

VOLO IN MONTAGNA

NOTIZIARIO
Associazione Italiana
Piloti di Montagna

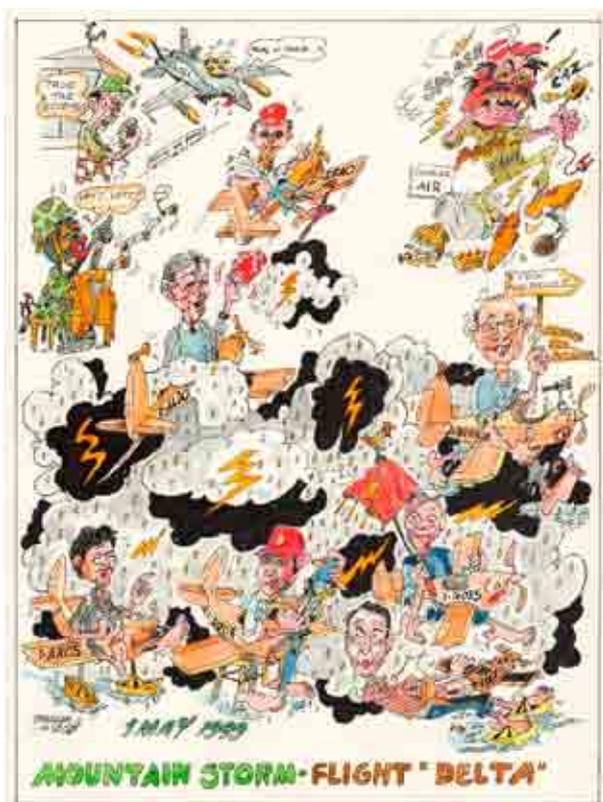


ANNO XXXVI
Dicembre 2022 – N. 67



Dal 1986 l'Associazione Nazionale Piloti di Montagna è la prima ed ancora unica Associazione Nazionale che tutela e promuove il Volo in Montagna





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

Redazione:
Francesco Frezza,
Enzo Marchesi &
Lukas Azzolini

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

Una simpatica vignetta del disegnatore Brugar di Campo Jonathan con la "Formazione Delta" dei partecipanti al Raduno della Comina del 1999. – Archivio Paolo Zanardo

In copertina: 2022 Costa Pelada – Foto Francesco Frezza

Sommario

Argomento	Testo a cura di:	Pag.
Editoriale	<i>Enzo Marchesi</i>	4
Immagini dal pranzo di Santa Lucia presso Aerobicigrill	<i>Enzo Marchesi</i>	5
90 anni di Mario Marangoni: Socio Onorario di AIPM	Redazione	8
26 Marzo: Apertura stagione estiva a Felino	<i>Gaetano Catto</i>	10
A Guido Falqui Massidda	<i>Enzo Marchesi</i>	12
14 maggio: 36.ma Assemblea Ordinaria a Thiene	<i>Enzo Marchesi</i>	15
Relazione Morale del Presidente	<i>Francesco Frezza</i>	16
Un grazie ai nostri ospiti- Esito delle votazioni	Redazione	20
Un ricordo per un grande aviatore: Arturo Ferrarin	Redazione e <i>Francesco Frezza</i>	22
23 maggio: L'ultimo volo di Renato Fornaciari	<i>Luca Fini</i>	24
4-5-6 giugno: 50.ma Assemblea Internazionale EMP a Chamois	<i>Alberto Marchini</i>	28
GPV - Gruppo Piloti Valsesia	<i>Sporting Avioclub</i> <i>Terme di Comano</i>	30
11 giugno: Secondo Memorial Armando Bronzini	Redazione	32
3 luglio: Prima riunione del nuovo Consiglio e distribuzione degli incarichi - Breve profilo dei nuovi Consiglieri	<i>Francesco Frezza</i>	35
31 luglio: Altiporto del Tonale	<i>Azzolini Lukas</i>	37
C'è anche un drone al raduno AIPM al Tonale	<i>Paolo Zanardo</i>	40
6 agosto: 1989-2022 Campo Jonathan I Gabbiani del Piave	<i>Francesco Frezza</i>	42
4 settembre: Moldoi di Sospirolo Festa Pom&Per	<i>Lukas Azzolini</i>	44
Moldoi: Eliche e polenta in Valbelluna	<i>Domenico Chiesa</i>	46
10 settembre: Meeting AIPM a Costa Volpino	<i>Lukas Azzolini</i>	48
24 settembre – a San Genesio pioggia, wurstel e musica tirolese	Redazione e <i>Francesco Frezza</i>	50
2 ottobre: Italo Battioli	<i>Francesco Frezza</i>	54
8 ottobre: Omaggio a Daniele e Valentina	<i>Enzo Marchesi</i>	56
15 ottobre: Nervosa della Battaglia: Fondazione Jonathan Collection - Intitolata la Sala Alisto a Renato Fornaciari	<i>Francesco Frezza</i>	62
Il ricordo di Manuela	<i>Manuela Bruschetti</i>	64
Fondazione Jonathan Collection	Redazione	66
22 ottobre Sella Valsugana	<i>Francesco Frezza</i>	68
23 ottobre – Relazione del Vice Presidente Criscuolo sull'incontro con i rappresentanti delle Scuole in Abruzzo	<i>Andrea Criscuolo</i>	70
Scuola di Volo in Montagna di Bolzano: I nuovi abilitati 2022	<i>Nunzio Toldo</i>	72
27 ottobre: ritorno a Enemonzo	<i>Francesco Frezza</i>	74
Intervista al Presidente E.M.P.: Luca Fini	Redazione	76
L'Airpower 2022 di Zeltweg	<i>Giampaolo Sbarbada</i>	80
Mila: nuovo, piccolo, membro	<i>Matteo Toldo</i>	83

Guido, ma soprattutto Renato e, infine, Italo.

La fine di una generazione, tra quelli che hanno fondato AIPM e hanno dato un significativo contributo alla sua crescita e affermazione.

Molti dei nostri lettori, dei giovani piloti o di quegli appassionati che da poco si sono avvicinati alla nostra splendida disciplina, non capiranno del perché di tanta attenzione nel descrivere il loro profilo, nel documentarne la loro attività passata magari con un tono nostalgico e di un malcelato romanticismo forse non più in linea con i tempi e il linguaggio dei social.

Ma se ancora oggi la nostra Associazione riesce a essere rappresentativa in ambito nazionale e estero, nel tentativo sempre più arduo di difendere la nostra attività da attacchi demagogici senza senso (azione già svolta nel passato, più volte), adoperandosi nel pubblicare questo nostro Notiziario, pur nella limitatezza dei mezzi economici a disposizione, per divulgare il fascino del volo in montagna e la competenza e l'amore dei suoi praticanti promuovendone i valori in Italia e in Europa, ebbene, sì, questo lo dobbiamo anche a loro!

In maniera diversa ed in tempi diversi ma pur sempre con la dedizione verso una scelta di vita, nell'ambito di una pratica sportiva, unica per chi ne conosce le specificità.

L'intento iniziale di questo numero consisteva nella condivisione di un traguardo storico, dopo quello ultracentenario del Colonnello Volpi, raggiunto dal socio Marangoni e dal desiderio di coinvolgere sempre più la folta schiera dei giovani, e meno giovani, volodiportisti in un momento di apparente sviluppo della pratica sportiva del volo. La nascita dello scorso anno dell'encomiabile iniziativa Città dell'Aria, tesa a sviluppare le attività ricettive e ricreative dei praticanti il volo in una Italia politicamente sempre più incline a trascurarne i valori e demotivarne la pratica, si è subito scontrata con una nuova "regolamentazione" in senso assolutamente e diametralmente opposto, lasciando immaginare scenari di chiusure diffuse per quelle aviosuperfici che oggi permettono un turismo anche internazionale in aree trascurate o malamente servite da servizi istituzionali.

Un plauso ad AOPA che si sta adoperando a limitare, se non azzerare, questa maldestra iniziativa.

Il nostro apporto, oltre che di appoggio incondizionato a tale intervento, è stato significativo nel tentativo di meglio precisare le regole relative alle Aviosuperfici Occasionali: un'occasione che, se accolta, porterebbe finalmente ad una migliore definizione della pratica del Volo in Montagna per il settore della AG.

Tanti gli appuntamenti in un anno finalmente liberato da restrizioni e emergenze sanitarie. Tutti opportunamente documentati in testi e immagini. Molto frequentati da una comunità sempre più ampia e variegata ma accomunata nel senso di appartenenza a questa meravigliosa disciplina.

La Scuola di Volo in Montagna ha ritrovato nuovo vigore grazie all'Aeroclub di Bolzano che ha raccolto il testimone lasciato da Trento prima e Belluno dopo.

Altre Scuole vogliono iniziare la loro attività; altre Regioni, finalmente, si stanno accorgendo del nostro messaggio di rispetto per la natura sentito nel nostro animo prima ancora che impostoci delle regole. Questo grazie anche all'impegno di nuovi e vecchi Consiglieri e Istruttori.

A questo punto, se vogliamo, possiamo riprendere il discorso interrotto in premessa.

L'esempio che ci hanno lasciato i nostri Amici è, alla base, quello del comportamento. Purtroppo, nello svolgimento della nostra attività, ci dobbiamo confrontare con condotte che spesso disattendono le regole che i "vecchi" praticanti hanno voluto, speso dovuto, rispettare perché questa specialità non venisse soffocata da deliberati e mirati dubbi circa il nostro atteggiamento nei confronti della natura e dei suoi abitanti.

La diffusione dell'insegnamento di una educata e competente pratica del volo in montagna, anche quando non regolamentata, può solo portare ad una crescita dell'intero settore sì nel senso della quantità dei praticanti ma, soprattutto, della loro qualità di approccio e rispetto per l'ambiente.

L'impegno di AIPM è quello di essere sempre al fianco di chi intende avvicinarsi a questa specialità non con la presunzione del "migliore" ma con la consapevolezza dell'appartenenza ad un Gruppo speciale: nell'amore, nella passione, nel comportamento.

Dobbiamo approfittare della disponibilità di un crescente numero di Istruttori, ci auguriamo anche di Scuole, per conoscere le dinamiche di questo sport. Anche quando non obbligati da norme e balzelli ricordiamo che la nostra vita e anche quella degli altri dipende dalla consapevolezza dei nostri comportamenti in situazioni non "normali" nello svolgimento del volo.

La montagna presenta numerose variabili, spesso impreviste e improvvise, di attraversamento, avvicinamento e atterraggio rispetto alle condizioni affrontate in normali operazioni su aeroporti ma anche su aviosuperfici o campi di volo in piano. Occorre essere preparati ad affrontarle!



11 dicembre 2021 – Pranzo di Santa Lucia

di Enzo Marchesi

Ce l'abbiamo fatta!

Come ormai usuale in questi due anni, programmare un evento a lunga scadenza diventa una scommessa: organizzarsi la logistica, contatti e convenzioni i luoghi dove realizzarlo, impegni persone e strutture e... tutto è aleatorio, in funzione di indici, parametri e numeri assoluti!

La pandemia ci ha abituati a vivere provvisoriamente, qualunque volontà-progetto di costruire, consolidare, innovare subisce continui intoppi, rinvii e conferme o annullamenti dell'ultimo istante.

Fortunatamente l'anno 2021 ci ha concesso una maggior libertà e, seppur all'ultimo momento, ogni possibile ostacolo è stato rimosso permettendoci di realizzare il nostro incontro annuale, purtroppo l'anno precedente annullato all'ultimo momento.

Non sono mancati ovviamente alcune difficoltà che non hanno permesso il pieno successo dell'iniziativa: Nazioni come l'Austria e la Germania hanno inserito nuove limitazioni ai viaggi all'estero e la necessità del possesso del green-pass, non a tutti gradito o consentito dalle proprie condizioni di salute, ha nuovamente limitato la partecipazione.

Ciò nonostante una sessantina di irriducibili, affezionati amici e soci erano presenti.

E, nonostante tutto, la presenza di intraprendenti propugnatori dello sviluppo dell'Aviazione Generale e del VDS hanno portato un loro contributo significativo sì con la loro presenza ma anche presentando iniziative intraprese e progetti per il futuro.

Parliamo di *Guido Medici* fondatore e responsabile di *Avioportolano*, nonché propugnatore di *Città dell'Aria* di cui ci ha presentato i significativi risultati già sin qui ottenuti ed i progetti per il crescente sviluppo della stessa. E la presenza significativa del Presidente dell'*Aeroclub di Belluno*, *Murer Luca*, nonché del rappresentante di *HAG Historical Aircraft Group*, *Carlo Campagnolo*.



Presenze che rafforzano il ruolo di AIPM in un contesto di ricostruzione di un settore sin qui troppo dimenticato, se non ostacolato, dai nostri rappresentanti pubblici. Da segnalare la consegna di targhe ricordo a due piloti particolarmente legati alla nostra disciplina.

L'occasione del novantesimo compleanno di *Mario Marangoni* ha permesso al nostro Presidente Francesco Frezza di ripercorrere la straordinaria presenza di Mario nella nascita e sviluppo di AIPM e della Scuola Nazionale di Volo in Montagna:

Altro pilota che ci accompagna con costante presenza e frequente diffusione presso l'ambiente aeronautico austriaco è *Arno Thurnbichler*. Incontrato nei raduni d'oltralpe è divenuto nostro costante frequentatore in tutti i diversi tipi di incontri che annualmente riusciamo ad organizzare.







90 anni di Mario Marangoni

di Enzo Marchesi

Un doveroso omaggio a questo personaggio che nell'ambito del volo in Trentino e dell'AIPM è sempre stato un assoluto protagonista. Ho anticipato nell'articolo dedicato al pranzo di Santa Lucia l'assegnazione di una targa per l'occasione del 90° compleanno. Ora tratterò un breve profilo anche recuperando una parte del capitolo a lui dedicato nel mio libro "Liberi di volare – vicende e personaggi del volo in Trentino".

GLI INIZI

"Terminata la guerra e dimenticate quelle sensazioni dai bisogni quotidiani, mi gettai nel lavoro di garzone all'interno dell'officina di mio padre. In quei primi anni ci occupavamo di riparazione di biciclette, prima, e motociclette, dopo. Questo mi dava la possibilità di entrare in contatto con possessori o depositari di vecchi residuati bellici come le BMW militari tedesche oppure Indian, Sarolea, Triumph ed altre d'anteguerra. Il mio sin d'allora innato spirito commerciale ed imprenditoriale mi portò a realizzare le prime operazioni di riparazione e rivendita. Questa improvvisata attività si sviluppava permettendomi crescenti soddisfazioni. L'incremento produttivo all'interno dell'officina paterna mi portava a frequentare sempre più ampi territori per operazioni di consegna e ritiro di materiali. Fu così che nel 1955 mentre mi trovavo a Verona notai su un cartellone pubblicitario la programmazione di una grande manifestazione aeronautica sull'aeroporto di Boscomantico. Riconosco la vocazione! La domenica successiva mi presento con la mia fiammante Giulietta spider rossa, comprata usata ma in grande spolvero, e la mia fidanzata Mariella, quella che poi sarebbe diventata mia moglie, per assistervi. Lascio la mia macchina tra le poche auto presenti al parcheggio e mi unisco alla folla. Il caso vuole che verso la fine della

manifestazione uno dei paracadutisti lanciatisi in formazione non riesce a gestire la discesa e termina il suo atterraggio... sul cofano della mia Giulietta! Grandi consulti tra membri dell'organizzazione, Gruppo Sportivo e Direzione dell'Aeroclub per verificare come risolvere la questione della rifusione del danno, all'epoca le coperture assicurative erano assenti! Con il Presidente Albarelli ci rechiamo all'interno degli uffici per cercare una soluzione. Mentre discutiamo osservo le locandine che promuovono i corsi per piloti. Si dividevano in due categorie: una per l'allenamento dei piloti militari all'uso degli aerei civili, l'altro per i giovani sino a 25 anni che intendessero conseguire il brevetto di volo. Avendone io i requisiti d'età, tra l'altro i costi erano assolutamente bassi ed alla mia portata, mi iscrissi immediatamente. Si doveva sostenere prima un test attitudinale con l'Istruttore di volo, quindi, una visita medica, allora a Firenze.

AeC TRENTO E VOLO IN MONTAGNA

Con il mio entusiasmo, la mia continua attività ed il coinvolgimento di un numero sempre maggiore di amici attirai al volo molti roveretani che successivamente, con l'apertura e l'esercizio dell'attività sportiva a Trento sud (da noi soprannominata Rovereto Nord!), divennero la colonna portante dell'Aeroclub prima e del Volo in Montagna successivamente. Fu così che trasferii la mia sede di volo a Trento, pur essendo nel frattempo divenuto Vice Presidente dell'Aeroclub di Verona, iniziando a promuovere lo sviluppo dell'attività di volo con tutti i piloti roveretani e molti amici e conoscenti anche di Trento. Nel 1973 finalmente si liberalizzò il volo al di fuori degli aeroporti, con la Legge Gex. In Provincia di Trento tutti gli appassionati di volo, tutta gente qui nata, vissuta

ed abituata, quindi, alle montagne in questa liberalizzazione ha trovato ulteriore motivazione provocando una vera esplosione dell'attività di volo, fondando e promuovendo il Volo in Montagna,



1972 Ritiro PA18 a Genova - Ar. Remo Marsilli



1974 Giro Aereo Dolomiti - Ar. Remo Marsilli



1982 Presidenza AeC Trento – Ar. AeCT



1979 Atterraggio sulla Cima Tosa, con due aerei, assieme a Umberto Venturini - Archivio Umberto Venturini



2009 Mario ai comandi del CA 100 da lui fatto ricostruire - Archivio Aipm

Sebbene in Francia la scelta dei mezzi per l'atterraggio su neve fosse caduta sul Jodel D.140 Mousquetaire (anche per una ovvia campagna nazionalistica) l'esempio che ci veniva costantemente portato dell'esperienza avviata e poi consolidata da Geiger in Svizzera e l'attività da noi conosciuta ed ammirata dell'ALE in Italia ci portò a scegliere il Piper PA18, nello specifico il Super Cub con potenza di 150 HP, in quanto il rapporto peso potenza, in particolare sulle piste innevate e ghiacciate in quota, garantiva le migliori prestazioni.

Da non sottovalutare la presenza dell'ala alta in grado di garantire una perfetta visibilità del terreno sia in fase di atterraggio che di decollo.

Quando alla fine del 1972, in ottobre, venne varata la legge che avrebbe riformato la disciplina delle imposte sui beni e servizi introducendo l'IVA in sostituzione dell'IGE io e Mariano Marsilli ci decidemmo ad acquistare due aeromobili potendo contare, se l'operazione fosse accaduta entro la fine dell'anno, su un notevole risparmio (la differenza di aliquote era infatti all'epoca del 8%, il 4 dell'IGE in vigore rispetto al 12 dell'IVA). Fortunatamente alla fine del mese di novembre, non senza qualche apprensione visto l'approssimarsi della scadenza

dell'anno, potemmo ritirare i nostri presso la Ditta Fioravante Sbragi, poi CGA, di Genova, importatrice all'epoca della Pi-per, due PA 18 fiammanti con sigle I-ROYS, il mio, e I-ROYY, quello di Mariano.

Quasi contemporaneamente, anche su nostro consiglio, la Provincia di Trento provvide all'acquisto di due aerei simili con sigle I-PATN e I-MAMJ che avrebbe poi concesso in uso gratuito all'aeroclub di Trento per il funzionamento della Scuola Nazionale di Volo in Montagna.

Nel 1973 finalmente si liberalizzò il volo al di fuori degli aeroporti, con la Legge Gex. In Provincia di Trento tutti gli appassionati di volo, tutta gente qui nata, vissuta ed abituata, quindi, alle montagne in questa liberalizzazione ha trovato ulteriore motivazione provocando una vera esplosione dell'attività di volo, fondando e promuovendo il Volo in Montagna.

2021 IL TRENTINO SI MUOVA

Ora lasciamo, però, i commenti e le celebrazioni che il Trentino ha riservato al protagonista mondiale nel settore della produzione di pneumatici. Nonché dell'economia locale e nazionale ricoprendo ruoli importanti come Presidente di

Confindustria Trentino e delle banche Caritro e BTB.



26 Marzo: Apertura della stagione estiva a Felino

di Gaetano "Nino" Catto

"NE VALEVA LA PENA" FELINO 26 MARZO 2022 ULTIMO RADUNO AIPM CON RENATO E I-ROYS

È sabato mattina, Renato viene a prendermi a casa entusiasta di fare un bel volo assieme a noi, io e il nostro bel Piper I-ROYS con destinazione Felino!

Entusiasmo particolare per il volo e per volare sulle sue amate terre Parmensi, dove i suoi legami sono sempre fortissimi!

Decollo alle 10:20 da Grave di Papadopoli, giornata tranquilla, visibilità buona, rotta 220° e vai!

Sentiamo chiamate sulla Marsiglia di Amici che si stanno avvicinando da varie rotte verso Felino, sentiamo anche l'amico Flavio che cerca proprio noi poiché dal Vicentino la nostra e la sua prua convergono.

Prima di Badia Polesine vediamo la sagoma del Savage di Flavio che si avvicina e con il solito entusiasmo ci saluta, anche per radio ha una tonalità "Esuberante"!

Procediamo verso il Po', San Felice sul Panaro, Correggio e aggirando da Nord Reggio Emilia puntiamo su Traversetolo, punto di riporto per entrare CTR di Parma...

... ma Traversetolo non è solo punto di riporto del CTR ma è il paese natale di Renato che difatti comincia a parlare in parmigiano, apre il finestrino e annusa l'aria, siamo neanche a 500 piedi e si sentono veramente i profumi di erba, di stalle, di maiali di questa terra.

Virata sfogata sulla piazza, una occhiata a Guardasone, resti di una torre medioevale con un piccolo campo di erba medica davanti in buona pendenza su cui siamo già atterrati un paio di volte tempo fa. E poi verso Felino, chiamata all'avvicinamento di Parma per farsi autorizzare l'atterraggio in aviosuperficie.

Dopo un atterraggio perfetto e parcheggio, veniamo raggiunti subito dall'amico e socio pilota del campo **Luigi Rossi** con cui Renato ha organizzato l'evento AIPM.



Foto Renato Fornaciari

Una persona simpatica e cordiale che non fatica affatto a socializzare con Renato e con tutti noi, difatti ha organizzato un gazebo sul campo con del salame di Felino magnifico e una Malvasia frizzante meravigliosa come accoglienza ai piloti AIPM!

Dopo un bel volo in coppia di benvenuto, degli amici Andrea e Giovanni dei biplani Boredon e l'incontro con il Sindaco di Felino, tutti alla Trattoria "Pane e Salame", trattoria tipica dove: Torta Fritta, Felino e Lambrusco a volontà fanno felici tutti i partecipanti!



Foto Gianpaolo Sbarbada



Con il Sindaco di Felino e l'amico Luigi Rossi - Foto Gaetano Catto

Per fortuna abbiamo una buona passeggiata salutare per il ritorno ai nostri aeroplani e dopo i saluti di rito tutti a casa!

A casa sì, ma Renato è già a casa sua e dopo il decollo sorvolo del Castello di Torre Chiara, dove cercavamo il posto dove si atterrava ai tempi del nostro Zio Berto, prua verso l'appennino!

Non può mancare un saluto alla sua casa Natale di Traversetolo, in località' Strombellini, dove c'è ancora il caseificio Fornaciari gestito dal cugino Giuseppe e dove una nuova grandiosa *Fieseler* libera i ricordi!

**“Ora possiamo andare”
dice Renato.....!**

Nino

... ci avviamo sulla strada del ritorno, un volo dolce sulla grandiosa pianura Padana, una luce dorata serale, il rombo del motore dell'I-ROYS che ci accompagna come colonna sonora del nostro viaggio....

Non sapevamo che sarebbe stato il nostro ultimo volo insieme.....!
Dopo tanti anni volati assieme, tante avventure in tutta Europa, tante esperienze in montagna e mare, tanti Amici in comune, ci dobbiamo lasciare per un disegno del destino beffardo!

Ma dobbiamo anche cercare conforto nell'aver avuto e conosciuto un Amico, un grande pilota, un grande trascinatore che ci ha permesso di portare avanti una unica grande passione con disciplina e sacrificio:

IL VOLO IN MONTAGNA e AIPM

Quindi bisogna anche dire:
“NE VALEVA LA PENA”

Ciao Renato !



Castello di Torrechiara - Foto Gaetano Catto



Rivolto 2008 - Foto Enzo Marchesi

A Guido Falqui Massidda

di Enzo Marchesi

Ciao Guido,

tante sono state le occasioni che ci hanno visti volare insieme, formando un equipaggio ben affiatato

Due sono, però, le imprese che ci hanno visti protagonisti: nel 1991 nel lungo viaggio effettuato per sorvolare e visitare tutte le isole della Gran Bretagna (anche se a Kilkenny mi hai abbandonato per impellenti motivi di lavoro) e nel 1992 a Mosca per quello storico **MosAeroshow '92** che ha ospitato, per la prima ed ultima volta, ben otto Piper PA18 con 15 piloti AIPM sulla base spaziale russa.

Abbiamo anche condiviso molte situazioni meravigliose ed alcune travagliate che ti hanno visto impegnato sia nella gestione dell'Aeroclub di Trento che in quella della nostra Associazione e in occasione delle quali ho avuto l'onore di essere al tuo fianco.

Ho cercato di ripercorrere, brevemente ma penso compiutamente, il tuo modo di rappresentare la vita nella condivisione con noi tutti delle emozioni, come tu le hai chiamate, che il volo ci consegnava a grandi mani sapendole noi ricercare, apprezzare e vivere. Le immagini qui raccolte, poche per motivi di spazio ma potrebbero essere moltissime, in quei lunghi anni che abbiamo potuto praticare la nostra disciplina **"Liberi di volare"** da orpelli e legacci ben rappresentano il tuo amore per la vita, per le amicizie e per quell'impegno che in ogni circostanza, in cui hai voluto cimentarti, hai esercitato.

Poche note rappresentative

Guido consegue nel 1982 l'abilitazione ANPS n. 91 al "Corso Orles" della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento.

Corso effettuato insieme al fratello Mario, pure lui abilitato, sotto la guida dell'Istruttore Giuseppe Delalai, Direttore Umberto Venturini.

Nel 1985 al Raduno di Aosta partecipa alla costituzione della nostra Associazione, ratificandola

con atto pubblico nel successivo 1986.



Aosta 1985 - Nasce AIPM - Archivio AIPM



1985 - Premiazione con R. Fornaciari e F. Fracalossi - Archivio AeCT



1986 - Giro Aereo delle Dolomiti - Archivio AeCT

Dal libro **“Dasvidania Pilot”**, da me curato nel 2016 per ricordare l'impresa dei piloti di AIPM, ho tratto il ricordo che Guido ha tracciato delle sue sensazioni nel partecipare alla sua realizzazione.

Guido Falqui Massidda – Pilota di Montagna

“Una sola parola per un'avventura che oggi ci appare al limite: emozione!

Partire dal Trentino, attraversare l'amica Austria, la Polonia ed il mare di terra della Russia che aveva appena tolto l'aggettivo “sovietica”.

Arrivare a Ramenskoye, all'aeroporto militare di Mosca, sino ad allora il posto più segreto del mondo. Il tutto con trabiccoli di tubolari e tela uniti solo dallo spirito gioioso dei suoi piloti.

E in mezzo i volti di amici, vivi e vivaci anche quelli che non ci sono più e sono saliti più in alto. Che dire di Franco che giurava che mai lo avrebbero fregato e cui fu rifilato un pacco di banconote da 100 rubli con sotto tagli da 1!

E di Fabio che non volava facendo ogni tanto fotografie ma fotografava ricordandosi ogni tanto di pilotare l'aereo. Che al suo occasionale passeggero riservava il minimo spazio vitale tra ogni sorta di cianfrusaglie che lui acquistava.

E di Enzo che di fronte ai gabinetti sovietici degli edifici che pomposamente chiamavano alberghi stentava anche a fare pipì.

E Mariano che dormiva con i vestiti addosso e la testa sulla finestra aperta essendo fanatico igienista.

E Luciano malinconico per un lontano amore, e Eligio brontolone, nonché Renato e Nino insieme con odio-amore.

E Lumi Daniel che nostalgico della moglie per come si addormentava con lei.

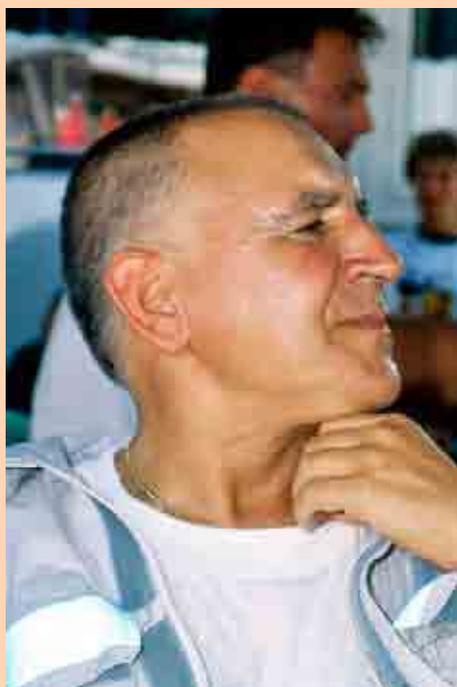
Sono tutti nel mio cuore, i saliti del *paiperazzo* sotto i temporali, la scia del mastodontico elicottero sovietico con Obelix al comando, gli scatti d'ira e le risate dello zio Berto, sempre con una vite di ricambio in tasca. E i brindisi con i piloti russi

con furtivi scambi di acqua minerale alla vodka per non finire come loro sotto i tavoli con la vodka che esce dai capelli.

Emozionante anche l'arrivo in una base militare segretissima accompagnato dalle note di “Volare” di Modugno.

Ancora oggi a Smolensk non ricordano le battaglie napoleoniche ma l'allegria e rumorosa brigata dei piloti italiani di montagna.

Nel parafrasare Montale: **tutto è scomparso nel tempo veloce e fuggitivo, ma nel mio cuore nessuna voce manca.**



Varsavia - foto Mariano Marsilli

Viene nominato Presidente dell'Aero Club di Trento per il quadriennio 1990 – 1994

Consegue nel 1982 l'abilitazione APNS n. 91 frequentando il “Corso Ortles” della Scuola Nazionale di Volo in Montagna di Trento.

Di sé dichiara che:

“si occupa di cento cose ed Associazioni e nel tempo libero fa il Notaio”.

Il suo motto è:

“chi dice che i piloti di montagna contano poco perché sono pochi è come se dichiarasse che gli scalatori degli 8.000

contano poco nella storia dell'alpinismo”

Viene nominato Presidente della nostra Associazione durante l'Assemblea del 2004 a Trento ed alla sua decisa volontà si deve la realizzazione del primo sito ufficiale di AIPM.

Ricopre la carica di Presidente AIPM per il triennio 2004-2007.



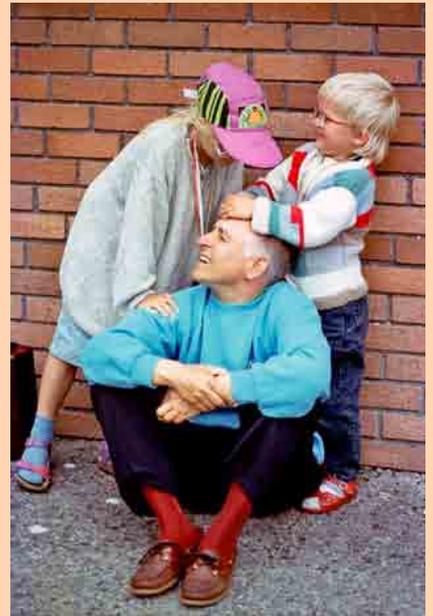
**Mosca
foto Fabio Endrici**



**Vienna 1986
foto Enzo Marchesi**



1991 Isola di Wight sopra e arrivo a Kilkenny a destra e sotto



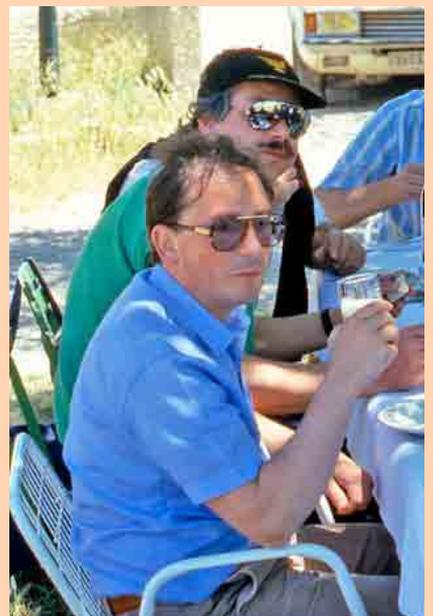
Concludo con alcune immagini che ritraggono la sua famiglia, da lui tanto amata e protetta. Sono certo ne sarà lieto.

Apro con due immagini scattate in occasione della sua festa per il 60° compleanno. Appaiono i suoi tesori: la moglie Clelia, le due figlie Elena e Maria e la nipote Federica...

... e dei due fratelli: Mario e Renzo in queste immagini entrambi scattate al Raduno di Cognac nel 1985



Foto della pagina di Enzo Marchesi



14 maggio 2022 – 36.ma Assemblea Ordinaria Aeroporto Arturo Ferrarin Thiene (VI) di Enzo Marchesi



Prima Assemblea elettiva con le regole del nuovo Statuto approvato l'anno precedente nel corso dell'Assemblea Straordinaria a Cremona.

Come prassi ormai consolidata, purtroppo, le condizioni meteo non sono state ottimali. La partecipazione, pertanto, ne ha risentito: molti piloti hanno dovuto desistere mentre altri hanno optato per una forzata trasferta in auto.

24 deleghe ed una decina di simpatizzanti e parenti presenti al pranzo sociale meravigliosamente organizzato dalla cucina del **"Ristorante Aeroporto Thiene"** ottimamente strutturata per garantire un servizio a circa 150 (così ho calcolato) clienti presenti quel giorno a pranzo.

Altrettanto perfetta l'organizzazione dell'accoglienza presso l'**"Hangar Museum Roma Tokio"**

dell'evento per la messa in sicurezza e l'ospitalità dei molti partecipanti.

Lo svolgimento dell'Assemblea si è svolto come di prassi: identificazione degli aventi diritto e presentazione delle deleghe; Relazione del Presidente; Relazione del Collegio Sindacale per la presentazione del Bilancio Consuntivo con relativa votazione; presentazione del Bilancio Preventivo e relativa votazione.

Ovviamente l'occasione era speciale per la nomina del nuovo Consiglio dell'Associazione essendo giunto a scadenza quello precedente. Interessante la presenza di diverse candidature tra conferme e nuove.

In fase di scrutinio per la verifica delle schede elettorali e la determinazione dei nominativi eletti è intervenuto il Presidente EMP per la presentazione di una propria relazione.

Nelle pagine a seguire proporrò l'analisi completa di tutte le varie fasi di questa Assemblea restando interessante per il suo regolare svolgimento e la piacevole circostanza di scoprire e frequentare un mondo aeronautico fatto di personalità positive e propositive che riescono a realizzare eccellenze in un contesto troppo spesso avverso!



Foto di Arno Thurnbichler

Nonostante ciò, la partecipazione, tra presenti e deleghe, è stata interessante con 39 soci presenti,

sotto l'attenta direzione di Giorgio Bonato che si è adoperato nei lunghi mesi di preparazione

36.ma Assemblea Ordinaria AIPM

Relazione morale del Presidente



Egregi Soci ed Amici,

Vi dò il benvenuto alla 36 A Assemblea generale dei Soci AIPM che quest'anno è elettiva e si svolge a Thiene, cittadina situata nella pianura Veneta ma a ridosso delle montagne rese celebri dagli avvenimenti della prima guerra mondiale, possiamo aggiungere anche in ottima posizione per essere facilmente raggiunta in volo dalle diverse parti d'Italia. Thiene dunque, città ricca di storia e di cultura imprenditoriale ed agricola, ospita il Museo dedicato al Pilota Arturo Ferrarin, audace trasvolatore reso famoso dal raid Roma-Tokio. Ed è proprio nell'hangar a lui dedicato e gestito da Giorgio Bonato che abbiamo ritenuto di celebrare la 36^a Assemblea generale ordinaria dei Soci AIPM che, oltre alle formalità di rito prevede quest'anno anche l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo e del Collegio dei Revisori dei Conti per il triennio 2022-2025.

A Giorgio Bonato, al Direttore Ing. Giovanni Gasparotto ed all'Assessore Gianantonio Michelusi il nostro vivo ringraziamento per averci permesso di realizzare questo importante evento presso l'hangar Museo "Arturo Ferrarin"

Attualmente AIPM annovera 168 Iscritti ripartiti come segue:

96	PDM	Piloti AG abilitati al volo in montagna
9	APM	Piloti di AG volo a motore
3	APE	Piloti di Elicotteri
10	VDM	Piloti VDS
22	AVD	Piloti VDS con frequenza corso volo in montagna
4	ONO	Onorari
24	AGG	Aggregati

AIPM quindi rimane punto di riferimento per i Piloti appassionati del volo in montagna sia Italiani che Esteri quest'ultimi provenienti specialmente dalle vicine Austria e Germania.

I campi d'azione in cui abbiamo operato nel triennio sono essenzialmente:

- Formazione
- Raduni ed incontri
- Comunicazione

Formazione

Favorire nuove abilitazioni oltre ad essere un dovere previsto dall'art. 3 dello Statuto ci permette di far affluire nuovi iscritti in Associazione migliorando conoscenze e competenze di ciascuno. Non a caso l'Associazione è aperta alle varie categorie di Piloti: Aviazione generale, VDS, Elicotteri nonché Aggregati, ossia a tutti gli appassionati di volo in montagna.

Attualmente la scuola funzionante in osservanza alle norme EASA, è quella dell'Aereo Club di Bolzano e condotta da: Thomas Dietrich come Flight Examiner e dagli istruttori Com.ti Nunzio Toldo e Luca Fini.

La scuola è attiva per abilitare in un anno ca. dai 15 ai 20 allievi. Invece è in pratica inattiva, pur disponendo di discipline, la scuola di Belluno anche se lo scorso anno ha sfornato un allievo grazie alla disponibilità tecnica del Com.te Toldo.

Sono stati così tenuti diversi corsi utilizzando le Aviosuperfici che AIPM cerca di mantenere operative. Citiamo ad esempio: Sella Valsugana, Casale, Balbido, Pez, Moldoi in aggiunta poi al Tonale con i differenti gradi di difficoltà. E proprio per salvaguardare l'operatività ai fini didattici abbiamo elargito dei contributi a Chamois-Casale-Balbido. Ringrazio a questo punto il Consigliere Elmar Marinoni per averci approntato e fornito a titolo gratuito, 4 supporti metallici per altrettante maniche a vento installate sulle differenti A/S.

I rapporti amichevoli con i proprietari dei fondi sono di estrema importanza per la continuazione dell'attività; di qui si sottolinea la necessità sempre ai sensi dell'art. 3 dello Statuto, di osservare un codice di comportamento corretto da parte dei Piloti teso ad evitare ogni sorta di contestazione o lamentela relativamente ad atterraggi o troppo frequenti in un solo sito, od eseguiti in presenza di escursionisti o turisti in genere nei vari prati. In quasi tutte queste aviosuperfici didattiche generalmente in pendenza (chiamiamole così anche se il termine proprio è campi di volo) è AIPM l'Ente di riferimento con i Proprietari dei terreni. Essa detiene quindi il permesso continuativo per l'atterraggio riservato ai propri Soci Piloti, altri invece per poter accedere, dovrebbero ottenere la preventiva autorizzazione come del resto è generalmente prescritto, per tutti i campi di volo od aviosuperfici occasionali.

Abbiamo più volte raccomandato che nelle aviosuperfici va tenuto un comportamento etico-professionale in considerazione del fatto che si è in casa altrui evitando che delle "bravate" possano causare la revoca dell'autorizzazione da parte del Proprietario come purtroppo si è già verificato in qualche occasione. Ciò costituisce un guaio per l'attività della scuola che necessita invece di poter contare sempre su piste attrezzate e continuamente operative.

Continua pertanto, sia pur tra notevoli difficoltà, la ricerca di nuove aviosuperfici; AIPM è ben lieta se qualche Associato segnala nuove possibili realtà permettendoci di entrare in contatto con i Proprietari.

Una interessante novità prevista dalle norme EASA è la figura del CRI (class rating instructor) ossia di un istruttore abilitato ad eseguire passaggi macchina (ad esempio su biciclo) oppure di preparare allievi per ottenere l'abilitazione al volo in montagna. Già qualcuno si sta attivando per ottenere questa autorizzazione. Infatti, la disponibilità di FI (flight instructor) autorizzati a rilasciare abilitazioni al volo in montagna è endemica per cui disporre di qualche figura a supporto dell'attività di formazione è auspicabile e certamente giova sia alla scuola che ad AIPM accorciando la lista di attesa degli allievi.

A questo proposito sento di ringraziare anche qualche Pilota Anziano come ad esempio Eligio Lonardi e Renato Fornaciari per la loro opera di amichevole assistenza verso qualche giovane Collega che ha necessità di trarre frutto dal loro bagaglio di esperienza acquisita in tanti anni di volo in montagna.

Ci auguriamo pure che la scuola di volo in montagna, ora pressoché silente, possa riprendere con rinnovata energia anche nell'aereo Club di Belluno. Da parte nostra sollecitiamo in continuazione il Presidente attuale.



RADUNI ED INCONTRI

Dai notiziario annuale AIPM possiamo rilevare che questa attività, nonostante il periodo pandemico, si è potuta tenere lo stesso anche se in ritardo e specialmente concentrata nella seconda metà dell'anno. Il ritrovarsi nelle varie occasioni e località favorisce lo spirito di aggregazione ed amicizia oltre che a permettere l'addestramento nelle varie difficoltà del suolo oppure, cosa importante, lo scambio di esperienze di volo. Nel sito web AIPM è già presente, come ogni anno, il calendario delle uscite ufficiali programmate per il 2022; il calendario è editato anche in lingua inglese per dare la possibilità ai nostri Associati Esteri di poterlo consultare.

Quest'anno infatti il Presidente EMP Com.te Luca Fini, ha posto in calendario il raduno di Pentecoste che si terrà a Chamois ed altri campi Piemontesi dal 4 al 6 giugno. Auspichiamo una nutrita partecipazione a tale evento data solitamente la presenza di Colleghi Piloti Esteri. Le iscrizioni sono aperte.

Raccomandiamo però anche una sentita partecipazione ai Raduni AIPM affinché registrino sempre numerose presenze nonostante gli impegni personali che ciascuno può avere. Nella speranza ovviamente che la pandemia ci dia quest'anno maggior tregua tale da permetterci di portare a termine il programma che abbiamo fissato e che potete trovare sempre nel sito AIPM.

COMUNICAZIONE

Essere vicini agli Associati è sempre stato un nostro impegno. Di qui la manifesta volontà di editare annualmente il Notiziario che descrive in sintesi ed attraverso una rinnovata veste grafica, l'attività di AIPM.

È sempre un bel documento facile da consultare anche nel tempo e che certamente fa bella mostra di sé nella libreria di casa. Un sentito grazie agli Amici redattori ed in particolare ad Enzo e Renato, per aver dedicato molto del loro tempo per l'allestimento di questo importante documento. Approfitto dell'occasione per sollecitare come sempre, i Soci ad inviarmi dei loro redazionali o su fatti accaduti, o su esperienze di volo o su commento ai Raduni magari con il corredo di foto possibilmente in alta risoluzione.

Il sito web, come potete osservare, è sempre tenuto aggiornato e completo a cura del nostro Socio Enzo Marchesi. Nel sito, oltre che ad esserci una vetrina o le memorie storiche di AIPM, si possono trovare tutte le informazioni relative all'organizzazione dell'Associazione, alle disposizioni di legge, ai Raduni, agli Eventi, alla galleria fotografica e dopo l'aggiornamento apportato di recente alla vetrina, sono state introdotte le mappe, libri e gadgets a disposizione dei Soci. È importante ed auspicabile che i nostri Soci possano essere riconoscibili anche dagli eleganti indumenti che sono stati studiati appositamente e realizzati grazie anche al sostegno dell'Aereo Club di Bolzano che sentitamente ringraziamo.

Certo, un sito dinamico e completo come oggi disponiamo, ha impiegato delle risorse finanziarie ma ne valeva la pena. Esso continuerà a crescere con ulteriori aggiunte per cui speriamo che il nostro sforzo sia apprezzato e soprattutto inteso come volontà di essere a fianco degli Associati.

Altre forme di comunicazione vediamo di frequente l'utilizzo di Facebook e di WhatsApp interessanti per le comunicazioni rapide anche se quest'ultimo non è organo ufficiale di comunicazione di AIPM. Aipm è rappresentata anche in seno alla Onlus "Fondazione Jonathan Collection Aerei Storici Famosi" attraverso la Vice-Presidenza rilasciata al sottoscritto, ed un Consigliere nella persona di Renato Fornaciari che, nel tempo ha curato la realizzazione e l'aspetto architettonico, per conto del Comune di Nervesa della Battaglia, dell'Hangar contenente i velivoli storici volanti.

Come sapete, quest'anno l'assemblea ordinaria è elettiva nel senso che una volta approvati i Bilanci consuntivo e preventivo si passerà alla votazione per la nomina come da Statuto, dei Componenti il Consiglio Direttivo ed il Collegio dei Revisori per il triennio 2022-2025.

Nel triennio trascorso ho avvertito da parte dei Componenti il Consiglio un senso di cooperazione e di squadra coesa per risolvere adempimenti e problematiche derivanti dall'attività. Un grazie dunque a tutti i Consiglieri e Revisori per il lavoro ed il tempo dedicato all'Associazione con familiare spirito di amicizia. Una menzione particolare alla nostra segretaria Miriam sempre efficiente e dinamica.

A chiusura del mio intervento desidero:

- Ricordare i nostri cari Amici non più presenti o volati in alto; fra questi, oltre all'indimenticabile Armando Bronzini di Balbido, la recente scomparsa del notaio Guido Falqui Massidda (già Presidente dell'Associazione) che all'epoca tanto ha profuso nella stesura di importanti documenti come lo Statuto, alla modifica alla legge attraverso la quale i Piloti di Aviazione Generale in possesso dell'abilitazione al volo in montagna possono atterrare anche nei Campi di Volo, precedentemente esclusi, ed alla tenuta di importanti relazioni con le istituzioni.
- Richiamare i Soci Piloti per tenere un più marcato spirito di gruppo, che si manifesta con la partecipazione alla vita associativa, ai raduni, con un corretto comportamento da osservare nelle aviosuperfici pensando che si è sempre in casa altrui ed anche, lasciatemelo dire, con una maggior precisione nel rinnovare le modeste quote associative annuali.
- Ringraziare anche Alessandro Marangoni che ci permette di utilizzare la saletta presso il proprio Hangar a Trento per tenere le nostre riunioni di Consiglio.

Grazie a tutti i Presenti a questa Assemblea con un Viva AIPM!

Francesco Frezza Presidente

Un grazie ai nostri ospiti



A sinistra: Assessore Gianantonio Michelusi
Al centro: Direttore Giovanni Gasparotto
A destra: Giorgio Bonato

... e l'esito delle votazioni

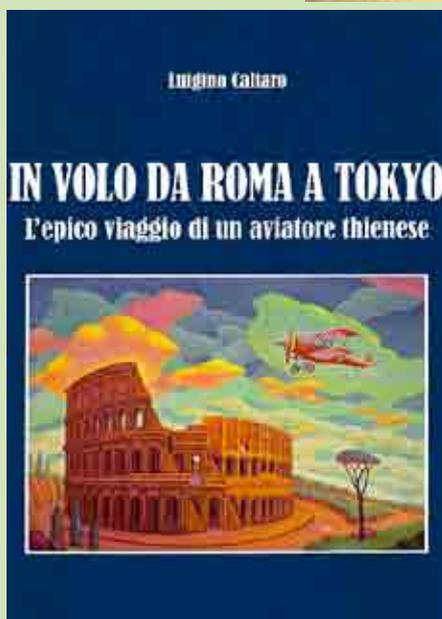
Elezioni 2022

Si riporta l'esito delle votazioni intervenute in occasione della 36.ma Assemblea Ordinaria per l'occasione Elettiva del 14 maggio 2022 tenutasi a Thiene.

Carica	CANDIDATI	Voti
Presidente	Frezza Francesco	53
	Bendinelli Davide	5
Consiglieri	Farina Miriam	54
	Canton Flavio	54
	Criscuolo Andrea	52
	Ventura Mario	50
	Fornaciari Renato	44
	Bendinelli Davide	43
	Reinisch Josef	40
	Sbarbada Gian Paolo	29
	Azzolini Lukas	21
	Bulgheroni Marco	19
	Frezza Francesco	5
	Chiesa Domenico	2
	Toldo Nunzio	2
Collegio Revisori	Lonardi Flavia	58
	Coradello Antonio	52
	Catto Gaetano	50



Un ricordo per un grande aviatore Arturo Ferrarin



PRESENTAZIONE

Arturo Ferrarin... il Moro... lo zio Arturo... Fratello del nome, zio di mio padre: ci si perde nei meandri dei legami familiari. Non l'ho conosciuto di persona, ma mi sono informato nella sua vita attraverso documenti, giornali, foto, per scrivere le tesi di laurea, successivamente pubblicate in occasione del centenario della sua nascita (1895-1995): una biografia completa dell'asso dell'aviazione italiana Arturo Ferrarin inserita nel quadro storico e dell'evoluzione della politica estera tra le due guerre mondiali.

Ma ci sono anche i racconti familiari: il grande pilota, l'uomo, il fratello, lo zio, il cognato, il marito, il padre. Per esempio mi hanno parlato del suo amore per la caccia, che d'istinto si vede anche in molte piogge di quell'archetto di famiglia. Mi hanno narrato del suo spirito hurlante ma anche della sua grande eleganza. Bell'uomo e con quell'alone di asso dei cieli: un connubio perfetto per spezzare il cuore a molti signorine in quei ruggenti anni '20. Frequentò le alte sfere della società, ma amava la gente semplice.

Ma su tutto predomina il suo amore per il volo: solo era basto nella sua natura, gli riusciva bene istintivamente e con ardimento dette spesso prova delle sue doti acrobatiche nell'aria e della sua perizia di pilota. Silvio Cecato, nipote di Arturo, mi cito una frase che il Moro gli disse una volta: "E poi, se no vola per una settimana, me vien i nervi, el mal de testa".

Due le imprese di vasto respiro, il raid a Tokyo nel 1920 e il raid in Brasile nel 1928; ma Arturo fu presente in molti altri episodi aviatori di rilievo, come la Coppa Schneider nel 1926 e nel 1927, varie missioni all'estero, il corso di volo sperimentale nel 1934 e la lunga attività di collaudatore di velivoli che determinò alla fine la sua tragica scomparsa.

Mori giovane, come tanti suoi colleghi, lasciando la moglie vedova con due giovanissimi figli. In questo centenario della sua più radiosa avventura giovanile, condivisa con Gino Cappanari, Guido Masiero e Roberto Marotto, è bello poter rievocare il volo a Tokyo grazie alle immagini che Luigino Callaro ci propone nel suo volume: un'opera di ricerca intensa, meticolosa e sapiente che ha collezionato foto rare ed entusiasmannti qui riproposte in un libro accattivante sia per gli esperti sia per il grande pubblico.

Concludo con una considerazione espressa dal ingegner Carlo Ferrarin, figlio di Arturo: il volo a Tokyo fu "rivoluzionario" perché segnò in Italia il passaggio dal "volo a vista" al volo guidato da uno strumento: la bussola. Arturo, prima di partire per il Giappone, era riuscito infatti a rubare una bussola ad un aereo inglese (oltre ad alcune pagine di un atlante che gli sarebbero poi servite come mappa di volo). Già nel primo tratto del viaggio, si rese conto della necessità di utilizzare questo prezioso strumento per dirigersi verso la tappa successiva: nelle grandi distanze in territori sconosciuti e con ondulazioni atmosferiche avverse, il "volo a vista" era insufficiente e anche pericoloso. La bussola si dimostrò essenziale.

Rimane comunque certo che soprattutto il coraggio, la perizia, un pizzico di incoscienza e anche tanta fortuna determinarono il trionfo del Moro e dei suoi compagni di viaggio.

Valentina Ferrarin



Anche Il Corriere dei Piccoli nel 1968, in quattro puntate, presentò l'eroica impresa



Rovereto 26-05-2022 – Commemorazione funebre

Sono Francesco Frezza Presidente della Associazione Italiana Piloti di Montagna di cui Renato era Vice-Presidente e memoria storica. È doveroso sia per me che per tutti noi Soci AIPM dargli l'ultimo saluto nella speranza che la forte emozione di questo momento non prenda il sopravvento.

Anni orsono, la preghiera dell'Aviatore terminava recitando così:

"Fa o Signore che nell'ultima ora la terra non sia la nostra feroce nemica ma la culla dolce per l'ultimo sonno".

E la terra, vedendoti disteso in mezzo ad un bel campo di fiori ad Asiago non ti ha devastato come talvolta accade ma ti ha accolto benevolmente. Questo Renato è quello che ho provato lunedì quando, osservandoti adagiato accanto al tuo amato biplano, ti accarezzavo con immenso dolore il viso e la fronte ancor calda davanti ai tuoi cari amici Maurizio ed Andrea in lacrime.

Sì, Renato sei riuscito magistralmente a completare il tuo volo, hai salutato tutti con una manovra come sapevi fare tu riuscendo dopo un superbo e perfetto atterraggio, ad uscire di scena in silenzio ed eleganza.

Quasi una beffa! "Non mi sono accorto di nulla -mi diceva il tuo passeggero-: pensavo fosse tutto normale.

Ne valeva la pena, è stato scritto, vivere questa appagante simbiosi tra uomo e macchina.

Fra te ed il Tiger-Moth, fra te ed il PA18.

Troppo presto diciamo noi che da circa 40 anni ti abbiamo considerato nostro comandante carismatico, nostro maestro di volo, nostro compagno di viaggio nei cieli d'Europa, amico entusiasta ed equilibrato. Gli atti della nostra Associazione Piloti di Montagna sono pieni della tua opera e dei tuoi interventi dalla sua fondazione ad oggi; come pure i documenti della Fondazione "Jonathan Collection" aerei storici famosi che testimoniano la tua continua presenza e professionalità. L'hai fatta grossa questa volta caro Renato lasciarci orfani della tua presenza così, improvvisamente, con ancora tanti progetti da realizzare assieme.

Ci mancherai tanto non solo a noi tuoi Amici dell'AIPM ancora increduli per l'accaduto, ma a tanti appassionati del volo, specie del volo in montagna, che ti hanno conosciuto e stimato. Lasci tutti noi in lacrime per la tua improvvisa scomparsa consolati solo dal pensiero che avrai certamente già incontrato tutti gli altri Amici a te e a noi cari che, nel tempo anche recente, sono volati avanti.

Con il cuore affranto ti salutiamo e ti ringraziamo per l'amicizia e per tutto quanto hai saputo trasmetterci: i valori della vita, della solidarietà, del volo, delle bellezze della montagna e dei paesaggi, del rispetto per la natura. Non ti dimenticheremo mai.

Come vedi Renato quattro parole in tutto come piaceva a te.



Asiago 2008 - foto Gaetano Catto

Alle persone da te amate Manuela, Giorgia, Rita, Nino ed a tutti i famigliari a cui sappiamo eri fortemente legato vada il nostro abbraccio ed il nostro ringraziamento per averci fatto godere della presenza di un grande uomo, di un grande amico, di un grande artista del volo.

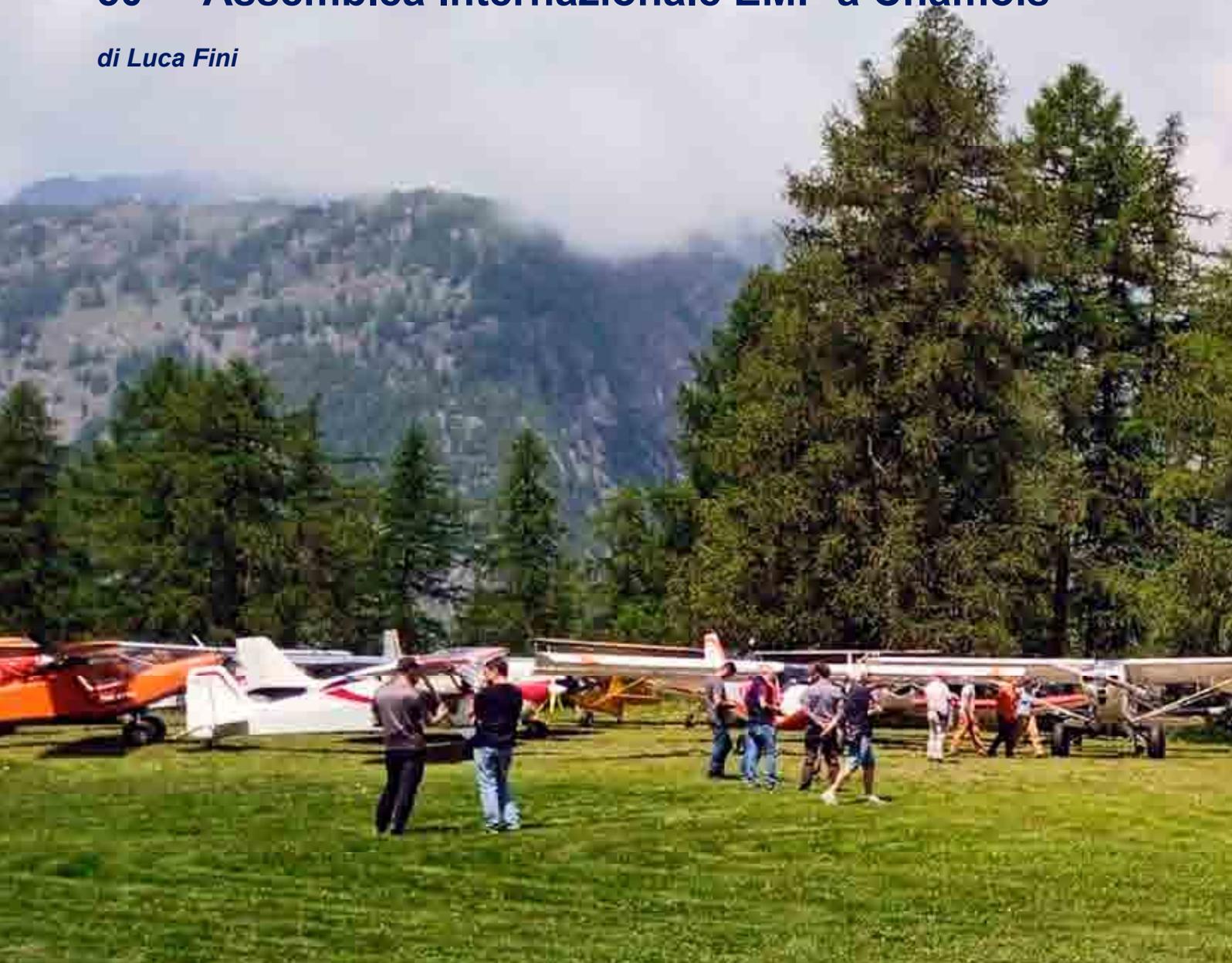


Belluno 2009 – foto Gaetano Catto

4/6 giugno 2022

50^{ma} Assemblea Internazionale EMP a Chamois

di Luca Fini



Nei giorni 5 e 6 giugno 2022 si è tenuto il 50° incontro della EMP con una formula itinerante.

Il 5 giugno al mattino i piloti di montagna provenienti da Italia, Austria, Germania e Francia sono atterrati all'aviosuperficie di Chamois; dopo aver espletato le operazioni di registrazione i partecipanti si sono ritrovati a pranzo presso il ristorante Chez Pierina, che storicamente ci accoglie con simpatia.

Nel pomeriggio, presso la sala conferenze del comune di Chamois, si è tenuta l'assemblea dell'EMP: il Sindaco di Chamois, Sig. Pucci, è stato invitato come ospite all'assemblea.

Tra i diversi argomenti affrontati, voglio portare a conoscenza uno degli obiettivi di EMP:

rendere disponibili le informazioni relative alle piste di montagna di tutte le nazioni rappresentate da EMP a tutti i membri iscritti alle associazioni nazionali. Per far questo dobbiamo ancora trovare il metodo più funzionale

Nel tardo pomeriggio gli equi-paggi si sono trasferiti in volo all'aviosuperficie di Montalto Dora, nei pressi di Ivrea.

Qui l'atterraggio è valso per l'assegnazione della coppa Geiger, che anche questa volta è stata vinta dal Comandante Bernhard Fellerer su aeromobile C172 D-EDCW.

Dopo l'aperitivo organizzato dal locale Avio Club Montalto, gli equipaggi, insieme agli organizzatori, si sono trovati alla cena di gala presso il ristorante La Diga dei Sapori in Valchiusella; proprio in questa valle, ormai da tre anni, stiamo cercando di costruire una nuova aviosuperficie in pendenza (molto in pendenza!) che speriamo veda la luce entro il 2023.



All'indomani, verso metà mattina, gli equipaggi si sono trasferiti presso l'Aviosuperficie di Meggiana, dove diversi piloti si sono beati di effettuare begli atterraggi in un sito nuovo per loro. Successivamente, siamo partiti alla volta di Varallo, dove l'associazione locale GPV, Gruppo Piloti Valsesia, ci ha organizzato un ottimo pranzo; avrebbe dovuto essere una grigliata, ma essendo le condizioni della meteo peggiorate, abbiamo pranzato tradizionalmente al coperto. Proprio durante il pranzo si è scatenato un forte temporale con grandine che purtroppo ha danneggiato diversi aeroplani.

Passata la bufera, tutti hanno poi potuto rientrare alle rispettive basi di partenza. Devo riconoscere che l'organizzazione è stata impegnativa, e colgo l'occasione per ringraziare nuovamente tutti i piloti e i simpatizzanti del volo che mi hanno aiutato, senza i quali non sarei riuscito nell'intento. Di contro, la soddisfazione di aver passato due belle giornate di volo e i complimenti ricevuti da tutti i partecipanti mi hanno fatto estremamente piacere.

Arrivederci a presto!



59th International Assembly EHF 2022 CHAMONIX

Chamonix Airport

The Association Aliparte di Chamonix - Orsini, with the participation of the Italian Association of Mountain Pilots AIPIA, organizes the 59th international assembly of the EHF, which will take place on Saturday, Sunday and Monday 4, 5 and 6 June 2022.



Indicative PROGRAMME:

Saturday, 04/06/2022	from	09:00 Crew arrival at Chamonix
	12:30 - 14:00 Lunch	
	14:30 - 17:00 General meeting and Geger Cup	18:00 - Flights to Montana Dora strip
Sunday, 05/06/2022	10:00 - Flights to Meggins strip	
	12:30 - 15:00 Barbecue at Vivaldi strip	
	17:00 - Flights back to Montana Dora in home	
from		
Monday, 06/06/2022		Flights back to home base





Gruppo Piloti Valsesia

di Alberto Marchini



Gruppo Piloti Valsesia

Alberto Marchini
Presidente e Fondatore del
Gruppo Piloti Valsesia



Il **GPV** nasce nel 2013 dopo la costruzione del campo volo (poi avio-superficie) di Varallo denominato **MARC INGEGNO**, sito in Varallo. Lo scopo della associazione sportiva è di gestire il campo e di divulgare la cultura aeronautica in Valsesia (e non solo), terra di toma e rubinetti.

La struttura è composta di 2 hangar di 400 mt quadri ciascuno, di una club house e di una pista che attualmente, dopo l'alluvione di due anni fa, è lunga 450 mt, e un po' più stretta di come era, comunque più che idonea alla attività ultraleggera.

Come conseguenza abbiamo dovuto sospendere l'aviosuperficie non avendo più gli spazi necessari alla sicurezza per velivoli più pesanti.

Alla nascita del GPV avevamo stipulato un accordo con l'aeroclub Novara Cameri che avrebbe operato presso il nostro campo, e la cosa ha fruttato 45 nuovi piloti circa, tutti più o meno della zona Valsesia, e con i proventi di nostra competenza siamo riusciti ad acquistare un Savannah a disposizione dei nostri soci.

Per statuto il GPV non può avere utili, e quindi il costo orario del nostro velivolo è mantenuto al minimo, pur senza nulla tralasciare per quanto riguarda la sicurezza. Attualmente il GPV conta circa 40 soci, alcuni dei quali dopo aver fatto il brevetto sul nostro campo, si sono comperati il proprio velivolo, hangarato presso la struttura.

Le attività del GPV non terminano con l'istruzione di pilotaggio, ma altre iniziative riempiono il nostro calendario: invitando le scuole, dagli asili alle scuole superiori, a giornate di approfondimento del mondo aeronautico, ed organizziamo pomeriggi di studio nella nostra club house con esperimenti scientifici basici sulla fluidodinamica, sulle tecniche di costruzione dei velivoli, sulla sicurezza del volo (per i piloti).

Abbiamo organizzato incontri con personaggi di peso nell'ambito aeronautico, come responsabili sicurezza di Malpensa e Cascina Costa, oppure personale attivo nella base di Mc Murdo in Antartide, generali dell'Aeronautica, responsabili sicurezza per la gestione della flotta Canadair; abbiamo organizzato un minicorso sull'avvicinamento al volo in zone alpine, il tutto condito con una bella tavolata ristoratrice, organizziamo gite sociali di carattere culturale, come la visita alla torre di Malpensa.

Organizziamo raid aerei per in nostri soci per partecipare a raduni. Il nostro exploit di maggior successo è senz'altro la festa dell'aria, ne abbiamo organizzate 6 edizioni, con una presenza media di 90-100 velivoli e 2000 persone che sono venute a gustare la paniccia valesiana, piatto tipico del carnevale varallese.

Purtroppo poi il covid ha rallentato un poco le nostre attività.

Ultimamente abbiamo avuto il piacere di ospitare il **RADUNO**

EUROPEO E.M.P. di piloti di montagna, usando anche per chi lo voleva, la pista in montagna all'alpe Meggiana, a quota 1600 mt.

Purtroppo le condizioni meteo non ci hanno assistito al meglio, confidiamo nel prossimo anno.

Attualmente dopo la forzata chiusura della scuola Novara Cameri, il GPV si sta riorganizzando e da gennaio 2023 sarà attiva la nostra scuola, potendo contare in due istruttori, un Savannah e un velivolo Parrot, che è uno stol tandem biciclo. Il primo per l'attività basica, il secondo per corsi di secondo livello, e potendo sfruttare la pista in salita di Meggiana, puntiamo a diventare un polo di riferimento per il volo in montagna.

Il nostro punto di forza, oltre al velivolo specializzato, è appunto la presenza poco distante della seconda pista, dotata di club house, GATTO delle nevi per battere la pista quando è innevata, ed equipaggiamento sci per il velivolo. Il nostro istruttore Daverio ha una ottima esperienza nel campo su molti tipi di velivoli, aprendo le porte anche ad una attività di istruzione per tutti i piloti in genere che volessero provare una esperienza simile.

La ditta Marc Ingegno, di cui sono titolare ha uno stretto rapporto di collaborazione con il GPV, infatti il velivolo Parrot è prodotto da noi, e sono particolarmente fiero di vedere chiudere il cerchio fra piste create dalla mia fantasia, velivolo, piloti e per ultimo, scuola.

Buoni voli

Aviosuperficie di Meggiana

LA PISTA DI MEGGIANA È DESTINATA AD USO PRIVATO,
PER ATTERRARE È NECESSARIA AUTORIZZAZIONE.

Si consiglia di atterrare prima all'aviosuperficie di Roccapietra (Varallo)
e contattare sig. Marchini 335/5307590 per chiarimenti ed istruzioni.

Caratteristiche della pista

Coordinate pista 45° 44' 75" N 008° 02' 44" E

Lunghezza pista 216 mt Direzione pista 03/21 Frequenza 130.00 Mhz



Aviosuperficie di Roccapietra

In località Roccapietra di Varallo Sesia, l'aviosuperficie MARC INGEGNO ospita 2 Hangar completi ed efficienti per
ricovero aeroplani e manutenzioni.

Caratteristiche della pista

Coordinate pista 45° 46' 41" N 008° 16' 07" E

Lunghezza pista 700mt - fianco fiume Sesia DX Direzione pista 01/19



11 giugno: Secondo Memorial Armando Bronzini

a cura dello Sporting Club Terme di Comano

Sabato 11 giugno è stata una calda giornata di sole, con il cielo limpido.

Al campo di volo di Balbido si è ritrovato un gruppo di amici.....già perché sono tutti amici di Armando. Ci sono i familiari, gli amici delle Confraternite "Noce del Bleggio", "Peperoncino", "Stocfiss" (per citarne alcune), i piloti e sostenitori dell'Associazione Italiana Piloti di Montagna e i soci dello Sporting Avioclub Terme di Comano, associazione che Armando ha avuto l'idea di far nascere e il compito di rappresentare dal 2008.

La giornata è iniziata con l'arrivo alla spicciolata dei partecipanti: chi a piedi, chi in macchina e naturalmente in volo. Così ridendo e scherzando sulla pista si trovano allineati più di quindici velivoli fra aviazione generale ed ultraleggeri e nell'hangar si incrociano più di cento persone che si scambiano saluti, opinioni, aneddoti e ricordi...

Don Igor ha tenuto un momento di raccoglimento in memoria di Armando Bronzini e di Renato Fornaciari, amico di AIPM: entrambi hanno condiviso la passione per il volo, la voglia di stare in compagnia e la sfortuna di essere andati avanti improvvisamente ed inaspettatamente.

Continuare con questi ritrovi fra amici ed amanti dell'aria rimane il modo migliore per ricordare la vitalità che hanno saputo trasmetterci.

Per scacciare la malinconia i volontari, coordinati dai padroni di casa, hanno iniziato a servire gli aperitivi mentre i confratelli della Noce del Bleggio cucinavano la loro polenta; intanto, Markus e Francesco ultimavano la cottura della tradizionale porchetta, che dopo una lunga cottura è risultata veramente succulenta.

Non sono mancati nemmeno dolci e caffè. I presenti si sono intrattenuti tra i tavoli apparecchiati nell'hangar e la giornata è trascorsa piacevolmente fino alle 15.00 circa quando i partecipanti hanno iniziato ordinatamente a decollare per volare verso casa, verso Belluno, Verona, Bolzano....

Terminate le operazioni di sistemazione anche gli organizzatori hanno potuto rilassarsi, soddisfatti per il risultato della giornata e già con la mente proiettata verso la nuova/prossima iniziativa....."

ation



3 luglio: Prima riunione del Consiglio Direttivo

dalla Redazione

Rinviato quello fissato per il 5 giugno a seguito della scomparsa di Renato Fornaciari, l'intero neo Consiglio, compresi i Consiglieri Chiesa e Criscuolo collegati in remoto, nominato in occasione dell'Assemblea di Thiene in data 14 maggio si riunisce presso la propria sede di Trento. Argomento principale l'attribuzione delle deleghe, indispensabile per il prosieguo dell'attività associativa.

Primo adempimento la cooptazione del primo dei non eletti a copertura del posto lasciato vagante da Renato Fornaciari.

Nelle presenti Tabelle l'elenco delle attribuzioni e del mansionario particolare.

MANSIONARIO PARTICOLARE

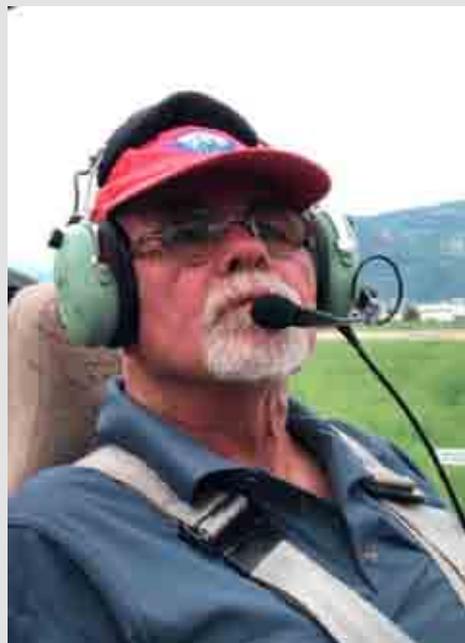
Tesoriere: Tiene i movimenti di cassa, del c/c bancario e/o postale. Cura i rapporti con Banca e/o Poste. Esegue i pagamenti.
Gestione Gadgets: conservazione dello stock dei materiali; collocamento degli stessi in occasione di uscite e raduni; predisporre la lista delle giacenze.
Segreteria: predisposizione dell'agenda dei lavori delle riunioni di Consiglio; convocazione e stesura dei relativi verbali. Convocazione delle Assemblee e stesura dei relativi verbali. Conservazione e aggiornamento delle schede anagrafiche dei Soci suddivisi per categoria, specialità. Aggiornamento e distribuzione delle tessere, gestione dei solleciti e dei morosi. Cura la corrispondenza via posta, sms, mail con i Soci. Cura il recapito del Notiziario. Custodia bandiere Associazione – Svolgimento eventi istituzionali – Collabora con Tesoreria nella consultazione del CCP
Sito web e Notiziario: Aggiorna ed esegue la manutenzione del sito. Raccoglie il materiale necessario per la stampa del Notiziario. Ne cura la redazione insieme alla Segreteria e mantiene i rapporti con la tipografia.
Organizzazione uscite e raduni: non è prevista una specifica figura di riferimento in quanto il compito affidato alla persona che propone il singolo evento per competenza territoriale od organizzativa.
Alter ego del Presidente: venuta meno la presenza di Renato Fornaciari vengono a lui affidati i compiti di "memoria storica" e assistere il Presidente per gli affari generali; intrattenere rapporti con i fornitori abituali; con gli Enti per il volo in Trentino; redazione del Notiziario, eventualmente supportato da un Comitato di Redazione, raccogliendo il materiale necessario e curando i rapporti con la tipografia per la stampa; aggiornamento e manutenzione del Sito Web. Collabora con il Tesoriere all'approvvigionamento dei gadgets ed allo sviluppo degli eventi associativi.

Il Consiglio Direttivo

Si riporta l'attribuzione delle deleghe così come stabilito in occasione del CD del 03 luglio 2022 e relativo ai membri del Consiglio Direttivo dell'A.I.P.M. eletti in data 14 maggio 2022 in occasione della 36^a Assemblea tenutasi in Thiene (VI).

Carica	Nominativo	Incarico	Spec.
Presidente	Frezza Francesco	Presidente – Rapporti con EMP – Rapporti con Autorità Nazionali ed Internazionali	PDM
Vice Presidente	Davide Bendinelli	Vice Presidente Vicario - in Rappresentanza Italia Nord-Est Rapporti con gli Enti Pubblici nazionali – Referente per la Protezione Civile e per il Reparto Volo Emergenze/Veneto	PDM
Vice Presidente	Mario Ventura	in Rappresentanza Italia Nord-Ovest	PDM
Vice Presidente	Andrea Criscuolo	in Rappresentanza Italia Centrale - Rappresentanza presso Enti Centrali	PDM
Consiglieri	Farina Miriam	Segreteria Generale-Invio OdG - Redazione Verbali CD e Assemblee - Aggiornamento schede Soci- Corrispondenza con Soci –	AVD
	Canton Flavio	Tesoreria – Pagamento Fornitori – Aggiornamento e gestione Gadgets -	PDM
	Reinisch Josef	Rapporti con Settore Alto Adige, con AeC Bolzano e A/S di Termon – Coopera con Davide Bendinelli per il settore Protezione Civile	PDM
	Sbarbada Gian Paolo	Rapporti con Soci e Associazione settore Lombardia	APM
	Azzolini Lukas	Collabora allo sviluppo del Notiziario ed alla gestione dei canali social Facebook e Instagram	PDM
Collegio Revisori	Coradello Antonio	Presidente Collegio Revisori - Delegato Aspetti legali e normativa	AVD
	Lonardi Flavia	Revisore	PDM
	Catto Gaetano	Revisore – Controllo di gestione, predisposizione del bilancio preventivo e consuntivo.	PDM
Consulenti	Marchesi Enzo	Consulente Tecnico - Aggiornamento e manutenzione Sito – Redazione Notiziario – Alter ego del Presidente	
	Toldo Nunzio	Consulente Tecnico-Scientifico – Segue il settore relativo alla Scuola e alla Sicurezza del Volo. In qualità di Istruttore segue e relaziona in merito all'attività della Scuola per l'abilitazione MQJ/PPL.	
	Cattani Paolo	Viene cooptato in qualità di Consulente Tecnico relativamente al settore VDS.	
Past President	Chiesa Domenico	Rapporti con AeC Italia per la parte Normativa e con l'AeC di Belluno – Gestione pagina Facebook	

Di seguito forniamo alcuni brevi profili dei nuovi Consiglieri. Iniziamo dal meno giovane, come dice un nostro amico "l'anzianità fa grado"!



Josef Reinisch

Nato a Bolzano il 24.07.1952

- PPL(A) nel 1971
- PPL(H) nel 1981
- SPL (Aliante) nel 1982
- Mountain rating nel 1986 (Corso Peller con Com.te Pippo Delai)



E... poi, partiamo dal più giovane... in crescendo!

Lukas Azzolini

Sono un giovane pilota della provincia di Bolzano di 20 anni, da sempre appassionato al volo in generale.

Nel 2019, a 17 anni, ho conseguito il PPL e nel 2020 mi sono diplomato all'Istituto Aeronautico di Bergamo.

Dopo l'abilitazione MOU a inizio 2021, ho accumulato più di 100 ore sugli Husky dell'AC di Bolzano.

In questo periodo mi sto cimentando nella conclusione degli esami ATPL.

Con il mio ingresso nel consiglio direttivo vorrei contribuire, tramite AIPM, anche alla divulgazione del volo in montagna a tutti i giovani studenti piloti che potrebbero fare esperienza con questa magnifica disciplina per sfruttare al meglio le decine di ore che devono accumulare per legge per proseguire nel loro percorso.

Inoltre intendo raccogliere le istanze di tutti i piloti che sono come me interessati a mantenere e promuovere questo sport e che hanno proposte al riguardo, introducendo anche nuovi strumenti di divulgazione.

Nonostante la poca esperienza volativa metto a disposizione dell'associazione la mia energia, la passione e la voglia di innovazione. A domani, cieli sereni.



Andrea Criscuolo

Sono nato nel 1986 a Roma dove attualmente vivo e lavoro.

Mio padre, pilota dal '77, ha contagiato me e mio fratello con questa bellissima malattia che è il volo ed ho preso le ali (PPL) nel 2007.

Da sempre appassionato di montagna sia in inverno che in estate praticando diverse discipline (trekking, arrampicata, alpinismo, scialpinismo) quando ho scoperto l'esistenza dell'abilitazione MOU mi sono subito iscritto e successivamente abilitato, nella primavera del 2017, presso la scuola di volo di Belluno.

Nella vita sono architetto e mi occupo di ingegneria ed architettura prevalentemente nel campo delle infrastrutture aeroportuali nella società di famiglia.

Ho l'obiettivo di far conoscere il volo in

*montagna anche in centro Italia coinvolgendo nuovi piloti e cercando nuove aree atterrabili sia montane che semplicemente in pendenza creando contatti e sinergie con gli enti regolatori, scuole di volo, aviosu-
perfici ed agriturismi esistenti.*

Avendo gli uffici a poche centinaia di metri dalla sede centrale dell'ENAC a Roma, metto a disposizione gli spazi come punto di appoggio romano dell'AIPM per eventuali riunioni con l'Ente o per altri coordinamenti necessari.





Ho 48 anni, vivo a Garda dove risiedo e lavoro. Sono un imprenditore turistico nel settore alberghiero che nella vita si è occupato anche di politica. Attualmente sono sindaco del mio amato comune.

Il volo mi ha sempre affascinato. Solo nel 2021 ho conseguito l'abilitazione MOU, grazie ad una passione per il volo in montagna che mi è stata trasmessa dal mio amico Eligio Lonardi.

Spero di poter contribuire a promuovere questa meravigliosa disciplina sensibilizzando i rappresentanti istituzionali che troppo spesso, oggi più che mai, ci considerano un problema e non una risorsa.



Riunione del Consiglio del 06 novembre 2022
foto Enzo Marchesi



31 luglio: Tradizionale meeting all'A/S del Tonale

di Francesco Frezza

Non si può mancare al Passo del Tonale.

È nella tradizione AIPM che da decenni si ripete ogni anno. Luogo ideale per l'attività estiva ed invernale per un Pilota AIPM, il Tonale è una palestra necessaria per la didattica ed utile per l'allenamento ai fini del mantenimento dell'abilitazione MOU.

Quest'anno poi, dopo un lungo periodo caldo e siccità, passare una giornata in alta quota con un clima decisamente più gradevole è quanto desideravamo.

Una veloce perturbazione transitata nella giornata di venerdì, seguita da un robusto post-frontale, ci aveva consigliato di riprogrammare l'incontro nella giornata di domenica anziché in quella del sabato nella speranza di godere di un meteo maggiormente sicuro e stabile visto il consistente numero di prenotazioni. Il Tonale, ben si sa, è come un tubo Venturi dove la velocità del vento accelera anche con consueti e sensibili rinforzi pomeridiani.

Trento da cui l'Aviosuperficie dipende per competenza e gestione, l'elenco dei Partecipanti ai sensi della normativa PAT per i voli condotti ad una altezza superiore ai 1.600 metri.

Partiamo dunque domenica mattina da Belluno con i due PA18, D-EISO e D-EITX di Domenico e dopo una breve sosta tecnica a Trento per imbarcare il Com.te Nunzio dirigiamo subito verso il Tonale seguiti anche dal Flavio ed Enzo a bordo del I-ROYS.

Qualche nodo di vento, giornata bellissima; con 2300 giri e 70 mph indicate, chiudiamo al November con Trento e sorvolando Fai della Paganella e la Rocchetta mettiamo in prua il Peller posizionato sopra il lago di Santa Giustina nella Val di Non.



istruzioni per l'immissione in circuito. Nel mentre eseguo queste manovre mi tornano alla mente le raccomandazioni del Beppino e del Renato: circuito sinistro, flap, vai fino alla cassetta diroccata, e poi base per finale 25 mantenendo 65 mph indicate. L'atterraggio in queste condizioni avviene con tutta naturalezza e sicurezza per un PA-18 che si posa all'inizio della pendenza. Arrivati!

Il Park è già pieno: al conteggio risulteranno 29 velivoli con 54 partecipanti. Siamo soddisfatti!

Anche la tradizione va rispettata per cui un piano di coda del PA18 viene utilizzato come banco mescita per un fresco bicchiere di Valdobbiadene DOCG a cui fanno buona compagnia le fettine di felino che i nostri Nino e Miriam tagliano con competenza. Nell'altro piano invece Flavio s'industria a presentare i vari gadgets sociali. Tutto perfetto ad opera del team organizzativo AIPM.

L'incontro è senz'altro occasione di saluti, di conversazioni goliardiche e tecniche, di foto che il ns. reporter Enzo scatta quando meno te l'aspetti.



Da preventivi sorvoli effettuati alcuni giorni prima eravamo rassicurati circa la praticabilità del terreno, l'assenza di ostacoli e la presenza di una nuova manica a vento issata a cura del Direttore dell'Aeroporto Caproni a cui va il nostro ringraziamento.

Miriam ed Enzo nel frattempo, avevano preparato e consegnato all'Ente di Controllo dell'Aeroporto di

Quanti atterraggi al Peller sulla neve... in passato! Il Piper arranca bene, occhio alla EGT, arrivando al traverso di Campiglio alla quota ormai di 6.000 ft. in salita per 7.000. Nell'ampia valle che raggiunge il Tonale, che abbiamo già in vista, ci sono condizioni di *cavok* con un leggero frontale da Nord-ovest che ci favorirà all'atterraggio. Sentiamo in frequenza il Com.te Cattani che dà le

Osservo di fronte a noi il ghiacciaio del Presena fino a qualche anno fa sempre coperto di neve bianchissima, ora grigio e morente. Il pensiero corre allora allo zio Berto orgoglioso di tanti atterraggi fatti lassù quando ancora la burocrazia non esisteva ma esisteva ancora, vivo, il ghiacciaio.

Pranzo al "Palla di Neve". Il momento conviviale è sempre interessante e piacevole. Vediamo rappresentate tutte le provincie del Veneto, del Trentino ed anche qualcuna lombarda nonché la presenza del nostro amico Arno di Innsbruck che da sempre ci segue ed una coppia austriaca atterrata all'ultimo momento. Il tempo tiene per cui tenendo conto dei rinforzi del vento iniziano i decolli per i rientri. Saluti a tutti. È stata proprio una bella giornata. Alla prossima.



foto di Enzo Marchesi



foto di Enzo Marchesi

C'è anche un drone al raduno AIPM del Tonale

di Lukas Azzolini

Caffettino al bar dell'aeroporto per rimanere sveglio, rifornimento di carburante per tenere sveglio anche l'aereo, cinture allacciate e siamo pronti a partire!

Sono le 10 di mattina e a Bolzano splende un sole scottante, la temperatura ha già superato i 35°C.

L'Husky giallo del Aeroclub ovviamente non ha problemi a staccare dall'erbosa, ma di inusuale c'è un centro di gravità ai margini del limite posteriore. Questo perché nel bagagliaio abbiamo una batteria al piombo da 25kg, non utile all'aereo, ma necessaria per ricaricare delle batterie al litio più piccole per un drone, da usare poi per delle riprese aeree.

Come passeggero oggi ho il mio caro amico Mattia Martini, una delle prime persone in Italia che sette anni fa ha iniziato ad usare droni FPV (first person preview).

Per pilotare questa tipologia di velivoli ci si avvale, oltre al classico radiocomando, anche di un paio di occhiali per la realtà virtuale, che in prima persona mostrano al pilota l'inquadratura di una videocamera

montata in cima al drone. Questo feedback diretto, unito alle alte velocità raggiungibili (0-200km/h in 1,3 secondi), rendono questo piccolo quadricotore un ottimo mezzo per fare riprese ad aerei in movimento.

E quale occasione migliore se non il raduno AIPM al Passo del Tonale in una bellissima giornata di sole?

Tra i due aeroporti il tempo di volo è di 25 minuti, non incontriamo alcuna turbolenza e la visibilità è ottima solo con qualche cumuletto qua e là.

Per le 10:30 siamo sulla verticale del campo per la ricognizione; ci sono già cinque aerei parcheggiati ed altri tre in circuito assieme a noi. Occhi aperti e senza problemi ci portiamo in finale per un atterraggio soffocissimo (Nunzio mi ha insegnato bene). Il piazzale si riempie in fretta; giusto il tempo di salutare e scambiare due parole che ci si trova circondati da 26 aerei (e un deltamotore).

Scarichiamo dal bagagliaio la batteria e Mattia inizia a preparare il drone, mentre intorno gli si raccoglie un po' di gente incuriosita da quel "moschino" estremamente rumoroso.



Lukas, a destra, con il pilota del drone Mattia – foto di Enzo Marchesi

Io intanto mi dirigo verso il D-EISO per salutare il presidente, il quale mi assegna subito il compito di distribuire i nuovi adesivi con il logo di AIPM. Alcuni sticker li riesco a infilare nella portiera degli aerei parcheggiati, mentre altri li consegno a mano direttamente ai piloti.

Tutti sono felici di riceverli, in quanto è risaputo che ogni adesivo appiccicato sull'aereo fornisce 25 cavalli in più; cosa che a 2000 metri di quota fa anche comodo.

È ormai quasi mezzogiorno e terminato l'antipasto a pane e salame ci incamminiamo tutti al ristorante Palla Di Neve, che è stato scelto nuovamente come luogo di convivio data l'esperienza positiva dell'anno scorso.

La buona cucina tipica trentina ed i racconti dei piloti austriaci accanto ai quali ci siamo seduti ci fanno mangiare con gusto.

Non manca un brindisi col vin rosso rivolto ad Armando e Renato.

Il tempo scorre in fretta e arrivano le 14:00.

Il cielo inizia a coprirsi di nubi grigie e il vento aumenta di qualche nodo.

Il ristorante si svuota velocemente ed io non faccio in tempo ad uscire che già sento i primi aerei decollare. Lo strato di nuvole sopra la pista, seppur scuro, non sembra portare pioggia, ma non sapendo con certezza l'evoluzione delle condizioni meteo, quasi tutti i piloti giustamente decidono di ripartire.

Nel giro di mezz'ora sono rimasti solo due aerei: il nostro Husky ed un Savannah, anch'esso del club di

Bolzano, e vista la vicinanza con l'aeroporto di casa non abbiamo fretta di ripartire.

Senza più traffico in circuito e col vento un po' calmato, Mattia ed io decidiamo che è arrivato finalmente il momento di iniziare con le riprese. Nei nostri voli in formazione ibrida drone-aereo la parte più importante è senza dubbio il briefing: i fattori da considerare sono tanti ed il margine di errore è poco.

Bisogna tenere a mente che chi pilota il drone vede solo ciò che la sua telecamera inquadra, tra l'altro con un campo visivo molto ristretto, poi la qualità dell'immagine è anche scarsa per ridurre al minimo la latenza e l'autonomia è di soli 2 minuti. Ciò comporta che io debba essere costantemente in contatto radio con Mattia, in modo da potergli sempre dire dove sono, così che lui mi possa individuare velocemente dopo il decollo e possa sfruttare al meglio il poco tempo a disposizione.

Per il primo volo decidiamo di mantenere ampi margini di distanza, in modo da non avere troppe difficoltà. Fila tutto liscio, notiamo però, oltre a un po' di vento a raffiche in quota, il fatto che la altitudine di densità supera gli ottomila piedi.

Ciò costituisce una difficoltà in più per il drone, che per raggiungere la velocità dell'aereo necessita di molta più potenza, riducendo di parecchio la durata della batteria.

Per il volo successivo decidiamo dunque di ridurre il tempo della ripresa.

Di nuovo vengo individuato velocemente, e dagli specchietti sull'husky riesco a tenere sott'occhio il "moschino".

Vengo però avvisato che la batteria si sta scaricando molto più in fretta del previsto, dunque decidiamo di anticipare il rientro del drone. Mi sposto dalla sua traiettoria, ma un fraintendimento riguardo la mia posizione porta Mattia a dover fare un giro più largo per tornare verso la pista.

La batteria è ormai ai minimi termini. Qualche secondo di silenzio alla radio e poi la faticosa notizia: la batteria si è scaricata completamente, abbiamo perso segnale e il drone si è spento a mezz'aria, cadendo in una foresta lì vicino.

Io ancora in aereo sorvolo la zona per provare a individuarlo, ma ovviamente è troppo piccolo per essere visto dall'alto.

foto di Lukas Azzolini



Decido dunque di atterrare per fare il punto della situazione.

Le possibilità di ritrovarlo sono davvero basse dato che a malapena sappiamo in che verso cercare.

Fortunatamente però arriva in nostro soccorso un turista, che incuriosito dalla nostra attività ha osservato tutta la scena e dunque riesce a darci indicazioni più precise riguardo alla zona dove potrebbe trovarsi il drone.

Con buone speranze ci incamminiamo, ma ben presto ci rendiamo conto che sarà un'impresa più difficile del previsto.

L'erba è molto alta e le piogge dei giorni precedenti hanno reso tutto il terreno fangoso, ci sono moltissime buche alcune anche piene d'acqua, gli alberi in alcune zone sono fitti e ci sono tantissimi cespugli molto estesi.

Per più di due ore facciamo avanti e indietro in una zona con mezzo chilometro di raggio, senza alcun successo.

Sono quasi le 19:00, siamo stanchi, abbiamo finito tutte le bottigliette d'acqua, e il sole sta per tramontare.

Ma su quel drone ci sono i filmati delle uniche due riprese della giornata.



Decidiamo dunque di fare un ultimo tentativo di ricerca.

Questa volta la fortuna ci è amica: fatti neanche tre passi dal punto in cui siamo, vediamo un'elica e un metro dopo troviamo tutto il drone, con tanto di videocamera ancora attaccata ed intatta!

Unico danno è la batteria al litio che si è gonfiata per la botta: andrà buttata, ma per il resto tutto apposto.

Bene! Ottimo modo per concludere la giornata.

A questo punto non ci rimane che tornare all'Husky, fare un ultimo sforzo per caricare di nuovo nel bagagliaio la batteria grande e rivederla per tornare a Bolzano godendoci il volo al tramonto.

Foto di Lukas Azzolini



6 agosto: 1989-2008 Campo Jonathan – I Gabbiani del Piave

Di Paolo Zanardo

È stato **Paolo Zanardo** a organizzare questa *Reunion* tra i **Gabbiani del Piave** e le **Aquile di Trento** così le definì **Renato Fornaciari** nel corso della presentazione alla stampa e alle autorità a Milano alla Terrazza Martini della traversata della Manica con il Bleriot ricostruito da **Giancarlo Zanardo** realizzata nel 1989.

Occorre ricordare, infatti, che sin nascita di Campo Jonathan vuoi per l'allora amicizia nata in sede di Aeroclub d'Italia tra Renato Fornaciari e Giancarlo Zanardo, rispettivamente Presidenti degli Aeroclub di Trento e Treviso, vi è stato un continuo scambio di visite ufficiali e frequentazioni amichevoli tra i componenti dei due Gruppi.

E proprio da quella data Paolo ha voluto ricostruire in un dvd composto esclusivamente da suoi filmati realizzati in un ventennio a memoria dei numerosi eventi che da Campo Jonathan sono nati o organizzati e presentato agli amici di vecchia data personalmente invitati.

Per l'occasione abbiamo voluto intervistare **Francesco Frezza** che all'epoca è stato il protagonista nell'individuazione del campo e promotore o sponsor di alcune delle più eclatanti iniziative.

Così ci racconta.

“Mi trovavo in una cena durante la Fiera del Mobile a Colonia nel gennaio del 1984. Al mio fianco si trovava Oliviero Piovesana; nel corso dei discorsi legati all'evolversi degli affari realizzati durante la fiera si alternavano chiacchiere sul quotidiano. Venni a sapere che Oliviero era proprietario di alcuni terreni tra cui un vasto campo nella zona delle Calandrine, su un ramo del Piave. Conoscevo la zona e ricordandone la potenzialità per i nostri progetti di allora ne chiesi la disponibilità, subito accettata.

Occorre fare un piccolo inciso: all'epoca io, Giancarlo e Paolo Zanardo, Salvatore Iannacone e tanti altri eravamo soci dell'Aeroclub di Treviso. In quel periodo l'aeroporto iniziava a maturare progetti di

espansione verso l'attività commerciale e questo, in aggiunta alla vicinanza con la base dell'aeronautica militare di Istrana, stava via via limitando la volontà di noi amanti di un certo tipo di pratica sportiva e interesse verso i velivoli storici a praticare liberamente la nostra passione. Era il periodo in cui nascevano le prime aviosuperfici al di fuori di spazi aerei controllati e la nostra idea di realizzarne uno cresceva di giorno in giorno.

In quella cena venne così deciso con Oliviero di trovarci quanto prima per verificarne la fattibilità sul suo campo.

Appena rientrati dalla fiera ci siamo trovati una domenica mattina io, Oliviero, Giancarlo Zanardo e Naibo, amico di Giancarlo.

Ci siamo quindi recati alla sua proprietà: bella con una casa colonica ed un ampio terreno. Premesso che Giancarlo ne conosceva la dislocazione, avendone testate le potenzialità non appena a conoscenza della possibile concessione, con un decollo e atterraggio con il suo Tiger Moth, parcheggiando direttamente di fronte al fienile. Al sopralluogo, pertanto, ne concordammo tutti l'idoneità ai nostri progetti e concordata la concessione. Io impegnato nella mia azienda chiesi a Giancarlo di occuparsi lui dell'iter burocratico.

In seguito la proprietà venne venduta ma Oliviero pretese che l'utilizzo del terreno rimanesse in uso alla nostra Associazione”.

Con il dicembre di quello stesso anno 1984, pertanto, venne dato il via ufficiale all'esercizio del Campo Jonathan. Questo da un'idea partorita in quella cena di mobiliari all'Hotel Excelsior di Colonia!”

Torniamo ora all'attualità, sabato 6 agosto Paolo organizza questo incontro con un programma particolarmente ricco.

Aperitivo con esibizione di una pattuglia composta da Giancarlo Zanardo con lo storico Tiger Moth I-GATO, accompagnato dai **Blue Vol-tige: Fabio Iannacone e Ivan Prizon.**



Quindi ottimo pranzo offerto da Paolo al Ristorante da Gianni alle Calandrine e pomeriggio con proiezione del dvd.

Non poteva, Paolo, terminare questa giornata senza un ricordo particolare a Renato.

Inutile dire che la sua presenza all'interno del filmato è costante nello sviluppo di tutte le iniziative che hanno visto la partecipazione a eventi con aerei storici dalla rievocazione, come detto, del Bleriot, all'uso di Tiger Moth, allo SVA di Gabriele D'Annunzio.

Invitate la sorella Rita, la moglie Emanuela e la figlia Giorgia, Paolo ha donato alla moglie una bellissima cornice con una foto di lui e Renato scattata a St Yan nel 2012 in occasione del volo di rientro dall'Inghilterra per il ritiro del Tiger Moth G-ASPV allora acquistato da Paolo.





4 settembre: Moldoi di Sospirolo – festa Pom & Per

di Francesco Frezza

Sabato mattina, un sospiro di sollievo! Dopo una settimana altalenante fra pioggia e temporali finalmente il CAVOK. Fin dal mattino il cielo azzurro, la calma del vento, il sole, il colore del paesaggio e la temperatura gradevole di inizio settembre, avevano creato un mix di positività e ci aveva messo di buon umore. Anche quest'anno siamo fortunati ho pensato! Sì, perché la prima domenica di settembre coincide con la tradizionale festa patronale a Moldoi, piccolo paesino bellunese nel comune di Sospirolo situato alle pendici sud del parco delle dolomiti bellunesi denominata "Pom & Per"; tradotto: mele e pere, frutti anche del genere autoctono, prodotti sfruttando il favorevole microclima del posto.



300 metri di pista erbosa con pendenza al 13% necessita per i Piloti AG della abilitazione MOU. Ne sa parecchio il nostro Com.te Nunzio Toldo che prepara gli Allievi.

Circuito a sx, e per il PA18, flap e riduzione della speed a 60 nm. Si prosegue diritti fino quasi alla industria Unifarco e poi base per il finale 01 con la 2° tacca inserita ed una indicata di 50 nm. Un po' di motore e si scivola al parcheggio destro per full stop. Già dalle 10 è iniziato l'afflusso di Piloti: Paolo Cattani, Gianni Pedrotti con Paola Fracalossi, Nicola Paggiaro e moglie sono i primi ad arrivare seguiti poi da Antonio Coradello e dagli amici austriaci Tony, Anthony, e Stefan con le rispettive signore.

Bella la cornice in cui si sviluppa la manifestazione: alberelli da frutto e i frutti stessi si alternano agli stand dei prodotti di artigianato di vari tipi ed alle pitture e sculture in legno che si ispirano all'ambiente delle Prealpi Bellunesi.

L'**Avvocato Corrado Zasso**, la moglie ed il figlio Carlo, nella loro splendida villa veneta del 17° secolo, sono sempre accoglienti con i Piloti AIPM alla cui attività didattica, riserva l'aviosuperficie adiacente alla Villa. Nel prato appena sfalcato, spicca la nuova manica a vento che il nostro Lukas Azzolini, poco più che ventenne, consigliere AIPM di recente nomina, ha portato da Bolzano.





E poi si continua con Davide Bendi-
nelli assieme ad Eligio, Domenico,
Ulrich, Matteo Toldo ecc.
Si inizia con un bicchierino di “cor-
diale dell’aviatore” tanto per rilas-
sare corpo e mente.
Arrivano nel frattempo altri velivoli
tanto che alla fine ne contiamo 16.
Un fresco prosecco DOCG per
non perdere l’abitudine, foto di rito e
poi a pranzo sotto gli ultracentenari
cedri della villa.
La proloco dei Monti del Sole, sotto
la guida di Enzo Caviola, ha dato il
meglio di sé per riservarci un pranzo
a base di spiedo con polenta; ottima
l’organizzazione ed il servizio effet-
tuato sui tavoli riservati, ma ancor
migliori i diversi digestivi fra cui me-
rita una particolare menzione, una
bottiglia di fresco limoncino andata
subito a ruba, appositamente confe-
zionata da Carla.
Arrivano nel frattempo altri Soci
AIPM tanto da totalizzarne una qua-
rantina.
Si rivedono vecchi, si fa per dire
Amici mentre gli Avvocati Corrado

ed il nostro Antonio, non la finiscono
più a raccontarsi (*immagino visto il
notevole tempo trascorso*) delle reci-
proche vicissitudini ed esperienze
lavorative.
Antonio era la prima volta che atter-
rava a Moldoi ma ne è rimasto sod-
disfatto; mi è parso di capire così.
Al termine Domenico ed altri Piloti
hanno offerto dei voli ad amici e co-
noscenti tanto per siglare quello spi-
rito di amicizia che fin dall’inizio ca-
ratterizza la famiglia Zasso, la Pro-
loco Monti del Sole e AIPM.
Chissà se nel prossimo avvenire
sarà disponibile anche la barchessa
per comodi alloggi B&B riservati all’
avioturismo.
È un progetto destinato a diventare
presto realtà.
Dopo aver assistito a tutti i decolli
svolti in sicurezza, non ci resta che
terminare questo racconto relativo
ad una felice giornata, ringraziando
tutti coloro che si sono adoperati per
la riuscita di questo incontro tra
AIPM e “Pom & Per”: La Famiglia

Zasso, la Proloco Monti del Sole, Mi-
riam segretaria AIPM e tutti coloro
che hanno partecipato a questo sen-
tito evento con un cordialissimo “ar-
rivederci”.

**Foto di Francesco Frezza e Antony
Nedl**



Moldoi: Eliche e polenta in Valbelluna!

testo e foto di Lukas Azzolini

Anche quest'anno a inizio settembre c'è stato il Pom&Per a Moldoi di Sospirolo, ed immancabile è stata anche la presenza di AIPM.

L'evento viene ospitato nei terreni della Villa Zasso ed è organizzato annualmente dalla Pro Loco Monti del Sole e dal Comune di Sospirolo.

La fanno da protagonisti l'esposizione di prodotti ortofrutticoli e di artigianato locale, le mostre e i convegni (quest'anno a tema bonsai), e le visite guidate alle colture nei dintorni.

Tutto ciò accompagnato dagli atterraggi e dai decolli dei Piloti di Montagna sull'aviosuperficie occasionale adiacente alla villa.

La pista di Moldoi è una vera gemma della Valbelluna. Con le sue caratteristiche agevoli (300x50m e pendenza media del 10%) è un ottimo posto dove imparare le basi degli atterraggi in salita, rendendola una meta favorita dalle scuole di volo in montagna.

Inoltre, essendo situata alla base del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, l'aviosuperficie fornisce ai piloti in arrivo paesaggi sempre emozionanti ed una volta atterrati si può godere di una vista su tutta la vallata e sul fiume Piave.

Per questi motivi AIPM è sempre felice di presenziare al Pom&Per, in modo da poter esprimere di persona la propria gioia e gratitudine ad avere l'accesso ad un luogo così unico; e anche quest'anno lo ha fatto con una dozzina di aeroplani e più di quaranta soci.

Per mezzogiorno, una volta terminati gli arrivi, ci si è spostati tutti dalla pista al cortile interno della Villa Zasso, dove ai piloti erano stati riservati due tavoloni nel cuore della festa, circondati da tutte le bancarelle degli espositori ed all'ombra di imponenti alberi centenari.

La carne grigliata allo spiedo con la polenta ci ha riempito per bene gli stomaci e poi Stefan con la sua grappa artigianale alla pera ci ha riscaldato l'anima.

Ciliegina sulla torta (letteralmente) è stata infine la crostata della nonna alle ciliegie, che ha reso tutti satolli e felici.

Verso le 15:00 si è iniziato ad intravedere dei bei cumuli congesti che si stavano formando a nord, pertanto i nostri amici di Innsbruck, onde evitare di prendere pioggia attraversando il Brennero, hanno avviato le partenze.

Così uno ad uno, Piper dopo Savannah, in un'oretta tutti gli aeroplani sono ripartiti, per ultimo il D-EISO del Presidente.

Il raduno AIPM a Moldoi è sempre un'esperienza piacevole, sia per i piloti che per le persone locali, pertanto speriamo che questa ricorrenza un giorno diventi tradizione.



Dall'archivio Umberto Venturini



1977 - La Gran Motte: nella foto Antonio Marangoni e Mariano Marsilli



1978 - Les Quatre Têtes

10 settembre – Meeting AIPM a Costa Volpino

di Domenico Chiesa

Anche quest'anno l'amico **Gianni Bonafini** ci ha invitati alla festa settembrina organizzata per sabato 10 sull'aviosuperficie di Costa Volpino, comune posto nella parte nord del lago d'Iseo, quella in provincia di Bergamo.

Partiamo da Belluno con i due Piper, la giornata è di quelle classiche post frontali con calma assoluta di vento e visibilità perfetta. Sorvoliamo l'altopiano dei Sette Comuni, la parte montuosa della provincia di Vicenza ricca di boschi e forti della Grande Guerra, entriamo poi in Trentino sopra Folgaria e Rovereto e arriviamo sopra il Garda tra Torbole e Malcesine. L'aria è talmente limpida che la penisola di Sirmione posta nella parte sud dello specchio lacustre, sembra quasi a portata di mano.



le ruote sull'erba poco prima di mezzogiorno.

Accolti anche quest'anno dalle musiche della banda, seguite alla

Il Comandante Col. Pilota Proietti ci intratterrà a fine pranzo con una breve conferenza sull'argomento descrivendoci l'evoluzione del concetto di sicurezza negli ultimi anni e di come siano cambiati anche l'approccio didattico della materia, per aumentarne la conoscenza da parte dei piloti, e l'applicazione dei concetti fondamentali per raggiungere un livello sempre più elevato della stessa.

Nel corso della giornata abbiamo avuto modo di parlare anche di un altro argomento, se vogliamo anch'esso legato alla sicurezza volo ma in un contesto diverso; mi riferisco alla paventata modifica da parte di Enac del regolamento che disciplina la legge Gex sulle avio superfici.



Entriamo in Lombardia nella provincia bresciana sorvolando il lago d'Idro ed eccoci, dopo ancora una manciata di minuti volati tra le nubi alpine a destra e il sereno padano a sinistra, con un volo diretto di circa un'ora e trenta, sopra il borgo di Pisogne per la consueta chiamata sulla 130.00.

Il parcheggio della pista giù sotto è già pieno di aerei, le operazioni di atterraggio dei vari equipaggi sono rapide ed ordinate; dopo la necessaria discesa dagli oltre cinquemila piedi, arriviamo a posare

cerimonia in ricordo del Cav. Bur-lotti, indimenticato mentore della creazione di questa realtà del volo, abbiamo il piacere di incontrare piloti e amici giunti dalle varie sedi sparse ovunque nel nostro Paese. Se ne aggiungono sempre nuovi; è un buon segno perché significa che siamo riusciti in tanti anni a seminare qualcosa e a diffondere il nostro amore per il volo in montagna.

A pranzo abbiamo modo di colloquiare con due ufficiali del Nucleo Elicotteri Carabinieri della Base di Orio al Serio: si parla di incidenti e prevenzione.

Tale proposta, buttata giù nero su bianco e diffusa da alcuni funzionari dell'Ente, coinvolti e condannati in seguito ad un processo seguito ad un incidente con vittime, successo alcuni anni orsono in una pista privata in Sardegna, ha creato non poco scompiglio nel mondo dei gestori di aviosuperfici, perché in modo del tutto gratuito propone di imporre delle incombenze sia metodologiche che economiche nella gestione di tali strutture che, oltre che vessatorie, sono, a detta della maggioranza degli addetti ai lavori, del tutto inutili per lo scopo che si prefiggono.



Ora le modifiche proposte rischiano la mazzata sui gestori, facciamo quindi tutti un appello affinché queste nostre realtà non cadano vittime di pavidì e poco informati oscuri funzionari.

Buoni voli e arrivederci al prossimo incontro a Costa Volpino, sperando di trovare tutti qui e altrove ancora motivati nel lavoro di promozione del nostro meraviglioso sport e dei luoghi dove esso si svolge.

Un sentito grazie a Gianni e a tutti i gestori di queste realtà in qualsiasi posto siano nel nostro Stivale, isole comprese:

tenete duro.

Si è passati da una giusta quanto auspicabile proposta di legge parlamentare per la valorizzazione ed incremento di queste strutture a scopo avio turistico, a quest'altra inopinata uscita Enac che va verso il senso esattamente opposto perché rischia di affossare un comparto in salute e con ottime prospettive di sviluppo anche economico.

Abbiamo partecipato come Aipm alla protesta indetta al riguardo da Aopa, prodigandoci a proporre correttivi alla sciagurata iniziativa. Sugeriamo a tutti di andarsi a documentare su come erano stati impostati più di 50 anni fa la legge Gex ed il suo regolamento per la disciplina del volo in montagna e di tornare a ragionare come alle origini.

Lo stravolgimento attuato nel 2003 volto a favorire il volo ad ala rotante, aveva messo all'angolo l'ala fissa.

L'Aipm era riuscita per fortuna a mettere una pezza facendo modificare l'art.8 che per fortuna, con la stesura del Primo Febbraio 2006 ancora in vigore, ci aveva allora permesso di tornare ad operare nelle avio superfici occasionali, fondamentali per il volo in montagna in alta quota.



Una piacevole, quanto inaspettata, sorpresa.

Seduti al nostro tavolo, con la camicia nera e collarino bianco, ci sono 2 preti: parroci-piloti.

Sono arrivati con il loro ultraleggero da Busseto (Parma): hanno celebrato messa, pranzato e ripartiti. Abbiamo anche i Preti Volanti!

Ovviamente ho detto loro che dobbiamo andare a trovarli per il...culatello.

Ci aspettano, dobbiamo andarci!

Francesco Frezza



24 settembre: a San Genesio pioggia, würstel e musica tirolese

di Lukas Azzolini



2021 - foto di Antony Nedi

San Genesio, quest'anno le aspettative erano alte. Nel 2021 allo stesso evento avevo contato più di trentacinque aeromobili e oltre 250 persone delle quali almeno 70 soci AIPM. La banda musicale suonava sul prato all'aperto e si è pranzato sotto un gradevolissimo sole da maniche corte.

Quest'anno invece è andata diversamente.

Già con giorni d'anticipo le previsioni davano brutto tempo per quel weekend, e il regime anticiclonico perdurato nelle settimane precedenti stava volgendo al termine.

E così, con poca sorpresa ma tanta seccatura, questo 24 settembre, mi sono svegliato sotto un cielo uggioso di nembrostrati, con la pioggia intermittente ed un clima grigio, già quasi invernale.

Nel Bolzanino la base delle nubi era poco sopra i 4000 piedi, oscurando così la maggior parte dei passi di montagna utilizzabili dai colleghi piloti delle valli vicine.

Più a sud invece, già da Rovereto, le condizioni meteo peggioravano ulteriormente con precipitazioni più fitte e visibilità inferiore.

Per questi motivi LIGT era rimasta raggiungibile via aria solo ad una dozzina di piloti locali, incluso il sottoscritto.

Partendo dall'aeroporto di Bolzano avevo "gioco facile". Circa cinque miglia in linea d'aria e una base nubi che mi permetteva di arrivare giusto giusto.

Così, armato d'ombrello e kway, sono montato sull'Husky giallo del Club e dopo aver scaldato per bene

il motore sono decollato per San Genesio.

L'aria è calmissima, non c'è vento, e dopo sei minuti di salita verso nord mi ritrovo dritto in finale, con all'orizzonte l'aviosuperficie sbiadita dalla foschia.

Lascio la frequenza di Bolzano e cambio sulla 130.00 per iniziare con le chiamate all'aria. In radio c'è solo un altro aereo, un Pa18 anch'esso in finale per la 32.



Per mantenere la separazione tiro fuori i flap anch'io e mi configuro per l'atterraggio. Faccio la *flare* un po' troppo alto e il touch down devo

ammettere non viene proprio soffocissimo. L'husky è solido e non si fa problemi, ma con il rimbalzo i copertoni tirano su della fanghiglia che mi imbrattata per bene le fiancate gialle, dove ora risaltano anche dei pois marroni.

Liberata la pista mi parcheggio accanto al Supercub atterrato prima di me. Spengo il motore, smonto facendo attenzione a rimanere sotto l'ala, la quale mi protegge dalla pioggia mentre apro l'ombrellino che mi sono portato dietro e mi avvio per salutare i proprietari di casa.

La Famiglia Göstner, nonostante il maltempo, aveva sistemato comunque tutto a puntino: la pista era stata tosata a strisce, liscia e verde come un campo da golf, la banda musicale e i tavoloni per il pranzo erano stati spostati nell'ampio garage a piano terra.

Il portone aperto consentiva comunque la vista sulla pista. L'ospitalità era rimasta calda come se fosse estate.

Per le 12:00 si è raggiunto il picco di nove aerei. Quattro di origine germanica (la meteo a nord leggermente migliore permetteva il passaggio dal Brennero), due Husky di Bolzano e degli ultraleggeri anche da Termon.



Qualche altro amico pilota aveva raggiunto l'evento usando più convenzionali mezzi a quattro ruote. Essendo ormai ora di pranzo, ed essendo la festa nel suo pieno, spinto da un leggero languorino mi dirigo anch'io a prendere qualcosa da mangiare.



Il buffet è tipico altoatesino. Si parte da un enorme pentolone in ghisa pieno di *Sauerkraut*, per poi passare all'arrosto di prosciutto, i canederli, e per chi in tarda mattinata se li fosse persi erano rimasti ancora dei *Weisswürst* con la senape dolce e i *Bretzel*; infine lo *Strüdel* o la *Linzer Torte* (o entrambi).



Fuori ci sono 12°C, dal cielo non passa un raggio di sole e l'umidità abbassa ancora di più la temperatura percepita. Ad infreddolirmi ulteriormente ci sono anche le scarpe ancora bagnate dalla camminata sul prato dopo aver parcheggiato. Un buon pasto in compagnia è proprio quello che serviva per scaldarsi.

Mi faccio mettere sul piatto un po' di tutto, recupero una birra Forst



0,0% e vado a prendere posto assieme ai colleghi di Bolzano.

Mangiando e dialogando il tempo passa in fretta, e le condizioni meteo pian piano continuano ad imbruttirsi; infatti dal tavolo iniziamo a sentire i primi motori accendersi.

Un po' di gente inizia ad alzarsi per andare a vedere i decolli, e così, facendo attenzione a recuperare un'ultima fettina di torta, decido d'aggregarmi anch'io.

Nel mentre, tra un decollo e l'altro veniamo intrattenuti da un piccolo aeromodello acrobatico a turbina, che tra un volteggio e l'altro ci passa sopra la testa a quasi 250 km/h, producendo un sibilo talmente forte da coprire tutti gli altri rumori.

Nel giro di un'ora quasi tutti gli aerei hanno salutato San Genesio,

penultimi il pa18 atterrato prima di me ed il Maule di Herr Dietrich, che, durante il decollo, con l'aria quasi satura, ci regala la rara vista della formazione dei vortici di condensa sulle estremità dell'elica.

Infine, anche a me è toccato ripartire, con il termometro dell'Husky che dopo il decollo segnava 7°C.

Che sia bello o brutto tempo, la festa d'autunno della Fam. Göstner qui a San Genesio è un evento al quale AIPM è sempre lieta di partecipare, soprattutto per il legame che questo luogo ha stretto con il volo in montagna.

Un grande Grazie per l'ospitalità!



foto dell'articolo di Flavio Canton

2 ottobre: Italo Battioli – Primo Presidente AIPM

dalla Redazione

Ai primi di ottobre ci ha lasciati **Italo Battioli**, promotore e co-fondatore di AIPM.

Primo Presidente dell'Associazione, Italo è sempre stato un uomo riservato quanto determinato nel raggiungere i suoi obiettivi e grande appassionato oltre che praticante del volo e del volo in montagna in particolare.

Nato nel 1939 a Rio de Janeiro, a lui si deve la felice intuizione e la caparbia determinazione nella creazione della nostra Associazione.

Ha cominciato molto presto la sua carriera aeronautica, prima come pilota di taxi aereo, quindi come pilota di linea.

Nel 1965 si è trasferito in Italia, dove ha continuato a lavorare fino al pensionamento, come Comandante Istruttore sul B-747. Ha maturato 18.000 ore di volo, ed ha pilotato dieci tipi diversi di aereo di linea e 65 dell'aviazione generale.

Durante la sua vita professionale, ha anche lavorato per 20 anni nel campo della sicurezza del volo, nella Commissione Tecnica dell'ANPAC ed anche in seno all'IFALPA.

Italo ha scoperto il volo in montagna nel 1976, quando ha preso l'abilitazione su ruote e sci a Mont Louis, nei Pirenei.

Da allora si è appassionato a questa disciplina e, per più di dieci anni si è recato spesso sulle Alpi, riuscendo a compiere 600 atterraggi in montagna.

Conoscendo l'AFPM e l'ASPG, e forte della sua esperienza nell'ANPAC, Italo aspettava l'occasione per creare un'associazione di piloti di montagna in Italia, che si è concretizzata ad Aosta nel 1985.

Durante il XV° Raduno Internazionale dei Piloti di Montagna, tenuto ad Aosta nei giorni 25-26-27 maggio 1985, oltre a numerosi piloti francesi e svizzeri, sono ospiti dell'Aeroclub della Valle d'Aosta anche alcuni piloti di montagna italiani.



La cena "costituente" a Aosta

Da Viterbo con Italo arrivano Marco Longo, Valentino Poli e Marcello Pasquali, Paolo Cattani e Bozzone, tutti a bordo di Piper L-18C.

Da Trento con due PA 18-150 arrivano Berto Venturini, Luigi Pezzoli e Adriano Boccardi.

Durante la cena ufficiale del 26 maggio, Italo lancia l'idea di fondare l'Associazione Italiana Piloti di Montagna (A.I.P.M.); da tempo, il nostro Italo, aspettava la buona occasione per mettere le basi di una Associazione che in Italia mancava. Erano esistenti l'Associazione francese (A.F.P.M.) e quella svizzera (A.S.P.G.) ma i piloti italiani non erano rappresentati e raggruppati in nessuna Associazione nazionale.

L'incontro con gli amici di Aosta (il Presidente dell'Aero Club

Gianfranco Marten-Perolino ed il rappresentante del volo in montagna Roberto Venco) con quelli di Trento è stato per Italo il momento giusto.

La sera stessa con l'entusiasmo di tutti viene steso un breve ma significativo documento che getta le basi di quella che, poco dopo, doveva diventare l'A.I.P.M.

Le cose da fare erano molte: bisognava stilare uno statuto, informare i piloti abilitati in tutta Italia, partire con una prima "costituente" che potesse definire obiettivi, contenuti, funzioni della nuova Associazione.

Da maggio a settembre tra Italo e i soci "fondatori" si assiste ad una fitta corrispondenza senza, purtroppo, trovare un momento di aggregazione in cui poter agire concretamente.



1987 - Prima uscita ufficiale AIPM a Villefranche Beaujolais (F)

L'urgenza di arrivare alla costituzione di una Associazione Nazionale che rappresentasse il "volo in montagna" era dettata anche dal pericolo che nuove normative e regolamenti del Ministero dei Trasporti e di Civiltà potessero intervenire a far arretrare o perlomeno limitare i benefici della Legge GEX (legge n. 518/68).

Una legge promossa, voluta ed approvata dal nostro Parlamento grazie all'impegno ed alla passione di Corrado Gex, Parlamentare della Regione Valle d'Aosta.

Italo nella sua posizione di Segretario Tecnico dell'Associazione Nazionale Piloti Commerciali, era riuscito a far conoscere ed a parlare sul problema del "volo in montagna" negli uffici del ministero, in quelli di Civiltà e con funzionari addetti al rilascio di licenze ed abilitazioni.

Questa posizione e l'autorevolezza dello stesso Battioli ha permesso, fin dall'inizio, la difesa della legge esistente e della regolamentazione delle aviosuperfici da attacchi e restrizioni che durante questo periodo affioravano negli uffici competenti. L'urgenza porta alla formazione di un Direttivo Provvisorio che lavori per portare alla costituzione ufficiale dell'A.I.P.M.

Per ragioni pratiche la sede dell'Associazione viene proposta a Roma con Italo Battioli Presidente.

Venco e Venturini, rappresentanti delle realtà locali dove viene praticata l'attività di volo in montagna, ricoprono le cariche di Vicepresidente e Segretario.

Gli ultimi mesi del 1985 sono contraddistinti da una grande mole di discussioni, riunioni, corrispondenze. Venco per le Alpi Occidentali e Venturini per quelle Orientali promuovono riunioni informative con i piloti abilitati per raccogliere tutti i suggerimenti per poter stilare in tempi brevi uno Statuto condiviso dalla maggioranza.

A Rovereto viene interessato il Notaio Guido Falqui Massidda, anch'egli pilota di montagna, per poter dare una veste ufficiale alla bozza di statuto così come



Sella Valsugana (TN): Italo Battioli al centro in occasione del 100.mo compleanno di Francesco Volpi insieme a quattro presidenti A.I.P.M. e all'istruttore Giuseppe Dellai.

venutosi a creare dopo il lavoro svolto prima ad Aosta e poi negli incontri successivi durante gli incontri con i piloti.

Il giorno 4 gennaio 1986, presso i locali dell'Aero Club di Trento viene finalmente formalizzata la costituzione dell'Associazione Italiana Piloti di Montagna.

Durante l'Assemblea di Aosta nel 1988, Italo viene riconfermato Presidente per il successivo biennio.

Dopo qualche anno, con l'AIPM che cresceva sana e forte Italo pensò che i tempi erano maturi per lanciare l'idea della costituzione di una federazione delle associazioni europee.

L'idea fu accolta con entusiasmo dagli Italiani e Francesi, e da una riunione svoltasi a Clacton (Inghilterra) nel 1991, è nata **European Mountain Pilots**, magistralmente realizzata ed amorevolmente "cresciuta" da Robert Barrier allora Vice-Presidente di AFPM.

Padre di due figli insieme all'amico e socio Valentino Poli ha coltivato per anni una sua grande passione: il restauro di un L-5 con il quale ha praticato il volo in montagna e la partecipazione in Italia e all'estero a manifestazioni aeree rievocative.



**Italo numero Uno: foto di Bruno Tarraran
Per gentile intercessione di Giorgio Bonato**

Sono Francesco Frezza, Presidente della Associazione Italiana Piloti di Montagna (detta anche AIPM) con sede a Trento. È doveroso per noi ricordare il Comandante ed Amico Pilota Italo Battioli che è stato il primo Presidente di A.I.P.M.

Possiamo dire che Tu Italo, in dalla tua nascita avvenuta a Rio de Janeiro, hai avuto ben marcata nel tuo DNA, la passione per il volo. La tua carriera aeronautica inizialmente come Pilota di Aereotaxi, e successivamente come Pilota di linea all'Estero ed in Italia con esperienza che ha totalizzato circa 18.000 ore svolta su una decina di differenti tipi di aerei commerciali e 65 tipi di aereo dell'aviazione generale, ti ha permesso di sentire il cielo come fosse la tua seconda casa.

Ma la scoperta del volo in montagna dopo l'abilitazione conseguita nei Pirenei, ha creato in te un tale entusiasmo per questo particolare volo che ti ha portato a coinvolgere in questa meravigliosa avventura diversi amici quali Paolo Cattani, Valentino Poli, Berto Venturini tanto per citarne qualcuno, riuscendo a mettere le basi a quella che è diventata poi l'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna fondata a Trento 36 anni fa (ossia il 4 gennaio 1986) e di cui sei stato il Primo Presidente.

I tempi allora erano maturi perché fosse costituita, come era già accaduto in Francia e Svizzera, una Associazione che rappresentasse questa specialità per la quale le montagne del Trentino, e non solo, erano espressione naturale di bellezza ed eccellenza. La Tua esperienza ed autorevolezza ha permesso di ottenere in sede nazionale e presso l'allora Civilavia, quelle facilitazioni che ad altri meno introdotti ed esperti come te, sarebbero state rese lunghe e difficili. Il Tuo pensiero lungimirante ha fatto sì che questa Associazione, nata fra le montagne, diventasse altresì importante a livello Europeo affrancandosi alla European Mountain Pilots. Abbiamo ammirato in Te la competenza e la capacità organizzativa nonché lo spirito associativo nella costruzione di comuni sentimenti di amicizia tipici della gente di montagna. Sei ora uscito in silenzio, dopo un lungo periodo di sofferenza, con eleganza com'era nel tuo modo di fare. Noi, Italo, ti ricordiamo con affetto come colonna portante e per tutto quanto hai apportato alla Tua e nostra Associazione.

Mi piace ricordare a questo proposito, alcune frasi dello scrittore John Maggee che mi sembrano particolarmente adatte alla tua personalità di Pilota di Montagna e che così recitano:

"Ho superato vette sferzate dal vento con grazia leggera, lassù, dove mai allodola e persino aquila, hanno volato.

E, nell'attimo in cui con lo spirito sospeso, silenzioso, calcavo l'alta inviolata santità dello spazio, ho allungato la mano, e ho toccato il viso di DIO."

Un grazie particolare alla Tua famiglia che tanto amavi, a Luca e Vanda a cui vanno le nostre sentite condoglianze che ci hanno permesso di godere dell'Amicizia di questo grande uomo, di questo grande appassionato del volo.

Cadine, 3-10-2022.



2010 Raduno EMP-APME
Spagna



2011 Raduno EMP-AIPM
Italia



8 ottobre – Omaggio a Daniele e Valentina

di Francesco Frezza

Dovevamo pur gratificare quest'anno i giovani gestori della Cascina Dolomiti, **Daniele e Valentina**, a Pez di Cesio-maggiore (BL) con la presenza AIPM! Per la verità più volte avevamo rimandato questa occasione per diverse ragioni, erba alta, meteo difficoltoso, ecc. ma sabato 8 ottobre finalmente ci siamo riusciti ad attuare quanto promesso.

Le previsioni meteo, da tempo sotto controllo, annunciavano una bella giornata confermate mentre ci si avvicinava al giorno programmato. Si sa che in Valbelluna, specie in prossimità del laghetto di Busche, il microclima è piuttosto bizzarro ed imprevedibile tanto da ribaltare, sovente, le condizioni della pianura. In effetti di primo mattino la zona di Feltre era sotto una densa coltre di nubi basse: nebbia per meglio intenderci, che si è andata però diradando con l'aumento della temperatura man mano che passavano le ore.

Dimostrativa e bella nello stesso tempo, è la foto scattata da Andrea Rossetto alla valle del Piave verso le Prealpi Feltrine sotto la pressione della bassa nuvolaglia bianca. Infatti dalle 11,00 circa cominciano ad affluire i primi velivoli; una decina provenienti da Bolzano,



Vicenza, Trento, Padova, Belluno; erba un po' altina ma nessun problema; ad uno ad uno si posano sul bel prato verde che termina con una pendenza di "sicurezza"; regolando bene la velocità di avvicinamento ed atterraggio non serve usare i freni. Park a destra dopo aver tassativamente superato il segmento trasversale alla pista "tombinato" triste ricordo per qualcuno. Nunzio ne approfitta per qualche volo di addestramento: è giusto, fa il suo mestiere e lo fa bene.

Intanto la giornata diventa splendida: cielo azzurro, colori autunnali del paesaggio, nel contesto di un soleggiamento

gradevole; calma di vento. Guardo la manica a vento che penzola immobile dalla sua asta, ed il pensiero corre a Renato: si l'avevamo installata assieme ad un gruppetto di amici; non è trascorso neppure un anno!

Eppure Pez esercita sempre il suo fascino; quando dall'alto del piazzale antistante l'agriturismo ci si attarda seduti, magari conversando con un buon prosecco in mano, lo sguardo spazia fino all'orizzonte delimitato a sud dalle creste delle Prealpi e dalla gola della valle del Piave, da quelle dei monti della luna a ovest per terminare ad est con i monti dell'Alpago.





nella fase di rientro.... e che feste!

Bellissima foto che ha immortalato un attimo della nostra storia associativa; raccomandiamo che venga subito esposta nel locale.

Dopo i brindisi di rito, piano piano sono cominciati i rientri mentre gli ultimi, giunti in macchina, si attardavano volentieri per ammirare ancora una volta lo splendido paesaggio, e sorvegliando un gradito digestivo, terminare in allegria con gli Amici questo simpatico raduno AIPM.

Ci si sente più sereni ed appagati. Intanto all'esterno viene servito un convenevole antipastino alla trentina di Convenuti arrivati da più parti.

Perfino Davide Santer, amico e pilota di Cortina, (*ricordate malga Federa che con la neve si raggiungeva col suo cingolato ex militare?*) arriva questa volta a farci visita. Con orgoglio e soddisfazione mi dice: ho iniziato con Nunzio il corso per conseguire il MOU! Bene Davide, sei dei nostri!

Passiamo all'interno del Ristorante dove il pranzo servito è veramente all'altezza dei voraci Aipm. I dovuti complimenti al cuoco non mancano. Ma, in questa occasione, abbiamo fatto qualche cosa di più del solito: chiamati Valentina e Daniele abbiamo voluto gratificarli con la consegna di una gigantografia a colori dell'Agriturismo di Pez, immerso nella neve e contornato a nord dalle vette feltrine innevate anch'esse, con davanti 4 Piper equipaggiati di sci di rientro da una attività in montagna. Foto scattata nel 1984 (38 anni fa!) da Fabio Endrici e sempre emozionante se pensiamo che, a quell'epoca, i nostri giovani gestori non erano ancora nati.

Sì, precisa Enzo, il primo Piper a sinistra era il mio, quindi quello di Renato, poi quelli di Fabio e Berto; venivamo spesso qui



Pez: la "Pia", dall'album dei ricordi

di Enzo Marchesi

Eh sì, difficile non cogliere questa occasione per tornare a Pez in questo accogliente Agriturismo che una volta era una trattoria di campagna che noi chiamavamo "dalla Pia" perché questo il nome della titolare.

Non si trova proprio sulla rotta diretta che da Belluno porta a Trento, rotta che normalmente costeggia i costoni delle Dolomiti Bellunesi sino al Passo Croce d'Aune per poi portarsi nel Tesino e quindi nella Valsugana.

In quel periodo, però, vi erano giornate in cui preferivi portarti lungo il corso del Piave cazzeggiando, osservando a dritta e a manca i bei prati che potrebbero salvarti la vita in un caso di piantata motore. Sono talmente tanti che non servirebbe neppure avere una quota molto alta, sarebbe sufficiente una scivolata d'ala, mantenere la giusta velocità e rateo di discesa e o qui o là atterri con dolcezza (beh, se sei un pilota di montagna e voli su un PA18 è meglio!).

LA SCOPERTA

È successo così, mi raccontava Renato, che uno di quei sabati autunnali ancora senza neve e con le prime nebbie in pianura, lui e Paolo decidono di fare una trasferta a Belluno, così per andare a bere un bianco al bar dell'aeroporto con gli amici Max, Valerio e Domenico.

Bisogna rientrare per mezzogiorno per riconsegnare l'aereo del Club che nel pomeriggio ha una prenotazione.

Il viaggio di ritorno è noioso, di routine, pilota Renato e propone di fare qualche deviazione per vedere se qualche prato può diventare una nuova aviosuperficie.

Siamo nel 1981, entrambi hanno ormai maturato una grande dimestichezza con il PA18 ma la loro esperienza è, per

il momento, limitata a ripercorrere le gesta che Mario e Berto raccontano.

Piste inaugurate per caso, talvolta affrontate con l'ardore della scoperta, altre abbandonate in fase di perlustrazione aerea altre, infine, dimostratesi ottime superfici idonee alle successive fasi di addestramento e allenamento.

Sia in erba che su neve!

Tutte quelle sinora conosciute, affrontate con sicurezza e bravura sia da Renato che Paolo, ma... manca la loro!

Paolo è più scettico, ad ogni pausa propone difficoltà e ostacoli che potrebbero rappresentare rischio di danno all'aeromobile o, quantomeno: "atterraggio sì ma, poi, il decollo?"

Ma, ormai, ha Renato ha scelto, ha visto quello che, secondo lui, presenta migliori caratteristiche di fattibilità.

Sì, d'accordo, c'è la casa da scavalcare, i primi tratti di terreno sono arati in verso perpendicolare al senso di atterraggio, a lato c'è una strada con un piccolo dislivello, c'è un fosso in



È così che tra un'ansa del Piave e l'altra, all'altezza della diga di Busche, sul declinare dei campi che portano alle alture si intravedono diversi prati, alcuni meno, altri più, abordabili (così a giudizio di Renato)!

quella che sarebbe la testata pista e ... quello che rimane da usare come pista non è proprio tanto lungo!

"Ma dai, che ce la facciamo!" dice Renato.

“Io, però, non pago!” risponde Paolo.

Renato ha ormai deciso, procede!

Un paio di ricognizioni per verificare il fondo, direzione e intensità del vento, calcolare meglio distanze e ostacoli e via!

Mamma mia, quanto è corto una volta scavalcata la casa e superati i primi due terreni! Ma Renato è bravo, il Piper è docile ai suoi comandi e Paolo frena come un dannato.

Così è cominciata! Il ritorno e la comunicazione a Berto della scoperta scatena il delirio. Occorre subito andare a vedere, controllare che sia vero, capire che non abbiano fatto stupidate (sì, l'aereo non ha subito danni evidenti, ma non si sa mai!).

Passano solo due settimane di ritardo per la presenza di fitte nebbie in Val Belluna ma, appena possibile, si parte in squadra per testare la nuova aviosuperficie.

Arrivati sul posto e una volta condivise da Renato le caratteristiche di quella sua prima esperienza, Berto taglia la strada a tutti e si precipita all'atterraggio. Non semplice neppure per lui, ma entusiasta lo battezza come nuovo “campo scuola” ove portare i suoi numerosi adepti che intendono perfezionare la propria esperienza di volo in montagna.

Si scopre anche la trattoria posta al termine della strada che giunge da Busche.

Il pranzo è spettacolare, all'interno dell'ampio locale che funge da ingresso, sala da pranzo e piccolo bar... proprio al

centro un enorme camino acceso con uno spiedo pieno di carne in cottura emana un profumo penetrante e stimolante.

Parlando con la titolare, la mitica Pia, scopriamo che il terreno prospiciente, non quello su cui siamo atterrati ma quello dalla parte opposta della strada, è di loro proprietà.

In fase di ricognizione l'avevamo notato ma la presenza di un canale posto proprio ad un punto cruciale del terreno e la successiva presenza di una per quanto non eccessiva scoscesa



... in quattro con il 180!!!

china del terreno ne sconsigliava l'uso.

Se ne discute a lungo anche con il marito che cura la stalla e il terreno e si giunge a concludere che sarebbe un'opportunità la copertura del canale e il migliore livellamento del terreno per quella parte terminale del campo al fine di renderlo omogeneo e divenire un'ottima rampa di fine corsa in caso atterraggio un po' troppo ... generoso!

“Sì” - ci risponde - “si può fare! Vedremo con la prossima primavera, non è facile ma si può fare!”

Nessun problema, noi torniamo per la pista ormai collaudata, magari alternando qualche atterraggio sulla strada (unico problema l'incrocio con qualche veicolo in senso opposto, fortunatamente raro e mai incontrato).

Passano un paio d'anni e, finalmente, i lavori da noi proposti vengono realizzati.

La pista diventa definitivamente questa e l'uso sempre più frequente, finalmente anche con la neve.

Il finale rimane complesso per la presenza di alti alberi in asse pista, si supera con un ingresso in corto con un'angolazione di circa 40° che, una volta a terra accorcia molto la corsa ma la lunghezza è tale che con la nostra esperienza risulta ancora agevole, anche con gli sci.

Più avanti negli anni la cortese disponibilità della proprietà opererà il taglio di quelli più alti favorendo l'ingresso in asse pista, in particolare per l'attività scolastica e l'arrivo anche di aeromobili meno STOL.

L'USO INTENSIVO!

I ricordi, poi, vanno in particolare all'attività invernale.

Posso solo ricordare una giornata tipo, di quelle piene... intense!

Prendiamone una compresa tra i mesi di dicembre e marzo, di quegli anni ancora copiosi di neve e di piste ottimamente innevate.

Si parte di mattina un po' tardi, si attende che il ghiaccio sulla pista inizi a sciogliersi, e si mette prua nord. Quando non si va verso l'Adamello o verso le cime più alte, ma questo già verso la tarda primavera, ci si dirige verso Malga Moser.

Qui si fa un po' di scuola su un campo privato che i proprietari ce ne concedono l'uso solo quando coperto di neve o, in estate, dopo lo sfalcio dell'erba. Dopo atterraggi e decolli ci dirige verso l'Alpe di Siusi scavalcando e aggirando il Massiccio dello Sciliar e atterrando su una vecchia pista ormai dismessa dell'ALE.

Lo spettacolo è fantastico sotto lo sguardo silenzioso e impetuoso delle stupende cime del Sassolungo e del Sassopiatto.

È pure capitato di arrivarci a temperature di 20 gradi sotto lo zero e dover avviare, a fatica, l'elica manualmente vista la difficoltà di riaccensione del motore.

A volte, tempo permettendo, una puntatina a Corvara: avvicinamento complicato dalla presenza di cavi e abitazioni ma di soddisfazione toccare terra su un meraviglioso prato. Poi, solo alcune volte, al Plan Boe. Tornando verso sud si poteva dirigere la prua verso Malga Agnelezza: una volta a terra obbligo la foto con lo spettacolare panorama verso le Pale di San Martino.

Non sempre si riusciva a fare tutto il tour, alcune volte l'attività iniziava tardi e le soste a Malga Moser e a Siusi si protravevano nell'attività di addestramento. In questi casi capitava di fermarsi per il pranzo al Rifugio posto a poche centinaia di metri dagli aeroplani.

Ma quasi sempre verso le 14,00 – 14,30 la meta era una sola: dalla Pia. Un volo di circa trenta minuti e lo spiedo fumante ci attendeva! Il pranzo era pieno dei racconti sulle sensazioni degli eventi appena vissuti con l'errore dell'uno ed il rimprovero puntuale di zio Berto ma sempre pieni di gioia per quei momenti vissuti in Gruppo (si pensi che mediamente su quelle piste ci si recava in quattro-cinque aeroplani)!

Oggi, purtroppo, quasi tutte le piste citate sono inibite all'atterraggio: Malga Moser, Alpe di Siusi e Malga Agnelezza fatte rientrare nell'istituzione di Parchi Nazionali o Regionali, Corvara divenuta pista privata e Plan Boe non più praticabile.

NUOVE SCOPERTE

Nel periodo estivo, le tappe erano più o meno le stesse, magari con qualche divagazione su altre piste nel frattempo scoperte.

Accadeva, infatti, anche dell'altro!

L'effettuazione dell'attività invernale o estiva di addestramento non esauriva certo la voglia di nuove scoperte!

Con l'allungarsi delle giornate, il tragitto verso Trento diveniva fonte di osservazione-valutazione.

Il tragitto dal Passo Croce d'Aune alla Valsugana era sempre stato considerato solo di passaggio vista la necessità del rientro e la stanchezza maturata nel corso dell'attività... ma questo d'inverno!

Con la nuova stagione sia Berto che Renato divenivano abili scrutatori del terreno sorvolato, non che nel passato non si fossero notate alcune piste possibili ma mancava il tempo di verificarne la fattibilità.

Ecco che tra le tante ipotesi se ne vennero a realizzare almeno quattro.

Si testarono: un prato proprio al Passo, uno più avanti sul monte Giallo, uno denominato Tamburli (forse dal nome dei proprietari), infine la meravigliosa scoperta della conca di Celado nel Tesino, ma di questa occorrerebbe parlarne in un capitolo a parte (come d'altronde ha fatto a suo tempo Berto nel suo racconto "Le nostre ragazze di Celado", pubblicato sul nostro sito nella Sezione Racconti).

Anche di queste piste oggi se ne è persa la pratica: le prime tre, all'epoca particolarmente impegnative, per trascuratezza con conseguente crescita di alberi e ostacoli naturali; la quarta per rifiuto della proprietà del terreno. Fortunatamente altre nel frattempo se ne sono aggiunte, tuttora usate per l'attività didattica.

Seguono alcune pagine di fotografie. Sono tutte tratte dagli archivi di: Fabio Endrici, Enzo Marchesi e Umberto Venturini. Immagini che rappresentano quasi tutte (per motivi di spazio, non tutte) le piste qui citate sia in versione estiva che invernale. Ho voluto inserire anche una pagina dedicata alla catalogazione che Umberto Venturini faceva di tutte le piste da lui scoperte o anche solo frequentate.

Si pensi che i suoi cinque volumi comprendono oltre 400 piste italiane, della Savoia e dei Pirenei. Partendo dalla numero 1 *Novaledo* del 1971 alla numero 420 *Condulmer* del 1991.

Incredibile il bagaglio di esperienza e conoscenza maturato da Beppino, Berto e Renato.

A Luca Fini e Nunzio Toldo (oltre ai nuovi aspiranti Istruttori in fase di qualificazione) la possibilità di continuare in questa tradizione!

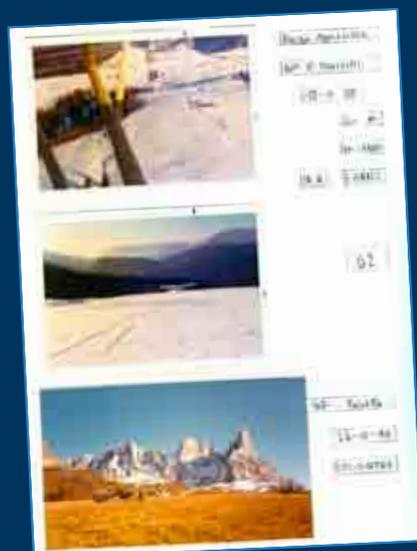
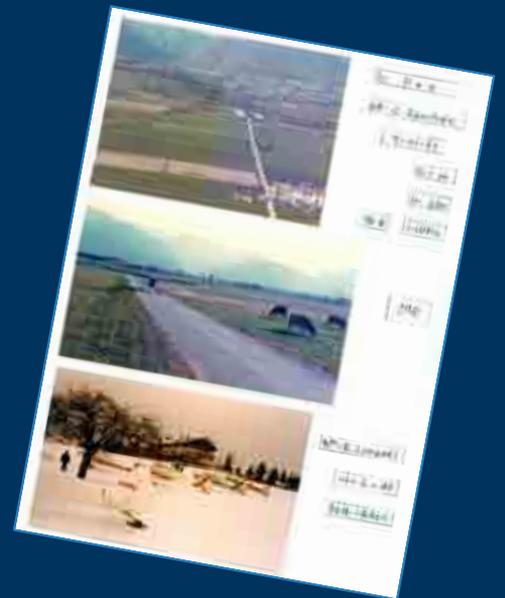
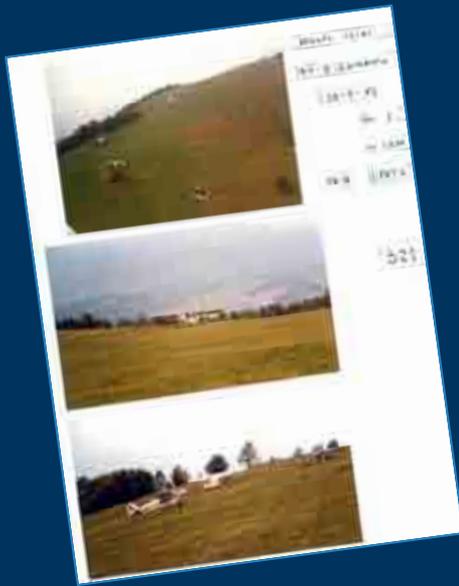
Parlo spesso di **GRUPPO!**

Non è una definizione fine a sé stessa!

La partecipazione all'attività era sempre numerosa, tutti piloti abilitati ma, soprattutto, innamorati di questa disciplina che è il: VOLO IN MONTAGNA. Non rappresentava, per ognuno di noi, l'espressione della capacità del singolo ma della conquista collettiva di nuovi traguardi ottenuti nello spirito della crescita del singolo sotto l'attenta guida dei migliori.

Vi era, certamente, la gratificazione dell'individuo nella scoperta di una nuova pista, nell'individuare le caratteristiche e nella riuscita della "prima volta". Ma diveniva immediatamente materia di condivisione in un processo di evoluzione continua delle competenze individuali e nell'accrescimento dello spirito di **GRUPPO.**

Una crescita comune che era facilmente riscontrabile alla fine di una giornata piena di nuove avventure o di conferma di capacità acquisite: lo sguardo di tutti era pieno di gratitudine, senza parole, sia per chi aveva portato a compimento un'attività di formazione o di divulgazione sia per chi ne aveva appreso le fondamenta e si impegnava nella costante crescita individuale.







15 ottobre – Intitolazione Sala ALISTO a Renato Fornaciari

di Francesco Frezza

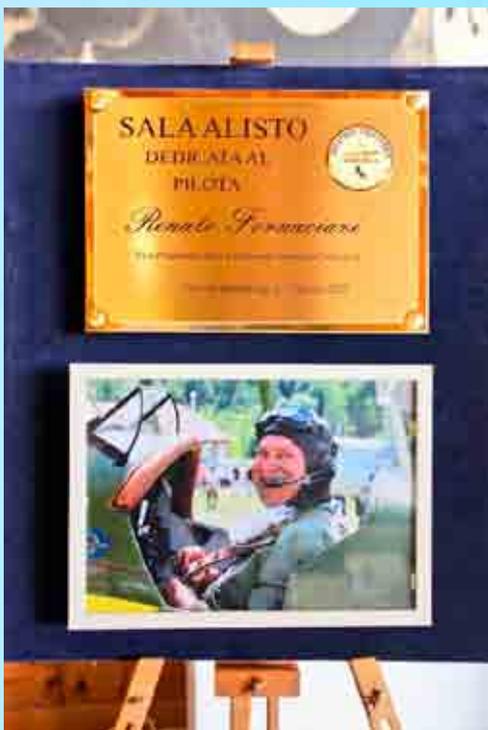
Emozionante e partecipata affluenza di amici e piloti alla intitolazione a Renato Fornaciari della Sala Alisto presso la Fondazione Jonathan Collection a Nervesa della Battaglia. Promotore e padrone di casa Giancarlo Zanardo con la sentita presenza di AIPM.

Ho particolarmente apprezzato l'idea del

Presidente Giancarlo Zanardo quando, qualche mese fa, ci informò della sua intenzione di dedicare la sala delle riunioni della Fondazione a Renato Fornaciari che è stato, assieme a Lui, protagonista del progetto ALISTO.

Possiamo quindi dire che AIPM, attraverso alcuni suoi Soci di spessore quali Renato Fornaciari, diventato Vicepresidente della Fondazione, ed il Notaio Guido Falqui ha contribuito fin dall'inizio, allo sviluppo di questo progetto teso a dare importanza alle "ALI-STORICHE" della 1^a Guerra Mondiale.

Renato, Architetto progettista dell'hangar "Francesco Baracca" era molto orgoglioso della sua opera; la sentiva una sua creatura, vale a dire espressione del suo pensiero artistico teso a gratificare ed esaltare la figura del grande Asso della prima guerra mondiale.



Amava talvolta confrontarsi anche con me e parlare ad esempio, del gioco di luci che gli sarebbe piaciuto realizzare nella fascia bassa delle pareti perimetrali per dare la sensazione di una mongolfiera che, illuminata da sotto, volesse quasi staccarsi dal suolo. E poi, dell'evoluzione del progetto attraverso diversi stadi per arrivare nel tempo al suo completamento dove, non solo velivoli, ma anche un punto di documentazione a disposizione dei Visitatori, potesse essere realizzato.

Certo, il suo era un pensiero da Creativo, un'idea però che produceva entusiasmo e trascinava le persone; gli stessi sentimenti nel creare cose nuove che lo animò 37 anni fa a fondare, assieme ad altri Amici, l'Associazione Italiana dei Piloti di Montagna (AIPM) che è stata per lui esperienza piena ed appagante, specie in quei particolari momenti che la vita riserva ad ognuno.

Infatti, a bordo del PA18 o del Tiger-Moth, Renato si liberava dalle preoccupazioni, a guisa della mongolfiera/hangar, musa-ispiratrice del suo progetto.

Sì, perché Renato, oltre che Professionista, era anche un Artista del volo a tutto campo. La coppia Renato Fornaciari-Beppino Delai, ad esempio, ha ideato e compiuto cose straordinarie nei cieli d'Europa e non solo, in condizioni meteo talvolta proibitive, tra le pendenti montagne, la neve e i ghiacciai.

Ci ha insegnato molto Renato, non solo tecnica di volo in montagna ma anche valori di vita; ed è per questo che AIPM si sente

oggi orfana della sua esperienza ed amicizia trascinanti. Con l'intento di ricordare uno dei suoi Padri Fondatori nonché tenace Animatore, AIPM ha voluto editare un supplemento straordinario al proprio Notiziario annuale per rendere testimonianza, non certo in forma esaustiva, alla sua opera.

Anche nella Fondazione possiamo affermare che la coppia Renato-Giancarlo è riuscita a fare cose straordinarie che possiamo oggi ammirare, e che passeranno alla storia perché ispirate ai valori umani quali ad esempio, il rispetto per coloro che in questa terra circa un secolo fa, hanno dato la vita per forti ideali di Patria.

Riesce comunque difficile raccontare tutto di Renato, Pilota ed Amico poliedrico dai molti interessi caratterizzati spesso da una sottile vena poetica.

Possiamo ricordare solo qualche episodio o delle riflessioni che talvolta Lui ci esternava quando magari, di rientro soddisfatti da un volo ci si attardava, in allegria, con in mano un buon bicchiere di vino.



Ne voglio citare una emblematica, che Renato amava ricordare con riferimento ad una poesia di Joseph Roth:

*“Ci sono stelle che volevano splendere eternamente
Eppure si sono spente.....
Ci sono nuvole che stavano per piangere
Ed invece si muovono.....
Vi sono pietre che saprebbero chiedere molto
Ma nessuna parla....
Vi sono uomini, che dovrebbero dirsi qualche cosa
E non la dicono.....
NOI ci siamo riusciti.....con l'aiuto di un piccolo “paperino”*

Questo era Renato, un grande Uomo, un grande Amico, un grande Artista del volo che oggi abbiamo voluto ricordare.



Il ricordo di Manuela

di Manuela Bruschetti





Siete tanti e devo ringraziarvi tutti per essere qui oggi a ricordare ancora una volta Renato, in modo particolarmente Giancarlo Zanardo e Francesco Frezza che hanno voluto e organizzato questo incontro. Questo posto era uno dei luoghi del cuore di Renato dove incontrava gli amici, volava con loro e sentiva il profumo dell'aria di casa. Siamo qui per dedicargli una targa, un gesto importante, è come consegnare il ricordo, la memoria a chi rimane. Il ricordo sta nei fatti, nelle cose vissute insieme, nella passione comune, nella stima reciproca, nell'amicizia e nella fiducia. E a proposito del ricordare le persone che nella vita abbiamo amato Renato aveva la sua visione che vorrei raccontarvi usando le sue stesse parole. Aveva un gruppo di amici, quando



Germano, uno di loro, morì e le sue ceneri furono sparse sul monte Zugna, ogni anno usavano tornare lassù tutti insieme per ricordare l'amico scomparso. Il compito di Renato era quello di scrivere alcuni pensieri, farsi portavoce del gruppo; nell'autunno 2020, quando la pandemia ci faceva ancora paura, appunto, scriveva così: *"..la nostra vita è stata messa in discussione, la crisi intellettuale ci confonde e ci rende insicuri. I traguardi sempre più difficili da raggiungere ci procurano un profondo senso di sconforto e le regole imposte sono le gabbie dentro le quali ci chiudiamo sempre di più. Caro amico, questi discorsi erano accennati anche qualche anno fa, ma la speranza alla fine vinceva sempre e ci aiutava a superare i momenti difficili, lasciando i nostri animi più leggeri e carichi di positività. Oggi abbiamo il timore di non farcela più. Ecco allora che i momenti come questo nostro incontro per ricordarti diventano importanti, perché superano, vanno oltre la nebbia delle incertezze e dei disagi e li trasformano in momenti di forza: forti per noi e per quelli che ci hanno lasciato e forti per un futuro che abbiamo la responsabilità di tracciare. Una forza che possiamo trovare solo nella stima, nelle amicizie e nel sincero affetto che ci lega..."*.



Perfino con la sua morte è riuscito a disegnare il "cerchio perfetto". È avvenuta mentre faceva una cosa che amava, aveva aderito alla proposta di quel volo perché attirato dalla sceneggiatura del film: amava la storia, attratto da quella guerra mondiale fatta anche da giovani, da ragazzi, come Peter Pan, il protagonista del film, vittima di quella guerra inutile e morto così lontano da casa. E poi quel nome, che curiosa coincidenza... come il ragazzo della fiaba, proprio quello che sapeva volare e faceva volare...e che voleva restare bambino. Anche questo ce lo ha restituito. Ora anche Renato è vicino a Germano, le loro ceneri insieme sul monte Zugna. Io e Giorgia abbiamo trovato tanti amici che ci hanno consolato e conserveremo il ricordo di questa giornata e lo ripenseremo ogni volta che avremo bisogno di coraggio per vivere la vita senza di lui.

Grazie





FONDAZIONE JONATHAN COLLECTION

dalla Redazione su materiale fornito dalla Fondazione

La Fondazione Jonathan Collection è l'unica organizzazione non lucrativa di utilità sociale (Onlus) in Italia che ha lo scopo di far volare gli aerei che hanno fatto la storia dell'aviazione mondiale.

I suoi aerei storici famosi sono protagonisti apprezzati dei principali eventi e manifestazioni in tutta Italia. La Fondazione è nata nel 2011 per volontà di Giancarlo Zanardo, imprenditore chimico, pilota appassionato, da oltre 40 anni attivo nella ricostruzione di aerei famosi e nella rievocazione delle imprese dei pionieri del volo. Accanto a lui si raccolgono oggi piloti civili e militari, altri imprenditori, tecnici, professionisti, docenti e numerosi volontari, tra i quali i rievocatori storici dell'Associazione Battaglia del Solstizio.

Oggi basata sul Campo Francesco Baracca di Nervesa della Battaglia la Fondazione - che conta tra i propri soci la Provincia di Treviso e il Comune di Nervesa della Battaglia è un punto di riferimento nel panorama aeronautico nazionale.

Svolge un'intensa attività che comprende l'organizzazione dell'annuale Baracca Day, la rievocazione di eventi storici, la costruzione e il restauro di aerei storici.

Il ricavato delle attività è destinato interamente a sostenere le attività della Fondazione, a partire dalla perfetta manutenzione degli aerei famosi, dell'hangar e del Campo Baracca.



IL PROGETTO ALISTO – Ali sulla Storia

Per l'immaginario collettivo, la guerra aerea nella Prima Guerra Mondiale fu soprattutto una guerra NEI cieli, fatta di eroi solitari, di cavallereschi duelli a bordo di improbabili e precarie macchine volanti, di assi a volte stravaganti cui comunque tutto era consentito.

Di fatto invece la guerra aerea nella Prima Guerra Mondiale fu soprattutto una guerra DAI cieli; cieli nei quali si incrociavano potenti trimotori da bombardamento con lenti dirigibili, palloni frenati per l'osservazione con vulnerabili aerei per la ricognizione e la direzione del tiro delle artiglierie a terra. Uomini e mezzi la cui attività fu sistematica, quotidiana, lontana dai riflettori della gloria ma rischiosa e indispensabile tanto e anche più quella dei più osannati cacciatori il cui compito principale era proprio quello di permettere questo oscuro lavoro.

Il progetto ALISTO - Ali sulla storia, finanziato nell'ambito del programma per la cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 che vede la Provincia di Treviso impegnata in qualità di capofila, si propone di volare sul paesaggio storico del territorio italiano e austro-ungarico della Prima Guerra Mondiale ponendo in sinergia l'analisi storica con l'innovazione tecnologica del volo simulato.

Il progetto punta, tra l'altro, alla ricostruzione del paesaggio storico attraverso la mappatura sul modello digitale del terreno delle foto aeree non solo come strumento di conoscenza storica ma anche come strumento per le valutazioni di impatto per le grandi opere o le scelte a terra. urbanistiche di area vasta.

A seguito di una convenzione sottoscritta in data 9 aprile 2014 tra la Provincia di Treviso, il Comune di Nervesa della Battaglia e la Fondazione "Jonathan collection - aerei storici famosi " troverà collocazione presso i locali della Fondazione un simulatore di volo per vedere dall'alto il paesaggio degli anni 1915-1918 e quello di oggi, percependone i valori, storici e le trasformazioni.



Gli aerei che hanno scritto la storia del volo

La Jonathan Collection è una squadriglia con pochi eguali nel mondo, in grado di far scoprire anche ai viaggiatori più esperti la magia del volo al tempo dei pionieri.

Tra di essi c'è la replica dell'aereo da caccia SOPWITH CAMEL con la livrea del giovane Pilota Canadese Donald Gordon MC: Lean che ha combattuto con la 451a Squadron Inglese ed è stato colpito mortalmente sul Montello il 4 Febbraio 1918.

La flotta di aerei che si può ammirare in perfetta efficienza sul Campo Baracca comprende oggi il Flyer con il quale nel 1903 i fratelli Wright fecero il primo volo a motore della storia e il Blériot XI della prima traversata della Manica, il triplano Fokker Dr.I del Barone Rosso e il biplano inglese RAF SE.5a che nel 1918 si scontravano nei cieli di Francia, il trimotore Caproni Ca.3 e il monoplano Fokker E.III che nel 1916 si affrontavano nei cieli d'Italia.

È storico addirittura l'hangar Bessonneau che ospita gli aerei.



Recuperato in Inghilterra e pazientemente restaurato, è riconosciuto come bene culturale e come uno dei rarissimi sopravvissuti delle decine di migliaia costruiti nel 1914-18.



Tutte le foto scattate in occasione dell'evento sono di Enzo Marchesi

22 ottobre – Raduno AIPM a Sella Valsugana

di Francesco Frezza

Non possiamo proprio dire che quest'anno il meteo ci abbia favoriti

Da una settimana infatti era giornaliera la consultazione delle previsioni per capire cosa ci avrebbe riservato il fine settimana: pioggia ed ancora pioggia con nuvole fino a terra! Il responso è stato inesorabile ma preciso. E non potevamo certo modificare il programma anche se abbiamo tentato; il "Carlön" aveva ormai i suoi impegni, impossibili da modificare.

D'altra parte, il ritrovo annuale a Sella fa parte della tradizione AIPM.

Nonostante l'attività devastante dei cinghiali, accentuatasi negli ultimi anni, il prato ha mantenuto una discreta praticabilità e l'erba sfalciata nei giusti momenti, la manica a vento in azione. Dobbiamo ricordare che Il Proprietario del fondo Sig. Franco Giacomoni, che sempre ringraziamo, da oltre 20 anni non solo permette l'utilizzo, a scopi didattici, (*il buon Nunzio ringrazia*

pure lui) di questa interessante aviosuperficie occasionale ma anche come simpatico momento di ritrovo per l'attività addestrativo-turistica. Complice dunque il brutto tempo, (*ma per dovere di cronaca, abbiamo vissuto qualche anno fa anche altra edizione sotto una copiosa nevicata*) il raduno è apparso meno frequentato sia per l'assenza dei velivoli che della massiccia presenza dei nostri Soci, anche d'oltralpe, che invece aveva caratterizzato la passata edizione: per l'appunto il 23 ottobre 2021.

Ovviamente non tutti gli anni sono uguali, confidando che il prossimo anno sia più favorevole.

Nonostante il brutto tempo, sono pervenuti al Carlön una trentina di Partecipanti accendendo subito un clima di convivialità sempre più in crescendo e dove il sorriso e la felicità di ritrovarsi erano dominanti.

Mi è sembrato quasi di avvertire una volontà di riscatto da un tempo



tormentato come lo è stato quest'anno per AIPM, ricordando ovviamente gli Amici che abbiamo perso lungo il volo della vita.



Un gruppetto di “*Capitani coraggiosi*” animato dalla stessa passione per il volo in montagna e dagli stessi valori di amicizia che è riuscito così a rivedersi nonostante le problematiche della vita, del Covid e del maltempo. Sono arrivati dalle provincie di Bolzano, Trento, Belluno, Treviso, Vicenza, Mantova. Purtroppo è mancata la caratteristica e potente “*risata*” del nostro Flavio impossibilitato temporaneamente ad essere con noi.

Raduno comunque sempre entusiasmante quello di Sella, immersi come eravamo, nei colori autunnali che i boschi circostanti esprimevano decisi e pittoricamente armonici e che, (*beffa della giornata*) abbiamo potuto ammirare in tutta la loro bellezza solo nel pomeriggio quando, passata la pioggia, apparivano illuminati dal sole al tramonto.

Sappiamo che il raduno di Sella chiude annualmente l’attività operativa “primaverile-estiva” dell’Associazione che dobbiamo dire, negli ultimi mesi ha avuto una sensibile accelerazione grazie, questa volta, a favorevoli condizioni del tempo che hanno contraddistinto la maggior parte delle nostre uscite. Ora comincia l’attività invernale augurandoci che la neve arrivi copiosa per le nostre esercitazioni sugli sci.

I voli continuano!!!



Le foto dell’articolo sono di Enzo Marchesi

Abitatore del luogo in livrea autunnale



Gruppo - foto Domenico Chiesa

Sviluppo del Volo in Montagna in Centro Italia L'Aquila un punto di riferimento

di Andrea Criscuolo

Il **23 luglio** mi sono recato, in rappresentanza di AIPM, presso l'aeroporto di L'Aquila per un incontro conoscitivo con il Presidente dell'Aeroporto dei Parchi nonché già Direttore della locale scuola di volo Sunrise Aviation, Simone Silveri e di Gianpaolo Sabatini, Presidente della AsD Gino Fischione.

L'incontro era indirizzato alla promozione del volo in montagna in centro Italia e sono stati esposti, dai presenti, gli obiettivi reciproci delle varie associazioni/scuole.

Il feedback degli aquilani è stato molto positivo e propositivo tant'è che dopo le "chiacchiere", siamo saliti a bordo del Maule M7 della scuola per andare a fare un volo di ricognizione su alcune aree potenzialmente atterrabili in pendenza (fuori dalle zone Parco) preliminarmente individuate da me in un precedente volo e tramite l'ausilio di Google Earth.

Il volo ha evidenziato la presenza di diverse aree interessanti ma l'attenzione si è concentrata su di un'area che non avevo precedentemente individuato e che ricade sopra il monte denominato "Pago Martino" avente una quota di 1300 m slm.

La potenziale nuova pista, che si trova sopra la località di Arischia a soli 3 minuti di volo dall'Aeroporto, ha una lunghezza di circa 220 m, un



orientamento 13 - 31 (atterraggio per 13 - decollo per 31) con una pendenza media del 14%.

Il proficuo incontro si è concluso con l'impegno da parte di Simone Silveri di verificare di chi fosse l'area sorvolata e richiedere le autorizzazioni per un eventuale sviluppo futuro a pista per il volo in montagna.

Inoltre Simone Silveri insieme a Gianpaolo Sabatini hanno espresso il desiderio di organizzare, al termine dell'estate, un incontro formale di AIPM per illustrare ai soci della Asd Gino Fischione ed

agli allievi ed istruttori della Sunrise Aviation cosa fosse il volo in montagna, cosa fosse e quali obiettivi ha AIPM e quali fossero i corsi e le scuole per conseguire l'abilitazione a questa bellissima disciplina.

Il desiderio si è esaudito domenica **23 ottobre** quando mi sono recato nuovamente presso l'Aeroporto dei Parchi per esporre una presentazione preparata ad hoc per l'occasione realizzata grazie al materiale utilizzato per i corsi teorici fornito da Nunzio Toldo.

foto di Gianpaolo Sabatini



La presentazione si è svolta all'interno dell'Aerostazione dello scalo aquilano in un'atmosfera molto conviviale e familiare alla presenza di una quindicina di persone molto attente ed interessate ed ha ricoperto diversi argomenti a partire dalla storia di AIPM, la storia del volo in montagna, tecniche, prestazioni, navigazione e normative per finire con le scuole di volo che attualmente erogano i corsi e con la speranza che a L'Aquila possa nascere la prima scuola di volo in montagna del centro Italia.

In quest'ottica, Simone Silveri, Che vanta anche una grande esperienza come istruttore di volo, ha palesato le sue intenzioni di prendere l'abilitazione MOU per poi, una volta maturata un po' di esperienza in tale disciplina, fare l'esame da istruttore di volo in montagna per poter poi successivamente insegnare a L'Aquila nella sua scuola. Oltretutto sta attualmente valutando l'acquisto di uno o due Piper Super cub per la scuola.

La presentazione è stata fortunatamente molto apprezzata e ci sono state molte domande di approfondimento una volta terminata.

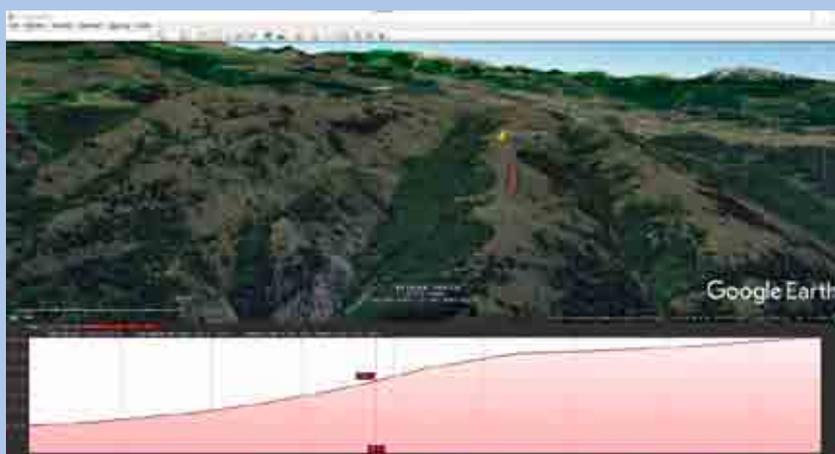
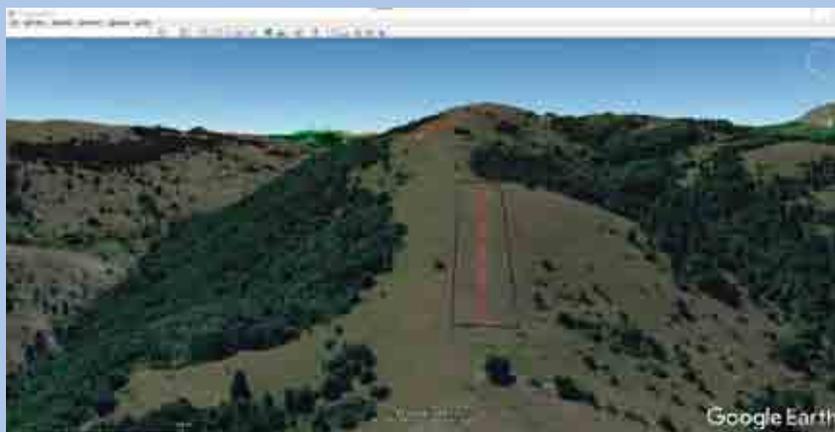
Si è inoltre parlato della possibilità di utilizzare in futuro il campo in pendenza di monte Pago Martino e degli sviluppi molto positivi che hanno avuto i colloqui di Simone Silveri con le Amministrazioni Locali.

È prevista a breve una ricognizione in loco a piedi / fuoristrada per verificare le condizioni della superficie, la presenza di ostacoli, pendenze e distanze effettive, ecc.

La giornata si è conclusa con un ottimo pranzo, offerto dalla Asd Gino Fischione, presso un ristorante vicino all'Aeroporto.

Ci siamo salutati con la promessa da parte mia di cercare di organizzare, per la primavera / estate 2023, una trasferta ufficiale di AIPM in centro Italia con tappa obbligatoria a L'Aquila.

Elaborazione immagini Google Earth di Andrea Criscuolo
Foto aeree di Simone Silveri



Scuola di Volo in Montagna

di Nunzio Toldo

Continua l'attività della scuola di Volo in Montagna di Bolzano come base secondaria della SPAC DTO di Stoccarda guidata da Thomas Dietrich.

Dall'inizio dell'attività nell'aprile 2019 ad oggi sono stati abilitati ben 56 piloti di cui 18 italiani, di cui due con attestato di frequenza VDS.

È un'attività veramente continuativa che impegna me a tempo pieno e Luca Fini nei ritagli della sua professione come Istruttori con grande soddisfazione.



SCUOLE DI VOLO IN MONTAGNA – BOLZANO/BELLUNO ELENCO ABILITAZIONI AL VOLO IN MONTAGNA 2022

ABILITAZIONI AVISUPERFICI MOU						
ANNO		2022				
CORSO		Latemar (Seiser Alm) Gran Zebrù (Koenigspitze)				
ISTRUTTORE		TOLDO Nunzio – FINI Luca				
DIRETTORE SCUOLA		Thomas DIETRICH				
ABIL. N°	NOMINATIVO	PROV / NAZ	W	S	ISTR	
118	WALCH Stefan	Latemar	D	*		
119	NACHTMANN Christof	Latemar	A	*		
120	Virone Gianluca	LU Latemar		*		
121	GRAUPNER Felix	Latemar	D	*		
122	IANNELLI Giacomo "Jack"	VA Fini		*		
123	MURER Luca	BL DTO BL		*		
124	RICCI Claudio	BZ Latemar		*		
125	LEIBINGER Michael	Latemar	D	*		
126	SCHRÖDER Wolfgang	Koenigspitze	D	*		
127	PERNBUNNER Simon	BZ Gran Zebrù II		*		
128	HERZ Daniel	Koenigspitze II	D	*		
129	CEHNER Damijan	Koenigspitze II Slo		*		
130	TIBO Tim	Koenigspitze I	D	*		
131	KOWOHL Florian	Koenigspitze I	D	*		
			14			

ATTESTATI DI FREQUENZA VDS		CORSO				
ATT. N°	NOMINATIVO	PROV / NAZ	W	S	ISTR	
14	CECCON Marco	BZ Gran Zebrù	*			
15	ZELGER Florian	BZ Latemar	*			
			2			



14 - Marco Cecon



129 - Damijan Cehner (SLO)



121 - Felix Graupner (D)



122 - Giacomo "Jack" Iannelli (I) qui con Luca Fini



128 - Daniel Herz (D)



125 - Michael Leibinger (D)



123 - Luca Murer (I)



120 - Gianluca Virone (I)



127 - Simon Perbunner (D)
qui con Thomas Dietrich

119 - Christof Nachtman (A)



124 - Claudio Ricci (I)



126 - Wolfgang Schroeder (D)



15 - Florian Zegler (I)



131 Florian Kowohl (D) qui con
Luca Fini



130 - Tibo Tim (D)



118 - Stefan Walch(D)



27 ottobre: RITORNO A ENEMONZO

di Francesco Frezza

Cielo azzurro con qualche velatura, sole splendente, vento da S/SE 2 Kn, pressione al Passo Rolle 1027 mb.

Arrivato per caso a Belluno per incontrare l'amico Angelo, sono stimolato, viste le ottime condizioni meteo di fare un volo sulle vicine Dolomiti.

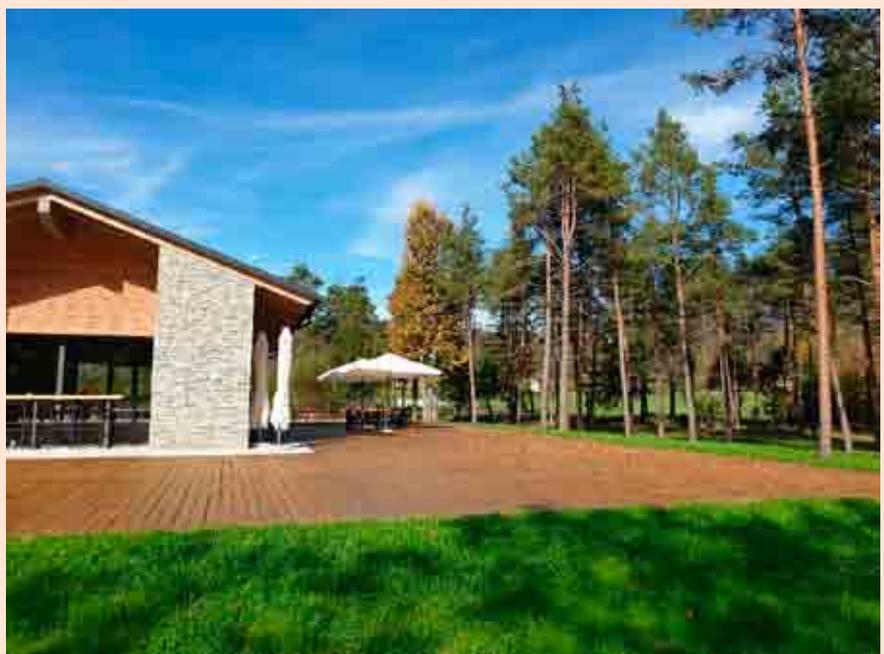
Non c'è ancora una destinazione prefissata, ma Angelo acconsente ben volentieri.

Decollo e quasi istintivamente virata a sinistra salendo con un rateo di 250 ft/m ed indicata di 70 mph. Sopra Longarone propongo al mio Passeggero di andare ad Enemonzo.

Ottimo risponde, per cui proseguiamo sorvolando la diga del Vajont, la Val Cimoliana e con uno sguardo al campanile di Val Montanaia, arriviamo lentamente ma agevolmente, alla quota di 6.500 ft. Tenendo poi a sinistra gli spalti di Monfalcone-Toro e la Cridola arriviamo sulla valle del tagliamento nei pressi di Forni di Sotto che passiamo perpendicolare per andare a sorvolare Casera Razzo.

Arriviamo presto da Est, facciamo un avvicinamento con 1 tacca di flap e la sorvoliamo per controllare se è praticabile.

Non è male penso, ricordando i vari atterraggi, e qualche raduno fatto in passato; c'è solo da asportare qualche sasso sulla pista poi ci possiamo ritornare.



Niente tracce di mucche..... od alveari.

Riprendiamo per Enemonzo sorvolando Sauris con il suo laghetto color smeraldo e giù per la Valle del Tagliamento che ricominciamo ad intravedere.

Accostiamo a sinistra al Monte Gentile, ottima palestra per il volo a vela e già l'aviosuperficie di Enemonzo si presenta di fronte. Circuito destro, con il finale dal ponte sul tagliamento verso est. 3Superficie erbosa ottima e subito al park; unico velivolo al parcheggio.

Ci fermiamo ad osservare, di primo acchito, l'eleganza del nuovo fabbricato ricostruito sulle ceneri (è proprio il caso di dirlo) della precedente baita in legno distrutta da un incendio diversi anni fa.

Attorno un vasto giardino alberato termina nel retro del fabbricato su un grazioso laghetto alimentato dalla fresca risorgiva dove anatre ed oche sguazzano volentieri. Angelo ne è subito entusiasta; senti che silenzio, che tranquillità... in una calda giornata di fine ottobre

dove perfino la nostra felpa Aipm era un di più.

Incontro subito la Sig.ra Dania a cui mi presento, la quale con il marito Giulio ed i giovani figli Cristofer, Alessandro ed Elisabeth, gestisce il Ristorante "Privilegio" in località Privilegio di Enemonzo aperto dal giovedì al lunedì. (tel. 388-1452255 privilegioenemonzo@gmail.com).

Mi fa gentilmente vedere la zona bar e la sala ristorante con capienza di circa una cinquantina di persone arredati con gusto.

Direi ottima l'accoglienza per noi che arrivavamo per la prima volta sul posto, dopo l'avvio dell'attività avvenuta nel mese di agosto.

Ci sanno fare i Gestori!

Sono tradizionalmente del mestiere perché, durante il periodo estivo pur essendo originari di Paluzza, conducono da tempo anche la Baita Goles sullo Zoncolan (*di ciclistica memoria*).

Dania, vista la bella giornata, ci fa accomodare all'esterno: meraviglioso, ne vale la pena! afferma Angelo tutto gongolante.

Eh... via con i piatti della tradizione dal ricco menù a disposizione. I Cjarsons, il Toc in Braide (*stupendo*), il Fricco ecc. accompagnati da un "un buon Tajut de blanc".

Il pensiero, in un attimo, corre ai passati Gestori: sì Isabelle, la francesina di Grenoble, ed il marito Giuliano che nel tempo ci avevano permesso di gustare ed apprezzare per primi le delizie del luogo.

La chiamo subito al telefono e con gioia ci raggiungono in questa rinnovata struttura inserita in un contesto ambientale che ispira serenità e pace.

È ormai giunta l'ora di ripartire perché vogliamo sorvolare ancora le 3 Cime, Il Cristallo, Il Sorapiss, ed avvicinandoci all'Antelao scendere poi lungo la valle di Pieve di Cadore per Belluno.

Ma prima.... foto di gruppo con i vecchi e nuovi Gestori con la promessa di rivederci presto, assieme ad altri amici AIPM, in questa magnifica vallata del Tagliamento.



Intervista al Presidente E.M.P.: Luca Fini

della Redazione

Riusciamo a incontrare Luca Fini in una pausa durante una giornata di attività istruzionale sulle aviosuperfici del Trentino. Tanti gli argomenti trattati, qui una sintesi.

R. Ci avevi promesso una precisazione in merito agli argomenti trattati in occasione della Riunione del Consiglio E.M.P. durante il Raduno di Chamois.

LF. Certo, nel corso di quella riunione abbiamo discusso di diversi punti tra cui l'organizzazione del prossimo raduno, situazioni finanziarie e altre varie in merito all'assetto organizzativo della Federazione. Ma il cuore della discussione si è concentrato sulla necessità di realizzare un sistema comune di accesso alle banche dati nazionali in modo tale che ogni pilota, membro di una qualsiasi associazione nazionale di volo in montagna, possa accedere facilmente alle informazioni relative alle aviosuperfici utilizzate per il volo in montagna e alla normativa vigente per l'utilizzazione delle stesse.

Tale necessità si è resa ancora più evidente in relazione alla collisione in volo tra uno Jodel D140 e un elicottero AS-B3 avvenuta presso il ghiacciaio del Rutor in valle d'Aosta nel 2019. Tra le imputazioni date al pilota dell'aereo, sopravvissuto all'incidente, vi sono il non rispetto delle normative nazionali e regionali riguardanti l'uso di aviosuperfici in montagna; la normativa nazionale, pubblicata sul sito ENAC non mi risulta essere presente in lingua inglese, la normativa regionale non è proprio riportata sull'AIP! Quindi un pilota, italiano o straniero, non può esserne a conoscenza!

R. Come è nata questa proposta di una banca dati relativamente a tutte le aviosuperfici?

LF. Questa necessità di costituire una banca dati nazionale liberamente consultabile a livello internazionale di tutte le aviosuperfici presenti in una determinata Nazione nasce evidentemente anche dalla necessità di assicurare le migliori



condizioni di volo in sicurezza. È stata significativamente caldeggiata in particolare tra le nazioni dell'arco alpino, come detto, a seguito dell'incidente avvenuto sul Ghiacciaio del Rutor.

Le Autorità francesi e svizzere hanno chiesto un tavolo di lavoro comune ad ENAC, cui hanno partecipato dei funzionari della DGAC (*Direction générale de l'aviation civile*) francese, un Ispettore di volo e un funzionario della FOCA (*Federal Office of Civil Aviation*) svizzera, un pilota del soccorso alpino e uno della *Gendarmerie* di Chamonix, un funzionario dell'ENAC ed io. Io, come esperto di volo in montagna in quanto MI e FE MOU, sono stato invitato dal capo degli Ispettori di Volo C.te Banchetti.

In preparazione dell'incontro era stato predisposto un Memorandum di 10 punti: tra questi ne ricordo in particolare 3, di cui si è fatto cenno in Consiglio, riconfermando gli allora miei interventi per dimostrare che per alcuni era formulata una proposta errata o inapplicabile.

Veramente al primo punto, inserimento delle informazioni in AIP, era già intervenuta ENAC in risposta ad una analoga richiesta della ANSV (*Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo*) che chiedeva, appunto, l'inserimento in AIP delle aviosuperfici

(comprese occasionali e campi di volo) presenti in Italia: la risposta era stata che le informazioni per la successiva completa pubblicazione sarebbero dovute pervenire dalle singole Regioni, ognuna delle quali con una sua regolamentazione, ma nessun riscontro era mai pervenuto.

Il secondo punto su cui sono intervenuto, riguardava la proposta di uniformare la frequenza radio (130.00 in Italia e Francia, 130.35 per la Svizzera quelle attuali) in 130.00 per tutte le regioni alpine. Secondo me inapplicabile in quanto una frequenza troppo utilizzata con il rischio di un eccessivo sovrapporsi di comunicazioni.

Sarebbe stata più opportuna una frequenza nuova, diversa per ogni nazione o regione alpina, da utilizzarsi al di fuori delle zone controllate e nota a tutti i praticanti il volo in montagna. Inoltre, anche per l'Italia sarebbe opportuno designare una frequenza dedicata esclusivamente per tale attività diversa dalla 130.00 che è stata fagocitata dal mondo VDS.

La terza, ancora peggiore a livello di proposta, riguardava la circolazione.

Si suggeriva che fosse previsto mantenere il lato destro durante il volo in valle.

Poco praticabile perché le condizioni climatiche e meteorologiche legate alle valli ed ai versanti possono non consigliarne l'uso.

Inoltre, ho ricordato che tutti gli incidenti di cui ho memoria, in questo tipo di volo, non sono mai avvenuti per collisioni frontali ma per rotte leggermente convergenti che rendono difficile l'avvistamento dei velivoli da parte dei piloti.

Mi piace aggiungere che in entrambi questi casi ho avuto la piena approvazione da parte dei piloti presenti.

L'incontro si è concluso con la proposta di aggiornarsi a nuova data con l'impegno a ripresentarsi con maggiori e migliori indicazioni in merito alle soluzioni da proporre ed eventualmente adottare.

R. Tu pensi, allora, che la recente proposta di modificare la Regolamentazione circa la Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio sia stata realizzata in tal senso?

LF. No. Credo che il motivo scatenante della proposta dell'ENAC nasca dalla sentenza della magistratura relativa all'incidente mortale presso l'aviosuperficie di Castiadas in Sardegna; sono stati condannati sia il gestore che i funzionari dell'ENAC che hanno elaborato le pratiche relative all'aviosuperficie. Evidente il tentativo di alleggerire future eventuali conseguenze per casi analoghi, aumentando le responsabilità dei gestori con regole e norme che, oltre ad essere di difficile attuazione, non porterebbero a nessun miglioramento della sicurezza.

Le norme attuali a mio avviso sono ben articolate e responsabilizzano correttamente il pilota Comandante che vi opera.

AOPA si sta prodigando nel presentare proposte per limitare i danni che questi nuovi interventi regolamentari potrebbero portare all'aviazione italiana di AG.

R. AIPM ha collaborato nel predisporre alcune migliorie ai testi relativi all'uso di aviosuperfici occasionali in merito alla bozza pubblicata da ENAC.

Pensi che una maggiore informazione e un incremento dell'attività didattica delle Scuole di Volo in Montagna possa finalmente

sensibilizzare le autorità nazionali alle specificità di questa disciplina?

Cosa mi dici della possibile nascita di nuove Scuole?

LF. Penso che un incremento dell'attività di volo in montagna, inclusa la scuola, possa aiutare a far capire che il volo in generale è un'attività normale.

Il problema non è ENAC, che ha il compito di regolare e controllare le attività di volo, secondo le norme europee, ma ha anche come missione lo sviluppo dell'aviazione in Italia, garantendo un accettabile livello di sicurezza.



A mio avviso è su quest'ultimo punto che spesso l'istituzione e gli utenti non si trovano d'accordo. Riguardo le nuove scuole di MOU, ho conoscenza che l'Aeroclub di Torino si sia attivato per ottenere l'approvazione da ENAC.

Anche l'Aeroclub di Sondrio, con il forte impulso dato dal nuovo Presidente Pedrana, si è attivato in tal senso e la scuola sarà operativa con un PA18 160cv.

Si ritiene che entro l'autunno la Scuola possa decollare e questo grazie anche alla presenza mia e di Nunzio Toldo nel disciplinare come Istruttori.

Purtroppo io dispongo mediamente di soli quattro giorni al mese da dedicare all'istruzione per cui occorrerà organizzare con Nunzio degli stage dedicati dove potrà operare alternandosi alle Scuole di Belluno e Bolzano.

Il problema principale per Sondrio sarà di dover attivare nuove piste non potendo sempre utilizzare esclusivamente quelle esistenti in Trentino, in Veneto, in Piemonte e in Val d'Aosta.

Al momento abbiamo individuato alcune piste su neve e un paio su ruote, una delle quali non adatta all'addestramento iniziale. Stiamo migliorando una pista a Giumello, a metà del Lago di Como in Valsassina e un campo di volo oggi difficile da utilizzare senza le capacità di VM. Ce n'è un'altra, oggi utilizzabile solo su neve, sulla quale stiamo lavorando. Emergono però delle difficoltà per tempo e risorse.

Mi sto occupando anche nel progetto di una aviosuperficie nel comune di Ruelgio in Val Chiusella in Piemonte, ma la cosa va per le lunghe a causa di una certa inerzia dell'autorità locale.

R. Dalla data della tua elezione a Presidente E.M.P. ti abbiamo avuto finalmente partecipe ai nostri lavori assembleari anche con suggerimenti in merito alle attività associative. Come potresti qui, sinteticamente, presentare tali suggerimenti.

LF. Come ho avuto modo di segnalare in Assemblea a Thiene, e proprio a seguito di quanto ho appena detto in merito alle nuove scuole, occorre che AIPM si faccia parte attiva nel favorire la nascita di nuove aviosuperfici partecipando alle spese di realizzazione iniziale e di manutenzione successiva, dedicando il massimo delle risorse in tal senso.

Faccio un esempio: nell'ultimo bilancio, da quanto dichiarato durante l'assemblea, AIPM ha avuto entrate per circa tredicimila euro e soltanto duemila sono stati impiegati per le piste.

Ora io non conosco nel dettaglio il bilancio, ma mi pare assurdo che venga dedicata una così piccola percentuale delle entrate per le piste, che sono il cuore della nostra attività!

Così facendo, a mio avviso, AIPM ne trarrebbe anche un vantaggio di visibilità e gradimento; un tale contributo rappresenterebbe un incentivo alla partecipazione di un maggior numero di soci con effetto moltiplicatore verso le entrate associative e ulteriore contribuzione al mantenimento delle aviosuperfici.

Voi sapete che io sono sempre stato contrario all'adesione automatica ad AIPM di un pilota abilitante al volo in montagna imponendola in fase di iscrizione al corso; mentre sarei propenso a suggerirla in quanto contributo ad una entità in grado di promuovere e salvaguardare le piste su cui sarà svolta l'attività di addestramento e mantenimento dell'abilitazione.

R. A questo punto è doveroso apportare un breve chiarimento alle cifre da te evidenziate riferendoti a quanto dibattuto in sede di Assemblea AIPM.

Non è da confondere né l'aspetto finanziario con il consuntivo di bilancio che evidenzia cifre ben più modeste, né la dinamica delle entrate in quanto variabili di anno in anno proprio perché dipendenti da vari elementi.

AIPM sostiene delle spese fisse per le sue attività di gestione ed istituzionali (solo per citare qualcuna: la gestione del sito web, il notiziario di comunicazione ai Soci, Associazioni quali EMP, AOPA ecc.); altre invece si attuano se la variabilità dei ricavi lo permettono (ad esempio quelli derivanti dalla cessione dei gadgets ai Soci); rientrano in queste spese il supporto per il mantenimento di alcune piste in Trentino ma anche al di fuori di esso come ad esempio Chamois, Casale, Balbido ecc. oppure per l'installazione di maniche a vento, supporti, sfalci erba ecc. favorendo in tal senso l'attività degli Istruttori per il conseguimento delle abilitazioni.

Il risultato della gestione economica appare quindi molto più modesto e la sua dinamicità consente di dosare le risorse disponibili indirizzandole verso la promozione associativa, istituzionale e didattica.

AIPM non ha certamente la struttura né la potenzialità finanziaria

per realizzare nuove aviosuperfici o di cimentarsi nella loro gestione, cosa del resto non prevista dallo Statuto. Quello che viene fatto è solo frutto di accordi amichevoli con i proprietari dei fondi. La maggior parte delle entrate sono dovute alle quote annuali che i Soci e fra questi i Piloti, specie quelli in addestramento, versano per compensare almeno in piccola parte, quanto AIPM mette loro a disposizione in termini di disponibilità organizzativa e di servizio piste ai fini del conseguimento dell'abilitazione.

Senza un concreto aiuto dato dalle quote associative (non è costrizione ma solo dovere associativo) non esisterebbero né piste, né attività didattica degli Istruttori di volo, né contributi ad Enti od aiuti esterni sopra accennati.

Non fa piacere sentir parlare di costrizioni non riuscendo a distinguere in tal senso quello che invece dovrebbe essere inteso come associazionismo doveroso e utile allo svolgimento dell'attività di formazione.

Nel dettaglio, tu fai riferimento ad una cifra che rappresenta il totale delle entrate dell'anno considerato.

Come detto, data l'esiguità e variabilità dei ricavi e tutta la serie di spese cui ho accennato, è evidente che la possibilità di interventi straordinari è irrisoria rispetto alle tue aspettative.

Rimane una sola voce sulla quale normalmente possiamo intervenire che nel bilancio dell'esercizio appena trascorso era costituita in circa quattromila euro di cui duemila utilizzate proprio in tal senso.

Questa voce varia ogni anno in funzione dell'oculata attenzione nelle spese che abbiamo appena descritte e nella capacità di promuovere l'adesione associativa. Preciso, infine, che la nostra contabilità è intesa per Cassa e non per Competenza. Intervengono, quindi, in fase di chiusura di bilancio delle valutazioni in merito a interventi già effettuati ma non ancora inseriti nel passivo, in quanto non ancora fatturati oppure ancora in fase di definizione, per i quali accantoniamo

una cifra per il successivo pagamento.

Per interventi straordinari, infine, non si intende certamente solo quello che tu proponi e sul quale a fatica ti ho descritto gli attuali interventi.

La tua proposta, pertanto, è interessante ma, pur in assenza di norma statutaria, in quale misura potremmo impegnarci nei confronti della persona o della società che si accinge a realizzare una nuova aviosuperficie potendo contribuire in una misura assolutamente insufficiente rispetto alle spese prevedibili ma, soprattutto, non potendo contare sull'entità dell'accantonamento che potremo utilizzare solamente nell'esercizio successivo? Il bilancio preventivo viene chiuso una volta terminata la fase del tesseramento. Solo dopo tale data siamo in grado di comprendere su quali disponibilità contare e, seppur stabilite, su quali basi individuare priorità e proporzionalità in caso di diverse richieste di contribuzione?

R. Fatto questo chiarimento passo alla successiva domanda sorta spontanea a seguito della precedente precisazione. Vista la crisi di "vocazioni" in ambito AG italiana al volo in montagna e, quindi, la prevedibile progressiva diminuzione di Soci abilitati come può AIPM avvicinarsi al mondo del VDS visti i precedenti tentativi non percepiti dai suoi praticanti e la realtà di un settore senza quelle precise regole che invece sono imposte ai piloti di AG?

L.F. Rispondo al chiarimento che hai fatto sui fondi da dedicare alle piste: 4000 è il doppio di 2000, sarebbe già un enorme passo avanti. E, lo ripeto, parlo di percentuali delle entrate, perché tengo conto della variabilità delle stesse!

Per quel che riguarda la crisi delle vocazioni, questa non è solo italiana ma si nota in tutti i paesi europei. La causa non è solo di tipo economico ma, a mio parere, di tipo sociale: il volo non attira più come un tempo, perché è una soddisfazione personale e meno di apparenza. Ma non sono un sociologo...

Comunque la richiesta di corsi Mou in questi ultimi anni mi sembra importante tenuto conto che si tratta sempre di una piccola percentuale dei piloti

Per avvicinare AIPM al mondo del VDS e viceversa, in mancanza di un'abilitazione VDS di volo in montagna, credo che l'unico modo sia di sensibilizzare i piloti VDS alla convenienza di essere addestrati per questo tipo di attività.

Nella stragrande maggioranza dei casi questo avviene e i corsi effettuati dal comandante Toldo ne sono la prova.

Anche la questione dei Campi di Volo è una problematica che andrebbe definita.

Giuridicamente il termine non esiste. Va bene così perché, come al solito, nella mancanza di regole ci si "sguazza" meglio e anche qui nessuno ha interesse a definire.

Non si sa perché un pilota VDS non debba rendere conto a nessuno se atterra nei campi di volo, o al di fuori dei campi volo come previsto dalla norma: perché non può farlo un pilota AG (sempre sotto la responsabilità del comandante e con abilitazione MOU)?

Però anche qui ENAC dovrebbe definire quali sono le aviosuperfici dove è necessaria l'abilitazione MOU e inserire automaticamente tutti i campi di volo.

Una soluzione potrebbe essere che i piloti VDS possano usufruire del servizio AIPM, quindi di tutta la sua esperienza, tramite l'istituzione di corsi che permettano anche di frequentare i siti che AIPM ha realizzato e mantiene.

Ma, vediamo che in mancanza di regole, questo non è necessario in quanto la libertà di azione è totale. La normativa precisa, anche per un pilota VDS, che per le aviosuperfici gestite occorre l'autorizzazione del Gestore, ma in quelle non gestite deve avere il consenso del proprietario del fondo.

AIPM non prevede di porre vincoli all'utilizzo delle aviosuperfici occasionali di cui ha ottenuto il consenso dei proprietari per quei piloti VDS che abbiano seguito con profitto un corso di volo in montagna riconosciuto da AIPM stessa.

Verso i piloti, AG e VDS, che si comportano in modo poco sicuro e violando il buon senso in virtù dell'assenza di regole, AIPM dovrebbe dissociarsi dal loro operato.

R. Sottolineiamo ancora che molti Piloti che oggi svolgono la loro attività in varie località italiane od estere, si sono formati proprio sulle piste messe a disposizione da AIPM e che

andrebbero tutelate e, siamo d'accordo con te, semmai negate a coloro che non osservano le regole ambientali ed aeronautiche.

Proprio in questo senso il Consiglio, suo malgrado, ha dovuto effettuare quest'anno delle azioni intervenendo su comportamenti non conformi alla disciplina dei Piloti di Montagna propria di AIPM.



È utile un ripasso, sebbene più volte già fatto, per ricordare che EMP ha avuto origine nel 1991 come gruppo tra Amici Piloti di Montagna Francesi ed Italiani per poi trasformarsi in Federazione nel 2001 con sede nell'Altiporto Francese di Megève.

I suoi principali obiettivi sono sempre stati quelli di:

- a) Promuovere il volo in montagna tra i Piloti appartenenti ai diversi Paesi membri della Federazione; interessanti i Raduni annuali in cui si celebra la competizione per il miglior atterraggio di precisione con la consegna della Coppa Geiger.*
- b) Difendere il volo in montagna e rappresentare i suoi membri di fronte ad Easa ed altre Organizzazioni attraverso la voce univoca del suo Presidente.*
- c) Aiutare altri Paesi a creare delle Associazioni Nazionali di Piloti di Montagna favorendo la costituzione di aviosuperfici.*
- d) Incentivare giovani Piloti a conseguire l'abilitazione al volo in montagna.*

EMP ha contribuito quindi in maniera determinante alla stesura delle norme per il conseguimento ed il mantenimento delle abilitazioni tant'è vero che EASA è stata più volte in contatto con la Federazione per definire al meglio il testo del regolamento in vigore; in alternativa sarebbero sorti dei notevoli problemi.

Oggi, i Soci sono: Francia (AFPM) – Italia (AIPM) – Svizzera (ASPG) – Austria (OeGPV)- Spagna (APME) e Germania (DGPV); EMP, si sostiene quindi con i contributi versati dalle Consorelle Europee calcolati in base al numero degli Iscritti.

Dopo il periodo di inattività per il problema COVID è giusto che la Federazione riprenda la sua attività istituzionale.

Il prossimo raduno sarà nei Pirenei Francesi il 27 e 29 Maggio 2023

L'AIRPOWER 2022 di Zeltweg

di Gianpaolo Sbarbada

Parecchi anni fa ho partecipato a un magnifico Air Show a Klagenfurt e mi ero già reso conto di cosa voleva dire vedere le Frecce Tricolori all'estero, dove l'emozione e lo stupore si uniscono alla soddisfazione e all'orgoglio di essere italiani. Quando con tre amici è stata lanciata l'idea di andare alla manifestazione aerea di Zeltweg, nota per essere una delle più belle d'Europa, l'ho quindi accolta con entusiasmo. Nel primo pomeriggio del 2 settembre, assieme ad altre quattro persone che nel frattempo si sono aggregate al gruppo, partiamo con un pullmino alla volta dell'Austria facendo tappa per il pernottamento a St. Veit an der Glan, una località carinissima e molto ospitale a un'ora di strada dalla nostra meta.

La mattina dopo si parte all'alba, ma il traffico per raggiungere l'aeroporto di Zeltweg è enorme e arriviamo al parcheggio solo dopo le 9. Da qui assistiamo a una cosa magnifica che già rende l'idea della portata dell'evento: cinque Pilatus PC-6, rilasciando fumi bianchi, disegnano nel cielo con una precisione impressionante la scritta "WELCOME TO AIRPOWER 2022!"

Io ho già l'entusiasmo e l'adrenalina alle stelle e non ci vuole molto per rendermi conto, come del resto immaginavo, che l'organizzazione è perfetta.



Mentre vola una formazione di 10 elicotteri Alouette III, sottolineata da un'altra scritta disegnata nel cielo, ci accoglie una mostra statica impressionante, con aerei ed elicotteri civili e militari di ogni tipo e moltissimi stand.

Presente anche una rappresentanza dell'ÖGPV, l'Associazione Piloti di Montagna Austriaci.

Il pubblico è stimato in oltre 400.000 persone, di tutte le età, molto fitte seppur disseminate in un'area vastissima.

Foto dall'alto: 1 e 3 Gianpaolo Sbarbada – 2 Federico Alisi

Tra i velivoli esposti notiamo un Eurofighter e un M-346 dell'Aeronautica Militare Italiana, quest'ultimo in rappresentanza della prestigiosa Scuola Internazionale di Addestramento al Volo del 61° Stormo di Galatina.

Con grande sorpresa a ridosso del velivolo ho il grande piacere di trovare Giacomo, un caro amico che sapevo al 6° Stormo di Ghedi e che scopro essere uno dei nuovi istruttori su quel magnifico gioiello di prestazioni e tecnologia, prodotto dall'italiana Leonardo.

Durante tutta la giornata vediamo volare ininterrottamente di tutto: tra gli altri l'Me-262, il Mig-15, il Saab Draken, il PA-200 Tornado, lo JAS-39 Gripen, l'EF-2000 Typhoon, l'F-16, il C-130, i Pilatus PC-6, PC-7 e PC-9 e altro ancora, in rappresentanza di moltissime Forze Armate e di alcune case costruttrici.

Eccezionale la presenza in mostra statica e in volo della Flying Bulls al gran completo, rarissima da vedere, con la collezione di velivoli storici B-25 Mitchell, P-38 Lightning, F4U Corsair, Boeing Stearman PT-17, T-28 Trojan, T6 Texan e l'imponente ed elegantissimo Douglas DC-6 (vere delizie per gli appassionati), il monomotore acrobatico Edge 540 pilotato dal campione italiano Dario Costa, gli addestratori Alpha Jet e Pilatus PC-6 Porter, gli incredibili elicotteri AH-1 Cobra e Bölkow Bö-105 (le cui presentazioni hanno davvero impressionato), i paracadutisti.

Notevoli anche il volo e la simulazione di combattimento "in stile Rambo" dei due elicotteri cecchi Mi-17 e Mi-25 e la coppia di alianti acrobatici Blanik. Sempre stupefacente e molto spettacolare la Pattuglia Acrobatica Croata Krila Oluje, con 6 Pilatus PC-9, che svolge un programma con molte manovre in negativo, di grande effetto: un team che non finisce mai di sorprendermi per la sua eccezionale bravura. Fantastica e molto precisa, come sempre, l'esibizione della Patrouille de Suisse, con la formazione di 6 velivoli F-5 Tiger, sempre elegantissimi nella loro livrea con i colori della bandiera svizzera.

Una chicca esclusiva il passaggio del gigantesco B52 Stratofortress americano, in transito verso l'Inghilterra, venuto a Zeltweg a salutare il pubblico dell'Airpower 2022.



foto dall'alto: 1 e 2 Gianpaolo Sbarbada - 3 Federico Aliasì

A metà pomeriggio tutta la gente abbandona la statica e gli stand e si porta a lato pista e capiamo che qualcosa di importante sta per accadere: si stanno infatti preparando alla loro esibizione le Frecce Tricolori, che dopo poco accendono i motori e si allineano per il decollo. Impressionante vedere come durante il volo della Pattuglia tutto l'aeroporto si sia fermato completamente, non si muove nemmeno una foglia nel silenzio più assoluto. Sono tutti immobili col naso all'insù per ammirare e applaudire il Team italiano, unico rumore il suono delle turbine dei 10 motori Rolls Royce Viper.

Si capisce così che in una manifestazione così grandiosa le nostre Frecce sono considerate al massimo.

Anche per noi il vederle operare finalmente su un aeroporto, in mezzo alle montagne, fuori dai confini nazionali, in un contesto così importante e con il massimo gradimento del pubblico è una soddisfazione davvero impagabile.

Occhi lucidi e pelle d'oca poi nel vedere arrivare dalle montagne perpendicolarmente alla pista la grande alona formata dai 9 MB-339, che intersecati dal solista hanno steso nel cielo il tricolore più grande del mondo sulle note del "Nessun Dorma" cantato dal Maestro Luciano Pavarotti, mentre tutti si spellavano le mani dagli applausi.

Grandi!

Viva l'Aeronautica Militare e Viva le Frecce Tricolori, che tengono alti nel mondo la nostra immagine, i nostri valori, i colori della nostra bandiera e... arrivederci alla prossima edizione!

foto di Federico Aliasi



UN INTRUSO... ANZI DUE



A Zwelteg era presente anche il nostro Flavio Canton che qui si fa ritrarre con Martin Skácel ex Presidente dell'Associazione austriaca ÖGPV



Mila: nuovo, piccolo, membro

testo e foto di Matteo Toldo

Questa estate il gruppo di piloti che compone l'associazione ha dato l'ennesima prova della propria generosità e bontà d'animo, accogliendo a braccia aperte un nuovo, piccolo, dolcissimo membro. Parliamo di Mila, una cucciotta color caramello che ha partecipato a ben tre raduni, assieme a Matteo e la sua fidanzata Lidia.

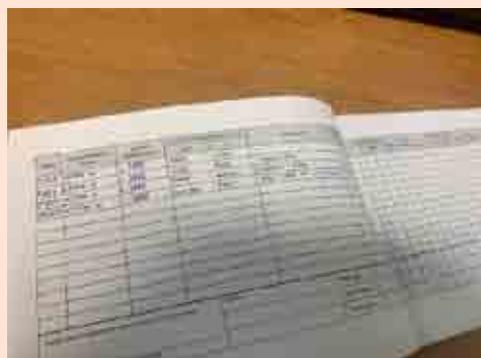
La prima volta è stata in occasione del raduno del Tonale, ed allora pesava 1.85 kg. Inutile dire che con i suoi occhioni ha conquistato in un secondo i cuori di tutti i piloti, che le hanno riservato moltissime attenzioni e tante coccole.

Tuttavia Mila non si è limitata a partecipare ai raduni, ma anzi, imitando l'esempio dell'esperta Gina, è ormai una volatrice provetta, tanto da avere un libretto tutto suo. Ha accumulato ben tre ore e cinquantaquattro minuti di volo, ed ha visto dall'alto la Valsugana, il Primiero, la zona del Piave, addirittura le Cime di Lavaredo.

Beh, visto non esattamente, dato che non appena papà Matteo decolla Mila cade in un sonno profondo, come

testimoniano le foto qui accanto. Si vede che per lei l'esperienza del volo è piacevole e rilassante, e che ha immensa fiducia in chi pilota.

D'altro canto il posto più bello del mondo è fra le braccia di chi si ama, e poco cambia se si è a terra o si è a diecimila piedi!





ATTENZIONE: EVENTO SOGGETTO A CONFERMA PER EFFETTO DELLE DISPOSIZIONI ANTI-COVID IN ATTO IN QUEL PERIODO (per informazione consultare il sito)

L'appuntamento annuale per incontrarci in occasione di Santa Lucia è alle
ore 12,30 di
Sabato 10 dicembre 2022
 presso
il Ristorante LOUNGE BAR BOSCOMANTICO

Prenotazioni per il pranzo entro giovedì 08 dicembre scrivendo a info@aipm.it o telefonando a Segreteria +39 333 6487517 maggiori informazioni sul sito www.aipm.it

**Aeroporto di Boscomantico – via Boscomantico, 6
 37139 VERONA (VR)
<https://ristoranteboscomantico.it/>
 TEL. 045 245 6626
 Coordinate 45°28'16.64" N - 10°55'51.87" E**

TESSERAMENTO 2023

CATEGORIA	TIPO	QUOTA ASSOCIATIVA	CONTRIBUTO SPECIALITA'	TESSERA
Aggregato senza titoli aeronautici	AGG	25,00	0,00	25,00
Pilota con attestato VDS/ULM	AVD	25,00	25,00	50,00
Pilota AG Motore	APM	25,00	25,00	50,00
Pilota Elicottero	APE	25,00	35,00	60,00
Pilota VDS con frequenza corsi AIPM	VDM	25,00	35,00	60,00
Pilota AG abilitato Volo in Montagna MOU	PDM	25,00	35,00	60,00

Ricordiamo che, a termini di Statuto, il periodo per il pagamento è fissato entro il 28 febbraio 2023 a mezzo Bonifico alle seguenti coordinate IBAN IT-40-Y-07601-01800-00001322385 intestato ad A.I.P.M. causale: quota sociale 2023 + cognome nome

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

www.aipm.it - info@aipm.it

