

Nervesa della Battaglia, 07/03/2015

Cari amici della Fondazione, eccomi a Voi con un po' di ritardo dovuto al fatto di attendere il collaudo in volo del trimotore Caproni Ca. R, I-ZANA per annunciarvi, così, la notizia più attesa. Ora che, finalmente, ho potuto compiere il primo volo eccomi qui a raccontarvela.

Il giorno 3 marzo di quest'anno alle ore 15,50 il Comandante Zorzoli, 1° pilota, ed io, come 2° pilota, siamo decollati finalmente con il famoso trimotore biplano Caproni Ca.3 R ...

La giornata era splendida e, dopo aver scaldato i motori, via i tacchi alle ruote e rullaggio al punto atteso 33. Pochi minuti prima decollava il Tiger Moth I-GATO con a bordo il pilota Rino Prizzon ed il fotografo. Il Tiger Moth aveva lo scopo di dare all'equipaggio informazioni sul volo del Caproni e, nel contempo, documentare con le foto in volo il comportamento dell'aereo e l'evento stesso. Contemporaneamente decollava anche il Comandante Giorgio Toti con il suo Savage che, con la telecamera, doveva filmare il volo fornendo ulteriore materiale di studio. Ci siamo quindi

allineati per pista 33 e, dopo i controlli, il Com. Zorzoli dava tutto motore iniziando la corsa di decollo ed iniziando la salita con cautela a 100 km/h. Visto che il velivolo aveva tendenza a cabrare, ho regolato il trim tutto a picchiare per non aver sforzo sui comandi del timone di profondità. Comunque l'aereo volava con il pieno controllo da parte dei piloti mantenendo una velocità di circa 110 km/h salendo con un rateo modesto. Tutto è filato liscio per alcuni minuti ma, arrivati a 550 piedi, si è accesa la spia del basso livello del liquido di raffreddamento del motore n.1 (il sinistro). Ho invertito subito la rotta per rientrare al campo anche perché Rino Prizzon, da bordo del Tiger Moth, mi avvertiva che dal motore n.1 usciva del vapore bianco. Completata la virata di 180° a sinistra e preparandomi per entrare in finale, si accendeva anche la spia dell'alta temperatura mentre dal motore continuava ad uscire un consistente getto di vapore. Poco dopo si fermava il motore e, correggendo con il timone dal lato destro, l'aereo è stato mantenuto sotto perfetto controllo consapevole, comunque, che per pilotare un aereo di grandi dimensioni bisognava agire con determinazione. Mi avvicinavo al campo per un lungo finale dopo una lieve virata a destra, arrivo in pista ed atterro con dolcezza dirigendomi al piazzale. Avvicinandomi al parcheggio noto che c'è molta agitazione fra le persone che mi aspettavano. Ma non era un'agitazione di giubilo per il 1° volo del Caproni! Spengo i motori e capisco il motivo guardando nella direzione che tutti mi indicavano, cioè dietro il Caproni. In un primo momento ho pensato volessero indicarmi qualcosa di anomalo poi, invece, ho visto che in fondo alla pista 15, sul lato sinistro vicino alla soglia 15, c'era il Tiger Moth giallo a terra appoggiato sul fianco con le ali staccate. Vedo un accorrere di persone e parto anch'io di corsa per vedere cos'è successo: arrivo con il cuore in gola e vedo il biplano giallo a terra danneggiato ma il pilota Rino Prizzon era in piedi. Mi avvicino al passeggero, ancora dentro all'abitacolo ed assistito da un medico. Parlo con lui per sentire come sta e lo stesso mi risponde che non gli sembra di avere dolori o fratture. Con cautela lo trasciniamo fuori dall'abitacolo e lo adagiamo sul prato in attesa dell'arrivo del 118 che lo porterà poi all'ospedale. Fortunatamente nulla di rotto per i due occupanti. Il Tiger Moth è già stato recuperato ed ora è smontato in hangar pronto per la riparazione. Naturalmente questo episodio ha fatto passare in secondo piano il volo del Caproni. Ebbene dopo questo breve volo, ma molto importante per capire tante cose (il primo volo di collaudo serve proprio a questo!) ho fatto delle considerazioni: alcune positive ed altre meno. Quelle positive sono che il Caproni ha volato ed è stato sempre perfettamente sotto controllo, seppure con molto impegno. La lentezza della manovra è naturalmente dovuta alle dimensioni del velivolo, il volo si è concluso perfettamente, il trim sul timone di profondità da noi applicato si è dimostrato importante per avere gli sforzi sul comando cabra picchia entro valori buoni. La controllabilità nella fase di rientro e nell'atterraggio, nonostante il motore di sinistra fosse fermo, è stata ottima. L'atterraggio è stato perfetto!!! Tutto questo è documentato da foto e filmati presi sia da terra, sia in volo ed anche da bordo del velivolo. La parte meno positiva, ma di possibile miglioramento, è la potenza dei motori che si è rivelata non adeguata ad un velivolo di queste dimensioni. Dopo aver tenuto in considerazione tutti i dati raccolti, ho deciso di attendere, prima di continuare le prove di volo. Sto già studiando una soluzione adeguata per migliorare questo aspetto. La scelta iniziale di mantenere un motore a sei cilindri raffreddato a liquido è stata dettata soprattutto dalla volontà di mantenere dei motori con caratteristiche simili all'originale. Alla fine delle prove effettuate e tenuto conto che il raffreddamento a liquido può essere motivo di avarie, ho deciso che sostituirò questi motori con altri, sempre a sei cilindri in linea ma raffreddati ad aria. Esistono dei motori aeronautici che rispondono ai requisiti richiesti, naturalmente questo comporta un notevole ed impreveduto aumento dei costi. Attualmente le risorse economiche non sono disponibili, anche perché ora la priorità è rivolta alla rimessa in linea del Tiger Moth I-GATO che mi auguro di riportare in volo presto. Il Tiger Moth giallo è stato il primo aereo della collezione e da esso si è originata la Jonathan Collection, è quindi prioritario riportarlo in volo come desiderato dalle centinaia di Fans. Ho già dato inizio alla sua riparazione e spero di riportarlo in volo entro fine anno!

Passiamo ora alle attività svolte durante il 2014 ed ai primi mesi di quest'anno.

- A metà giugno è stato celebrato il **BARACCA DAY** che ha avuto una buona partecipazione di piloti nonostante il tempo non favorevole.

La cerimonia ufficiale al Sacario Militare ed al Sacello di Francesco Baracca ove nostri tre velivoli hanno sorvolato con i fumi tricolori, è stata trasmessa in diretta su RAI NEWS 24.

- Strepitoso successo anche dell'evento **SOLIDALI** di fine Agosto con la visita di qualche migliaio di persone. In quella occasione è stato eseguito il numero della finta caccia fra il Fokker DR1 ed il Tiger Moth. Questa volta il "famigerato" Barone Rosso, al secolo Giancarlo Zanardo, è stato finalmente colpito e catturato con esternazioni di giubilo da parte di Rino Prizzon che, dopo tanti "abbattimenti" subiti, finalmente si è preso la rivincita!

- Altro significativo evento è stato il raduno **AIPM**, Associazione Italiana Piloti di Montagna, ed il successivo festeggiamento del Com/te Volpi per i suoi 100 anni portati magnificamente (è arrivato in volo a bordo di un Cessna assieme a Renato Fornaciari e Beppino Dellai da Trento) ed ha tuttora la licenza di volo in corso di validità. La cerimonia è stata organizzata dall'**Associazione Pionieri Del Volo** che ha sede a Roma. Oltre al Presidente ed al Segretario erano presenti oltre 40 iscritti. Durante tutto il periodo dell'anno abbiamo avuto la visita di numerose scuole e gruppi di appassionati ai quali abbiamo illustrato la collezione ed in più di un'occasione anche l'esibizione in volo dei nostri velivoli.

Verso la fine del 2014 si è lavorato sulla messa a punto del Progetto **ALISTO** (Ali nella Storia) che la Provincia di Treviso a scelta di collocare da noi la struttura tecnica su una sala realizzata dalla Fondazione per la presentazione di video in 3 D delle mappe del territorio durante la Grande Guerra raffrontata con la situazione attuale. Questo progetto porterà ad un notevole afflusso di scuole ed Istituti a cominciare da questi Giorni.

Parlando di strutture, sembra concretizzarsi il progetto di realizzare una prima parte del Museo progettato dall' arch. **Renato Fornaciari** (nonche Vice Presidente della Fondazione), con l'avvio della costruzione del primo Hangar di circa 700 metri quadrati che sorgerà nel terreno già donato dalla Signora Laura Mariani (Socio Fondatore) che ha donato un'ulteriore porzione di terreno alla Fondazione.

Passando ad altro, vi annuncio che la costruzione dello **SPAD XIII** con le insegne di Francesco Baracca è quasi completata e prevedo che entro un paio di mesi sarà volante e arricchirà la collezione Jonathan. Il velivolo è stato realizzato da me con la collaborazione di alcuni Amici della Fondazione ed è di proprietà della Fondazione stessa: La presentazione ufficiale sarà fatta fra breve e sarà annunciata sul nostro sito.

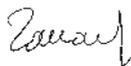
Parlando sempre di velivoli, degno di nota la richiesta fatta dal **Prestigioso Museo d'Arte Contemporanea MART** di Rovereto che ha voluto esporre all'ingresso del Museo lo SE 5A che ha suo tempo è stato acquisito dalla Fondazione, grazie a donazioni per 30.000 euro fatte da Amici della Fondazione la cui quota più significativa (di 20.000) è stata quella del Com/te Ernest Looser. Questa opportunità di esporre il velivolo è stata proposta e poi realizzata grazie a Renato Fornaciari e porterà un contributo di 14.000 euro alle casse della Fondazione. Con questa risorsa potremo pagare la revisione del motore dello SPAD XIII I-JONA che fra poco vedremo in volo.

Infine su questo bollettino troverete il racconto di un'impresa di volo, degna di nota, compiuta da Amici della Fondazione con la partecipazione di un velivolo della Fondazione, il **PA 18 I-ROYS** con a bordo Renato Fornaciari che è arrivato fino in Danimarca assieme ad altri 2 velivoli portando i saluti della Fondazione a mezza Europa.

Con questo chiudo invitandovi a prender nota degli eventi programmati per il 2015 informandovi che la tradizionale Assemblea degli Amici della Fondazione è fissata per il 26 Aprile.

Cordialissimi saluti a tutti

Giancarlo Zanardo
Pres. Fondazione.




IL SOGNO DEL MUSEO VOLANTE

"FRANCESCO BARACCA"

COMINCIA A DIVENTARE REALTÀ!

A breve potrà iniziare la costruzione del primo "modulo" dell'ipotesi più ampia del museo volante "F.Baracca" della Fondazione Jonathan Collection O.N.L.U.S.

Nella programmazione delle attività di valorizzazione del Patrimonio storico di luoghi e memorie della Prima Guerra Mondiale – L.R. 1/2008 art.102 – il luogo e le attrezzature oggi esistenti nell'area Campagnole di Sotto, specificatamente via Fra Giocondo a Nervesa della Battaglia, sono state inserite nel master plan recepito dalla Giunta Regionale con delibera n.920 del 18.06.2013.

Il Comune di Nervesa della Battaglia, nell'ottica di una maggiore visibilità e nella prospettiva di promuovere la valenza turistica e di accrescimento culturale, intende agire per poter costruire, nell'inquadramento generale del progetto di museo volante Francesco Baracca, un hangar, destinato a contenere in modo più adeguato la collezione degli aerei storici volanti, in modo particolare quelli dell'epoca della Prima Guerra Mondiale.

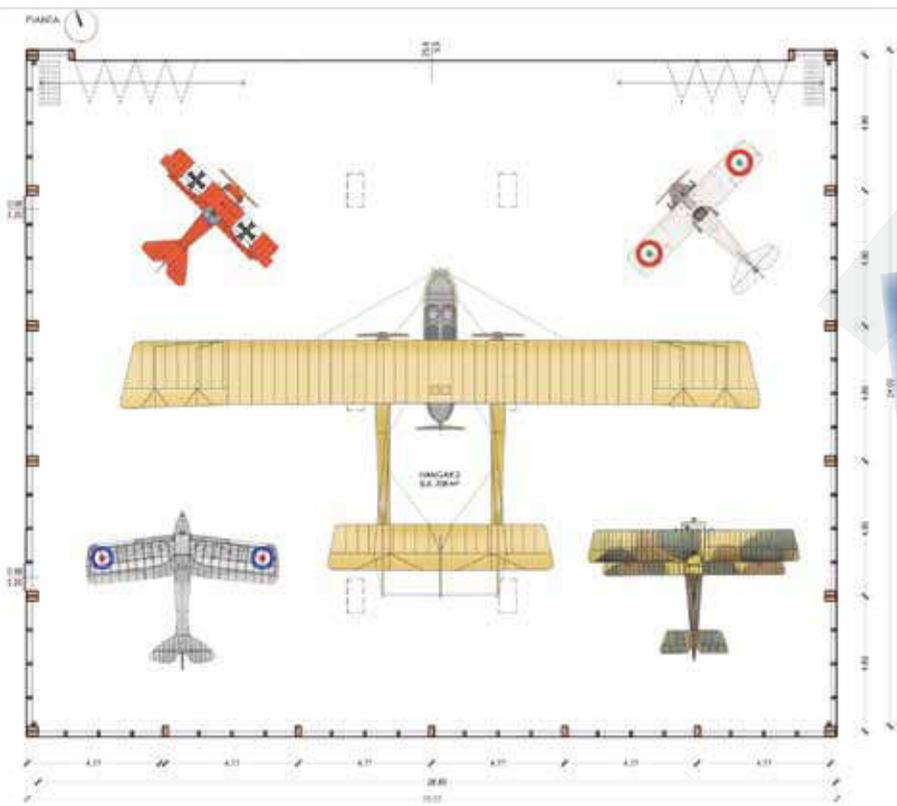
Verrà anche realizzata un'area logistica di parcheggio. Il nuovo hangar avrà una superficie totale di circa mq 700, con struttura portante in legno per favorire velocemente montaggio/smontaggio e un rivestimento perimetrale in materiale semitrasparente formato da lastre di polycarbonato alveolare. Involucro che, nelle ore diurne riflette e sfuma le tonalità circostanti mitigando la consistenza volumetrica dell'edificio; nelle ore notturne, illuminato a led con intensità morbida, andrà a sottolineare la sacralità del luogo e contemporaneamente esaltarne la visibilità e il senso delle manifestazioni inserite nella Celebrazione del Centenario.

L'insieme, collocato in un sito storico importante per il territorio di Nervesa della Battaglia e più in generale per il territorio del Veneto, potrà diventare parte integrante di un percorso storico di luoghi e memorie.



I visitatori potranno vivere e vedere le realtà esistenti, come il vecchio hangar ricavato nella casa colonica presente nel periodo della Grande Guerra, l'hangar Bessoneau della stessa epoca, precedentemente descritto, la collezione degli aerei protagonisti della Battaglia durante la quale fu abbattuto Francesco Baracca e dell'intero sito teatro della fase finale del Conflitto Mondiale.

I visitatori accompagnati da personale preparato potranno entrare nel nuovo hangar, dove ammirare e conoscere sia a terra che in volo, il valore e il significato della collezione. Visto il rapporto fra in nuovo volume che si andrà a realizzare e l'ampiezza dell'ambiente circostante nel quale verrà collocato, si può affermare che l'intervento non modifica la valenza ambientale dell'insieme.



LA FONDAZIONE COLLABORA
CON IL PIÙ IMPORTANTE
MUSEO D'ARTE ITALIANO
IL MART DI ROVERETO (TN)

nella storia dell'umanità. Milioni di morti, di vite perse della "migliore gioventù" d'Europa, ma anche milioni di cittadini sopravvissuti, ma devastati nella loro vita. Il titolo voluto è un verso di Bertolt Brecht: "La guerra che verrà / Non è la prima" che racchiude il dramma della irrisolvibilità dei conflitti. *La mostra terrà impegnato il MART fino al prossimo settembre 2015.* Il percorso espositivo è stato realizzato con opere straordinarie che non vogliono tanto e soltanto raccontare il dolore, ma anche la luce e l'umanità. Una mostra che si misura con il più difficile, travagliato e scabroso dei temi, facendosi carico anche dell'esposizione articolata di alcune delle verità che lo contraddistinguono. Si può vedere l'arte che si confronta con la storia, la politica e l'antropologia. Una mostra che rivela la sua straordinarietà, dove i capolavori delle avanguardie si confrontano con la propaganda e la quotidianità del dramma.

L'importanza dell'evento è per la nostra Fondazione particolarmente significativo in quanto per la prima volta e per una esposizione così importante, l'apporto dato con il nostro patrimonio conferma l'essenza di quanto si sta facendo, concretizzando la bontà degli sforzi e dei sacrifici che hanno animato e che continuano ad alimentare gli scopi storico-culturali per i quali la Jonathan Collection si è costituita.

Non a caso la direzione del MART si è rivolta, attraverso il nostro vice-presidente, alla Fondazione per avere un "pezzo" importante da inserire nell'articolazione dell'esposizione. L'evento rappresenta una crescita per tutti noi e ci fa ben sperare per l'attività che ci aspetta nel prossimo futuro.



RIUNIONE PIONIERI
DELL'AERONAUTICA
19 Ottobre 2014

Presidente Gen. Antonino Altorio nonché altre personalità di rilievo quali il nostro Presidente Giancarlo Zanardo. Tema di fondo della riunione è stata la commemorazione del centenario della Grande Guerra, evento ricordato con una conferenza del Gen. Basilio Di Martino dedicata agli eventi aeronautici che in quel periodo si sono svolti anche nei cieli di Nervesa della Battaglia, sul Montello e sul fronte del Piave più in generale. Durante l'incontro è stata esposta una targa in bronzo donata dalla Contessa Maria Fede Caproni alla Fondazione Jonathan Collection ed è stato mostrato il video che presenta il futuro sviluppo della struttura del museo. Dopo la riunione e prima del pranzo, ai pionieri è stato ufficialmente presentato anche il Caproni Ca.3R di fronte al quale sono state effettuate le foto di rito. Poi, nel primo pomeriggio, il Ca.3R ha effettuato un breve collaudo in pista pilotato dai 2 collaudatori ufficiali del progetto: il Com.te Carlo Zorzoli e Giancarlo Zanardo (costruttore del velivolo).

Al termine della giornata, grazie anche al bellissimo tempo che l'ha accompagnata, il Tiger Moth ed il Fokker Dr.1R della Fondazione Jonathan Collection si sono esibiti nella classica "finta caccia" che, da sempre, ha reso famose ed entusiasmanti le esibizioni della Jonathan Collection.

L'Associazione Pionieri dell'Aeronautica è stata fondata il 24 maggio 1923 ed è diventata ente morale con R.D. del 22 novembre 1925. L'Associazione è formata da cittadini italiani che hanno reso possibile, con la loro opera, il sorgere dell'aeronautica in Italia o che hanno successivamente assicurato alla Nazione, in ogni campo dell'aeronautica, il raggiungimento di una nuova conquista che abbia portato ad un decisivo ed assoluto progresso tale da costituire un sicuro punto di partenza per lo sviluppo del settore. Tra le altre personalità intervenute ricordiamo il Com.te del 51° Stormo Caccia Col. Pil. D'Andrea Maurizio, il sindaco di Nervesa della Battaglia Ing. Fabio Vettori ed il sindaco di Montebelluna Prof. Marzio Favaro.

Il 3 ottobre 2014 all'interno del MART di Rovereto, in Trentino, si è inaugurata, alla presenza del Ministro della Cultura Dario Franceschini, una delle più importanti mostre europee sulla grande guerra.

Ad accogliere i visitatori sotto la grande cupola d'ingresso c'è il nostro S.E. 5a, replica dell'aereo inglese della prima guerra mondiale usato in aiuto dell'esercito Italiano sul fronte del Piave, patrimonio della Fondazione Jonathan Collection aerei storici O.N.L.U.S.

Appeso con sottili fili d'acciaio l'aereo Scout Experimental 5 prodotto in Inghilterra dalla Royal Aircraft Factory indica l'inizio della grande mostra.

Il Centenario come occasione per interrogarsi sulla violenza, partendo da quella che è stata la prima guerra moderna ed industriale, con un carico di lutti, mai visti prima



Presso le strutture della Fondazione Jonathan Collection, a Nervesa della Battaglia, lo scorso 19 Ottobre si è svolta la riunione dell'Associazione Pionieri Aeronautici, tra i quali figurano molte personalità del mondo aeronautico nazionale. Tra i Pionieri intervenuti in quest'edizione si segnala, in particolare, la presenza del Ten. Col. Pilota Francesco Volpi (festeggiato da tutti i presenti per i suoi 100 anni), il Com.te Fiorenza De Bernardi, il



Danimarca (DK) – dal 16 al 21 agosto

“.....già entrando nella valletta che porta a Landeck (Austria) siamo costretti a virare da una parte e dall'altra per non entrare nelle basse nuvole...”

siamo in volo con tre paiperini:

I-ROYS Renato e Maurizio Azzolini

D-EISO Francesco Frezza e Nino Catto

D-EITX Domenico Chiesa e Beppino

ANDATA Vel. 135 Km/h - km 2,25/min

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

ridotta causata da nuvole basse e nebbie. Purtroppo sarà il ritornello che ci accompagnerà per quasi tutto il volo. Pazienza, motivati ad arrivare in serata a Lubecca (D) teniamo “barra ferma” e prua a nord. Avanti!! Srotoliamo chilometri e chilometri sotto le nostre fusoliere e guardiamo, sempre con stupore, l'infinita distesa di campagna ben lavorata dove avena, patate, erba medica, foraggi vari formano la gran parte di questa Germania. I centri industriali sono concentrati nelle grosse città. Il paesaggio è ordinato, pulito e i centri abitati sono disegnati in definite perimetrazioni. Incontriamo anche centri storici circondati da alte mura. Tra scambi d'impressioni con il nostro compagno di volo e messaggi via radio tra aereo e aereo, magari per confermare il nome di un luogo sorvolato, arriviamo a Eisenach dove facciamo tappa per rifornimento. Piove così forte che vediamo la pista nel braccio di sottovento e poi, virando in finale, sparisce dai nostri occhi per riapparire in cortissimo finale. (...uffa!). Al parcheggio poche formalità tutto si svolge in maniera spiccia, così abbiamo anche il tempo per divorare pane e mortadella di Bologna che avevamo preso a Rovereto (...che bontà !!). Essere sotto l'ala contenti di questa fame, gustando prodotti dicasa, ci fa assaporare ancora di più il senso del viaggio. Siamo a metà percorso e tutto va bene. In barba alla pioggia ci beviamo un buon bicchiere di Prosecco che Francesco prudentemente aveva riposto nella cantinetta trasvolabile del suo Piper. Riprendiamo il volo con vigore. Diritti a Lubecca che raggiungiamo dopo due ore e 25'. Negli ultimi chilometri di avvicinamento il vento è rinforzato e la visibilità è ancora peggiorata. Ci accendono le luci della pista e ci autorizzano all'atterraggio. Uno, due e tre, tutti giù e tutto bene. Ci fanno hangarare gli aerei e in pochissimo tempo ci ritroviamo fuori dell'aeroporto con il taxi pronto ad accompagnarci in centro. Ci accoglie il Radisson Lubecca Hotel. Un bel complesso proprio al centro della città; questo ci permette di muoverci a piedi e visitarne la parte più interessante; il centro storico, ricco di esempi di gotico baltico. Questa città anseatica è stata dichiarata dall'UNESCO patrimonio dell'umanità. Una buona cenetta in locale caratteristico conclude questa intensa giornata.

Nella mattina di **domenica 17 Agosto** vento e pioggia ci danno il buongiorno. La visibilità però è buona e decidiamo di partire verso la nostra meta, Roskilde (DK). Prevediamo di raggiungere il traguardo in una sola tratta. Man mano che ci avviciniamo al tratto di mare che divide la Germania dalla Danimarca, il vento aumenta e cambia anche direzione, tanto che a metà del tratto, lasciata Fehmarn, ci troviamo il vento in coda e i nostri paiperini cominciano a viaggiare con velocità favolosa, 120-130 mph!! Siamo sul suolo Danese e puntiamo a Maribo sorvolando l'aeroporto di Lolland-Falster. Il paesaggio è tutto piatto. Tanto verde e pochissimi centri abitati con tetti in tegole scure che, dato il grigiore della giornata, si confondono con il territorio. Il vento sempre forte ci fa ballare e la visibilità peggiora. Si continua con fatica fino a pochi chilometri da Borup, il nostro punto di riporto per Roskilde; le nuvole sono proprio a terra e dobbiamo virare per ritornare verso Maribo dove avevamo visto l'aeroporto, per fare un atterraggio alternato. Il vento che prima avevamo in coda ora lo troviamo in prua e questo ci frena terribilmente. Passiamo dalle indicate 130 mph a 60-65 mph!! ... che frenata! Ballando in continuazione arriviamo a Maribo cittadina e poco dopo all'aeroporto che avevamo sorvolato all'andata: Lolland-Falster. La pista è in asfalto affiancata da altre due in erba. La torre ci autorizza all'atterraggio potendo scegliere quella che più ci piace. Facciamo l'asfaltata. Cortissimo finale ben lavorato, tutto bene, siamo a terra. Un gruppetto di piloti del locale club, incuriositi, ci ospita nella loro sede offrendo caffè e biscotti. Ricambiamo con pane e salame italiano e stappiamo una bottiglia del favoloso Cartize Federico, portato sempre da Francesco. Tutti lo assaggiano con piacere. Così passa circa un'ora e mezza. Ci sembra che il tempo stia migliorando, o semplicemente aumenta la voglia di arrivare alla meta e...decidiamo di ripartire. Rifornimento prudenziale e uno dietro all'altro decolliamo. Questa volta manteniamo una rotta più ad est, verso il mare, che ci porta a Koge; località prossima al punto di riporto posto a circa 5 chilometri dall'aeroporto d'arrivo. Pioviggia e vento sempre sostenuti. Visibilità schifosa ma ecco apparire illuminata la pista. Ok all'atterraggio e tutti giù. Rulliamo piano verso il parcheggio, ci posizionano vicino ad un bellissimo DC3 !! **Stupendo. Siamo arrivati, che bello!!** L'accoglienza dei nostri amici che, trepidanti nell'attesa avevano anche seguito le chiamate che la torre aveva trasmesso in viva voce nella sala arrivi, è calorosa e commovente. Abbracci e pacche sulle spalle trasmettono la gioia dell'incontro. Ci portano nella sede della scuola di volo di Sebastian e vediamo che è tutto imbandito. Piatti con pietanze variopinte e appetitose aspettano di essere mangiati. Tutti a tavola e cominciano le domande, le curiosità del nostro lungo volo, il voler sapere delle difficoltà incontrate, proprio come si fa con amici sinceri dopo l'attesa che magari, dato le condizioni non proprio ottimali, si è vissuta con momenti d'ansia. Brindisi e foto di gruppo stemperano l'adrenalina accumulata e cominciamo a stare proprio bene !! Allora passiamo ad un momento di ufficialità con scambio di discorsi e scambio di doni. Portando i saluti del Presidente Giancarlo Zanardo presentiamo il logo della Fondazione Jonathan Collection ONLUS, un pacco di pieghevoli illustrativi dell'attività della nostra Fondazione e qualche esemplare del vecchio bollettino. Materiale che farà bella mostra nei locali della scuola e sul tavolo del direttore che manifesta un sincero e caloroso benvenuto ai Piloti di montagna italiani ambasciatori del Museo Volante Francesco Baracca di Nervesa della Battaglia !! Sono momenti significativi per noi, per la nostra ONLUS e per AIPM.

Da adesso avremo in Sebastian Nielsen e nella sua scuola di volo i rappresentanti della Jonathan Collection “aerei storici volanti” e di AIPM in Danimarca.

Partiti da Trento e diretti in Danimarca a Roskilde, un grande aeroporto posizionato a circa 20 Km a sud-ovest di Copenaghen.

Tutto nasce dalla voglia di ritornare alla tradizione dei “grandi voli” che da qualche anno non si riusciva più ad organizzare, unendo l'occasione d'incontrare amici e parenti residenti a Copenaghen. In particolare Sebastian L. Nielsen, un giovane e dinamico avvocato che lavora nella capitale, che dopo aver fatto l'anno scorso un voiletto con Renato, sul giallo PA 18, per visitare a Nervesa la Jonathan Collection, ha deciso di conseguire il brevetto di pilota presso una scuola di volo di Roskilde: la “Roskilde Flyveklub”.

Così sabato 16 Agosto siamo partiti, avendo dato un'occhiata alle condizioni meteo senza però...approfondire troppo. Il rischio era di non partire!!

Il programma prevede un atterraggio a Kempton-Durach (Baviera) per salutare amici di vecchia data, Hans Reininger & C., fare un po' di rifornimento e poi viaaa! Per una lunga tirata che ci porterà in serata a Lubecca. Le condizioni meteo non promettono niente di buono, tant'è che già a Resia vediamo segnali di peggioramento. Si continua decidendo di tenere una quota bassa e comunque contatto visivo con il suolo. Sorvoliamo Resia e poi giù per la valle che porta a Landeck. Avanti ancora verso il Fernpass e finalmente, con visibilità migliore, “sbuchiamo” nei pressi di Fussen per poi arrivare senza problemi a Kempton. Il paiperizzo è un aereo che va ...anche piano e perciò ti permette di poter guardare, sondare, verificare condizioni e vie di fuga. Bisogna volergli bene! Condurlo bene! E lui ti ripaga facendoti atterrare in montagna d'estate e d'inverno; ti porta anche a spasso “...per i cieli d'Europa”, permettendoti di programmare anche ... i sogni!! A Kempton, verde prato della Baviera, facciamo rifornimento, salutiamo gli amici con l'impegno di fare una sosta al ritorno per dividere emozioni e commentare l'impresa.

Ciao a mercoledì sera!! Ripartiamo sempre sotto l'acqua e con visibilità



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

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



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

... lasciamo la Danimarca,
e ritorniamo verso la Germania...

RITORNO Vel. 135 Km/h - km 2,25/min

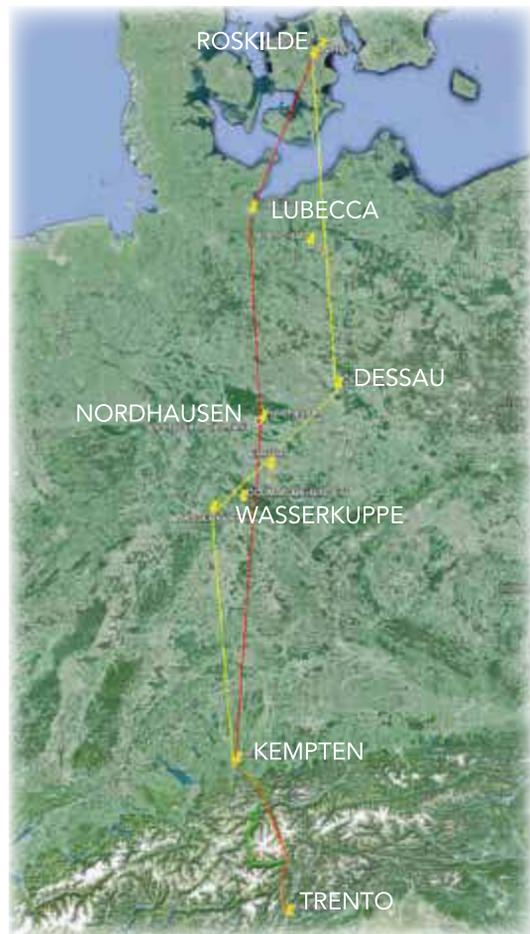
Roskilde	Dessau	R	422	3h07'
Dessau	Wasserkuppe	R	215	1h36'
Wasserkuppe	Kempten	R	310	2h18'
Kempten	Trento	R	210	1h33'

TOTALE 1.378 8h35'

Chiamata, procedura accelerata per sottovento e...virata finale. Molta turbolenza in corto. Giù sui tre punti. Apro lo sportellino e lascio ...correre Maurizio. Intanto aspetto l'atterraggio degli altri due. Tutto bene. A fare da custode, operatore di torre, servizio carburante, troviamo un simpatico signore di nome Willy che dopo aver chiuso il nostro piano di volo ci consiglia un ottimo ristorante in città raggiungibile in pochi minuti d'automobile. Piccolo consulto, Maurizio sta bene, gira un po' di fame.. decidiamo di andare a pranzo e di raggiungere Dessau nel tardo pomeriggio. Il ristorante consigliato è la casa della cotoletta. Fantastico! Il menù presenta più di 20 tipi di cotolette diverse e la bevanda è una buona birra fresca non pastorizzata. Tutti contenti della improvvisata sosta...ringraziamo il contrattempo di Maurizio. Al momento della partenza facciamo dono di un cappellino rosso AIPM al simpatico Willy e ridecolliamo per Dessau. Non facciamo più caso alle condizioni del tempo in quanto, come dicevo, diventano un ritornello di quello precedentemente descritto. Il gruppetto in volo si avvicina, facciamo delle foto e constatiamo che l'umore è buono e così si continua verso la meta. Ecco apparire Dessau; l'aeroporto termina proprio con l'inizio della città. Vediamo in volo un Antonov An2 che fa procedure e questo tipo d'aereo, che ho avuto la fortuna di pilotare ci porta alle memorie di paesi dell'est (in particolare memorie della Germania dell'est quando c'era ancora il muro).

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

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



*Dobbiamo mantenere la promessa fatta ad Hans a Kempton e perciò... in volo che abbiamo ancora da fare un po' di strada!!
 Il tempo è sempre buono, non siamo più abituati a vederci bene e a volare in aria calma. Tappa per rifornimento a Rottenburg. Altra bella cittadina tutta murata e perfettamente conservata. E poi ancora in volo per l'ultimo tratto. Tutta l'ampia vallata che da Ulm porta a Kempton è ricca di corsi d'acqua e di piccoli centri abitati. Gli uni e gli altri formano curiosi disegni che andiamo ad arricchire con le ombre dei nostri aerei. Paesaggi e segni del territorio che solo dalla nostra prospettiva possiamo vedere ed apprezzare. ... Fortunati!!
 Vediamo il verde di Kempton, passaggio di saluto e tutti all'atterraggio. Siamo arrivati.
 Comincia la festa. I nostri amici al mattino, avevano trovato dei freschi porcini che stanno cucinando e saranno accompagnati da spaghetti e sugo che avevamo lasciato all'andata. Amici vecchi e nuovi si ritrovano a tavola e bottiglie di vino rosso riscaldano racconti recenti e anche di antica memoria. Noi trentini con Kempton abbiamo un'amicizia e una frequentazione che risale al 1982. Che bel momento!! Purtroppo il nostro viaggio volge alla fine. Il ritorno è sempre mesto, si parla poco. Voliamo in alto, superiamo cime e valli già segnate di neve. Traversone sulla valle di Non e Trento è già in vista. Penso che anche quest'impresa abbia significato per noi tutti una crescita e un rinsaldare stime e amicizie reciproche. Siamo in pace con noi stessi e questo è bene!!
 Grazie vecchi, belli, gialli paiperozzi.Alla prossima!!*



EVENTI PROGRAMMATI PER IL 2015

- 12 APRILE** ORE 15,00 Presentazione libro di Luigino Caliaro sugli aeroporti della Grande Guerra
- 9 - 10 MAGGIO** Rappresentazione storica sulla Grande Guerra con Figuranti e aerei
- 10 - MAGGIO** ore 15,00 Presentazione libro di Fausto Bernardini sulla vita del pilota.
- 21 - GIUGNO** BARACCA DAY
- 29 - 30 AGOSTO** SOLIDALI

a data da fissare presentazione in volo **SPAD XIII** con le insegne di FRANCESCO BARACCA
 eventuali altri eventi verranno segnalati sul nostro sito www.jonathanaereistorici.it

CONVOCAZIONE AMICI DELLA FONDAZIONE PER ASSEMBLEA GENERALE L'ASSEMBLEA E' FISSATA PER IL GIORNO 26 APRILE ALLE ORE 15,00 PRESSO LA SEDE DELLA FONDAZIONE AL CAMPO D'AVIAZIONE FRANCESCO BARACCA A NERVESA DELLA BATTAGLIA

ORDINE DEL GIORNO:

Relazione sull'attività svolta nel 2014

varie ed eventuali

verranno estratti a sorte due voli sul Tiger Moth per gli AMICI CON CARD ORO SUPPORTER .

Per rinnovare la card si può fare direttamente in occasione dell'Assemblea del 26 Aprile oppure con bonifico alla Fondazione su banca UNICREDIT P:B: filiale di Conegliano IBAN IT54T 020086 1628000 1021 48744

Augurandomi di poterVi salutare personalmente colgo l'occasione per porgerVi i miei più calorosi e cordiali saluti

Giancarlo Zanardo Presidente