



*Il Presidente AIPM - Francesco Frezza*

Cari Amici, avevamo tante cose da realizzare quest'anno: un nutrito programma di incontri sia in Italia che all'Estero; la scuola che doveva funzionare; le normative Easa riformulate e su cui dovevamo apportare le ns. osservazioni; la necessità di aumentare la visibilità dell'Associazione su tutto l'arco alpino nonché di rapportarci con le altre Associazioni Europee consorelle e la EMP stessa. Possiamo dire che abbiamo avuto dei buoni risultati che in definitiva hanno contribuito alla crescita di AIPM sia in termini di immagine che di Soci. Dopo un ostacolato avvio dell'anno causato dalle condizioni meteo non certo favorevoli, abbiamo realizzato i raduni di Aosta, sotto la regia del Vice Presidente Mario Ventura per tenere colà la ns. Assemblea annuale ed incontrare gli appartenenti del settore Nord-Ovest. Quello di Roma e Cascia per il Centro Italia organizzato dalla Vice Presidente Fiorenza de Bernardi. Quello del Tonale e di Corte Carnevale organizzati da Berto Venturini, Renato Fornaciari ed Eligio Lonardi, per il settore Centro e Trentino A.A.; infine, Belluno ed Asiago per il Nord-Est. Abbiamo così delineato e consolidato delle zone dove AIPM può operare e farsi maggiormente conoscere. Assieme alla bandiera dell'Associazione che ci ha costantemente accompagnato nelle nostre trasferte abbiamo portato ovunque il messaggio che ci è tanto caro ossia il rispetto dell'amicizia,

della solidarietà, della montagna e dell'ambiente. Per la *formazione*, da sempre argomento prioritario per tutto il Consiglio poiché significa preparare attraverso la scuola nuovi Piloti, sono state attive la Italfly di Trento e l'AeroClub di Belluno dotate dei previsti disciplinari Enac. Grazie agli Istruttori Beppino Dellai e Luca Fini sono stati abilitati dei nuovi Piloti ed altri sono già "in finale". Inoltre l'impegno e la disponibilità del nostro Socio Domenico Chiesa, presidente dell'A.C. di Belluno, ci ha permesso di coronare il sogno di disporre in prossimità dell'aeroporto di Belluno di una aviosuperficie in pendenza adatta per la scuola sia su fondo erboso che innevato. Nel quadro degli incontri avvenuti con le nostre Consorelle Europee possiamo ricordare il raduno di Asiago in occasione del quale abbiamo avuto la visita dei Presidenti di Svizzera, Austria e Germania con i quali abbiamo discusso delle nuove normative Easa.

Un doveroso saluto e ringraziamento va espresso alla

Amministrazione Comunale di Asiago che ha favorito questo nostro incontro internazionale, alla locale APT che ci ha assistito ed al Direttore dell'Aeroporto che ha fatto sì che tutto si svolgesse al meglio. Né si può dimenticare il raduno di Mariazell, in Austria, avvenuto agli inizi di Ottobre dove il Presidente Martin ci ha fatto provare l'emozione di atterrare ad Erzberg lungo la strada in pendenza (o meglio lungo i gironi infernali) di una miniera di ferro.

Infine, il recente raduno a Sella Valsugana avvenuto in una stupenda giornata di tipico sole ottobrina che ha concluso degnamente la nostra attività estiva: rilevante la partecipazione di Piper, elicotteri e di tanti amici che hanno potuto apprezzare il piacere dello stare assieme in un contesto ambientale dagli indescrivibili caldi colori autunnali.

Lasciatemi ora, cari Amici, ringraziare in maniera particolare quei Consiglieri che lavorando nell'organizzazione, spesso defilati, hanno permesso che il Programma 2008 di AIPM potesse essere realizzato.

Un sentito grazie comunque a tutti coloro che, anche se non citati, hanno lavorato e dato la loro disponibilità affinché la ns. Associazione potesse progredire in tutti i suoi aspetti.

Cari Amici un saluto a tutti anche a nome del Consiglio Direttivo dichiarandoci sempre disponibili ad accogliere le Vostre idee e suggerimenti per il programma 2009.



*Aosta Raduno 2008 – foto Paolo Luconi*

## 22.ma ASSEMBLEA A.I.P.M. ad Aosta... in ricordo della fondazione

Su una rotta diretta che prevede un attraversamento delle nostre belle montagne, stabilizzati su 8.000 Ft, facciamo un rapido *traversone* che dal lago di Garda ci porta su Chatillon per un finale sull'aeroporto *Corrado Gex* di Aosta. Mario Ventura ci aspetta e come da programma ci fa trovare aperitivo fresco e camere prenotate, tutto a posto. Pranzo alla "trattoria dell'aviatore" sull'aeroporto, proprio nella stessa struttura dell'Hotel Alp. Comodissimo e di buona qualità. Arrivano da Milano, Verona, Trento e Treviso. Inoltre i Francesi con Robert Barrier (Presidente Onorario EMP) e Noel Genet (Presidente di AFPM) ci onorano della loro partecipazione. Nel pomeriggio alcuni vanno in visita alla città e il Consiglio si riunisce per definire gli ultimi dettagli dell'Assemblea.



*Preparazione dei lavori con Noel Genet e Robert Barrier*

Comunque il nostro Vice per le Alpi Occidentali, Mario Ventura saprà informare e consigliare tutti gli interessati ad operare su Aosta. Riteniamo che questo inizio concreto di attività potrà garantire ripresa e rinnovamento per la nostra Associazione. Ricordiamo che l'Italia è con Francia e Svizzera, uno dei pochi Paesi Europei dove è possibile frequentare e abilitarsi al *volo in montagna*. Il Presidente continua ricordando che il *bollettino A.I.P.M.* e il nuovo sito web saranno strumenti importanti ed efficaci per tenere unito tutto il *gruppo* e per dare visibilità all'esterno dell'attività e dei programmi della nostra bella specialità di volo. In particolare ringrazia il Segretario per l'attività redazionale e preparatoria svolta fino ad oggi.

La parola passa poi a Fiorenza de Bernardi, nostra Vice Presidente per la sede di Roma, che relaziona sui contatti con il ministero e con gli uffici operativi di Enac. La situazione burocratica sui corsi abilitanti per nuovi istruttori è ancora poco chiara e si spera che con iniziative concordate assieme con altri Paesi (vedi Francia) si possa ottenere la possibilità di preparare e far operare come istruttori anche piloti non commerciali che hanno una consolidata esperienza di volo in montagna.



*In vista del Cervino*

Ore 18, puntuali i soci e amici si ritrovano nell'accogliente locale messo a disposizione dall'A.C. Valle D'Aosta dando inizio all'assemblea con lo svolgimento preordinato dall'ordine del giorno.

Il Presidente Francesco Frezza relaziona sull'attività dell'ultimo anno mettendo in evidenza il lavoro svolto dal Consiglio per sostenere le scuole di *volo in montagna*. Attualmente sono Trento, Belluno ed Aosta.

A Trento presso l'Italfly si trova a disposizione un PA 18 e già in Gennaio si è tenuto il primo corso teorico: Istruttore Dellai Giuseppe aiutato dal *fido* Renato. I partecipanti sono già 10 e le abilitazioni al PA 18 (elemento indispensabile per iniziare il corso abilitante di volo in montagna) sono già iniziati. A Belluno presso l'Aero Club si trovano le informazioni per poter partecipare ai corsi di Volo in montagna. Ad Aosta, purtroppo, bisognerà attendere nuovi programmi in quanto la pista verrà chiusa per diversi mesi causa lavori di ammodernamento ed ampliamento.



*e la... pausa!*

Infatti una grave lacuna è la mancanza d'istruttori di questa particolare specialità, proprio perché diventa necessaria l'esperienza maturata in ore e ore di voli in montagna ed in modo particolare nei numerosi atterraggi su neve, ghiaccio e pendenze erbose per poter poi trasmettere in sicurezza agli aspiranti abilitanti la tecnica di operare su aviosuperfici di montagna. L'istruttore in questo particolare caso deve essere un pilota di consolidata esperienza sull'attività specifica. Caratteristica difficile da trovare!! L'Associazione non è rimasta ferma e continuerà ad adoperarsi in ogni modo per raggiungere un traguardo che ritiene giusto ed utile per le generazioni future. Interviene il vice presidente di A.I.P.M. Renato Fornaciari che, dopo aver commentato su quanto detto dai vari relatori ricorda che proprio ad Aosta, nel 1986, veniva fondata A.I.P.M. Un protagonista importante per questa nascita fu **Italo Battioli** che viene proposto come socio onorario.



*Al Castello di Bard con Madame Geiger*



*Discorso del Presidente – Foto Paolo Luconi*

L'Assemblea su proposta di Fornaciari vota all'unanimità. Viene colta l'occasione per ricordare il profilo di Battioli e per ringraziarlo di tutto il lavoro svolto per lo sviluppo dell'Associazione. Viene anche ricordato il nostro socio e pilota **Eclio Paolo Rossi** di Vicenza che proprio in questi giorni festeggia i suoi 50 anni di brevetto: Auguri da tutti i soci!! Interviene Lubrini Giovanni di Chamois che ci aggiorna sulla situazione della pista e ci anticipa l'iniziativa in atto tra Comune e gruppo piloti di montagna di costruire un hangar a Chamois per meglio operare con scuola, stage e avioturismo in vallate fantastiche all'ombra del Cervino. Si passa all'esposizione del Bilancio Consuntivo 2007 che viene approvato all'unanimità e così pure per quanto riguarda il Bilancio Preventivo 2008, concludendo di fatto la parte burocratica dell'Assemblea.

Nell'eventuale discussione vengono invitati ad intervenire

Noel Genet, Presidente AFPM, e Robert Barrier, Presidente Onorario EMP, per relazionare sullo stato dei lavori EASA in merito al volo in montagna.

Anche questo approfondimento riconferma che bisogna ancora lavorare di comune accordo affinché venga consolidata a livello europeo l'attività di volo in montagna e le regole di scuola e svolgimento per poter guardare al futuro con serenità.

Alle ore 20,10 la XXII.ma Assemblea A.I.P.M. viene conclusa.

La giornata successiva viene tutta impiegata a visitare lo splendido Castello di Bard incontrando, in una tiepida giornata primaverile, la vedova di Hermann Geiger, potendo con lei ripercorrere memorabili avventure, immaginando nuovi scenari per ricordare degnamente la figura di questo monumentale pioniere.

La cena di chiusura si svolge tra le calde pareti in legno delle sale del ristorante dell'Hotel Des Salasses a Ville sur Sarre, del socio Pilota Italo Meynet, dove possiamo assaggiare specialità valdostane e rimanere piacevolmente assieme per parlare di volo, d'amicizia e di progetti futuri. La serata è allietata dal canto (con soggetto *montanaro*) dall'*improvvisato*, storico coro formato da Francesco, Renato, Beppino, Orlando, Nino, Fiorella (voce soprano di rara morbidezza !!)

Il viaggio di ritorno in una calda giornata tardo primaverile sulla Pianura Padana con tappe a Vercelli e Cremona dove, per concludere degnamente, si pranza a tortelli e lambrusco. **All'anno prossimo!!!**



*Ritorno: tappa a Cremona – Foto Paolo Luconi*

**NOTIZIE DAL NORD EST**

*attività nel triveneto*

Il 2008 che andiamo a chiudere con questo numero del nostro Notiziario è stato un anno straordinariamente ricco di eventi promossi in ricordo del 90° anniversario della fine della Prima Guerra Mondiale. In alcuni di questi la nostra Associazione è stata ospite grazie, in particolare, all'impegno dei nostri amici e soci del Nord Est.

Il **17 febbraio**, AIPM viene invitata all'iniziativa promossa dal Colonnello Roberto Sardo, allora Comandante della Base Aerea italiana di Aviano, a Gorizia per ricordare un eroe della Prima Guerra Mondiale, il Pilota Tullio Visconti, abbattuto in territorio nemico nelle vicinanze della base aerea di Gorizia. Una pattuglia di PA18 ha sorvolato il Sacrario di Oslavia per commemorare l'evento.



*Gorizia – Il Sacrario di Oslavia*



*Gorizia – Riconoscimento al Colonnello Sardo*



*Rivolto – Rullando...*



*Rivolto – Figura spettacolare*



*Rivolto – Gruppo di... famiglia!*

Il **primo maggio** AIPM viene fatta *atterrare*, evento eccezionale, sulla base di Rivolto, sede della Pattuglia Acrobatica Nazionale. Inutile tentare di rappresentare l'emozione di rullare sotto lo sguardo ammirato e pieno di simpatia di piloti, tecnici ed avieri e tra le ali di questi meravigliosi jet in dotazione alla più preparata ed invidiata pattuglia acrobatica del mondo.

L'inesauribile dinamismo di **Paolo Zanardo** ha reso possibile un altro momento di particolare emozione con la partecipazione della London Scottish Pipes and Drums in occasione della commemorazione da lui organizzata il **14 giugno** degli eventi della Prima Guerra Mondiale. Sull'isola di Grave di Papadopoli, proprio sul terreno dove ha sede l'aviosuperficie Jonathan, ebbe inizio nel mese di giugno del 1918 la famosa battaglia del Solstizio che si concluse con l'offensiva finale del 24 ottobre. Per la vittoria finale ruolo determinante venne ricoperto dai reparti d'assalto italiani con il fondamentale aiuto delle truppe inglesi.

Il **27 luglio** alla presenza delle Autorità Comunali e Provinciali, il Presidente dell'AeC di Belluno, Domenico Chiesa, e dell'AIPM, Francesco Frezza, hanno inaugurato il Corso di Volo in Montagna "Nevegal" illustrando le potenzialità e gli sviluppi che la Scuola presso l'AeC di Belluno può comportare per la formazione di nuovi specialisti attirando tutti gli appassionati al volo.



*Grave di Papadopoli - AIPM in pattuglia*



*Grave di Papadopoli – La London Scottish Pipes and Drums*



*Grave di Papadopoli – Con Sindaco ed Addetto militare britannico*



*6 settembre 2008 – Eclio Paolo Rossi: festeggia 50 anni di brevetto*



*6 settembre 2008 – Inaugurazione Lieta*

Buona la partecipazione di piloti ed aerei al Raduno ormai *calendariale* del **19 luglio** al Tonale per ricordare la Scuola di Volo in Montagna di Trento sorta nel lontano 1973: ben 35 anni fa!

Come già ricordato in occasione dell'Assemblea di Aosta, ad Asiago il **6 settembre** essendo presente il nostro socio **Eclio Paolo Rossi** di Padova è stata l'occasione per festeggiare degnamente i suoi 50 anni di brevetto. Il Socio Eclio è in possesso della abilitazione APS n. 51 conseguita durante il 5° Corso Cirrus nel 1977. Ancora felicitazioni da parte di AIPM.

## DEDICATO ALL'AeC di BELLUNO

### Aviosuperficie LIETA – Nevegal e Casera Razzo

testo di Francesco Frezza

A prima vista "Lieta" potrebbe essere un grazioso nome di donna sinonimo di gioia e serenità. Seduti al bar Blue Moon, adiacente all'aereoclub di Belluno, lo sguardo cercava sovente la "Lieta" di verde vestita, giacente tra due file di scuri abeti. Quante volte l'abbiamo scrutata ed avvicinata nel tentativo di violarla. E' stato un amore a prima vista! Di che cosa stiamo parlando? E perché questo morboso interesse? "Lieta" non è una affascinante donna bensì un appezzamento di terreno in pendenza situato a circa 5.000 piedi di altitudine lungo il versante nord del monte Nevegal in località Col Toront. Il Pa 18 fa prima una ricognizione alta sorvolandola lentamente, poi un'altra ancora, si abbassa, la scruta più da vicino in ogni suo angolo, s'intrufola tra una nuvoletta ed un'altra che quasi pudicamente la nascondono e poi con decisione s'infila parallelo alle due file di abeti per poi posarsi dolcemente su di lei.

E' il 14 giugno 2008. Renato e Francesco scendono soddisfatti, dal "giallone" D-EISO che si staglia, appagato, su di un naturale terrapieno verde prospiciente la Val Belluna. Il panorama è stupendo: l'ampia valle è contornata dalle vette Prealpine illuminate da un caldo sole serale di ormai inizio estate. Sopra il rifugio Bristot, sotto la malga del Col Toront. Finalmente l'AeroClub di Belluno, può vantare una sua aviosuperficie su cui svolgere attività didattica per i Piloti che intendono conseguire l'abilitazione per l'atterraggio su superfici in pendenza a fondo erboso ed innevato.

L'impegno di Domenico Chiesa, presidente dell'AeroClub e di Roberto Ferro hanno fatto sì che l'Amministrazione Comunale di Belluno, opportunamente sensibilizzata, autorizzasse l'utilizzo di detta aviosuperficie ricavata da una pista da sci ormai non più utilizzata.

L'inaugurazione è avvenuta il 6 settembre 2008 alla presenza del Sindaco di Belluno con l'atterraggio di quattro Piper multicolori pilotati da Renato, Eligio, Beppino e Luca.

#### CASERA RAZZO

La vecchia e cara pista di Casera Razzo localizzata a ca. 1.800 mt. di quota ed a soli 5 minuti di volo dal Passo della Mauria ha da sempre rappresentato per un Pilota di montagna un sogno. Situata come una portaerei in navigazione, e con la sua estensione di soli 250 mt. ca, presenta un certo impegno nel centrare l'atterraggio e soprattutto nel decollo data la penalizzazione della potenza per effetto della quota.

La "si mangia tutta" ripetono costantemente Beppino e Renato! E' stata oggetto di simpatici raduni organizzati dall' AeC di Belluno approfittando pure della ricettività della vicina malga e di due rinomati ristoranti. Quest'anno i mezzi cingolati dell'esercito ne hanno sconvolto la superficie ed anche se ripristinata da un intervento riparatore del genio militare il fondo è rimasto molle e non più agibile. In attesa del consolidamento del fondo erboso che speriamo possa avvenire nel 2009, non ci resta che ammirarla dall'alto oppure utilizzarla nella prossima stagione invernale.



27 luglio 2008 - Belluno - Presidenti ed Autorità Provinciali e Comunali



6 settembre 2008 - Aviosuperficie Lieta – Panoramica con primi atterraggi



2007 - Atterraggio a Casera Razzo – Foto Umberto Venturini

## ... un week end con Fiorenza a ROMA e CASCIA

Volevamo portare a Italo il *Crest di A.I.P.M.* come segno del riconoscimento di "Socio Onorario" e... così abbiamo organizzato una bella tre giorni per volare con i gialli *paiperozzi* sulla nostra bella Italia.

Venerdì 27 giugno è una giornata un po' piovosa con nuvole basse. Facciamo quota sulla valle dell'Adige superando il passo della Streva (in Vallarsa). La nostra prima tappa sarà San Sepolcro dall'amico Marcello dove troveremo carburante, cibo e tanta buona amicizia. L'Appennino è libero e il tempo migliora ovunque. Come da programma Marcello ci aspetta con il pranzo pronto e dopo una piacevole *siesta* ripartiamo per Roma Urbe. Il sorvolo della valle del Tevere è sempre piacevole: che bella Terra!! Eccoci a passo Corese e poco dopo allineati per un bel finale sull'aeroporto dell'Urbe.



Aviosuperficie di Cascia



Cascia - Fiorenza de Bernardi

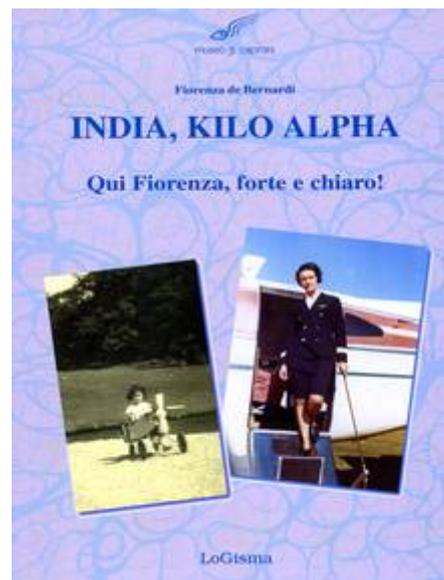
L'incontro è proprio come tra vecchi amici; abbracci, scambio di battute e promesse di ritornare. Ripartiamo subito per Cascia dove siamo attesi per il pranzo da Paolo Serantoni (il proprietario e nuovo amico A.I.P.M.) e da Fiorenza che con la propria auto, di buon mattino, si era portata da Roma all'aviosuperficie di Cascia. Ritroviamo i nostri amici che stanno preparando una gustosa grigliata. Cascia è un posto veramente interessante e se in un prossimo futuro Paolo riuscirà a realizzare alcune opere (hangar, accoglienza, scuola di pilotaggio e stages di volo a vela) potrà diventare un *luogo fantastico* per volatori ed amanti della natura. Verso sera ripartiamo: siamo diretti a Senigallia.

Il volo di attraversamento da Cascia al mare diventa ancora un momento di forte emozione; attraversiamo i monti Sibillini e vallate profonde e poi ancora sorvoliamo paesetti di sassi e terrecotte di poetica bellezza e poi giù, ancora, verso il mare incontro ad altri paesaggi. L'aviosuperficie di Senigallia si trova qualche chilometro a nord del centro adagiata in una verde valletta. Buona accoglienza da parte del club locale e nessun problema per il pernottamento dei nostri aerei.

Noi siamo ospiti di un albergo centrale che Francesco aveva prenotato dall'amico Baldini. Cena a base di pesce e assaggi vari di *Verdicchio* completano la serata. Una breve ma intensa e piacevolissima *...missione !!*

Il *comitato* che ci accoglie, formato da Fiorenza De Bernardi e da altri amici romani, è simpatico e gentile; hanno organizzato una bella cena a Fiumicino dove Italo Battioli ci raggiungerà qualche ora dopo. Una tavolata vista mare, vino bianco fresco e tanta allegria hanno fatto da cornice ad una serata importante. Consegniamo il *Crest* al *nostro socio onorario Italo Battioli*, primo presidente e socio fondatore di A.I.P.M. Italo è sinceramente commosso e ringrazia ricordando periodi e difficoltà che nel *nostro* percorso di Associazione abbiamo incontrato. Alla fine la realtà è che prevale la passione e l'amicizia e perciò tanti auguri per A.I.P.M. e per Italo Battioli.

Il giorno dopo ripartiamo dall'Urbe per raggiungere Gualdo Cattaneo (dove abbiamo organizzato l'assemblea nel 2007) per salutare l'amico Francesco Angelelli e la figlia Monica. All'ombra di una bianca tenda ci aspetta aperitivo ed assaggio di specialità locali.



Non possiamo qui non ricordare la pubblicazione autobiografica di Fiorenza. Per maggiori informazioni consultate [www.fiorenzadebernardi.it](http://www.fiorenzadebernardi.it)

## IL GRAN SASSO 1977

Testo e fotografie di Umberto Venturini



Graditissimo ma, soprattutto, illuminante fu il regalo che mi fece l'amico Gino Piccoli<sup>1</sup>, grande appassionato di cose aeronautiche, portandomi le belle riviste tedesche Der Adler e Signal nelle quali c'era tutta la documentazione del famoso e storico colpo di mano fatto dai tedeschi per liberare Mussolini prigioniero sul Gran Sasso. Tanta fu la mia meraviglia nel leggere come fu organizzata e si svolse tutta l'operazione, prima con gli alianti e dopo con la Cicogna, pilotata dal capitano Gerlach.

Dopo aver letto e riletto tutto e controllato sulle carte del luogo cominciai a tormentarmi un pensiero fisso: guardando le foto tutto sembrava abbastanza facile ma vedendo il grande disegno sulla rivista Signal, con il decollo della Cicogna che rischia di sprofondare nell'abisso in una scia di polvere e sassi alimentava i miei dubbi.

Verosimilmente l'evento era stato enfatizzato ad arte per

esaltare a scopo propagandistico la pericolosità dell'azione e stupire il lettore dell'epoca accentuando l'audacia del gesto...

... per capirlo sarebbe occorsa una verifica!

Siamo vicini al ferragosto 1976, è l'unico periodo dell'anno in cui si possa fare una vacanza di una settimana così pensai che rappresentava la migliore occasione per rendersene conto di persona.

Partiamo al mattino presto assieme all'amico Gianfranco Graziani per questo bel giro nel centro Italia di 5-6 giorni.

Prima tappa a Foligno.

In volo si continua a discutere del progetto, la curiosità di controllare quei luoghi si fa sempre più forte, si prosegue senza sosta ed ancora quel pomeriggio ci si porta in zona Gran Sasso per un primo sopralluogo. Causa il forte vento, però, non potemmo nemmeno avvicinarci decidendo di tornare a Foligno.

Il giorno dopo il vento è cessato ma il cielo è coperto, tentiamo egualmente la ricognizione, ma il famoso albergo è dentro le nubi ed una sola volta lo abbiamo appena intravisto.

Dopo diversi tentativi decidiamo, in attesa di una schiarita, di atterrare sulla costruenda autostrada, nei pressi di Assergi.

Parcheggiamo su un piazzale, per non impedire ai camion di passare e ci prepariamo per uno spuntino con generi di "sopravvivenza" che abbiamo sempre a bordo.



<sup>1</sup> Gino Piccoli - Rovereto (Trento) 13 maggio 1912 - 22 marzo 2001 <http://www.museodellaguerra.it/inventariopiccoli.pdf> (ndr)

Trascorre poco tempo che arrivano i primi camion, si fermano e tutti vogliono sapere il perché e il percome: "non state bene?... problemi all'aereo?... serve aiuto?...".

Noi rispondiamo sorridendo che eravamo molto stanchi e che essendoci anche persi avevamo deciso di atterrare e chiedere aiuto.

Tutti sono prodighi di consigli, indicazioni e raccomandazioni delle quali noi ne siamo molto grati. Chiediamo a tutti notizie di Mussolini e della sua liberazione, ma nessuno ci sa dire con esattezza niente, solo uno, indicandoci la famosa teleferica, ci dice che lassù fra le nubi c'è un albergo e là è avvenuta la liberazione.

Facciamo ancora un tentativo, decoliamo e saliamo su verso il nostro obiettivo ma l'albergo è ancora immerso nelle nubi e non si vede, così scendiamo lungo la bella valle di Campo Imperatore e in fondo, dove si fa più pianeggiante, un bel prato che ci lascia atterrare tranquillamente. Ancora macchine che si fermano, tutti vogliono sapere e anche noi chiediamo loro, riguardo la liberazione di Mussolini.

Pochi sanno qualche cosa e sono molto imprecisi non sapendosi orientare essendo la parte interessata sempre nascosta dalle nubi.

Non ci resta che tornare a Foligno, con la speranza che il giorno successivo si possa avere miglior fortuna.

Sveglia alle ore 7: aprire la finestra e richiuderla è un tutt'uno, piove a dirotto e le nuvole sono a metà montagna. Sentite le meteore che danno una previsione di brutto tempo per almeno altri due giorni, rinunciamo al Gran Sasso e ritorniamo a casa.

Passano diversi mesi e quasi ci siamo dimenticati del Gran Sasso, finché un bel giorno, il mio amico Gabriele mi porta una stupenda foto della cicogna tedesca ferma sul prato vicina all'albergo, con lo sfondo i ghiaioni e il triangolino di prato verde più in alto, come avevo potuto intravedere in precedenza. Dopo tale visione si riaccende in me la sensazione che si può fare, preparandosi bene e sperando nel bel tempo. Mi faccio fare un bell'ingrandimento, per aver più chiaro il posto, la pendenza e l'orientamento.



Siamo in piena estate del 1977, il ferragosto si avvicina nuovamente e con lui pressante la voglia di Gran Sasso: questa volta siamo preparati e documentati bene.

All'aero Club di Trento è arrivato un gradito invito a partecipare alla grande festa di apertura dell'aviosuperficie del Lido delle Nazioni, al quale noi aderiamo felicemente con altri aerei del Club.

Siamo i benvenuti e ce lo dimostrano invitandoci alla grande grigliata di pesce immersi in una cornice di alberi e specchi d'acqua.

Nel pomeriggio, dopo aver salutato tutti, a bordo di 2 PA18, io di I-ROYS e Gianfranco di I-OLMO, partiamo per l'isola d'Elba dove Mario (*Marangoni, ndr*) ci aspetta per aggregarsi.

Ci fermiamo per due giorni, causa il cattivo tempo, ma tutti i nostri pensieri sono rivolti al Gran

Sasso che lo sentiamo vicino e che ci aspetta per la temeraria impresa.

La mattina del 10 agosto partiamo da Marina di Campo, il tempo è bello e la visibilità è ottima. Passiamo da Terni, quindi Rieti e finalmente il massiccio del Gran Sasso: ci appare maestoso e sfolgorante di luce!

Continuiamo ad avvicinarci, effettuiamo un primo sopralluogo prima con ampi giri, quindi sempre più diretti alla meta: ecco là il nostro famoso albergo, tutto al sole, pulito da nebbie e con calma di vento.

Confronto il territorio che sto osservando con la foto di riferimento che ora tengo in mano: vedo la striscia erbosa, il ghiaione laterale e il triangolino erboso in alto. Questi sono i riferimenti per individuare il punto esatto dove è atterrata la Cicogna tedesca, il che ci dà la certezza che tutto sarà OK.



Facciamo un paio di giri di ricognizione, sempre più bassi e lenti, per capire eventuali discendenze o turbolenze ma ci accorgiamo che la striscia erbosa è piena di sassi ed altro materiale non ben definito che ci fa capire che non è possibile atterrare in simili condizioni senza dover danneggiare l'aereo.

Siamo amareggiati ma non desistiamo, decidiamo di atterrare nella vallata sottostante, come lo scorso anno e trovata una strisciolina adatta, siamo giù.

Confabuliamo sul da farsi anche perché rinunciare con una bella giornata del genere sarebbe un vero peccato, così io decido di provare con l'autostop per recarmi di persona a vedere lo stato del prato. Siamo vicinissimi alla strada e le macchine che si fermano, sono felicissime di offrirmi un passaggio. Il luogo individuato e destinato a divenire la nostra pista di atterraggio era un disastro, pieno di sassi, bottiglie, barattoli, pezzi di legno, filo di ferro e bottiglie rotte.

Tutte cose pericolosissime per i nostri pneumatici, un vero disastro!!!

Visto il tempo a disposizione e la gran voglia di riuscire nell'impresa, mi tracciai una immaginaria striscia di atterraggio e cominciai a pulire, scendendo buttavo a destra ed a salire dall'altra parte, prima le cose più grosse poi tutto il resto per finire con le schegge di vetro, le più pericolose. Non so cosa poteva pensare la gente lì vicina nel vedere quel matto che tira sassi e andava su e giù per il pendio in maniera frenetica e senza soste, ma in me cresceva la gioia nell'intravedere il concretizzarsi di una bella striscia fattibile e sicura!



Dopo più di un ora, arriva Mario, preoccupato per il mio silenzioso ritardo ma dopo aver visto quello che ho fatto si è anche congratulato per il mio bel lavoro.

Lascio Mario a guardia della striscia e con altro autostop scendo agli aerei, dove trovo Gianfranco quasi arrabbiato per le quasi due ore di attesa.

Lo tranquillizzo spiegando il tutto e dico: dai mettiamo in moto che 100 metri liberi ci sono e Mario ci tiene libero lo spazio dalla gente, per poter atterrare tranquilli.

Partiamo uno dopo l'altro, contatto radio fra noi e in pochi minuti siamo sul posto con la pista di atterraggio che ora ci appare bella e quasi facile. Ma non è così! Facendo dei finti avvicinamenti sentiamo una discendenza abbastanza forte, specialmente nel corto finale a causa del vento che nel frattempo si è intensificato, rispetto al mattino.

Ci ripetiamo di mantenere in corto una buona velocità; arrivati alla soglia, delineata da me con una fila di bei sassi bianchi, e con l'aiuto del motore dovremmo riuscire ad atterrare sul ripido pendio con una certa difficoltà ma con buona tecnica ed in totale sicurezza.

Per primo atterra Gianfranco e mi dice, vieni che si può fare, frase che noi usiamo tuttora a chi atterra per primo in un posto sconosciuto, e subito dopo sono giù anch'io.

Parcheggiamo nella parte alta e siamo subito attorniti da una folla di gente, stupita di veder due aerei atterrare su quel piccolo pendio e quando sentono che veniamo da Trento è un continuo congratularsi di bravi, di perché e per come e foto a non finire, fintanto che non arriva in tuta azzurra, il maestro di sci e guida alpina Renato Velletri, custode dell'albergo.

Ecco vedere questa persona che ci viene in contro, prima veloce poi sempre più lentamente, con gli occhi spalancati, le braccia aperte, quasi trasognato nel vedere i due aerei lì fermi, ci guarda, non parla, vediamo che è commosso e non trova le parole, balbetta e non sa cosa dire e un momento particolare, noi ci guardiamo, lui indica gli aerei e poi noi, come per dire, siete voi quelli degli aerei?

A quel punto esplose in tutta la sua gioia esclamando: "Sono 30 anni che aspetto di vedere qui un aereo italiano, ora siete arrivati voi e mi fate veramente felice!".

Ci presentiamo fra strette di mano ed abbracci calorosi: La sorpresa e lo sbalordimento provocano alternanza di silenzi ed esplosioni verbali del povero Renato, che continua a dire: "Non ci credo, non ci credo, mi pare impossibile... è magnifico che anche degli italiani siano atterrati sul Gran Sasso!". Le poche ore trascorse con Renato sono state meravigliose; ci ha mostrato tutto l'albergo con i suoi mosaici e gli affreschi in stile Littorio; ci ha invitati a pranzo e poi, quasi con un certo commovente riguardo, ci introduce nell'appartamento del Duce e ci mostra tutte le altre cose di quello storico periodo.



Anche a lui abbiamo chiesto se ci sono dei testimoni da poter ascoltare e se si trovano ancora pezzi di aliante o se lui conservi altri ricordi interessanti, ma ormai è passato troppo tempo e non si trovano più reperti o nuove testimonianze.

Nel pomeriggio ci prepariamo a partire non prima di aver documentato con foto il nostro raid e con foto realizzate sulla falsariga di quelle originali del 1943: col Piper nel posto esatto dove era la Cicogna, col famoso triangolino d'erba la sul pendio e molti altri interessanti riferimenti.

Ci prepariamo a decollare, riscaldiamo i motori, ci portiamo più in alto possibile e appena Gianfranco è pronto, parte per un decollo con il vento in coda.

Lo vedo dar manetta, tutto frenato e poi via di scatto per la china molto veloce e con dei bei salti, causa il terreno accidentato. Riesce a staccare proprio alla fine del prato, oramai è nel vuoto e nella discendenza, l'aereo sparisce per poi riapparire più avanti bello e veloce nella vallata.

Abbiamo fatto bene a decollare con solo il pilota e anche il seguente decollo è uguale al primo.

Ora i Piper sono in volo e con un bel giro di saluto ci passano sopra, salutati da decine di persone esultanti per questa nostra bella impresa.

Assieme a Renato, scendo valle, in macchina, dove sono atterrati i due aerei che mi aspettano, così approfitto della occasione per ricambiare le cortesie di Renato, portandolo a fare un voletto sopra il suo albergo e facendogli visitare i dintorni, accrescendo la sua gioia per quella giornata indimenticabile.



Con un ultimo abbraccio ci salutiamo e decoliamo, scendendo la bellissima vallata di Campo Imperatore e poi prua verso la Maiella.

L'Abruzzo è una terra bellissima, specialmente in montagna dove giri per queste vallette con tante pietraie e poi all'improvviso ti trovi davanti ad una verdissima pianura, con una erba invitante ad atterrare, con tutto attorno colline che racchiudono un cratere di vulcano od un immaginario fondo di lago prosciugato e rinverdito splendidamente.

Ora di fronte a tanta bellezza, subentra una voglia matta di farci un bell'atterraggio e godere della pace di questo idilliaco luogo.

Con poche parole individuiamo il posto in cui scendere e siamo giù, vicino ad un casolare col suo camino fumante che ci ha fornito la direzione del vento.

Rulliamo lentamente verso la casa e vediamo che le donne tutte vestite in nero, entrano in casa trascinandosi dietro i bambini piccoli chiudendo la porta, ma non del tutto, lasciando uno spiraglio, quel tanto che basta per vedere quel che succede.

Scendiamo e ci avviciniamo all'unico uomo rimasto assieme ad diversi ragazzini. Ci salutiamo, anche lui è molto cordiale, lo informiamo circa le cause del nostro atterraggio: ci siamo persi e siamo molto stanchi (motivazione che crea sempre un buon effetto e per lui poi sarà fiero di aver aiutato dei poveri aviatori).

Lui è felicissimo di vedere i nostri aerei (senza parlare dell'irrefrenabile gioia dei ragazzini), ci dice dove siamo e ci indica la direzione per la città di L'Aquila.



Ci dice che sarà onorato di ospitarci nella sua casa a bere un buon bicchiere di vino ed a mangiare un boccone. Ci avviciniamo alla cucina e lui con un cenno del capo dà il via libera alle donne ed ai

bambini piccoli di uscire di casa, come dire non c'è alcun pericolo, anzi.... e qui scopriamo una vera sincera ospitalità. Da parte mia devo sorvegliare gli aerei che sono attornati da tutti i bambini, ai quali faccio vedere i comandi e all'interno quanti orologi (strumenti) abbiamo sul cruscotto e uno saggiamente mi chiede: "Come fate a sapere che ora è? Con tutti quegli orologi e tutti diversi?"

Poi vista tanta meraviglia nei loro occhi chiedo, chi di voi vuol fare un voletto con me?

L'arretramento è generale, solo due sembrano accettare la proposta, sono un po' perplessi e si fanno reciprocamente coraggio con gli sguardi. Finalmente uno accetta la sfida, ma prima deve giustamente chiedere al babbo! Il genitore è d'accordo ma le donne sono contrarissime al fatto che una loro creatura salga in cielo con quel coso, che certamente tutto finirà male!

Ma l'assenso del padre predomina e con il piccolo coraggioso Enrico, decollo.

Ora mentre siamo in volo, subentra un fatto nuovo, che al mio ritorno Mario e Gianfranco mi riferiscono. Le donne nel vedere la loro creatura decollare si sono radunate su un panca, fuori casa, si sono coperte la testa col loro scialle nero intonando inizialmente un mormorio di preghiera che poi si è trasformato in un lamentoso pianto fino al mio ritorno.

Solo ad elica ferma è cessato sollevandole da questo avvenimento per loro foriero di sciagura.

Da questo punto il nostro viaggio di ritorno

non ha più storia salvo qualche atterraggio strada facendo, tanto per bere un buon caffè o un fresca bibita, a seconda di quel che si trovava.

La nostra meta era l'isola di Giannutri dove ci aspettava un nostro amico, noto giornalista, per passare la serata assieme intervistandoci sulle nostre avventure. Già informato nelle linee essenziali da una nostra telefonata era ora ben felice di poter approfondire per poter fare un articolo sul suo giornale. Purtroppo al nostro arrivo a Giannutri, ci comunica del grave fatto accaduto: la fuga di Kappler<sup>2</sup> da Roma e ci informa che tutte le forze militari sono alla sua ricerca in ogni dove e con tutti i mezzi e che pertanto non è il caso di pubblicare niente del nostro raid al Gran Sasso. Col ritorno all'isola d'Elba finisce la nostra impresa che per noi è stata semplicemente meravigliosa ed indimenticabile.



<sup>2</sup> Herbert Kappler ([Stoccarda, 23 settembre 1907](#) – [Soltau, 9 febbraio 1978](#)) è stato un [ufficiale tedesco](#) delle [SS](#), comandante dell'[SD](#) e della [Gestapo](#) a [Roma](#)

Assunse grande potere a seguito all'armistizio dell'[8 settembre 1943](#), quando i tedeschi occuparono la capitale italiana dopo i sanguinosi combattimenti costati la vita a circa 700 tra militari e civili italiani opposti armi in pugno alle armate tedesche sino al 10 settembre.

Nel giro di pochi giorni, Kappler individuò il luogo ove Mussolini era tenuto prigioniero a [Campo Imperatore](#) e ne pianificò la liberazione.

Compiuta con successo la liberazione di Mussolini, Kappler dispose il sequestro e il trasporto verso la Germania dell'intera riserva aurea dell'Italia - pari a 120 tonnellate - conservata nelle casseforti della sede centrale romana della [Banca d'Italia](#).

Il nome di Kappler rimase ignoto al pubblico romano ed italiano malgrado l'importante ruolo già svolto, ma sempre con discrezione, divenne improvvisamente noto e fronte della "Razzia del ghetto ebraico di Roma" del [27 settembre 1943](#).

Nominato comandante della [Gestapo](#) di [Roma](#) all'inizio del [1944](#), Kappler si rese responsabile di numerosi crimini tra i quali il [Massacro delle Fosse Ardeatine](#) ed il [rastrellamento del Quadraro](#).

Arrestato dalle truppe inglesi alla fine della guerra, venne trasferito alle autorità italiane nel [1947](#) e processato da un tribunale militare, quindi condannato all'ergastolo ed a 15 anni aggiuntivi per l'estorsione dell'oro degli ebrei romani.

Nel 1976 in seguito all'aggravarsi delle condizioni di salute del prigioniero si dispose il trasferimento del detenuto dal carcere militare di Gaeta all'[ospedale del Celio](#) di Roma, affidato alla sorveglianza dell'[Arma dei Carabinieri](#).

Di qui, la mattina del [15 agosto 1977](#), aiutato dalla moglie, Kappler fuggì verso la Germania e si rifugiò presso la casa della moglie a Soltau. (Fonte Wikipedia - ndr)

**RADUNO A.I.P.M. – E.M.P.**

ad Asiago 5-6-7 settembre 2008

Un fine settimana variabile e piovoso che non ha impedito comunque di poter realizzare un bel raduno europeo di piloti di montagna.

Infatti sull'aeroporto di Asiago nei giorni di venerdì 5, sabato 6 e domenica 7 Settembre u.s. l'**A.I.P.M.** ha organizzato un raduno in collaborazione con **EMP** che ha visto la partecipazione di oltre 30 aerei con rappresentanze di vari paesi europei: Francia, Svizzera, Austria, Germania e, naturalmente, Italia.

Assenti, purtroppo, spagnoli e la preannunciata grande rappresentanza francese proprio causa il maltempo.

Gli arrivi sono cominciati al venerdì mattina e sono continuati per tutta la giornata fino alle ore 17.



L'aeroporto dopo i primi arrivi – Foto Umberto Venturini

Alberghi e hotel di buona qualità e un ritmo nello svolgimento di tutto il raduno che non ha permesso tempi vuoti e noiose pause.

La serata del primo giorno si è svolta all'hotel "La Baitina" dove una bella e capiente sala ha permesso di ritrovarsi tutti assieme, familiarmente e in un'atmosfera veramente montanara per consumare una cena particolarmente gustosa. Il Presidente Francesco Frezza, nel discorso di benvenuto, ha voluto sottolineare come A.I.P.M. sia stata particolarmente orgogliosa di ospitare un raduno EMP per i profondi significati di amicizia e di lavoro assieme che la nostra Associazione sente e vive da sempre. La mattina di sabato 6 si presenta migliore e tra le nuvole vediamo ampi sprazzi di azzurro che ci fa sperare per tutta la giornata.

Sull'aeroporto Renato tiene un breve briefing dove illustra le modalità della gara di atterraggio "Trofeo A.I.P.M." che si svolgerà a campo *Jonathan*, organizzata dagli amici di Grave di Papadopoli. Paolo Zanardo, Nino Catto, Matteo Passarella e altri hanno preparato su questa splendida pista adagiata sul fiume Piave le indicazioni per l'atterraggio di precisione e anche un buon spuntino con prodotti tipici della zona e assaggi di *prosecco*. Tutto funziona in maniera egregia. Atterraggi!! Tutti bene senza nessun inconveniente. La festa continua con una visita alla cantina *Cecchetto*. Bell'esempio di cantina della marca Trevigiana dove il vino *Raboso*, i *cabernet* ed i *vini bianchi profumati* fanno onore all'operosità di questi vignaioli.



Comitato di benvenuto

L'accoglienza veniva fatta dal gruppetto *storico* di A.I.P.M. che sotto ad un bel *gazebo* di colore "giallo piper" provvedeva alle iscrizioni, alla distribuzione di magliette (bellissime, bianche e personalizzate con apposito logo) e ad offrire assaggi di buon vino e formaggio locale: il famoso *Asiago dop*.

Tutti i piloti e i partecipanti hanno apprezzato il benvenuto. Tra i primi arrivi, due piper PA18 provenienti da Trento e Firenze de Bernardi con le altre care amiche romane: Eleonora, Graziella e Patrizia. Sono poi continuati, tra una nuvola e un po' di sole, altri arrivi nazionali ed esteri.

A mezzogiorno il parcheggio aerei mostrava già la bella immagine di raduno da grandi eventi.

L'organizzazione ha lavorato proprio bene e nulla è stato lasciato al caso. Auto di servizio a disposizione, *autobus navetta* per gli spostamenti a terra, cartelle con programma e illustrazioni della zona tradotti in diverse lingue.



Visita alle Cantine Cecchetto – Foto Umberto Venturini

Bell'esempio di cantina della marca Trevigiana dove il vino *Raboso*, i *cabernet* ed i *vini bianchi profumati* fanno onore all'operosità di questi vignaioli.

Si riprende il volo per l'aeroporto di Belluno dove su un verde prato, preparato per le feste, vengono allineati tutti i nostri aeroplani.

Altri partecipanti si uniscono e il numero degli aeromobili aumenta ulteriormente. Splendido!

L'aero-club di Belluno, con il suo Presidente Domenico Chiesa e socio A.I.P.M., ha una scuola di volo in montagna di buona tradizione che da quest'anno prende nuovo impulso con l'apertura di una nuova pista sul *Nevegal* (montagna a sud dell'aeroporto). Iniziativa appoggiata anche da enti locali come il Comune di Belluno e assessorati allo sport della Provincia.

Il pranzo viene gustato presso il ristorante di Roberto Ferro; proprio sull'aeroporto. Il momento è di grande socialità, i partecipanti si conoscono meglio, scambio d'opinioni in lingue diverse.... è proprio Europa!

Arriva anche Hans Reininger con altri piloti da Kempten – Baviera. Nostri sinceri amici da più di vent'anni.



*Panoramica dell'aeroporto di Belluno – Foto Umberto Venturini*



*Foto di gruppo a Belluno – Foto Umberto Venturini*

L'aeroporto di Belluno ha goduto veramente un momento importante e i colori degli aerei, sul più bel prato ai piedi delle Dolomiti, sembrano accendersi di tonalità magiche.

A piccoli gruppi si riprende il volo per Asiago. Si stanno formando alcuni temporali in Valsugana, verso Bassano.

Ci teniamo più a nord e dopo aver attraversato la Valsugana a Primiero ecco presentarsi la spianata della Marcesina e subito dopo appare Asiago. Tutti rientrati e tutti soddisfatti.

Le sorprese continuano, infatti è stata organizzata una visita al Caseificio Penner. Il più fornito e rinomato caseificio dell'Altopiano. Apprendimento della preparazione di formaggi tipici e degustazione ci fanno più ricchi nello spirito e nella conoscenza. Conoscenza del territorio attraverso queste semplici interazioni che ci fanno entrare con più curiosità e convinzione in armonia con gli usi e le genti locali. Anche questo è *volo in montagna!!*

Prima della cena ufficiale all'Hotel *Linta* (nome che significa tiglio in dialetto Cimbri) viene tenuta la riunione dei Presidenti e rappresentanti EMP.

Si discutono le posizioni dei vari Paesi aderenti in merito alle nuove regole che EASA (Ente per la sicurezza europea in materia aeronautica) dovrà emanare a breve. EMP cerca di trovare regole comuni per tutta l'Europa nella materia specifica del *volo in montagna*. L'argomento non è di facile soluzione ma su gran parte dei trattati vi sono molte convergenze.

Ci vorrà ancora un po' di lavoro e sicuramente troveremo soddisfazione per tutti, nella speranza che poi EASA dia veramente risposte concrete alle nostre osservazioni e proposte.

Verso le 20.30 ci attende il *Coro di Asiago*, un coro storico che continua l'attività da ben 57 anni!! L'esecuzione è emozionante, sono proprio bravi !!



*Hotel Linta – Cena conclusiva*

Preparati nell'animo alle 21 siamo tutti a tavola e con noi partecipa, a nome della Comunità di Asiago, l'Assessore allo sport che, coincidenza, ha prestato servizio in Aeronautica per oltre 35 anni. Si approfondiscono conoscenze ed esperienze e troviamo veramente comprensione, aiuto e simpatia tanto che per l'inverno 2008-2009 l'Associazione Italiana Piloti di Montagna riuscirà con il coinvolgimento della scuola di Belluno e di Trento a promuovere dei corsi su neve (primo periodo) tendenti all'abilitazione di piloti interessati, usufruendo delle attrezzature e dell'aeroporto innevato di Asiago. Con questo nuovo progetto nel cuore ci lasciamo con un arrivederci a presto.

## 11 ottobre 2008 – UN ATTERRAGGIO IN MONTAGNA

... veramente straordinario a Erzberg, in Stiria  
... dentro una miniera di ferro

Era già da un paio d'anni che gli amici austriaci, in particolare Martin Di Skacel, c'invitavano a partecipare ad un raduno speciale in Austria ospiti del gruppo piloti di montagna austriaco **Gebirgsflieger Vereinigung Österreichische**. Purtroppo ogni volta che si decideva di andare le condizioni meteo erano sempre proibitive. Anche quest'anno l'incontro era fissato per sabato 4 Ottobre e una forte perturbazione di neve e vento proveniente da nord-est ha impedito agli stessi austriaci di realizzare ...l'evento. Viene tutto spostato a sabato 11 Ottobre e... finalmente questa volta il tempo è splendido; visibilità ottima, calma di vento con previsioni buone e stabili per tutto il fine settimana.

Partiamo da Trento nel primo pomeriggio di venerdì per incontrare gli altri amici a Belluno e quindi continuare assieme nel nostro volo.

Tre bei *paperini gialli* decollano dall'aeroporto di Belluno con a bordo :

- I-ROYS Renato Fornaciari e *Beppino Dellai*
- D-EISO Francesco Frezza e Enzo Marchesi
- I-GOLF Flavia ed Eligio Lonardi

cominciamo a salire lungo la valle del Piave, sorvoliamo Longarone e verso Pieve di Cadore siamo già ad una quota di 7.000 Ft. Mettiamo prua a nord-est e puntiamo sul costone nord del Monte Peralba; alcune grosse nuvole c'impediscono di salire ancora ma la visibilità, tra un cumulo e l'altro è buona e così voliamo livellati scavalcando creste e costoni delle nostre fantastiche montagne di confine. Lasciamo le montagne della Carnia e vediamo già alla nostra destra Hermagor e più avanti il Weisensee, un piccolo e allungato lago incastonato nel verde della valle.

L'orizzonte è un susseguirsi di catene montuose e la vista



Foto di gruppo prima del decollo – foto Eligio Lonardi

Saluti ed assaggio, molto gradito, di un nostro pinot nero che in questo luogo incantevole ci sembra ancora più buono!! Intanto vediamo esposti su un grande tabellone, disegni e fotografie di un posto strano. Sembrano i gironi dell'Inferno di *Dantesca* memoria. All'interno di queste *curve di livello al naturale* un piccolo segno rosso sta ad indicare dove si potrà atterrare.

d'insieme è fantastica: l'occhio spazia nelle tonalità che dall'azzurro del cielo arriva ai colori autunnali dei boschi e poi giù sino al verde, ancora brillante, del fondo valle. Sorvoliamo Spittal e costeggiando il parco nazionale di Nockberge puntiamo nella valle del Mur, dove troviamo Zeltweg. Ci manteniamo un po' a nord e dopo pochi minuti siamo a Lanzen, dove una valle verdissima (che si trova a nord del più famoso Kapfenberg) ci porta a Mariazell. La nostra meta. Il paese è bellissimo, curato e raccolto attorno alla grande chiesa; riferimento e protagonista del paesaggio. L'aeroporto, con due piste una in erba ed una in asfalto, si trova ad un paio di chilometri a nord-ovest del centro. Uno dietro all'altro andiamo all'atterraggio.

Martin, con il suo inconfondibile abbigliamento (pantaloni in cuoio e cappello con piuma di gallo cedrone) ci accoglie sorridente.

L'impressione è forte, anche perché il rapporto tra la minuscola linea rossa e l'imponente massa, simile ad una grande scalinata che collega il fondo valle alla cima della montagna, esalta maggiormente l'aspetto selvaggio del luogo. Tutto assolutamente di colore ruggine e senza nessuna vegetazione. E' una miniera di ferro a cielo aperto. Staremo a vedere !

In attesa dell'ora di cena, con il programmato briefing, andiamo a visitare il paese. Abbiamo la conferma di quanto avevamo visto in volo; un centro tutto ordinato, pulito e raccolto attorno alla grande chiesa che si affaccia su una piazza organizzata a terrazze per superare la naturale pendenza del terreno. Attorno montagne, impianti da sci e alberghi che fanno a gara per apparire più accoglienti agli ospiti. Tutto ispira un senso di dolcezza e di grande serenità. Sensazioni esaltate da un tramonto infuocato che colora in tinte calde e dorate tutto l'intorno.



Ft. per poi scendere, spiralando, a 4.500, continuando in corto finale per posare le ruote alla quota di 3.300. Dopo l'atterraggio bisogna continuare, in curva dando motore per superare la salita, al fine di raggiungere un nuovo *girone* dove si potrà parcheggiare.

Decisamente emozionante !!

Con nella mente immagini e dati andiamo a dormire . Il buon giorno ci viene dato da una fittissima nebbia di valle che non permette di vedere che a pochi metri. Un anziano del posto ci tranquillizza con il pronostico che prima delle dieci tutto sarà a posto!! Alle 10 meno 10 è tutto uno splendore; visibilità ottima, sole, calma di vento. Si parte per questa nuova avventura. Abbiamo fatto tanti atterraggi in tanti luoghi e montagne diverse. Con erba neve e ghiaccio... ma all'interno di una miniera di ferro proprio mai!! Sorvoliamo valli bellissime, troviamo il laghetto alpino il Leopoldsteinersee e dopo una stretta gola ecco apparire, in tutta la maestosità la nostra miniera. L'impressione di durezza e di linee selvagge è ancora più grande di quella percepita dalle fotografie viste la sera prima. Diamo via radio nome del pilota, sigle e tipo d'aeromobile e iniziamo la procedura tenendo sempre in vista la minuscola striscia di colore ruggine che vediamo nella ricognizione iniziale. Siamo in corto a 60 mph. indicate ed eccola apparire con l'indicazione di soglia pista. Il *piper*, sostenuto da una tacca di flap con dentro 1800 giri di motore, supera gli ultimi metri prima di posare, dolcemente, i tre punti sul terreno. Siamo dentro all'inferno! Bellissimo!! Aspettiamo gli atterraggi degli altri e congratolandoci a vicenda assaporiamo questa nuova, inedita emozione.

Una buona birra scura, prodotta localmente da una birreria artigiana, ci fa entrare maggiormente nell'anima del luogo. Ci sentiamo proprio bene e siamo contenti di essere a questo appuntamento. La serata passa velocemente. Cibi tipici austriaci e vino italiano aiutano nella *socializzazione* con altri piloti. Alla fine Martin, con l'ausilio di grandi foto e grafici, spiega nei dettagli le procedure per l'atterraggio di domani all'interno della miniera. Viene stilato il programma con orari e ordine di partenza. Non troviamo che vi siano particolari difficoltà per l'atterraggio vero e proprio. Il *pezzetto* di strada preparato per l'evento ha una pendenza costante del 10% e una lunghezza di circa 150 metri. L'attenzione particolare deve essere posta durante l'avvicinamento. Il luogo si trova a circa 30' di volo da Mariazell ( sud-ovest , vicino a Timmersdorf) e si chiama Erzberg. La quota minima di sorvolo deve essere di 6.000



Martin, felice per l'esito del raduno, vorrebbe invitarci a pranzo, però per noi che dobbiamo rientrare in serata si farebbe troppo tardi. Scegliamo di salutare tutti ...*in miniera* e riprendiamo il volo per atterrare a Timmersdorf dove fare carburante e consumare un pranzo leggero. L'uscita dai ... *gironi* avviene a 7.000 Ft. e poi, sorvolando una verde valletta, arriviamo in vista del nostro aeroporto. Prato verdissimo, paesaggio punteggiato da piccole case e mandrie al pascolo. Un senso di pace invade ogni cosa. Troviamo cordiale ospitalità, carburante e a pochi passi, in una tipica trattoria, ancora seduti all'aperto, ci gustiamo una cotoletta alla viennese veramente superba. Sono quasi le tre del pomeriggio ed è tempo di rientro. Ancora in volo, guadagniamo la quota di 7.000 Ft. e mettiamo prua verso l'Italia. Il rientro, come sempre è un po' mesto, però il paesaggio è ancora bello e ogni cresta ci sembra ancora una novità. Riattraversiamo la valle di Spittal e già vediamo il passo di Montecroce Carnico, il nostro confine.

Entriamo nelle vallate delle nostre Dolomiti, affascinanti e più selvagge di quelle che abbiamo lasciato in Austria, ...che meraviglia!! Sorvoliamo la diga del Vajont ed ecco laggiù Ponte nelle Alpi da dove chiamiamo il *finale* su Belluno. Un bicchiere in compagnia di chi lasciamo e poi ...viaaa , verso Trento.

Anche questa volta *il volo in montagna* ci ha dato gioia e ci ha fatto conoscere panorami nuovi. Ci sentiamo ogni volta dei privilegiati e, come dice la nostra canzone, ".....*me sento un vero siôr !!*"



## Santa Lucia 2008

*Appuntamento per sabato 13 dicembre 2008  
a San Giacomo di Brentonico (TN) ad ore 20,00*

**prezzo per persona euro 40,00**

*Prenotiamo in tempo!!! Telefonate a Berto 0464-437073*



*Raggiungere l'Hotel San Giacomo, in Località San Giacomo di Brentonico (TN) è semplice: con riferimento di partenza l'uscita della A22 – Autostrada del Brennero – Casello di Rovereto Sud – prendere le indicazioni per Mori – Altopiano di Brentonico – attraversando il paese di Brentonico seguire le indicazioni per San Giacomo – San Valentino – in totale sono circa 10 chilometri e non potete sbagliare... è sulla strada alla Vostra destra.*

Per chi volesse approfittare per un week-end sono disponibili camere singole e doppie a prezzi interessanti per i **Soci AIPM**, per notte:  
Doppia a 90,00 euro (45,00 a persona)  
Singola a 60,00 euro  
Con pernottamento e colazione a buffet  
con libero utilizzo del Centro Benessere

Per informazioni e prenotazione Signor Alberto 0464-391560 fax 0464-391633

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

**25 ottobre 2008****CHIUDIAMO LA STAGIONE ESTIVA a Sella Valsugana**

Pensare a Sella Valsugana e ripercorrere 35 anni della storia del *nostro Volo in Montagna* è una sola cosa. Con Francesco l'abbiamo istituzionalizzata: l'appuntamento di fine stagione estiva rappresenta un *must* che attrae sempre più curiosi ed appassionati. Abbinare, poi, questa località caratteristica per territorio ed *artenatura* (per curiosità ed approfondimenti consultare [www.artesella.it](http://www.artesella.it)) alla cucina semplice ma piena di sapori, tradizioni e grazia del Ristorante Carlon di Anita, Claudio e... le loro tre splendide figlie (vedere per credere!!) soddisfa, come sempre d'altronde, tutte le nostre aspettative in tema di attività aviatoria dai forti connotati *eno-gastronomici*! Lo spettacolo quest'anno era semplicemente meraviglioso. Si sa che questa stagione non garantisce bel tempo, ma avere equipaggi da tutto il Nord Italia, non solo triveneto, pronti al solo segnale di: "ok, è buono!" gratifica per i molti sacrifici e l'impegno profuso in un anno intero!



L'anno prossimo lo riproporremo, speriamo che il parcheggio sia all'altezza degli arrivi di tutti gli equipaggi (10 l'anno scorso, 19 quest'anno per una ricorrenza non certo di largo respiro ma solo per innamorati... ed esperti: per intenditori, insomma!).



## E.M.P. European Mountain Pilots

La **E.M.P.** è stata creata nel 1991 ed all'origine sotto forma amichevole per il piacere di conoscersi, trovarsi e confrontare le nostre attività. Dal maggio del 2003 è stata fondata la **FEDERAZIONE EUROPEA DEI PILOTI DI MONTAGNA** denominata semplicemente **European Mountain Pilots** che riunisce i piloti europei di montagna da parte delle loro associazioni nazionali: Italia, Svizzera, Francia, Spagna, Austria, Lussemburgo e Germania.

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



[www.afpm.org/AFPM-EMP-01.htm](http://www.afpm.org/AFPM-EMP-01.htm)



*Zugspitze Allgeuer Alpen Kempten – Foto Hans Reininger*

### QUOTA ASSOCIATIVA 2009 Dopo tanti anni siamo costretti ad adeguare le nostre quote Le nuove sono: **SOCIO AGGREGATO** euro 25,00 **SOCIO PILOTA DI MONTAGNA** euro 50,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, la scadenza per il pagamento è fissata per il **28 febbraio 2009** a mezzo **c.c.postale n. 13222385** intestato ad **A.I.P.M.** c/o Umberto Venturini – via Tacchi, 3 – 38068 Rovereto (TN)



*Lac Fourchu – L'Alpe d'Huez a sud-est di Grenoble – Foto di Jean Pierre Contal*

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

*Buon volo a tutti tra le nostre meravigliose ed uniche montagne italiane.*

### ASSOCIAZIONE ITALIANA PILOTI DI MONTAGNA

Via Tacchi, 3 - 38068 Rovereto (TN) Telefono +390464437073 Fax +390464401183

[www.aipm.it](http://www.aipm.it)

*I Racconti: "22.a Assemblea – Aosta", "Un week end con Firenze", "Raduno AIPM-EMP" e "Un atterraggio a Erzberg" sono di Renato Fornaciari. Le foto ed altri testi, dove non diversamente indicato, sono di Enzo Marchesi*