

VOLO

Periodico edito dall' Aero Club d'Italia - N° 2 - Marzo- Dicembre 2023 - Anno 3



**VOLO A VELA 11° GRAND PRIX A PAVULLO
FINALE MONDIALE**

**IDENTIFICATO IL PRIMO
MULTICOTTERO COME VDS**

**LA SEZIONE DI PARACADUTISMO SPORTIVO
DELL' ARMA DEI CARABINIERI**





AER MACCHI C. 52
IL PRIMO VELIVOLO AL MONDO OLTRE I 1000 Km/CMA
PILOTA MARIO DE BERNARDI

VOLO

PERIODICO DI VITA AERONAUTICA
EDITO DALL' AERO CLUB D'ITALIA

Numero 2 - Anno 3

Autorizzazione del Tribunale
di Roma n. 68 del 20/04/2021

Direttore Responsabile Federico Ciacchella



Redazione: Via Cesare Beccaria, 35a - 00196 Roma
e-mail: comunicazione@aeroclubitalia.it
www.aeci.it

Hanno collaborato a questo numero:

Paolo Colucci, Fabio Parma, Mascia Ferri,
Daniele Bianchi, Andrea Venturini, Maurizio
Costa, Renato Galter.

Stampa: S.T.I. S.R.L. Viale C. Lenormant, 112
00119 - Roma

Copyright: Aero Club d'Italia - tutti i diritti di pubblicazione e traduzione degli articoli pubblicati sono riservati.

Foto, manoscritti e altro materiale inviato alla redazione, anche se non pubblicato non verrà restituito.

Il font utilizzato per il titolo della rivista **VOLO**, è stato realizzato da Tommaso Baj, dominiato Aero Club Como. Il font Aero Club Como, progettato da Baj in occasione del centenario dell'aviazione idria sul lago di Como, ha radici storiche profonde. Lo stile degli anni Trenta è stato ripreso negli anni Cinquanta, quando è stata dipinta l'insegna sull'hangar. L'ispirazione del carattere è razionalista. Con il suo lavoro Tommaso Baj ha ricostruito i caratteri mancanti, dato che sull'insegna del grande hangar dell'etroscalo sono dipinte solamente nove lettere. Selezionato da Typography Served dopo la pubblicazione sul social network Behance di Adobe System, azienda leader mondiale dei software creativi, Oscar Ramos Orozco, che opera a New York per il Typography Served Curatorial Team di Adobe System, lo ha inserito nella selezione di opere scelte dal settore tipografico. Tommaso Baj è il figlio dell'ex presidente del sodalizio comasco Cesare Baj.



NELLA COPERTINA UN MULTICOTTE-
RO DELLA JETSON

Everyone is a pilot

Everyone is a pilot è la efficace vision di JETSON, la società italo-svedese che sta sviluppando l'innovativo apparecchio eVTOL, che punta ad avvicinare al volo un pubblico generalista diverso da quello degli appassionati duri e puri.

Se ci è consentito un paragone motociclistico, questi multicotteri elettrici si propongono un po' come gli scooter dell'aria, per cui difficilmente conquisteranno il cuore dei motociclisti dell'aria, ma certamente avvicineranno al nostro mondo un nuovo e potenzialmente più vasto pubblico, esattamente come è avvenuto con l'avvento dei droni rispetto all'aeromodellismo.

Anche in questo caso, ci fa piacere notare come ENAC abbia chiesto ad AeCI di collaborare per poter consentire a questi mezzi innovativi di spiccare il volo.

Negli ultimi due anni AeCI ha infatti lavorato duramente per ristabilire la credibilità istituzionale che gli compete e della quale tutto il nostro settore ora può e deve avvantaggiarsi.

Si è trattato di un percorso ripido e tortuoso, peraltro complicato quotidianamente da fuoco amico. I fatti dimostrano però che questo nuovo contesto di fiducia reciproca ha fatto sì che ENAC rinunciasse senza ripensamenti ai 600 kg., che sono infatti rimasti in AeCI.

Anche l'aeromodellismo ha trovato una soluzione condivisa, consentendo peraltro ai nostri enti di operare sotto nostra diretta supervisione e con il nostro attestato di aeromodellismo. Con queste premesse si è dunque sviluppato successivamente questo ulteriore progetto eVTOL, che ha permesso ad AeCI di consegnare la prima targa (a livello mondiale) a questo innovativo mezzo qualificato ora VDS ad ala rotante.

Questa rinnovata interazione con le istituzioni, ha inoltre consentito sviluppi in tutti i campi, con una interlocuzione quotidiana a beneficio di tutti, come nel caso di emissione NOTAM, licenze, autorizzazioni, pronta riapertura di attività VDS su aviosuperfici chiuse dagli ispettori ENAC (ad esempio nell'Agro Pontino), o formalizzazione di nuovi limiti finalmente compatibili con l'esercizio del Volo Libero (es. Area a Ovest di Torino).

È dunque in tale ambito che si è sviluppata recentemente anche la collaborazione tra ENAC ed AeCI nel settore delle aviosuperfici. La visione condivisa, alla base del regolamento recentemente entrato in vigore, pone finalmente al centro il pilota che, per pianificare i voli, deve finalmente disporre di informazioni aeronautiche chiare, certificate e aggiornate, rese disponibili (come da proposta iniziale di AeCI) da Aviportalano.

Questo regolamento, a ulteriore testimonianza della fiducia conquistata a caro prezzo, assegna un ruolo all'Aero Club d'Italia, grazie al quale il Presidente di ENAC ha personalmente concordato sulla nostra richiesta diretta di spostare al prossimo 8 marzo il termine per la comunicazione dei dati aeronautici da parte di tutti i gestori.

Sfrutteremo dunque questo tempo per poter studiare procedure semplici e che garantiscano l'operatività delle nostre basi, in modo che everybody is a pilot, ma in modo informato e preparato.

Federico Ciacchella
direttore rivista VOLO

SOMMARIO

TECNOLOGIA 5

STORIE-NOTIZIE 6-17

SPORT AERONAUTICI 18-31

READ BEFORE FLIGHT 33-34



FOTO DI MASSIMO ARNO



L'Aero Club d'Italia sostiene l'innovazione tecnologica identificando il primo multicottero come VDS

Il Direttore Generale dell' Aero Club d'Italia, Gianpaolo Miniscalco, ha consegnato il certificato di identificazione per il Jetson One, multicottero fabbricato dall'azienda Jetson, fondata da Tomasz Patan e Peter Ternström. La consegna del certificato è stata effettuata al Mobility Show presso la Fiera di Roma, dove era presente l'AeCI con suo spazio istituzionale. Il rilascio del certificato, per la prima volta in Europa, rappresenta un passo importante verso il futuro dell'innovazione tecnologica, cui si è arrivati in collaborazione con ENAC. Si ringrazia inoltre, la Commissione Tecnica Consultiva dell'AeCI. Presente alla consegna del certificato, l'Ing. Carmela Tripaldi, Direttore Regolazione Navigabilità ENAC. Il Direttore Generale dell' AeCI, a margine della cerimonia, ha consegnato il libro del Centenario dell'Aero Club d'Italia al Ministro dell'Ambiente On. Gilberto Pichetto Fratin, in visita al Mobility Show.



Il Ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin e il Direttore Generale dell'AeCI Gianpaolo Miniscalco



LA SEZIONE DI PARACADUTISMO SPORTIVO DELL' ARMA DEI CARABINIERI



La fusione del valore intrinseco delle parole Sport, Agonismo, Disciplina militare, Passione, Dedizione e Motivazione, traduce esattamente quello che è il fondamento di questa speciale quanto particolarissima struttura organizzativa.

Un team di altissimo spessore agonistico, una realtà sportiva che negli anni ha saputo combinare in modo eccellente l'esperienza degli atleti più esperti con l'entusiasmo delle giovani leve, creando così i presupposti per garantire il perfetto connubio tra continuità e progressione tecnica, in un settore che ha trovato spazio per la propria evoluzione e i propri cambiamenti, imponendo cinicamente a tutti gli atleti di restare sempre al passo coi tempi, perché il fine ultimo di un agonista sarà sempre ed in ogni occasione...Vincere!

Nello sport ad alto livello nulla può essere dato per scontato. Il mix tra fase progettuale, studio e sviluppo pratico deve essere perfetto, se si vuole solo iniziare a pensare di poter raggiungere un traguardo, qualsiasi sia l'obiettivo finale. La storia della Sezione di Paracadutismo Sportivo dell'Arma dei Carabinieri è inizialmente simile a molte altre realtà sportive, ma la differenza sostanziale la faranno come sempre gli



uomini, e in questa particolare disciplina lo farà anche il contesto nel quale questi uomini avranno modo di esprimere il proprio talento.

Tra la fine degli anni 60' e la metà degli anni 70' il paracadutismo inteso come disciplina sportiva a livello mondiale aveva una derivazione prevalentemente militare, dove sia i materiali che gli equipaggiamenti erano appannaggio quasi esclusivo del personale in uniforme, comprese le tecniche e le metodologie didattiche. In questo particolare periodo storico però, il numero di persone appassionate e affascinate dalla particolare disciplina sportiva, aumentarono sensibilmente in tutto il globo, creando così i presupposti affinché vi fosse un crescente interesse da parte delle case costruttrici che, mediante lo

studio e la realizzazione di nuovi prodotti, poterono trarre beneficio dalla conseguente commercializzazione. Questi anni infatti furono caratterizzati da una vera e propria modernizzazione del panorama paracadutistico internazionale, dove le innovazioni portate alla luce riguardo materiali ed equipaggiamenti, contribuirono ad un radicale cambiamento del paracadutismo per come era conosciuto sino a quel momento, favorendo lo sviluppo di nuove tecniche di volo e atterraggio, grazie all'utilizzo dei più recenti e performanti materiali entrati in commercio.

È proprio in questo momento di forte cambiamento che un gruppo ristretto di militari, provenienti esclusivamente dall'allora Battaglione Carabinieri Paracadutisti "Tuscania", furono incaricati di sviluppare un importante progetto, finalizzato ad elevare al massimo le competenze e il livello tecnico in questo particolare settore, ma soprattutto formare una compagine sportiva che, mediante anche le attività promozionali, potesse essere fortemente rappresentativa per l'Arma dei Carabinieri.

Nel 1976, con questi presupposti e in questo contesto storico, venne perciò istituita ufficialmente la Sezione di Paracadutismo Sportivo.

L'entusiasmo iniziale era tanto, ma le risorse e le competenze ancora troppo ridotte per poter pensare di primeggiare nelle competizioni.

Spinti da una forte motivazione e dalla volontà di voler dimostrare la proprie capacità, gli atleti dell'Arma, cercarono di adeguarsi senza ritardo agli standard cui erano già giunti da qualche tempo alcuni paesi del nord Europa e, naturalmente, gli Stati Uniti. Si abbandonò pertanto l'utilizzo degli ormai antiquati "Papillon", (paracadute emisferico parzialmente direzionabile con calotta rientrante di fabbricazione francese), in favore prima dello statunitense Strato-Cloud, (uno dei primi paracadute ad ala) per poi proseguire con il "Para-Foil", ovvero il precursore degli odierni paracadute, prodotto dalla North American Aerodynamics che, nelle sue versioni aggiornate, è ancora oggi una delle velature più utilizzate nelle competizioni che riguardano la Precisione in Atterraggio.

L'evoluzione tecnica degli equipaggiamenti, unita all'esperienza che cominciava a maturare sul campo nei primi anni 80', cominciò a gratificare la Sezione Sportiva dei Carabinieri con i primi successi in territorio nazionale. Dal 1986 al 1992, lo storico team, formato da Ruggeri A.,

Signoretti F., Palumbo F., Gatto S. e Raccuia T., centrò il titolo italiano a squadre per ben 4 volte, affiancato dai numerosi titoli individuali sia nella precisione in atterraggio che nello stile in caduta libera, oltre al primo oro ai Campionati Mondiali Militari del 90', ottenuto in Germania dalla Nazionale militare.

Negli anni immediatamente successivi, l'inserimento delle nuove leve Angerer T., Martin M. e Girelli D. servì, a consolidare una squadra già ormai rodada con altre 4 medaglie d'oro, conquistate tra il 95' ed il 99' ai Campionati italiani, mentre a livello internazionale, il 1994 fu l'anno che decretò l'ascesa ufficiale della nazionale italiana nel panorama del paracadutismo sportivo, con l'oro a squadre e individuale al Campionato Mondiale Assoluto F.A.I. in Cina, dove i 3/5 del team erano rappresentati da atleti dell'Arma, fino all'argento al Mondiale F.A.I. del 96' in Ungheria, dove ben 4/5 della nazionale italiana era formato da rappresentanti del Centro Sportivo Carabinieri, chiudendo il decennio degli anni 90' con l'oro a squadre al Campionato Mondiale Assoluto F.A.I. del 98' in Croazia e l'oro a squadre ed individuale ai Giochi Mondiali Militari del 99'.



Il trend dei risultati positivi di quegli anni, stimolò i Comandanti che nel frattempo si erano succeduti a incrementare e rinnovare il gruppo degli atleti, selezionando e studiando con attenzione l'inserimento di giovani aspiranti, al fine di gestire al meglio anche il futuro nonché necessario cambio generazionale. A cavallo del nuovo millennio infatti, la Sezione di Paracadutismo Sportivo, poteva vantare ben 2 squadre di alto livello, dove al fianco dei volti ormai protagonisti, si intravedeva un nuovo gruppo di giovani atleti, che da lì a poco ne sarebbero diventati i diretti antagonisti. La risultante di una serie di scelte vincenti, che confermò la crescita forte e omogenea dell'intero comparto, arrivò durante il Campionato italiano del 2000, dove i giovanissimi Castelli, Martin, Casucci e Tassoni, riuscirono a conquistare il titolo proprio superando i colleghi più esperti del team titolare. Furono gli anni nei quali presero sempre più forma anche le competizioni internazionali per club, con la nascita del circuito di Europa Cup, che dal 2010, con l'inserimento di nuove prove, ha acquisito la denominazione di World Cup Series e dove il team del Centro Sportivo Carabinieri è sempre stato una presenza costante, nonché una delle squadre più medagliate in assoluto.

Tra il 2001 e il 2007 gli inserimenti dei giovanissimi continuarono con Pizziconi, Cidale, Gitto, Bianchi e Carbone, ma per alcuni di loro il percorso di formazione agonistica fu fortemente minato da una serie di circostanze non prevedibili e a cui fu difficile porre rimedio.

La crisi finanziaria mondiale del 2007/08 colpì moltissimi settori del tessuto economico internazionale e, indirettamente anche lo sport. In particolare quello militare, ne fu fortemente segnato in termini di risorse e quindi di possibilità di addestramento, tanto che in breve tempo non poté più essere garantito lo svolgimento degli allenamenti ad alto livello e il conse-



SEZIONE PARACADUTISTI CARABINIERI 80°



CAMP. MONDIALE BULGARIA 2018

guente mantenimento delle prestazioni finora dimostrate. Il particolare periodo, fu inoltre concomitante con il ritiro prematuro e per differenti motivazioni, di alcuni fra gli atleti più forti del comparto sportivo dell'Arma, una situazione che penalizzò ancora maggiormente i giovani aspiranti, che persero l'opportunità di trarre beneficio dall'esperienza di chi li aveva preceduti. A questa situazione particolarmente negativa, perdurata peraltro per lungo tempo, seguì un grande progetto di ricostruzione, se così può essere definito, che iniziò non senza difficoltà nel 2015, con poche risorse e poco personale, ma con una fortissima volontà di tornare a vincere, con la consapevo-

lezza che il traguardo da raggiungere, sarebbe stato difficile e complesso.

Fu come tornare indietro di 30 anni, ma la regola non cambiava. Progetto, studio e sviluppo pratico, dovevano essere perfetti se si voleva puntare al successo, ma a differenza del secolo scorso, in questo caso un aiuto fondamentale arrivò da coloro che nella realtà della Sezione Sportiva avevano lasciato il cuore, a conferma del forte legame che riusciva a unire generazioni così lontane e completamente differenti, ma accomunate dalla medesima passione per il paracadutismo. Alcuni tra i grandi campioni del passato, si misero nuovamente a disposizione della Sezione, per seguire la crescita delle



PARAFOIL PRIMI ANNI 90'



PARAFOIL 2023

giovani leve e così fu fino al 2017 per Francesco Signoretti, poi fino al congedo nel 2020 per Alessandro Ruggeri e infine l'inserimento dal 2018 di Davide Girelli, che ancora oggi, dedica la propria competenza professionale al settore giovani della "Nuova" Sezione di Paracadutismo Sportivo.

I primi successi della nuova gestione e del nuovo ciclo di atleti, iniziò col titolo italiano nel 2016 e nello stesso anno con il 2° gradino del podio nella Coppa del Mondo F.A.I. in Argentina, oltre al bronzo al Campionato del Mondo del 2018 in Bulgaria e il titolo Italiano a squadre nel 2019. Nel biennio 2020/22 la nazio-

nale CISM tornò a primeggiare anche in World Cup Series, con il trio Bianchi, Pizziconi e Vanni, che in più occasioni riuscì a centrare il podio, fino a conquistare due importantissime medaglie d'oro nelle finali del circuito internazionale del 2021 e 2022.

La storia è ciclica e lo sport non fa eccezione. A periodi di forte crescita si contrappongono inevitabilmente cicli meno redditizi, ma una gestione accurata e lungimirante, può limitare certamente l'acuirsi di problematiche altrimenti irrisolvibili. Come un atleta di livello è cosciente che in una performance di gara presto o tardi un errore potrebbe essere commesso, così anche nella gestione di una squadra,

come la Sezione di Paracadutismo Sportivo, un leader deve essere pronto a sopperire a situazioni meno positive, lavorando con oculatezza e abnegazione, senza mai dimenticare coloro che lo hanno preceduto nel compito di tramandare con onore ed orgoglio, la passione per il paracadutismo sportivo targato Arma dei Carabinieri.

Vorrei esprimere un pensiero di gratitudine e infinita stima al grande campione Francesco Signoretti, persona davvero speciale scomparsa prematuramente lo scorso anno, al quale ero particolarmente legato da una profonda amicizia. Una colonna portante della Sezione di Paracadutismo Sportivo dell'Arma, sin dalla sua fondazione, una carriera dedicata interamente a questa disciplina con impegno e dedizione incondizionati. È stato il mio primo allenatore, ma soprattutto colui che mi ha saputo trasmettere l'amore e la passione per questo bellissimo sport.

Daniele Bianchi

Comandante della Sezione di Paracadutismo Sportivo dell'Arma dei Carabinieri



Il paracadutismo come professione: criticità e prospettive



Il paracadutismo italiano ha attraversato momenti di gloria e momenti di buio. Sicuramente negli anni '90 i grandi eventi internazionali, primi fra tutti i grandi record, hanno favorito la partecipazione di ragazzi e ragazze che sono rimasti nella storia del nostro sport, non da meno sono state le squadre di Relative Work e gli atleti di discipline individuali. Però c'è da fare una considerazione, cioè che si diventa leggende anche con il fattore tempo. Chi frequenta il mondo del paracadutismo da trenta anni è ovvio che abbia più storia di chi, magari anche più bravo, si è avvicinato al paracadutismo da quattro o cinque anni. Sgombrando quindi il campo da una nostalgia non basata sulle evidenze, si deve invece prendere atto che oggi ci sono diversi validissimi atleti di fama internazionale che si distinguono per la loro passione e capacità, al punto da essere "acquisiti" da altre nazioni come atleti o come professionisti. Quali sono gli aspetti critici

del paracadutismo italiano che non favoriscono il professionismo e l'attività agonistica?

Un fattore importante è l'aspetto normativo. In Italia la sola legge che regola il professionismo sportivo è del 23 marzo 1981, n. 91, recante «Norme in materia di rapporti tra società e sportivi professionisti». Successivamente, con la Legge Delega 86/2019, sono state apportate delle riforme volte a garantire la parità di trattamento e di non discriminazione oltre a chiarire alcuni aspetti fiscali, senza tuttavia favorire un cambiamento sostanziale. La legge 91/1981 all'art. 2 recita: "Sono sportivi professionisti gli atleti, gli allenatori, i direttori tecnico-sportivi e i preparatori atletici che esercitano l'attività sportiva a titolo oneroso con carattere di continuità nell'ambito delle discipline regolamentate dal CONI e che conseguono la qualificazione dalle Federazioni sportive nazionali, secondo le norme emanate dalle Federazioni

stesse con l'osservanza delle direttive stabilite dal CONI per la distinzione dell'attività dilettantistica da quella professionistica". Tra le discipline regolamentate dal CONI che hanno riconosciuto il professionismo, troviamo il calcio, il ciclismo, il golf e la pallacanestro, ma non il paracadutismo.

Come si fa dunque a parlare di professionismo se non si comincia da un riconoscimento formale?

Formale dovrebbe essere anche il ruolo dei Coach di specialità, ovvero di quegli atleti che, ottenuti dei risultati a livello internazionale, potrebbero trasmettere le loro conoscenze alle giovani leve. Stiamo parlando di potenziali professionisti impegnati a tempo pieno in un'attività di grande valore aggiunto per i Centri di paracadutismo. Questa figura, quella del Coach, dovrebbe essere ben distinta da quella dell'Istruttore di Paracadutismo che, come è già previsto, ha il ruolo di addestrare futuri paracadutisti, ma non futuri atleti con ambizioni da competitore.



Francesco Italia

Un secondo aspetto che ostacola il professionismo, e che porta a ritenere l'attività paracadutistica come secondaria, è quello che potremmo individuare come "dispersione strutturale", ossia la dislocazione non omogenea sul territorio nazionale di circa venticinque Centri di paracadutismo. Tutti questi Centri svolgono un'attività *lancistica* limitata ai week end, salvo delle aperture infrasettimanali occasionali, concentrate nel mese di agosto. Se poi escludiamo le chiusure per condizioni meteo sfavorevoli, ecco che i giorni in cui sarebbe possibile lavorare diventano

veramente pochi. La sproporzione del numero di Centri di paracadutismo rispetto al numero di paracadutisti (in Italia si dovrebbe aggirare intorno alle 3000 unità, di cui solo una parte in attività) e un'organizzazione non professionale non consentono di sfruttare le economie di scala, di impiegare risorse per una promozione internazionale e, ovviamente, di assumere personale. Per il paracadutista che voglia intraprendere un percorso agonistico, la ricerca di un Coach e di un posto per allenarsi si tramutano pertanto in una vera e propria caccia al tesoro tra "conoscenze", "sentito dire" e "tratta-

tive private" dei compensi.

In conclusione, i principali ostacoli al professionismo, e di riflesso all'attività agonistica, sono: un fattore formale, rappresentato dalla normativa vigente; un fattore strutturale, che condiziona lo svolgimento di un'attività periodica, sia per i Coach che per gli aspiranti competitori e, infine, un fattore umano, ovvero difficoltà, per i gestori dei Centri, di trovare soluzioni comuni a criticità che investono un'attività tanto bella quanto esigente, come quella del Paracadutismo sportivo.

Mascia Ferri



Armando Fattoruso

E-SPORT: secondo Rally Aeronautico Virtuale



Primi classificati



Secondi classificati



Terzi classificati

Nel mese di ottobre 2023 a Milano Marittima, si è svolta la seconda gara del Rally Aeronautico Virtuale, patrocinato dall'Aero Club d'Italia. Rispetto alla prima gara che si era svolta ad Ottobre 2022, gli equipaggi iscritti erano sette, sei in presenza e uno da remoto. Questo comportato la necessità di avere un giudice di gara presso il sito di questo equipaggio.

Gli equipaggi in gara:

Alessandro Bischetti e Sandro Tedeschi, equipaggio Roma1, su Cessna 172 con marche I-ELVS;
Luciano Bacega e Bruno Oldano, equipaggio Torino1, su Tecnam P92 con marche I-LUBA;
Alberto Conti e Luigi Parravicini, equipaggio Milano1, su C172 con marche I-ALBE;
Bruno Gatti e Daniela Vailati, equipaggio Milano2, su Cessna C172 con marche I-DYAB;
Luca Borghini e Fabio Dominici, equipaggio Roma2, su Cessna C172 con marche I-DMNK;
Giuseppe Casilli e Giuliano Valieri, equipaggio Torino2, su Cessna C152 con marche I-GIVA;
Andrea Buoso e Roberto Aliberti, equipaggio Torino 3 (da remoto), su Cessna C152 con marche I-AB59;

La competizione era composta da 3 prove:

Prova di pianificazione (plotting test). Prova di puntualità a tempo (timing test). Prova di atterraggio (landing test).

Il percorso scelto in questa seconda edizione del "Trofeo Luigi Cattadori" è stato ideato ed ambientato nelle Marche, con inizio e termine dall' aviosuperficie Santa Anna presso Montecassiano (MC).

Dopo il decollo il primo punto di riporto (Starting point) era lo svincolo dellaSS77 Civitanova Marche Ovest.

Successivamente in sequenza i vertici da sorvolare sono stati:

Duomo di Fermo,Torre di Moresco Faro di San Benedetto del Tronto, Chiesa S. Maria della Rocca di Offida, Stazione FF.SS. di Ascoli Piceno, Chiesa S. Maria della Misericordia di Amandola, Terme di Tolentino, Abbazia di Fiastrache costituiva il Final Point dopo il quale gli equipaggi hanno proceduto con l'atterraggio a Montecassiano.

Come già avvenuto lo scorso anno è stato attivato un canale TWITCH che ha consentito di seguire in diretta tutte le fasi di volo di un equipaggio (quello di Roma1).

Inoltre, presso il banco della direzione di gara, era attivo un monitor che trasmetteva in diretta la posizione degli aerei in volo.

La classifica finale del secondo "Trofeo Luigi Cattadori"

Roma1 – equipaggio Bischetti/Tedeschi

Torino1 – equipaggio Bacega/Oldano

Roma2 – equipaggio Borghini/Dominici

Torino3 – equipaggio Buoso/Aliberti

Non classificati:

Equipaggio Milano 1, per aver richiesto vettoramento in fase di rientro.

Equipaggio Milano 2, per aver richiesto vettoramento in fase di rientro e poi atterrato in emergenza.

Equipaggio Torino 2, per mancato avvio del programma di registrazione dati di volo.

Renato Galter

Presidente dell'Associazione Piloti Virtuali Italiani



89ª Assemblea ordinaria dell'Aero Club d'Italia, riconoscimenti atleti nazionali, internazionali e soci meritevoli



Il 4 novembre 2023, presso il Salone d'Onore del CONI a Roma, si è svolta l'89ª Assemblea ordinaria dell'Aero Club d'Italia. L'Assemblea è stata presieduta dal Presidente dell'AeCI, Arch. Giuseppe Leoni. Presenti il Direttore Generale dell'AeCI Gen. Gianpaolo Miniscalco, la rappresentante del CONI Avv. Francesca Macioce, il rappresentante del ministero dell'Economia e delle Finanze Dott. Maurizio Pulcianese, il rappresentante del ministero della Difesa Gen. Urbano Floreani, il Sostituto Procuratore Federale Dott. Candido Nastasi e i Consiglieri Federali AeCI, Eva Montori, Guido Guidi, Giorgio Porta e il Presidente della CCSA Stefano Bianchetti. Conclusa l'Assemblea ordinaria si sono svolte le premiazioni in programma, con la presenza di atleti e soci meritevoli, provenienti da tutta Italia.



CORSICA E PROVENZA... IN VOLO



In un caldo pomeriggio d'estate, ci troviamo in Aeroclub, come di consuetudine, in speranzosa attesa di una temperatura più gradevole per fare il solito voletto locale, facendo trascorrere il tempo tra una battuta e l'altra, con l'orecchio sempre vigile a qualsiasi temerario aereo si avvicinasse con questa afa, scusa sempre buona per catturare la nostra attenzione. Rodolfo Rigucci, detto Rudy, romano di nascita ma romagnolo di adozione, veterano del volo e delle ferrovie nazionali, accenna, tra un discorso e l'altro, che suo cognato, famoso direttore di orchestra a livello internazionale, sta lavorando alla preparazione di un'opera teatrale in

Francia, precisamente ad Aix en Provence. Era questa l'occasione che stavamo aspettando, una semplice scusa, un diversivo, per osare un volo diverso dalla routine. La buttiamo lì e, dopo un paio di telefonate e qualche verifica sulle cartine aeronautiche, siamo d'accordo per partire per la Francia la settimana successiva, meteo permettendo. L'idea è passare il weekend in Provenza, dividendoci le tratte, così da volare un po' tutti e per non stancarci troppo. Come al solito l'appetito vien mangiando e, constatando che la Corsica non è poi così fuori rotta, decidiamo di anticipare il decollo al venerdì dopo il lavoro per avere un primo assaggio di Francia e frutti di mare a Calvi, nel

nord dell'isola. La settimana passa in fretta. Preparato il borzone, con Rudy e Cristina Mansutti, compagna di rally ma ora completamente dedicata a far volare degli Airbus A320 per la Easyjet, ci incontriamo all'Aeroclub di Lugo per metterci in viaggio per la Corsica. Aereo pronto, controlli completati, rifornimento ok, meteo sugli appennini in sviluppo con i soliti temporali della tarda primavera. Decoliamo in tutta fretta per evitare che la situazione peggiori e, in metà pista stacciamo per far quota e rotta verso la Toscana, con il fedele Cessna 172 RG. Le nuvole nere iniziano ad infittirsi e notiamo scrosci di acqua qua e là. Allarghiamo a sinistra, passando sopra Firenze, in

modo da tenerci lontani e aggirare un brutto e nero CB sulla Versiglia e, con prua per Capraia, sorvoliamo il Tirreno lasciandoci alle spalle il maltempo. La vista è ottima, il cielo limpido e il volo tranquillo, con la silhouette delle isole che ci regalano un quadro mozzafiato. Bastia ci accoglie in frequenza con il consueto inglese pronunciato con marcato accento francese. Ci vettora sopra il dito indice dell'isola, costeggiando il versante nord, offrendoci un panorama di rocce e fondali degni di una cartolina. La discesa inizia coordinata da Calvi', tenendoci a distanza di sicurezza da un Airbus A400M militare in addestramento sull'aeroporto. Circuito destro e posiamo le ruote sull'a-

sfalto con prua nord. La torre ci guida al parcheggio, dove picchettiamo e prepariamo l'aereo per la notte.

Ci troviamo fuori dall'aeroporto in un taxi che in pochi minuti arriva nel centro della cittadina, dove troviamo un accogliente hotel per passare la notte. Calvi' è un porto di mare dove si respira l'aria da legione straniera, con tanto di fortino militare d'altri tempi. Ceniamo in riva al mare, dopo esserci concessi una tappa in spiaggia, e ci ritiriamo per il meritato riposo.

L'indomani ci alziamo di buon'ora per non perdere ogni secondo del nostro viaggio. Colazione d'obbligo alla francese, con tanto di croissant e pan au chocolat, e via per l'aeroporto, dove,

sbrigare le formalità di routine e presentato il piano di volo online (così funziona in Francia), decolliamo direzione nord ovest sorvolando la città che ci ha ospitati per la notte.

L'attraversata del tratto di mediterraneo che ci separa dalla costa continentale dura un'oretta, circondati da mare, cielo e sole. Tocchiamo terra nei pressi di Saint Tropez e continuiamo per Aix en Provence, seguendo le istruzioni degli attenti controllori di volo.

Aix è situata ad una ventina di chilometri ad est di Marsiglia, con un aeroporto accogliente per l'aviazione generale. Il cognato di Rudy ci attende e gentilmente si mette a disposizione





per mostrarci le bellezze locali, dal centro ricco di negozi di lavanda e sapone, le varie brasserie all'aperto, alle zone care dell'impressionista Cezanne. Passiamo il weekend tra risate, degustazioni e visitando i dintorni, compresa Marsiglia. D'obbligo ovviamente la visita al museo del sapone e alla cattedrale in cima al monte sovrastante la città.

Purtroppo, le cose belle terminano in fretta e in poco tempo arriva il mo-

mento del commiato. La domenica pomeriggio riprendiamo il volo verso casa. Controlli fatti, formalità espletate e decoliamo facilmente facendo quota verso l'entroterra francese, seguendo inizialmente il costone dipinto frequentemente dal maestro impressionista. FLO80 e' la quota di volo autorizzata e da qui abbiamo una vista privilegiata su Cannes, Nizza e Montecarlo. La rotta attraversa il golfo di Genova

e, passando su Portofino, iniziamo l'attraversamento degli Appennini, schivando qualche cumuletto di bel tempo qua e là.

Atterrati e hangarato il velivolo ci salutiamo all'imbrunire con la promessa di ripetere in futuro una esperienza analoga, soprattutto per la compagnia, coniugando volo, passione e turismo a costi contenuti.

Fabio Parma



HAG Italy FLYPARTY - ASI Aeroshow 2023



Andrea Semeghini e il suo Wolf W-11

Foto di Irene Pantaleoni

Grandissima presenza di velivoli storici e d'epoca al raduno organizzato da HAG in estate presso l'aviosuperficie Dominio di Bagnoli (PD), struttura che ospita anche la sede sociale del sodalizio. Un raduno che ha visto la partecipazione di tantissimi aerei dei soci così come di numerosissimi altri, sia di aviazione generale che VDS, giunti in volo per godersi lo spettacolo. Da segnala-

re, relativamente a questa edizione del 2023, due novità che per la prima volta si sono viste a questo evento: il Messerschmitt Me208 ovvero SNCAN Nord 1100 I-MESS e l'Aermacchi MB326K I-MBCK. Ancora una volta gli sforzi, le fatiche e il tenace impegno di chi si è prodigato prima, durante e dopo questo raduno, hanno regalato alle migliaia di visitatori un fine

settimana che ogni anno rimane assolutamente unico nel panorama aeronautico italiano. Appuntamento all'anno prossimo, sempre durante l'ultimo fine settimana di giugno, per l'edizione 2024 che vedrà l'Historical Aircraft Group Italy festeggiare 20 anni dalla sua costituzione.

Paolo Colucci

VOLO A VELA, 11° GRAND PRIX FINALE MONDIALE



La quarta e ultima prova della Finale di Volo a Vela nella Formula Grand Prix, ha visto concorrere i migliori atleti al mondo nello sport del Volo a Vela, scelti in tutti i continenti attraverso una selezione che ha portato alle gare di Pavullo.

Nell'ultima giornata, che ha coronato il giovanissimo atleta tedesco Stefan Langer Campione Mondiale per la Formula Grand

Prix, si è potuto godere di un'ottima meteo che ha permesso ai concorrenti di percorrere i 250 km di task assegnati lungo la dorsale appenninica. L'ultima prova assegnava un "bonus" di undici punti che avrebbe permesso, in caso di vincita, a molti piloti di aggiudicarsi il titolo mondiale in questa classe.

Ricordiamo che l'Italia aveva in gara tre atleti nelle figure di: Alberto Sironi, Thomas Gostner e Giorgio Galletto. La Germania schierava ben cinque piloti, la Francia tre piloti, due la Gran Bretagna, tre la Polonia, fra cui Sebastian Kawa numero uno del ranking mondiale già pluricampione in svariate discipline. Un concorrente

PRIX A PAVULLO



lo schierava la Slovenia, come l'Olanda che schierava il conosciutissimo Erik Borgmann che tanto frequenta i cieli italiani.

L'inizio della gara è stato caratterizzato da un attacco immediato di Kawa e Sironi, che sembrava avesse la meglio sul numero uno, quando per un errore inserimento del task

sul computer di bordo, questo dirigeva verso un pilone differente da quello di gara. A questo punto Sironi conduceva la corsa e i primi in classifica, Stefan Langer e Tilo Holighaus, sembravano non riuscire a raggiungere le quote degli altri concorrenti. In diretta come commentatore della gara il nostro Stefano Ghiorzo,

Campione del Mondo nella classe 13.5m, puntualmente illustrava le scelte dei piloti e che, conoscendo perfettamente il territorio di gara, prevedeva le difficoltà che avrebbero incontrato i concorrenti lungo il percorso.

In quest'ultima giornata di gara si è distinto il nostro altoatesino Thomas Gostner, il quale dopo aver inseguito i concorrenti,

raggiunge Sironi e, con una quota maggiore, non si ferma a termicare e quindi guadagna spazio assieme al tedesco Leucker, avvicinandosi a Sironi che pur essendo avanti sul percorso procedeva a circa 1000 m di quota contro quasi i 2000 degli inseguitori. A 55 km dalla fine, Sironi trova un buon valore che lo mette in corsa con il connazionale, mentre il tedesco riesce a mantenere una quota sempre più alta fino al traguardo, dove taglia per primo la linea d'arrivo. Secondo l'italiano Thomas Gostner, seguito dal polacco Marek Sawczuk. Quarto l'olandese Borgman, quinto il Ceco Petr Krejcirik. Segue Alberto Sironi, che nonostante abbia tagliato il traguardo davanti ad altri piloti, per il sistema delle penalità di quota minima sull'arrivo si vedeva retrocesso.

Il bello della Formula Gran Prix è che fino alla fine la classifica può essere ribaltata. Il nostro Albertone Nazionale, con solo una quota di 150 m in più, era alla portata della prima posizione che, con undici punti, gli avrebbe potuto portare l'ottenimento del titolo mondiale...

L'ultima giornata non ha premiato i primi due in classifica, i quali prendono solo un punto nel caso di Stefan Langer, e zero punti per Tilo Holighaus, che rimane fuori dal podio con un punto di vantaggio sul nostro connazionale e comunque chiude davanti a Kawa, che resta lontano dal podio. Dodicesima e tredicesima posizione per Thomas Gostner e Giorgio Galetto, che riescono a chiudere fuori da quello che è definito il gruppo degli "zero points", i concorrenti che non riescono a prendere neanche un punto durante le prove. Da segnalare un aneddoto: ad un certo punto della competizione, un gruppo di piloti esperti, fra cui il conosciutissimo Jon Gatfield, frequentatore assiduo dell'Italia ormai da più di dieci anni, ha battezzato un gruppo di piloti "The Gentlemen Pilots" per il modo in cui si scambiavano le cortesie e complimenti durante il volo, sul tipo... *entra pure prima te nella termica, oppure: attenzione che sto per passarti sopra... e così via.*




@a.venturini

Thomas Gostner



Stefan Langer 

Erik Borgmann 

Hermann Leucker 



Alberto Sironi

Sicuramente tutto un altro modo di vivere una gara se paragonata alle altre gare mondiali ed europee...

Erik Borgman senza mai vincere una prova riesce a conquistare la seconda posizione nella generale che incorona il giovanissimo Langer Campione del Mondo, con l'unico aliante senza motore fra tutti i concorrenti.

Con la chiusura della gara, l'Italia si conferma territorio ideale per il volo a vela e quindi attendiamo tutti altre candidature per prossime competizioni internazionali di volo in aliante.



Andrea Venturini

Acrobazia aerea a motore

22° Campionato europeo categoria illimitata

Maurizio Costa



A Pavullo nel Frignano, congiuntamente al Gran Prix di volo a vela, si sono tenuti i 22° Campionati europei di acrobazia aerea a motore.

Al campionato si sono iscritti 24 piloti provenienti da 10 nazioni, una decina in meno rispetto ai precedenti Campionati continentali, ma vanno considerate le vicende belliche in Ucraina, che hanno impedito ai piloti di tali paesi e limitrofi di partecipare. La squadra spagnola, per motivi non conosciuti, non si è presentata.

Sabato 9 settembre 2023, si è svolta nella piazza principale di Pavullo, la cerimonia di apertura alla presenza delle

Autorità Civili e Militari con tutti i piloti partecipanti e lo Staff della manifestazione. Per l'Aero Club D'Italia, presenti il Direttore Generale Gianpaolo Miniscalco, i Consiglieri Eva Montori e Guido Guidi. Guidi in rappresentanza del Presidente dell' AeCI Giuseppe Lenzi, ha ringraziato in particolare l'Aero Club Pavullo, FAI, CIVA e i Piloti. La cerimonia, che ha coinvolto gli abitanti di Pavullo, è stata valorizzata dal sorvolo di due Tornado dell'Aeronautica Militare e dall'accensione del braciere olimpico. Nick Buckenham della FAI (Federazione Aeronautica Internazionale), ha dichiarato aperti i Campionati, con

il conseguente innalzamento della bandiera della Federazione Aeronautica Internazionale. Tutti i Piloti hanno volato il Free Known, i programmi 1°, 2°, 3° e 4° Free Unknown e 14 Piloti hanno scelto di partecipare, su base volontaria come previsto dal regolamento, al programma Free Style.

Alla fine della competizione, dominano i Piloti francesi, che si aggiudicano i tre primi posti del Campionato individuale e il Campionato a squadre.

Ottima la prestazione dell'unico concorrente italiano, Matteo Barbato, che ha ottenuto un lusinghiero 13° po-

sto in classifica generale, ma soprattutto un 10° posto nei programmi sconosciuti.

La presenza di una squadra del servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare, ha garantito la misurazione del vento tramite lanci di palloni sonda, oltre ai dati meteo necessari allo svolgimento dei voli e l'assistenza per il rientro a casa dei piloti.

Per il programma Free Style è stata stilata una classifica, che però non è stata omologata dalla Giuria Internazionale per una irregolarità nella valutazione di due Piloti.



RISULTATI:

Campionato individuale

- 1° Florant ODDON, Francia
- 2° Luis VANEL, Francia
- 3° Mikael BRAGEOT, Francia

Campionato a squadre

- 1° FRANCIA
 - Florant Oddon
 - Luis Vanel
- 2° REPUBBLICA CECA
 - Lukas Parizek
 - Martin Sonka
- 3° ROMANIA
 - Laszlo Ferencz
 - Andrei-Mihai Serbu



Campionato italiano di rally aereo

Giro aereo dei Sei Laghi

Trofeo Villa d'Este 2023



Il carattere internazionale della competizione, con le nazioni rappresentate dai partecipanti, Italia, Polonia, Russia, Germania, Turchia, Svizzera, USA, Monte Carlo/Principato di Monaco), è stato il principale tratto distintivo che ha connotato l'edizione 2023. Un risultato inseguito e ambito, da Aero Club Como in lunghi mesi di preparazione, dal Consiglio Direttivo, da tutti i Soci che hanno partecipato all'organizzazione dell'evento, dai nuovi partners, tra tutti, l'Official Race Partner, Villa d'Este, che, in occasione dei recenti festeggiamenti per il 150° anno di attività, ha consolidato la liaison con Aero Club Como, in virtù degli antichi legami tra le due eccellenze del territorio, risalenti al 1913, proprio in occasione della prima edizione

del rally aereo, vinta in quell'anno da Roland Garros.

E ancora la manifestazione è stata possibile grazie ad Autoluca, partner tecnico di Aero Club Como e Air BP, che sostiene la gara dal 2015, cui è dedicata l'AirBP Vintage Cup, il trofeo destinato agli equipaggi che decidono di concorrere a bordo di idrovolanti appartenenti alla flotta storica.

Il record di iscrizioni, che prevedeva 18 equipaggi (36 partecipanti), è stato sfortunatamente condizionato anche da una meteo non ottimale, che ha impedito agli equipaggi provenienti con i proprio velivoli da sedi al di là delle Alpi, di raggiungere l'idroscalo di Como.

Sabato 16 settembre, ai nastri di partenza, si sono presentati 13 equipaggi, alcuni dotati di grande esperienza e

tecnica, altri in gara per la prima volta, in un consueto mix di preparazione, complicità, disciplina e fair play, che da sempre caratterizzano la competizione sul Lario, giunta quest'anno alla sua nona edizione moderna (dal 2014).

Tre le donne in gara: Donatella Decise (Italia), Natalia Khludova (Russia), Tayra Su Locumçu (Turchia), quest'ultima ha indossato una tuta di volo realizzata appositamente per la gara dal famoso designer di F1 Novati.

La cronaca porta a sabato mattina, in un hangar affollato anche da appassionati di memorabilia, grazie ancora una volta all'iniziativa filatelica degli annulli postali, quest'anno dedicati al 110° anniversario dei primi voli in idrovolante a Como e al 150° compleanno di Villa d'Este, curati da Cesare Baj e seguiti in hangar da Poste Italiane Canturium

Club. Presente il Corpo Musicale di Rho, che ha offerto il Concerto dei Sei Laghi al termine della Gara.

Se le operazioni iniziali si sono potute svolgere regolarmente, le condizioni meteo hanno imposto ad organizzatori ed equipaggi un ritardo; il primo team ha potuto accendere i motori alle 12.00, dando il via alla gara 2023, seguito, dagli altri aerei, la cui partenza era distanziata di 2 minuti.

Emozionante, come già al suo ritorno nel 2022, il volo del Caproni CA100 idro del 1935, il più antico idrovolante al mondo in condizioni di volo e totalmente originale, con Carlo Novati al comando in coppia con lo statunitense Eric Meltzer, che hanno regalato agli appassionati, ma anche ai molti spettatori presenti per l'occasione, un momento davvero speciale.

Due sono state le run di equipaggi, che ha visto impiegata l'intera flotta di Aero Club Como disponibile prendere il via, grazie anche al consueto e fondamentale aiuto di una squadra composta da volontari e staff dell'Aero Club, alla presenza del Direttore di Gara Marco Sala, di rappresentanti della Federazione al centro classifiche (Aero Club d'Italia, Federico Cugnasca, Filippo Papale, Giovanna Saffo, Fulvio Salucci) ed ancora dei giudici di gara Vittorio Cucurnia, Gian-



Primi classificati

franco Leoncini, Liliana Vago.

Sul podio Marco Di Pilato e Fabio Parma, per la terza volta consecutiva (edizioni 2021, 2022 e 2023) primi in classifica; secondi classificati lo svizzero Isidor Von Arx in coppia con il milanese Andrea Gambusera, terzi classificati Giorgio Porta con Alberto Valloggia.



Terzi classificati



Cessna 305 I-EIAX



La classifica finale:

1 - Marco Di Pilato (ITA) – Fabio Parma (ITA) su Cessna 206 SE-MLE – Campioni italiani 2023 VM Rally Idro

2 – Isidor Von Arx (SUI) – Andrea Gambusera (ITA) su Cessna 305 I-EIAX

3 - Giorgio Porta (ITA) - Alberto Valloggia (ITA) su Cessna 206 SE-MLE

4 – Alessandro Ganci (ITA) – Michele Augello (ITA) su Cessna 172 I-PVLC

5 – Gianfrancesco Pesce (ITA) – Gabriele Ferruzzi (ITA) su Cessna 172 I-GABU

6 - Edoardo Passani (ITA) - Emilio Pedrana (ITA) su Piper PA18 I-GEGE

7 – Giovanni Tagliabue (ITA) – Donatella Decise (ITA) su Cessna 172 I-GDRX

8 – Grzegorz Maczynski (POL) – Natalia Khudova (RUS) su Cessna 172 I-BISB

9 – Bruno Montecamozzo (ITA) – Ron Than (GER) su Cessna 172 I-BISB

10 – Michele Traverso (ITA) – Dario Cadoni (ITA) su Cessna 172 I-GDRX



Secondi classificati e vincitori dell'Air BP vintage



11 - Enrico Guggiari (ITA) – Tayra Su Locumçu (TUR) su Cessna 305c I-EIAX

12 - Carlo Novati (ITA) – Eric Meltzer (USA) su Caproni Ca100 Idro I-ABOU

13 - Nicola Ruggiero (ITA) – Guerrino Cesarato (ITA) su Cessna 172 I-GABU

Vincitori dell'Air BP Vintage Isidor Von Arx (SUI) – Andrea Gambusera (ITA) su Cessna 305 I-EIAX



Il Trofeo Villa D'Este

Deltaplano, l'Italia e Alex Ploner vincono il mondiale con Marco Laurenzi Vice Campione del Mondo



Questo gruppo di fantastici piloti conquista il settimo titolo mondiale consecutivo, polverizzando qualunque record in qualunque altro sport. Considerando la sola classe 1, dal 2009, il Team Italia ha vinto tutte le competizioni di Cat. 1 Fai disputate (7 titoli mondiali e 5 titoli europei). Considerando anche la Classe 5, i titoli mondiali totali sono 11 e quelli europei 6. Marco Laurenzi vince l'ultima task, ed è Vice Campione del Mondo. A questi si aggiungono 6 titoli mondiali e 4 titoli europei individuali di Alex Ploner e 3 titoli mondiali e un titolo europeo di Christian Ciech. Dopo qualche anno di assenza, tornano a competere in un mondiale anche le ali rigide di classe 5, con alcune ottime performance dei tre piloti del team. Per alcuni componenti, questa sarà stata l'ultima partecipazione ad un mondiale, onorata col massimo impegno e il massimo risultato.



Campionati mondiali di modellismo spaziale, l'azzurro Mazzaracchio di nuovo stellare: oro e argento

Al Campionato del Mondo di modellismo spaziale in Texas (USA), il nostro atleta Antonio Mazzaracchio conquista il Mondiale nella categoria S1B (altitude) e, nella categoria S9A (Gyrocopter Duration), un ottimo argento. Presenti 17 nazioni con 200 atleti. Il caldo infernale non ha fermato Antonio, che insieme al supporto eccezionale del suo helper e moglie Paola, ancora una volta vola più in alto di tutti! Con questa vittoria sono sette i titoli mondiali conquistati da Mazzaracchio, per un totale di 19 medaglie tra mondiali ed europei. Con questi risultati Antonio si conferma l'atleta più medagliato di tutti gli sport.



Antonio Mazzaracchio ha ricevuto, unico italiano, la CIAM Legends Medal della FAI



Paracadutismo, l'Italia Vice Campione del Mondo nel Vertical Formation Skydiving



Al Campionato del Mondo di Indoor Skydiving, in Slovacchia, la Nazionale italiana, impegnata in ben quattro competizioni, si è rivelata più competitiva che mai.

Il Vertical Formation Skydiving con Andrea Cardinali, Stefano Falagiani, Marco Soro e Alessandro Binello, portano a casa un argento che vale oro, a soli 4 punti dagli Stati Uniti. Il volo dinamico con Carlotta Sella e Dennis Castioni ha sfiorato l'argento. Per gran parte della competizione sono stati ben saldi al secondo posto, finendo al settimo posto nell'ultimo round.

L'Italia torna protagonista con le formazioni a 4 elementi con un settimo posto su 19 squadre.

Il quartetto composto dal rientro in Nazionale di due grandi campioni come Arianna De Benedetti e Marco Arrigo, insieme ai due giovani talenti Giuseppe Cossu e

Federico Angelotti, fanno ben sperare per il futuro dei colori azzurri in questa disciplina.

Esordio per la Nazionale femminile con un ottavo posto. Il Team, alla sua prima esperienza mondiale, era composto dalle tre esordienti Lucia Fattori, Daniela D'Angelo, Paola Vana, capitanate dalla campionessa Antonella Chiarin.



La formazioni a 4 elementi della squadra italiana





1° Trofeo Internazionale Aprica - Campionato Italiano Para-Ski - finale Coppa del Mondo Para-Ski

Le competizioni di Paraski si sono svolte per la prima volta ad Aprica. Le competizioni sono valide per il Campionato italiano Paraski e per la finale della Coppa del Mondo. Diverse le nazionali partecipanti, Austria, Germania, Repubblica Ceca, Svizzera e naturalmente l'Italia, con ben tre squadre di cui una dell'Esercito Italiano. Marco Valente è secondo assoluto e Campione italiano di specialità. Il Team italiano si piazza al terzo posto della classifica. Al quinto posto l'Azzurra Samanta Vallarino.



Aeromodellismo, la Nazionale di Volo Vincolato torna dall'Europeo con 2 medaglie, Oro F2A Velocità e Argento F2B Acrobazia - Wloclawek (Polonia)

Luca Grossi si conferma per la terza volta Campione europeo con una velocità eccezionale, 306.9km/h. In testa fin dal primo lancio oltre i 300, ad un soffio dal record mondiale.

I primi lanci di acrobazia lasciavano ben sperare con tutti i nostri atleti nei primi 15, ma poi Giacomo Felici 16° e' rimasto fuori dal fly-off per una manciata di punti.

Marco Valliera solo 5° e Alberto Maggi 14°, facendo sfumare la possibilità di agguantare un podio a squadre.

Buona la prestazione femminile di Silvia Fiussello che ha guadagnato il 2° posto.



Rally Aereo, 16° Trofeo Verbano

Organizzato dall' Aero Club Vergiate, sull'aeroporto Pietro Venanzi d Biella, si è svolto il 16° Trofeo Rally Aereo Verbano, valido per il campionato italiano volo a motore.

Hanno partecipato le seguenti squadre: Ferruzzi Gabriele (AeC Ravenna) – Augello Michele (AeC dello Stretto), Gallazzi Gabriele (ACAO) – Valloggia Alberto (AeC Vergiate), Landi Fabiana – Coro Lorenzo (AeC Vergiate), Cesaro Guerrino – Cugnasca Federico (AeC Milano), Gambusera Andrea (AeC Milano) – Pedrana Emilio (AeC di Sondrio).

La classifica: Gambusera Andrea (AeC Milano) – Pedrana Emilio (AeC di Sondrio).



Aeromodellismo, gare internazionali di acrobazia volo vincolato circolare

Le due competizioni si sono svolte entrambe a Ciriè (TO), la Jura cup sotto l'egida dell'Aero Club Svizzero della Federazione Aeromodellistica Svizzera e del Model Club Breitenbach, la Franco Ballesio World Cup, sotto l'egida dell'Aero club d'Italia dell'Aero Club federato VO.LI e del Gruppo Scuola Modellismo Ciriè. Entrambe le gare iscritte nel calendario FAI e valide per la classifica della Coppa del Mondo F2B 2023. Congiuntamente alla Franco Ballesio World Cup si è anche estrapolata la classifica per la seconda prova di Campionato italiano categoria F2B.

23 concorrenti alla Jura Cup e 24 alla Franco Ballesio World Cup provenienti da Cina, Francia, Germania, Italia e Svizzera, tra cui due donne e uno Junior (Cinese), si sono confrontati nei tre giorni di gara. Vince le due competizioni Marco Valliera seguito a ruota dai due cinesi, ottima anche la prestazione degli Italiani Valliera, Maggi, Felici e Silvia Fiussello.

MY AECI



Per venire incontro alle esigenze dell'utenza, l'Aero Club d'Italia ha realizzato un'applicazione fruibile su smartphone e su personal computer che permette all'utente, tramite una registrazione semplificata e successiva conferma a mezzo e-mail, di accedere a tutti i documenti e alle altre informazioni salienti registrate negli archivi dell'ente.

Le funzioni principali accessibili tramite il menù, sono le seguenti:

- Visualizzazione e stampa dell'attestato VDS
- Visualizzazione e stampa dei Certificati di Identificazione dei propri apparecchi e possibilità di eseguire richieste riguardo un apparecchio
- Consultazione storica della associazione ad Aero Club federati
- Consultazione storica dei corsi di volo frequentati ed idoneità acquisite
- Sezione notizie dal sito aeci.it
- Visualizzazione dei dati utente e gestione dei recapiti
- Informazioni sull'App e link per la

"chat" di assistenza tecnica

- Gestione delle richieste
- Gestione delle autorizzazioni alle richieste effettuate
- Pagamento On-Line delle pratiche a mezzo Pago PA.

L'applicazione nasce, in prima battuta, come sistema di consultazione, soprattutto per l'Attestato VDS e per i Certificati di Identificazione degli apparecchi, ora si sta evolvendo in uno strumento che permetterà agli utenti di interagire con l'ente tramite richieste precompilate che potranno essere inviate all'ente tramite canale telematico senza necessità di inviare documenti di riconoscimento, grazie all'autenticazione a mezzo SPID (Sistema Pubblico di Identità Digitale).

Le richieste saranno generate immediatamente e saranno consultabili da parte dell'utenza che potrà quindi visionarle e decidere di inviarle al protocollo oppure, in caso di errori, annullarle e ripetere la generazione del documento prima dell'invio. Nel

caso in cui la proprietà dell'apparecchio sia di più soggetti, la richiesta eseguita da uno dei proprietari attiverà la richiesta di autorizzazione da parte degli altri proprietari che potrà essere fornita sempre tramite MyAeci semplicemente rispondendo di autorizzare nella apposita sezione. Al termine del processo di richiesta, l'applicazione guiderà il richiedente alla sezione di pagamento tramite il sistema Pago PA, collegando quindi il pagamento eseguito alla richiesta e velocizzando quindi l'evasione della richiesta da parte del personale dei Aero Club d'Italia.

Attualmente, è già disponibile sull'applicazione la richiesta di rilascio del codice transponder, la prima immatricolazione di apparecchi basici e avanzati e la comunicazione delle attività di manutenzione triennale. A breve saranno rilasciate altre funzionalità, riguardanti la parte del rinnovo degli attestati VDS.

Riconoscimento del volo lento



L'analisi dei numerosi incidenti che hanno avuto tra le proprie concause il fatto che il pilota si sia messo nella condizione di volo lento, ci deve imporre una sentita pausa di riflessione per meglio capire quali siano le carenze addestrative di questi piloti e, se possibile, come intraprendere attività didattiche volte alla prevenzione. Uno dei quesiti ricorrenti, in queste circostanze è: "ma come ha fatto il pilota a non accorgersi che era in pre-stallo?" tanto più se ci sono anche testimoni a terra che affermano di aver visto l'aereo in assetto spropositatamente cabrato. Come è possibile che la situazione di volo lento sia stata assolutamente evidente agli osservatori a terra, mentre il pilota non se ne sia avveduto? Pur restando evidente che si finisce in volo lento perché non si è ben capito che la cloche serve a regolare le velocità e non per salire, mi continuo a chiedere quanto possa aver influito negli incidenti il fatto che il pilota non si sia avveduto di essere in volo lento. Nelle normali attività didattiche, al momento di dimostrare all'allievo il volo lento e lo stallo, l'istruttore imposta una cabrata e il muso è altissimo sopra l'orizzonte. E'

talmente alto che appare impossibile che qualcuno sia così sprovvisto da mettersi in quella condizione e persistere fino allo stallo e/o all'impatto con il terreno o con gli ostacoli. Eppure una risposta c'è! Forse quello che vado a dire sarà a conoscenza di molti, o forse potrebbe essere una completa novità, comunque sia merita una approfondita riflessione che da molti non è stata fatta. Nella nostra buona tecnica di pilotaggio sappiamo che, a parità di potenza applicata, a ogni assetto corrisponde una velocità. Se abbasso il muso di 3° gradi la velocità aumenterà di un certo tanto. Se riportiamo il muso in alto di 3° torneremo alla stessa velocità. Quindi possiamo partire da un assetto e alzare progressivamente il muso leggendo velocità sempre più basse. Nella normalità quindi, per avere una velocità più bassa devo avere un assetto più cabrato.
MA QUESTO E' SEMPRE VERO?

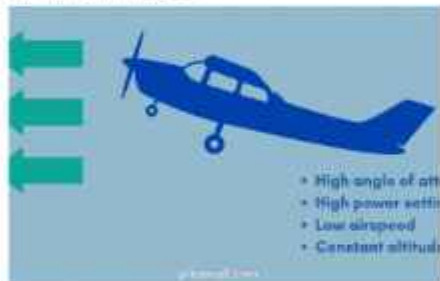
NO! VALE SOLO NEL PRIMO REGIME...
 Vuol dire che l'assetto corrisponde alla velocità solo fino alla velocità di minima discesa. Ma allora cosa succede al disotto di tale velocità? Succede che, se si lascia rallentare l'aeroplano grad-

ualmente, dalla velocità di minima discesa in giù, l'assetto è sempre lo stesso. Se lo provate in volo, per favore, fatelo a quota sufficiente, ed effettuate i rallentamenti in modo lento e graduale. Supponiamo che la velocità di minima caduta del nostro velivolo sia 90 Km/h (come quella dei molti ULM). Impostate un set di potenza come ad esempio il motore al minimo. Assumete l'assetto che vi porta a volare a 120 Km/h e prendete nota dell'assetto. Rallentate a 100 Km/h ed il muso salirà per rallentare e poi si stabilizzerà un po' più alto di quanto non fosse a 120 Km/h. Rallentate a 90 Km/h e il muso si stabilizzerà un po' più in alto. A questo punto rallentate a 80 Km/h, il muso salirà e poi si stabilizzerà allo stesso assetto dei 90 Km/h. Rallentate a 80, poi a 70 ed anche a 60 Km/h.

L'ASSETTO SARA' SEMPRE UGUALE!
 Il problema, dovuto alle caratteristiche aerodinamiche dell'aereo in secondo regime, è che da 90 Km/h in giù fino al prestallo, l'assetto è sempre lo stesso. Adesso appare evidente come possa l'ignaro pilota essere finito in volo lento e non essersene accorto. Se per una serie di fattori che lo

What is Slow Flight?

low the point of maximum lift to drag ratio is known as stall. This is when induced drag becomes more prominent than parasitic drag, and speed can be as low as 5-5 knots above which the aircraft stalls.



distraggono (emergenza, decollo con ostacoli ecc.) il pilota mantiene fissa la propria attenzione all'esterno e non guarda l'anemometro, è facile che, basandosi sul solo assetto possa essere convinto di volare a 90 Km/h ma invece sta volando a 70 Km/h. Solitamente l'anemometro è il nostro miglior alleato dai 90 Km/h in su, ma il peggior nemico al di sotto di tale velocità. Ma come è possibile che l'assetto a 90 Km/h sia uguale a quello a 70 Km/h? A 70 Km/h l'angolo d'attacco, se non si varia il peso, deve essere maggiore che a 90 Km/h. L'angolo d'attacco cambia pur rimanendo l'assetto uguale, in quanto cambia la traiettoria seguita dall'aereo. A 70 Km/h l'aereo avrà sicuramente una rampa più negativa (o meno positiva se si sta salendo). Infatti l'angolo d'attacco è formato tra la corda alare e la direzione del flusso relativo. Le casistiche degli incidenti

legati in qualche modo al volo lento, sono principalmente lo stallo in prossimità del terreno ed il decollo in secondo regime. In entrambi i casi è possibile ipotizzare che i piloti finiscano in volo lento senza accorgersene perché hanno validi motivi per fissare l'attenzione all'esterno dell'abitacolo. Negli esempi citati si può ipotizzare l'avvicinamento alla pista con motore piantato, il pilota tende a rallentare nel tentativo di allungare la planata ed è portato a fissare l'attenzione all'esterno per valutare la propria traiettoria, le caratteristiche del campo, la quota ecc. In questa situazione molti piloti non osservano l'anemometro ma si fidano dell'assetto per valutare la velocità. È proprio quest'ultimo anello debole della catena che impedisce al pilota di avvedersi della condizione

di volo lento. Anche nel decollo in secondo regime il pilota si trova a cabrare nel tentativo di rendere la rampa più ripida, ed è portato a fissare lo sguardo all'esterno per valutare la distanza dagli ostacoli e la propria traiettoria. Anche in questo caso la condotta dell'aereo è affidata alla verifica della velocità mediante osservazione dell'assetto, che di nuovo rende possibile il finire in volo lento senza avvedersene. Rimane un'ultima domanda: Come è possibile che la situazione di volo lento sia evidente agli osservatori a terra mentre non lo sia per il pilota? Perché il pilota a bordo che guarda solo fuori, avrà la sensazione di essere a 90 Km/h ma invece è a 70 Km/h. Infatti dall'interno non si riesce a percepire la propria traiettoria o rampa se non si guarda il variometro.



AERO CLUB FEDERATI

- AERO CLUB DEI MARSI A.S.D. E-Mail: aeroclubdeimarsi@gmail.com
 I PICCHI A.S.D. E-Mail: info@picchi.it
 L'AQUILA A.S.D. E-Mail: info@aeroclublagaquila.it
 R. BREDA A.S.D. E-Mail: info@aeroclubpescara.it
 DELLO STRETTO A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubdellostretto.it
 SIBARI FLY A.S.D. E-Mail: info@sibarifly.com
 CAMPANIA E-Mail: aeroclubcampania@gmail.com
 BENEVENTO "GEN. NICOLA COLLARILE" A.S.D. E-Mail: info@aeroclubbenevento.it
 CITTA' DI CAPUA MAURIZIO E VITTORIO DE STASIO A.S.D. E-Mail: aeroclubbottadicapua@gmail.com
 SALERNO E-Mail: presidenza@aeroclubsalerno.it
 VOLTURNO FLY A.S.D. E-Mail: antoniosbordone@libero.it
 G. BORTOLOTTI A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubbologna.com
 ALI SUL MARE A.S.D. E-Mail: info@assofly.it
 CARPI A.S.D. E-Mail: info@aeroclubcarpi.it
 DI MODENA A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubmodena.it
 EMILIA IN VOLO ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA E-Mail: passini@emiliainvolo.it
 FERRARA ROBERTO FABBRI E-Mail: amministrazione@aeferrara.it
 FRANCESCO BARACCA IN LUGO DI ROMAGNA A.S.D. E-Mail: info@aeroclublugo.it
 FRANCESCO BARACCA-RAVENNA A.S.D. E-Mail: aeroclubravenna@racine.ra.it
 GASPARE BOLLA-PARMA A.S.D. E-Mail: info@aeroclubparma.it
 GRUPPO AEROMODELLISTICO SECCHIA A.S.D. E-Mail: fdm@eim.it
 LA FENICE RIMINI A.S.D. E-Mail: info@lafenicirimini.it
 OBIETTIVO VOLARE A.S.D. E-Mail: info@obiettivolare.it
 PAVULLO SSD A.R.L. E-Mail: info@aeroclubpavullo.it
 PIACENZA E-Mail: luca.rovere@equiteria.com
 PULL OUT RAVENNA A.S.D. E-Mail: info@pullout.it
 REGGIO EMILIA A.S.D. E-Mail: ferrattiaero@gmail.it
 RIMINI A.S.D. E-Mail: info@aeroclubrimini.it
 VOLOVELISTICO FERRARESE A.S.D. E-Mail: segreteria@voloavelaferrara.com
 VOLOVELISTICO TRICOLORE A.S.D. E-Mail: avtricolora@gmail.com
 FRIULANO A.S.D. E-Mail: info@aeroclubfriulano.com
 PORDENONE E-Mail: aeroclubpordenone@libero.it
 ARTENA A.S.D. E-Mail: aeroclubartena@gmail.com
 CENTRALE DI VOLO A VELA A.S.D. E-Mail: segreteria@aecvv.it
 DELLA CIOCIARIA A.S.D. E-Mail: aeroclubbociaria@gmail.com
 DI RIETI A.S.D. E-Mail: info@aeroclubrieti.it
 DI ROMA A.S.D. E-Mail: info@aeroclubroma.it
 FROSINONE A.S.D. E-Mail: info@aeroclubfrosinone.it
 LATINA A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclublatina.it
 GRUPPO AEROMODELLISTICO CITTA' DI VELLETRI E-Mail: roberto.pelloni@virgilio.it
 PRODELTA A.S.D. E-Mail: info@prodelta.it
 REAL LAZIO E-Mail: info@parashow.it
 RED BARON CLUB A.S.D. E-Mail: santanolitano@alice.it
 TUCANO A.S.D. E-Mail: silvio.businiello@libero.it
 UNION ASD E-Mail: union.volo@tiscali.it
 VITERBO A.S.D. E-Mail: sandroeleuteri@hotmail.it
 VOLARTE 66 A.S.D. E-Mail: francescomartone@libero.it
 VOLERE E VOLARE A.S.D. E-Mail: volereevolare@virgilio.it
 VOLO LIBERO A.S.D. E-Mail: simonetti.claudio@tiscali.it
 VOLOVELISTICO GALLICANO A.S.D. E-Mail: gallicanoav@gmail.com
 GENOVA A.S.D. E-Mail: presidenza@aecgenova.it
 ALBATROS A.S.D. E-Mail: info@aeroclub-albatros.it
 LUNENSE "PIERO LOMBARDI" A.S.D. E-Mail: aeroclubsarzana@tiscali.it
 SAVONA E DELLA RIVIERA LIGURE A.S.D. E-Mail: info@aeroclubsavona.it
 "L.M. RESTA" VOGHERA A.S.D. E-Mail: amministrazione@aecvoghera.com
 ADELE ORSI (A.C.A.O.) E-Mail: acaop@acao.it
 AEROMODELLISTI BERGAMO A.S.D. E-Mail: aeromodellisthaebg@gmail.com
 AEROMODELLISTICA MILANO EST (ACAME) E-Mail: segreteria@acame.it
 ALESSANDRO PASSALEVA DI VERGIATE A.S.D. E-Mail: info@aeroclubvergiate.it
 BRESCIA A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubbscia.it
 CDMO E-Mail: segreteria@aeroclubcomo.com
 DI CREMONA A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubcremona.it
 DI LODI "FRANCESCO AGELO" A.S.D. E-Mail: info@aeroclublodi.it
 DI SONDRIO A.S.D. E-Mail: info@aeroclubsondrio.org
 G. TARAMELLI BERGAMO A.S.D. E-Mail: info@aeroclub.bg.it
 LEGA PILOTI E-Mail: presidente@legapiloti.it
 LOMBARDAIA A.S.D. E-Mail: graziano@giocodelvolo.it
 MANTOVA E-Mail: info@aeroclubmantova.it
 MILANO E-Mail: segreteria@aeroclubmilano.it
 MONTE CORNIZZOLO E-Mail: scolola@cornizzolo.com
 VARESE E-Mail: info@aeroclubvarese.it
 VOLO LIBERO BRESCIA A.S.D. E-Mail: info@vololibero Brescia.it
 VOLO LIBERO LEONESSA A.S.D. E-Mail: manu.roida@gmail.com
 VOLOVELISTICO ALPINO A.S.D. E-Mail: info@ava-valbrembo.it
 VOLOVELISTICO LARIANO A.S.D. E-Mail: segreteria@avl.it
 VOLOVELISTICO MILANESE - AVM E-Mail: info@flyavm.it
 AERO CLUB FANO A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubfano.it
 ANCONA "E. FOGOLA" A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubarcona.com
 DEI SIBILLINI A.S.D. E-Mail: aeroclubdelsibillini@gmail.com
 LIBERI DI VOLARE A.S.D. E-Mail: stebolog@libero.it
 PICENUM E-Mail: segreteria@aeroclubpicenum.it
 CASTELNUOVO DON BOSCO A.S.D. E-Mail: info@avlocastelnuovo.com
 ALESSANDRIA M. BOVONE E-Mail: info@aeroclubalessandria.it
 CASALESE N.S.I. E-Mail: info@aeroclubcasale.it
 LUIGI SELLA DI BIELLA A.S.D. E-Mail: laecbieella@aecbieella.com
 MONGOLFIERE MONDOVI' E-Mail: presidente@aeroclubmondovi.it
 NOVARA CAMERI E-Mail: presidenza@aeroclubnovara.it
 TORINO E-Mail: segreteria@aeroclubtorino.it
 VERCELLI MARILLA RIGAZZO E-Mail: info@aeroclubvercelli.it
 VOLO AEROMODELLISTICO A.S.D. E-Mail: f.cecchini@tin.it
 VITO PETRUZZELLI DI FOGGIA A.S.D. E-Mail: aeroclubfoggia@gmail.com
 ACCADEMIA VOLO IMPERIALI A.S.D. E-Mail: aeroclubavi@aerotre.it
 I TEMPLARI A.S.D. E-Mail: actemplari@libero.it
 ASSOCIAZIONE SPORTIVA DI VOLO-CERASO IL NIDO DELLE AQUILE E-Mail: ghibli.ceraso@alice.it
 BARI A.S.D. E-Mail: segreteria@aecbarli.it
 BRINDISI A.S.D. E-Mail: aecbrindisi@libero.it
 DI LECCE VEGA ULM A.S.D. E-Mail: info@vegaulm.it
 FLY WAY A.S.D. E-Mail: linochiarella@gmail.com
 "I GRIFONI" A.S.D. E-Mail: igrifoniparapendio@tiscali.it
 OLBIA COSTA SMERALDA E-Mail: amministrato@olbiaforistrada@gmail.com
 CATANIA E-Mail: info@aeroclubcatania.it
 DI COMISO A.D'ARRIGO A.S.D. E-Mail: aec.comiso.presidenza@gmail.com
 PALERMO BEPPE ALBANESE E-Mail: info@aeroclubpalermo.it
 ALI MAREMMA A.S.D. E-Mail: alimaremma@tin.it
 AREZZO LCENTINI - A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubarezzo.it
 CARLO DEL PRETE LUCCA A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclublucca.it
 DI PISA A.S.D. E-Mail: aeroclubpisavaldera@gmail.com
 DI SIENA A.S.D. E-Mail: aecsienna@gmail.com
 ETRURIA A.S.D. E-Mail: presidenza@aeroclubetruria.it
 LUIGI GORI A.S.D. E-Mail: segreteria@aeroclubfirenze.it
 MARINA DI MASSA A.S.D. E-Mail: info@aeroclubmarinadimassa.it
 SERRISTORI E-Mail: info@aeroclubserristori.it
 VALDARNO A.S.D. E-Mail: info@aeroclubvaldarno.it
 VOLOVELISTICO MUGELLO A.S.D. E-Mail: info@mugellogliding.aero
 VOLOVELISTICO TOSCANO ASD E-Mail: segreteria@voloavelalucca.it
 AMICI DEL VOLO ALTA PUSTERIA E-Mail: info@aeroclubdobbio.it
 C.V.L. ALTA BADIA ASD E-Mail: helmut.st1951@gmail.com
 DI BOLZANO/BOZEN ASD E-Mail: info@aeroclub.bz
 MONTE GAZZA AVVENTURA ASD E-Mail: moicano62@gmail.com
 FOUGNO-ASD E-Mail: info@aeroclubfougno.it
 LITTLE WINGS ASD E-Mail: info@prealpifly.com
 TERNI E-Mail: aeroclubterni@gmail.com
 TRASIMENO MARIO FUMAGALLI E-Mail: faltoni@bcc.tn.it
 VOLOVELISTICO DI CASTEL VISCARDO A.S.D. E-Mail: info@aeroclubcastelviscardo.it
 CORRADO GEX ASD E-Mail: info@aeroclubcorrado@gex.com
 VALLE D'AOSTA ASD E-Mail: info@aecaosta.it
 DI VERONA E. ARDUINO A.S.D. E-Mail: info@aeroclubverona.it
 ARTURO FERRARIN ASD E-Mail: aeroclubferrarin@gmail.com
 BELLUNO ARTURO DELL'ORO E-Mail: segreteria@aeroclubbelluno.org
 BLUE PHOENIX PARAPENDIO ASD E-Mail: zaoccco.damiano@gmail.com
 FELTRE A.S.D. E-Mail: maurizio.bottegal@gmail.com
 PADOVA E-Mail: info@aeroclubpadova.it
 PREALPI VENETE ASD E-Mail: aeroclub@prealpivenete.it
 ROVIGO ASD E-Mail: info@aeroclubrovigo.it
 TOP GLIDERS D'ITALIA ASD E-Mail: aeroclubtopgliders@gmail.com
 VICENZA UGO CAPITANIO E-Mail: aeroclubvicenza@hotmail.it



SOCIETA' ITALIANA AEROPLANI IDROVOLANTI
SAVOIA MARCHETTI S.M.79CS
" SPARVIERO "

CODICI I-11 I-CUPA M.M. 358



Foto: Gabriele Ricci

Versione speciale del famoso S.M. 79 Sparviero, costruita in sei esemplari per la Corsa Istrés-Damasco-Parigi, 20 Agosto 1937. La corsa venne vinta dall'equipaggio formato dal Ten.Col. Ranieri Cupini e dal Cap.Amedeo Paradisi, con altri due velivoli italiani classificati al secondo e terzo posto.

AERO CLUB D'ITALIA
www.aocl.it



Via Cesare Beccaria, 35/A
 00196 - Roma

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
1 L ^{week}	1 G	1 V	1 L ^{week}	1 M	1 S	1 L ^{week}	1 G	1 D	1 M	1 V	1 D
2 M	2 V	2 S	2 M	2 G	2 D	2 M	2 V	2 L ^{week}	2 M	2 S	2 L ^{week}
3 M	3 S	3 D	3 M	3 V	3 L ^{week}	3 M	3 S	3 M	3 G	3 D	3 M
4 G	4 D	4 L ^{week}	4 G	4 S	4 M	4 G	4 D	4 M	4 V	4 L ^{week}	4 M
5 V	5 L ^{week}	5 M	5 V	5 D	5 M	5 V	5 L ^{week}	5 G	5 S	5 M	5 G
6 S	6 M	6 M	6 S	6 L ^{week}	6 G	6 S	6 M	6 V	6 D	6 M	6 V
7 D	7 M	7 G	7 D	7 M	7 V	7 D	7 M	7 S	7 L ^{week}	7 G	7 S
8 L ^{week}	8 G	8 V	8 L ^{week}	8 M	8 S	8 L ^{week}	8 G	8 D	8 M	8 V	8 D
9 M	9 V	9 S	9 M	9 G	9 D	9 M	9 V	9 L ^{week}	9 M	9 S	9 L ^{week}
10 M	10 S	10 D	10 M	10 V	10 L ^{week}	10 M	10 S	10 M	10 G	10 D	10 M
11 G	11 D	11 L ^{week}	11 G	11 S	11 M	11 G	11 D	11 M	11 V	11 L ^{week}	11 M
12 V	12 L ^{week}	12 M	12 V	12 D	12 M	12 V	12 L ^{week}	12 G	12 S	12 M	12 G
13 S	13 M	13 M	13 S	13 L ^{week}	13 G	13 S	13 M	13 V	13 D	13 M	13 V
14 D	14 M	14 G	14 D	14 M	14 V	14 D	14 M	14 S	14 L ^{week}	14 G	14 S
15 L ^{week}	15 G	15 V	15 L ^{week}	15 M	15 S	15 L ^{week}	15 G	15 D	15 M	15 V	15 D
16 M	16 V	16 S	16 M	16 G	16 D	16 M	16 V	16 L ^{week}	16 M	16 S	16 L ^{week}
17 M	17 S	17 D	17 M	17 V	17 L ^{week}	17 M	17 S	17 M	17 G	17 D	17 M
18 G	18 D	18 L ^{week}	18 G	18 S	18 M	18 G	18 D	18 M	18 V	18 L ^{week}	18 M
19 V	19 L ^{week}	19 M	19 V	19 D	19 M	19 V	19 L ^{week}	19 G	19 S	19 M	19 G
20 S	20 M	20 M	20 S	20 L ^{week}	20 G	20 S	20 M	20 V	20 D	20 M	20 V
21 D	21 M	21 G	21 D	21 M	21 V	21 D	21 M	21 S	21 L ^{week}	21 G	21 S
22 L ^{week}	22 G	22 V	22 L ^{week}	22 M	22 S	22 L ^{week}	22 G	22 D	22 M	22 V	22 D
23 M	23 V	23 S	23 M	23 G	23 D	23 M	23 V	23 L ^{week}	23 M	23 S	23 L ^{week}
24 M	24 S	24 D	24 M	24 V	24 L ^{week}	24 M	24 S	24 M	24 G	24 D	24 M
25 G	25 D	25 L ^{week}	25 G	25 S	25 M	25 G	25 D	25 M	25 V	25 L ^{week}	25 M
26 V	26 L ^{week}	26 M	26 V	26 D	26 M	26 V	26 L ^{week}	26 G	26 S	26 M	26 G
27 S	27 M	27 M	27 S	27 L ^{week}	27 G	27 S	27 M	27 V	27 D	27 M	27 V
28 D	28 M	28 G	28 D	28 M	28 V	28 D	28 M	28 S	28 L ^{week}	28 G	28 S
29 L ^{week}	29 G	29 V	29 L ^{week}	29 M	29 S	29 L ^{week}	29 G	29 D	29 M	29 V	29 D
30 M		30 S	30 M	30 G	30 D	30 M	30 V	30 L ^{week}	30 M	30 S	30 L ^{week}
31 M		31 D	31 V	31 V	31 M	31 M	31 S		31 G		31 M