da Belluno e il PA18 da Trento, pilotati rispettivamente da Francesco Frezza, Domenico Chiesa e Renato Fornaciari hanno offerto uno straordinario biglietto da visita nel cielo di Torbole Casaglia. Il loro rumore *pieno* dei propri motori faceva emozionare… …….i "*veri*" motori dei rispettivi D-ENLO rosso di Eligio e Flavia, D-EISO giallo di Francesco, I-ROYS giallo di Renato, D-EMRE biancorosso di Vito e Nunzio, D-EITX bianco neve di Domenico e il Cessna biciclo bianconero giunto con Luca Fini da Aosta hanno colorato e donato importanza ad una manifestazione che, partita in sordina qualche anno fa, ha visto in questa edizione, grazie anche alla concomitanza con il raduno dei proprietari di Savage, un numero di velivoli partecipanti davvero considerevole. Quindi un grande successo!!

Il Savage è nel mondo degli ultraleggeri il diretto discendente degli splendidi Piper e molti sono gli appassionati in Europa che lo utilizzano anche per il volo in montagna. A Pradelle sono convenute in volo rappresentanze da Germania e Ungheria, oltre che da tante parti d'Italia. Molti sono stati i *radunisti* che hanno trascorso la notte in campo piantando le tende sotto le ali dei propri ultraleggeri.

Un'occasione di incontro con il mondo VDS che deve rappresentare la certezza di continuità dell'Associazione e il bacino per ingrossarne le fila.

La giornata veramente "*campale*" per i padroni di casa non ha impedito di trovare l'occasione per un contatto reciproco fra AIPM e Renato Marchini, proprietario dell'aviosuperficie e presidente della Scuola lì basata proprio su velivoli Savage, Fabio Guerra e Luca Fratini istruttori e con la bellissima Paola Valtulini anche Lei istruttrice di volo della Scuola Volo Brescia.

La splendida e calda meteo che ha accompagnato anche la seconda giornata del meeting ha permesso la presenza anche di Mario Ventura e dell'amico Charles.
Un incontro da ripetere e una conoscenza da approfondire.

Stearman Boing *sotto*

A.I.P.M. al meeting E.M.P. a Meribel (F) 7-8-9 giugno

di Renato Fornaciari

tre giornate bellissime dopo tanta pioggia!
Partiamo per partecipare al raduno E.M.P. European Montain Pilot, che quest'anno si tiene a Meribel (Francia) in alta Savoia. Da Trento tre PA18: D-EISO con Renato e Francesco Frezza, D-EITX con Domenico Chiesa e Beppino, D-EMRE con Vito Colonna e Nunzio Toldo. Altri amici come Antonio Coradello e Flavio Canton partono autonomamente per fare una rotta , tra pianura e montagna che passa da Torino per poi raggiungere Chamois (AO) e successivamente Meribel (F).
Noi decidiamo di fare la rotta *delle montagne:* passo del Tonale (TN) Valtellina (SO) Locarno Svizzera Monte Rosa-Chamois (AO). Livelliamo a 9.000 ft., aria calma ed ottima visibilità. Il volo trascorre piacevolmente accompagnati dal regolare *sound* del motore dei nostri *paiperini.* Il programma prevede una tappa pranzo a Chamois. La pista in erba e perfettamente rasata con *Patron* Luca Fini, Mario Ventura e altri amici ci aspettano. Passeggiata ristoratrice verso "chef Pierina" dove assagiamo specialità locali. Al pomeriggio un bel volo diretto a Meribel. Lo sguardo spazia su un panorama favoloso! Il Gruppo del Bianco, maestoso alla nostra destra; Passo del San Bernardo che sorvoliamo d'impeto per andare poi diretti a fare un atterraggio a Courchevel (F). la memoria ci riporta a tempi dove on altri amici, purtroppo scomparsi, abbiamo sorvolato e atterrato queste tipicità del volo in montagna. Luoghi dove lo Zio Berto e Beppino si erano abilitati prima che in Italia esistessero scuole dove fare l'abilitazione. Questo volo diventa così anche un ricordare emozioni ed esperienze che a ripeterle ci danno ancora tanto piacere. Da Courchevel ripartiamo per atterrare, dopo pochi minuti, a Meribel luogo del raduno europeo. L'organizzazione è buona ed espletate le formalità di rito incominciamo ad incontrare tanti nostri amici e soci Aipm già arrivati. Ricordo Werner Sailer, Arno, Mario Ventura, Charles Homett, Dietrict Thomas e Ulla e tanti altri che da anni non incontravamo. Questa è la magia dei raduni!
Un reincontrare facce, affetti, colori e luoghi che hanno fatto parte della nostra vita, in particolare di quella passata… *per aria!!!*

Controlli pre-fly…
in divisa!

Flavio in finale…

Antonio al parcheggio prima della partenza di rientro in Italia…

La permanenza anche del giorno dopo ci permette di volare con il bel tempo, sulle montagne francesi e su avio superfici in quota, che non abitualmente potremo frequentare. Ne ricordo una in particolare dove eravamo atterrati 30 anni fa. Il Sant Roch (le quattro teste) "da Raimond". Una pista ad alta quota, un luogo stupendo "marcato" da un rifugio particolare e antico dove avevamo potuto dormire una notte durante una delle nostre *spaiperate estive*. Raimond, il gestore del rifugio, ci aveva accolto con grande simpatia e squisita ospitalità. Nel sorvolarla per l'atterraggio ricordo benissimo tutto questo. Oggi c'è il figlio di Raimond che gestisce il rifugio con lo stesso stile. Tra un racconto e l'altro assaggiamo il formaggio del luogo e --→

facciamo un brindisi per noi tutti e per gli amici che non ci sono tutti. Nel tardo pomeriggio rientriamo a Meribel per partecipare alle celebrazioni del 50° anno della fondazione dell'altiporto, siamo in prima fila con i berretti rossi e le azzurre felpe. Beppino, sorpreso, riconosce fra i conferenzieri il suo istruttore di volo in montagna di allora (1972) il Com.te Marcel Colò. Baci e abbracci, incontro emozionante!

La serata si conclude con cena di gala e con gli immancabili canti del nostro gruppo Aipm.

La mattina del rientro il meteo continua a rimanere splendido e guadagnata la quota dei 9.000 ft. facciamo un diretto verso Trento che, grazie ad un po' di vento in coda, raggiungiamo in 2 ore e 22 primi.

Gran bel raduno e gran bel volo!

In foto: Altiporto Meribel – raduno EMP 2014

L'altiporto dispone di una sola pista d'atterraggio asfaltata orientata sud-nord (15/33), lunga 406 m e larga 15, che presenta una pendenza media dell'11%. La struttura si trova ad un'altitudine compresa tra 1691 m s.l.m. (5548 piedi) nella parte più bassa, e 1719 m s.l.m. (5639 piedi) nella parte più alta.

Nome impianto	*Altiport de Méribel*
Tipo	civile
Proprietario esercente	Aéro-club de Méribel
Stato	Francia
Regione	Rodano-Alpi
Posizione	Méribel (Savoia)
Costruzione	1961
Coordinate	Coordinate45°24'27"N 6°34'39"E (Mappa)

Mappa di localizzazione

VHF di 118.750 MHz

Sito web	www.ac-meribel.com

Piste

Orientamento (QFU)	Lunghezza	Superficie
15/33	406 m	asfalto

Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds

di Nicola Paggiaro

CORSO "TOFANE" e la (per il momento) "*SELLA MANCATA*"

Avevo letto di piloti che in Alaska trasportavano gli alpinisti sul monte Mc Kinley atterrando sui ghiacciai; l'idea mi ispirava molto ma pur apprezzando il volo fra le montagne non avevo mai approfondito la cosa.
L'occasione di farlo è stata la comparsa degli sci alle ruote del Savage di Flavio Canton, vicino di Hangar; incuriosito vado a vedere e Flavio inizia a raccontarmi con entusiasmo coinvolgente dei suoi voli e atterraggi in montagna, di AIPM, dei corsi per l'abilitazione.
A dire il vero nei racconti c'erano anche altre due componenti: quella conviviale, a rendere ancora più interessante la cosa, e quella più preoccupante relativa agli effetti sugli aerei di errori derivanti da un approccio approssimativo alla disciplina. Ho deciso velocemente che mi sarei iscritto ad uno dei corsi di volo in montagna. Oltre a volarci, in montagna ci sarei anche atterrato e avrei conosciuto luoghi e persone nuove; quest'ultima cosa l'ho sempre apprezzata molto nel volo per il bagaglio consistente di esperienze che si acquisiscono senza doverle necessariamente vivere di persona. Quindi deciso! Mi affido ad un corso qualificato e gestito in un Aero Club, quello di Belluno, che per attività svolte, iniziative e vitalità è decisamente convincente.

Dai primi contatti presi in autunno avanzato ho cominciato a fremere, specialmente vedendo Flavio partire per i suoi voli in montagna durante l'inverno. L'attesa si è conclusa a metà marzo quando si è svolto il corso di teoria tenuto dal Com.te Nunzio Toldo, che non conoscevo ancora di persona. Due giorni trascorsi veloci e intensi, fra spiegazioni ed esperienze dirette a sostegno; contestualmente arriva la conferma che avrei potuto fare la parte pratica con il mio Savage, cosa che facilita molto il risultato finale per la familiarità che si ha già con il proprio mezzo. …finita la teoria, comincia l'avventura!
La prima lezione di pratica è a Belluno, con un po' di soggezione per la novità delle piste in pendenza, e anche un pochino per avere nuovamente dopo anni un istruttore a bordo… E' strana questa cosa, uno vola autonomo e sicuro sentendosi a proprio agio ma quando si ritorna a scuola emerge una forma di preoccupazione latente….
Toldo è un professionista e con un controllo all'aereo, una ripassatina discorsiva alla teoria e la pianificazione del programma di volo lo stato d'animo torna ad essere dei migliori. Un paio di circuiti in aeroporto, alcuni a Fant e si affronta finalmente Moldoi, dove mi rendo conto che questa cosa delle piste in pendenza mi piace proprio. Mi rendo anche conto della validità della scelta di seguire un corso con un istruttore; le cose qui "in pendenza" sono diverse e non ci sono modi alternativi per eseguirle, la tranquillità di imparare con la certezza di essere indirizzati correttamente rende l'apprendimento più facile perché si è più tranquilli. Alla fine della giornata riparto verso la pista di casa con la convinzione che con un po' di impegno e il tempo necessario ci si dovrebbe riuscire.
Le lezioni successive in Trentino mi producono un misto di sensazioni di euforia, gratificazione e un qualcosa che se uno avesse il tempo di lasciar esprimere forse sarebbe simile ad un timore-incredulo-quasi-paura.
Difficile da inquadrare questa sensazione, non c'è tempo di considerarla perché un finale al Casale è breve e bisogna essere concentrati, molto concentrati, ma proprio tanto perché la pendenza è "strana" e non la si è mai vista venire incontro da quella posizione in nessun altro momento della propria vita.
Insomma, la prima cosa da fare con le aviosuperfici trentine è "capire" il rapporto fra sé stessi in aereo e la pista, e la cosa non è immediata.
Nunzio si dichiara fiducioso e quindi per induzione lo divento anche io …fonia a parte che essendo stata acquisita in aliante vent'anni prima risulta, diciamo così, approssimativa. Altro argomento da studiare per bene. Alla seconda lezione mi pare di capirci qualcosa e Nunzio mi conferma la cosa. A Costa Pelada ci raggiungono per il pranzo i due Piper dei Lonardi, con i quali si forma una simpatica tavolata.
Decido che è il caso di sostituire il carrello originale del Savage con quello rinforzato, (interessante: il Marketing lo definisce "aftermarket" mentre il mio linguaggio più concreto e realistico lo descrive come "esoso oltreché necessario in prima installazione")
Un grazie a Flavio per il prezioso aiuto nelle operazioni di sostituzione.

Trascorre l'estate con una strana meteorologia locale che rende poi difficile raggiungere Trento per diverse settimane, fra piogge, temporali e in caso di sole una cortina di nuvole lungo tutta la fascia pedemontana dal Garda a Treviso che nasconde le montagne e i passi, cosa che mi porta a rinunciare due volte dopo il decollo; devo sicuramente ringraziare ancora Nunzio per avermi messo nelle condizioni psicologiche di scegliere liberamente per una rinuncia, cosa fondamentale per prendere decisioni corrette.
Alla fine arriviamo ad ottobre a quella che si concretizzerà come lezione finale e contemporaneamente esame; una splendida giornata con visibilità illimitata che segue una giornata precedente molto ventosa, ma che alla mattina si presenta a Vicenza con assoluta calma di vento. ...a dire il vero Nunzio al telefono mi dice che lì qualcosa si muove e che come sempre se decido di rinunciare e tornare indietro non ci sono problemi.
Decido di partire ma con un po' di perplessa curiosità perché l'approccio cautelativo di Nunzio mi fa intuire che in Trentino le cose siano un po' diverse che a Vicenza. La salita verso il Pasubio non ha storia se non la visione di tutto il visibile, Istria compresa! La forte e secca turbolenza in discesa verso Trento invece mi conferma che vento in valle c'è, e dall'aeroporto comunicano che è di 15 nodi. Atterro con qualche difficoltà a causa dell'asfalto e della direzione del vento non in asse pista (eufemismo: è in realtà l'atterraggio più complicato e "lavorato" finora eseguito in tutta la mia carriera di pilota, incubi compresi).
Partiamo alla volta del Casale con il vento che cala di intensità man mano che si sale ma che non cessa completamente mai. Risultato: facciamo tre circuiti e tre atterraggi con un certo venticello in discesa che richiede in finale una buona correzione di motore, ma che alla fine se gestito correttamente non disturba. Nunzio è contento e io anche. Il rientro a casa è praticamente senza storia, con l'intima soddisfazione di essere riuscito a impostare bene gli atterraggi al Casale. In serata a sorpresa la mail di Nunzio con la comunicazione che mi considera abilitato!
Contento!
Finito?
Non ancora del tutto, manca ancora Sella Valsugana.
Sella Valsugana è una splendida località, che starebbe bene come ambientazione per i sogni dopo una giornata di lavoro frenetico, ne avevo sentito parlare per via delle sculture e dell'arte all'aperto, ma prima del corso AIPM non c'ero mai stato.
Il venerdì dell'ultima lezione/esame con Nunzio Toldo il programma effettivamente comprendeva anche Sella Valsugana, in preparazione anche all'atterraggio per l'incontro AIPM che si sarebbe svolto l'indomani.
Di fatto, dopo l'arrivo "ventilato" a Trento e il Monte Casale pure con vento, l'atterraggio a Sella avrebbe dovuto risolversi in una cosa tranquilla, con la pista al riparo dal vento che imperversava a Trento.
Effettivamente l'arrivo a Sella è stato riposante rispetto al resto della giornata, ma in avvicinamento l'area di atterraggio risultava coperta di puntolini bianchi, che si rivelavano via via sempre più pelosi man mano che ci si avvicinava: pecore!

In cuffia Nunzio mi dava le indicazioni per la ricognizione sperando che i pastori capissero le nostre intenzioni e spostassero il gregge ma un passaggio basso da ovest sul Carlon, un'ampia virata sinistra sulle cime degli alberi con conseguente circuito e finale sul "fiordo" non hanno dato l'effetto sperato, nemmeno il finale simulato in senso opposto con decisa e inquietante scivolata d'ala (almeno così speravo la vedessero i pastori da terra). Scoprirò l'indomani arrivando in auto che il gregge era in un recinto rimovibile con cavi elettrici, non facilmente spostabile.
Ci ho riprovato da solo, o meglio con mia moglie Elena, una settimana dopo per trovare l'area completamente irrorata di letame; a dire il vero un pensierino all'atterraggio l'ho fatto, ma ho preferito evitare il rischio che Elena associasse l'idea "atterraggio a Sella" con quella di "sgradevole e impegnativa pulizia dell'aereo", visto che aveva già gradito molto l'atterraggio al Casale nella stessa mattinata.
E ora?
La vita è tutto un divenire, dopo un po' di attività in generale non sarebbe male proseguire l'addestramento sulla neve, dopo aver dotato l'aereo di sci…..
….e ovviamente Sella Valsugana, pastorizia e agricoltura permettendo!

Racconto: esperienza al Corso teorico-pratico di volo in montagna Vds

di Marco Bulgheroni

La mia prima Costa Pelada!

… settembre 2014.
Punto la sveglia alle sette ma alle sei sono già in piedi.
Ho in programma una trasferta in Trentino, a Costa Pelada, dove oggi un gruppo di piloti si troverà per atterraggi di allenamento e pranzo.
Lo ha scritto ieri Domenico sulla pagina Facebook di AIPM ricevendo diverse adesioni.
La mi tessera AIPM ha ancora timbro e firma freschi e non conosco nessuno dei piloti presenti ma ho risposto che passerò per una ricognizione e un saluto.
Di Costa Pelada, ho cercato di reperire tutte le informazioni possibili confrontandomi con chi la conosce bene, guardando filmati, immagini, profili altimetrici.
Prima che l'inverno imponga una pausa al mio "percorso di studio", a conclusione di questa indimenticabile prima stagione dedicata al volo in montagna tra Termon, Chamois e Meggiana, mi piacerebbe atterrare su una pista con quelle caratteristiche e se possibile, mi piacerebbe farlo da solo, provando per la prima volta a determinare i riferimenti in un luogo sconosciuto.
Per le 9.00 il Savannah è pronto. Vorrei partire presto per arrivare prima che si inneschino brezze sui pendii ma la visibilità al campo di Cogliate è pessima e devo aspettare.
Riesco a decollare poco prima delle 10.30 e dalla pianura mi porto verso le montagne dove la visibilità è un po' migliore.
La base nubi però è bassa e temo che anche la pista sarà probabilmente in nube ma prevale l'ottimismo. Proseguo trovando anche un po' di pioviggine fino al lago di Iseo, poi sul Garda la situazione migliora un po' e all'altezza di Malcesine qualche buco tra le nubi del Monte Baldo mi permette di scollinare.
Alle 11.30 sono in vista della pista. Al parcheggio c'è già un Piper bianco.
Chiamo sulle due frequenze che la sera prima mi ha indicato Enrico ma non risponde nessuno.
Non ho fretta, inizio a fare la mia ricognizione e ad ambientarmi.
Ho bisogno di prendere qualche riferimento per definire l'orientamento del finale, la quota di circuito, il punto di mira.
La base nube è bassa, la pista è in ombra e una condensazione esattamente sul finale si forma e svanisce ciclicamente interrompendo almeno due volte i miei avvicinamenti simulati.
Penso tra me che confidavo in condizioni un po' più "classiche" e mi ripeto che comunque sono venuto per una ricognizione della pista e che l'eventuale atterraggio è una opzione ipotizzabile solo se verificate le condizioni meteo, se sono certo di aver capito e non ultimo se sono autorizzato.
Al momento, tutte e tre le condizioni sono assenti.

Si avvicina il livello della benzina utilizzabile per l'andata e proprio mentre penso di fare l'ultimo passaggio e tornare a casa, sento per radio qualcuno in avvicinamento da E.
Salgo e mi sposto leggermente a W del circuito per non interferire ma voglio vedere chi è e cosa fa.
Sono altri due Piper Cub, uno giallo e uno rosso, bellissimi!
Li avviso della mia presenza e della mia intenzione di osservare da debita distanza i loro circuiti.
Nessuna obbiezione. La mia speranza di poter atterrare si riaccende improvvisamente!
Il primo è il Piper giallo che effettua un giro di ricognizione, coglie l'attimo, e atterra senza che io riesca a vedere quasi niente. Anzi, per un attimo penso di essermi sognato la condensazione lungo il finale o di non aver

capito dove inizia il finale.
Poi si presenta il Piper rosso che invece ritrova la "mia" condensazione ed è costretto a fare un paio di circuiti.
Mi accodo e lo seguo da un centinaio di metri di distanza fino a metà del finale, poi mi sposto sulla destra e lo osservo atterrare.
Mentre rulla al parcheggio mi ripresento per l'ultimo circuito simulato e per radio oso un "credo di aver capito, posso…??".
Sono pronto a ricevere un perentorio "NO!", ringraziare e tornare a casa, invece sento una voce pacata che mi dice "è importante arrivare con una buona energia". E' una nuova sorpresa ….lo considero un …."si"!?
Mi era stato consigliato da Luca di non puntare troppo in basso e di toccare all'altezza della manica a vento.
Chiedo un parere anche a chi mi parla da terra. Concorda.
Mi porto in sottovento ma una condensazione verso il costone opposto mi obbliga ad anticipare la base.
Non riesco a raggiungere il punto pianificato durante la ricognizione e finisco per ritardare un po' la virata finale.
Sono comunque ancora distante, correggo con una piccola S, controllo allineamento e quota, sembrano ok.
Flap giù, riduco un po' il motore e ricontrollo, vento calmo. OK vado!!!
Velocità 90kmh ,punto di mira qualche metro sotto la strada del rifugio.
Inizio la richiamata in uno stato di concentrazione bellissimo, do un po' di motore ma meno di quanto pensavo perché il punto di mira scelto mi sembra rivelarsi un po' altino.
Raccordo e lo metto giù esattamente al traverso della manica a vento anche se la velocità al contatto è un po' più alta del voluto.
La pista cambia pendenza velocemente e per un attimo ho la sensazione di essere un po' lungo.
So che in cima, a sinistra, c'è spazio e mi tengo pronto a deviare leggermente la corsa di arresto ma non è necessario e in poche decine di metri sono fermo più o meno nel posto giusto.
Un breve rullaggio fino al "mio" parcheggio a fianco del Piper rosso, spengo e scendo.
In un attimo la tensione e la concentrazione si trasformano in uno splendido stato di felicità euforica.
Ci metto qualche minuto a lasciare l'aereo perché continuo a dimenticarmi qualcosa, la giacca, le chiavi, il telefono.
Il gruppo di piloti composto da Domenico, Francesco, Renato, Eligio e Flavia mi riserva un calorosissimo benvenuto.
Sono attrezzatissimi e dopo un inaspettato brindisi in pista mi invitano (nel senso più completo del termine) a pranzare con loro al rifugio.

Mentre affronto la nuova sfida con il piatto di polenta, brasato e funghi, racconto il mio volo, da dove vengo, faccio un sacco di domande. La mia euforia deve essere piuttosto evidente e ascoltandomi, tra i miei nuovi amici c'è chi sorride divertito.
Sono quasi le 14.00 e il mio socio aspetta l'aereo per il pomeriggio. Per me è ora di tornare.
Francesco mi spiega con precisione i riferimenti da tenere in decollo, osservo il decollo di Eligio e Flavia e vado.
Il volo di ritorno me lo godo tantissimo e mi sembra duri un attimo. Sono sereno e soddisfatto come poche altre volte ricordo di essere stato nella mia vita "sportiva".
Questa esperienza, sono certo che resterà per me una delle indimenticabili.
Il mio primo volo in deltaplano, i miei primi 500km in aliante, la mia prima Costa Pelada!

L'elenco delle persone che vorrei ringraziare per questo primo anno di volo in montagna è lunghissimo.
Voglio ringraziare in modo particolare Paolo Cattani e Luca Fini per la disponibilità e per il metodo didattico adottato, centrato sulla passione per il volo in montagna e sulla fiducia.
Grazie a tutti Amici di AIPM !

Raduno a Roma e al lago di Bracciano (VT) 19 - 20 luglio

di Domenico Chiesa

- I-ROYS Renato e Orlando Faccenda
- D-EISO Francesco Frezza e Nino Catto
- D-EITX Domenico Chiesa e Beppino
- Paolo Cattani + Gruppo di Termon (TN) e Casalmaggiore(MN)

Un invito per un viaggio a Roma è sempre un evento speciale. La Capitale d'Italia è meta ambita di turisti che arrivano da ogni parte del mondo. Aggirarsi e passeggiare tra scenari architettonici e immensi tesori d'arte che la città eterna propone ad ogni angolo del suo territorio a testimonianza di secoli e secoli di storia, è un'emozione che cattura il visitatore e lo rinfranca della fatica del viaggio. Se poi l'invito è un po' speciale e il viaggio è una piacevole gita in volo con fermate nei posti giusti, allora andare all'Urbe,intesa come città,state pur certi ne vale veramente la pena. L'invito speciale è quello di Fiorenza De Bernardi,la nostra Fiorenza, che ci ha organizzato una visita al museo dell'Aria di Vigna di Valle. Il periodo previsto per il raduno è tra il 18 d il 20 luglio, ma il programma è già pronto a metà aprile quando siamo sollecitati tramite mail a quantificare il numero dei partecipanti per le prenotazioni delle stanze alla Casa dell'Aviatore, dove alloggeremo, e per comunicare all'Urbe, questa volta l'aeroporto,quanti aerei arriveranno e vedere anche se possono atterrare gli ULM. Dopo i doverosi contatti, cui seguivano sempre le solite risposte all'italiana, decidiamo, ahimè! per non rischiare di trovarci senza permesso di atterraggio il giorno dell'arrivo, di optare per l'approdo in una delle avio superfici situate nei dintorni. L'amico Beppe Arcangeli, che Fiorenza ci aveva indicato come referente per l'organizzazione, ci propone la pista di Capena, situata a nord di Roma proprio a ridosso dell'uscita autostradale di Fiano Romano. La risposta dei piloti a questa visita è entusiastica già da subito,con partecipazioni assicurate per tempo da più di dieci equipaggi. La partenza è fissata il mattino di venerdì 18 luglio. Questa volta il mio passeggero è mia figlia Laura. Ha da poco conseguito il brevetto di aliante ma non ha mai partecipato alle nostre scampagnate. L'occasione di recarsi a Roma ha attirato il suo interesse e forse comincerà a familiarizzarsi un po' con la navigazione e con i piloti di montagna. Ci vediamo di buon ora a Belluno con Francesco Frezza. Abbiamo appuntamento a Nervesa con Renato Fornaciari e Orlando Faccenda, e lì ci attende pure Nino Catto che salirà a bordo del Piper con Francesco. L'appuntamento con tutti gli altri è a mezzogiorno a Sansepolcro dove abbiamo deciso di fermarci a pranzo. La giornata è bella e calda, un delle poche quest'anno, e la visibilità è ottima. La rotta è la solita. Un po' di giro largo all'inizio verso Mogliano prima e Mirano poi, in ossequio alle recenti disposizioni relative al sorvolo dei CTR di Treviso e Venezia e poi giù diretti. Un po' di attenzione al finale di Cervia, si evita Forlì passando vicino al bellissimo paese di Brisighella e infine seguendo la superstrada E45 Ravenna Orte si arriva agli Appennini. ----→

Nessuna nuvola, facciamo quindi la diretta abbandonando il riferimento stradale, saliamo a 4500 piedi e passiamo a destra del Fumaiolo,il monte con le sorgenti del Tevere. Alcuni minuti ancora scendendo e arriviamo a Sansepolcro. Il toscano inconfondibile dell'amico Marcello ci saluta per radio. L'accoglienza è da ospiti di lusso,luci accese a Palazzolo Avio alle ore 13.00. Gli altri equipaggi ci attendono da un po' all'ombra del giardino della bella dimora e avioresort della famiglia Pichi Graziani, con aperitivi già pronti nei bicchieri. Brindisi di saluto con gli altri componenti del raid, Cattani da Trento, con i giovani di Termon e anche Mino e Armando dalla Lombardia con rispettive consorti, e poi delizioso pranzo sotto gli alberi che formano riparo dal sole sopra una tavola imbandita,dove gustiamo piatti tipici della cucina toscana. Sansepolcro è una tappa obbligata verso sud sia per il rifornimento ma anche e soprattutto per toccare con mano cosa vuol dire gestire con vera professionalità una struttura d'accoglienza per il volo. Si riparte in gruppo, Cattani e gli altri piloti con gli ULM decidono di andare diretti a Capena; noi invece coi Piper ci fermeremo a Gualdo Cattaneo all'aviosuperficie Acquarossa dove abbiamo fatto il raduno Aipm nel 2007. Poco più di mezzora e atterriamo nella bella pista asfaltata e in leggera pendenza. La proprietaria ci accoglie con cortesia e, offrendoci una squisita porchetta con un bicchiere di Sagrantino, ci racconta le difficoltà di gestione quotidiana d'una azienda agricola così grande in tempi difficili come quelli che stiamo vivendo. Ma l'ottimismo che promana da questa gentile e tenace imprenditrice fa sperare nella continuità di queste attività che sono l'asse portante e preziosa dell'economia del nostro paese. Ci ripromettiamo di tornare presto in questo angolo di Umbria, regione ricca di storia e di paesi stupendi. Abbiamo fatto tardi nonostante il leggero vento in coda. A Capena i nostri compagni sono giunti già da tempo. Scendiamo in finale con un po' di brezza laterale da destra. Barra al vento e atterriamo. Bicchiere di prosecco fresco che spunta dalla sacca frigo di Francesco e poi via tutti verso l'albergo col pullmino bollente,perché è rimasto quasi due ore al sole ad aspettarci,e con aria condizionata rotta. La casa dell'Aviatore è una grande struttura ricettiva, situata tra la Stazione Termini e il Policlinico-Università La Sapienza, con camere e ristorante di pregio. Costruita negli anni trenta, pur richiamando lo stile architettonico di allora, mantiene il prestigio e la bellezza che sicuramente a quell'epoca ne facevano una vero albergo di lusso. Nell'atrio ci attende Fiorenza con un abbraccio di benvenuti. Qualche battuta di rito sul volo e subito ci sistemiamo nelle camere. Una rinfrescata veloce ed eccoci al grande ristorante al piano terra dove molti differenti gruppi conviviali stanno già cenando. Fiorenza e Beppe fanno gli onori di casa. Il pasto è ottimo, le bevande pure. Fiorenza ci lascia presto dandoci appuntamento per la mattina seguente di fronte all'albergo per andare al museo. Noi facciamo due passi defatiganti alla ricerca di un locale aperto. Ci spingiamo fin nei pressi della stazione in un bar dove,a parte il peggior Frascati della mia vita,la presenza di avventori parlanti diverse lingue ti fanno percepire come questa città sia,in ogni suo punto,meta continua di turisti da ogni parte del globo. La mattina di sabato puntuali arrivano Fiorenza e il pullmino con aria condizionata funzionante. La trasferta verso nord sul percorso della Via Cassia fino a Vigna di Valle dura circa un ora.

Il museo, a metà strada tra Anguillara Sabazia e Bracciano, è situato dove un tempo c'era l'idroscalo con i suoi hangar,che ora accolgono tutti gli esemplari in mostra degli aerei militari che hanno fatto la storia dell'Aviazione Italiana del novecento. Beppe Arcangeli ci guida nella visita. Una parte del museo è chiusa per restauro ma riusciamo comunque a farci mostrare per alcuni minuti la sala dove c'è il Macchi col quale Mario De Bernardi,papà di Fiorenza, vinse nel 1926 negli Stati Uniti la coppa Schneider stabilendo anche un record mondiale di velocità. Sarebbe lunghissimo riportare tutto ciò che Beppe ci ha raccontato nel descrivere i vari modelli presenti al museo, per cui vi consiglio caldamente di visitare questo angolo di cultura aeronautica per i reperti unici presenti che vi permetteranno di ripercorrere dall'alto un secolo di storia del nostro paese. Usciti dal museo non è da perdere nemmeno la puntata sul lungolago di Bracciano, lo specchio d'acqua più frequentato dai romani nei fine settimana. Il locale sulla riva è molto suggestivo con la sua terrazza sull' acqua,l'atmosfera e l'ottimo cibo rallegrano il piacevole pranzo all'aperto,durante il quale Fiorenza dona all' Aipm un grazioso quadro di soggetto aeronautico che appenderemo nella sede della nostra associazione. Si rientra a Roma. Il programma della serata comprende la cena che si terrà in un ristorante poco distante da Castel Sant'Angelo. C'è tempo per una breve escursione in centro. Andiamo a vedere l'Auditorio Parco della Musica, il complesso architettonico disegnato da Renzo Piano,che sta dove un tempo sorgeva il Villaggio degli atleti per le Olimpiadi del 1960. La passeggiata sul Lungotevere per arrivare al ristorante si rivela lunghissima. Arriviamo un po' in ritardo ma il locale, molto bello e che ci dicono frequentato sovente da alti prelati,che notoriamente sono conosciuti come veri buongustai,non delude le aspettative. Il ritorno in taxi ci permette di riammirare i bei monumenti brulicanti di gente nella calda serata estiva. Salutiamo e ringraziamo di cuore Fiorenza. Il ritorno della domenica prevedeva un volo da Capena a Fano con rifornimento ed eventuale pranzo. Purtroppo la meteo prevista in rapido peggioramento al nord per il pomeriggio, fa decidere agli amici di Termon,ai lombardi e allo stesso Cattani di rientrare direttamente. Noi ci fermiamo lo stesso a Fano e, seguendo poi la costa, rientriamo velocemente in Veneto. Sosta a Nervesa dove ospiti di Giancarlo Zanardo pranziamo col gruppo della Fondazione Jonathan. Salutiamo Nino, Renato e Orlando che rientrano a Trento, e proseguiamo per Belluno. All'arrivo riponiamo i velivoli in hangar e subito inizia a gocciolare. Ci salutiamo con Francesco mentre già azioniamo i tergicristalli delle auto. La pioggia sarà una costante in questo incredibile anno meteorologico,ma il finale bagnato non riesce a guastare uno stupendo fine settimana inconsueto,formativo e di straordinario interesse.

AIPM "grandi voli": Danimarca (DK) – dal 16 al 21 agosto

di Renato Fornaciari

AIPM in Danimarca
gemellaggio con Copenaghen

".....già entrando nella valletta che porta a Landeck (Austria) siamo costretti a virare da una parte e dall'altra per non entrare nelle basse nuvole…"
siamo in volo con tre *paiperini*:

- I-ROYS Renato e Maurizio Azzolini
- D-EISO Francesco Frezza e Nino Catto
- D-EITX Domenico Chiesa e Beppino

ANDATA

Vel 135 km/h – km 2,25/min

					km	tempo
		Trento	Kempten	R	210	1h33'
		Kempten	Nordhausen	R	425	3h08'
		Nordhausen	Lubecca	R	258	1h55'
		Lubecca	**Roskilde**	R	220	1h37'
			TOTALE		1.113	8h15'

partiti da Trento e diretti in Danimarca a Roskilde, un grande aeroporto posizionato a circa 20 Km a sud-ovest di Copenaghen.
Tutto nasce dalla voglia di ritornare alla tradizione dei "*grandi voli*" che da qualche anno non si riusciva più ad organizzare, unendo l'occasione d'incontrare amici e parenti residenti a Copenaghen. In particolare Sebastian L. Nielsen, un giovane e dinamico avvocato che lavora nella capitale, che dopo aver fatto l'anno scorso un *voletto* con Renato, sul giallo PA 18, ha deciso di conseguire il brevetto di pilota presso una scuola di volo di Roskilde: la " *Roskilde Flyveklub*" .
Così sabato 16 Agosto siamo partiti, avendo dato un'occhiata alle condizioni meteo senza però….approfondire troppo. Il rischio era di non partire!!
Il programma prevede un atterraggio a Kempten-Durach (Baviera) per salutare amici di vecchia data, Hans Reininger & C. , fare un po' di rifornimento e poi viaaa! Per una lunga tirata che ci porterà in serata a Lubecca.
Le condizioni meteo non promettono niente di buono, tant' è che già a Resia vediamo segnali di peggioramento. Si continua decidendo di tenere una quota bassa e comunque contatto visivo con il suolo. Sorvoliamo Resia e poi giù per la valle che porta a Landeck. Avanti ancora verso il Fernpass e finalmente, con visibilità migliore, "*sbuchiamo*" nei pressi di Fussen per poi arrivare senza problemi a Kempten.

Il *paiperozzo* è un aereo che và …anche piano e perciò ti permette di poter guardare, sondare, verificare condizioni e vie di fuga. Bisogna volergli bene! Condurlo bene! E lui ti ripaga facendoti atterrare in montagna d'estate e d'inverno; ti porta anche a spasso "….*per i cieli d'Europa* ", permettendoti di programmare anche … i sogni!!
A Kempten, verde prato della Baviera, facciamo rifornimento, salutiamo gli amici con l'impegno di fare una sosta al ritorno per dividere emozioni e commentare l'impresa. Ciaoo …… a mercoledì sera!!
Ripartiamo sempre sotto l'acqua e con visibilità ridotta causata da nuvole basse e nebbie.

Purtroppo sarà il ritornello che ci accompagnerà per quasi tutto il volo. Pazienza, motivati ad arrivare in serata a Lubecca (D) teniamo ferma la barra e la prua a nord. Avanti!! *Srotoliamo* chilometri e chilometri sotto le nostre fusoliere e guardiamo, sempre con stupore, l'infinita distesa di campagna ben lavorata dove avena, patate, erba medica, foraggi vari formano la gran parte di questa Germania. I centri industriali sono concentrati nelle grosse città. Il paesaggio è ordinato, pulito e i centri abitati sono disegnati in definite perimetrazioni. Incontriamo anche centri storici circondati da alte mura. Tra scambi d'impressioni con il nostro compagno di volo e messaggi via radio tra aereo e aereo, magari per confermare il nome di un luogo sorvolato, arriviamo a Eisenach dove facciamo tappa per rifornimento. Piove così forte che vediamo la pista nel braccio di sottovento e poi, virando in finale, sparisce dai nostri occhi per riapparire in cortissimo finale. (..uffa!). Al parcheggio poche formalità tutto si svolge in maniera spiccia, così abbiamo anche il tempo per *divorare* pane e mortadella di Bologna che avevamo preso a Rovereto (..che bontà !!). Essere sotto l'ala contenti di questa fame, gustando prodotti di ….casa, ci fa assaporare ancora di più *il senso del viaggio*. Siamo a metà percorso e tutto va

bene. In barba alla pioggia ci beviamo un buon bicchiere di *Prosecco* che Francesco prudentemente aveva riposto nella *cantinetta trasvolabile* del suo *Piper*.
Riprendiamo il volo con vigore. Diritti a Lubecca che raggiungiamo dopo due ore e 25'. Negli ultimi chilometri di avvicinamento il vento è rinforzato e la visibilità è ancora peggiorata. Ci accendono le luci della pista e ci autorizzano all'atterraggio. Uno, due e tre, tutti giù e tutto bene. Ci fanno hangarare gli aerei e in pochissimo tempo ci ritroviamo fuori dell'aeroporto con il taxi pronto ad accompagnarci in centro. Ci accoglie il *Radisson Lubecca Hotel.* Un bel complesso proprio al centro della città; questo ci permette di muoverci a piedi e visitarne la parte più interessante; il centro storico, ricco di esempi di gotico baltico. Questa città *anseatica* è stata dichiarata dall'UNESCO patrimonio dell'umanità. Una buona cenetta in locale caratteristico conclude questa intensa giornata.

Nella mattina di domenica 17 Agosto vento e pioggia ci danno il buongiorno. La visibilità però è buona e decidiamo di partire verso la nostra meta, Roskilde (DK). Prevediamo di raggiungere *il traguardo* in una sola tratta. Man mano che ci avviciniamo al tratto di mare che divide la Germania dalla Danimarca, il vento aumenta e cambia anche direzione, tanto che a metà del tratto, lasciata Fehmarn, ci troviamo il vento in coda e i nostri *paiperini* cominciano a viaggiare con velocità favolosa, 120-130 mph!! Siamo sul suolo Danese e puntiamo a Maribo sorvolando l'aeroporto di Lolland-Falster. Il paesaggio è tutto piatto. Tanto verde e pochissimi centri abitati con tetti in tegole scure che, dato il grigiore della giornata, si confondono con il territorio. Il vento sempre forte ci fa *ballare* e la visibilità peggiora. Si continua con fatica fino a pochi chilometri da Borup, il nostro punto di riporto per Roskilde; le nuvole sono proprio a terra e dobbiamo virare per ritornare verso Maribo dove avevamo visto l'aeroporto, per fare un atterraggio alternato. Il vento che prima avevamo in coda ora lo troviamo in prua e questo ci frena terribilmente. Passiamo dalle indicate 130 mph a 60-65 mph!! … che frenata! *Ballando* in continuazione arriviamo a Maribo cittadina e poco dopo all'aeroporto che avevamo sorvolato all'andata: Lelland-Falster. La pista è in asfalto affiancata da altre due in erba. La torre ci autorizza all'atterraggio potendo scegliere quella che più ci piace. Facciamo l'asfaltata. Cortissimo finale ben *lavorato*, tutto bene, siamo a terra. Un gruppetto di piloti del locale club, incuriositi, ci ospita nella loro sede offrendo caffè e biscotti. Ricambiamo con pane e salame italiano e stappiamo una bottiglia del favoloso *Prosecco Federico*, portato sempre da Francesco. Tutti lo assaggiano con piacere. Così passa circa un'ora e mezza. Ci sembra che il tempo stia migliorando, o semplicemente aumenta la voglia di arrivare alla meta e…decidiamo di ripartire. Rifornimento prudenziale e uno dietro all'altro decolliamo. Questa volta manteniamo una rotta più ad est, verso il mare, che ci porta a Koge; località prossima al punto di riporto posto a circa 5 chilometri dall'aeroporto d'arrivo. Pioggia e vento sempre sostenuti. Visibilità schifosa , ma ecco apparire illuminata la pista. Ok all'atterraggio e tutti giù. Rulliamo piano verso il parcheggio, ci posizionano vicino ad un bellissimo DC3 !!

Stupendo. Siamo arrivati, che bello!! L'accoglienza dei nostri amici che, trepidanti nell'attesa avevano anche seguito le chiamate che la torre aveva trasmesso in viva voce nella sala arrivi, è calorosa e commovente. Abbracci e pacche sulle spalle trasmettono la gioia dell'incontro.

Ci portano nella sede della scuola di volo di Sebastian e vediamo che è tutto imbandito. Piatti con pietanze variopinte e appetitose aspettano di essere mangiati. Tutti a tavola e cominciano le domande, le curiosità del nostro lungo volo, il voler sapere delle difficoltà incontrate, proprio come si fa con amici sinceri dopo l'attesa che magari, dato le condizioni non proprio ottimali, si è vissuta con momenti d'ansia. Brindisi e foto di gruppo stemperano l'adrenalina accumulata e cominciamo a stare proprio bene !!
Allora passiamo ad un momento di ufficialità con scambio di discorsi e scambio di doni. Il nostro crest di AIPM farà bella mostra nei locali della scuola e il gagliardetto terrà compagnia sul tavolo del direttore che manifesta un sincero e caloroso benvenuto ai *Piloti di montagna italiani*. Sono momenti significativi per noi e per la nostra Associazione.

Da adesso avremo in Sebastian Nielsen e nella sua scuola di volo, i rappresentanti AIPM in Danimarca.
Portiamo inoltre i saluti della *ONLUS Jonathan Collection Aerei Storici* di Nervesa della Battaglia e del suo Presidente Giancarlo Zanardo. Fondazione dove AIPM fa parte del Direttivo.

Lunedì 18 di riposo, visitiamo la città.
Siamo in una sistemazione strategica, un hotel vicino al centro, più precisamente a pochi passi dai *Giardini di Tivoli*, una delle attrazioni della città.
Copenaghen è una città bellissima. Un tempo era un insediamento di pescatori Vichinghi e oggi è una fusione di architettura moderna con manufatti storici. Ordine e pulizia ovunque. Il mezzo di trasporto più usato è la bicicletta; usata con ogni condizione meteo. Il nostro gruppetto con animo vacanziero parte a piedi e dopo con l'ausilio di bus e di traghetto riesce a visitare la parte più significativa della città. Da *Cristiansborg* a *Nyhavn* fino alla ….sirenetta!! Al *Heering Restaurant* assaggiamo deliziose arringhe accompagnate obbligatoriamente dal bicchierino di grappa locale. La giornata è stata un'alternarsi di violenti rovesci di pioggia con ampi spazi di sole che hanno permesso di vedere un cielo azzurro come le

nostre felpe. Un insieme che ha dato gusto ad ogni momento, facendoci godere atmosfere da vera vacanza. Un luogo da rivisitare, magari con più tempo a disposizione.

Il martedì 19 inizia con i saluti a tutti i nostri cari amici e parenti per poi trasferirci all'aeroporto dove ritroviamo i nostri fedeli *paiperozzi*. Rifornimento e pianificazione per Dessau, città dell'ex DDR, posizionata a circa 80 chilometri a sud-ovest di Berlino. Convinco il gruppo a questa visita perché Dessau è stata la sede della Junkers, fabbrica del famoso trimotore tedesco "Ju 52/3m" meglio conosciuto come "zia Ju " e l'aeroporto dove andremo ad atterrare è proprio quello storico dove troveremo il museo Junkers. Inoltre Dessau è stata una delle sedi della Bauhaus, una scuola di architettura che operò nella città dal 1925 al 1932. Tutti buoni motivi per dedicare un po' di tempo anche alla cultura.

Il vento è sempre forte, però almeno alla partenza non piove!! La visibilità è buona e ci permette di vedere le coste del Paese sia a ovest che ad est. Puntiamo verso Lubecca facendo dei bei traversoni di mare. Arrivati sulla costa tedesca, a est di Lubecca… stiamo per dirigere su Dessau quando Maurizio richiede con urgenza un atterraggio per *motivi….fisiologici*. Saranno state le arringhe, il forte vento, un po' di turbolenza, …chissà! Nessun problema consultando la carta troviamo a circa 12' un aeroporto, proprio sulla costa: Wismar. E' quello che fa per noi. L'aeroportino è in erba, vicinissimo ad una cittadina distesa sul mare.

… lasciamo la Danimarca,

e ritorniamo verso la Germania…

Chiamata, procedura accelerata per sottovento e…virata finale. Molta turbolenza in corto. Giù sui tre punti. Apro lo sportellino e lascio *...correre Maurizio.* Intanto aspetto l'atterraggio degli altri due. Tutto bene. A fare da custode, operatore di torre, servizio carburante, troviamo un simpatico signore di nome Willy che dopo aver chiuso il nostro piano di volo ci consiglia un ottimo ristorante in città raggiungibile in pochi minuti d'automobile. Piccolo consulto, Maurizio sta bene , *gira un po' di fame..* decidiamo di andare a pranzo

e di raggiungere Dessau nel tardo pomeriggio. Il ristorante consigliato è *la casa della cotoletta*. Fantastico! Il menù presenta più di 20 tipi di cotolette diverse e la bevanda è una buona birra fresca non pastorizzata. Tutti contenti della improvvisata sosta….ringraziamo il *contrattempo* di Maurizio. Al momento della partenza facciamo dono di un cappellino rosso AIPM al simpatico Willy e ridecolliamo per Dessau. Non facciamo più caso alle condizioni del tempo in quanto, come dicevo, diventano un *ritornello* di quello precedentemente descritto. Il gruppetto in volo si avvicina, facciamo delle foto e constatiamo che l'umore è buono e così si continua verso la meta.
Ecco apparire Dessau; l'aeroporto termina proprio con l'inizio della città. Vediamo in volo un Antonov An2 che fa procedure e questo tipo d'aereo, che ho avuto la fortuna di pilotare ci porta alle memorie di paesi dell'est (in particolare memorie della Germania dell'est quando c'era ancora *il muro).*

Facciamo la nostra chiamata e la procedura per l'atterraggio prevede un lungo finale sulla città. Questo ci da modo di avere una visione d'insieme dove le tracce degli stabilimenti Junkers e la sede del Bauhaus, vicinissima agli stessi, si fanno *leggere* in maniera chiara. Parcheggio sull'erba e pratiche velocissime. Due signore gentili ci danno le prime informazioni e l'addetta alla torre chiama il taxi. Alloggio in centro dove tutto è pulito e ordinato, nessuna traccia del passato regime. Cena in locale tipico, tutti rilassati e pronti per un giusto riposo. Al mattino, incredibile! Tutto sereno, leggero venticello e sole splendente. Secondo il nostro programma andiamo a visitare il Bauhaus. Costruzione completamente restaurata, bellissima e ridiventata sede universitaria. Le cose buone alla lunga arrivano sempre a vincere!! Sono e siamo contenti di questa visita.

Andiamo verso il museo della "*Tante Ju*" che si trova sulla testata dell'aeroporto. Anche questa visita ci appaga.

Il materiale esposto è ben conservato e molto interessante. All'ingresso un esemplare di trimotore Ju52 ci accoglie. Possiamo salire e visitarne gli interni. Emozionante! Molti documenti, foto, disegni catturano la nostra attenzione. Visita positiva sotto tutti gli aspetti.
Il nostro volo di rientro continua. Lasciamo Dessau per raggiungere la Wasserkuppe. Luogo pieno di storia dove Otto Lindenthal, un padre del volo a vela, faceva esperimenti e lanci dalle balze di questo rilievo che emerge dalla pianura tedesca, la Rhon, dove la quota più alta è quella di 950 m. Un luogo dove la Germania ha preparato, in gran segreto, i propri piloti dalla fine della prima guerra mondiale fino allo scoppio della seconda. Una bella pista in pendenza ci attende per i veloci atterraggi. Veloci perché sulla stessa pista in continuazione atterrano traini e alianti in una successione paurosa!! Parcheggio e a pochi passi visita all'hotel dei vecchi piloti. Una costruzione restaurata, affiancata ad altre più moderne, dove al piano terra ci attendono piatti di *salsicce bianche di Francoforte con patate*. Piatto tipico di tutta la Wasserkuppe. Ci godiamo la vista dell'intorno e il continuo volare d'alianti. Momento di pausa dove piacevolmente si parla del volo fatto, di ricordi e di quello che ancora si avrebbe voglia di fare.

Dobbiamo mantenere la promessa fatta ad Hans a Kempten e perciò… in volo che abbiamo ancora da fare un po' di *strada*!!

Il tempo è sempre buono, non siamo più abituati a vederci bene e a volare in aria calma. Tappa per rifornimento a Rottenburg. Altra bella cittadina tutta murata e perfettamente conservata. E poi ancora in volo per l'ultimo tratto. Tutta l'ampia vallata che da Ulm porta a Kempten è ricca di corsi d'acqua e di piccoli centri abitati. Gli uni e gli altri formano curiosi disegni che andiamo ad arricchire con le ombre dei nostri aerei. Paesaggi e *segni* del territorio che solo dalla nostra prospettiva possiamo vedere ed apprezzare. … Fortunati!!

Vediamo il verde di Kempten, passaggio di saluto e tutti all'atterraggio. Siamo arrivati.

Comincia la festa. I nostri amici al mattino, avevano trovato dei freschi porcini che stanno cucinando e saranno accompagnati da spaghetti e sugo che avevamo lasciato all'andata. Amici vecchi e nuovi si ritrovano a tavola e bottiglie di vino rosso riscaldano racconti recenti e anche di *antica memoria*. Noi trentini con Kempten abbiamo un'amicizia e una frequentazione che risale al 1982. Che bel momento!!

Purtroppo il nostro viaggio volge alla fine. Il ritorno è sempre mesto, si parla poco. Voliamo in alto, superiamo cime e valli già segnate di neve. Traversone sulla valle di Non e Trento è già in vista. Penso che anche quest'impresa abbia significato per noi tutti una *crescita* e un rinsaldare stime e amicizie reciproche. Siamo in pace con noi stessi e questo è bene!!

Grazie vecchi, belli, gialli paiperozzi. …..Alla prossima!!

RITORNO

Vel 135 km/h – km 2,25/min

				km	tempo
	Roskilde	Dessau	R	422	3h07'
	Dessau	Wasserkuppe	R	215	1h36'
	Wasserkuppe	Kempten	R	310	2h18'
	Kempten	**Trento**	R	210	1h33'
		TOTALE		1.378	8h35'

Raduno a Moldoi di Sospirolo (BL) – 31 agosto

di Francesco Frezza

Dopo i ripetuti rinvii causa condizioni meteo (il raduno si doveva tenere già il 1° maggio) eccoci a Domenica 31 agosto per il tradizionale incontro Aipm all'aviosuperficie di Moldoi situata nel comune di Sospirolo (BL).

Ciò è avvenuto in occasione della locale festa "Pom & Per" organizzata dalla Pro-loco. 8 gli aerei partecipanti provenienti da Bolzano-Trento-Vicenza-Verona-Belluno.
Mancavano i simpatici amici Austriaci che avevano già preannunciato la loro adesione all'evento, ma a causa delle cattive condizioni meteo di quel giorno lungo il Brennero, non hanno potuto essere in nostra compagnia. Di buon mattino viene issata la nuova manica a vento donata da AIPM all'aviosuperficie. Servirà certamente per l'attività didattica e di addestramento della scuola di volo in montagna basata all'AereoClub di Belluno, poco distante. Quest'anno, nel parco della Villa Zasso era presente un mercatino di prodotti artigianali esposti in svariate bancarelle mentre a lato una doppia "caldiera" preannuncia una polenta alla montanara. E' il gruppo della Pro-Loco in piena attività che ci prepara il pranzo di mezzogiorno. Trentadue i Partecipanti tra cui la famiglia ospitante di Corrado Zasso al completo.

Si è potuto assistere ad una simpatica esibizione degli "ottoni" ossia di un gruppo musicale che con i suoi strumenti a fiato hanno costituito un momento particolare dell'incontro. Al pomeriggio Renato e Werner si prestano per voli agli amici che desideravano provare questa emozione a ridosso del Parco dei Monti del Sole. Simpatica giornata. L'amico Corrado ci rinnova sempre la disponibilità ad atterrare nella sua proprietà situata a fianco della sua villa ristrutturata da cui si ammira il paesaggio della Val Belluna. Un grazie quindi al Padrone di casa ed a Francesco, Presidente della Pro Loco che hanno cercato di dare il massimo per rendere la nostra visita gradevole.
Arrivederci al prossimo anno.

Inaugurazione nuova gestione aeroporto di Asiago (VI) – 27 settembre

di Danilo Pedri

A settembre AIPM ha voluto essere presente all'inaugurazione dell'aeroporto di Asiago, da parecchio tempo lasciato chiuso "ufficialmente". L'evento ci ha fatto conoscere il nuovo gestore dell'aeroporto più alto d'Italia.

La cerimonia di apertura è iniziata alle 11:00 e ci ha trattenuti fino a mezzogiorno. Il sig. Bruno Zago, noto imprenditore veneto, assieme alla propria famiglia, ha invitato la cittadinanza dell'Altipiano dei Sette Comuni a partecipare all'evento. L'invito era allargato alle realtà del triveneto che in qualche modo satellitano attorno al mondo aeronautico, nonché dei vertici ENAC. L'A.I.P.M. è stata invitata e quindi i "*berretti rossi*" sono arrivati in mattinata in numerosi equipaggi. Al noto imprenditore si sono susseguiti i discorsi di rito del sindaco di Asiago e i sindaci dei comuni di Gallio e Roana. Era presente anche Zaia, governatore della Regione Veneto, dove il suo discorso non ha lasciato dubbi sull'appoggio ideologico del Progetto di Zago, prendendolo come espressione esemplare in un periodo di crisi come quello che stiamo passando. Senza dilungarsi molto e ribadendo più volte il coraggio e la determinazione al sostenitore dell'iniziativa, ha lasciato spazio al Direttore ENAC che si è espresso entusiasta all'apertura del "Romeo Sartori" e dal palco, arrivati alla conclusione, il Parroco del capoluogo ha proceduto alla benedizione dell'aerostazione, nominando la presenza della Madonna di protettrice. In fine si è passati al taglio del nastro posto all'entrata della palazzina principale, totalmente restaurata come il resto dell'Aerostazione, piazzale antistante compreso. A questo punto tutti gli invitati sono stati invitati al tanto atteso rinfresco, organizzato a tutto punto sotto una tendone a forma di "campana", dove si è consumato trmezzini e pizzette accompagnate da un fresco spumante.

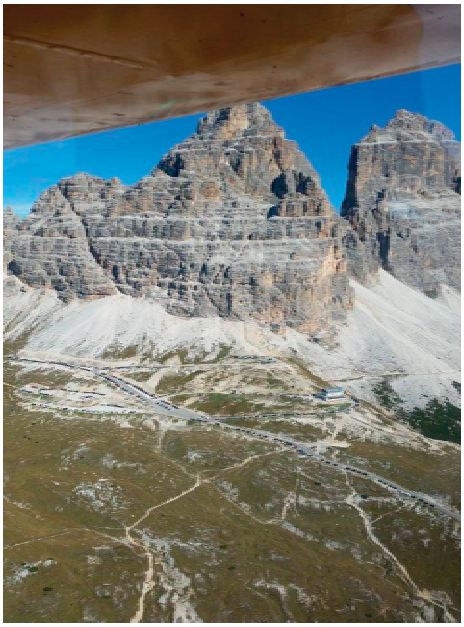
Invito a Dobbiaco (BZ) – 28 settembre

di Francesco Frezza

anche quest'anno come di consuetudine da parte del locale Aero Club si è organizzata la festa dell'Aviatore. Essa sta a suggellare l'attività di volo svolta durante l'anno dal momento che in autunno-inverno tutto è sospeso per l'operatività dell'Aeronautica militare.

LIDV o Dobbiaco Aeroporto è sempre un luogo piacevole per la sua posizione immersa nella verde val Pusteria per cui l'invito rivolto ad Aipm che è socia del locale Club non si rifiuta mai. La manifestazione quest'anno si è svolta nei giorni di domenica 28 settembre.
La giornata, fin dal mattino si presenta soleggiata, con debole ventilazione.
Partiamo da Belluno assieme a Domenico Chiesa. Purtroppo la coincidenza con altre manifestazioni ha impegnato in queste tanti soci AIPM che non hanno, logisticamente convergere su Dobbiaco.

Nel volo di avvicinamento possiamo ammirare l'entusiasmante valle di Cortina e le cime che sono diventate Patrimonio dell'UNESCO.
Riprendiamo avendo già lasciato alla nostra destra il Sorapis seguito dal Cristallo. Puntiamo sul fianco est della Tofana con uno sguardo alle 5 Torri ed al Lagazuoi per permetterci poi di osservare bene Cortina ed il suo vecchio aeroporto di Fiammes che suscita sempre nostalgia e ricordi. Siamo ormai alla quota di livellamento con sullo sfondo il Sennes ormai Parco insorvolabile dove anni addietro i Piloti AIPM atterravano sulla ex pista Ale. Viriamo accostandoci a sinistra alla Croda Rossa sorvolando Prato Piazza con sullo sfondo le 3 Cime di Lavaredo. Che meraviglia! Quante volte abbiamo sorvolato queste cime argentee flagellate dalle intemperie ma sempre entusiasmanti come se fosse la prima volta.
La forcella, subito dopo la Croda Rossa, è quella giusta per una discesa sulla Valle Pusteria. Ormai Dobbiaco è sotto di noi ma allunghiamo, per smaltire quota fino a San Candido tenendo rigorosamente il circuito sinistro come prescritto. Riportiamo in finale 28 ammirando i verdi prati che si stendono sotto di noi.
Parcheggiamo assieme ad altri velivoli già arrivati nel frattempo. Ci accoglie il Presidente del sodalizio e l'amico Ernasto Costa di Corvara(BZ), anche lui pervenuto.



Pranziamo sotto al tendone con le specialità Altoatesine. Ci resta sempre un sogno, che prima o poi riusciremo a realizzare che è un bel raduno con la neve!!
Sempre una bella esperienza in montagna passata tra amici Aipm e non, ma sempre appassionati del volo.
Grazie Dobbiaco!!

Racconto: … un sogno chiamato Adamello

di Enrico Lonardi

È l'undici Giugno 2014, siamo all'aeroporto di Boscomantico Verona e la comunicazione radio con la biga comincia cosi: "Bosco Radio Buongiorno D-ENLO più D-ERMA pronti a rullare per il Ghiacciaio dell'Adamello", risposta: "D-ENLO più uno prego ripetere…", ripetiamo: "pronti a rullare destinazione Ghiacciaio dell'Adamello". Erano circa venti anni che non si sentiva più una comunicazione radio cosi, e quindi non ci siamo stupiti più di tanto nel comprendere che volessero essere sicuri di aver capito bene.
Come sapete, questo meraviglioso ghiacciaio, come tanti altri in Italia, è diventato Parco Naturale Adamello Brenta da molti anni, è quindi immediatamente sono scattati i divieti di atterraggio, decollo e sorvolo, per tutti noi.
In questi lunghi anni ci siamo quindi accontentati di guardare foto, di leggere racconti che ci facevano sognare, dei tanti corsi di volo in montagna, delle avventure fatte dai nostri piloti, degli imprevisti occorsi durante le missioni, dei rifornimenti alimentari fatti al rifugio della Lobbia, di interventi fatti per cercare dispersi, insomma di tutta quella bella attività che AIPM faceva in Adamello prima dei divieti.
Tanto e tanto è stato fatto in questi anni, da parte di AIPM ed i suoi inossidabili membri, per spiegare e far capire alle varie istituzioni, che hanno vietato il sorvolo dei parchi, dell'importanza che ha la nostra specialità nel poter preparare piloti e mantenere loro quel grado di allenamento in alta quota, necessario per volare in sicurezza, che con il nostro tipo di aereo possiamo talvolta essere anche al servizio del cittadino, senza alcun onere da parte del contribuente, ed essere utili ad esempio, in campi come la protezione civile; per la ricerca di persone scomparse, l'avvistamento di incendi, monitoraggi vari, insomma un tipo di volo che si adatta a molteplici situazioni che in montagna possono essere d'aiuto e supporto alle esigenze del territorio.

Devo dire però, che molti di noi oramai ci avevano rinunciato, ma un bel giorno nell'estate 2013 nel corso di un incontro AIPM svolto al Tonale, al quale ha partecipato come spesso accade il presidente del gruppo di protezione civile centro volo Nord Gianni Bonafini grande pilota ed appassionato di montagna, durante uno dei tanti racconti di quando si andava in Adamello, ho avuto la sensazione che lui ascoltando le nostre parole avesse percepito esattamente quello che AIPM ed i suoi piloti avrebbero potuto offrire alla protezione civile e a tutta la comunità montana, tant'è che nei giorni a seguire gli fornimmo materiale, indicazioni, foto e documenti della nostra attività fatta nei tanti anni precedenti.
Passarono alcuni mesi e non avemmo più notizie in merito a quella piacevole chiacchierata, e intanto continuavamo con i nostri sogni, se non che un bel giorno improvvisamente arriva una telefonata, ciao sono Gianni, volevo comunicarvi ufficialmente che il Parco dell'Adamello ha autorizzato la richiesta di esercitazione, soccorso e controllo territorio compreso il Pian di neve nel versante Lombardo, vi giro la mail..... Lì per lì siamo un po' increduli, apriamo la posta e cominciamo a sognare, facciamo subito un giro di telefonate per avvisare anche gli altri piloti di AIPM ma ci rendiamo subito conto che avevamo già messo in programma una gita oltralpe, alla quale non potevamo rinunciare.

Siamo a Giugno, un po' in ritardo per L' Adamello dice Eligio, però chissà che sia la volta buona, vedo brillare nei suoi occhi i ricordi di quando, con zio Berto, Mario, Gianfranco, Remo, Fabio, Paolo, Renato, Beppino solo per citarne qualcuno e tutti gli altri grandi amici e piloti, andavano regolarmente a fare le loro avventure e capisco subito cosa pensa...

In questi lunghi anni il ghiacciaio si è ridotto notevolmente, possono essersi aperti nuovi crepacci e sicuramente il caldo torrido di questi giorni a "30 gradi" può rendere la neve troppo pesante e legare molto, bisogna considerare poi che sopra i 3000 mt la potenza si può ridurre anche del 50 per cento, tutti fattori che potrebbero compromettere l'esercitazione, ma la voglia è troppa e nel giro di qualche ora, i due PA 18 hanno gli sci installati, pale, ciaspole, doposci e dotazioni di emergenza a bordo, appuntamento con Gianni e gli altri fissato. L'indomani mattina ore 10.30 diamo inizio alla nostra prima esercitazione di protezione civile in Adamello, verso le 11 arriviamo all'appuntamento sopra Malga Bissina, dove Gianni Bonafini già in volo con gli altri membri del Gruppo Volo Nord ha dato il via all'esercitazione. Ora tocca a noi...ci avviciniamo al pian di neve e tutto sembra quasi surreale, una calma di vento pazzesca, la temperatura esterna a 12.000 ft è di 5 gradi, il mare di neve sembra perfettamente liscio e bianco come avesse nevicato il giorno prima, non diciamo molto per radio, poche cose ed essenziali, ma entrambi ci rendiamo conto che SI questa è la volta buona! Eligio fa un primo passaggio in discesa, guarda il manto nevoso da vicino, turbolenza zero, discendenza zero, la luce è buona, io sono sopra di lui, vedo la prima leccata sulla neve, dopo qualche attimo mi dice per radio: sembra ottima. Completa il suo circuito, si ripresenta per il finale e mi dice vado…Vedo la sua ombra riflessa nella neve che diventa sempre più grande, dopo qualche attimo l'ombra ed il Piper sono tutt'uno, dietro di lui solo le tracce lasciate dagli sci sul liscio manto di neve, per radio il suo commento "Ottima" si ferma e scende. Le sue tracce mi serviranno come punto di riferimento per il mio atterraggio, per radio capisco che non si aspettava di trovare una situazione cosi ottimale, faccio il mio circuito chiamo il finale controllo la pressione degli sci, serbatoi ok, velocità ok, l'adrenalina sale inizio il mio atterraggio sul Pian di neve. Le condizioni sono esattamente come descritte da Eligio, appoggio il mio cucciolo dolcemente sulla neve soffice, sembra burro, scivola perfettamente, la luce è ottima, non resisto do' piede sinistro faccio un 180° tutta manetta e piano piano sento gli sci staccarsi dalla neve, sono di nuovo in volo, l'emozione è tanta, mi guardo intorno e scambio qualche battuta per radio con Gianni, che da sopra continua a godersi lo spettacolo con un po' di sana invidia, mi ripresento in finale e via giù in un altro atterraggio perfetto, stavolta mi fermo, spengo il motore e vengo coinvolto da un'emozione unica....il silenzio, l'aria, il contrasto del cielo blu, la maestosità di questo ghiacciaio, mi fanno sentire minuscolo, ma la gioia di aver potuto vivere questo sogno con il mio grande maestro mi rende in quel momento il pilota di montagna più felice del mondo.

Grazie Gianni e grazie papà.

S. Genesio (BZ) nuova aviosuperficie di montagna – 5 ottobre

di Renato Fornaciari

…siamo invitati da Thomas Gostner e dai suoi fratelli a partecipare all'inaugurazione della nuova pista di atterraggio, denominata San Genesio, vicino all'omonima località in provincia di Bolzano.
Si trova a 1.420 metri s.l.m. con fondo erboso e lunghezza di metri 220, metà dei quali in forte pendenza. Il luogo è

magico! Un bellissimo maso restaurato e l'intorno di verdi boschi fanno da cornice a questa fantastica aviosuperficie. La giornata è nuvolosa ma ci permette comunque di godere del nuovo atterraggio e di conoscere la squisita ospitalità dei padroni di casa. Eravamo un bel gruppetto di variopinti aerei che per l'occasione erano parcheggiati un

p'ò d'ovunque. Molti nella parte alta della pista e altri vicino ad un laghetto e sotto alle piante ubicati nella parte bassa. Tavole imbandite di fronte al maso con specialità locali hanno accolto i partecipanti. La giornata è trascorsa piacevolmente e la famiglia AIPM

si è ulteriormente allargata, acquisendo nuovi e simpatici soci piloti. Ci siamo lasciati con la promessa di poter ritornare …magari con la neve.
Un grazie di cuore ai Gostner!!

100° compleanno di Francesco Volpi - 12 ottobre

da Danilo Pedri

…si tiene a precisare che le informazioni che leggerete, sono un piccolo sunto dell'evento, sicuramente con qualche imprecisione nei dati riportati, comunque ampliamente riportato sui quotidiani e su molte testate giornalistiche italiane, oltre a riempire le cronache televisive nazionali ed estere.

Un avvenimento di eccezionale importanza quello che si è svolto all'aeroporto Gianni Caproni di Trento. La *macchina organizzativa* composta dall'Amministrazione Caproni S.P.A., Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni, C.U.S. Trento e le altre realtà associative presenti sul territorio trentino in ambito aeronautico, compresa AIPM, hanno sinergicamente affrontato con forza il raggiungimento dell'obiettivo preposto.
Quest'anno il nostro Presidente onorario Com.te Ten. Col. Pilota Francesco Volpi ha superato se stesso! Ha raggiunto il secolo di vita!!

100 anni festeggiati direttamente in aeroporto, in un contesto familiare per lui. La cerimonia si è svolta presso il nuovo hangar Italfly. Presenti personaggi del mondo dell'Aeronautica Militare, dell'Amministrazione Pubblica, della Provincia Autonoma di Trento e del Vescovo Luigi Bressan della Diocesi Trentina. Dopo i vari interventi delle rappresentanze presenti, l'assessore al turismo Tiziano Mellarini ha consegnato a nome della Provincia Autonoma l'ambita Aquila di San Venceslao al nostro Francesco Volpi, onorificenza concessa solo a Trentini che si sono distinti per la loro fattiva attività sociale e promozionale in provincia nei settori del turismo e della cultura in genere.
Finita la celebrazione ufficiale con le autorità nazionale e di *casa,* il programma prevedeva un volo con il CA100 per il festeggiato. Così, tolta giacca e cravatta, l'arzillo Colonnello si è messo la tuta di volo ed è salito sull'aereo, assieme all'amico Mario Marangoni che aveva messo a disposizione il suo prezioso biplano.

Il volo li ha portati sopra al capoluogo con il vistoso tricolore che ha dato "*sigillo* " a questo straordinario traguardo raggiunto. La presenza del C 27J in aeroporto è il riconoscimento a Francesco da parte dell'Aeronautica Militare di base a Pisa, per essere stato uno di loro nel periodo della Seconda Guerra Mondiale e post bellico.

Polenta Alpina all'aeroporto LIDT - 12 ottobre

di Danilo Pedri

Visto il grande successo ottenuto lo scorso anno si è giunti alla seconda edizione!!

L'entusiasmo di AIPM ha trovato un simpatico modo di socializzare con i propri soci e amici direttamente a "*casa nostra*", l'aeroporto!!
Anche quest'anno si è concretizzata l'idea di coinvolgere gli Alpini del Gruppo di Isera della sezione A.N.A. di Trento che ci ha cucinato una mega polenta "*conza*" contornata da un assaggio di camoscio gentilmente offerto dal cacciatore "Bruno" ai piloti AIPM e hai suoi amici. Gli Alpini, di buon'ora si sono messi a preparare un rustico e squisito pranzo in aeroporto, presso l'area ex Italfly, visto che di recente si è trasferita in un hangar poco distante come nuova sede operativa. In questo contesto, come in altre occasioni ormai diventate abituali per gli Alpini, si sono presentati sul campo di volo con la loro originale cucina campale del 1953, pezzo storico ed unico, delle truppe alpine. Per chi non lo sapesse, questa cucina è nata per soddisfare prime colazioni, pranzi e cene ai campi estivi ed invernali, 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 arrostite.

La nostra Associazione dei piloti di montagna è stata agevolata nella riuscita dell'evento, sicuramente in merito al consenso del socio Alessandro Marangoni, che gentilmente ci ha concesso questa possibilità.
Il nostro incontro sociale quest'anno coincideva con una giornata speciale all'aeroporto di Trento, i festeggiamenti del 100° compleanno del Ten. Col. Pilota Francesco Volpi, nostro Presidente onorario. Le meteo sono state clementi, dopo un periodo di eccezionale piovosità, si è aperta una *finestra* di sole proprio nelle ore centrali della giornata, favorendo i due eventi. Il pranzo è stato graditissimo, più volte è stata replicata la pietanza e il vino, spinato direttamente da una damigiana che ha contornato la degustazione della prelibata polenta!!

Incrementati dalla massiccia presenza di gente in area aeroportuale, in meno di un'ora, gli Alpini hanno esaurito il prelibato pranzo, con grande soddisfazione.
Un ringraziamento a tutti e prepariamoci alla 3^ edizione…

Associazione P.U.M.A. – Termon (TN)

di Paolo Cattani

I piloti A.I.P.M. appartenenti al Club di volo P.U.M.A. di Termon, che hanno partecipato alla manifestazione del 12 ottobre scorso ed hanno effettuato il passaggio in formazione a bordo dei loro aerei con scia tricolore.

Il 12 ottobre scorso, sull'aeroporto di Trento-Mattarello, si è svolta la manifestazione per festeggiare i cent'anni del mitico Com.te Francesco Volpi che in questa occasione ha ricevuto dal Presidente della Provincia di Trento, Ugo Rossi, l'ambito riconoscimento dell'Aquila di San Venceslao, onorificenza concessa solo a Trentini che si sono distinti per la loro fattiva attività sociale e promozionale in provincia nei settori del turismo e della cultura in genere.

Sicuramente Francesco Volpi ha ben meritato tale riconoscimento avendo da sempre contribuito allo sviluppo dell'attività aeronautica in Trentino. È stato fondatore dell'Aero Club di Trento, della prestigiosa Scuola di Volo in Montagna ed ha contribuito alla creazione dell'aeroporto di Trento-Mattarello, dell'altiporto del Tonale e del Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni.

La manifestazione organizzata in suo onore ha visto la partecipazione di migliaia di cittadini trentini che hanno potuto ammirare ben 25 aerei esposti in mostra statica, tra cui il bimotore turboelica C 27J da trasporto tattico dell'Aeronautica Militare e il mitico CA-100 aereo nato ottantenni fa, su cui il Francesco Volpi ha effettuato, insieme a Mario Marangoni, un breve volo dimostrativo.

Erano presenti ben sette velivoli della Scuola di Volo Ultraleggeri di Termon pilotati da piloti del Club P.U.M.A., tutti associati all'AIPM. È importante ricordare che molti dei piloti P.U.M.A. sono associati ad AIPM con pieno titolo, in quanto operano con i loro velivoli ultraleggeri su piste in pendenza tra le quali quella di Termon, in val di Non dove a breve si spera di aprire una Scuola di Volo in Montagna per ultra leggeri.

Alla chiusura della manifestazione per Francesco Volpi, P.U.M.A./A.I.P.M. hanno dato spettacolo passando in formazione stretta sul campo di Trento con la scia tricolore. Il leader era un P92 pilotato da Antonello Pidutti, mentre due Savannah seguivano da gregari pilotati rispettivamente da Werner Sailer a sinistra e Gianpaolo Panizza a destra.

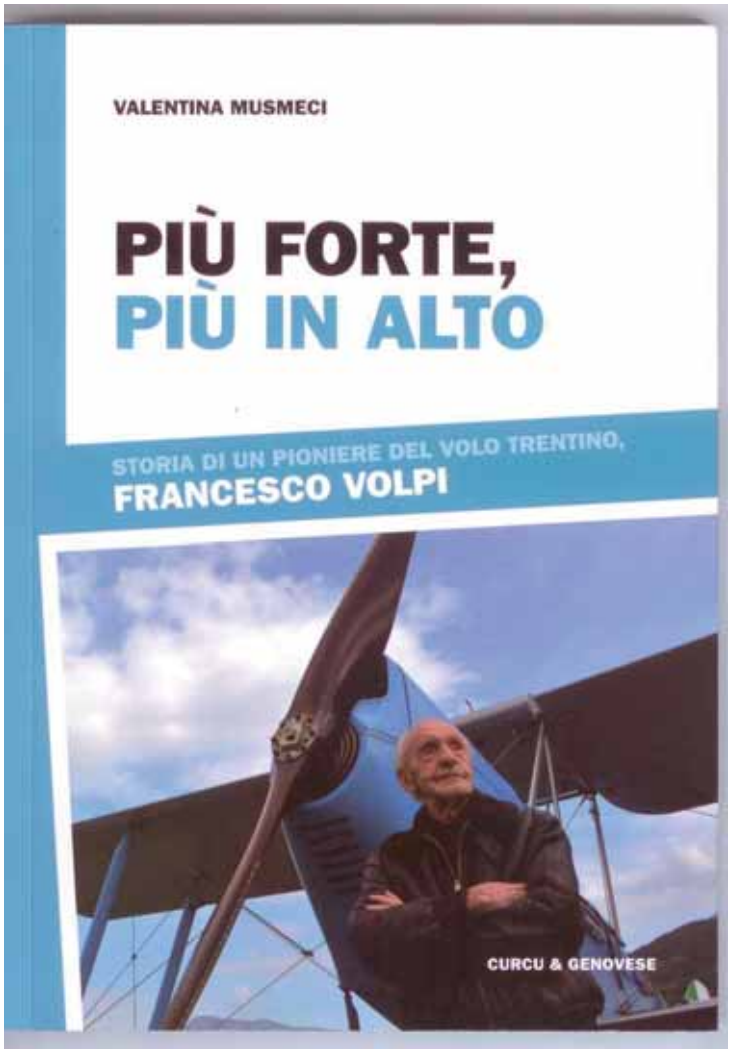
Il Club P.U.M.A. opera da più di vent'anni a Termon, dove è possibile atterrare su di una pista in erba di 300 metri in pendenza e dove un capiente hangar ospita una dozzina di aerei dei quali tre di proprietà del Club. Un'accogliente club-house consente ai piloto di passare piacevoli ore in compagnia, parlando di tecniche di pilotaggio e avventure di volo, e non solo!

Ogni informazione sul Club è disponibile sul sito www.campovolotermon.it oppure scrivendo a piloti puma@gmail.com

Storia di un pioniere…

dalla Redazione

Durante i festeggiamenti per il compleanno di Francesco Volpi – 100 anni! La nostra socia Valentina Musmeci ha presentato il suo libro "*Più forte, più in alto*" che descrive e illustra le parti salienti della biografia del Com.te Volpi.
Il libro è interessante e suggestivo e per poterlo avere rivolgersi all'autore.

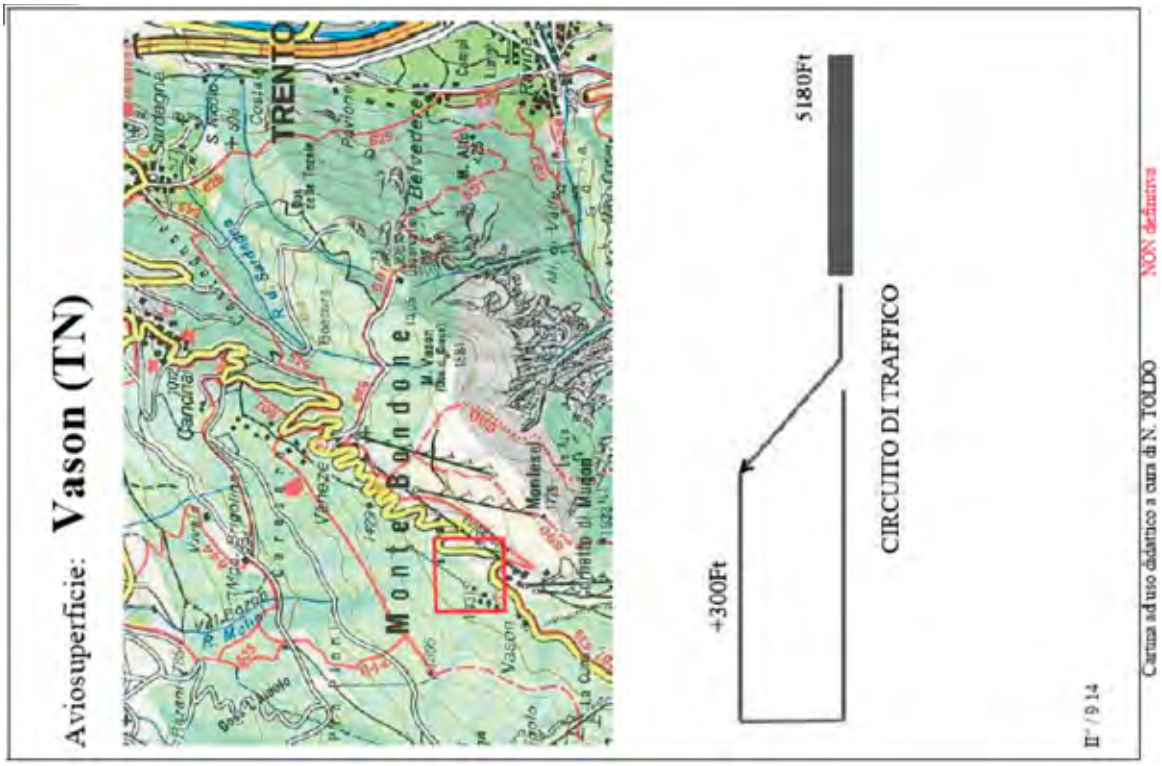


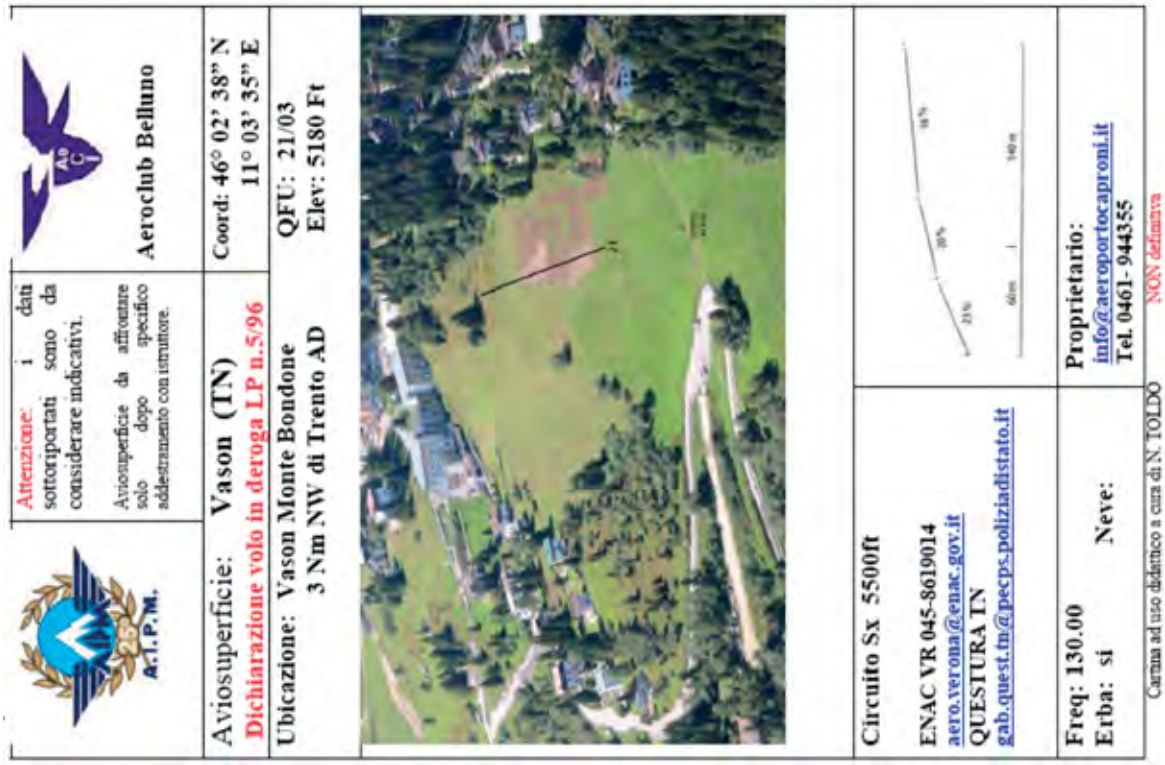
Valentina Musmeci vive a Trento e insegna inglese. Ha viaggiato in Europa, Libia, Egitto, Sudan, Yemen, Oman, Qatar, Cipro, India, Malesia, Birmania, Laos, Thailandia, Cina, Stati Uniti, Sud America, Isole Caraibiche. Ha scritto e fotografato per la Rivista del Trekking, L'Adige e siti di viaggio. Collabora con APT Trentine, Centri di ricerca e Associazioni. Conduce da anni ricerche sull'attività didattica per bambini in ambito artistico e naturalistico. Ha realizzato il progetto di fotografia "A scuola ci sono anch'io" sul tema dell'educazione alla parità. È ideatrice e curatrice del progetto Falenablu presso il Mart di Rovereto (TN). Ha pubblicato "Dove pensano gli asini" con Curcu & genovese (2011), "Volare in Trentino" per la Grafica editore (2013) e "Un anno col baio" per Edicicloeditore (2014). Si occupa di volontariato e clownterapia.

... in anteprima: nuova aviosuperficie a Vason (TN)

dalla Redazione

Segnaliamo una nuova aviosuperficie in pendenza, "*scoperta*" da Antonio Coradello, nostro membro del Consigliere AIPM. Assieme al proprietario del fondo si è prodigato a sistemare il campo di volo. Per il momento pubblichiamo le caratteristiche del luogo che è al limite della quota legiferata dalla nostra Provincia. Consigliamo a chiunque voglia atterrare, **di approcciarsi in volo con un istruttore**. L'inaugurazione ufficiale sarà programmata per il 2015





Raduno a Sella Valsugana (TN) – 25 ottobre

di Danilo Pedri

...chiusura attività estiva

Giunti alla conclusione dell'attività estiva è consuetudine ora mai, da diversi anni, trovarsi al *Carlon*, un tipico ristorante gestito da Anita e famiglia al completo nella "*magica Sella"...*
Non è a caso che si parli di magico per due aspetti: per primo è un luogo dove esiste un percorso artistico/spirituale nei dintorni molto importante e conosciuto come "*Arte Sella*", il secondo fa per noi "*berretti rossi*", è *SELLA, unica!!*

La mattina del sabato mi trovo con Renato all'aeroporto di Trento e con il suo *paiperino* mi da un passaggio al Sella. In dodici primi siamo già in lungo finale sulle cime delle piante…con la pista di fronte a noi di un colore verdissimo, la stagione è stata molto piovosa ed è ancora mite la temperatura, azzarderei dire un metà settembre. In cortissimo finale scorgo sul lato sinistro una variazione di colore non più verde ma un marrone scurissimo. Atterriamo. Renato era già al secondo trasferimento quella mattina e mi rivela che prima non c'era la striscia di liquame a imbrattare il campo, sicuramente il contadino a fatto quel che doveva, all'insaputa del nostro meeting, probabilmente non era stato avvertito. A quel punto, ci diciamo, per fortuna non ha imbrattato la pista in mezzo e mentre lo dicevamo all'orizzonte scorgiamo l'arrivo di un enorme trattore con al traino una botte, Azzh… neanche il tempo di scendere dal Piper, Renato per primo corre in testata pista agitando le braccia al contadino alla guida del mezzo agricolo, ma sembra non dare nemmeno un minimo di importanza alle gesta del *berretto rosso AIPM*. Allineato come fosse al *decollo, pronto alla partenza*, parte!! Imperterrito lascia dal tubo di scarico della botte un getto di svariati metri di raggio, *l'ORO!! (si dovrebbe chiamare ancora così) Sigh!* La pista stava diventando… vi lascio immaginare… ma, lo sguardo del conducente ad un certo punto focalizza il *berretto rosso* e di scatto si FERMA! A questo punto, senza dilungarmi nei particolari… l'abbiamo scampata bella! Renato ha convinto gentilmente il contadino a sospendere l'operazione almeno fino alla sera.

Tornando a noi, alla "*magica Sella*", verso le 10:40 arrivano i primi equipaggi. Le meteo sono bellissime, un po' di vento in coda all'atterraggio ma la pista sembra più lunga oggi, sarà anche la fame, entusiasmo di ritrovarsi assieme o anche la giornata speciale perché ci attende la *scia*, come quella delle comete più vistose, ancora lo strascico dei festeggiamenti di Francesco, il Com.te Volpi che il 13 ottobre scorso festeggiava i suoi primi 100 anni!!

Verso le 11:30 il ristorante Carlon ci accoglie all'aperto con un benvenuto, assecondato da un frizzante Prosecco (sembrava quello che di solito porta Frezza nel suo Piper…) accompagnato da stuzzicanti assaggini di antipasto.

In questo contesto si anima una gioiosità tra di noi, che ci fa dimenticare la quotidianità frenetica di ogni giorno e ci predispone inconsapevolmente alla serenità per vivere l'incontro gioiosamente.

Anche quest'anno la cucina ci ha preparato un pranzo a base di selvaggina. Ci gustiamo un delicato capriolo cucinato in due modi differenti accompagnato da una calda polenta e naturalmente da un buonissimo vino. A tal punto dobbiamo ringraziare l'amico Antonio Coradello che ci fornisce questa carne deliziosa, frutto della sua passione di esperto cacciatore.

Verso la fine del pranzo il nostro Presidente Domenico e Renato, in merito alla presenza di Francesco Volpi, accompagnato dal figlio Furio, AIPM ha voluto, in intimità e allegria, donare una Targa di merito speciale, ***+100*** !! numero con anteposto un "*più*" che sta a significare che i cento anni erano già trascorsi e pertanto l'augurio incontrava la piena soddisfazione del "Volpi" che in più occasioni ha confermato che questi sono solo "*…i primi 100*"

Italo Battioli, primo Presidente AIPM, quindi risalente a 28 anni fa, è presente fra noi quel giorno, accompagnato dalla figlia. Non di meno, sono presenti ben 5 "*vecchi*" presidenti AIPM, oltre a Domenico Chiesa e Francesco Volpi Presidente Onorario. Nella foto: Beppino Dellai, Francesco Frezza, Italo Battioli, con la Targa di Volpi, Paolo Cattani, Renato Fornaciari.

Siamo in moltissimi, una presenza eccezionale, penso un record al Sella! 23 gli aerei in fila lungo la staccionata che divide il campo dalla stradina + 1 elicottero, quello di Pio Serafini. 71 presenze a tavola! Strepitoso International meeting. Equipaggi giunti dalla lontana Valle d'Aosta a Belluno e dalla vicina Austria e dalla Germania.

La presenza dei velivoli varia dai Piper, Husky, Savannah, Savage ecc. a cui si aggiunge anche l'R22 del Pio Serafini.

All'entrata, allestisco alla meglio il "*mercatino AIPM* " con le nuovissime felpe blu del "*40° Scuola di Volo in Montagna*", che vedete indossate… e altri gadget. Neanche il tempo di aprire le confezioni, vengo letteralmente *assalito* ed esaurisco tutto!!

In conclusione ringrazio per la gentilezza e il servizio impeccabile di Anita e Famiglia al Carlon, con l'augurio di ritrovarci nel 2015!!

SCUOLA di volo in montagna 2014 - Aosta

Attività Scuola Alpi nord/ovest

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

di Luca Fini

ATTIVITA' VOLO IN MONTAGNA ALPI OCCIDENTALI STAGIONE 2013/2014

Durante l'inverno 2013 e la primavera 2014 si è raggiunta una soddisfacente attività di addestramento, meno è stata l'attività in estate tormentata anche dal pessimo meteo. Come gli anni scorsi, all'Aero Club di Aosta, quasi tutti i piloti iscritti, a causa del poco allenamento, preferiscono volare con l'istruttore, sono pochi che fanno attività autonomamente.

I siti che ho utilizzato sono in particolare i ghiacciai del Rutor – Col Loydon e di Goletta, ma ho effettuato numerosi atterraggi anche sui ghiacciai di: Mt Braoulè, Giasson, Chateau Blanc, Chavannes, Tzanteleina, Gran Testa di By, alcuni ghiacciai e avio superfici sul versante francese e le avio superfici di Chamois, Champillon, Vetan, Plan Belle Crete.

Nel complesso, come ribadito, è stata una stagione tormentata dalle pessime meteo, ma che, in alcune uscite ci ha regalato delle giornate con cieli limpidissimi, nonostante il frequente vento forte in quota, che ha limitato le giornate volabili.

Anche quest'anno, l'ampia disponibilità di siti dislocati nella valle ha permesso di salvare qualche giornata di volo.

L'attività ha visto coinvolti solo due nuovi allievi che sono in procinto di essere abilitati "Pilota di Montagna" a breve:

- Ivaldi Luca
- Bulgheroni Marco

Marco è un pilota VDS, bravo e coscienzioso che pilota attualmente un Savannah blu.

Questi futuri piloti saranno pronti all'ambita abilitazione il prossimo anno, naturalmente dopo il superamento dell'esame finale. A loro vanno i migliori auguri di soffici atterraggi …anche con gli sci!

Durante l'attività di istruttore sul Piper Super Cub, ho potuto sperimentare altri nuovi siti relativamente facili, ma mi riprometto di sperimentarne ulteriori la prossima stagione, mantenendo sempre un alto livello di sicurezza.

In questa mia attività, ho avuto la preziosa e fondamentale collaborazione del vice Presidente Alpi Occidentali Mario Ventura, che ringrazio vivamente per avermi segnalato i siti dove un tempo storicamente si atterrava, mi ha accompagnato col suo Tetras quando siamo andati a caccia di quelli nuovi.

Quest'estate ho ottenuto l'abilitazione a esaminatore di Volo in Montagna, in modo tale da essere preparati quando la specialità verrà recepita da ENAC secondo la normativa EASA. Come sappiamo, da quel momento sarà richiesto un esame con un "Mountain FE" per il conseguimento della relativa abilitazione.

Happy Landings.

Info: Aero Club Valle d'Aosta - Aeroporto Regionale 'Corrado Gex' - 11020 Saint Christophe (Aosta) - Italy - Tel +39 (165) 262442 - Fax +39 (165) 44408 – Email: Pic@aecaosta.netsurf.it

SCUOLA di volo in montagna 2014 - 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 2013/2014

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 Tofane*** ". Alle due sessioni teoriche hanno partecipato sei allievi,

- 1^ sessione: Martini Giorgio, Paggiaro Nicola e Ramponi Enrico;
- 2^ sessione: Gostner Florian, Gostner Ernst e Specia Cristina.

Enrico Ramponi, istruttore di volo nel bolognese, deve trovare il tempo necessario a concludere l'iter pratico, condizionato anche dal tempo meteorologico.
Cristina, oltre a frequentare questo corso, sta completando il corso istruttori di volo fra Torino e Roma. È una promessa del volo in Montagna e soprattutto nel gestire il biciclo. Ha appena iniziato ma è impaziente di completare l'abilitazione sull'Husky.

Hanno completato l'iter pratico e sono quindi abilitati:

- Martini Giorgio
- Paggiaro Nicola
- Gostner Florian
- Gostner Ernst

Complimenti ed Auguri ai nuovi arrivati.

Nel prossimo 2015 è previsto un nuovo corso di volo in montagna che lo chiameremo "**Marmolada**". Inizierà in primavera, indicativamente verso febbraio/marzo. Per info di aggiornamento consultate il nuovo sito dell'Associazione www.aipm@.it

Alcuni scatti per la pratica… sulle aviosuperfici del Pazul e Casale, in Trentino.

L'istruttore Nunzio…

Info e adesioni in segreteria AeC Belluno
Tel.0437-30667 segreteria@aecbl.com

L'Istruttore ci insegna…

di Paolo Cattani

DUE PAROLE SULLA "COPPIA"

Cari Amici Piloti, questa volta voglio raccontarvi qualcosa sulla "coppia". State tranquilli: non parlerò di problemi che potrebbero riguardare i difficili rapporti in ambito famigliare o cose del genere. La "coppia" che m'interessa è quella che nasce come effetto della rotazione dell'elica sui nostri aeroplani. Ne avremo sentito parlare sicuramente ma forse qualcuno non ha le idee chiare su cosa sia e soprattutto cosa abbia a che fare con il pilotaggio del nostro aeroplano.

Vediamo di dare una spolverata ad alcuni concetti di meccanica del volo, forse un po' troppo dimenticati in soffitta ma sempre da tener presenti per rendere il nostro volo più sicuro e piacevole.

Se pensate ai voli fatti con l'istruttore, all'inizio della vostra carriera, sicuramente ricorderete quanto insisteva per farvi dar piede, specie in decollo o in volo lento e ricorderete anche che nel debriefing, alla vostra richiesta di spiegarvi il perchè di tutta la faccenda, vi rispondeva: "*è per colpa della coppia!*".

Se qualche maestro non aggiungeva altro il malcapitato apprendista pilota si accontentava della spiegazione, facendo buon viso a cattivo gioco, forse ripromettendosi un giorno di andar a cercare chissà dove questa benedetta "coppia".

E' vero, se l'aereo "tira da una parte" , specie in decollo, qualche volta è forse colpa anche della "coppia", ma, se avete pazienza a seguirmi, vedrete che questa "coppia" ha una parte estremamente secondaria nella commedia mentre gli attori principali sono altri, ai quali si deve imputare il malvezzo di far imbardare il nostro aereo quando meno ce lo aspettiamo.

Vediamo di conoscerli questi signori. Ma andiamo con ordine e parliamo prima di quello che è "l'effetto primario di un elica".

L'effetto primario dell'elica è la "trazione" che è quella forza che "tira avanti l'aereo". Forse si dimentica però che la forza "T" (trazione) è una forza di "reazione". Il 3° principio della dinamica dice "ad ogni forza esercitata su di un corpo (azione) corrisponde una forza di pari intensità ma di verso contrario (reazione)". Ma se "T" è una "reazione", qual'è l' "azione"? L'azione è quella di una massa d'aria che è spinta indietro dall'elica e che costituisce una "forza", che come tale si misura in "Newton " (non in chilogrammi!) e che si ricava moltiplicando la massa dell'aria spostata per l'accelerazione ad essa impressa (2° principio della dinamica "l'accelerazione di un corpo è direttamente proporzionale alla forza agente su di esso ed inversamente proporzionale alla sua massa / "F=m.a" oppure "m=F/a" oppure "a=F/m").

Conosciuto l'effetto primario dell'elica, vediamo di presentare ora i signori di cui sopra, responsabili dell'imbardata non voluta e che chiameremo "effetti secondari".

Sono quattro, uno più bello dell'altro, si fa per dire, e sono proprio questi che sono responsabili, in misura diversa da aeroplano ad aeroplano, del "tirar da 'na banda" (per chi non mastica il dialetto trentino: "tirare da una parte").

Se l'effetto primario dell'elica ha una sua utilità evidente, gli effetti secondari, chi più chi meno, rompono effettivamente un po' le uova nel paniere!

Vediamo di dar loro subito nome e cognome, assegnando loro un indice di "gradimento", ovvero un indice che dia un'idea approssimata di quanto contribuiscano all'imbardata del velivolo. Ovviamente parliamo di velivoli leggeri e ultraleggeri relativamente moderni tipo Piper PA18, Cessna C 172, Ibis MCR 2S, Eurostar, Savage, ecc. Se dovessimo riferirci ad altri vecchi velivoli militari come il P51 Mustang, il Corsair, l'Hellcat o simili, il discorso cambierebbe, e si vedrà in seguito il perchè.

Il primo effetto secondario dell'elica si chiama "slip-stream", ed è responsabile più o meno di circa il 50% dell'imbardata. Il secondo è il "P-Factor", responsabile per circa il 47% dell'imbardata. Il terzo è l'effetto "precessione giroscopica" che forse vale un 3% mentre, eccolo qui, arriva in coda, anche l'effetto "coppia" che però non conta niente ai fini dell'imbardata, o comunque pochissimo e solo in corsa di decollo!

Approfondiamo ora l'argomento. Il primo effetto secondario dell'elica che genera un momento imbardante sul velivolo è quello illustrato nella figura 1. Si chiama "slip-stream", che si può tradurre con "flusso scivolante" anche se è conosciuto come "flusso elicoidale". Supponiamo che l'elica del nostro aereo sia "destrorsa", ovvero, guardando da dietro, giri in senso orario. La massa d'aria spostata dall'elica dall'avanti verso dietro ha un andamento a spirale, ovviamente generato dalla rotazione dell'elica. Questo flusso scorre lungo la fusoliera e va a intercettare l'impennaggio verticale (deriva + timone di direzione) dandogli un impulso verso destra che si traduce in un'imbardata a sinistra. Il disegno chiarisce ogni eventuale dubbio.

Il secondo effetto secondario dell'elica, detto "P-Factor" (che sta per Propeller Factor, ovvero Fattore elica) è quello generato dal fatto che, in determinate fasi di volo in cui il velivolo assume valori di incidenza elevati, la pala "discendente" dell'elica ha una trazione maggiore di quella "ascendente". La

figura 2, con relativa spiegazione, ci può aiutare a comprendere questo meccanismo. Ne risulta che il punto in cui è applicata la trazione dell'elica (forza "T"), in situazioni di volo ad alta incidenza, non è al centro del disco dell'elica ma, sempre parlando di eliche destrorse, spostato verso destra, generando così un momento imbardante a sinistra. Il momento imbardante sarà tanto maggiore quanto maggiore sarà l'angolo di incidenza del velivolo. Ricordando che l'incidenza del velivolo è legata alla velocità in maniera inversa (aereo lento significa incidenza elevata mentre aereo veloce significa incidenza bassa o nulla) si capisce subito che il "P-Factor" sarà maggiore a basse velocità (decollo e volo lento con massima potenza applicata) ed estremamente ridotto ad alte velocità. Ecco perchè ci vuole più piede per correggerre l'imbardata quando siamo in decollo piuttosto che in crociera!

Andiamo al terzo effetto secondario dell'elica che è la "precessione giroscopica". Voglio sperare che sia noto a tutti cos'è un giroscopio (non è il fratello del telescopio!). E' semplicemente una massa rotante che ruota più o meno velocemente su di un asse. Due sono le caratteristiche fisiche di un giroscopio: la stabilità e la precessione. Anche l'elica è una massa rotante e pertanto gode di queste due caratteristiche. La stabilità è la tendenza a mantenere l'asse di rotazione sempre orientato in una direzione fissa nello spazio mentre la precessione è quella forza che sposta l'asse di rotazione di 90° nel senso di rotazione, quando questo è forzato ad uscire dalla situazione di stabilità. Il disegno di figura 3 spiega meglio di tante parole il fenomeno. Effettuando una rapida variazione di assetto sia positiva che negativa questo effetto si farà sentire sul velivolo inducendo un momento imbardante, in verità molto contenuto data la piccola massa delle eliche attualmente in uso sui nostri aerei. A proposito: ho parlato di "assetto". Vi ricordate cos'è? Abbiamo parlato anche di "incidenza". Attenzione: non sono la stessa cosa! Per capire meglio la meccanica del volo rivedetevi le definizioni di assetto, pendenza, incidenza e calettamento!

Adesso arriviamo al quarto effetto secondario dell'elica. L'effetto "coppia". Una coppia in fisica è un insieme di forze con stessa direzione, verso opposto, e punti di applicazione diversi. Una coppia di forze genera una coppia di momenti. Da ricordare che il momento non è altro che il prodotto di una forza (F) per un braccio (b) e siccome l'elica ha due "bracci" ci sarà quindi una "coppia di momenti"! Da ricordare che il momento si misura in "Newton x metro". La forza che agisce sul velivolo è la reazione a questa "coppia di momenti" dell'elica ed avrà (2° principio della dinamica) verso opposto di rotazione rispetto all'elica e uguale grandezza di momenti. La "coppia" pertanto tende a far ruotare l'aereo sul suo asse longitudinale e non interessa l'imbardata. Questa "coppia" viene annullata in sede di progetto del velivolo con accorgimenti tecnici che permettono al pilota di avere il comando di rollio (alettoni) sempre trimmato. La "coppia" pertanto non genera imbardata in volo mentre in fase di corsa di decollo potrebbe, quando l'ala non è ancora portante, e il peso del velivolo è sulle ruote, comprimere leggermente la ruota sinistra (con elica destrorsa) aumentando la superficie a contatto con il terreno ed innescando un attrito maggiore rispetto a quello della ruota destra. Questa differenza di attrito tra le due ruote può provocare una leggera imbardata che però è generalmenrte di scarsa entità e quindi trascurabile sui nostri aerei. Negli idrovolanti invece, in fase di decollo, la coppia fa "affondare" maggiormente lo scarpone sinistro rispetto al destro (sempre con elica destrorsa) e in questo caso l'effetto imbardante è più consistente e va debitamente corretto.

Ultima osservazione. Si parlava all'inizio di vecchi aerei tipo Mustang, Corsair e simili: ebbene questi aerei avevano forti momenti imbardanti, specie al decollo, soprattutto quelli a carrello biciclo, perchè, oltre all'effetto "Slip-stream" c'era anche un decisivo effetto "P-Factor" dovuto al fatto che la prima parte della corsa di decollo avveniva a forte incidenza, avendo questi aerei ancora il ruotino posteriore a terra.

Non solo, ma anche l'effetto di "Precessione giroscopica", dovuto ad un'elica metallica destrorsa di massa notevole, al momento di alzare la coda, provocava ulteriore momento imbardante a sinistra. Anche la "coppia" dava una mano a imbardare in quanto su terreni semipreparati, fangosi o con erba bagnata, l'attrito sulla ruota sinistra aumentava notevolmente. E spesso, in decollo si aspettava a dar tutto motore quando l'aereo era già con la coda alta e con una velocità adeguata per avere sufficiente "authority" sul timone di direzione per evitare l'imbardata.

Ma con i nostri aeroplani possiamo stare più tranquilli: anche sui bicicli (Piper PA 18, Savage, Trial, ecc.) gli effetti imbardanti dovuti all'elica sono perfettamente controllabili anche se non vanno sottovalutati.

Ricordiamoci in ogni caso che dobbiamo giustificare l'uso del piede per correggere l'imbardata in decollo e a bassa velocità (con potenza applicata) con i primi tre effetti citati, che sono quelli effettivamente determinanti, lasciando l'effetto "coppia" nel posto da Cenerentola che si merita!

Dopo tutta questa chiaccherata, termino augurandovi buoni voli, magari in piacevole coppia (ma non quella dell'elica)!

---→schemi allegati a pag. 46 e 47

...schemi:

Figura 1

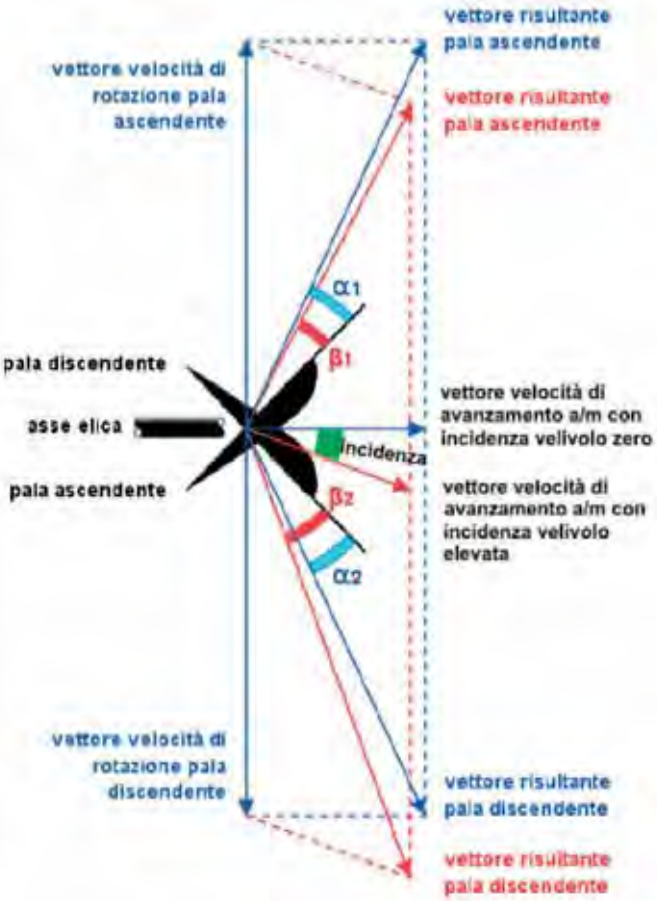
SLIP-STREAM

Per effetto dell'elica la massa d'aria è spostata dal muso verso la coda del velivolo su di una traiettoria elicoidale, ovvero a spirale, che interessa lateralmente la fiancata dell'aereo e l'impennaggio verticale. Nel disegno è raffigurato un aereo con elica destrorsa e si nota che il flusso d'aria provoca sull'impennaggio verticale una spinta laterale verso destra con conseguente momento imbardanrte a sinistra.

Figura 2

P-FACTOR

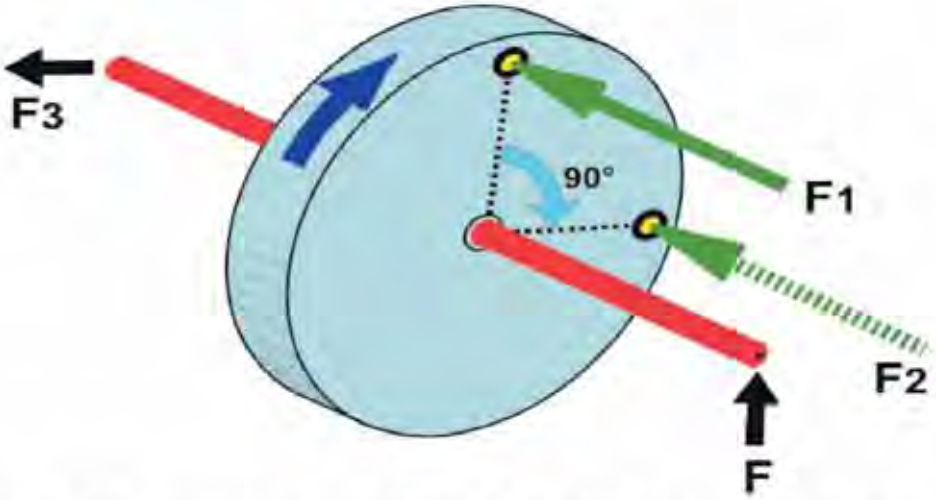
In colore blu è evidenziata una situazione di volo ad incidenza velivolo zero mentre in colore rosso una situazione di volo ad alta incidenza velivolo. Confrontando le due situazioni si nota come, ad alta incidenza velivolo, la pala discendente abbia maggiore velocità e maggiore incidenza di pala ($\beta_2 > \alpha_2$) con il risultato di maggior trazione rispetto alla pala ascendente che ha una minor velocità ed una minore incidenza di pala ($\beta_1 < \alpha_1$). Il punto di applicazione della forza di trazione "T" dell'elica, volando ad alte incidenze velivolo, ovvero a basse velocità indicate IAS, non sarà pertanto coincidente con il centro del disco dell'elica ma sarà spostato verso la pala discendente in misura tanto maggiore quanto maggiore sarà l'incidenza del velivolo, provocando un effetto imbardante verso sinistra con elica destrorsa e viceversa con elica sinistrorsa.



...schemi:

Figura 3

PRECESSIONE GIROSCOPICA



Applicare all'asse del giroscopio una forza **F** è come applicare sulla circonferenza della massa rotante una forza **F1**. Caratteristica della precessione giroscopica è che questa forza **F1** viene riportata come forza **F2** agente su di un punto della circonferenza spostato di **90°** nel senso di rotazione del giroscopio. L'asse del giroscopio si sposterà di conseguenza secondo il vettore **F3**.

Figura 4

COPPIA

(a/m visto da dietro)

L'effetto secondario dell'elica conosciuto come "coppia" è costituito da una rotazione del velivolo sul proprio asse longitudinale e si genera come reazione alla rotazione dell'elica. Con elica destrorsa la "coppia" avrà verso di rotazione antiorario, tendendo a far abbassare la semiala sinistra e ad alzare quella destra. La "coppia" non produce imbardata. Una coppia, in fisica, è un insieme di forze con stessa direzione, verso opposto, e punti di applicazione diversi.

Novità e curiosità - 2014

dalla Redazione

Roberto Venco classe 1923 - Tessera AIPM n°2

Tra i Soci fondatori dell'A.I.P.M. e Vice Presidente per moltissimi anni rappresenta un personaggio fondamentale per la crescita e la difesa del volo in montagna. Roberto era un appassionato della montagna ed ogni volta che il tempo glielo permetteva lui "arrampicava". Proprio in cima a queste montagne "guardando il volo dei corvi" gli tornò quella passione per il volo che in anteguerra dovette abbandonare per volontà del padre. Si iscisse all'AeroClub di Torino cominciando con l'FL3 ed un Istruttore indimenticabile: Vignoli. Viene nominato Socio Onorario in occasione della 15^ Assemblea 2001 di Cuneo. li viene riconosciuto l'impegno dato a difesa della Legge Gex, del Volo in Montagna italiano e per aver contribuito in maniera determinante alla formulazione della regolamentazione regionale della Valle d'Aosta che permette ai piloti A.I.P.M. di poter praticare il volo in montagna sui ghiacciai. Consegue nel 1979 l'Abilitazione APNS n. 77 al "Corso – Nimbus" della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento.

Nota: Roberto è tessera n°2 perché Italo Battioli, primo nostro Presidente, è tessera n°1.
Tanti auguri dalla tua Associazione, che ti ricorda con affetto!

Rossi Eclio Paolo
… a 76 anni si rifà il brevetto di pilota. Cosa vuol dire la passione!!
originario di Thiene (VI), trasferito a Padova da circa 13 anni, volontario della Croce Rossa dice: "*di certo la mia non è stata una vita ordinaria, dopo il lavoro in banca mi sono dedicato alla Croce Rossa senza però smettere di amare il volo sportivo. Adesso sono ancora abilitato a volare. Una bella soddisfazione e ho intenzione di godermelo".*
Caro Paolo, siamo onorati che tu faccia parte della nostra famiglia.
Tanti auguri di cuore.

IL GIORNALE DI VICENZA
THIENE
A 76 anni si rifà il brevetto di pilo

Massimo Mauriello
Max per gli amici classe 1930. Tessera AIPM n° 36.
Anche se adesso si ritiene a *riposo*, vogliamo ricordare che fa parte attiva della nostra Associazione e che è stato un valente Pilota di Montagna. Animatore dell'Aero Club di Belluno, si è sempre speso come pilota di aliante, trainatore d'aliante, *felice manico* acrobatico. Ha partecipato ai nostri "*grandi voli*", ricordiamo in particolare il giro di Spagna. Assieme a Renato Fornaciari ha atterrato sulla Sila (Cosenza) nei pressi del lago Ampollino. In quell'occasione erano accompagnati anche da un altro equipaggio formato da Nino Catto ed Enzo Marchesi.
Max, amante del vero *Jazz (Charlie Parker) e del Gin and Tonic,* vogliamo rivederti presto!!
Auguroni di Buon Natale a te e ai tutti i tuoi cari.

Cena sociale Santa Lucia - 14 dicembre 2013

di Danilo Pedri

Nei primi anni di vita di AIPM, il "gruppetto storico" formato da Renato, Zio Berto, Enzo, Mariano, Beppino, Mario Marangoni, Giorgio Oss, Ennio e altri, ha ideato la cena di S. Lucia. Era un modo per chiudere l'anno di attività, farsi gli auguri, scambiarsi qualche regalo e… per stare assieme ancora una volta in un clima natalizio con il calore delle cose buone vissute in compagnia durante l'anno che stava terminando.
La prima cena in assoluto fu organizzata a Costa Pelada (era un gruppo di circa venti persone) dove la tanta neve caduta, il fuoco del camino e le dimensioni "intime" del rifugio, donavano una suggestiva atmosfera all'evento.
La salita al rifugio fu fatta con l'ausilio dei gatti batti pista degli impianti "Polsa – S. Valentino" e la discesa, per i più coraggiosi, fu fatta con gli scii ai piedi al chiaro di luna.
Da quell'inizio, ogni anno è aumentato il numero dei partecipanti formato da soci e simpatizzanti, fino a raggiungere come nelle ultime occasioni, la dimensione di una vera cena sociale.

La cena, quest'anno sarà a Rovereto (TN) al ristorante "Novecento" dell'hotel Rovereto

L'edizione 2013 si è svolta proprio vicino a quei luoghi "magici" di cui parlavo prima, a S. Giacomo (TN) presso l'omonimo albergo. In prima battuta alle 17:00 si è svolto un Consiglio Direttivo di AIPM, l'ultimo del 2013. Ha seguito la celebrazione di una Santa Messa presso la vicina chiesetta, a suffragio degli amici scomparsi, ma molto vivo il loro ricordo fra noi.

Alle 20:30 è iniziata la cena di gala, eravamo più di 70 e durante la serata siamo stati allietati dalla proiezione di foto e video riguardanti molti eventi di cui era presente AIPM e l'attività addestrativa 2013 delle scuole di Belluno e Aosta.

Nel 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 del 2013 sono stati:

- **Accusani Luigi**
- **Sblendorio Luciano**
- **Radaelli Alfredo**
- **Toffoli Marino**
- **Viviano Guido**
- **Ulrich Ladurner**
- **Forapan Paolo**
- **De Michele Roberto**
- **Nardi Vittorio**
- **Massera Paolo**
- **Massimilno Pra**
- **Mondani Walter**

Gentili Soci AIPM e Amici del Volo in Montagna

L'atto finale della stagione estiva,il tradizionale incontro di Sella Valsugana lo scorso 25 ottobre, ha visto la partecipazione di moltissimi amici ai festeggiamenti da parte della "Famiglia Aipm" al decano dei suoi componenti con i suoi cent'anni compiuti:il Com.te Francesco Volpi. 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. Il Governo ha detto che la ripresa economica dovrebbe arrivare con il 2016. Ci crediamo poco ma comunque proviamo a dargli un po' di credito e quindi,pazientando e tirando ancora la cinghia in attesa di tempi migliori, manterremo inalterate le quote associative anche per il 2015 (50 € i Soci abilitati e gli Elicotteristi; 25 € i Soci aggregati). I versamenti potete al solito eseguirli tramite bollettino o bonifico bancario sul conto corrente dell'associazione entro il prossimo 28-2-2015. Sarà possibile farli direttamente già a partire dalla serata del 13 dicembre prossimo alla tradizionale Cena di Santa Lucia che quest'anno si terrà alle 20.00 a Rovereto (TN) presso l'Hotel Rovereto in C.soRosmini 82/D. Il costo pro capite sarà di 45 €. 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 2015
anche quest'anno le quote rimangono invariate

SOCIO AGGREGATO
euro 25,00

SOCIO PILOTA DI MONTAGNA ABILITATO
e PILOTA ELICOTTERO
euro 50,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, il periodo per il pagamento è fissato entro il **28 febbraio 2015** a mezzo
c. c. postale n. 13222385 oppure Bonifico alle seguenti
coordinate IBAN: IT40Y0760101800000013222385
intestato ad **A.I.P.M.**
causale: **quota sociale 2015 + *cognome nome***

L'appuntamento annuale per incontrarci e festeggiare Santa Lucia è alle
ore 20,00 di
Sabato 13 dicembre 2014
Presso il Ristorante Novecento
Hotel Rovereto
Corso Rosmini
38068 ROVERETO (TN)

tel. + 39 0464 435222 fax + 39 0464 439644
http://www.hotelrovereto.it/
info@hotelrovereto.it
Skype: booking.hotel.rovereto

Prenotazioni
entro il 6 dicembre
scrivendo a

info@aipm.it

Il Ristorante è situato nella via principale della città dall'uscita di Rovereto Sud dell'autostrada del Brennero seguire indicazioni centro città, arrivati alla rotatoria della stazione FS, proseguire sul viale principale per 200m., dispone di numerose Stanze.

Aaltri alberghi:
Hotel Flora tel. +39 0464/438333
Mercure Nerocubo Tel. +39 0464/022022
+altri Hotels

Hotel Rovereto

Come di consueto, sarà celebrata una Santa Messa
a suffragio di tutti i nostri amici scomparsi la sera di sabato 13 dicembre ad ore 19:00 prima della cena,
presso la chiesa in Borgo Santa Caterina, a pochi passi dall'Hotel

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

ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA
Casella Postale, 125 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +39 0464411408 Fax +39 0464081075 - www.aipm.it - info@aipm.it