



AVIAZIONE GENERALE E ULM/VDS

Percorsi Comuni di Volo in Montagna



Sella Valsugana 2019 - Ph. Flavio Canton

A cura della Redazione AIPM

UN PO' DI STORIA

ALL'INIZIO CI FU IL VOLO LIBERO

Quello effettuato senza l'ausilio di un motore. Il termine comprende il volo col deltaplano e con il parapendio, dal momento che alianti e paracadute da lancio, apparsi molto prima e dotati di una storia ben più lunga, vengono in genere identificati utilizzando i termini specifici (in particolare, per gli alianti, si parla di volo a vela e di paracadutismo per i paracadute da lancio).

Un deltaplano (detto anche, più semplicemente, aquilone o ala dagli appassionati) è un mezzo progettato per il volo libero e rappresenta un'attività che sta tra lo sport e l'hobby.

Il primo uomo a librarsi nell'aria con un antenato del deltaplano fu Otto Lilienthal nella seconda metà del 1800; egli riuscì a perfezionare i suoi aquiloni in oltre 2000 lanci dalle colline o dai tetti delle case.

Il 4 novembre 1971, dai Murelli sopra Moltrasio lago di Como, con decollo a 1.400 metri, Alfio Caronti effettuò il primo volo auto-lanciato mai fatto in Europa ed uno dei pochi al mondo per quell'epoca.

Questa è quindi la data del primo volo libero in Europa.

Negli anni settanta s'intensificarono i voli e vennero stabiliti record di distanza. Nel settembre del 1971 Dave Kilbourne volò per 1h e 4', e nel 1973 l'americano Rudy Kishazy coprì una distanza di 4000 m partendo dal Monte Bianco. Seguì un decennio di evoluzione strutturale e di relativa 'esplosione' del fenomeno.

Poi, verso la metà degli anni ottanta, arrivò il Parapendio (il mezzo di volo libero più semplice e leggero esistente, derivato dai paracadute da lancio pilotabili) che offrì a tutti la possibilità di volare in modo più semplice. Il volo con il deltaplano è divenuto così un'attività prevalentemente agonistica

(le prestazioni aerodinamiche sono ancora superiori rispetto al parapendio) mentre il numero di deltaplanisti 'amatoriali' si è decisamente ridotto.

La responsabilità dell'efficienza del deltaplano è totalmente a carico del pilota (a differenza ad esempio di quanto avviene per il volo motore) ed inizia dal momento in cui il mezzo gli viene consegnato (ovviamente in perfetto stato) dal collaudatore o dall'istruttore. Generalmente tuttavia le regolamentazioni del volo libero sono molto semplificate rispetto a quelle del volo degli aeromobili.

L'elenco completo delle leggi che regolano, in Italia, il Volo da Diporto o Sportivo possono essere reperite sul sito dell'Aero Club d'Italia.

Basti sottolineare che il Deltaplano non è considerato un aeromobile (LEGGE 25 marzo 1985 n. 106), bensì un apparecchio per il Volo da Diporto o Sportivo, sempre che rientri nei limiti (invero molto ampi) fissati dal DECRETO del 19 novembre 1991.

Per poter pilotare un deltaplano è comunque necessario conseguire un Attestato di idoneità, riconosciuto dall'Aereo Club d'Italia e rilasciato da una delle oltre 100 scuole ufficialmente riconosciute. La procedura è decisamente più semplice e breve di quella per ottenere un brevetto di volo su aeromobili (qualche settimana e qualche centinaio di euro, a fronte di almeno un anno, e migliaia di euro).



1983 Festa Azzurra - Ph. Fabio Endrici

L'AEROCLUB DI TRENTO, I PILOTI DI MONTAGNA E IL VDS

Questa breve premessa (i testi sono tutti, ovviamente, scaricati da Wikipedia) per iniziare ad individuare il rapporto tra AG e ogni altra forma di volo e raccontare che l'Aeroclub di Trento è sempre stato attento a recepire ed incentivare ogni attività che avesse a che vedere con il volo, sotto ogni forma. Appurato che l'esplosione del volo libero è avvenuto nel corso degli anni settanta occorre anche ricordare che l'Aeroclub di Trento sin dal 1983, con la ripresa della Festa dell'Aria trascurata per qualche anno, e nel 1984, con l'organizzazione della Prima Provaerea di Primavera, inserì nei propri programmi esibizioni e gare di Deltaplano.

Fu proprio durante quella seconda occasione che si realizzò lo scopo di integrare tutte le discipline all'epoca esistenti (alianti, paracadutismo, volo a motore, volo in montagna e, appunto, deltaplano) in una gara interdisciplinare a squadre dove ognuna comprendeva un rappresentante di ogni singola disciplina.

L'esito fu sorprendente e la reciproca conoscenza delle rispettive tecniche di pilotaggio e di partecipazione alle diverse attività portarono ad un intenso scambio di esperienze e desiderio di approfondimento.

Non dimenticando che alcuni piloti di deltaplano ottennero un successivo brevetto di aeroplano e altri di volo in montagna si avvicinarono al volo libero ed al volo con gli ultraleggeri che nel frattempo facevano la loro apparizione. Gli esempi di questo interscambio sono diversi: il primo in ordine di tempo è quello di Eligio Lonardi che già agli inizi degli anni '70 iniziava a costruire prototipi di autogiro, prima, e successivamente di delta a motore e ulm, anche idro.

Innamoratosi del pilotaggio di aerei e venuto a contatto con il volo in montagna ne divenne ben presto uno dei più entusiasmanti sostenitori.



1972 Migliaretto di Mantova - Collaudo di autogiro - Archivio Eligio Lonardi
Il Bensen X-25 era un piccolo autogiro statunitense, sviluppato negli anni sessanta dalla Bensen e sponsorizzato dalla USAF.



1985 Pacenghe Lago di Garda - Canard anfibio XTC 30 HP - Archivio Eligio Lonardi



1985 Bipadus 30 HP Archivio Eligio Lonardi

Nel 1989 un altro pilota di montagna decide di affiancare al pilotaggio del PA 18 quello di un ultraleggero. Paolo Baldessari, desideroso di nuova adrenalina (diversa da quella che si prova atterrando su un ghiacciaio!) opta per un delta a motore. Il successivo abbandono su un albero (causa blocco dell'alimentazione di carburante) lo farà dirottare per un più sicuro Tecnam P92.



1989 - Paolo Baldessari a Mattarello in rullaggio - Archivio Paolo Baldessari

E come dimenticare, quando lo sviluppo tecnologico iniziava a produrre i primi ultraleggeri cabinati, l'avvio di una collaborazione tra Renato Fornaciari e la MAI, Moskow Aviation Institute, per la commercializzazione del piccolo "Migusha" (*piccolo MIG*, perché costruito nelle stesse fabbriche da cui esce il caccia MIG 29) MAI 89. Ed a proposito di piloti di montagna, Renato nell'avventura coinvolgerà Mariano Marsilli convincendolo a diventare proprietario di uno dei primi modelli.



1992 Aeroporto Frunze Mosca – Dimostrazione in volo del MAI 89 - Ph. Enzo Marchesi

Per terminare questa prima carrellata, non certo esaustiva ma sicuramente significativa, con Mario Marangoni che affianca alla sua ultradecennale esperienza di pilotaggio con ogni tipo di mezzo volante (dal monomotore all'executive e elicottero) con l'esperienza, tuttora praticata di elicotteri ULM.



2005 - Trento Mario Marangoni con Mini 500 e CH7 Compress – Archivio Mario

ULTRALEGGERO

Un ultraleggero (spesso anche definito come ULM, ultra leggero a motore - o motorizzato - o dal francese Ultra-Léger Motorisé) è un aeromobile, destinato esclusivamente al volo da diporto e con limiti di peso regolamentati, inferiori a quelli facenti parte dell'aviazione generale. Gli ultraleggeri sono i velivoli classificati come appartenenti al VDS (Volo da Diporto o Sportivo). La legislazione Europea riguardante gli ultraleggeri è stata modificata dal Regolamento EU 2018/1139 del 4 luglio 2018, che permetterà ai singoli stati di elevare il peso degli ultraleggeri fino a 600Kg

Dal punto di vista "tecnico" è un velivolo a tutti gli effetti e, anche dal punto di vista legale e normativo (legge italiana 106/85), è considerato un aeromobile (Decreto Legislativo 151/06); tuttavia non viene ad esso applicato il Libro Primo del codice della navigazione aerea.

È da notare comunque che la sua regolamentazione può variare anche sensibilmente in base alla nazione.

Generalmente vengono inseriti nella classe degli ultraleggeri anche il deltaplano ed il parapendio, sebbene non motorizzati.

Gli ultraleggeri motorizzati vengono generalmente suddivisi in:

- motoalianti;
- pendolari (comandati su due assi con lo spostamento del peso);
- paramotore (parapendio con imbrago, dotato di motore);
- tre assi (dotati di comandi sui tre assi spaziali: rollio, beccheggio ed imbardata);
- autogiri;
- elicotteri.

Sebbene gli ultraleggeri siano stati inizialmente di piccole dimensioni, semplici e lenti, oggi alcuni possiedono carrello retrattile, motore turbocompresso, elica a passo variabile e possono raggiungere velocità intorno ai 350 km/h.

Le regole per gli ultraleggeri sono poche e semplici:

- Obbligo del casco. Durante il volo su tutti gli ultraleggeri con cabina aperta è obbligatorio indossare il casco protettivo, di tipo rigido, adeguato all'attività.
- Caratteristiche dei velivoli. Pesi massimi al decollo (comprensivi di strumenti, cinture e paracadute): monoposto a motore: 300 kg (350 kg per anfibi ed idrovolanti), velocità di stallo non superiore a 65 km/h; biposto a motore: 450 kg (500 kg per anfibi ed idrovolanti), velocità di stallo non superiore a 65 km/h.
- Biposto. È consentito l'uso del biposto a: istruttori, piloti con brevetto di pilota privato valido, piloti con almeno 30 ore di volo come responsabile ai comandi e superamento di apposito esame.
- Uso delle aree per decollo e atterraggio. Si può decollare ed atterrare su qualsiasi area idonea con il consenso di chi può disporre dell'area. Per operazioni in prossimità o su aeroporti civili, occorre apposita autorizzazione.
- Limiti alle operazioni di volo. Si può volare su tutto il territorio dello Stato (il limite di volo a 4 km dal confine è stato eliminato dalla legge 24 aprile 1998, n. 128 "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità Europee" - legge comunitaria 1995/97 - art.22 comma 20 -, pubblicata sulla gazzetta ufficiale n. 88/L del 7 maggio 1998). Non si può volare sulle città.
- Identificazione degli apparecchi. Per poter volare i velivoli devono essere muniti di targa metallica con il numero di identificazione rilasciato dall'Aero Club d'Italia (AeCI). Lo stesso numero deve essere riportato sulla parte inferiore dell'ala con lettere, ciascuna, della misura minima di 30x15 cm, in colore contrastante. Tutti i documenti di identificazione devono essere tenuti a bordo. Modifiche alla struttura od ai colori, nonché passaggi di proprietà devono essere comunicati all'AeCI.
- Norme di circolazione. Si può volare dall'alba al tramonto; altezza massima dal terreno: 1000 piedi (304 metri circa) determinata con riferimento all'ostacolo più alto nei 5 km; distanza da aeroporti non ubicati entro ATZ: 5 km.
- Attestato di idoneità. Per poter volare è necessario possedere tale attestato rilasciato a seguito di corso presso una scuola certificata, esame e visite mediche specifiche.
- Assicurazione. I velivoli devono essere coperti da assicurazione R.C.

ULTRALEGGERO AVANZATO

Sotto il profilo tecnico un ultraleggero avanzato è un ultraleggero:

- avente caratteristiche tecniche conformi a standard tecnici almeno equivalenti a quelli riportati negli allegati tecnici II, III, IV e V del DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 9 luglio 2010, n. 133;
- dotato di radio aeronautica, transponder in modalità A/C ed E.L.T. (Emergency Locator Transmitter);
- registrato presso l'AeCI come mezzo avanzato.

Gli ultraleggeri avanzati non sono soggetti ai limiti di quota imposti per gli ultraleggeri basici, potendo fruire di «tutti i servizi di navigazione aerea con le stesse modalità e gli stessi obblighi degli altri aeromobili».

Possono operare all'interno degli spazi aerei controllati e relative ATZ secondo le regole VFR comuni all'aviazione generale. Possono anche operare in alcuni aeroporti, la lista è consultabile nell'AIP. È evidente quindi che un ultraleggero avanzato e relativo pilota, registrato come tale, può volare in tutti gli spazi aerei in cui è consentito il VFR (controllati B, C, D, E, F, non controllati G) con regole equivalenti a quelle dell'aviazione generale, relativamente al volo a vista (VFR).

Lo stesso DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 9 luglio 2010, n. 133 introduce inoltre una specifica abilitazione per il pilota, attestato avanzato, che consente al pilota ai comandi di un apparecchio qualificato avanzato di «operare su tutti gli aeroporti non aperti al traffico commerciale, su quelli aperti al traffico commerciale indicati dall'ENAC nonché in tutto lo spazio

aereo italiano aperto al volo a vista.». Ciò consente ad un ultraleggero avanzato con un pilota avanzato ai comandi di operare con le stesse regole dell'aviazione generale, senza limitazioni di quota ed all'interno di spazi controllati, con completo accesso ai servizi ed alle infrastrutture aeronautiche nel rispetto delle regole del volo a vista (salvo limitazioni nell'uso di aeroporti con traffico commerciale, alcuni dei quali sono preclusi agli ultraleggeri avanzati). La qualifica di pilota avanzato prevede la frequenza ed il superamento di un apposito corso teorico/pratico, richiede il possesso del certificato di fonia aeronautica ottenuta presso il competente ministero e può essere richiesta solo trascorso un anno dall'abilitazione al trasporto del passeggero.

ULTRALEGGERI E CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Con il DECRETO LEGISLATIVO 15 marzo 2006, n.151 dove vi sono delle disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione (GU n. 88 del 14-4-2006). Delle distinzioni degli aeromobili:

1. L'articolo 743 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Art. 743 (Nozione di aeromobile).

Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice.».

2. L'articolo 1 della legge 25 marzo 1985, n. 106, è sostituito dal seguente: «Art. 1. - 1. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'Allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo.».

Per una più completa conoscenza e consultazione delle leggi e delle normative nazionali ed europee applicabili al settore aeronautico vi rimandiamo alla consultazione del [LINK](#) **NORMATIVA presente sul nostro sito.**



2019 Sella Valsugana - Paolo Cattani su Eurostar UL - Ph. Flavio Canton

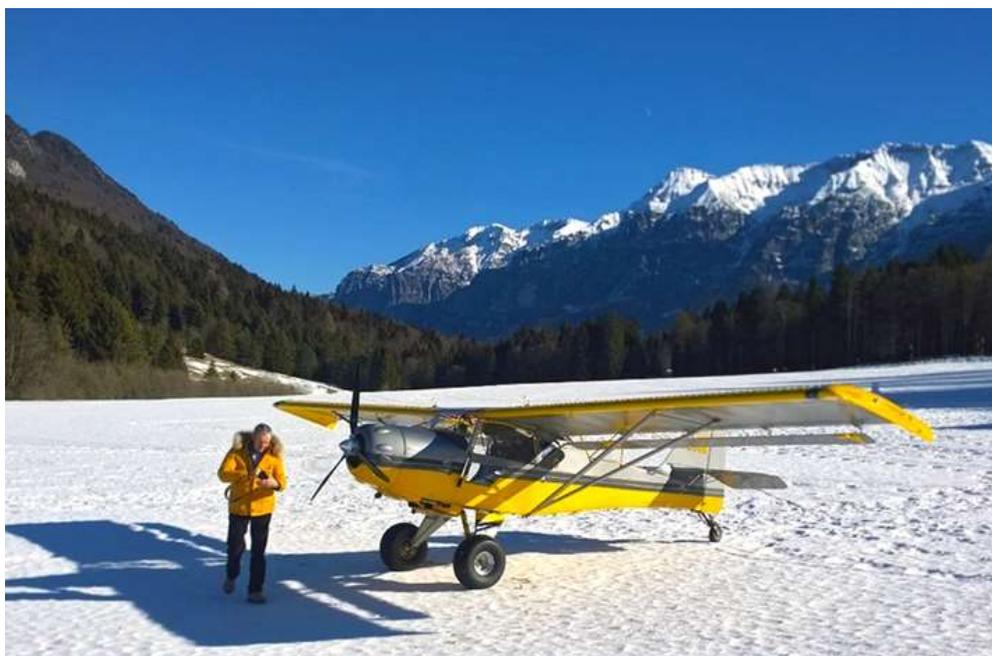
Come si potrà constatare da queste ultime immagini altri piloti di volo in montagna si sono successivamente innamorati dei vantaggi che questo nuovo tipo di aeromobile offre garantendo la possibilità di continuare nella disciplina preferita: il volo in montagna.

Scelta che ha definitivamente avvicinato il mondo dell'AG, intesa, ora, come metodica di approccio alle tecniche ed alle finalità specifiche, a quella del VDS.

Quando Paolo Cattani, Istruttore storico di volo in montagna e co-fondatore di AIPM, Mario Ventura, anch'egli co-fondatore di AIPM e sostenitore della Scuola di Aosta o Nunzio Toldo, attuale Istruttore della Scuola di Bolzano, organizzano i loro corsi, possono affiancare i nuovi praticanti dimostrando praticamente i principi regolanti la disciplina riuscendovi con un linguaggio ed un comportamento comune e comprensibile.



2013 Cavola - Mario Ventura su Tetras 912 CS – Archivio AIPM



2018 Sella Valsugana - Nunzio Toldo su Kitfox III - Arch. Nunzio Toldo

AG E VDS

Occorre qui fare un passo nel passato: per chiarire situazioni che hanno lasciato, talvolta, dubbi ed incomprensioni. Il titolo parla di Aviazione Generale ma sarebbe più corretto dei rapporti che sono intercorsi tra i praticanti del Volo in Montagna e quelli di ULM/VDS.

Si diceva in premessa dell'attività dell'Aeroclub di Trento a favore delle diverse discipline che rappresentavano il volo: libero o a motore che fosse. Il Gruppo di Piloti che ne facevano parte ed abilitati all'uso di aviosuperfici occasionali avevano come caratteristica principale, oltre che quella del divertimento collettivo, voler promuovere il loro tipo di sport. La principale fonte di diffusione era frequentare ogni tipo di aviosuperficie segnalata ma, soprattutto, non segnalata che si presentasse sul loro cammino verso destinazioni più istituzionali. Nel corso del lungo frequentare questi "campi" il Gruppo si trovò a intercettare i primi campi di volo che gli ultraleggeri stavano iniziando ad allestire. Qui conoscevano i pionieri di quello sport, erano i primi delta a motore oppure i primi autocostruiti monoposto con motori Rotax 2 tempi. Normalmente si trattava di superfici piane, di dimensioni generose in quanto recuperate alle coltivazioni da parte di agricoltori appassionati. I primi contatti furono entusiastici, il rispetto reciproco fondamentale e, data la scarsa presenza di traffico, stimolante lo scambio di esperienze e aspettative. Lo sviluppo di quel settore fu rapido ed impressionante in termini di numero di praticanti ma ancor più di evoluzione tecnologica dei mezzi utilizzati. I campi di volo divennero presto aviosuperfici a tutti gli effetti, seppur ancora non segnalate e riconosciute ufficialmente, così come il traffico che su di loro gravitava aumentava in misura esponenziale. Un traffico però, ancora promiscuo: nel completare un circuito od un finale potevi trovarti delta a motore, ulm lenti oppure veloci molti senza radio e con procedure d'avvicinamento improvvisate o non coordinate. Le frequentazioni con questi nuovi praticanti, seppur sempre improntate alla simpatia ed al comune amore per il volo, vennero rese più complesse a causa della differente preparazione ricevuta e da una interpretazione della sicurezza che all'epoca comprendeva criteri non certo univoci.

Si sta parlando degli anni, indicativamente, che vanno dal 1985 al 2000. Nel frattempo, molti piloti di AG, o per scelta economica e per i sempre maggiori vincoli ed oneri che gli Enti preposti imponevano al settore, si dedicavano al VDS con il bagaglio di preparazione e interpretazione della sicurezza acquisito nel corso di lunghi anni di pratica. Diverse le scuole nascenti e, finalmente, nuove regole e imposizioni alle dotazioni del mezzo diedero una diversa preparazione tecnica e cultura di volo alla maggior parte dei praticanti. Molti campi di volo si evolsero in vere e proprie aviosuperfici, seppur ancora non riconosciute, e l'interscambio tra i diversi frequentatori si fecero sempre più frequenti e con destinazioni sempre più lontane. Ripresero le frequentazioni anche dei piloti di montagna, finalmente con un linguaggio più comune.

La stessa AIPM, nel frattempo costituita e riconosciuta a livello europeo, ampliò la compagine sociale con piloti abilitati in rappresentanza non più del solo territorio trentino o veronese ma di livello nazionale. Gli abituali incontri con le rappresentative estere fecero comprendere come l'evoluzione stessa della disciplina del volo in montagna doveva tenere conto della nuova realtà auspicando la partecipazione di piloti ed aeromobili VDS. In particolare la Francia aveva creato all'interno della propria Associazione una sezione loro dedicata con regole, però, allineate a quelle dell'AG.

Lo stimolo di AIPM ad imitare questo esempio fu più volte sollecitato da quei Consiglieri più vicini alle realtà locali dove la sensibilità sembrava poter rappresentare un primo esempio di applicazione del modello francese. I contatti presi, però, con realtà diverse, più lontane territorialmente o con interpreti non sensibili o interessati, diedero segnali negativi. Fu così che si persero anni importanti durante i quali i piloti di volo di montagna dell'AG calavano di numero, causa anche la difficoltà ad avviare nuove scuole, e non comportando il naturale ricambio con nuove leve.

A distrarre ulteriormente l'attenzione, **dal 2003 al 2006**, AIPM è impegnata a nel ripristino della Legge Gex e della possibilità di uso delle aviosuperfici occasionali abrogata a tradimento da un D.M.

Ripristinata, seppur con ulteriori limitazioni, l'operatività di addestramento ed allenamento e con il consolidamento dell'attività della Scuola di Belluno si assiste ad un graduale cambiamento nella percezione da parte di alcuni club del Triveneto in merito alle intenzioni di AIPM. All'interno del Consiglio Direttivo di AIPM a partire dal 2008 si assiste ad un progressivo incremento del dibattito circa l'apertura di attività rivolte al coinvolgimento alla cultura della pratica del volo in montagna verso i piloti ULM/VDS. Si propongono alcuni estratti significativi di Assemblea o Consiglio Direttivo intervenuti in quel periodo che hanno poi portato alla partecipazione attiva dei piloti ULM/VDS alla vita di AIPM. **Dibattito articolato ma mai di chiusura.**

VERBALE Consiglio 11/09/2008 a margine del Raduno europeo EMP organizzato ad Asiago.

... il Presidente pone anche l'accento sulla riuscita dell'incontro tra i Presidenti delle Associazioni nazionali in merito alle nuove regole in fase di introduzione da parte di EASA. La presenza del rappresentante svizzero nonché vice Presidente EMP, intervenuto anche a nome dei Presidenti francese e spagnolo, e della dottoressa *Italia in rappresentanza di Enac, oltre ai Presidenti austriaco e tedesco, hanno permesso un proficuo dibattito in particolare chiarendo le posizioni dei singoli Paesi, sino ad ora solo comunicate esclusivamente via e-mail e non sempre chiare e comprese. Continuando il suo intervento il Presidente propone all'attenzione dei Consiglieri le crescenti richieste che giungono dal mondo degli ULM in merito ad una possibile partecipazione/collaborazione con la nostra Associazione relativamente all'attività del volo in montagna anche per quel comparto. Il dibattito è articolato e le opinioni molto varie e non sempre concordi. Si sa che all'interno di Enac è in fase di predisposizione una Regolamentazione dell'intero comparto ULM. Senza assumere posizioni precostituite né arroccamenti in difesa di improponibili principi occorre però comprendere entro quali ambiti istituzionali o di rappresentatività possa l'AIPM intervenire ed agire nei confronti di un "universo" ancora non "ufficiale" e quali aspettative questo "universo" possa conservare nei confronti della nostra Associazione una volta "ufficializzato". Domande ancora senza risposte definibili che richiedono momenti di riflessione e di confronto. In tal senso si delega il Presidente a mantenere attivi i contatti intrapresi per gli approfondimenti necessari...*

VERBALE Consiglio 09/04/2009

... Il Presidente propone al Consiglio la necessità di costituire una Sezione Piloti di Montagna dedicata ai Piloti di Elicotteri ed una a quelli di ULM.

Per questi ultimi, accertata la idoneità individuale per essere iscritti, AIPM promuoverà dei corsi base teorici da eseguirsi a cura delle scuole di volo. Il Presidente continua la sua illustrazione segnalando che occorrerà comunque stilare un programma attuativo di notifica in merito. Relativamente all'Istruttore, il Presidente ricorda che Luca Fini è già in possesso anche della qualifica di istruttore ULM...



Tavolo della Presidenza dell'Assemblea di Pavullo n. F. – Ph. Enzo Marchesi

02 maggio 2009 – 23^ ASSEMBLEA AIPM - Pavullo nel Frignano (MO)

...si apre il dibattito con i Soci sugli ULM.

In un primo Consiglio Direttivo tenutosi a Trento il 9 aprile il Presidente aveva proposto "la necessità di costituire una Sezione Piloti di Montagna dedicata ai Piloti di Elicotteri ed una a quelli di ULM. Per questi ultimi, accertata la idoneità individuale per essere iscritti, AIPM promuoverà dei corsi base teorici da eseguirsi a cura delle scuole di volo. Relativamente all'Istruttore, il Presidente ricorda che Luca Fini è già in possesso anche della qualifica di istruttore ULM." In quella sede il Consiglio aprì un articolato dibattito nel quale non fu possibile

raggiungere un voto unanime ed essendo, in ogni caso, la materia da portare all'attenzione ed alla delibera dell'Assemblea, si decise di rinviare una eventuale decisione in tale sede.

Nella sua Relazione il Presidente riferisce che: "leggendo lo Statuto Aipm, all'art. 3 è sancito che l'Associazione si propone di:

1. riunire i Piloti di montagna Italiani;
2. promuovere il volo e l'atterraggio in montagna di aeroplani;
3. promuovere la tutela e la difesa dell'ambiente montano;
4. mantenere e migliorare la sicurezza del volo in montagna.

Nel corso dell'ultima riunione di Consiglio si è discusso circa l'"apertura" ai Piloti privati di elicottero ed ai Piloti di ULM come già avviene in Francia, Spagna ed Austria. Aipm intende quindi promuovere dei corsi teorici per la conduzione del volo in montagna anche per Piloti di ULM al fine di illustrare loro le tecniche e impartendo le dovute istruzioni e raccomandazioni per chi magari già vola in ambiente montano e vuole approfondire le proprie conoscenze. Ciò ai fini del mantenimento della sicurezza del volo in montagna che è uno dei principi sanciti dallo Statuto Aipm citato in apertura. Se poi qualcuno vorrà procedere ad allenamenti individuali dovrà accordarsi con il Com.te Luca Fini che è dotato delle abilitazioni a tale scopo. Esiste comunque a Trento una scuola ULM che aspirerebbe a completare le competenze formative anche in questo specifico campo. Analoga scuola, solo a titolo di richiamo, esiste anche Belluno gestita dall'Aero Club.

Alla relazione del Presidente segue una partecipata discussione tra i Soci che chiedono chiarimenti in particolare sulle modalità di "apertura" della AIPM ai piloti di ULM. Premesso che il mondo ULM è una realtà in costante crescita e di ciò va tenuto conto occorre anche considerare che l'Aipm è assimilabile ad un Sindacato ed in tal senso è chiamata a tutelare i Piloti in possesso di abilitazione. Viene anche espressa la preoccupazione per la eterogenea della qualità delle scuole di istruzione di piloti di ULM e di conseguenza la scarsa preparazione di qualche pilota che potrebbe recare danno all'immagine di AIPM se di questa facesse parte. Il Presidente rassicura tutti dicendo che l'obiettivo di AIPM è solo quello di mettere a disposizione la cultura aeronautica del volo in montagna e l'esperienza accumulata a quei piloti di ULM, selezionati, particolarmente desiderosi di approfondire le loro conoscenze. Si ritiene infatti che favorire questa apertura rientri nelle finalità statutarie di "mantenere e migliorare la sicurezza del volo in montagna in generale" in quanto già parecchi svolgono attività di volo in montagna. Viene inoltre fatto osservare che lo statuto AIPM prevede che i soci debbano essere piloti di aeroplano abilitati al volo in montagna e quindi le modalità di come "aprire" a piloti di ULM e elicotteri andrebbe ulteriormente approfondita. Si porta come esempio la Francia dove l'Associazione Francese di Piloti di Montagna ha come socio l'Associazione di piloti di ULM. Non è da trascurare comunque il fatto che parecchi Piloti ULM hanno un passato di PPL e che le caratteristiche tecniche degli ULM li rendono ormai assimilabili a veri Aeromobili come del resto Easa si appresterebbe a normare. La materia appare complessa e la soluzione non emerge in modo netto dalla Assemblea. Per questo si decide che sia il Consiglio Direttivo a riprendere la discussione dell'argomento in una sua prossima seduta...

VERBALE Consiglio 04/06/2009

... Riprende la parola il Presidente per riproporre l'argomento rimasto in sospeso in sede di Assemblea in merito alla creazione di Sezioni per piloti elicottero ed ULM.

Prende la Parola Fornaciari per evidenziare quanto previsto all'art. 3 dello Statuto in cui si cita tra gli scopi di: "... riunire i piloti di montagna italiani e promuovere il volo e l'atterraggio in montagna di aeroplani...".

Continua ricordando che l'attuale Statuto è stato modificato per far fronte alle mutate esigenze allora intervenute a quello originariamente formulato. Se è vero che nuove realtà si presentano nel mondo aviatorio, indiscutibilmente la presenza dell'universo ULM ne è il più evidente segno, altrettanto vero è che ogni variazione allo Statuto, quand'anche indispensabile, è soggetta alla discussione ed approvazione in Assemblea. Viene anche fatto presente come anche l'Associazione francese AFPM, più volte ricordata come antesignana dell'apertura al mondo ULM nella disciplina del Volo in Montagna, non effettui un'attività diretta nei confronti dei piloti di ultraleggero ma attivi "corsi di formazione per Istruttori ULM" rilasciando "Attestazione di frequenza al Corso". Spetta quindi a tali Istruttori la formazione e l'addestramento dei Piloti ULM all'attività del Volo in Montagna al fine di sensibilizzarli alle regole della disciplina. Passando ad una fase più concreta di una eventuale diversa articolazione delle categorie di partecipazione si propone di inserire nella domanda di adesione dei nuovi Soci (siano essi Piloti abilitati che Aggregati) un espresso riconoscimento delle Leggi e Regolamenti (come chiaramente indicati ed illustrati sul Sito AIPM) locali e nazionali in materia di disciplina dell'attività del Volo in Montagna e la loro piena accettazione sollevando in ogni caso l'Associazione dalle conseguenze di un comportamento non conforme. Inoltre, si propone che, così operando, l'accettazione di nuovi Soci sia soggetta a delibera formale del Consiglio una volta verificate tutte le condizioni di idoneità così come previsto anche agli articoli 6 e 7 dello Statuto.

...

Si approvano le linee sin qui tracciate non prevedendo, pertanto, sezioni dedicate. Inoltre, questo nuovo indirizzo consente la partecipazione alla nostra disciplina di tutti i partecipanti al mondo aviatorio mantenendo l'Associazione quella identità che ne ha rappresentato la nascita e la sua affermazione ottemperando contestualmente a quegli scopi sociali che la vogliono promotrice di iniziative a sostegno e diffusione della cultura del volo in montagna. Si stabilisce infine di organizzare uno o più "Incontro – seminario informativo sul volo in montagna" destinato ad Istruttori di ULM anche con lo scopo di aggregare gli interessati alla disciplina con la precisa indicazione che l'AIPM può solo dare informazioni e cultura teorica lasciando la formazione pratica agli enti ed istituzioni preposte.



Trevignano U. - Un momento dell'incontro - Ph. Enzo Marchesi

12 settembre 2009 - Incontro con gli amici del Nord-Est presso l'Associazione Volo Ultraleggero "Friuli" a Trivignano Udinese

...si amplia il dibattito con i Soci sugli ULM

Abbiamo programmato di realizzare il primo incontro con un Club di Piloti di Ultraleggeri per conoscere meglio quali sono le loro aspettative in merito al volo in montagna e quali le risposte che la nostra Associazione è in grado di dare. Dopo un corposo pranzo offertoci, si è tenuto un incontro sul tema "Il Volo in Montagna" presentato dal nostro Presidente Francesco Frezza e da Domenico Chiesa quale past President dell'Aeroclub di Belluno, titolare del disciplinare Scuola di Volo in Montagna e tenuto dall'Istruttore Luca Fini.

In sede di presentazione dell'incontro è intervenuto il C.te Paolo Cattani in qualità di Istruttore di Volo in Montagna e di ULM per leggere un proprio comunicato.

Di seguito presentiamo il testo integrale:

"Cari Amici, nell'ultima Assemblea AIPM tenutasi a Pavullo, l'argomento in oggetto, ovvero il rapporto tra Volo in Montagna e Volo da Diporto e Sportivo con aeromobili ultraleggeri, è stato appena sfiorato in una breve discussione con una semplice argomentazione: i piloti di VDS non possono ottenere alcun tipo di abilitazione al volo in montagna in quanto non in possesso di alcuna licenza aeronautica.

In realtà l'argomento va visto sotto un'ottica, a mio parere, diversa e con una maggiore apertura verso un settore del volo che è in continua espansione e nel quale i piloti continuano a sperimentare nuovi tipi di attività.

Se all'inizio il pilota VDS volava intorno al campo e a mala pena riusciva a fare qualche virata un po' stretta, ora incomincia a provare il piacere dell'acrobazia con macchine potenti e manovrabili, incomincia a navigare sempre più lontano grazie ad apparati GPS ed Autopiloti sempre più sofisticati, sale sempre più in alto per mezzo di motori con compressori di ultima generazione, è capace di gestire efficacemente il rapporto con gli enti di controllo del traffico aereo ed ha a bordo un'avionica sofisticata EFIS, spesso integrata da sistemi TAS per vedere traffici in rotta di collisione. È evidente che questo pilota VDS, appena gli capiterà l'occasione, proverà, prima o dopo, anche ad atterrare e decollare in montagna.

Noi tutti, piloti di montagna con regolare abilitazione ottenuta dopo uno specifico corso, sappiamo con quale cura dobbiamo prepararci per operare su aviosuperfici, specie in pendenza ed in quota, e noi tutti sappiamo quanto conti anche mantenerci allenati. Ma il nostro pilota VDS probabilmente sottovaluta le difficoltà di questo tipo di attività in quanto non le conosce e quindi rischia, e rischia di brutto! Noi dell'AIPM credo che dovremmo cercare di minimizzare gli effetti disastrosi di questo approccio sconsiderato al volo in montagna da parte di qualcuno che crede, spinto anche da una sincera passione per la montagna e per il volo, di poter affrontare un'esperienza nuova ed entusiasmante senza l'adeguata competenza e senza la necessaria conoscenza di base. Non dobbiamo dimenticare che molti piloti VDS, senza voler parlare di decolli o atterraggi in montagna, non sono neppure in grado di volare sicuri in mezzo alle montagne quando c'è un po' di vento e si formano improvvise ascendenze e discendenze! L'AIPM potrebbe istituire dei corsi teorico-pratici, tenuti da Istruttori di volo in montagna o da piloti comunque esperti, per far conoscere ai piloti VDS le problematiche che si presentano volando in zone montagnose e, in una seconda fase, per spiegare le tecniche di atterraggio su aviosuperfici in pendenza.

È evidente che corsi di questo tipo vanno organizzati con precisione e metodo, valutando tempi e modalità di intervento, nonché costi e disponibilità di sedi per lezioni teoriche e di mezzi per il volo.

L' AIPM non potrà rilasciare alcun tipo di certificazione o di attestato, in quanto, come già detto, il pilota VDS non possiede alcuna licenza. Pur tuttavia l'AIPM potrebbe rilasciare al pilota VDS, che dovrebbe ovviamente essere iscritto all'Associazione come "aggregato", una dichiarazione di frequenza di un "Corso di aggiornamento di volo".

Questa dichiarazione, di nessun impegno per l'AIPM, potrebbe essere modulata in funzione del tipo di corso seguito, ovvero:

Corso 1: teorico-pratico di navigazione in montagna.

Corso 2: teorico-pratico di operazioni su aviosuperfici in pendenza (in erba).

Corso 3: teorico-pratico di operazioni su aviosuperfici in pendenza innevate.

Ovviamente per accedere ad un corso di difficoltà superiore è necessario aver completato i corsi precedenti.

Un progetto di questo tipo prevede un impiego consistente di risorse umane e finanziarie ed un notevole carico di lavoro per chi volesse parteciparvi attivamente.

Sarà merito dell'AIPM però se i nostri giovani piloti VDS potranno godersi il volo tra le montagne senza rischiare la pelle".

VERBALE Consiglio 24/09/2009

Passando al punto successivo il Presidente dà lettura della lettera del C.te Paolo Cattani, già presentata in sede di Presentazione del Volo in Montagna a Trevignano il 12 settembre u.s. Tale documento propone l'attivazione di corsi teorico-pratici per i piloti di ULM da effettuarsi da parte di AIPM. Il Presidente ricorda tutte le discussioni in materia sin qui intervenute sia in sede di Consiglio che di Assemblea a Pavullo per riproporre ai presenti la massima attenzione al fenomeno degli ULM e la necessità di farsi parte propositiva nell'attivazione dei corsi così come proposto dal C.te Cattani. Il dibattito risulta come sempre molto ampio e si conclude con la decisione di analizzare la possibilità di dare il via alla sola proposta numero 1 del C.te Cattani e cioè: "Corso 1: teorico-pratico di navigazione in montagna" con la precisazione che alla parte di lezioni-incontro per la parte teorica potranno intervenire sia Istruttori che Piloti esperti utilizzando il materiale da sempre patrimonio dell'Associazione ed utilizzato anche per la realizzazione dei corsi teorici per il conseguimento della abilitazione al volo in montagna per i piloti con i requisiti previsti dalla Legge; anche con l'eventuale rilascio di "Attestato di frequenza". Per la parte pratica, invece, potranno anche essere realizzati voli di "adattamento" o "affinamento" del volo tra le montagne, sia con i mezzi ULM dei piloti interessati, sia con i mezzi dei Piloti esperti o degli Istruttori però senza alcun coinvolgimento diretto di AIPM in quanto l'attività prestata direttamente e liberamente dal Pilota/Istruttore, senza il rilascio di alcun attestato da parte di AIPM. In ogni caso per predisporre una bozza di programma di materie ed argomenti di lezione ed un programma di promozione verso i club interessati viene costituita una Commissione composta da: Fornaciari Renato, Dellai Giuseppe e Cattani Paolo. Commissione che riferirà in un prossimo Consiglio.

VERBALE Consiglio 29/10/2009

In merito al successivo punto dell'OdG il Presidente riferisce di aver preso i primi contatti telefonici con il Presidente nazionale del VDS. Si rimane in attesa di un incontro e di ulteriori sviluppi per verificare la fattibilità della realizzazione di corsi a loro dedicati così come individuati nella precedente seduta di Consiglio.

Informa, inoltre, che in occasione dell'Assemblea elettiva E.M.P. di Montmeilleur di aver avuto un lungo colloquio con Noel Genet, Presidente dell'AFPM, per approfondire l'aspetto scuola ULM.

Questi ha ribadito che la AFPM ha addestrato gli istruttori di ULM utilizzando gli stessi protocolli per il PPL - volo in montagna; AFPM rilascia poi solo un attestato di frequenza al corso perché altro non potrebbe fare.

L'obiettivo è quello di limitare gli incidenti purtroppo frequenti.

AFPM comunque gestisce e mantiene direttamente circa una decina di aviosuperfici; cura lo sfalcio dell'erba con proprio trattore ecc.

Sotto il profilo della responsabilità è tutto facile in quanto la DGCA ha emanato un decreto che sancisce che l'attività sulle A/S è sotto la personale responsabilità del Pilota. In questo caso nessuno può attaccare la AFPM in caso di incidenti.

Come si può notare, data la differente situazione italiana, la conclusione è ancora in divenire...

Nel corso del 2010 il dibattito continua, ma non si cessa nei contatti con il mondo ULM, di organizzare materiale didattico e programmare incontri. Particolarmente attivo è il C.te Paolo Cattani che, dopo aver organizzato i primi corsi per l'attività di "Scuola di Volo ULM della Società Aeroporto G.Caproni" in conformità al programma predisposto dall'AeC d'Italia ed approvato da ENAC nel corso degli anni 2005 e 2006 dispone di materiale tecnico e programmatico per "proseguire l'attività là intrapresa di conseguimento dell'attestato d'idoneità al volo da diporto sportivo con apparecchi provvisti di motore e preparare all'attività di volo in montagna".

14 maggio 2010 – 24^a ASSEMBLEA AIPM – Repubblica di San Marino

... Altra iniziativa importante (illustrata da Paolo Cattani) è quella di promuovere dei corsi per la categoria ULM/VDS finalizzati alla sicurezza del volare in montagna. Una Commissione di AIPM, formato da Giuseppe Dellai, Paolo Cattani e Renato Fornaciari, ha elaborato dei moduli per lezioni specifiche sulla sicurezza del volare in montagna. Corsi e lezioni che potranno tenersi, itineranti, nelle zone sede di scuole ULM/VDS particolarmente interessate all'argomento. Parallelamente a questa iniziativa si sta cercando d'introdurre a livello nazionale un approccio al volo in montagna per questo specifico settore. L'iniziativa prevede regolamento e norme rigorosamente precise (scaturiti dall'esperienza e dai regolamenti della scuola di volo in montagna per piloti PPL che, se recepiti dall'AeC. d'Italia e dagli organi competenti per il settore ULM/VDS, potrebbero realmente aprire un futuro alla pratica del volo in montagna anche per questo importante settore del volo da diporto e sportivo. Dopo approfondita e interessante discussione, viene approvata nelle intenzioni e negli indirizzi la nuova iniziativa, demandando ulteriori approfondimenti dopo le risposte che perverranno da enti specifici del settore...

Ma nello stesso anno, in occasione del Raduno EMP svolto a La Seu d'Urgell, in Spagna alla spedizione AIPM prende parte un pilota VDS, Sandro Cinotti, con il suo Rans S7 Courier.



Rifugio Magnolini con Rans S7 Courier – Arch. Sandro Cinotti

Si arriva, così, finalmente a concretizzare questo obiettivo: a partire dal novembre 2010 e nei due successivi anni Paolo Cattani realizza diversi Corsi di Navigazione in Montagna per VDS/ULM.

numero 56 - novembre 2011 NOTIZIARIO AIPM pagina 35

Corsi di Navigazione in Montagna per VDS/ULM

di Paolo Cattani

Nel numero 54 del Novembre 2009 avevamo dato notizia dell'iniziativa di AIPM di attivare un "Corso di volo in Montagna per Piloti VDS/ULM" e di averne dato diffusione a diversi Club del Nord-Est. A distanza di un anno possiamo dare un primo resoconto. Inevitabilmente, come si potrà notare dalla tabella riepilogativa dei corsi, vi è stata una grande adesione ed interesse: tale da ritenere necessario ripetere l'iniziativa anche per il 2012.




Data	Località	Numero partecipanti
17-20 novembre 2010	Belluno	16
18-20 marzo 2011	Trento	21
02-03 aprile 2011	Venezia	31
16-17 aprile 2011	Trapani	Non effettuato
07-08 maggio 2011	Venezia	17
31-02 maggio 2011	Trento	11
		96

Argomenti trattati

- Variazione delle velocità di stallo LMS al variare del peso dell'aeromobile
- Variazione delle velocità di stallo LMS con la quota
- Velocità caratteristiche V₁, V_R, V₂, V_{LOF}, ecc.
- Variazione delle velocità V_{LOF} con la quota - Fuga di velocità - Volo lento e 2° regime
- Indicatore altimetro per alte e basse temperature
- Variazione di pressione con quota e temperatura
- Navigazione C₀ - C₁ ed efficienza con variazione del flap
- Uso aereo cabine al carburatore - Difficoltà e problematiche correlate
- Tabelle delle informazioni - Le difficoltà di vento
- Condizioni dei venti - Inverso - stato - fuori
- Modi ventosi nella topografia - inquinamento geografico e termico
- Simulazione in volo sui circuiti
- Sostanzamento circuiti a passi - volo in valle e volo di LMS
- Osservazioni sul volo in valle: turbolenze - turbolenze - casi specifici
- Avverti inusuali - specie precipitazioni
- Ricezione pre-allineamento su pista inpendente
- Differenze nell'impiego di ogni tipo di volo

Il corso si articola in una "parte teorica" che si svolge soltanto di due giornate (sabato e domenica) con 3+3 ore di lezione in aula da svolgere nelle due mattinate (ore 09.00 alle 12.00) ed in una facoltativa "parte pratica" con l'esecuzione di 1 o 2 voli dimostrativi delle tecniche di volo in montagna e di atterraggio su asfalto in pendenza da effettuare possibilmente nei paraggi della stessa giornata. Per la parte volo i Piloti interessati prendevano accordi direttamente con gli Istruttori su modalità, costi e tempi di svolgimento dei voli che potranno essere effettuati anche con macchine messe a disposizione dai Piloti stessi. Per chi non fosse già socio AIPM si richiedeva l'iscrizione in qualità di Socio Aggregato. L'Istruttore di riferimento per ogni richiesta o informazione è il Cap. Paolo Cattani (347/930348 - cattani@ipm.it).

Si tratta, quindi, degli angoli caratteristici che interessano la trazione di volo e l'aerodinamica del velivolo:

- ANGOLO DI PENDENZA DELLA TRAIETTORIA
- ANGOLO DI ASSETTO DEL VELIVOLO
- ANGOLO DI INCIDENZA

numero 57 - novembre 2012 NOTIZIARIO AIPM pagina 34

Corsi di Navigazione in Montagna per VDS/ULM

di Paolo Cattani

Anche quest'anno l'AIPM si è interessata per promuovere il Volo in Montagna tra i Piloti di velivoli ultraleggeri. All'inizio dell'anno sono stati programmati 4 Corsi teorico-pratici e 2 Corsi esclusivamente teorici. Purtroppo, per una serie di fattori contingenti 2 dei 4 Corsi teorico-pratici sono stati cancellati per mancanza di iscrizioni o insufficiente numero di partecipanti.

Il 1° Corso teorico-pratico si è svolto a Trento con inizio il 1° giugno 2012 ed è durato 3 giorni, con esercitazioni pratiche sulle piste di Termon, Casale e Sella di Valsugana. La pista di Costa Pelada non era agevole a causa del brutto tempo sperimentato nell'ultima giornata. Le lezioni teoriche si sono svolte presso l'aula didattica del Centro Volo a Vela, messa a disposizione dal CUS. Hanno partecipato a questo Corso 7 allievi.

Il 6 luglio si è ripetuto a Trento un altro Corso teorico-pratico di tre giorni, questa volta però con ridotta partecipazione: solo due Allievi, pochi ma buoni! Anche in questa occasione abbiamo visitato le piste di Termon, Sella, Costa Pelada, Casale e Tonale.



Ovviamente gli Istruttori autorizzati ad operare sul Tonale erano solo due: Paolo Cattani e Nunzio Toldo, che hanno trasmesso al neo "montanari" VDS le nozioni basilari per operare su piste in pendenza e in quota. Anche la parte teorica, basata sul testo che Cattani ha recentemente ampliato con altre interessanti nozioni sul Volo in Montagna, ha avuto notevole peso in questi corsi ed è servita sicuramente a rendere edotti gli allievi sulle difficoltà che presenta questa branca del volo e a renderli più attenti e prudenti quando si aggirano in mezzo alle nostre belle montagne.

I corsi teorici, purtroppo senza un riscontro pratico in volo, causa la notevole distanza di questi posti dalle montagne, si sono svolti a Mantova il 9 luglio, presso l'Aero Club Mantova e il 1° settembre a San Stino di Livenza, presso il Club di Volo "Blue Arrows". Entrambi i corsi hanno visto un discreto numero di appassionati (8 a Mantova e 12 a San Stino) che hanno seguito con interesse le lezioni realizzate in Power Point e spiegate da Cattani in circa 4 ore di lezione al mattino ed altre 2 il pomeriggio.

Data	Località	Numero partecipanti
01-03 giugno	Trento *	7
09 giugno	Mantova	8
28 giugno	Belluno	Non effettuato
06 luglio	Trento *	2
20 luglio	Belluno	Non effettuato
01 settembre	S. Stino Livenza	12
		29

* corsi teorico-pratici 12 h di volo oltre 100 atterraggi

Sui numeri 56/2011, pagina 25, e 57/2012, pagine 34 e 35, si trovano le relazioni dell'Istruttore Cattani con i risultati conseguiti.

Nel 2011 si assiste ad un incidente sul Campo di Volo di Termon. Un VDS in decollo, sbanda ed investe alcuni ULM e PA18 al parcheggio. Durante i sopralluoghi degli incaricati ENAC emerge uno dei tanti equivoci, o volutamente errate interpretazioni, che gli Enti preposti amano proporre.

L'Adige Trento lunedì 3 ottobre 2011 11

L'INCIDENTE

Carambola area tra cinque velivoli

Termon, errore in decollo. Danni gravi, pilota illeso

Al comando di un ultraleggero Sovantrah dell'aeroclub c'era Adolf Santer, 68 anni di Merano. Al suo fianco una 34enne di Lavis trestreña in ospedale per dolori alla schiena

Un velivolo ultraleggero si è sbandato in volo e ha investito cinque altri ultraleggeri e un aereo PA18 al parcheggio di Termon, in provincia di Treviso. Il pilota è illeso, ma i danni sono gravi. L'incidente è avvenuto durante un volo di prova. Il velivolo ultraleggero, un Sovantrah, si è sbandato in volo e ha investito cinque altri ultraleggeri e un aereo PA18 al parcheggio di Termon, in provincia di Treviso. Il pilota è illeso, ma i danni sono gravi. L'incidente è avvenuto durante un volo di prova.

SEQUESTRO

Un velivolo ultraleggero è stato sequestrato dopo l'incidente. Il pilota è stato interrogato e il velivolo è stato sequestrato.

«Ho toccato con l'ala sinistra un aereo fermo, questo ci ha sbandati», dice il pilota che da 10 anni ha il brevetto

Un velivolo ultraleggero si è sbandato in volo e ha investito cinque altri ultraleggeri e un aereo PA18 al parcheggio di Termon, in provincia di Treviso. Il pilota è illeso, ma i danni sono gravi. L'incidente è avvenuto durante un volo di prova.




Della situazione viene chiamato a dibattere per conto di AIPM il Past-Presidente dell'Aeroclub di Belluno, Domenico Chiesa.

Proponiamo integralmente la relazione predisposta ed utilizzata a dirimere la questione (pubblicata sul Notiziario AIPM 56/2011).

Aviosuperfici o Campi di Volo?

di Domenico Chiesa

L'incidente successo sul "Campo di Volo" di Termon, dove un ULM in decollo è uscito di pista provocando ingenti danni ad alcuni mezzi parcheggiati, a seguito del quale è stato contestato, da parte di funzionari dell'Enac, l'atterraggio di un aereo certificato, un Piper PA18, su un'area, a loro dire, non consentita, ci ha dato lo spunto per fare una ricerca nei meandri della normativa per riuscire a rispondere ad alcuni quesiti e dissipare i dubbi che sembrano persistere anche tra coloro che questi dubbi dovrebbero invece chiarire. Per capire se quel PA18 poteva atterrare su un campo di volo dobbiamo sviscerare per bene tutte le leggi al riguardo.

Cominciamo parlando delle aviosuperfici.

Cominciamo parlando delle aviosuperfici. Il Codice della Navigazione nella sua ultima revisione relativa alla parte aeronautica (emanata col DL 151 del 15 Marzo 2006) definisce le Aviosuperfici all'art.701: "Le aviosuperfici ed elisuperfici sono aree, diverse dagli aeroporti, non appartenenti al demanio aeronautico e sono **disciplinate da norme speciali**, ferme restando le competenze Enac in materia di sicurezza, nonché delle Regioni, degli enti locali e delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni. I Comuni, nell'esercizio dei poteri di pianificazione urbanistica, tengono in considerazione le finalità aeronautiche proprie delle aree private adibite ad aviosuperfici situate nel proprio territorio".

Quali sono le norme speciali cui sottostanno le aviosuperfici?

Quali sono le norme speciali cui sottostanno le aviosuperfici? Si tratta in pratica di un'unica legge, la 518 del 2 Aprile 1968, da tutti noi conosciuta come "**Legge Gex**" (dal nome del suo Relatore Corrado Gex, deputato e pilota valdostano appassionato di volo in montagna), il cui Decreto Attuativo venne pubblicato il 27 Dicembre 1971.

Tra i numerosi precetti in esso contenuti ricordiamo qui solo la classificazione delle aviosuperfici in "**segnalate**" e "**non segnalate**", a seconda della presenza o meno di un gestore responsabile, e la necessaria autorizzazione al loro uso da parte del proprietario. Diciannove anni dopo la sua emanazione, il 10 Marzo 1988, il regolamento subì un primo emendamento, che semplificava solo le procedure e diminuiva le ore minime necessarie per il conseguimento dell'abilitazione da parte dei piloti. Il 25 Giugno 1992 il DM 467/T allineava le ore minime (cento) necessarie per l'inizio dell'addestramento agli standard europei. L'8 Agosto 2003 veniva emanato un nuovo DM (pubblicato nella GU n°297 del 23 Dic 2003) che riscriveva tutto il regolamento adeguandolo soprattutto all'attività di volo con elicotteri che negli ultimi lustri è diventata preponderante soprattutto per il lavoro aereo e il servizio di emergenza medica. In questa sostanziale riscrittura, mentre rimanevano inalterate le caratteristiche e la definizione delle "aviosuperfici segnalate", le "non segnalate" venivano da allora chiamate "occasionalì" all'art.8.1 con tale dicitura: "**E' considerata aviosuperficie occasionale qualunque area di dimensioni idonee a permettere operazioni occasionali di decollo e atterraggio di velivoli**".

Ci si conceda a questo punto un inciso sull'infelice scelta dell'aggettivo occasionale.

Esso significa: accidentale, casuale, fortuito. Come può essere occasionale un atterraggio se prima devo avere l'autorizzazione per poterlo fare da parte del proprietario del terreno? Lo stesso art.8 citato poc'anzi, al punto 2, consentiva però l'uso di dette aviosuperfici al solo lavoro aereo. L'esclusione del volo turistico impediva di fatto al volo in montagna di operare sulle "non segnalate" (ora occasionali), quindi di conseguenza in alta quota e soprattutto sui ghiacciai, dove è impossibile pensare alla figura del gestore. A causa di questo divieto si creò allora in seno all'AIPM un attivo movimento di opinione, che permise, ma ci vollero ben due anni, di giungere all'ultima e corrente stesura di un ulteriore decreto che uscì l'1 Febbraio 2006, come integrazione e sostituzione del DM 8 Agosto 2003. In essa appare la seguente aggiunta alla decima riga del citato punto 2 dell'Art.8: "**L'uso di Aviosuperfici occasionali è consentito anche per la pratica del volo in montagna in attività diversa dal trasporto pubblico**".

Poche parole che però riaprivano le vecchie "non segnalate" alla scuola e agli abilitati alle aviosuperfici in pendenza, perché solo questa abilitazione permette ufficialmente di certificare l'attività di volo in montagna.

Cerchiamo ora di spiegare **come e dove si svolge l'attività VDS** e arrivare infine al punto che ci interessa. Il VDS è normato dalla Legge 106 del 25 Marzo 1985 che ha 4 articoli e rimanda ad un regolamento attuativo che viene emanato come DPR 404 il 5 Ago 1988.

Ci interessa in questa sede, per proseguire il tema del nostro discorso, porre in evidenza le zone operative a terra. All'art. 3 si parla dell'uso delle aree di decollo e atterraggio.

Essi possono effettuarsi su qualsiasi area idonea con il consenso di chi può disporre della stessa.

A seguito di questo decreto 404 l'AECI emanava una circolare agli Enti che intendevano fare scuola VDS, con tutte le indicazioni per svolgere attività didattica in modo corretto.

In particolare al punto 1.1, dedicato all'area per i decolli e atterraggi, compare per la prima volta la dicitura "**Campo di volo**" con dettagliata descrizione delle sue caratteristiche dimensionali e tipologiche.

Non si parla di proprietario e/o gestore, ma si affida al Legale Rappresentante dell'Ente che fa scuola la redazione di un documento nel quale Egli stesso garantisce la rispondenza delle strutture della scuola, ivi compreso il campo, alle direttive imposte dall'AECI.

Stessa cosa può dirsi della successiva circolare AECI a riguardo, uscita il 7 Aprile 2006, che specifica le caratteristiche delle scuole dopo la suddivisione del VDS in: Tre assi, Pendolari, Elicotteri ecc. La riscrittura integrale del DPR 404 si ha col DPR 133 del 9 Luglio 2010 (Pubblicato il 19 Agosto 2010), entrato in vigore il 17 Novembre 2010 e che ha tra l'altro introdotto il VDS avanzato.

Tale DPR all'art.6.1 recita: "Il decollo, l'atterraggio e il rimessaggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, ivi comprese le aviosuperfici, le idrosuperfici e le elisuperfici certificate dall'Enac, nonché su aree occasionali, secondo quanto previsto dalla vigente normativa (DM 1 Feb 2006, n.d.r.), previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili e militari".

Lo stesso decreto 133 all'art.24 dice: "E' abrogato il DPR 5 agosto 1988 n°404".

Conclusioni

In nessuna Legge, DPR, DL, DM dello Stato abbiamo trovato la dicitura "Campo di Volo", di cui si parla solo nelle già citate circolari AECI del 1988 e 2006, mentre sempre risulta presente il termine aviosuperficie. Dalla nostra ricerca risulta chiaro che la definizione di "Campo di Volo", per quanto riguarda l'utilizzo da parte dell'Aviazione Generale, è equiparabile a quella di aviosuperficie "non segnalata" che dal 2003 è denominata "occasionale".

Consiglio

Ci permettiamo da ultimo, ferma restando ovviamente la facoltà d'impiego di dette aree da parte di piloti VDS con mezzi ULM, di consigliare l'uso delle "occasionali" e/o "Campi di Volo" con mezzi certificati, ai piloti con Licenza PPL o superiore solo se in possesso di abilitazione agli atterraggi su piste in pendenza, perché solo a loro si riferisce, a nostro avviso, l'art. 8.2 rigo decimo del citato DM 1 Febbraio 2006, che è appunto nella fattispecie la condizione del pilota del PA 18 distrutto a Termon ed al quale è stato erroneamente contestato il suo legittimo diritto all'atterraggio

Nel corso del successivo 2012 due VDS hanno partecipato al Raduno EMP di Mautendorf in Austria. Ai comandi Mario Ventura su Tetras 912 CS e Charles Hommet su Tetras 912 BS.

Tra il 2012 ed il 2013 viene attivato finalmente il primo corso per VDS presso la Scuola di Volo in Montagna dell'Aeroclub di Belluno con Istruttore Nunzio Toldo. Il primo Attestato di Frequenza viene rilasciato a Flavio Canton.

Nel corso della 27.ma Assemblea AIPM di Cremona viene nominato all'interno del Consiglio Direttivo il primo pilota VDS Antonio Coradello in qualità di Supervisore agli aspetti legali e Revisore.

Nel 2014 i rapporti con alcune delle diverse scuole ULM/VDS si stringono ulteriormente. Una delle più attive è sicuramente il Club P.U.M.A. di Termon, sia per la vicinanza a Trento che per la storica presenza di AIPM sul suo campo per attività di addestramento ed allenamento. Un piacevole ricordo va alla storica superficie di "La Santa" che sin dagli anni '70 era utilizzata come aviosuperficie occasionale (specialmente come tappa durante le attività didattiche svolte sul Monte Pazul o sull'altiporto del Tonale). Alla sua chiusura i pochi piloti ULM allora praticanti diedero vita a questo Club, oggi divenuto una splendida realtà nel campo del VDS.

Particolarmente significativa la partecipazione di una folta rappresentativa alla manifestazione organizzata sull'aeroporto di Mattarello. Riportiamo parte dell'articolo apparso sul Notiziario AIPM n. 59/2014 a firma 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.

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 piloti 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

Nel corso della 30.ma Assemblea AIPM di Loreto del 2016, la partecipazione dei piloti VDS nella composizione del Consiglio Direttivo trova nuovo impulso. Entrano come Consiglieri: Flavio Canton, che diverrà poi Segretario, e Antonello Pidutti. Inoltre, due Membri del Collegio dei Revisori: il riconfermato Antonio Coradello e Armando Bronzini.

Significative le parole del Presidente Domenico Chiese in sede di Relazione (ne proponiamo uno stralcio, il testo integrale può essere letto consultando il Notiziario n. 61/2016).

"...Siamo riusciti nel tempo a mantenere la scuola attiva e, pur con varie peripezie, ad avere istruttori idonei e soprattutto, specie negli ultimi anni, ad incrementare il numero di superfici atterrabili, grazie anche all'interessamento generatosi per la nostra specialità nel mondo del VDS, con l'ingresso in

associazione di molti di questi nuovi piloti. Speriamo in questa nuova linfa per espanderci oltre il confine dell'arco alpino, dove finora si è svolta quasi tutta la nostra attività, fino al resto della penisola ed isole comprese dove sicuramente troveremo posti adatti ed amici che ci aiuteranno. Una pista isolata, un luogo di ricovero, una locanda potrebbero dare ancora più impulso a quel particolare turismo che potrebbe magari far rinascere antichi borghi ora dimenticati ed abbandonati.

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

Il nuovo Consiglio avrà pertanto come priorità queste due incombenze: revisione dello Statuto e collaborazione con AeCI per suggerire con quali modalità introdurre il volo in montagna nel VDS."

Anche la Relazione del Vice Presidente Vicario Renato Fornaciari ricalca gli stessi concetti.

"...L'aspetto fondamentale è che la presenza VDS in seno ad AIPM è aumentata considerevolmente e che il futuro di AIPM sarà proprio di questo settore con una minoranza di abilitati di aviazione generale (PPL abilitati). Questo mutamento dovuto a molteplici componenti come la crisi di clubs e di conseguenza di scuole abilitanti. Ricorda che attualmente solo Belluno è ancora attiva ma con dotazione di mezzi molto precaria. Inoltre, è un fatto nazionale, il numero di VDS rappresenta l'ossatura principale del volo sportivo italiano. La giusta politica di apertura che AIPM ha già fatto nei confronti di soci VDS con lezioni e stage per la sicurezza di volare in montagna, porta alla conclusione che il futuro del volo in montagna italiano sarà legato all'attività VDS."

E, come anticipato nella Relazione assembleare, il Presidente Chiesa inoltra all'AeCI lo studio realizzato, in qualità di ente di riferimento, per la stesura di articoli relativi al volo in montagna nel modificando Regolamento allegato al DPR 133/2010 in fase di nuova revisione.

Di seguito riportiamo il testo integrale.

Indispensabile precisare che questo lavoro rappresentava un suggerimento di Norme relative al Volo in Montagna da inserire nel modificando Regolamento che l'Aeroclub d'Italia stava predisponendo e per il quale aveva chiesto ad AIPM un suo intervento quale ente di riferimento.

Ad oggi non se ne è fatto nulla!

Regolamento: qualifica VDS/VM per il Volo in Montagna

di Domenico Chiesa

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

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

I quattro livelli di apprendimento sono i seguenti:

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

Corso Ruote: corso teorico pratico per apprendere, oltre al sorvolo, anche atterraggi e decolli su piste anche in pendenza, con fondo preparato e non. Il pilota per accostarsi a questo corso deve avere raggiunto un'esperienza generale di volo sufficiente a condurre il mezzo in modo disinvolto.

Si consiglia un minimo di cento ore effettuate ai comandi, ferma restando la discrezionalità dell'Istruttore che, previo check, potrà accettare piloti con numero inferiore ma comunque capaci. Il corso si compone di una parte teorica nella quale verranno spiegate le materie di pertinenza del volo in valle ed in montagna, e inoltre nozioni per l'attività su aviosuperfici in pendenza. La parte pratica prevede invece un addestramento a doppio comando con una durata ed un numero di atterraggi minimi tali da poter condurre tutte le operazioni nelle migliori condizioni di sicurezza. Cinque atterraggi/decolli da solista in almeno due differenti piste in pendenza alla presenza dell'istruttore, completeranno il percorso di qualificazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

Abilitazione al Volo in Montagna VDS/VM per Istruttori

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

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

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

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

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

Per l'ammissione ai corsi istruttori VDS/VM/VMont il candidato deve essere in possesso dell'attestato di istruttore VDS/VM ed anche della qualificazione montagna specifica per la quale richiede l'effettuazione del corso ed inoltre avere la necessaria preparazione minima per poter affrontare il check di ammissione al corso stesso. I corsi di cui al precedente punto 1) sono collettivi e vengono organizzati, previo accordo con AeCI, presso l'Aeroclub di Belluno e/o la Scuola di Volo VDS di Trento, le uniche con istruttori già qualificati, che operano sotto l'egida della Associazione Italiana Piloti di Montagna (AIPM). La teoria comprende lezioni per un totale di otto ore (4 lezioni da 2 ore e 2 da 4) mentre la pratica prevede l'effettuazione di almeno 20 atterraggi ed altrettanti decolli a doppio comando in tre piste differenti. A fine corso è previsto accertamento finale con 5 decolli e atterraggi su tre differenti piste di cui una sconosciuta. I corsi 2) e 3) possono essere seguiti anche

singolarmente previ accordi con le scuole e gli istruttori dedicati. I titoli abilitativi, superati gli esami di verifica della preparazione, verranno rilasciati dall'AeCI e trascritti sull'attestato del candidato. L'abilitazione non ha scadenza ma è sottoposta ad una attività minima di mantenimento che consiste nel rilascio di almeno una qualificazione ad un Allievo nel corso dell'anno solare. In difetto di questo l'istruttore dovrà superare un check di ripresa dell'attività presso le succitate scuole.

In caso di carenza di Istruttori, le scuole di Belluno e Trento potranno avvalersi di Piloti accompagnatori che aiuteranno i primi nelle trasferte aeree con più velivoli. I Piloti accompagnatori possono essere Istruttori VDS/VM/VMont oppure Piloti dell'aviazione generale con abilitazione al Volo in Montagna i quali essendo in possesso, oltre che di una comprovata esperienza, anche di attestato VDS/VM, hanno diritto ad essere considerati da subito Piloti VDS/VM/VMont, e quindi inseriti nel citato elenco piloti dell'AeCI.

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

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

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

- **Bozza** -

ATTESTAZIONE di Specializzazione VDS/Volo in Montagna

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

Inserito nel Disciplinare della scuola VDS/VM n°.....dell'Aeroclub di ed in possesso della Abilitazione di Istruttore VDS Volo in Montagna, DICHIARA che il Sig....., in possesso dell'Attestato VDS/VM n°..... rilasciato il.....ed in corso di validità, ha superato i seguenti Corsi di Specializzazione al Volo in Montagna con velivolo ULM a motore tipo.....

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

Nel corso della 33.ma Assemblea dell'AIPM tenutasi nella Repubblica di San Marino nell'anno 2019 il numero dei Piloti VDS all'interno del Consiglio Direttivo rimane considerevole.

Come Consiglieri rimane confermato Flavio Canton ed all'uscente Antonello Pidutti subentra Armando Bronzini. Nel Collegio dei Revisori viene confermato Antonio Coradello ed il posto di Armando Bronzini viene preso da Miriam Farina.

Queste foto rappresentano il più chiaro esempio di come AIPM rappresenti in maniera completa il mondo dei VDS a fianco dell'AG tramite lo strumento più perfezionato di amicizia ed empatia...

IL VOLO IN MONTAGNA



Chamois 2014 – da sinistra: Ulrich Ladurner, Renato Fornaciari, Flavio Canton, Antonio Coradello, Francesco Frezza – Arch. Antonio Coradello



Sella 2014 - Piloti Italiani, Tedeschi, Austriaci: AG e VDS – Ph. Flavio Canton

To be continued...