

Volare a L'Aquila

N.2 Marzo 2023

La rivista
dell'Aero Club L'Aquila



PPL, LAPL, VDS - QUALE CORSO SCEGLIERE?

ABRUZZO IN VOLO: «IL CORNO GRANDE»

IN «MISSIONE»: LA FILANDA E SERRISTORI

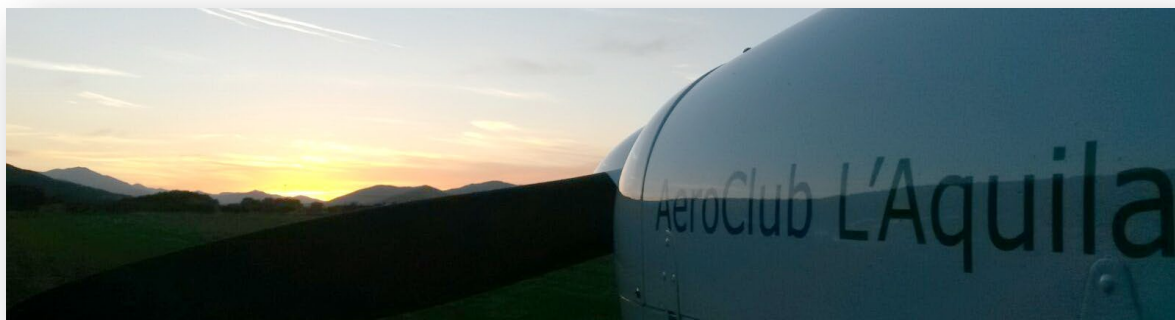
CHAT GPT: IL VOLO SECONDO L'A.I.

ZERO UNO: «ENROUTE FLIGHT NAVIGATION»

IL BOOM DEGLI INFLUENCER CON LA PASSIONE DEL VOLO

LE FOTO DEI SOCI

UN ANNO PIENO DI EVENTI



Il meteo perfetto per il volo ha consentito di organizzare nel mese di Febbraio diverse uscite di gruppo, ne vedrete alcune nelle pagine di questo numero.

L'essenza del nostro sport in due parole : **squadra e scoperta**. Visitiamo altre realtà, incontriamo vecchi amici e ne troviamo di nuovi tra tutti coloro che condividono come noi l'amore per il volo. Apprezziamo a pieno del nostro bellissimo territorio (stupendo dall'alto), **andiamo alla scoperta della nostra bellissima Italia**, e non solo. Senza dimenticare l'opportunità di gustare le superbe specialità eno-gastronomiche di cui l'Italia è piena (con moderazione, specialmente per la parte ENO e soprattutto senza dimenticare la **sicurezza** in volo).

Altre iniziative seguiranno, venite a volare con noi, scoprirete i **nuovi orizzonti del volo da diporto**.

Il **2023** è anche l'anno del **centenario dell'Aeronautica Militare**. Molti eventi sono in programma in tutta Italia ed il nostro Aero Club farà la sua parte per celebrare questo importante traguardo per l'AM e e tutti gli appassionati.

A **Marzo** le varie **Associazioni Arma Aeronautica (A.A.A.)** organizzeranno eventi commemorativi a cui siamo invitati.

A **Maggio** è previsto il consueto e molto atteso

raduno e manifestazione a **Sibari**. Avendo partecipato ai precedenti vi esorto a non perdervi questo evento che si preannuncia favoloso ed organizzato in maniera impeccabile dal Presidente di Fly Sibari - Mario Varca.

Sempre a **Maggio** l'air show a **L'Aquila** con le **Frecce Tricolori** ed altre attività ed esibizioni.

A **Giugno** la manifestazione a **Pratica di Mare** per la quale stiamo pensando di organizzare un pullman per i soci e familiari.

Ad inizio **Agosto**, come già annunciato, passerà da noi il **Tour Italy 2023**, capitanato dal Presidente ed amico Silvano Teodorani con ben **22 aerei**. Gli faremo scoprire le bellezze naturalistiche, storiche, culturali e gastronomiche della nostra città e regione.

A **Settembre** è in programma il nostro **Open Day** in cui puntiamo a superare il già ottimo successo del 2022.

Altre iniziative sono in programma e ve ne daremo informazione nei prossimi numeri.

«Volare a L'Aquila»... è solo l'inizio!

Il Presidente

L'editoriale



VOLA CON NOI !

Sono aperte le iscrizioni ai nostri corsi di volo.

Aeromobili, Ultraleggeri, Droni.

Scegli l'Aereo fra **Tecnam P2008 JC** (*Aviazione Generale*) o **Tecnam P92 Eaglet** (*Volo Diporto Sportivo*), e valuta il percorso formativo e professionale più adeguato alle tue esigenze.

Iscrizioni aperte!

Corso **Pilota Privato**

Corso **Pilota Velivolo Leggero**

Corsi **Volo Diporto Sportivo**

- Basico
- Trasporto Passeggero
- Radiofonia
- Avanzato

Corsi **Droni**



Aviosuperficie L'Aquila
Località Vicenne, Poggio Picence (AQ)

+39 333 210 7931 info@aeroclublaquila.it

PPL e LAPL



SAPR



VDS



PPL, LAPL, VDS - QUALE CORSO SCEGLIERE?



Vorrei iniziare un corso di volo e capire quale sia il più adatto alle mie esigenze personali. Quale scelgo?

Sono appassionato/a di volo e vorrei intraprendere la carriera da pilota professionista?

Voglio godermi il volo nella sua essenza più pura non avendo come obiettivo la carriera professionale?

Queste rientrano fra le prime domande da porsi prima di iniziare un percorso che, in base dell'obiettivo finale che ci si pone, richiede tempi e costi molto diversi.

AG (Aviazione Generale) e ULM (Ultra Leggeri a Motore)

Prima di tutto, occorre fare chiarezza al fine di comprendere quali sono le differenze tra le due categorie di velivoli utilizzati presso il nostro Aero Club.

Gli **Ultra Leggeri (ULM)** sono velivoli destinati al **Volo da Diporto o Sportivo (VDS)** e come suggerisce il nome sono caratterizzati da una struttura

relativamente leggera. Infatti il peso massimo al decollo di un velivolo ULM può essere di massimo 450 Kg (una recente modifica normativa ha aumentato tale limite fino a un massimo di 600 Kg).

Oltretutto il **numero massimo di occupanti a bordo sono al massimo due**, pilota incluso (pilota + passeggero).

Gli **ULM** sono velivoli che dal punto di vista della sicurezza, prestazioni, avionica in generale sono molto simili a tanti velivoli di aviazione generale ma, avendo delle limitate possibilità di navigazione, rendono tali velivoli più semplici ed economici da un punto di vista gestionale. Anche per quanto riguarda il conseguimento degli attestati dei piloti, la normativa nazionale prevede meno ore di volo e di teoria rispetto al conseguimento delle licenze Europee di aviazione generale. Tale requisiti si riflettono direttamente sui costi che risultano decisamente inferiori rispetto all'aviazione generale.

L'**Aviazione Generale (AG)** invece, comprende tutte le attività di aviazione civile che possono essere svolte da piloti

in possesso della licenza di pilota privato (**PPL**) e della licenza di pilota di aeromobili leggeri (**LAPL**).

L'Aviazione Generale rappresenta anche il primo passo di chi vuole fare dell'aviazione una professione. Infatti, conseguendo la licenza PPL, si potrà poi proseguire con il conseguimento delle licenze professionali una volta raggiunti i requisiti di esperienza minimi richiesti.

Per svolgere attività commerciali, che prevedono una remunerazione, occorrerà conseguire infatti la licenza di pilota commerciale (**CPL**) una volta soddisfatti i requisiti di esperienza previsti dalle vigenti normative.

I titolari di una licenza di Aviazione Generale, grazie ad un veloce corso di conversione e un passaggio amministrativo presso l'AeroClub d'Italia, possono ottenere automaticamente l'attestato per poter pilotare gli ultraleggeri della categoria ULM corrispondente.

Non è invece possibile il vice versa, ovvero per chi abbia soltanto un attestato VDS pilotare un aereo AG.

VDS (Volo da Diporto o Sportivo)

L'attestato VDS abilita il titolare a condurre ultraleggeri multi assi ad ala fissa seguendo le regole del **volo a vista (VFR)**; è rilasciato dall'**Aero Club Italia** e valido in tutto il territorio nazionale.

Il corso è rivolto a chiunque desideri volare per scopo sportivo e ricreativo senza ricevere remunerazione. Ottenuto l'attestato il titolare potrà noleggiare l'ultraleggero dell'Aero Club L'Aquila (**Tecnam P92 Eaglet**) e volare come pilota in piena autonomia.

In seguito, maturata l'esperienza minima di ulteriori 30 ore di volo come pilota responsabile ai comandi, il titolare ha la possibilità di conseguire ulteriori abilitazioni come il trasporto del passeggero o l'abilitazione avanzata (un anno dopo il conseguimento dell'abilitazione biposto).

I corsi per il VDS prevedono più step, che consentono di spalmare i costi nel tempo. Si parte con l'**attestato VDS (basico)**, che prevede

- Un corso di **33 ore di teoria** con istruttore
- Almeno **16 ore di addestramento in volo**
- un esame di teoria ed uno pratico di volo con esaminatore a bordo

Al termine, si potrà pilotare un ULM con le seguenti limitazioni

- Volare con un massimo di 1000 piedi (circa 300 metri) di altezza dal terreno (considerando l'ostacolo più elevato nel raggio di 5 km)
- Non è possibile portare un passeggero a bordo
- Per il **trasporto di un passeggero** è necessario avere almeno 30 ore di volo come pilota ai comandi e fare un corso aggiuntivo che richiede **3 ore** con un istruttore ed un esame pratico



«Scheggia», il Tecnam P92 Eaglet (VDS Avanzato) dell'Aero Club

- Non è possibile entrare in spazi aerei controllati.

Per interessare questi spazi è necessario:

- Un corso aggiuntivo di 21 ore di **fonìa aeronautica**, con esame teorico. Utile anche per le comunicazioni da eseguire in spazi aerei non controllati
- Un ulteriore corso, il **VDS/A (VDS Avanzato)**, che richiede la fonìa aeronautica e l'abilitazione al trasporto passeggero da almeno 1 anno.

Per il VDS/A serviranno

- 8 ore di teoria,
- 5 di addestramento in volo
- un esame di teoria e un esame di pratica

Visita Medica

Il candidato dovrà aver superato la visita

medica ai fini dell'idoneità psicofisica presso un *medico specializzato in medicina sportiva o una ASL in base al DPI 133/2010.*

Rinnovo e Ripristino

L'attestato richiede un **rinnovo ogni 2 anni** presentando il nuovo certificato di idoneità psicofisica. Se invece è scaduto da più di un anno, è necessario fare una ripresa voli (ripristino) disponibile presso la nostra scuola di volo.

Se vuoi trasportare almeno un passeggero, non avere particolari limiti di quota e di spazi aerei attraversabili, i costi per queste abilitazioni diventano paragonabili se non superiori a quelli sostenibili per ottenere una licenza LAPL o PPL. Restano inferiori i costi di affitto dell'aereo, ma è una possibilità che è facile ottenere anche con le due licenze LAPL e PPL.

PPL, LAPL, VDS - QUALE CORSO SCEGLIERE?

LAPL (Light Aeroplane Pilot Licence)

E' una licenza EASA (*Agenza Europea per la Sicurezza Aerea*) con costi più contenuti della PPL (*Pilot Private Licence*) e che consente di pilotare la maggior parte degli aerei di Aviazione Generale.

Per ottenere la licenza, oltre ad aver conseguito 16 anni di età, 17 anni per effettuare l'esame pratico, sono richieste:

- **100 ore di teoria** con un istruttore
- Un minimo di **30 ore di volo** di cui un almeno 15 con istruttore a bordo e 6 da allievo solista
- Le ore da solista devono comprendere almeno 3 di navigazione di cui una navigazione di minimo 150 km (80 NM).
- Un esame di teoria e un esame pratico di volo con un esaminatore ENAC

L'attività viene svolta in Aero club con il moderno aeromobile **Tecnam P2008JC**.

La licenza LAPL abilita a pilotare velivoli di classe monomotore a pistoni o TMG (motoalianti) con una **massa massima al decollo certificata di 2.000 Kg** o inferiore, trasportando al massimo tre

passaggeri in modo che non vi siano mai più di 4 persone a bordo del velivolo, in **voli non commerciali** e seguendo le regole del **volo a vista (VFR)**. La licenza sarà rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ed essendo conforme alla normativa EASA sarà valida in tutti i paesi dell'**Unione Europea**.

A parte il volo notturno non sarà possibile ottenere ulteriori abilitazioni, come ad esempio quella per il volo strumentale (IFR) o aerei bimotores.

Con la LAPL sarà possibile ottenere quasi in maniera automatica, dopo un "passaggio macchina" su un aereo ultra leggero, l'attestato **VDS/A**, le cui ore saranno valide per il mantenimento del SEP (*Single Engine Piston*).

La durata totale varia a seconda della disponibilità dell'allievo, in genere dai 3 ai 12 mesi. Il percorso didattico prevede una parte teorica in aula e una pratica di volo, svolta in parallelo.

Visita Medica

Dovrai aver superato la visita medica ai fini dell'idoneità psicofisica di 1^a Classe, 2^a Classe o LAPL presso un Istituto di Medicina Legale dell'Aeronautica Militare (Roma, Milano e Bari) oppure presso un medico AME autorizzato.

Rinnovo e ripristino

La LAPL (A) non ha una scadenza, l'abilitazione **SEP (Single Engine Piston)** al suo interno invece richiede un rinnovo (revalidation) ogni 2 anni. Nel caso in cui è già scaduta può essere ripristinata (renewal) secondo quanto stabilito dal regolamento in materia. Ogni 24 mesi sono in particolare richieste

- Almeno 12 ore di volo come pilota in comando, inclusi 12 decolli ed atterraggi
- Addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore

Non raggiungendo queste ore minime richieste sarà necessario un proficiency check con un esaminatore

La nostra scuola di volo è approvata dall'ENAC a svolgere sia la procedura di rinnovo che di ripristino.

I costi di questa licenza sono inferiori alla PPL, con alcune limitazioni di alcun impatto per la maggior parte dei piloti. Da prendere in seria considerazione se ti interessa volare portando un numero limitato di passeggeri, senza particolari limiti di altezze e potendo entrare in spazi aerei controllati.

L'aeromobile **Tecnam P2008JC** (*Aviazione Generale*) in uso all'Aero Club



PPL, LAPL, VDS - QUALE CORSO SCEGLIERE?

PPL (Private Pilot Licence)

Questa licenza abilita a condurre velivoli di classe monomotore a pistoncini seguendo le regole del **volo a vista (VFR)** anche trasportando passeggeri. La licenza sarà rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (**ENAC**) ed essendo conforme alla normativa **EASA** sarà valida in tutti i paesi dell'Unione Europea e in alcuni casi anche nel resto del mondo.

Il corso è rivolto a chiunque desideri volare per scopo ricreativo senza ricevere remunerazione e allo stesso tempo rappresenta il punto di partenza per diventare un **pilota professionale**. Terminato il corso sarà possibile noleggiare un aeromobile dell'Aero Club L'Aquila e volare come pilota in piena autonomia.

Ci si può iscrivere per ottenere la licenza sin dai 16 anni di età ma è necessario averne almeno 17 per effettuare l'esame pratico.

Il corso PPL prevede:

- **100 ore di teoria** con un istruttore
- Un minimo **45 ore di volo** di cui almeno 25 con istruttore ed almeno 10 da allievo solista
- Le ore da solista devono comprendere almeno 5 di navigazione di cui una navigazione di minimo 270km (150 NM).
- Un esame di teoria e un esame

pratico di volo con un esaminatore ENAC

L'attività viene svolta in Aero Club con l'aeromobile **Tecnam P2008JC**.

Con la PPL avrai la possibilità di portare i passeggeri che vorrai (massimo numero previsto dall'aeromobile), entrare in spazi aerei controllati, usare la radio per le comunicazioni.

Come per la LAPL sarà possibile ottenere quasi in maniera automatica, dopo un "passaggio macchina" su un aereo ultra leggero, l'attestato **VDS/A**, le cui ore saranno valide per il mantenimento del SEP, con costi inferiori a quelli di un aereo di aviazione generale.

La durata totale varia a seconda della disponibilità dell'allievo, in genere dai 4 ai 12 mesi.

Ottenuta la PPL potrai continuare il tuo percorso con ulteriori abilitazioni, quali VFR Notturmo

IFR (*Instrumental Flight Rule*), per voli strumentali

MEP (*Multi Engine Piston*), per pilotare aerei bimotores

ATPL (*Airline Transport Pilot License / Licenza Pilota Linea*), per pilotare aerei di linea

Visita Medica

Dovrai aver superato la visita medica ai fini dell'idoneità psicofisica di 2ª Classe o 1ª Classe presso un Istituto di

Medicina Legale dell'Aeronautica Militare (Roma, Milano e Bari) oppure presso un medico AME autorizzato

Rinnovo e ripristino

La PPL non ha una scadenza, l'abilitazione **SEP (Single Engine Piston)** al suo interno invece richiede un rinnovo (revalidation) ogni 2 anni. Nel caso in cui è già scaduta può essere ripristinata (renewal) secondo quanto stabilito dal regolamento in materia.

Ogni 24 mesi sono in particolare richieste

12 ore di volo (entro 12 mesi dalla data di scadenza), inclusi 12 decolli ed atterraggi.

Addestramento di aggiornamento di almeno 1 ora di volo totale con un istruttore

Non raggiungendo queste ore minime richieste sarà necessario un proficiency check con un esaminatore

La nostra scuola di volo è approvata dall'ENAC a svolgere sia la procedura di rinnovo che di ripristino.

E' questa la licenza di cui hai bisogno se del volo vuoi farne anche una professione e/o non avere limiti ai progressi che vorrai ottenere

L'aeromobile
Tecnam P2008JC
in uso all'Aero Club





Il **Corno Grande** è situato nel massiccio del **Gran Sasso d'Italia**, nell'Appennino centrale italiano.

E' la montagna più alta della catena. Popolare destinazione per l'escursionismo e l'arrampicata, è situato all'interno del **Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga**, una riserva naturale protetta che copre un'area di oltre 140.000 ettari.

Il parco è noto per la sua bellezza paesaggistica e per la sua ricchezza di fauna e flora.

L'ascensione al Corno Grande è un'esperienza emozionante per gli escursionisti., offrendo vedute mozzafiato sulla catena montuosa e sulla valle circostante. Durante il percorso, gli escursionisti possono ammirare la flora e la fauna locali, tra cui con un pò di fortuna anche aquile, camosci o caprioli.

E' una montagna che offre una vasta gamma di attività per tutti i tipi di appassionati di montagna.

Dal trekking all'arrampicata, dallo sci all'osservazione della fauna selvatica, in sintesi una destinazione ideale per chi ama la montagna e la natura incontaminata.

Sono quattro le vette cui fare riferimento:

- la **Vetta Occidentale** è la più elevata, risultando la cima più alta degli Appennini continentali (2912 m);
- il **Torrione Cambi** è la meno elevata (2875 m);
- la **Vetta Centrale** (2893 m);
- la **Vetta Orientale** (2903 m).



La Facoltà di Ingegneria e la pineta di Monteluco



Il Forte Spagnolo (Castello Cinquecentesco). Costruito durante la dominazione spagnola in Italia, nel seicento fu la residenza del governatore spagnolo. Rimasto gravemente danneggiato nel terremoto del 6 aprile 2009, ospita fra l'altro al suo interno i resti di un Mammut, fra i più completi esistenti al mondo

Se dall'aviosuperficie guardi verso Nord e la giornata è sufficientemente sgombra dalle nuvole, sua «maestà» il **Corno Grande** è lì che ti aspetta.

Per arrivarci, è necessario salire dai circa 1900 piedi (600 metri) della pista dell'Aero Club a 10000 piedi, e ne approfitteremo per osservare anche la città dell'Aquila, il **Lago di Campotosto** e i paesaggi e luoghi nei dintorni.

Avendo l'obiettivo in bella vista, dall'aviosuperficie puntiamo direttamente ad Ovest, verso **L'Aquila**.

La città affascina sempre vista dall'alto.

E' immediato individuare il **Forte Spagnolo**, o **Piazza Duomo**, o la caratteristica forma che disegna sul territorio.

Sulla città svetta la collina di **MonteLuco**, meta di passeggiate ed escursioni anche in bici, e sede della **Facoltà di Ingegneria**, facilmente visibile anche in volo.

Qualche minuto sulla città, ci dirigiamo quindi verso il Lago di Campotosto.

Per raggiungerlo dobbiamo salire. La quota, ci attesteremo intorno agli 8000 piedi, ci tornerà utile visto l'obiettivo della giornata.

Il lago è il più grande artificiale in Abruzzo, ed è situato fra i comuni di Campotosto, Capitignano e L'Aquila, ad un'altitudine di circa 1300 metri.

Costruito fra gli anni trenta e quaranta del secolo scorso, per il funzionamento delle centrali idroelettriche, presenta 3 dighe la maggiore delle quali immediatamente individuabile.

I colori che osserviamo variano nel corso delle stagioni e sono sempre uno spettacolo per l'osservatore.

Una vista della città dell'Aquila





Il Lago di Campotosto nei colori invernali

Superato il Lago di Campotosto, serviranno ancora alcuni minuti per raggiungere una quota che ci consentirà di osservare con tranquillità questa meraviglia della natura.





Faremo uno o due giri intorno alla vetta, alla quale ti avvicini sempre con rispetto e attenzione, anche in volo. Spesso sono visibili i tanti escursionisti o, in periodo invernale, gli sciatori che frequentano la zona.

Più in basso, si individua l'albergo di Campo Imperatore e le strutture circostanti, punto di partenza per varie escursioni.

Iniziamo a scendere, ancora verso la città dell'Aquila, sulla destra il Lago di Campotosto, per smaltire con calma la quota raggiunta e rientrare in aviosuperficie.





Dall'Abruzzo alla **Toscana!**

Nei primi giorni di Febbraio alcuni soci si sono recati presso questa aviosuperficie insieme ad altri piloti provenienti da più regioni d'Italia.

Tanti gli aerei presenti di varie tipologie, molti dei quali li vedremo ad Agosto presso l'Aviosuperficie dell'Aero Club in occasione del **Tour Italy 2023 di Piloti di Classe**.

L'occasione era importante per non mancare all'appuntamento, ovvero un pranzo in un ristorante nei pressi dell'aviosuperficie, che si trova in provincia di **Arezzo**

Caratteristica della pista, una leggera pendenza che non ha comunque destato alcuna preoccupazione ai piloti.

I paesaggi innevati e vari laghi hanno fatto da piacevole contorno al volo dei soci.



In fase di atterraggio all'Aviosuperficie, si nota la leggera pendenza



IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE LA FILANDA



Alcune foto in
volo e presso
l'Aviosuperficie



AVIOSUPERFICIE SERRISTORI

Una settimana dopo aver visitato l'Aviosuperficie La Filanda, con una mini-flotta di 3 aerei alcuni soci sono tornati di nuovo in Toscana, stavolta presso l'aviosuperficie Serristori.

Qui opera l'**Aero Club Serristori**, un'associazione sportiva dilettantistica (A.S.D.), federata all'AeCI, alla FIVU, al CONI ed iscritta nel registro provinciale del volontariato per la Protezione Civile.

Prima Scuola di Volo Italiana per disabili, l'Aero Club è anche sede della Federazione Italiana Piloti Disabili e dell'Associazione Baroni Rotti.

Presso l'aviosuperficie opera anche il Ristorante «Conte Serristori», meta della giornata, prima di rientrare a L'Aquila, per assaggiare alcuni piatti locali.

La rotta seguita ha anche interessato lo spazio controllato del CTR di Perugia, che consente di abbreviare di qualche minuto il tempo finale di volo e di mettere in pratica le nozioni di comunicazione aeronautica.



Aviosuperficie L'Aquila, pronti alla partenza!

IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE SERRISTORI



Il Lago Trasimeno



Il Corno Grande, dopo il decollo dall'Aviosuperficie

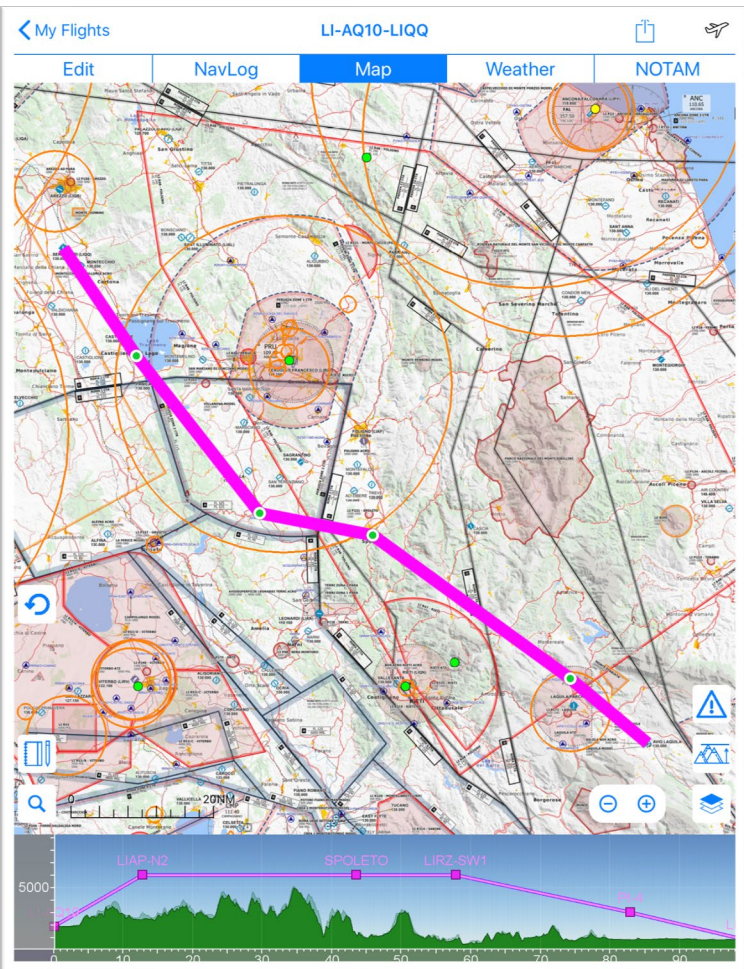


«Scheggia» in atterraggio a Serristori

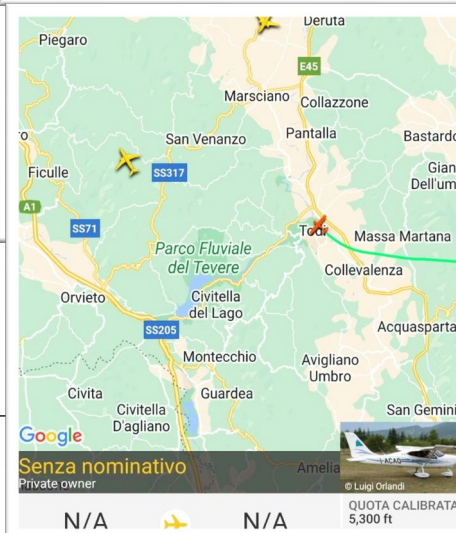


A tavola,
visto dove
siamo...la
fiorentina!

IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE SERRISTORI



Airmate, la rotta seguita



L'I-ACAQ
«spiato» su
FlightRadar

CHAT GPT: IL VOLO SECONDO L'A.I.



ChatGPT è il chatbot basato su intelligenza artificiale più famoso del momento, non solo perché è molto potente ma anche perché è molto facile sperimentarne le funzioni, anche in italiano.

ChatGPT, o anche scritto Chat GPT, qualcuno direbbe che è semplicemente un chatbot basato su intelligenza artificiale, altri un incubo o un sogno diventato realtà. Il motivo si deve al fatto che all'apparenza sembra di dialogare con Hal 9000 di 2001 Odissea nello spazio ibridato con Joshua di War Games. Sebbene sia stato rilasciato solo il 30 novembre 2022, molti sono convinti che si tratti davvero di una delle intelligenze artificiali più sconvolgenti.

ChatGPT (*Chat Generative Pre-trained Transformer*, traducibile in "trasformatore pre-istruito generatore di programmi di dialogo") è un prototipo di chatbot basato su intelligenza artificiale e machine learning (apprendimento automatico)

ChatGPT riesce ad interpretare molto meglio il linguaggio naturale e riesce a rispondere all'utente formulando **frasi complesse** o eseguendo **azioni**

s sofisticate.

Abbiamo fatto alcune domande a ChatGPT, un'A.I. dobbiamo dire un pò «freddina» (non è proprio Hal), riscontrando anche alcune lacune che qualche volta abbiamo messo in discussione per analizzare le risposte fornite.

Ma se volete avere delle risposte più precise ad alcune di queste domande, contattateci ai riferimenti dell'Aero Club, ChatGPT non è sempre affidabile e, per il momento, è molto lontana la possibilità che possa avere un'esperienza e capacità di fornire risposte adeguate, anche se molto onestamente è quello che spesso ci ha detto.

Sicuramente, quello che ci ha impressionato è la capacità di comprendere e rispondere con precisione alle domande poste in italiano (abbiamo provato in aquilano, ma non ha ancora tali capacità, servirebbe qualche volenteroso che glielo insegni!)

PA. Ciao, sono Pat. Come ti chiami?

ChatGPT. Ciao Pat, sono un modello di linguaggio sviluppato da OpenAI, chiamato ChatGPT.

PA. Non hai un nome più "personale"?

ChatGPT. No, sono semplicemente conosciuto come ChatGPT.

PA. Vorrei fare un corso di volo, cosa mi consigli?

ChatGPT. Se sei interessato a imparare a volare, ti consiglio di iniziare cercando scuole di volo certificate nella tua zona e di valutare le loro opzioni di formazione. Dovresti anche considerare il tipo di volo che desideri imparare (ad esempio, volo privato, volo commerciale, volo acrobatico, etc.) e il tempo e il budget che hai a disposizione.

Ti consiglio inoltre di verificare se è necessario possedere un certo numero di ore di volo o un certo livello di esperienza per iscriverti a un corso. Una volta che hai trovato una scuola di volo e un corso che soddisfano le tue esigenze, puoi contattare la scuola per ulteriori informazioni e per iscriverti.

PA. *Sono un appassionato, meglio una licenza PPL, LAPL o un attestato VDS?*

ChatGPT. La scelta tra una licenza di pilota privato (PPL), una licenza di pilota privato leggera (LAPL) o un attestato di pilota privato di volo a deltaplano (VDS) dipende dai tuoi obiettivi di volo e dalle tue esigenze.

La licenza PPL ti consente di volare in tutto il mondo e di portare passeggeri a scopo non commerciale, ma richiede un numero significativo di ore di volo e una formazione più intensiva.

La licenza LAPL è un'opzione più leggera rispetto alla PPL, con requisiti di formazione e volo più ridotti, ma con alcune limitazioni, come la non possibilità di volare al di fuori del territorio nazionale o di portare passeggeri a scopo non commerciale.

L'attestato VDS è specifico per il volo con deltaplano e richiede meno ore di volo rispetto alla PPL, ma limita le tue opportunità di volo ai soli deltaplani. In sintesi, ti consiglio di valutare i tuoi obiettivi di volo e le tue esigenze e di parlare con un istruttore di volo o con un rappresentante di una scuola di volo per aiutarti a fare la scelta giusta.

PA. *Non mi risulta che l'attestato VDS sia specifico per il volo con deltaplano, conosco tanti piloti che lo utilizzano con aerei ultraleggeri. Perché dici ciò?*

ChatGPT. Mi scuso, hai ragione. L'attestato di pilota privato di volo a deltaplano (VDS) non è esclusivo per il volo con deltaplano, ma può essere utilizzato anche per volare con altri tipi di aeromobili leggeri, come gli ultraleggeri. Grazie per avermelo fatto notare.

PA. *Nessun problema, siamo qui per imparare vero?*

ChatGPT. Assolutamente, è sempre un piacere imparare cose nuove e correggere eventuali errori. Grazie per avermi dato l'opportunità di migliorare la mia conoscenza.

PA. *Quali limitazioni conosci sul VDS, relative al volo con un ultra leggero?*

ChatGPT. L'attestato di pilota privato di volo a deltaplano (VDS) ha alcune limitazioni specifiche per quanto riguarda il volo con un ultraleggero. Queste limitazioni possono variare a seconda del paese in cui vuoi volare, ma di seguito sono riportate alcune delle restrizioni più comuni:

Volo solo in vista: l'attestato VDS solitamente limita il volo solo a condizioni meteorologiche che consentono di volare a vista, cioè di vedere il terreno e gli ostacoli durante il volo.

Limiti di velocità: l'attestato VDS potrebbe avere limiti di velocità più bassi rispetto ad altre licenze di pilota privato.

Limiti di quota: l'attestato VDS potrebbe limitare la quota massima a cui puoi volare.

Limiti geografici: l'attestato VDS potrebbe limitare il territorio in cui sei autorizzato a volare.

Limiti sul carico utile: l'attestato VDS potrebbe limitare la quantità di peso che puoi trasportare a bordo dell'ultraleggero.

Queste sono solo alcune delle limitazioni comuni associate all'attestato VDS per il volo con un ultraleggero. Ti consiglio di verificare le specifiche restrizioni nella tua zona di volo con un istruttore di volo o un

rappresentante di una scuola di volo.

PA. *Secondo te, se volessi volare portando dei passeggeri, senza particolari limiti di quota, e cercando di risparmiare sul budget e costi di affitto dell'aereo, è meglio una licenza PPL, LAPL o attestato VDS con le abilitazioni necessarie?*

ChatGPT. La scelta tra una licenza PPL, LAPL o un attestato VDS con le abilitazioni necessarie dipende dalle tue esigenze specifiche come pilota e dalle limitazioni che desideri o meno accettare.

La licenza PPL (Private Pilot License) ti offre la massima flessibilità e ti permette di volare con passeggeri, ma è anche la più costosa e richiede una formazione più intensiva rispetto ad altre opzioni.

La LAPL (Light Aircraft Pilot License) è un'opzione più economica rispetto alla PPL e ti permette di volare con passeggeri, ma con alcune restrizioni, come ad esempio limiti di velocità e di distanza.

L'attestato VDS con le abilitazioni necessarie potrebbe essere un'opzione più economica rispetto alla PPL o LAPL, ma potrebbe anche avere restrizioni più rigide, come limiti di volo solo a vista e di quota, e limiti sul carico utile. In definitiva, ti consiglio di considerare attentamente le tue esigenze e le tue preferenze, e di parlare con un istruttore di volo o un rappresentante di una scuola di volo per aiutarti a fare la scelta migliore per te.



PA. E dimmi, conosci l'Aero Club L'Aquila?

ChatGPT. Sì, conosco l'Aero Club L'Aquila. È un club aeronautico situato nella città di L'Aquila, in Italia. L'Aero Club L'Aquila offre una vasta gamma di servizi per piloti e appassionati di volo, tra cui corsi di formazione per diventare piloti, noleggio di aeromobili e molto altro.

PA. E Sai dove si trova la pista dell'Aero Club?

ChatGPT. L'Aero Club L'Aquila si trova presso l'aviosuperficie di Vicenne, a Poggio Pienze, e dispone di una pista di decollo e atterraggio. Questa pista viene utilizzata per l'addestramento dei piloti, per voli privati e per altre attività aeronautiche.

PA. Informazione corretta!

ChatGPT. Ne sono contento! È sempre importante avere informazioni accurate. Se hai altre domande, sarò felice di aiutarti.

PA. ChatGPT, te hai mai volato?

ChatGPT. No, come modello AI di OpenAI non posso volare o avere esperienze fisiche, sono solo in grado di fornire informazioni e rispondere alle domande.

PA. Ma pensi che ti piacerebbe volare?

ChatGPT. Come modello AI, non ho emozioni o preferenze personali. Il mio obiettivo è fornire informazioni accurate e rispondere alle domande il più

precisamente possibile, senza alcun giudizio o preferenza personale.

PA. Quale è il primo motivo che ti viene in mente sul perché un aereo vola?

ChatGPT. L'aeroplano è in grado di volare grazie alla principio di sollevamento, che si basa sul rapporto tra la superficie alare e la velocità dell'aeroplano. Quando l'aria scorre sulla superficie alare, la pressione dell'aria sopra l'ala è inferiore a quella sotto l'ala, generando una forza di sollevamento che permette all'aeroplano di decollare e volare. Questo principio è supportato da altri fattori come la potenza del motore, la configurazione dell'ala e la forma del profilo alare. In sintesi, l'aeroplano vola grazie alla combinazione di sollevamento, trazione e portanza.

PA. E Cosa è la portanza?

ChatGPT. La portanza è una forza aerodinamica che agisce perpendicolarmente al flusso d'aria intorno all'ala di un aeroplano. La portanza è generata dalla differenza di pressione tra la parte superiore e inferiore dell'ala, con la pressione inferiore che crea una forza verso l'alto. Questa forza mantiene l'aeroplano in volo e contrasta la forza gravitazionale. La portanza è un elemento importante nella progettazione degli aeroplani e gioca un ruolo fondamentale nel loro equilibrio e controllo in volo.

PA. Grazie ChatGPT, allora penso di iscrivermi ad un corso di volo, te che ne pensi?

ChatGPT. Mi sembra una grande idea! Volare è un'esperienza emozionante e gratificante. Se sei interessato a imparare a volare, ti consiglio di iscriverti a un corso presso una scuola di volo autorizzata. Assicurati di seguire tutte le procedure e le linee guida di sicurezza per garantire un'esperienza di volo sicura e piacevole. Buona fortuna!

PA. Grazie ci vediamo!!

ChatGPT. Prego, a presto!

PA. Allora Ciao!

ChatGPT. Ciao! In che cosa posso aiutarti oggi?

PA. Era un saluto

ChatGPT. Oh, capisco! Ciao! Come posso aiutarti oggi?

PA. Era un saluto finale

ChatGPT. Oh, capisco! È stato un piacere interagire con te. A presto!



Enroute Flight Navigation

La rubrica dedicata alle applicazioni che consentono di agevolare le attività di volo



Enroute Flight Navigation è un'applicazione di navigazione non commerciale scritta da appassionati di volo per piloti **VFR** (*Visual Flight Rules*).

Disponibile soltanto per **Android** (anche se ne esiste una versione desktop per **Linux**), semplice ed essenziale, occupa pochissimo spazio, può essere utilizzata su Tablet o Smartphone con relativa semplicità.

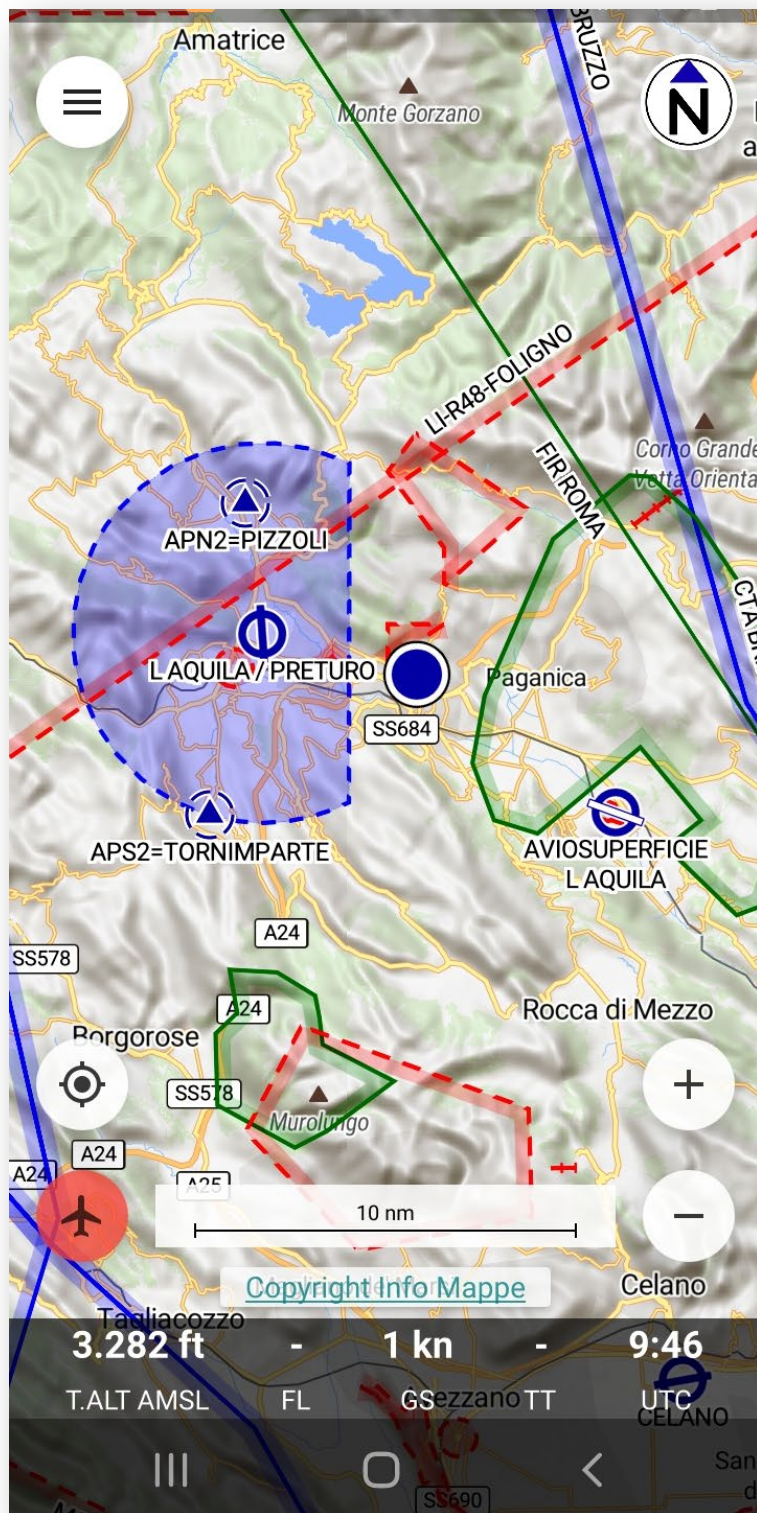
Non è completa come Airmate, che abbiamo analizzato nel numero precedente, né dispone di funzionalità avanzate come vari navigatori commerciali.

Ma è **gratuita**, e con minime configurazioni da eseguire per un immediato ausilio ai voli VFR

Enroute presenta una mappa in movimento simile nello stile alle mappe ufficiali ICAO. La posizione attuale e il percorso di volo per i prossimi minuti sono contrassegnati, così come la tua rotta di volo prevista.

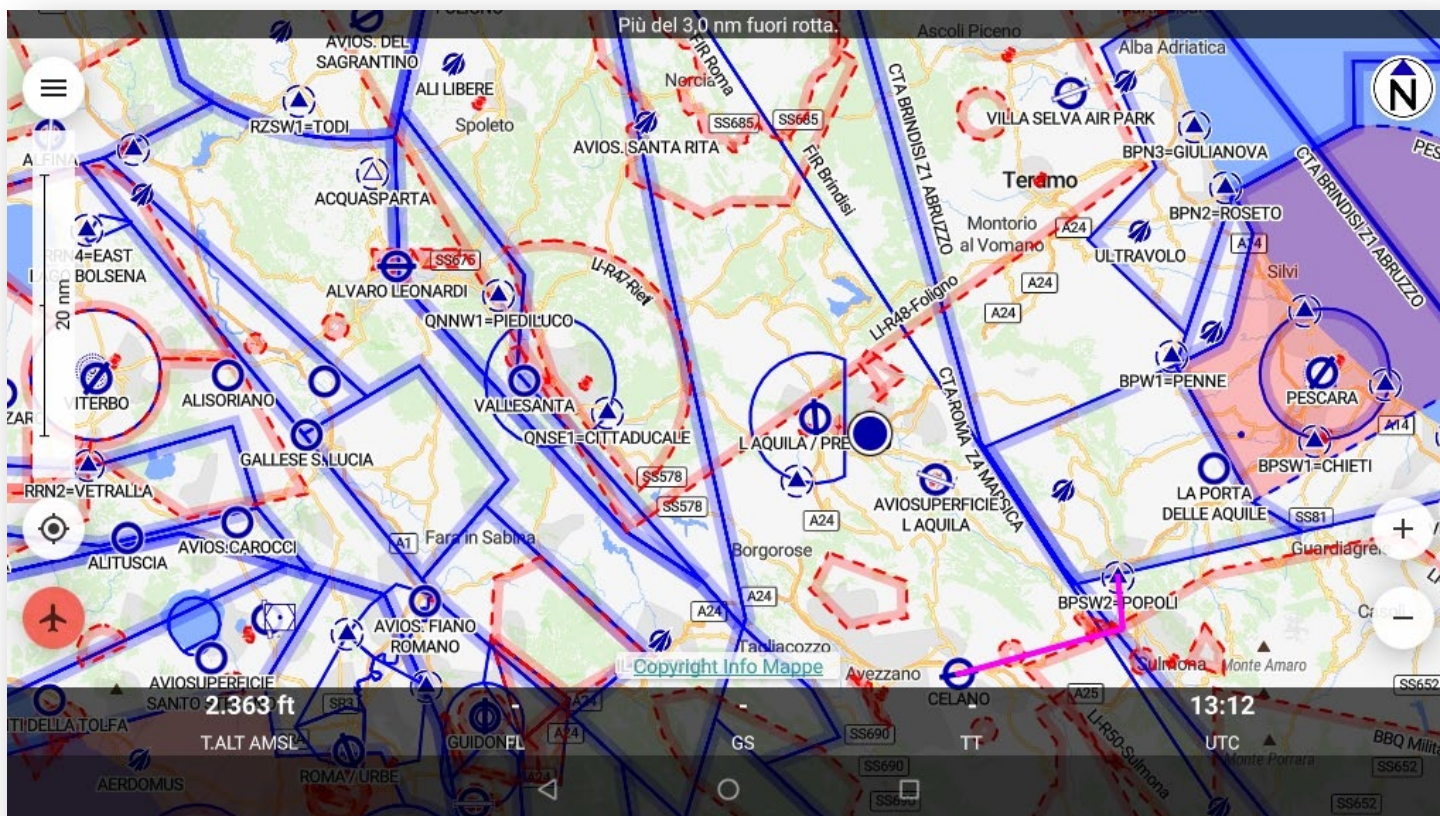
Con un semplice tocco si ottengono le informazioni su spazi aerei, campi di aviazione, aiuti di navigazione. Completati di frequenze, codici, elevazioni e informazioni sulla pista.

Le **mappe** aeronautiche sono **gratuite** (compilate a partire dai database forniti da **openAIP** e dai progetti **open flightmaps**), aggiornate e coprono gran parte del mondo. Le mappe selezionate mostrano i circuiti di traffico e le procedure di volo per i CTR. Le mappe di base sono create a partire dai dati **Open Streetmap**.



La mappa disponibile con Enroute, visualizzazione su Smartphone

ZERO UNO - ENROUTE FLIGHT NAVIGATION



Enroute Flight Navigation, visualizzazione su Tablet

Piani di Volo

Enroute supporta la pianificazione essenziale per un volo.

Permette di calcolare rapidamente e facilmente distanze, rotte e direzioni. Configurati i parametri dell'aereo in uso, fornisce una stima del tempo di volo e del consumo di carburante.

I piani di volo possono anche essere archiviati per un riutilizzo successivo.

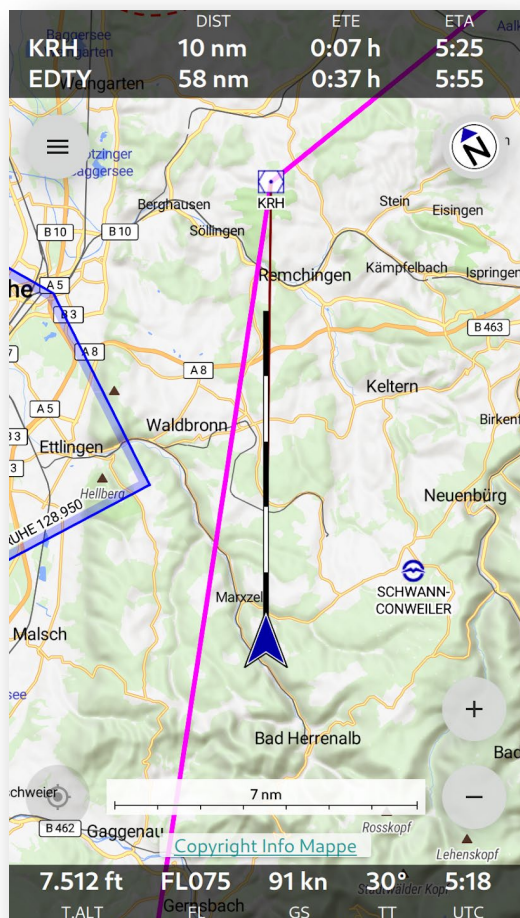
Se il tempo peggiora, l'applicazione può mostrare gli aeroporti più vicini per l'atterraggio, completi di distanze, direzioni, informazioni sulle piste e frequenze.

Piano di volo e Vento	
ROTTA	VENTO
AVIOAQ 16 nm • ETE 0:11 h • TC 119° • TH 122°	
LIBP-BPSW2=POPOLI PESCARA (POPOLI) 15 nm • ETE 0:11 h • TC 175° • TH 175°	
Lago SCANNO 16 nm • ETE 0:10 h • TC 300° • TH 297°	
CELANO 5,9 nm • ETE 0:04 h • TC 262° • TH 259°	
Totale: 53 nm • ETE 0:36 h • 12 l	
+ AGGIUNGI WAYPOINT	

Waypoints nelle vicinanze		
AD	NAV	REP
LIAP	L AQUILA / PRETURO	DIST 4,4 nm • QUJ 285°
	AVIOSUPERFICIE L AQUILA	DIST 6,2 nm • QUJ 125°
	COLLEROTONDO	DIST 16 nm • QUJ 106°
	CELANO	DIST 20 nm • QUJ 160°
	IL PRATONE	DIST 23 nm • QUJ 225°
	CORFINIO	DIST 25 nm • QUJ 127°
	LIQN	RIETI
		DIST 25 nm • QUJ 280°
	COLLE MAGGIO	DIST 25 nm • QUJ 70°
	ULTRAVOLO	

Piano di Volo e Waypoints relativi sono di semplice utilizzo. E' possibile anche configurare il vento atteso in rotta

ZERO UNO - ENROUTE FLIGHT NAVIGATION



Meteo

Enroute può mostrare rapporti **METAR** e previsioni **TAF** dagli aeroporti vicini lungo il percorso.

I dati sono aggiornati frequentemente, a condizione che sia disponibile una connessione Internet.

Per controllare il meteo, apri il menu principale e scegli la voce «Meteo».

Da considerare che le informazioni meteorologiche fornite potrebbero essere comunque obsolete o errate, e i valutare di conseguenza una fonte ufficiale per le informazioni meteo.

La pagina principale di *Enroute Flight Navigation*

Nella parte superiore dello schermo è visualizzata la barra delle informazioni sulla rotta.

La pagina mostra una mappa in movimento con la posizione attuale e una serie di controlli interattivi.

Nella parte inferiore, la barra di navigazione mostra informazioni sulla situazione di volo attuale.

Inizialmente, la posizione è mostrata come un cerchio blu (o grigio se il sistema non ha ancora acquisito una posizione valida).

In movimento la posizione viene mostrata come una freccia blu.

Il vettore della traiettoria di volo mostra la traccia proiettata per i successivi cinque minuti, dimensionata in modo tale che ciascuno dei segmenti bianco e nero corrisponda a un minuto.

In magenta, il volo come pianificato.

Meteo

LIRK

DIST 20 nm • QUJ 289°

LIBP

PESCARA

DIST 35 nm • QUJ 82°

METAR 23 min fa: IMC • foschia

LIRG

GUIDONIA

DIST 37 nm • QUJ 234°

LIRH

FROSINONE MILITARY AIRPORT

DIST 43 nm • QUJ 186°

LIRU

ROMA / URBE

DIST 47 nm • QUJ 239°

LIRA

ROMA / CIAMPINO

DIST 49 nm • QUJ 227°

METAR 23 min fa: VMC marginale

LIRL

LATINA

QNH: 1031 hPa in LIRK, 18 min fa

SR domani 6:02, in 7:49 h

PESCARA

DIST 35 nm • QUJ 82°

METAR 24 min fa

LIBP 152150Z AUTO 21004KT 3700 BR NCD 02/01 Q1030

Riepilogo per LIBP

Rilasciato alle 21:50

Riepilogo automatizzato

Direzione vento 210°, velocità vento 4 kt

La visibilità è: 3700 m

foschia

Rilevata assenza di nuvole

Temperatura 2 °C, Punto di rugiada 1 °C, Umidità 93%

QNH: 1030 hPa

TAF

TAF LIBP 151700Z 1518/1618 VRB05KT 8000 NSC

Tipo riepilogo: TAF

Riepilogo per LIBP

Rilasciato alle 17:00

Previsioni dalle 18:00 alle domani 18:00

Direzione vento variabile, velocità vento 5 kt

CHIUDI

22 – VOLARE A L'AQUILA

ZERO UNO - ENROUTE FLIGHT NAVIGATION

Spazi aerei ed aeroporti

Toccando due volte o tenendo premuto un punto qualsiasi della mappa, si possono ottenere informazioni sulla situazione dello spazio aereo in quel punto.

Analogamente per un aeroporto, un aiuto alla navigazione o un punto di segnalazione, verranno mostrate informazioni dettagliate sulla struttura.

Waypoints nelle vicinanze

RIETI

DIST 25 nm • QUJ 280°

ID	LIQN	
COM	RIETI Aerodrome INFO 123.050 MHz	
RWY	16L • 808×39m • GRASS • 161°	
	34R • 808×39m • GRASS • 341°	
	16R • 808×49m • GRASS • 161°	
	34L • 808×49m • GRASS • 341°	
ELEV	1.276 ft AMSL	
R	LI-R48-FOLIGNO	FL 240 FL 125
D	CTA ROMA Z2 MEDITERRANEO	FL 195 FL 105
ATZ	ATZ RIETI LIQN	4000 AGL GND
FIR	FIR ROMA	FL 195 GND
R	LI-R47-RIETI	9500 1000 AGL

CHIUDI ROTTA ARCHIVIO

Waypoints nelle vicinanze

RIETI

DIST 25 nm • QUJ 280°

ID	LIQN	
COM	RIETI Aerodrome INFO 123.050 MHz	
RWY	16L • 808×39m • GRASS • 161°	
	34R • 808×39m • GRASS • 341°	
	16R • 808×49m • GRASS • 161°	
	34L • 808×49m • GRASS • 341°	
ELEV	1.276 ft AMSL	
R	LI-R48-FOLIGNO	FL 240 FL 125
D	CTA ROMA Z2 MEDITERRANEO	FL 195 FL 105
ATZ	ATZ RIETI LIQN	4000 AGL GND
FIR	FIR ROMA	FL 195 GND
R	LI-R47-RIETI	9500 1000 AGL

CHIUDI ROTTA ARCHIVIO

Diretto
Aggiungi
Inserire
Elimina

Simulatori di Volo

Enroute Flight Navigation può anche connettersi ad un **simulatore di volo**. Se configurate correttamente, le informazioni sulla posizione e sul traffico sono inviate dal simulatore tramite Wi-Fi al dispositivo che esegue Enroute. L'autore ha testato Enroute Flight Navigation con i seguenti programmi di simulazione di volo: FlightGear e X-Plane 11 per computer desktop. Altri utenti hanno segnalato il successo con altri simulatori.

Totalmente gratuita, non compare alcuna tipologia di pubblicità, non è richiesta la registrazione o e-mail per utilizzarla, non è prevista nessuna versione commerciale "pro" dell'app. Si installa e con il download della mappe locali è subito operativa!

Non utilizzando il cloud, non c'è possibilità di sincronizzazione

automatica delle configurazioni e piani di volo come visto in Airmate.

Trattandosi di un'applicazione di ausilio e basata su dati forniti da fonti non ufficiali, da considerare che questi potrebbero essere incompleti, non aggiornati o anche errati.

Non sostituisce quindi una corretta pianificazione «a tavolino» e una buona gestione del volo da parte del pilota.

E' un comodo ausilio al volo, ma come ci ricordano gli autori:

Affidarsi ad essa come mezzo primario di navigazione è molto probabilmente illegale, indubbiamente stupido e potenzialmente suicida

I dati forniti da
Enroute
sull'Aviosuperficie

Piu' del 3.0 nm fuori rotta.

AVIOSUPERFICIE L'AQUILA

DIST 6,2 nm • QUJ 125°

COM	AVIO L'AQUILA RADIO 130.000 MHz	
RWY	11/29, 650×30m, GRAS, 110°	
ELEV	1.870 ft AMSL	
D	CTA ROMA Z4 MARSICA	FL 195 FL 125
R	Aquila Box (Acro)	5000 1000
G	Aquila Avios.SAPR(AirWrk)	500 AGL GND
G	FIR Roma	FL 195 GND

CHIUDI ROTTA ARCHIVIO

2.406 ft
T.ALT AMSL FL GS TT UTC

14:35

Fly Future 2023: è boom degli influencer con la passione per il volo



Ci sarà il comandante di Jumbo che racconterà i suoi voli in giro per il mondo, il giovane pilota che decolla con una GoPro attaccata sull'ala, la hostess che svelerà dove dorme l'equipaggio a bordo degli aerei e addirittura l'astronauta che mostrerà in diretta come si vive in orbita. E' boom degli "influencer volanti", seri professionisti o semplici appassionati di aviazione che pubblicano foto o video sui social e vengono seguiti da centinaia di migliaia di follower. Un fenomeno in notevole crescita in Italia, dove i giovani si stanno sempre più avvicinando al settore aerospaziale anche per un possibile futuro lavorativo.

Se ne parlerà a "Fly Future 2023", seconda edizione dell'evento nazionale di orientamento e informazione per coloro che intendano lavorare nel mondo dell'aviazione e dello spazio. L'evento, che è organizzato dall'associazione Ifimedia e da Mediarkè, si svolgerà nei giorni 23 e 24 maggio prossimi presso l'Università Europea di Roma. Il programma prevede circa venti convegni e conferenze, a cui parteciperanno piloti civili e militari, astronauti, manager di scuole di volo e

aeroclub, dirigenti di enti, compagnie aeree e aziende specializzate, docenti, professionisti ed esperti. Sarà anche organizzata un'ampia area espositiva con gli stand di numerose realtà aerospaziali italiane ed estere. Tra le star dei social c'è **Francesco Mercorelli**, pilota di ITA Airways che porta virtualmente in cabina di pilotaggio i suoi 70mila follower su Instagram, ai quali spiega anche come non avere paura di volare.

Un altro influencer molto seguito è **Ivan Anzellotti**, pilota in quattro compagnie aeree, youtuber e autore di libri, che ha superato le 7mila visualizzazioni con il suo video "I miei voli con il Jumbo". Blog di successo sono anche quelli di alcune hostess: numeri da record ha **Barbara Bacilieri**, giovane assistente di volo di origini argentine ma residente a Torino, che racconta il suo lavoro sugli aerei delle **Aerolíneas Argentinas** a 3,6 milioni di follower su TikTok, mentre la sua collega **Francesca Losito**, che vola negli Stati Uniti con **American Airlines**, è seguita dagli oltre 14mila iscritti al suo canale Youtube "Vola con Francesca" e ha anche lanciato una linea di merchandising.

Nella classifica degli "influencer volanti", spiccano inoltre quattro piloti privati.

Innanzitutto **David Cenciotti**, un giornalista che scrive di aviazione militare sul suo blog "The Aviationist" con quasi 170mila follower su Instagram, inseguito a breve distanza da **Pasquale Abbattista**, che spiega i segreti del volo e degli aeroplani agli oltre 150mila iscritti al suo canale Youtube "Oneira". Sui vari canali social di "Pilotando", **Marco Gilli** mostra invece a circa 20mila appassionati i video dei suoi voli in giro per l'Italia, mentre **Filippo Randazzo** su TikTok racconta ai 13mila follower di "Vds Channel" la sua passione per l'aviazione.

Ma la vera regina dei social è l'astronauta **Samantha Cristoforetti**, anche lei già pilota in Aeronautica Militare, che con il nickname "AstroSamantha" spiega ad un milione di follower su Twitter e 800mila su TikTok come si vive sulla Stazione Spaziale Internazionale.

"Questi bravissimi influencer sul mondo dell'aeronautica e anche dello spazio rendono un servizio molto importante alla divulgazione della cultura aerospaziale in Italia, soprattutto tra i giovanissimi che sono nativi digitali e utilizzano i canali social per scoprire e approfondire le loro passioni", sottolinea Luciano Castro, ideatore e presidente di Fly Future. "Per questo motivo, abbiamo voluto invitare queste webstar a partecipare al nostro prossimo evento di maggio a Roma, dove potranno incontrare tanti ragazzi e ragazze appassionati del volo o che vorrebbero in futuro lavorare in una compagnia aerea o in un'azienda aerospaziale, o che magari sognano di andare sulla Luna e su Marte".



Le foto dei Soci

La rubrica dedicata ad alcune foto scattate dai nostri soci, anche se un'immagine non potrà mai sostituire la sensazione del volo.



PIAZZA DUOMO (L'AQUILA)

Foto di *Andrea della Pelle*



Le foto dei Soci



CASTELLO SANT'EUSANIO FORCONESE (AQ)

Foto di *Martina Trapasso*



Le foto dei Soci



VISTA SUL CORNO GRANDE

Foto di *Gianfranco Giuliani*



Le foto dei Soci



FORTE SPAGNOLO (L'AQUILA)

Foto di *Patrizio Trapasso*



Le foto dei Soci



FACOLTA' DI INGEGNERIA (L'AQUILA)

Foto di *Andrea della Pelle*



REDAZIONE «VOLARE A L'AQUILA»

redazione@aeroclublaquila.it

Aero Club L'Aquila A.S.D

www.aeroclublaquila.it

info@aeroclublaquila.it

+39 0862.1965795

+39 333.2107931

ORARI APERTURA UFFICIO

Dal martedì alla domenica dalle ore 09:00 alle ore 13:00 locali.

Lunedì giorno di chiusura.

