

TERZO TRIMESTRE 2018



AIR MAIL

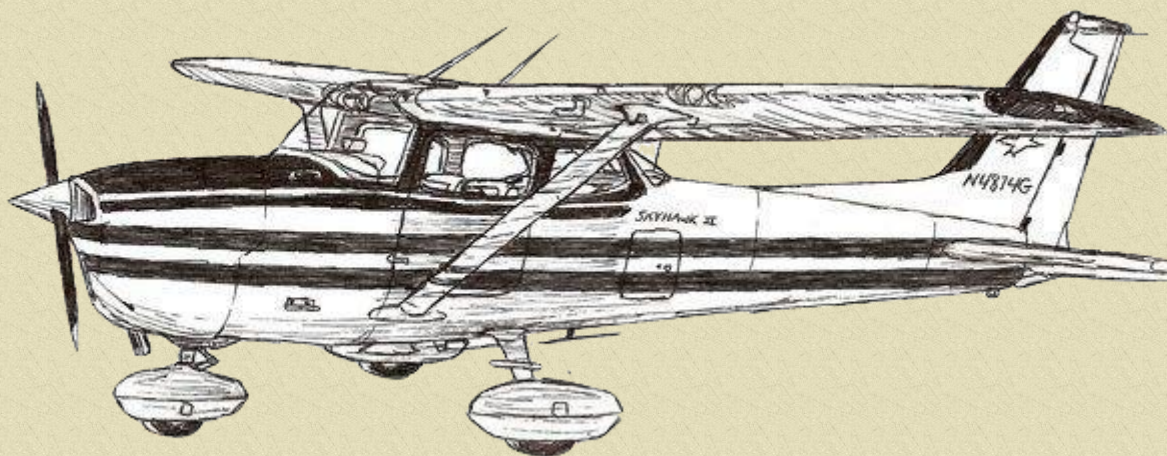
NOTIZIARIO DELL'AERO CLUB MANTOVA



A cura dell'Aero Club Mantova. Direttore Stefano "Roger" Lanzini.
www.aeroclubmantova.it Strada Tonfiolo, 46010 Curtatone (MN) Tel. 0376 478188
aeroclubmn@gmail.com



Cari Soci dell'Aero Club Mantova, con questo notiziario **AIR MAIL** inauguriamo un nuovo modo di comunicare a tutti le novità, le riunioni, gli eventi e tutto ciò che riguarda il nostro amato campo di volo. Non sarà a senso unico ma tutti avranno la possibilità di dire qualcosa nella rubrica "Push to Talk" come racconti di volo personali, aneddoti, storia del volo, foto ecc... inoltre sarà possibile, per chi lo desidera, inserire un annuncio di vendita, richieste di acquisto o ricerche in genere, tutto legato strettamente al mondo aeronautico.



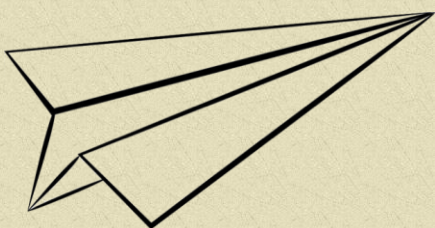
L'EDITORIALE



a cura del Presidente Cristiano Azzoni

Aveva iniziato il mio predecessore Gianpaolo Sbarbada, anni fa, a produrre un opuscolo "aero club Mantova informa" con il quale informava i soci di quanto avvenisse nel club. Poi gli impegni sempre più pressanti sia fuori che dentro il club hanno portato a trascurare l'informazione rivolta ai soci. Nonostante in diverse riunioni di consiglio si fosse rimarcata l'importanza di rendere partecipi i soci sui vari aspetti che riguardano la vita e lo scopo della nostra associazione, eravamo riusciti al più a fare una sezione "agenda" sul nostro sito web. Ma anche quella va mantenuta aggiornata con conseguente spesa di tempo libero anche se pochi comunque la leggono. Oggi, sentiamo sempre più viva la necessità di informare e di rendere partecipi i soci alla vita ed alle decisioni prese per il club. Approfittiamo quindi della disponibilità del socio consigliere Stefano Lanzini per redigere un "giornalino" che raccolga le decisioni del consiglio direttivo, gli eventi in programma nostri o altrui ai quale partecipare e molto altro. Grazie "Roger"!

Cieli azzurri a tutti



IL GAZZETTINO

**LATEST
NEWS**

a cura del Club

Siamo ormai giunti alla prossima inaugurazione del servizio di distribuzione carburanti presso l'aviosuperficie. Sarà disponibile benzina Avio 100LL e verde 100 ottani con certificato. Il fornitore, per il primo pieno delle cisterne, è stato Magigas con sede a Pistoia.

Prosegue ora la distribuzione dei gettoni per il rifornimento da parte di tutti i soci. Per chi volesse avere ulteriori informazioni o visionare la documentazione delle specifiche dei carburanti contattare Cristiano Azzoni.

Si ricorda che, una volta entrato a pieno regime, il servizio di distribuzione carburanti sarà l'unico metodo di rifornimento e non saranno ammesse altre forme se non in casi particolari o momentaneo "fuori servizio" del sistema previa autorizzazione da parte del Presidente unico responsabile del servizio.

Ricordiamo a tutti il motto:



Procedura di rifornimento

- 1 Assicurarsi che siamo presenti in prossimità della pompa e dispositivi antincendio.
- 2 Gli aeromobili devono essere posizionati in modo da consentire il libero accesso ai dispositivi antincendio.
- 3 È tassativamente vietato fumare o usare fiamme libere o cellulari durante le operazioni di rifornimento.
- 4 Tutti i dispositivi o apparecchiature elettriche devono essere tassativamente su OFF.
- 5 Avvicinare l'aereo manualmente, a motore spento, alla colonna di erogazione.
- 6 È obbligatorio collegare il cavo di massa a una parte metallica dell'aeromobile prima di qualsiasi operazione di rifornimento.
- 7 Effettuare il rifornimento come da indicazioni in calce.
- 8 Terminato il rifornimento riporre l'erogatore e chiuso i tappi dei serbatoi è possibile scollegare il cavo di massa
- 9 In caso di un principio d'incendio del carburante sull'aeromobile, o per terra, da versamento, non dirigere mai il getto dell'estintore direttamente sul liquido ma dirigere il getto a circa 40 cm di altezza dal principio d'incendio e compiere movimenti veloci da destra a sinistra per ottenere il soffocamento dello stesso.

Indicazioni per il rifornimento

Inserire il trasponder nell'apposita feritoia

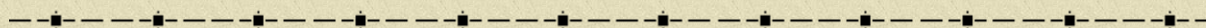
Il display indicherà qual è la pompa attivata (se richiesto inserire il codice autista)

Estrarre il trasponder

Iniziare il rifornimento entro 30 secondi

Terminato il rifornimento riporre la pistola nel suo alloggiamento, il sistema decurterà i litri erogati.

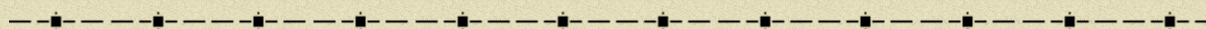
NON ALLONTANARSI DURANTE IL RIFORNIMENTO



Qui di seguito potete trovare il costo della quota associativa 2019, relativo affitto dell'hangar per i proprietari di velivoli e metodo di pagamento:

1. tramite bonifico bancario sul conto corrente n. 151531 funzionante presso Banca Prossima - filiale 5000 di Milano, ABI 03359, CAB 01600, IBAN IT94M0335901600100000151531, intestato ad Aero Club Mantova, strada Tonfiolo n. 12, Curtatone (MN), indicando la causale;
2. in contanti o con assegno non trasferibile intestato ad Aero Club Mantova, depositati presso la segreteria a fronte del rilascio di una ricevuta.
3. tramite Carta di Credito o Bancomat presso la sede.

Quota socio piloti	560
Quota socio ordinario	230
Hangar a serra per posto:	
Con struttura in affitto	700
Con struttura in proprietà	350
Hangar a capannone per posto:	
Con struttura in affitto	1400
Con struttura in proprietà	350
Assicurazione per posto:	115
Assegnazione posti	n. posti
Hangar 1	3
Hangar 2	3
Hangar 3	3
Hangar 4	3
Hangar 5	3
Hangar 6	5
Hangar 7	4
Hangar 8	4
Hangar 9	3
Hangar 10	6



Il giorno 15 Dicembre 2018 ci troveremo tutti, assieme alle nostre famiglie, per la cena sociale di fine anno con scambio di auguri presso il ristorante le Terrazze sul Po a Scorzarolo (MN) a pochi chilometri di distanza dal campo volo. E' gradita la prenotazione entro il 5 dicembre contattando i seguenti numeri: Cristiano 348 6426093, Stefano 3493784629.

<http://www.ristoranteleterrazzesulpo.it/ristorante/Home.html>

Un'anticipazione! La festa Aerosportiva 2019 sarà il 9 Giugno! Segnatevi la data. Ulteriori aggiornamenti nei prossimi numeri.

Completata l'installazione del nuovo garage per il ricovero delle attrezzature agricole tra gli hangar 8 e 9. Si ricorda a tutti i soci che la manutenzione del campo è puramente a titolo di volontariato e non sono presenti addetti esterni. Perciò chiunque voglia dedicare un po' del proprio tempo e dare una mano alla già presente squadra di volontari è il benvenuto\.

il socio Francesco Minetto è stato nominato ufficialmente addetto alla cucina ed ai servizi primari del club come aiuto rifornimento carburante, provviste di cibo, acqua ed altri compiti. A lui va tutto in nostro augurio di buon lavoro ed un caloroso ringraziamento per la grande disponibilità!

Diamo il benvenuto al nuovo consigliere Luca Borchetta ed al nuovo revisore dei conti Davide Baracchi ai quali auguriamo buon lavoro.

PUSH TO TALK!



a cura dei soci

Ovvero quello che fanno i piloti per poter parlare con gli enti di controllo ma anche la rubrica dove tutti i soci possono raccontare qualcosa della loro esperienza di vita aviatoria, storia aeronautica, aneddoti, ricordi...

di Gian Paolo Sbarbada

Correva l'anno 1992. Da poco avevo conseguito la licenza di pilota privato a Reggio Emilia e con un gruppo di amici appassionati di volo coordinati dal grande dott. Guglielmo Gelati (una persona speciale che ricordo con affetto e gratitudine) sognavo di riaprire l'aeroporto del Migliaretto, ridotto in quel tempo a una discarica a cielo aperto con i vecchi edifici dell'Aero Club Mantova pericolanti, mal frequentati e pieni di rifiuti. Incaricato da Walter Ruozzi, lo storico tecnico dell'Aero Club di Reggio Emilia, di portare a un tecnico di Moniga del Garda il vecchio NDB dell'Aero Club di Reggio Emilia a far riparare, da questo venni a sapere per caso che il giorno precedente due ispettori di ENAC avevano fatto un sorvolo dell'area del Migliaretto mirato ad attestarne l'inidoneità permanente al volo per poter avviare la sdemanializzazione. Dal momento che l'area, vincolata da una Legge dello Stato all'utilizzo aeronautico, era oggetto di forti pressioni politiche per essere dismessa e essere ceduta per altri utilizzi non meglio definiti, ho subito segnalato la notizia al gruppo di amici e, sentendoci presi in giro dalle istituzioni e con lo scopo di non permettere che venissero calpestati i diritti dei cittadini, ci siamo subito mossi per fermare l'iter. Infatti l'agibilità negli aeroporti, in tutti i paesi aderenti all'OACI (Organizzazione Aeronautica Civile Internazionale) di cui l'Italia fa parte, la si stabilisce non certo sulla base di un semplice sorvolo ma secondo le regole, le tecniche e i parametri dettati in modo molto dettagliato dall'annesso 14 ICAO. Il Comandante Gianmarco Nosari, un amico già Pilota militare di F104 nel 102° Gruppo e in quel momento pilota civile all'Ati, mi fece conoscere un suo grande amico e collega, il Comandante Stefano Rusconi. Per me è stato un grande onore perché conoscevo Rusconi di fama in quanto, oltre a essere esperto ingegnere aeronautico, già pilota militare e in quel momento Comandante e istruttore di Alitalia, era fondatore nonché leader di una pattuglia composta da tre splendidi biplani storici

DH-100 Tiger Moth che facevano cose incredibili: i Rusty Angels. In seguito con Stefano, con la moglie Joy e con il suo braccio destro Giancarlo Bonometti nacque una grande amicizia, e i Rusty Angels non mancarono mai in tutte le iniziative da me organizzate. Portai in volo i Comandanti Rusconi e Nosari decollando da Reggio Emilia con un Partenavia P66 Charlie (che onore!) e Stefano mi fece fare avvicinamenti al Migliaretto e riattaccate in tutti i modi e da tutte le quote. Si vide che l'avvicinamento consigliato era da Sud per pista 03 con possibile riattaccata accostando di 30° a destra, e che era possibile un sottovento sinistro per pista 21 a una quota di 700 piedi, ma l'ideale era fare atterraggi per 03 e decolli per 21 come un tempo era prescritto. Un simpatico aneddoto: quando fui in finale a Reggio Emilia col P66, Gianmarco che era abituato a fare gli avvicinamenti piatti con l'F104 prima e con l'MD-80 poi, mi disse con evidente preoccupazione che secondo lui ero troppo alto, mentre Stefano che volava anche con gli aerei AG nel frattempo se la rideva. Io lo rassicurai e fortunatamente l'atterraggio mi venne bene, perché con quei due "mostri sacri" a bordo ero un po' in imbarazzo. Nei giorni successivi Rusconi stilò una relazione tecnica molto dettagliata ed esaustiva dove veniva evidenziato che secondo le regole ICAO l'aeroporto possedeva i requisiti di agibilità, e questa venne inviata ad ENAC per smentire le loro conclusioni e contestare il loro modo di agire. La cosa venne ripresa dai due maggiori mensili nazionali di aviazione, VOLARE e JP4, che sul caso dedicarono addirittura l'apertura di giornale con due editoriali dei direttori. ENAC in conseguenza chiese di rivedere tutta la situazione, e fece venire due giorni a Mantova quattro alti funzionari che vollero incontrarci per studiare la situazione e aggiustare l'incidente. Questa fu la prima grande battaglia vinta di una guerra durata anni, che vide accadere altri episodi di prepotenza per impossessarsi di quell'area, che ancora oggi è lì che aspetta di riprendersi la sua dignità.

HANGAR SCUOLA



direttore Piermario Zuccati

Ciao a tutti... nel nostro Aero Club Mantova ha sede, ed opera, la Scuola di Volo VDS/VM certificata dall'Aero Club d'Italia (Cert. n. 136)

La Scuola permette a tutti quanti di avvicinarsi al volo sotto la guida professionale di istruttori, motivati da una incessante passione nel trasferire agli allievi conoscenza ed esperienza.

I nostri Istruttori:

Bonichini Alessandro ,De Biasi Ilario, Destri Ettore ,Gamba Sergio,Telasi Riccardo ,Zanetti Stefano ,Zuccati Piermario .

Siamo operativi nelle classi di velivoli Multiassi e Pendolare, con corsi per il Rilascio Attestato, Abilitazione Biposto, Abilitazione Avanzato oltre a Corsi di Radiotelegrafia Aeronautica e Seminari di Sicurezza Volo.



Ecco i velivoli: sono un Tecnam P92 Echo Classic ed un Deltaplano Air Creation GTBI

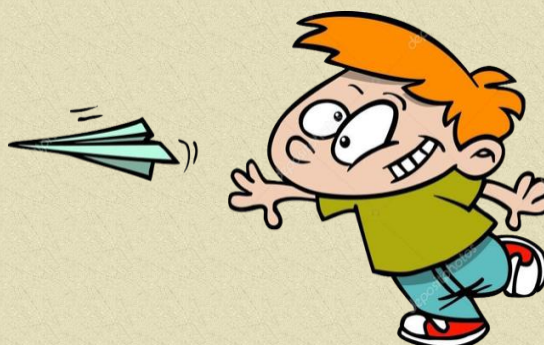


I corsi per il conseguimento dell'attestato VDS sono articolati in parte a terra ed in parte in volo. Sono praticamente sempre aperti e personalizzati alle esigenze degli allievi.

Cerchiamo di plasmare piloti che frequentano i nostri corsi secondo una "Forma Mentis" basata sul *RISPETTO*:

1. *Rispetto* e cura del Velivolo,
2. *Rispetto* ed attenzione delle Condizioni Ambientali Circostanti,
3. *Rispetto* e conoscenza delle Regole e Procedure,

ma soprattutto *Rispetto di Se Stessi* e dei Limiti Personali che caratterizzano ognuno di noi. Ci impegniamo inoltre per creare un ambiente amichevole e di gruppo dove allievi e piloti con disparate esperienze possono scambiarsi opinioni e consigli senza preclusioni... quello che alcuni illustri Maestri chiamano EFFETTO STORMO...



Siamo arrivati al 20° Corso VDS da quando è iniziata l'attività nel 2001.



Con una media di 5-7 allievi per corso, abbiamo istruito più di 100 allievi che hanno così realizzato il sogno di DECOLLARE da soli...

Ai neo-piloti, non è mancato il BATTESIMO del VOLO !



LA CHIAVE INGLESE



di Alberto Bonichini titolare di Ready Fly

Consigli per l'inverno

E' importante seguire alcune indicazioni per avere i vostri velivoli sempre efficienti. Controllate il livello del liquido della batteria ove presente, visto che ora molte sono al gel e prive di manutenzione. Mantenerla sempre con la corretta carica in quanto, cercare di avviare un motore con batteria scarica, può danneggiare la ruota libera (ricambio costoso) dovuto all'insistenza dell'avviamento motore. Il rischio è un grippaggio della stessa ruota mandando in circolo materiale dannoso di natura ferrosa nel circuito di lubrificazione.

Controllare il liquido anticongelante ove presente con una protezione non inferiore a -15.

Controllare la pressione degli pneumatici al giusto valore PSI in quanto una gomma sgonfia tende a screpolarsi.

Parzializzare i radiatori acqua-olio ove presenti.

Se il velivolo viene ricoverato in hangar per lunghi periodo si consiglia di proteggerlo con teli antipolvere ed umidità.



SICUREZZA VOLO



a cura di Alessandro Bonichini

È prassi ormai consolidata non segnalare all'Aero Club d'Italia o ad ANSV gli incidenti e gli inconvenienti di volo. Tale abitudine comporta l'impossibilità di tenere una banca dati aggiornata e, soprattutto, rende meno efficace l'attività di prevenzione che molto si basa sugli avvenimenti precedentemente riportati. Sono previsti due sistemi di segnalazione degli eventi significativi ai fini della prevenzione e di miglioramento della Sicurezza Volo: "Volontarie" e "Obbligatorie", come specificato dal Regolamento EU 2015/1018. Aero Club Mantova ha implementato dall'inizio del 2018 la gestione dei reports di Sicurezza Volo con successo, evidenziando quanto un semplice avviso o avvenimento possa aiutare l'iter di addestramento dei nostri piloti analizzando l'avvenimento accaduto e creando delle strategie per evitare che ciò avvenga di nuovo. Nel 2018 sono stati acquisiti più di 10 reports, evidenziando come il 90% degli avvenimenti sia legato al fattore umano e alla perdita in parte di padronanza della situazione di volo attuale. Le cause scatenanti sono molteplici, tra cui la non familiarità con la zona di volo, la pianificazione del volo e il meteo. Aero Club Mantova è stato citato come esempio al Seminario di Sicurezza volo presso la Base di Ghedi il 17 Novembre, con estrema soddisfazione da parte di tutti. In clubhouse di fianco al computer sono presenti numerosi moduli ASR (Air Safety Reports) con cui riportare qualsiasi avvenimento dovesse accadere: una volta compilato (In forma anonima o non) la nuova procedura è di inserire il report nella cassetta dei movimenti volo all'esterno della clubhouse. Sarà compito del responsabile sicurezza volo raccogliere i dati, analizzare l'accaduto e inoltrare i suddetti reports ad ANSV.



CONSIGLIO ED ASSEMBLEA

a cura dell'Aero Club Mantova

Verbali del Consiglio Direttivo 16 Novembre 2018

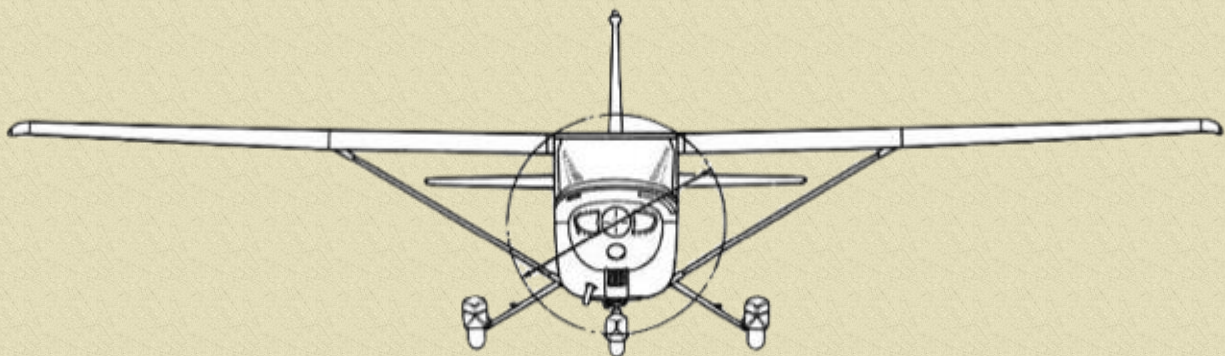
Presenti: Azzoni, Codurri, Lanzini, Borchetta - segretario Borchetta -

Revisori: Chiani

Ordine del giorno:

1. Lettura e approvazione verbale riunione precedente.
2. Rinnovo dei punti all'o.d.g. delle precedenti riunioni informali.
3. Riassunto delle evidenze risultate nell'Assemblea dei Soci del 11.11.2018.
4. Pianificazione calendario 2019.
5. Utilizzo cisterne carburanti.
6. Ratifica trasferimento di proprietà struttura Hangar 9.
7. Ratifica acquisto nuovo PC.
8. Redazione nuovo regolamento.
9. Varie ed eventuali.

Se qualcuno volesse leggere il verbale completo ricordiamo che è disponibile sul sito del club nell'area personale.



CUCINA DA CAMPO



a cura di Francesco Minetto.

Nel menù tradizionale mantovano non ci sono antipasti particolari, se non il salme e il formaggio Parmigiano Reggiano e il Grana Padano.

Il **bevr'in vin** è una tradizione antica, citata anche da Merlin Cocai (Teofilo Flengo), che i mantovani riconoscono da secoli come una cosa che "giüsta a stòmacc", un modo per preparare lo stomaco al pranzo che verrà.

Ricetta:

In una tazza con due manici o in una scodella, versate un mestolo di brodo bollente di manzo e/o di gallina con pochi agnoli (4-5) cotti.

Aggiungete mezzo bicchiere o al massimo un bicchiere di vino rosso frizzante, preferibilmente Lambrusco e cospargete il tutto con una cucchiata di formaggio Parmigiano grattugiato.

La tradizione vuole che questo aperitivo venga consumato in piedi e con le spalle girate alla tavola in modo da non farsi vedere da occhi che potrebbero non gradire questa miscellanea sicuramente originale e del gusto particolare. (È ovvio, che tale comportamento è d'uso in casa privata e non certo al ristorante).



VIA DALL'ELICA!



A cura di Stefano Lanzini. Storia e dintorni. In collaborazione con HAG.

In questo numero parliamo del restauro che ho eseguito personalmente al mio Cessna 170 B del 1957. Questo modello è rimasto in produzione dal 1948 al 1956 con 5174 esemplari costruiti in totale. Dal 1957 in poi entrò in linea il Model 172 molto più famoso ed attualmente ancora in produzione. Charlie, così chiamato da me, è il terzultimo costruito e ha volato per ben 48 anni in Argentina ed 8 in Germania. Una volta portato in volo in Italia, ho raccolto per 2 anni pezzi di ricambio, manuali e studiato un piano di restauro completo alle origini che ha comportato 3 anni di lavoro e più di 2000 ore. La sverniciatura, e la seguente verniciatura, è stato il lavoro più complesso, lungo e decisamente il più "sporco". I seguenti lavori di assemblaggio sono stati eseguiti sotto la super visione di Gianni Pesce uno dei più noti meccanici e restauratori italiani con più di 50 anni di esperienza. Un vero Maestro per me! Mentre completavo i lavori il motore, gli interni e l'elica venivano completamente rifatti. L'avionica aggiornata alla recente regolamentazione 8.33 e transponder modo S. Dopo quasi 3 anni il 24 Marzo 2018, sotto lo sguardo silenzioso dei soci, sono salito a bordo e dopo qualche rullaggio ho dato motore. Con mia più grande soddisfazione il vecchio Charlie è tornato di nuovo a volare più bello che mai nella sua nuova e sgargiante livrea argento. Un brindisi con i soci ed una torta hanno chiuso anni di difficoltà, gioie e dolori che solo le pacche sulle spalle, datemi dai soci nelle varie visite in hangar, hanno potuto darmi la forza di continuare.



Charlie dopo il restauro

United States of America
Department of Commerce
Civil Aeronautics Administration
Washington

Certificate of Airworthiness for Export

(This Certificate, if issued for an aircraft, does not constitute authority to operate the aircraft.)

No. E-33228

This certifies that the product(s) identified below and more particularly described in Specification(s)¹ Number(s) 799 253 857, has been examined and as of the date of this certificate is considered airworthy in accordance with applicable airworthiness requirements of the United States Government, and in compliance with special requirements of the importing country as filed with the United States Government except as noted below. This certificate is in no way intended to conform with any agreements or contracts between the vendor and purchaser with respect to the product(s) described.

This certificate is issued after examination of the product and determination of compliance by the undersigned under authority delegated to him by the Administrator of Civil Aeronautics in accordance with Part 410 of the Regulations of the Administrator.

Manufacturer's Name and Address: Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas

Product: Aircraft
 One - Continental Engine, Model 0-300A, Serial No. 12612, installed.
 Model: 170B
 One - McCauley Propeller, Model 1A170 installed.
 Serial No.: 27167

New Used Military Surplus Delegation Option

Country to which exported: Argentina

J. H. Gerbois
 Chief Engineer, Commercial Div.
 CESSNA AIRCRAFT COMPANY
 By:
 D. KEITH TOBIN
 Designated Manufacturer's Certification Representative
 for: Cessna Aircraft Company
 AGENCY REPRESENTED

DMCR No. 5-1
AGENCY OR DESIGNEE NUMBER

4-18-57
D-11

¹ For complete aircraft, list applicable specification numbers for the aircraft, engine, and propeller. Applicable specifications, if not attached to this export certificate, shall have been forwarded to the appropriate governmental office of the importing country.

U. S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 19-34402-0 PUBLISHED BY AUTHORITY OF THE SECRETARY OF COMMERCE

MANUAL DE VUELO APROBADO

AVION MARCA: CESSNA
 MODELO: 170 "B"
 Nº DE SERIE: 21.167
 MATRICULA: LV-FZE
 CATEGORIA: NORMAL

INDICE		
SECCION	DESCRIPCION	PAGINA
I	LIMITACIONES	2 a 7
II	a) PROCEDIMIENTOS DE OPERACION	8 a 19
	b) PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA	20
III	PERFORMANCES	21 a 25
IV	MOTORES Y HELICES ELEGIBLES	26 a 28
ANEXOS I	PROCEDIMIENTO DEL PESO Y BALANCEO	29 a 31
	PESO-BALANCEO Y LISTA DE EQUIPOS	32 a 34
	ESPACIO RESERVADO PARA EL INSPECTOR DE AERONAVES.	35 a 37

1.

ESTE DOCUMENTO DEBE SER LLEVADO PERMANENTEMENTE A BORDO DE LA AERONAVE EN TODO MOMENTO Y TIEMPO QUE OPERE CON LA MISMA.-

Confeccionado por:

 JUAN CARLOS GERMINARA
 Técnico Aerodinámico Nacional
 (Reg. Nº 5)

ESPACIO RESERVADO PARA EL DEPARTAMENTO AERONAVES Y TECNICA

COMANDO DE REGIONES AEREAS
 BUREAU DE FLOTTE Y BUREAU DE
 REPARTITION AERONAVES ET TECHNIQUE
 MANUEL DE VUELO APROBADO

Este Manual es para uso exclusivo de la Aeronave LA MATRICULA LV-FZE
 y debe ser llevado permanentemente a bordo de la aeronave, conjuntamente con su Peso y Balanceo y Lista de Equipos actualizados.

En Aires: 5 de MAJO 1972

Fig. N° 409-
 C. A. N° 2686-

M. J. J. J. J.
 Jefe Departamento Aeronaves y Técnica

EL PRESENTE MANUAL CONSTA DE 87 FOJAS DESTINAMENTE FOLIADAS.-

Certificato di esportazione e manuale argentino.



Un bellissimo gruppo!



Io ed il mio maestro Gianni Pesce.

↑ Arrivals

E con l'ultima pagina giungiamo al termine. Ringraziamo tutti i soci che hanno collaborato alle varie rubriche ed invitiamo chiunque voglia scrivere o collaborare con la rivista a farsi avanti! aeroclubmn@gmail.com oppure Stefano 3493784629.

