

N. 28963/11115 di Repertorio.

VERBALE DI ASSEMBLEA STRAORDINARIA DI

ASSOCIAZIONE

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno duemilaquattordici - 2014 -

in questo giorno di sabato 29 - ventinove -

del mese di novembre

alle ore 16 - sedici.

In Varese, in una stanza della sede sociale in Via Lungolago Calciate n. 45,

avanti a me Dottor Guglielmo Piatti, Notaio in Varese, iscritto presso il Collegio

Notarile di Milano:

si è personalmente costituito il Signor:

= MANZONI ROBERTO, nato a Milano (MI) il 15 dicembre 1940, domiciliato per la

carica in Varese (VA), presso la sede dell'Associazione, in Via Lungolago Calciate

n. 45;

- cittadino italiano,

- della cui identità personale io Notaio sono certo il quale nella dichiaratami sua

qualità di Presidente del Consiglio Direttivo dell'Associazione:

"CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO"

- con sede legale in Varese (VA), Via Lungolago Calciate n. 45,

- Codice fiscale/Partita I.V.A.: 00581360120,

- iscritta la n. 13 del Registro Persone Giuridiche presso la Cancelleria del

Tribunale di Varese,

richiede me Notaio

di far constare per atto pubblico lo svolgimento dell'Assemblea straordinaria

dei soci della suddetta Associazione, convocati in seconda adunanza in questo giorno e luogo alle ore 16,00 (sedici) al fine di discutere sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1) Aggiornamento dello Statuto ed adeguamento alle indicazioni del D.P.R. 361/2000.

Aderendo alla richiesta io Notaio dò atto che l'assemblea di cui trattasi si svolge e delibera come alle risultanze del presente verbale.

Assume la presidenza, al sensi dell'articolo 12^a del vigente Statuto Sociale, il Comparsente Signor MANZONI ROBERTO, suindicato, Presidente del Consiglio Direttivo dell'Associazione, il quale

C O N S T A T A T O

- che l'Assemblea venne convocata nella forma e nei termini previsti dallo Statuto Sociale;

- che la prima convocazione per l'Assemblea straordinaria (in data 28 novembre 2014 alle ore 6,00 - sei -) è andata deserta;

- che sono presenti in proprio e per deleghe (che il presidente dichiara valide ed acquisisce agli atti sociali) n. 18 - diciotto soci su numero venti iscritti aventi diritto al voto;

- che sono presenti nove membri del consiglio direttivo su dieci;

- che è altresì presente esso Presidente del Consiglio Direttivo,

- chiamato me Notaio, d'accordo con tutti i presenti, a fungere da segretario,

D I C H I A R A

pertanto validamente costituita l'assemblea dei soci della suddetta Associazione per deliberare sull'argomento all'ordine del giorno sopra menzionato.

Il Presidente illustra la necessità e l'opportunità di procedere a una serie di

modifiche al vigente statuto sociale, in adeguamento tra l'altro, alle indicazioni del

D.P.R. 361/2000.

Propone quindi di adottare un nuovo testo di statuto sociale - del quale fa dare da me Notaio lettura, unitamente agli allegati - contenente tutte le modifiche proposte e si sofferma ad illustrare articolo per articolo le modifiche apportate.

L'assemblea, dopo breve discussione,

delibera all'unanimità di:

- adottare, in sostituzione del vigente, l'intero nuovo testo di statuto come sopra proposto e conseguentemente di nominare il revisore unico, carica prevista dal nuovo statuto, nella persona del Dr. Alessandro Tonolini nato a Varese l'11 marzo 1967, residente a Varese Via Maspero n. 5, iscritto nel registro dei revisori contabili al n. 93872, e ciò fino alla prossima assemblea per il rinnovo dei consiglieri.

=.=.=

Viene conferito mandato al Presidente del Consiglio Direttivo Signor:

- MANZONI ROBERTO, suindicato,

per curare le pratiche e le formalità necessarie e richieste per la legale validità di quanto convenuto, con facoltà di apportare eventuali aggiunte o modifiche, non sostanziali, che fossero richieste dall'autorità amministrativa e regionale e quant'altre autorità competenti in sede di richiesta di approvazione delle modifiche suindicate, senza bisogno di intervento o di adesione degli altri associati, che sin d'ora, ne promettono l'incondizionata ratifica.

=.=.=

Viene allegato al presente atto sotto la lettera = A =, debitamente firmato dal comparente e da me Notaio il testo integrale dello statuto sociale nella sua redazione aggiornata con le modifiche di cui sopra.

=.=.=.

Null'altro essendovi a deliberare la presente assemblea viene sciolta essendo le
ore 17 - diciassette.

=.=.=.

Di questo verbale e dello statuto, con relativi allegati, ho
io Notaio dato lettura al Comparente che lo approva e lo conferma.

Consta di 2 - due - fogli dattiloscritti per pagine 4 - quattro - e parte della 5a -
quinta - da persona di mia fiducia e sotto mia cura, e da me Notaio completato.

F.TO = ROBERTO MANZONI =

F.TO = GUGLIELMO PIATTI NOTAIO (L.S.) =

IL TENORE DELL'INSERTO ALLEGATO E' IL SEGUENTE:

ALLEGATO = A = INSERTO NELLA MATRICE N. 28963/11115 DI REPERTORIO.

=.=.=.

STATUTO

ART.1 – COSTITUZIONE

E' costituita, con sede in Varese (VA), Via Lungolago Calcinate n. 45,

l'Associazione denominata:

"CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO"

sotto l'alto patrocinio dell'Aereo Club d'Italia nonché disciplinata dall'atto costitutivo

e da eventuali regolamenti.

Il trasferimento della sede all'interno del Comune di Varese non
comporterà modifica statutaria.

L'istituzione di sedi secondarie avverrà previa delibera del Consiglio Direttivo e
comunicazione alla Prefettura – U.T.G. – così come previsto dall'art. 4 comma 2
del D.P.R. n. 361/2000.

L'Associazione non ha scopo di lucro.

ART.2 – SCOPO

L'Associazione in continuazione dello spirito scientifico, sportivo e
internazionale iniziale dei soci fondatori, Adele Mazzucchelli e Giorgio Orsi di cui
manterrà vivo il ricordo, ha per scopo le ricerche per il volo a vela nell'ambito delle
regioni delle Alpi e delle Prealpi e l'utilizzazione dei risultati conseguiti sia per lo
sviluppo del volo a vela stesso che per la sicurezza del volo degli aerei
dell'Aviazione Generale.

I principali obiettivi dell'Associazione sono:

a) il perfezionamento dei piloti di volo a vela nel campo del volo veleggiato in
montagna, con appoggio termico, termodinamico, dinamico ed ondulatorio anche

attraverso la messa a disposizione di alianti e aeromobili in genere;

b) lo studio ed investigazioni nel campo della meteorologia applicata al volo a vela alpino;

c) lo stimolo del progresso, dello sviluppo e della conoscenza del volo a vela in tutte le sue forme, diffondendo i risultati dei propri studi e delle proprie esperienze, attraverso il costante aggiornamento di un sito dedicato, il mantenimento e l'arricchimento di un centro di documentazione e di un museo e anche l'eventuale pubblicazione di una rivista dedicata;

d) l'organizzazione e la partecipazione a lezioni, conferenze e congressi, nazionali ed internazionali specificatamente quelli con argomenti scientifici e meteorologici, mantenendo stretti contatti con i centri all'uopo costituiti in Italia od all'estero ai fini propri di questa associazione;

e) la supervisione ed il controllo della manutenzione ordinaria e straordinaria della proprietà ove insiste l'Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi" nel rispetto delle sue esigenze aeroportuali riservate allo sport del volo a vela.

Art.3 - PATRIMONIO

Il Patrimonio dell'Associazione è costituito:

a) dalle somme versate dai soci fondatori all'atto della costituzione dell'Associazione;

b) dalle quote annuali che saranno versate dai soci aderenti o associati nella misura che sarà stabilita dal Consiglio Direttivo;

c) dai diritti che saranno comunque riscossi per l'uso del materiale di volo, delle installazioni e di quant'altro;

d) dai contributi che venissero concessi da enti locali o nazionali o internazionali e dai compensi che gli enti stessi otterranno per la realizzazione di studi, ricerche ed

esperienza di volo nelle regioni alpine e prealpine ed in ogni modo per il

conseguimento degli scopi dell'Associazione;

e) dai beni, mobili ed immobili, che arriveranno all'Associazione da chiunque a

qualsiasi titolo gratuito od oneroso.

Il Patrimonio dell'Associazione comprende un Fondo di Dotazione ed un

Fondo di Gestione:

- il fondo di dotazione (fondo indisponibile), consistente nei beni mobili descritti

nella perizia estimativa redatta dal Dott. Ing. Paolo Gervasini, con Studio in Varese

(VA), Via Speri Jemoli della Chiesa n. 20, in data 11 novembre 2014, allegata sotto

la lettera "A" al presente statuto, quale sua parte integrante, per un importo totale

di Euro 289.000,00 (duecentottantanovemila virgola zero zero);

- il fondo di gestione (flusso circolante) consistente nella somma di Euro 79.252,63

(settantanovemiladuecentocinquantadue virgola sessantatre), depositata su c/c

bancario intestato all'Associazione, come risulta da dichiarazione rilasciata da UBI

Banca Popolare di Bergamo, Filiale di Comerio, in data 20 novembre 2014 che si

allega sotto la lettera "B" al presente statuto.

La quota associativa non è trasmissibile, fatta eccezione per i trasferimenti

a causa di morte e non è rivalutabile.

Le risorse a disposizione dell'Associazione saranno impiegate per il

funzionamento della stessa e per la realizzazione dei suoi scopi.

E' fatto salvo l'obbligo di provvedere alla conservazione ed al

mantenimento del patrimonio, vincolato al perseguimento degli scopi statuari, che

deve essere gestito in modo coerente con la natura dell'Associazione, quale Ente

senza scopo di lucro.

L'amministrazione del patrimonio è svolta con criteri di prudenza, efficacia ed

efficienza.

ART.4 - ESERCIZIO FINANZIARIO

L'esercizio finanziario si chiude al 31 dicembre di ogni anno.

Alla fine di ogni esercizio finanziario il Consiglio Direttivo provvede a formare il bilancio comprensivo di un rendiconto economico e finanziario che saranno depositati presso la sede dell'Associazione a disposizione degli interessati che intendessero consultarli a far tempo dalla data dell'avviso di convocazione dell'assemblea che li approverà.

Copia dei bilanci approvati, unitamente a copia approvata e sottoscritta del verbale della seduta del Consiglio Direttivo, dovranno essere depositati nei modi e nei termini previsti dalla legge.

Nella redazione del bilancio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, in ossequio alle norme vigenti, tempo per tempo, dovranno essere seguiti i principi previsti dagli artt. 2423 e seguenti del c.c..

Lo stato patrimoniale dovrà, inoltre, evidenziare il mantenimento dell'integrità del patrimonio dell'Associazione e gli investimenti realizzati.

I bilanci sono strutturati, nel rispetto delle "Linee guida per la redazione del bilancio sociale delle organizzazioni non profit" adottate con proprio atto di indirizzo dall'Agenzia per le Onlus in considerazione delle funzioni di indirizzo e promozione del Terzo Settore ad essa attribuite dal D.P.C.M. nr. 329/2001 in modo da rispondere ai requisiti della trasparenza, chiarezza e completezza in relazione alla situazione economico, finanziaria e patrimoniale dell'Associazione.

Gli eventuali utili e gli avanzi di gestione annuali dovranno essere impiegati obbligatoriamente secondo le seguenti priorità:

1) per il ripiano di eventuali perdite di gestione;

2) per la ricostituzione del patrimonio eventualmente necessaria a seguito della gestione annuale;

3) per il potenziamento, incremento e miglioramento delle attività dell'associazione.

E' vietata la distribuzione, anche in modo indiretto, di utili o avanzi di gestione nonché di fondi e riserve durante la vita dell'Associazione salvo che la destinazione o la distribuzione siano imposte dalla legge.

ART.5 – ASSOCIATI

Previa domanda di adesione e con contemporanea presentazione di almeno due soci, potranno essere ammessi a far parte dell'Associazione coloro che hanno superato il diciottesimo anno di età e sono in grado di offrire un contributo in campo organizzativo, oppure tecnologico-scientifico.

In proposito, delibererà il Consiglio Direttivo con le maggioranze previste all'art.9.

I soci sono tenuti a collaborare con il Consiglio Direttivo nell'opera organizzativa, o tecnico-scientifica dell'Associazione. I soci potranno valersi del materiale di volo e delle attrezzature volovelistiche dell'Associazione per lo svolgimento della loro attività, pagando i relativi diritti all'Associazione.

Il Consiglio direttivo, deliberando con le maggioranze previste all'art.9, deciderà in punto a quelle forme di adesione all'Associazione che riterrà più opportune, al fine di far partecipare aspiranti e cultori alle attività dell'Associazione.

La qualità di socio, oltre che per morte, si perde o per recesso, da notificarsi con lettera raccomandata A.R. al Consiglio Direttivo, o per esclusione deliberata dal medesimo Consiglio Direttivo in caso di:

a) cessazione della partecipazione alla vita associativa, negligenza nell'esecuzione dei compiti affidati o mancato pagamento delle quote associative per oltre due anni;

b) violazione delle norme etiche o statutarie;

c) interdizione, inabilitazione o condanna dell'associato per reati comuni in genere,

ad eccezione di quelli di natura colposa;

d) condotta contraria alle leggi ed all'ordine pubblico.

E' riconosciuto all'associato escluso il diritto di ricorrere all'Autorità

Giudiziaria entro sei mesi dalla notificazione della delibera medesima.

Sono inoltre soci di diritto al compimento del diciottesimo anno di età i discendenti

diretti dei soci fondatori del "Centro Studi Volo a Vela Alpino", Giorgio Orsi e Adele

Mazzucchelli.

Essi dovranno formalmente accettare la nomina nel primo Consiglio Direttivo utile.

In casi particolari potranno essere invitati a partecipare alle riunioni del Consiglio

Direttivo.

Ad essi sono garantiti tutti i diritti inerenti la carica di socio, ivi compreso il diritto di

recesso da notificare al Consiglio Direttivo nelle forme sopra indicate.

I soci di diritto sono esonerati dal pagamento della quota associativa.

ART.6 – ORGANI SOCIALI

Sono organi dell'Associazione:

a) l'Assemblea degli associati;

b) il Consiglio Direttivo;

c) il Presidente;

d) il Revisore unico.

ART.7 - ASSEMBLEA

L'assemblea, regolarmente costituita, rappresenta tutti gli associati e le

sue deliberazioni prese in conformità della legge e dello statuto obbligano tutti gli

associati.

Ogni associato ha diritto ad un solo voto.

L'associato può delegare per iscritto altro associato al fine di rappresentarlo in assemblea, ma ogni associato non potrà avere più di una delega.

All'assemblea spettano:

1) l'approvazione del bilancio comprensivo di un rendiconto economico e finanziario predisposto dal Consiglio Direttivo;

2) la nomina del Consiglio Direttivo;

3) la nomina del Revisore Unico;

4) promuovere le azioni di responsabilità contro i membri del Consiglio Direttivo;

5) deliberare sull'eventuale emanazione di regolamenti interni e sugli altri oggetti attinenti alla gestione dell'Associazione sottoposti al suo esame dai Consiglieri;

6) deliberare sulle modifiche del presente statuto e sullo scioglimento dell'Associazione con le maggioranze specificamente indicate all'art.8.

ART.8 – CONVOCAZIONE E QUORUM ASSEMBLEA

Gli associati sono convocati in assemblea dal Consiglio Direttivo in qualsiasi luogo del territorio della provincia di Varese mediante comunicazione scritta, spedita personalmente a ciascun associato (ed allo stesso al suo domicilio che risulterà indicato nel libro degli associati) inviata a mezzo telefax, posta elettronica o qualunque altro mezzo idoneo di cui si abbia prova di ricezione da parte del destinatario, spedita almeno 8 giorni liberi prima di quello fissato per l'adunanza.

L'avviso di convocazione, con indicazione delle materie da trattare, deve contenere l'ordine del giorno, il luogo e l'ora della riunione nonché fare riferimento anche ad un'eventuale assemblea di seconda convocazione, ma la stessa non potrà essere indetta per ora che non sia successiva di almeno 24 (ventiquattro) ore all'ora fissata per l'assemblea in prima tornata.

	L'assemblea deve essere convocata, nei modi di cui sopra, almeno una	
	volta all'anno, entro il mese di aprile per l'approvazione del bilancio complessivo	
	del rendiconto economico e finanziario e la nomina delle cariche sociali, nonché	
	tutte le volte che se ne ravvisassero la necessità e l'opportunità o ne sia fatta	
	domanda scritta e motivata da almeno 1/10 (un decimo) degli associati.	
	Possono intervenire all'assemblea tutti gli associati che siano in regola nel	
	pagamento della quota annua di associazione.	
	L'assemblea è presieduta dal Presidente e in sua assenza dal Vice	
	Presidente.	
	I verbali delle riunioni assembleari devono essere sottoscritti dal Presidente e dal	
	Segretario dell'assemblea.	
	Le deliberazioni dell'assemblea sono prese a maggioranza di voti dei	
	partecipanti alla votazione ed in prima convocazione, con la presenza di almeno la	
	metà degli associati; in seconda convocazione la deliberazione, presa a	
	maggioranza di voti dei partecipanti alla votazione, sarà valida qualunque sia il	
	numero dei soci intervenuti.	
	Agli amministratori non è consentito il diritto di voto in sede di	
	approvazione del bilancio ed in quelle relative alla loro responsabilità.	
	Per modificare lo statuto occorre la presenza sia in prima che in seconda	
	convocazione di almeno la metà degli associati ed il voto favorevole della	
	maggioranza dei presenti.	
	In caso di modifica statutaria la convocazione deve essere fatta pervenire	
	almeno 15 gg prima del giorno fissato per l'assemblea e deve essere	
	accompagnata dalla proposta di modifica.	
	Per deliberare lo scioglimento dell'associazione e la devoluzione del	

patrimonio, occorre il voto favorevole di almeno tre quarti degli associati.

ART.9 – CONSIGLIO DIRETTIVO

L'Associazione è retta da un Consiglio Direttivo il cui numero non deve essere inferiore a 3 (tre) e non superiore a 10 (dieci) e sarà esplicitamente determinato di volta in volta dall'assemblea. I membri del Consiglio Direttivo vengono eletti dall'assemblea, fra gli associati, durano in carica 3 esercizi e sono rieleggibili.

Spettano al Consiglio tutti i più ampi poteri sia per l'ordinaria che per la straordinaria amministrazione dell'Associazione (compresi quelli di stabilire le categorie di aderenti, le quote di associazione e di adesione e di variarle nonché di disporre sia a titolo oneroso che a titolo gratuito del patrimonio mobiliare ed immobiliare), la sua direzione e gestione.

Il Consiglio potrà, in ogni tempo e per qualsiasi eventualità, caso o negozio, delegare parte dei propri poteri come sopra spettanti ad uno o più dei suoi componenti; potrà inoltre nominare e revocare procuratori, direttori, dirigenti, istruttori e quanti altri.

Il Consiglio elegge tra i suoi membri, a semplice maggioranza dei partecipanti alla votazione, il Presidente e il vice Presidente che eserciterà le funzioni di Presidente nel caso di assenza o mancanza del Presidente.

I membri del Consiglio ai quali venissero affidati incarichi tecnici od amministrativi a carattere continuativo potranno essere retribuiti, ma in tal caso essi non avranno diritto di voto in seno al Consiglio relativamente agli argomenti direttamente riguardanti le funzioni retribuite.

In caso di dimissioni o morte di un membro del Consiglio, il Consiglio provvede alla sua sostituzione con deliberazione unanime dei partecipanti alla riunione e ciò fino

alla più prossima assemblea.

Il membro del Consiglio Direttivo che, senza giustificato motivo non partecipi a 3 (tre) riunioni consecutive può essere dichiarato decaduto dal consiglio stesso venendo sostituito con le modalità sopra indicate.

In caso di sostituzione il membro che subentra ne assumerà anche la scadenza.

Non sono nominabili e se nominati decadono dalla carica, persone interdette, inabilite, fallite o condannate a pene che comportano l'interdizione, anche temporanea, dai pubblici uffici o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi, ai sensi dell'art. 2382 c.c.

Qualora fossero nominati come membri del Consiglio Direttivo coloro che ricoprono incarichi o svolgono attività anche in altre Associazioni e/o Fondazioni essi si asterranno dalle votazioni nelle quali si trovino in conflitto di interessi.

Il Consiglio Direttivo è convocato con le medesime modalità previste per l'Assemblea di cui all'art. 8.

In caso di urgenza, o su domanda motivata o sottoscritta da almeno tre consiglieri, il Consiglio potrà in ogni momento venire convocato su invito del Presidente anche senza il rispetto del termine di preavviso di cui sopra.

Per la validità di tutte le deliberazioni del Consiglio occorre la presenza di almeno metà più uno dei membri in carica ed il voto favorevole della maggioranza dei presenti: in caso di parità prevale il voto di chi presiede.

I verbali delle riunioni devono essere sottoscritti dal Presidente della riunione e dal Segretario della riunione stessa.

ART.10 – IL PRESIDENTE

Il Presidente del Consiglio Direttivo, e in sua assenza il V.Presidente, rappresenta legalmente l'Associazione nei confronti di terzi ed in giudizio; presiede

l'assemblea ed il consiglio direttivo ed è investito della firma dell'Associazione.

ART.11- IL REVISORE UNICO

Il Revisore unico è l'organo contabile che vigila sulla gestione finanziaria dell'Associazione, accerta la regolare tenuta delle scritture contabili, verifica i bilanci approvati dall'assemblea e predisposti dal Consiglio Direttivo redigendo annualmente apposite relazioni al riguardo ed effettua i riscontri di cassa nonché la buona gestione dei beni, attività e passività dell'Associazione. Riferisce in proposito annualmente all'assemblea e, quando occorra, al Consiglio.

In particolare il Revisore unico può procedere in qualsiasi momento ad atti d'ispezione e controllo, nonché chiedere agli amministratori notizie sull'andamento delle operazioni dell'Associazione o su determinati affari. Degli accertamenti eseguiti deve farsi constare nell'apposito Libro delle Adunanze e Deliberazioni del Revisore Unico.

Il Revisore unico è eletto ogni tre esercizi dall'assemblea e deve essere iscritto nel registro dei revisori contabili. Lo stesso può essere riconfermato.

Non può essere nominato Revisore e se nominato decade chi si trovi in una delle condizioni previste dall'art. 2399 c.c.

L'incarico può essere revocato in qualsiasi momento per inosservanza dei doveri connessi alla funzione e pregiudizievole della reputazione dell'Associazione previa delibera Assembleare che ha effetto dal ricevimento della comunicazione inviata con Raccomandata a/r.

In caso di dimissioni, revoca o venir meno della carica, il Revisore sarà sostituito dall'Assemblea che conferirà l'incarico per il periodo residuo di durata dell'incarico originario.

Il Revisore può assistere alle riunioni del Consiglio e dell'assemblea ma è privo del

diritto di voto.

La carica di Revisore è incompatibile con quella di membro del Consiglio Direttivo e di socio.

ART.12 - DURATA E SCIoglIMENTO

L'Associazione ha durata illimitata.

In caso di scioglimento dell'associazione l'assemblea nomina uno o più liquidatori che provvederanno alla liquidazione del patrimonio secondo le norme di legge.

Quanto residuerà, esaurita la liquidazione, verrà devoluto ad altra associazione con finalità analoga o avente fini di pubblica utilità.

ART.13 - CLAUSOLA DI RINVIO E CONTROVERSIE

Per quanto non espressamente previsto dal presente Statuto si applicano le disposizioni del Codice Civile e le norme di leggi vigenti in materia.

=.=.=

Letto,

confermato e

sottoscritto.

F.TO = ROBERTO MANZONI =

F.TO = GUGLIELMO PIATTI NOTAIO (L.S.) =

= ALLEGATO = A =

Perizia estimativa

Aeromobili di proprietà del
Centro Studi di Volo a Vela Alpino



πγ

DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Gervasini".



PREMESSE

Il sottoscritto dott. ing. Paolo Gervasini con studio in Varese, via Speri della Chiesa n°20, iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Varese al n° 2769, rassegna la presente a seguito di specifico incarico ricevuto dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino, con sede presso l'Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi" sito in Varese, Via Lungolago di Calcinate n°45, C.F. e P.I. 00581360120.

Con il presente documento si intende fornire una valutazione del Valore degli aeromobili di proprietà della predetta Associazione senza fini di lucro: nei calcoli eseguiti e nei valori riportati nel seguito non sono stati compresi eventuali oneri finanziari legati all'acquisto e al riscatto dei beni nel seguito descritti.

DESCRIZIONE GENERALE

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino possiede n°4 aeromobili, costituiti da due aliante biposto, un aliante biposto con decollo autonomo, un aereo trainatore.

Gli aeromobili sono di seguito elencati:

- Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus marche D-7613;
- Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus marche D-6078;
- Aliante con decollo autonomo Alexander Schleicher modello ASK21 Mi marche D-KCSV;
- Aeroplano tipo Cessna modello L-19 Bird Dog marche I-EIAG.

Gli aeromobili sono dati in esercizio all'Aero Club Adele Orsi, ente federato all'Aero Club d'Italia, che ne cura la gestione e la manutenzione.



DESCRIZIONE SPECIFICA AEROMOBILI

Nel seguito si presenta una descrizione specifica dei singoli aeromobili oggetto della presente stima.

Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus

Lo Schempp Hirth Duo-Discus è un aliante biposto ad alte prestazioni. Il Duo Discus ha sostituito lo Janus nella gamma degli alianti biposto Schempp Hirth: è un aliante di facile pilotaggio in grado di elevate prestazioni, che può ben figurare nelle competizioni anche se il progetto della macchina risale ad oltre venti anni orsono.

E' un aliante biposto in tandem, con apertura alare di 20 m, carrello retrattile, con ali a geometria non variabile, dotato di diruttori a scomparsa e privo di motore di sostentamento (nella versione di proprietà del C.S.V.V.A.).

Anche se condivide il suo nome con l'aliante di classe standard Discus, qualsiasi somiglianza è solo superficiale. Ha effettuato il primo volo nel 1993 ed è ancora in produzione presso la fabbrica in Orlican nella Repubblica ceca. Il suo rapporto di massima efficienza è stata misurato in 44:1. Il Duo Discus è anche comunemente considerato come uno degli alianti biposto più moderni ed esteticamente gradevoli in produzione.

Ad agosto 2007, sono stati prodotti oltre 500 Duo Discus.

Un Duo Discus è stato usato nel film del 1999 "Gioco a due" (The Thomas Crown Affair).

Posti:due

Capacità zavorra: 200 kg (440 lb) di acqua;

Lunghezza: 8,62 m;

Apertura alare: 20,00 m;

Altezza: 1,60 m;

Superficie alare: 16,4 m²

Aspect ratio: 24,4

Profilo alare: HQ-31 A / XX

Peso a vuoto: 410 kg

Peso massimo al decollo: 700 kg

Prestazioni

Velocità massima: 250 km/h

Massima efficienza: 45

Velocità minima di discesa: 0,58 m/s

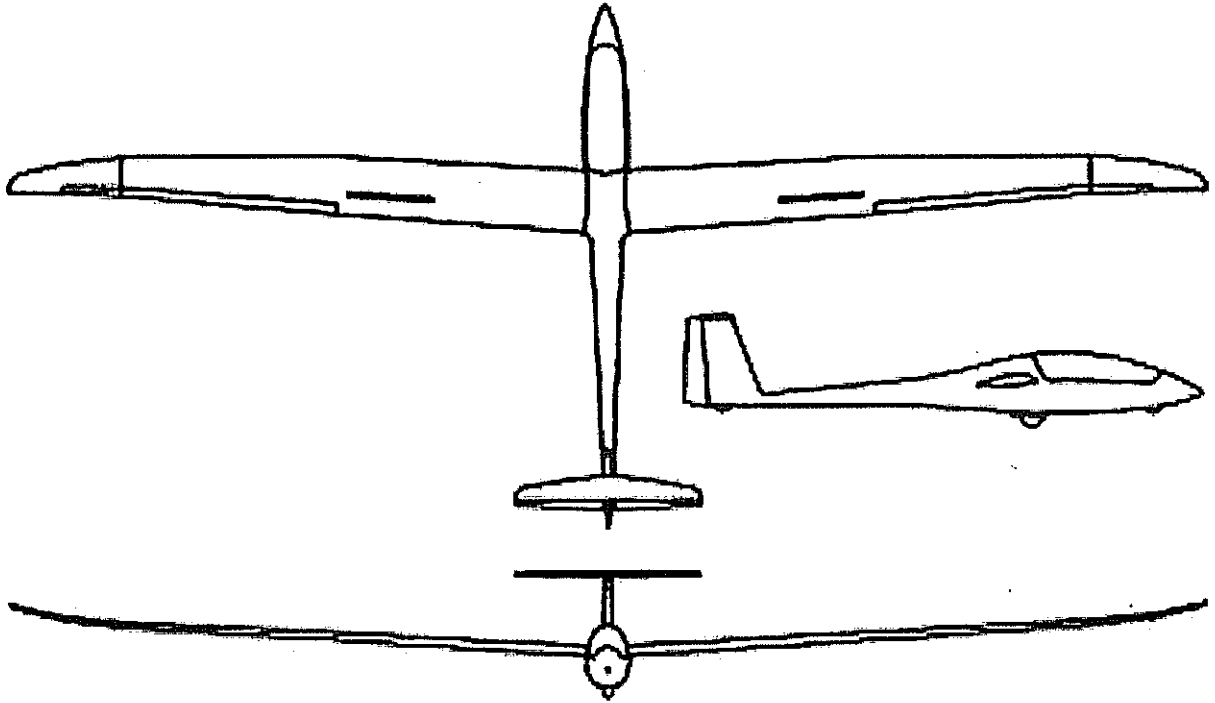


Figura 1: Vista in pianta, profilo e prospetto

Paolo Gervasini



Velivolo con marche D-7613:

Descrizione aeromobile

L'aliante è stato di acquistato nuovo dalla fabbrica Schempp-Hirth con numero di serie 148, ed immatricolato nell'anno 1997 con marche D-7613.

Sin dalla prima immatricolazione è stato utilizzato dall'Aero Club Adele Orsi, Aeroclub federato all'Aero Club Italia che opera presso l'Aeroporto di Calcinate del Pesce, dove ha sede il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, che ne cura anche l'esercenza.

Nel corso degli anni l'aliante è stato oggetto di manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo quanto previsto dai manuali di uso e manutenzione, pubblicati dal produttore e aggiornati dalle officine certificate che ne hanno curato la manutenzione.

Durante il corso del 2011-2012 l'aeromobile è stato oggetto di un intervento di verniciatura e installazione di nuovi terminali alari muniti di winglets.

L'aliante è dotato della seguente strumentazione:

variometro: winter (x2)

anemometro: winter (x2)

altimetro: winter (x2)

computer – flight recorder ILEC mod. S10B (x2);

radio becker, munita di n°2 microfoni;

bussola, termometro, dispositivo anticollisione FLARM.

Stato di manutenzione

L'aliante si presenta in ottimo stato di manutenzione: è mantenuto da parte di officina autorizzata CAMO, certificata dagli enti di controllo per assicurare l'efficienza e la sicurezza degli aeromobili.

Ad un esame esterno le componenti dell'aeromobile, quali fusoliera, ali, piano di coda, carrello, si presentano bene, senza difetti.

La verniciatura è omogenea e non presenta graffi o rigonfiamenti.



Stima del Valore commerciale

CRITERIO DEL GIUDIZIO DI STIMA

I beni oggetto della presente perizia estimativa sono stati valutati utilizzando il criterio della stima diretta, consistente nel confronto con il prezzo corrisposto nella compravendita di beni di analoghe caratteristiche alienati recentemente.

L'applicazione di tale criterio è stata esperita una indagine tra operatori di settore, riviste specializzate, compagnie di assicurazione e officine aeronautiche al fine di ottenere la migliore conoscenza possibile del bene oggetto di stima e di altri analoghi.

L'aliante è un modello molto richiesto sul mercato, in quanto è un velivolo adatto all'impiego di piloti meno esperti, in quanto di agevole di pilotaggio, ma può ben figurare con modelli più recenti nelle competizioni di velocità e distanza.

Considerando la strumentazione di bordo installata, che risulta essere completa ed in ottimo stato di efficienza, risulta la stima di seguito riportata:

Valore aliante privo di strumentazione di bordo:	€ 55.000,00
Valore strumentazione così come sopra descritto:	€ 8.000,00
Totale valore aeromobile D-7613:	€ 63.000,00



Velivolo con marche D-6078:

Descrizione aeromobile

L'aliante è stato di acquistato nuovo dalla fabbrica Schempp-Hirth, con numero di serie 436, ed immatricolato nell'anno 2004 con marche D-6078.

Sin dalla prima immatricolazione è stato utilizzato dall'Aero Club Adele Orsi, Aeroclub federato all'Aero Club Italia che opera presso l'Aeroporto di Calcinate del Pesce, dove ha sede il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, che ne cura anche l'esercenza.

Nel corso degli anni l'aliante è stato oggetto di manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo quanto previsto dai manuali di uso e manutenzione, pubblicati dal produttore e aggiornati dalle officine certificate che ne hanno curato la manutenzione.

L'aliante è dotato della seguente strumentazione:

variometro: winter (x2)

anemometro: winter (x2)

altimetro: winter (x2)

sbandometro: winter

computer – flight recorder ILEC mod. S10B (x2);

radio becker, munita di n°2 microfoni;

bussola (x2), termometro, dispositivo anticollisione FLARM.

Stato di manutenzione

L'aliante si presenta in ottimo stato di manutenzione: è mantenuto da parte di officina autorizzata CAMO, certificata dagli enti di controllo per assicurare l'efficienza e la sicurezza degli aeromobili.

Ad un esame esterno le componenti dell'aeromobile, quali fusoliera, ali, piano di coda, carrello, si presentano bene, senza difetti.

La verniciatura è omogenea e non presenta graffi o rigonfiamenti.



Stima del Valore commerciale

CRITERIO DEL GIUDIZIO DI STIMA

I beni oggetto della presente perizia estimativa sono stati valutati utilizzando il criterio della stima diretta, consistente nel confronto con il prezzo corrisposto nella compravendita di beni di analoghe caratteristiche alienati recentemente.

L'applicazione di tale criterio è stata esperita una indagine tra operatori di settore, riviste specializzate, compagnie di assicurazione e officine aeronautiche al fine di ottenere la migliore conoscenza possibile del bene oggetto di stima e di altri analoghi.

L'aliante è un modello molto richiesto sul mercato, in quanto è un velivolo adatto all'impiego di piloti meno esperti, in quanto di agevole di pilotaggio, ma può ben figurare con modelli più recenti nelle competizioni di velocità e distanza.

Considerando la strumentazione di bordo installata, che risulta essere completa ed in ottimo stato di efficienza, risulta la stima di seguito riportata:

Valore aliante privo di strumentazione di bordo:	€ 58.000,00
Valore strumentazione così come sopra descritto:	€ 8.000,00
Totale valore aeromobile D-6078:	€ 66.000,00



Aliante tipo Alexander Schleicher modello ASK 21 Mi

L'ASK-21 è un aliante biposto molto indicato per l'attività addestrativa e per la scuola.

Tra i più diffusi nei club di tutto il mondo, è anche impiegato per l' "avvicinamento" al volo ed i voli turistici.

L'ASK 21 è stato progettato da Rudolf Kaiser come moderno sostituto per l'omologo e popolare ASK 13, al fine di coprire la necessità di un moderno aliante biposto scuola e colmare il divario tra gli alianti destinati alla formazione iniziale dei piloti e alianti con buone prestazioni di volo.

Il prototipo ha effettuato il primo volo nel dicembre 1978 e la produzione è iniziata nel 1979.

E' rimasto in produzione fino ad oggi, con oltre 750 unità costruite.

Nel dicembre 2004 una nuova versione ASK 21, con motore di sostentamento, ha effettuato il primo test di volo. Successivamente è stata prodotta la serie ASK 21 Mi, con motore a decollo autonomo di tipo rotativo Wankel, che ben si adatta all'installazione su aliante in ragione delle ridotte vibrazioni trasmesse durante la sua accensione.

È particolarmente stabile ed ha medie prestazioni.

L'efficienza pari a 34, a 90 km/h con due piloti e 85 km/h con un pilota lo rendono un discreto veleggiatore, adatto anche a voli di distanza (e durata) notevoli.

La velocità massima è di 280 km/h, la velocità di manovra 180 km/h, i fattori di carico limite vanno da +6.5 a -4.0 g; ciò permette di eseguire un intero programma acrobatico formato da sole figure semplici; per l'utilizzo acrobatico e usuale ricorrere all'aggiunta di zavorra in coda per variarne il baricentro e rendere l'aerodina più instabile, permettendo ad esempio la vite, manovra generalmente difficile da eseguire con l' ASK 21, è praticamente inesistente quella "spontanea", anche in turbolenza o prossimi allo stallo l' aliante non tende ad avere cadute d'ala.

L'apertura alare è pari a 17 m, con un allungamento pari a 16,1.

La superficie alare 17.95 m² Il peso massimo al decollo è 600 kg, e il peso a vuoto 360 kg.

Ha il piano di coda a T e le ali rastremate, e dotato di due diruttori (uno per semiala) sul dorso alare; il carrello d'atterraggio è monotraccia fisso; come ogni aliante l' ASK 21 può essere smontato e trasporto in un carrello su strada.



E' un biposto in tandem con doppi comandi, il cockpit è dotato di strumentazione completa (anemometro, altimetro, variometro, radio, virosbandometro, filo di lana, bussola) con diverse ore di autonomia (strumenti alimentati a batteria).

La struttura è in vetroresina con componenti in carbonio per aumentarne la resistenza, ha parti in legno; il tettuccio è in plexiglas, dotato di cerniera espellibile per una più rapida uscita in caso di lancio con paracadute.

Dati tecnici

Apertura alare	17 m
Superficie alare	17,95 m ²
Allungamento alare	16,1
Lunghezza fusoliera	8,35 m
Larghezza cockpit	0,68 m
Altezza Cockpit, frontale	0,90 m
Altezza Cockpit height, retro	0,90 m
Altezza al piano di coda	1,55 m
Massa a vuoto	ca. 495 kg
Massa massima al decollo	700 kg
Carico alare (con 90 kg pilota)	32,6 kg/m ²
Carico alare massimo (max.)	39,0 kg/m ²
Carico alare (senza motore, 85 kg payload)	28,5 kg/m ²
Massimo carico in fusoliera	205 kg
Velocità massima	280 km/h
Velocità minima di discesa (pilota singolo)	0,65 m/s
Efficienza (@ 90 km/h)	34

Potenza motore	56 PS (41 kW)
Cilindrata motore	294 cm ³
Volume serbatoio	26 liter
Distanza decollo su prato (alla massa max al decollo)	ca. 250 m
Rateo di salita (singolo pilota)	ca. 2,9 m/s
Rateo di salita (pilota + passeggero)	ca. 2,7 m/s
Velocità di crociera	140 km/h
Consumo carburante alla massima salita	ca. 19 l/h
Consumo carburante in crociera	ca. 14 l/h

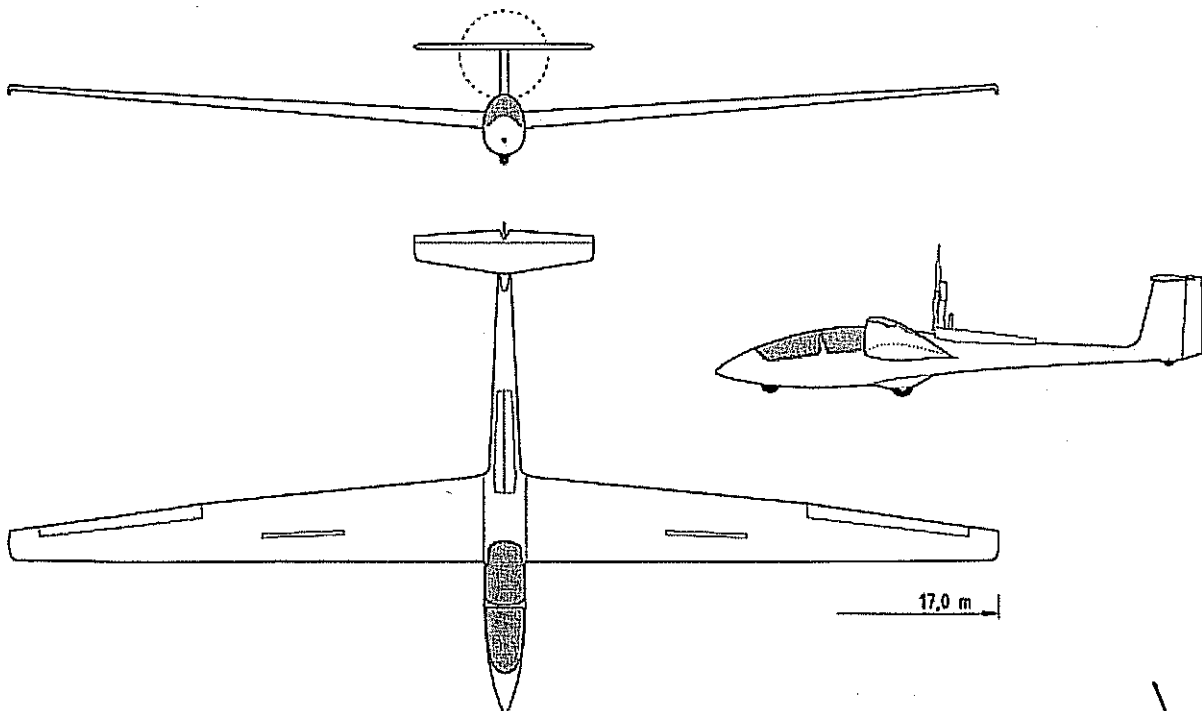


Figura 2: Vista in pianta, profilo e prospetto

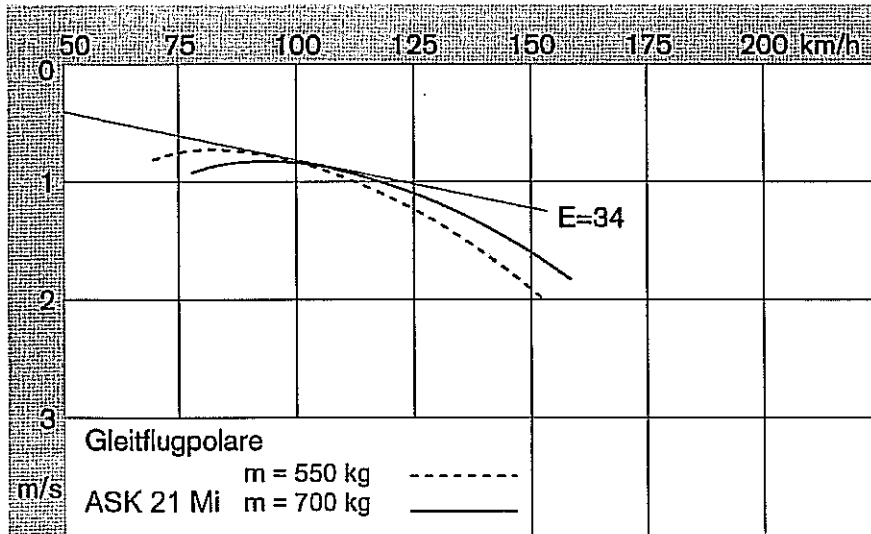


Figura 3: polare ASK 21 Mi

Aliante a motore con marche I-KCSV

Descrizione aeromobile

L'aliante è stato di acquisto nuovo dalla fabbrica Alexander Schleicher, con numero di serie 21873, ed immatricolato nell'anno 2010 con marche D-KCSV.

Sin dalla prima immatricolazione è stato utilizzato dall'Aero Club Adele Orsi, Aeroclub federato all'Aero Club Italia che opera presso l'Aeroporto di Calcinate del Pesce, dove ha sede il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, che ne cura anche l'esercenza.

Nell'anno 2011 l'aliante è stato cancellato dal Registro Aeronautico tedesco per essere reimmatricolato nel Registro Aeronautico italiano con le marche I-KCSV.

Nel corso degli anni l'aliante è stato oggetto di manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo quanto previsto dai manuali di uso e manutenzione, pubblicati dal produttore e aggiornati dalle officine certificate che ne hanno curato la manutenzione.

L'aliante è stato iscritto nell'elenco dei mezzi utilizzati per la "Scuola di Volo" da parte dell'Aero Club Adele Orsi, in modo da poter essere impiegato dagli istruttori autorizzati nel percorso di formazione degli allievi.



L'aliante a decollo autonomo I-KCSV è utilizzato dall'A.C.A.O., unico in Italia, al fine di conseguire l'abilitazione TMG per l'impiego di alianti dotati di decollo autonomo o motore di sostentamento, che ormai rivestono la grande maggioranza degli alianti di nuova immatricolazione.

Tale particolare impiego consente di individuare una funzione particolare per l'aeromobile oggetto di stima, in quanto i possessori di alianti a motore dalle spiccate connotazioni sportive devono ottenere una speciale abilitazione all'impiego dei propri mezzi, e in Italia l'unico aliante a motore iscritto nell'elenco di una scuola di volo per il conseguimento di tale licenza è rappresentato dal modello in oggetto.

A seguito di tale particolare connotazione, risulta evidente l'utilità di tale velivolo per gli impieghi didattici.

L'aliante è dotato della seguente strumentazione:

variometro: winter (x2)
anemometro: winter (x2)
altimetro: winter (x2)
virobandometro: winter
sbandometro: westerboer
variometro elettrico: westerboer VW 1060 (x2)

unità di controllo motore, con comandi replicati nel posto di pilotaggio posteriore
radio dittel, munita di n°2 microfoni e n°2 cuffie;
bussola (x2), dispositivo anticollisione FLARM, .

Stato di manutenzione

L'aliante si presenta in ottimo stato di manutenzione: è mantenuto da parte di officina autorizzata CAMO, certificata dagli enti di controllo per assicurare l'efficienza e la sicurezza degli aeromobili.

Ad un esame esterno le componenti dell'aeromobile, quali fusoliera, ali, piano di coda, carrello, si presentano bene, senza difetti.

La verniciatura è omogenea e non presenta graffi o rigonfiamenti.



Nel corso del 2013 è stato sostituito il motore: la nuova unità installata funziona egregiamente, garantendo le operazioni di volo secondo i limiti prescritti dal manuale di volo.

Stima del Valore commerciale

CRITERIO DEL GIUDIZIO DI STIMA

I beni oggetto della presente perizia estimativa sono stati valutati utilizzando il criterio della stima diretta, consistente nel confronto con il prezzo corrisposto nella compravendita di beni di analoghe caratteristiche alienati recentemente.

L'applicazione di tale criterio è stata esperita una indagine tra operatori di settore, riviste specializzate, compagnie di assicurazione e officine aeronautiche al fine di ottenere la migliore conoscenza possibile del bene oggetto di stima e di altri analoghi.

L'aliante ASK 21 è il modello indiscutibilmente più utilizzato nelle scuole di volo a vela di tutto il mondo: è un aliante moderno, estremamente robusto, di facile pilotaggio e di medie prestazioni di veleggiamento.

La versione qui proposta, dotata di sistema di propulsione a scomparsa nella fusoliera, rappresenta una soluzione valida ed economica per le scuole di pilotaggio, in quanto consente il conseguimento della licenza di volo a vela con costi ridotti e permette l'abilitazione TMG, sempre più richiesta tra i piloti interessati all'acquisto di nuovi alianti da utilizzarsi nelle competizioni.

Considerando la strumentazione di bordo installata, che risulta essere completa ed in ottimo stato di efficienza, risulta la stima di seguito riportata:

Valore aliante privo di strumentazione di bordo:	€ 91.000,00
Valore strumentazione così come sopra descritto:	€ 7.000,00
Totale valore aeromobile I-KCSV:	€ 98.000,00



Aeroplano Cessna tipo L-19

Il Cessna L-19 Bird Dog, ridesignato successivamente O-1 Bird Dog, era un aereo da osservazione, da ricognizione e da collegamento al ala alta prodotto dall'azienda statunitense Cessna Aircraft Company negli anni cinquanta.

Derivato dal Cessna 170 venne utilizzato principalmente dall'United States Air Force durante la guerra del Vietnam.

Sviluppo

Il Bird Dog nasce dall'esigenza della United States Army di dotarsi di un nuovo velivolo leggero per fornire indicazioni all'artiglieria sulla precisione di tiro, oltre a ricoprire il ruolo di aereo da collegamento, che andasse a sostituire i pari ruolo prodotti dalla Stinson e dalla Piper. Questi ultimi, largamente utilizzati durante la seconda guerra mondiale, avevano una vita operativa piuttosto breve a causa della loro tecnica costruttiva, basata su una struttura mista con ala in legno e fusoliera in tubi d'acciaio saldati, ricoperta in tela di cotone. La U.S. Army emise un bando le cui specifiche riguardavano un velivolo monoplano biposto di costruzione interamente metallica al quale partecipò anche la Cessna Aircraft Company presentando il proprio Cessna Model 305A sviluppato dal Cessna 170.

Il 305A era un monomotore leggero ad ala alta controventata e carrello convenzionale biciclo, dotato di ruotino posteriore di atterraggio. Le maggiori differenze con il 170 erano nella cabina dotata di due posti in tandem, l'unico modello Cessna ad avere mai avuto questa caratteristica, e di ampia finestratura per migliorare l'osservazione a terra. Inoltre venne riprogettata la parte posteriore della fusoliera in modo da fornire una vista direttamente sul retro, soluzione ribattezzata successivamente "Omni-View" ed applicata ai monomotori Cessna dopo il 1964, ed inseriti pannelli trasparenti nella sezione centrale tra le due semiali, utilizzati anche nei Cessna 140 ed il successivo Cessna 150 Aerobat, e che consentiva al pilota di avere una visuale anche sopra la sua testa. Anche la porta d'accesso alla cabina venne modificata ingrandendola per consentire il carico di una barella. L'ala era invece pressoché identica a quella del 170, con la sola eccezione della maggiore escursione dei flap (60 gradi anziché 40).

L' U.S. Army stipulò con Cessna un contratto per la fornitura di 418 esemplari ai quali venne assegnata la denominazione militare L-19A Bird Dog. Il prototipo Cessna 305, numero di registro N41694, volò per la prima volta il 14 dicembre 1949 dopodiché venne avviata la produzione in serie con consegna dei primi esemplari avvenuta dal dicembre 1950. Il nuovo velivolo venne immediatamente impiegato in azioni belliche durante la guerra di Corea fino al 1953. Nel 1953 ne venne sviluppata una versione da addestramento al volo strumentale alla quale seguì una serie di versioni caratterizzate dall'elica a passo variabile (constant-speed propeller) ed una versione finale, la L-19-E, caratterizzata da un incremento del valore di capacità di carico. La quantità di Bird Dog prodotti ammonterà a 3431 esemplari ai quali bisogna aggiungere quelli realizzati dall'azienda giapponese Fuji Heavy Industries su licenza.

Il modello ricevette la denominazione Bird Dog a seguito di un sondaggio tra i dipendenti Cessna e venne scelta per la similitudine dei compiti che avrebbe dovuto svolgere sul campo, ovvero scovare il nemico come un segugio, volargli attorno in modo di permettere all'artiglieria, o tramite un attacco aereo, di localizzarlo ed ingaggiarlo, quindi volando a bassa quota controllare i danni inferti e comunicare via radio la necessità di calibrare ulteriormente i colpi o l'avvenuto successo dell'operazione.

Storia operativa

L-19 della U.S. Marine Corps VMO-6 durante l'inverno 1951/52 in Corea. Il Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti stipulò un contratto di fornitura per 3200 L-19 evaso dalla Cessna tra il 1950 e il 1959. Il velivolo venne utilizzato in diversi ruoli operativi tra cui osservazione per artiglieria, per comunicazione in prima linea, medevac e come addestratore. Nel 1962 l'L-19 dell'U.S. Army venne ridesignato O-1 (Observation) Bird Dog ed utilizzato nella guerra del Vietnam. Durante gli anni sessanta i Bird Dog vennero utilizzati dalle forze aeree sudvietnamite (ARVN-Army Republic Vietnam/SVAF South Vietnamese Air Force), U.S. Army ed equipaggi clandestini (Ravens). Nel 1964 il Dipartimento della Difesa (United States Department of Defense – DOD) emise un memorandum indirizzato alla U.S. Army in cui si disponeva la sostituzione del proprio parco volante ad ala fissa, gli O-1 Bird Dog, con quello ad ala rotante.



Alla U.S. Army venne comunque consentito di mantenere alcuni esemplari come supporto all'artiglieria fino a quando non furono consegnati i nuovi elicotteri. Tutti gli operatori qui sopra menzionati, U.S. Army compresa, continuarono ad usare i Bird Dog per tutta la durata del conflitto, tuttavia la maggior parte dei velivoli venne gestita dall'USAF dal 1964 fino alla fine della guerra, nel 1975, in quest'ultimo anno pilotati principalmente da personale sudvietnamita. Durante la guerra del Vietnam i velivoli furono utilizzati per la ricognizione ed il forward air control (FAC). Venne successivamente e gradualmente sostituito dal più veloce bimotore USAF O-2 Skymaster, che venne introdotto nel conflitto dalla metà degli anni sessanta. L'ultimo Bird Dog in forza all'U.S. Army venne ufficialmente radiato nel 1974. Un O-1 U.S. Army con una petroliera a combustibile LZ Baldy, vicino a Hoi An, Repubblica del Vietnam, fine 1967 o all'inizio del 1968.

Furono 469 gli O-1 Bird Dog persi per vari motivi durante la guerra del Vietnam, 178 USAF, 7 USMC e 284 tra U.S. Army, forze aeree vietnamite ed operatori clandestini, tre dei quali per opera di postazioni SAM nemiche.

Nella fase della sostituzione degli O-1 USAF in favore degli O-2 molti Bird Dog sono stati venduti come surplus. Negli anni settanta ed ottanta la Ector Aircraft ne revisionò un buon numero immettendoli sul mercato come Ector Mountaineer, dotati dell'originale motorizzazione, e come Ector Super Mountaineer rimotorizzati Lycoming O-540-A4B5.

Un buon numero di O-1 vennero consegnati alla Civil Air Patrol (CAP) ed impiegati in compiti di ricerca aerea, molti dei quali rimasero danneggiati per ground loop ed altri incidenti. L'unico esemplare operativo rimasto venne esposto davanti alla sede CAP in mostra statica situata alla Maxwell Air Force Base.

Italia

In Italia l'L-19 venne utilizzato dall'Esercito Italiano. Alcuni esemplari radiati dall'Esercito Italiano sono stati reimmatricolati ad uso civile (marche I-EIxx) e ceduti ad alcuni aeroclub dove vengono impiegati per il traino di alianti: tra di essi è compreso il Modello I-EIAG, oggetto della presente stima.

Aeromobile L-19 marche I-EIAG

Descrizione aeromobile

Il velivolo, prodotto dalla Cessna Aircraft, modello 305C, prodotto di serie numero 12, è stato immatricolato nel registro aeronautico italiano il 13 aprile 1995.

Da allora è stato impiegato presso l'Aeroporto di Calcinate del Pesce dall'Aero Club Adele Orsi, che ne è esercente, al fine di trainare gli alianti basati sull'aeroporto.

Il peso massimo al decollo dell'aereo è pari a 920 kg, il peso massimo dell'aliante da trainare è pari a 600 kg.

L'aereo è dotato della strumentazione di base, atta al controllo dei parametri del motore e di volo.

Sono presenti indicatori di temperatura olio, temperatura acqua, pressione olio, temperatura testa dei cilindri, pressione olio, quantitativo carburante, giri motore, strumenti pneumatici e magnetici per le operazioni di volo, quali variometro, anemometro, virosbandometro, bussola : winter (x2)

altimetro: winter (x2)

virosbandometro: winter

computer – flight recorder ILEC mod. S10B (x2);

radio becker, munita di n°2 microfoni;

bussola (x2), termometro, dispositivo anticollisione FLARM.

Stato di manutenzione

L'aliante si presenta in buono stato di manutenzione: è mantenuto da parte di officina autorizzata CAMO, certificata dagli enti di controllo per assicurare l'efficienza e la sicurezza degli aeromobili.

Ad un esame esterno le componenti dell'aeromobile, quali fusoliera, ali, piano di coda, carrello, si presentano bene, senza difetti.

La verniciatura è omogenea e non presenta graffi o rigonfiamenti.



Il propulsore installato funziona egregiamente, garantendo le operazioni di involo secondo i limiti prescritti dal manuale di volo.

Stima del Valore commerciale

CRITERIO DEL GIUDIZIO DI STIMA

I beni oggetto della presente perizia estimativa sono stati valutati utilizzando il criterio della stima diretta, consistente nel confronto con il prezzo corrisposto nella compravendita di beni di analoghe caratteristiche alienati recentemente.

L'applicazione di tale criterio è stata esperita una indagine tra operatori di settore, riviste specializzate, compagnie di assicurazione e officine aeronautiche al fine di ottenere la migliore conoscenza possibile del bene oggetto di stima e di altri analoghi.

L'aereo L-19 è un modello abbastanza diffuso sul territorio nazionale italiano, mentre si trova con maggiore facilità negli Stati Uniti d'America e in Canada.

Tale aeromobile viene utilizzato soprattutto per il traino di alianti, essendo un aeromobile robusto, di facile pilotaggio e con consumi nella media.

Considerando la strumentazione di bordo installata, che risulta essere completa ed in ottimo stato di efficienza, risulta la stima di seguito riportata:

Valore aliante privo di strumentazione di bordo:	€ 58.000,00
Valore strumentazione così come sopra descritto:	€ 4.000,00
Totale valore aeromobile I-EIAG:	€ 62.000,00



DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it

CONCLUSIONI

In considerazione di quanto esposto nei paragrafi precedenti, il valore di stima degli aeromobili di proprietà del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, con sede presso l'Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi" sito in Varese, Via Lungolago di Calcinate n°45, C.F. e P.I. 00581360120, è riportato nel seguito.

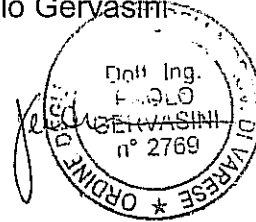
- Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus marche D-7613: € 63.000,00
- Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus marche D-6078: € 66.000,00
- Aliante Alexander Schleicher modello ASK21 Mi marche D-KCSV: € 98.000,00;
- Aeroplano tipo Cessna modello L-19 marche I-EIAG: € 62.000,00.

La somma dei valori di stima degli aeromobili sopra descritti è pari a € 289.000,00.
(diconsi euro duecentottantanovemila/00).

In Fede,

11 novembre 2014

dott. ing. Paolo Gervasini



Allegati: ALLEGATO FOTOGRAFICO BENI OGGETTO DI STIMA



Sommario

Perizia estimativa.....	1
Aeromobili di proprietà del	1
Centro Studi di Volo a Vela Alpino	1
PREMESSE.....	2
DESCRIZIONE GENERALE.....	2
DESCRIZIONE SPECIFICA AEROMOBILI	3
Aliante tipo Schempp-Hirth modello Duo Discus	3
Velivolo con marche D-7613;	5
Descrizione aeromobile	5
Stato di manutenzione	5
Stima del Valore commerciale	6
Velivolo con marche D-6078;	7
Descrizione aeromobile	7
Stato di manutenzione	7
Stima del Valore commerciale	8
Aliante tipo Alexander Schleicher modello ASK 21 Mi	9
Aliante a motore con marche I-KCSV.....	12
Descrizione aeromobile	12
Stato di manutenzione	13
Stima del Valore commerciale	14
Aeroplano Cessna tipo L-19.....	15
Aeromobile L-19 marche I-EIAG	18
Descrizione aeromobile	18
Stato di manutenzione	18
Stima del Valore commerciale	19
CONCLUSIONI.....	20

Perizia estimativa

Aeromobili di proprietà del
Centro Studi di Volo a Vela Alpino

ALLEGATO FOTOGRAFICO BENI OGGETTO DI STIMA



πγ

DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paolo Gervasini".

Aliante D-7613

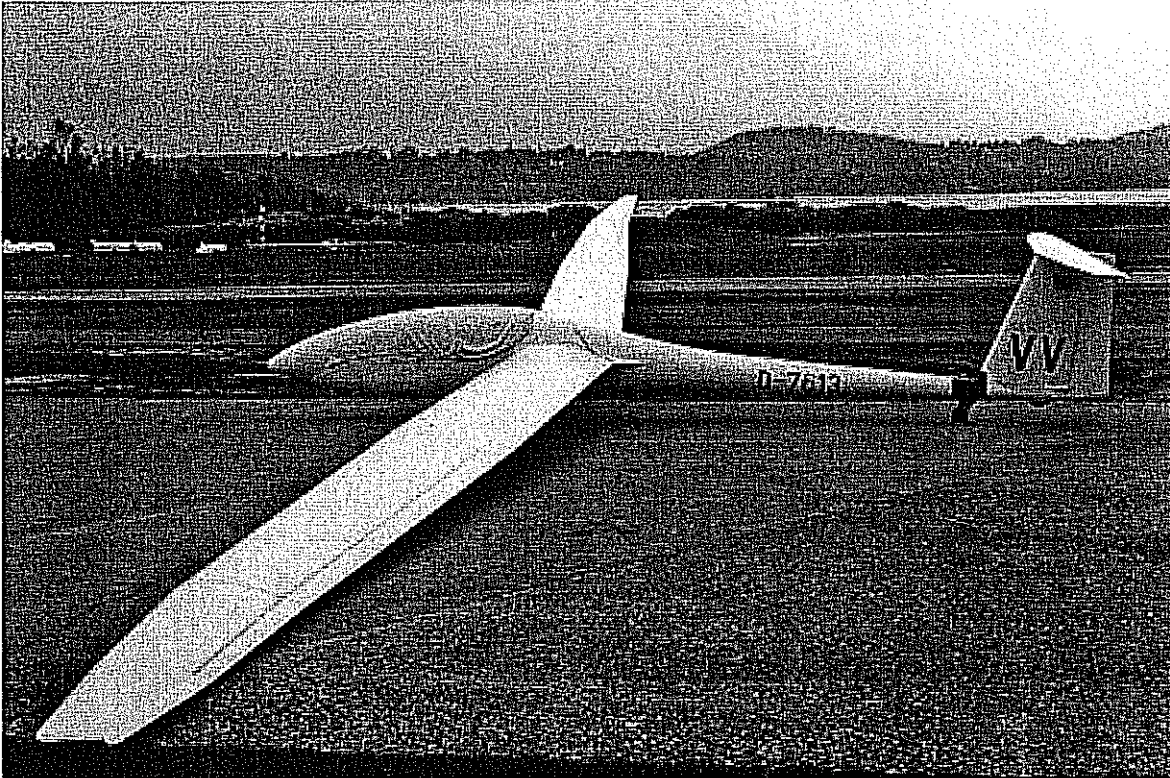


Foto 1: D-7613 – profilo destro con terminali alari di prima costruzione

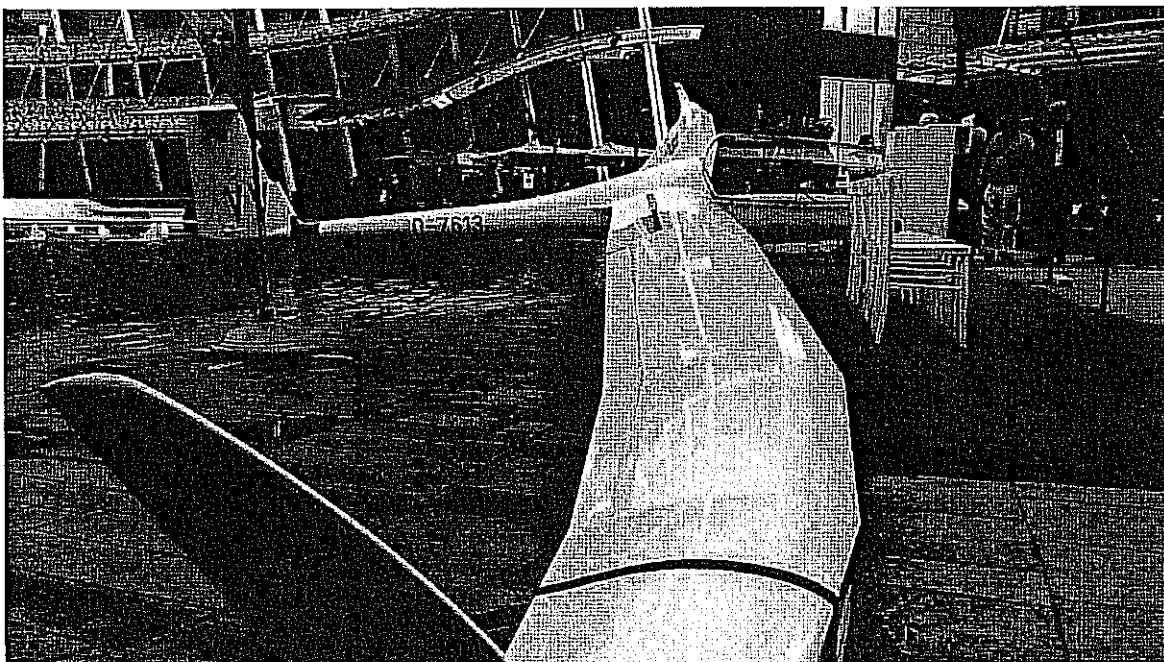


Foto 2 : D-7613 – profilo con particolare nuovi terminal alari

Manzi

$\pi\gamma$

DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 - 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it

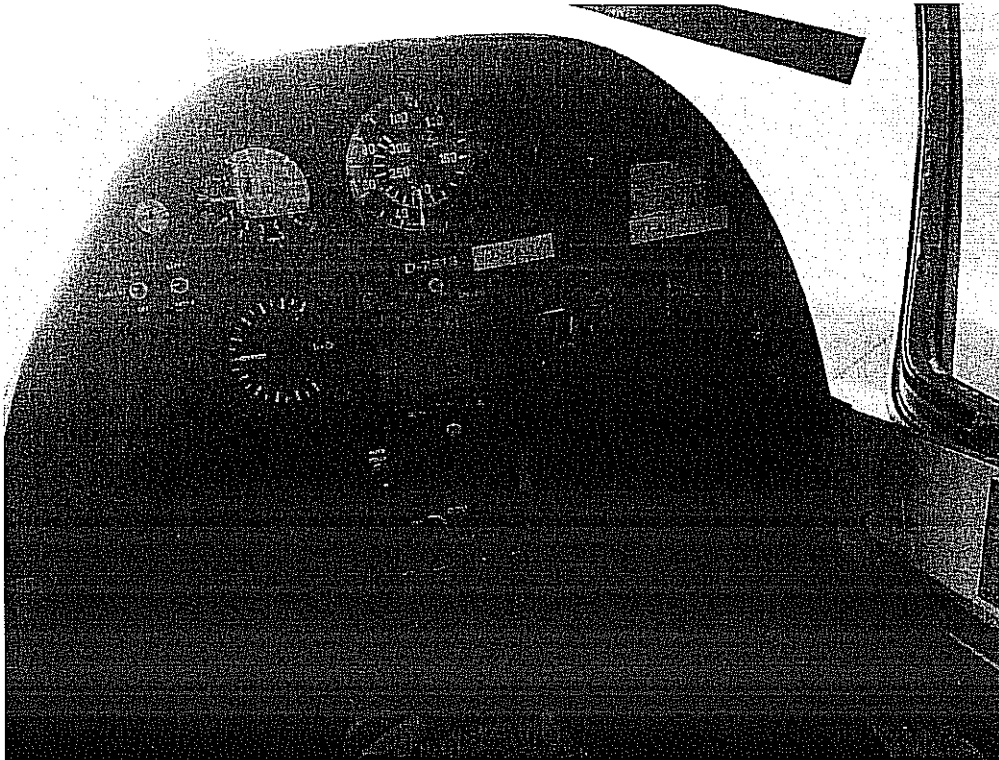


Foto 3: : D-7613 - cockpit anteriore

Monte!

PG

DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it



Foto 4: D-7613 - cockpit posteriore

Paolo Gervasini

buch Nr.: <u>3</u>	Bordbuch	Art des Luftfahrzeugs:
Eintragung: _____		<u>Segelflugzeug</u>
e Eintragung: _____		

szugehörigkeits- Eintragungszeichen:	<u>D-7613</u>	Höchstgewicht: <u>700 kg</u>
Hersteller: <u>Schempp - Hirth</u>		Höchstzul. Anzahl der Insassen: <u>2</u>
er: <u>Duo Discos</u>	Referenz-Nr. der Musterzulassung: <u>EN519.025</u>	Mindestbesatzung: <u>1</u>
:-Nr.: <u>118</u>	Baujahr: <u>1997</u>	

1. Richtlinien zur Führung des Bordbuches siehe Seiten 98 bis 101
2. Englische Übersetzung siehe Seiten 102 und 103

-1-

Foto 5: Libretto D-7613

Manzoni

Aliante D-6078



Foto 6: D-6078 - profilo sinistro



Foto 7: D-6078 - profilo destro

Paolo Gervasini



Foto 8: D-6078 - cockpit anteriore

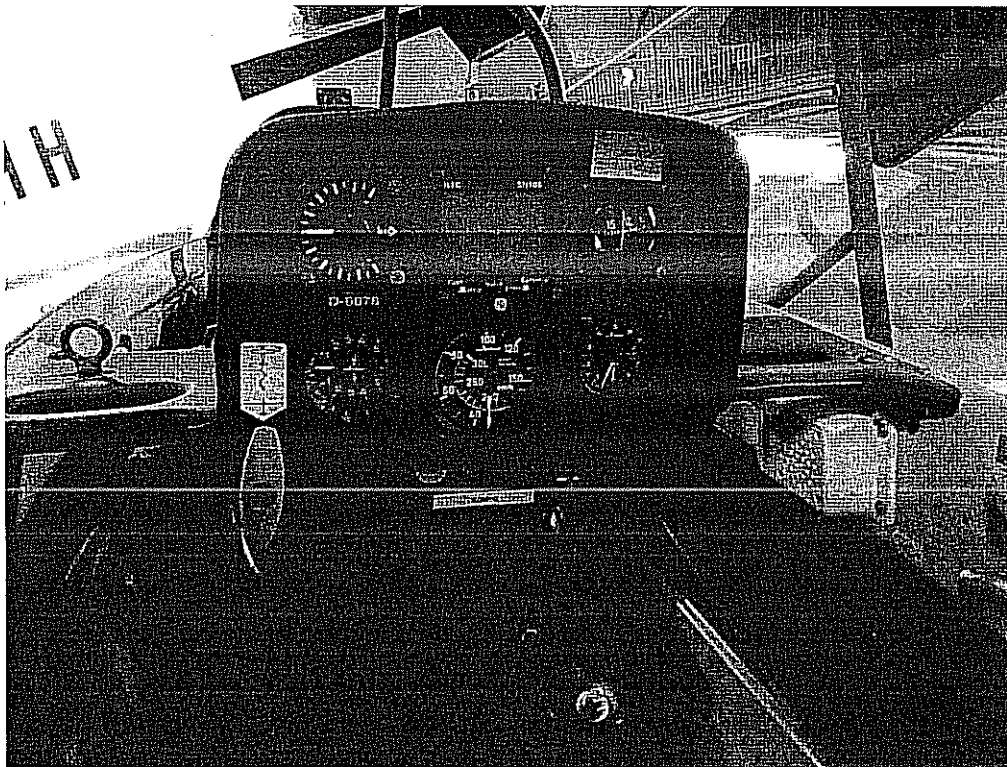


Foto 9: D-6078 - cockpit posteriore

paolo

πγ

DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 - 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it

Libro Nr.: <u>2</u>	<h1>Bordbuch</h1>	Art des Luftfahrzeugs: <u>Segelflugzeug</u>
erste Eintragung: _____		
letzte Eintragung: _____		
Nachschlüssel- Eintragungszeichen: _____	<u>D-6078</u>	Höchstgewicht: <u>700kg</u> Höchstzul. Anzahl der Insassen: <u>2</u> Mindestbesatzung: <u>1</u>
Hersteller: <u>Schempp-Hirth</u>		
Modell: <u>Duo Discus</u>	Referenz-Nr. der Musterzulassung: <u>EASA.025</u>	
Identifikations-Nr.: <u>436</u>	Baujahr: <u>2004</u>	

1. Richtlinien zur Führung des Bordbuches siehe Seiten 98 bis 101
2. Englische Übersetzung siehe Seiten 102 und 103

-1-

Foto 10: libretto D-6078

Handwritten signature

Aliante I-KCSV

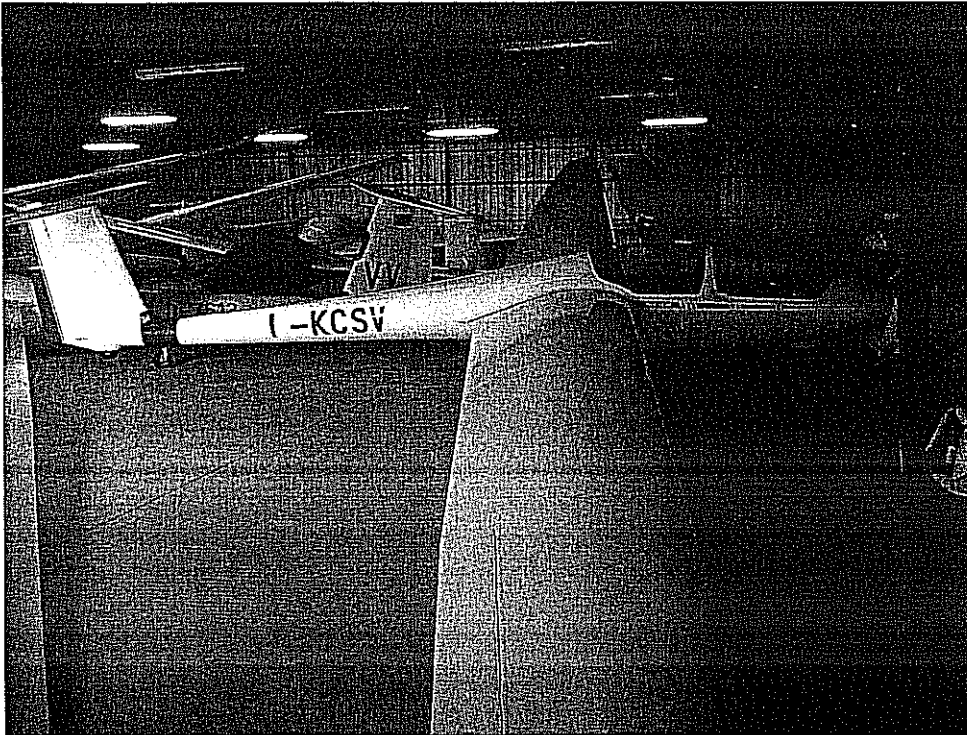


Foto 11: profilo destro

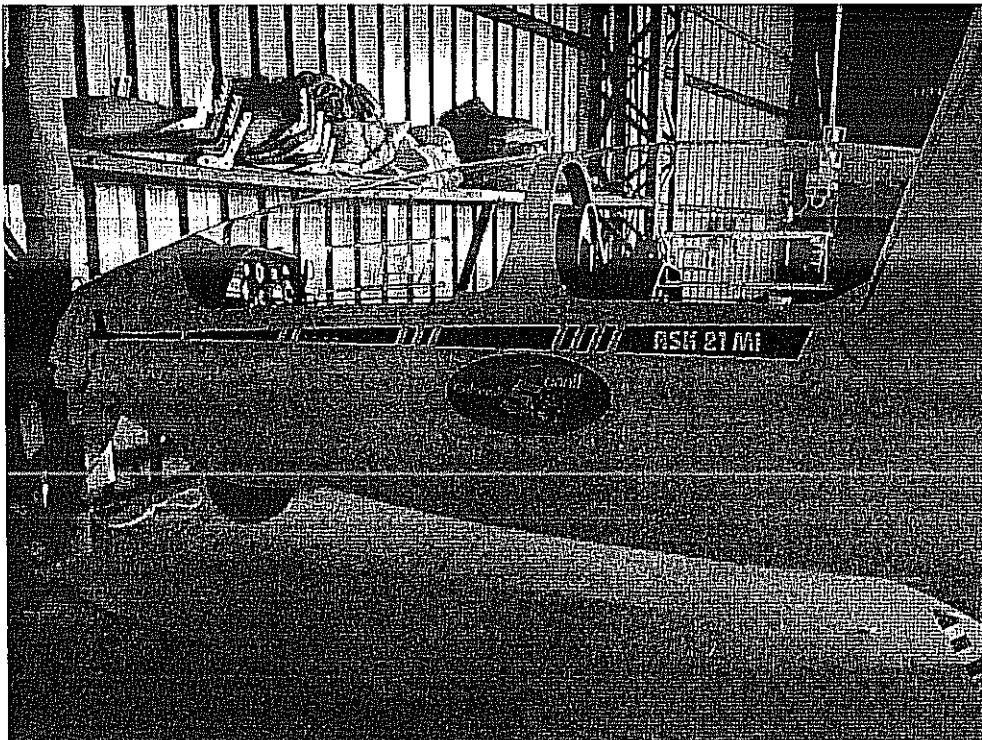


Foto 12: particolare fusoliera



DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it



Foto 13: cockpit anteriore



Foto 14: cockpit posteriore

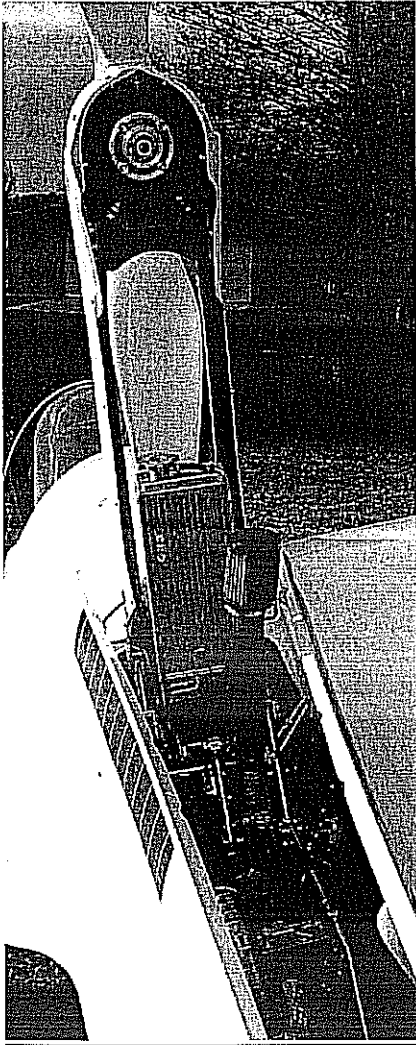


Foto 15: Particolare motore e vano in fusoliera

Paolo Gervasini



DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 - 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it


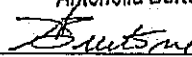
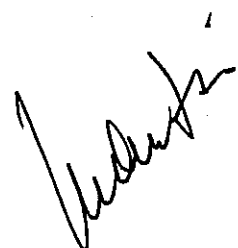
		CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE CERTIFICATE OF REGISTRATION		N.12117
		del (dated) 23/03/2011		Rev. N. 2
		del (dated) 23/06/2011		
1. Marche di nazionalità e di immatricolazione <i>Nationality and registration marks</i>	2. Costruttore e tipo dell'aeromobile <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>	3. Numero di serie <i>Serial number</i>		
I - KCSV	ALEXANDER SCHLEICHER GMBH - ASK 21 MI	21873		
4. Proprietario <i>Owner</i> CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO Via Lungolago di Calcinate, 45 - 21100 Varese (Varese) - Italia				
5. Il presente Certificato attesta che il sopra indicato aeromobile è stato iscritto nel Registro Aeronautico Nazionale in accordo con le disposizioni contenute nella Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale del 7 Dicembre 1944 e nel Codice della Navigazione <i>It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Italian Civil Aircraft Register in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the Italian Air Navigation Code.</i>				
Data <i>date</i>	23/06/2011	Firma <i>signature</i>	Ufficio Registro Aeromobili Il Responsabile Antonella Burtone 	Bollo assolto in modo virtuale aut. Direz. Reg. Entrate Lazio n. 1024/97 del 10/3/1997

Foto 16: certificato di immatricolazione



Aereo I-EIAG



Foto 17: profilo destro



Foto 18: profilo sinistro

Paolo Gervasini



DOTT. ING. PAOLO GERVASINI

Via Speri della Chiesa, 20 – 21100 Varese

Tel. 0332.289416 - www.paologervasini.it



Foto 19: particolare interni

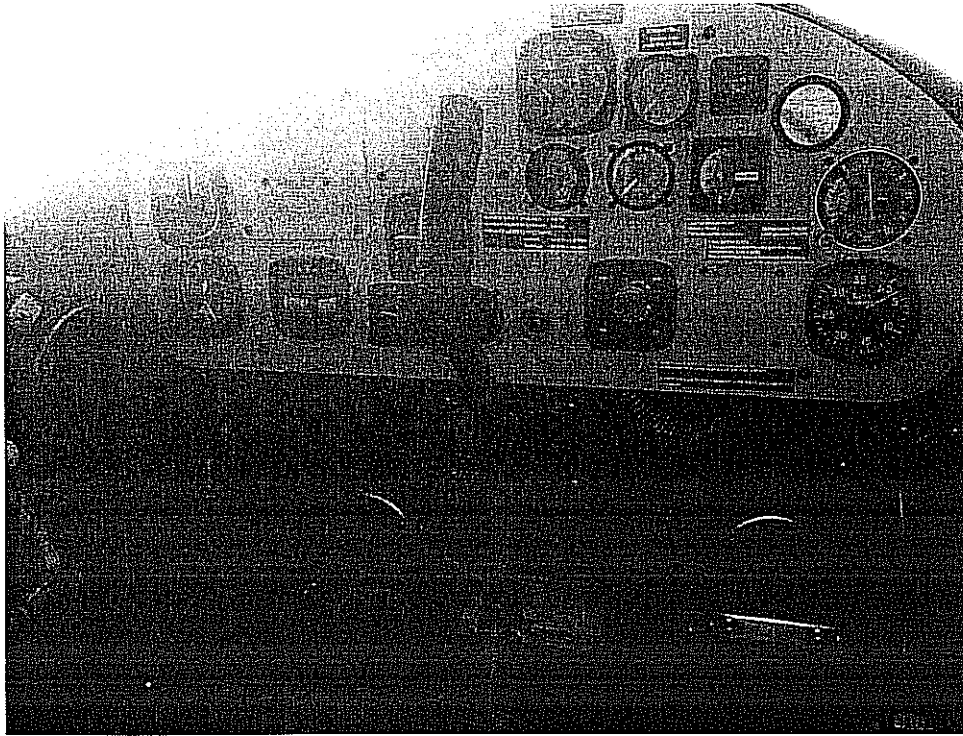


Foto 20: particolare cockpit

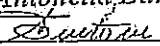
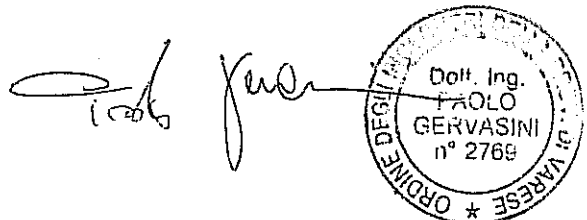
		CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE CERTIFICATE OF REGISTRATION		N.09394 del (dated) 13/04/1995 Rev. N. 0 del (dated) 17/04/2014	
1. Marche di nazionalità e di immatricolazione <i>Nationality and registration marks</i> I - EIAG		2. Costruttore e tipo dell'aeromobile <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i> CESSNA AIRCRAFT - 305C		3. Numero di serie <i>Serial number</i> 0012	
4. Proprietario <i>Owner</i> CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO Via Lungolago di Calcinate, 45 - 21100 Varese (Varese) - Italia					
5. Il presente Certificato attesta che il sopra indicato aeromobile è stato iscritto nel Registro Aeronautico Nazionale in accordo con le disposizioni contenute nella Convenzione per l'Aviazione Civile Internazionale del 7 Dicembre 1944 e nel Codice della Navigazione <i>It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Italian Civil Aircraft Register in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and with the Italian Air Navigation Code.</i>					
Data <i>date</i> 17/04/2014		Firma <i>signature</i> Il Responsabile Antonella Burtone 		Bollo assolto in modo virtuale aut. Diraz. Reg. Entrate Lazio n. 1024/97 del 10/3/1997	

Foto 21: certificato di immatricolazione



= ALLEGATO = B =

UBI  **Banca Popolare
di Bergamo**

Spett.le

CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO

Lungolago di Calcinate, 45

21100 VARESE (VA)

Comerio , 20 novembre 2014

Oggetto: conto corrente 89272 a Voi intestato presso la nostra Filiale.

In evasione alla Vostra specifica domanda, Vi comunichiamo di seguito le informazioni richiesteci, relative al rapporto di conto corrente n. 89272 richiamato in oggetto:

conto corrente n. 89272

. alla data odierna: **saldo contabile creditore EUR 79.252,63**

Con l'occasione, Vi porgiamo i ns. migliori saluti.

BANCA POPOLARE DI BERGAMO SPA

Filiale di Comerio

