



AERO CLUB TORINO - 1908

Nel tardo pomeriggio del 27 giugno 1908, sulla piazza d'armi di Torino, il pilota francese Ferdinand Leon Delagrangue effettuò il primo volo in Piemonte di un mezzo "più pesante dell'aria". In realtà più che di volo si trattò di un balzo di 250 metri ad un'altezza di circa 4-5 metri che, peraltro, terminò con la caduta dell'aereo per aver toccato gli alberi con l'ala. Conclusa senza danni per il pilota, l'esibizione fu replicata altre 5 volte nella prima metà del mese di luglio, con un seguito crescente di interesse e partecipazione. Verso la fine dello stesso mese l'entusiasmo legato alle esibizioni di volo si concretizzò nella costituzione, nella capitale sabauda, della Associazione Promotrice Italiana di Aviazione (Apia): l'esperienza associativa che, dopo alcune modifiche di denominazione e di Statuto, sarebbe divenuta nel 1927 l'attuale Aero Club Torino. La nascita del sodalizio avveniva appena un mese dopo la prima esperienza del volo a motore in Italia, il 24 maggio 1908, quando il Delagrangue sul biplano *Voisin* si era esibito sui prati di Centocelle a Roma. Un primato che tuttavia conteneva elementi di iniziativa piemontese in quanto il pilota transalpino era stato invitato nel nostro Paese dall'Associazione Pro Torino presieduta dall'ing Carlo Montù, raro esempio di intellettuale con interessi sportivi (tanto da aver fatto parte negli anni '90 dell'Internazionale Torino, uno dei primi sodalizi calcistici italiani).

Dalle origini alla vigilia della Grande Guerra

Dopo l'adesione in breve tempo di oltre 500 soci, nel novembre 1909 l'Apia avvia una nuova fase della vita associativa operando il cambio di statuto e di denominazione in Società Aviazione Torino (Sat) e assumendo la finalità di diffondere la conoscenza dell'aviazione ed incrementarne lo sviluppo tecnico e sportivo. Alla guida della Società viene eletto Carlo Montù e del Consiglio direttivo fanno parte, tra altri nomi importanti, l'ing. Maffei e Vittorio Valletta. La nascita della Sat è sostanzialmente il prodotto di un fervore di iniziative tecnico-industriali per le quali Torino può essere consi-

derata la culla della nascente industria aeronautica italiana. Qui nel gennaio 1909 decolla il primo velivolo di costruzione interamente italiana, il triplano progettato e costruito da Aristide Faccioli, che peraltro non ottiene un esito particolarmente felice. Eppure, nel giro di un solo anno, il medesimo costruttore appronta due nuovi modelli di biplano: Faccioli 2 e Faccioli 3 (e quest'ultimo riscuote il pubblico encomio di Gabriele d'Annunzio). Sempre al 1909 risale l'apertura della prima officina aeronautica italiana da parte dell'ing. Franz Miller, che realizza con successo l'elicoplano dell'ing. Cobiانchi e l'aerocurvo di Ponzelli, primo monoplano italiano a partecipare al Circuito Aereo di Brescia. Da qui in avanti, fino al 1914, si registra la nascita di un notevole gruppo di nuove aziende per la progettazione e la costruzione sia di nuovi velivoli che di motori per l'aeronautica. Tra queste aziende vanno ricordate: la Fabbrica Torinese Velivoli Chiribiri, la Asteria, costruttrice del primo aereo italiano per impiego bellico, la Sit (Società Italiana Transaerea), la Sia (Società Italiana Aviazione) fondata dalla Fiat nel 1914 per la produzione di velivoli, nonché altre case dall'origine nell'industria automobilistica come la Itala e la Lancia.

Per parte propria la Sat si adopera per la realizzazione delle infrastrutture indispensabili allo sviluppo della emergente industria aeronautica. Nel corso del 1910 organizza a Torino la II Esposizione Aeronautica abbinata al Salone dell'Automobile e soprattutto sollecita la costruzione dell'aeroporto di Mirafiori, che viene inaugurato nel giugno 1911, in occasione del cinquantenario dell'Unità d'Italia, con lo svolgimento di una settimana di esibizioni aeree. Pochi mesi dopo la Sat (insieme alla Sada di Milano) organizza la gara aviatoria Torino-Milano-Torino, con partenza e arrivo a Mirafiori, durante la quale viene compiuto il primo esperimento di posta aerea (servizio che però sarà inaugurato ufficialmente solo nel 1917). Sempre nel corso del 1911 il nuovo aeroporto acquista una diversità di funzioni che ne fanno il più importante d'Italia. Sull'area vengono insediati gli hangar-officina delle ditte



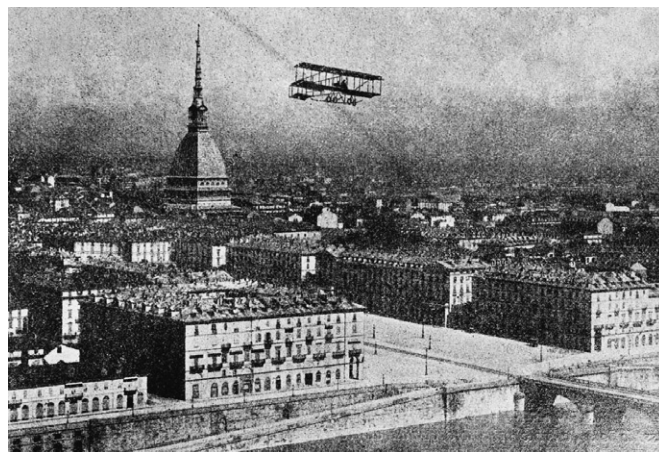
AERO CLUB
TORINO

TRE PROTAGONISTI DELLE ORIGINI

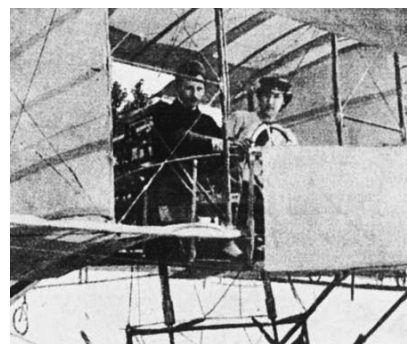
Carlo Montù. Nato a Torino nel 1869, frequenta la Regia Accademia Militare della capitale sabauda conseguendo il grado di sottotenente e quindi il Politecnico ove si laurea in ingegneria elettrotecnica. Promosso al grado di capitano nel 1911, al termine della guerra raggiunge il grado di generale. Attivo nel Partito Liberale, nel 1909 viene eletto alla Camera dei deputati, ma già dall'anno precedente si fa promotore delle esibizioni di Delagrè in Italia a seguito delle quali fonda la Sat (che poi diverrà l'Aero Club Torino). Ma il suo entusiasmo di organizzatore sportivo non si limita all'aviazione: partecipa infatti alla fondazione del Coni (1914) di cui diviene Vicepresidente e poi (1920) Presidente; riveste l'incarico di presidente nella Federazione Italiana Canottaggio (dal 1911 al 1927), nella Federazione Italiana Calcio (nel 1914), nell'Aero Club d'Italia (1913-18), nella Federazione Italiana Scherma (1919). In occasione delle Olimpiadi di Anversa crea la "maglia azzurra" come tenuta degli atleti della rappresentativa italiana. È membro del Cio dal 1913 al 1939.

Francesco Brach Papa. Nato a Corio (TO) nel 1891, studia in Francia; nel 1912 consegue (come il famoso "asso" Francesco Baracca) il brevetto di pilota civile e nel 1913 quello di pilota militare. Rientrato in Italia fa parte del Battaglione Aviatori di stanza a Mirafiori; poi dal 1914 al 1934 è capo collaudatore presso la Fiat-Sia. Nel 1913 stabilisce il primato di altezza salendo a 3.050 m, un primato che lui stesso migliora più volte arrivando nel 1917 a superare i 7.000 m. Negli anni '20 partecipa a numerose gare di velocità stabilendo nuovi record e ottenendo decorazioni. Complessivamente conquista ben 14 record aeronautici, di cui 9 a livello mondiale. Negli anni '50 consegue il grado di generale e fonda l'Associazione Arma Aeronautica di cui è il primo Presidente.

Gino Lisa. Nato a Torino nel 1896, allo scoppio della Grande Guerra, affascinato dai proclami dannunziani, si arruola volontario. Nel 1916, ottenuto il brevetto superiore militare di pilotaggio, partecipa a diverse azioni di guerra (sul Carso e sul Trentino, in Val d'Isarco e Val di Non) e alle battaglie dell'Isonzo (dalla VI alla XII). Prende parte al famoso raid del bombardamento notturno delle Bocche di Cattaro guidato da D'Annunzio nell'ottobre 1917. Un mese più tardi, sul cielo di Caldonazzo, nel corso di un combattimento ingaggiato per soccorrere un altro velivolo italiano assalito da numerosi avversari, il suo aereo viene colpito e precipita con tutto l'equipaggio. Viene insignito della medaglia d'oro al valor militare e alla sua memoria è stata intitolata la sezione sportiva della Sat denominata "Club Aereo Gino Lisa".



1910. Il saluto dei temerari delle macchine volanti a Torino.



V con la scultrice Thérèse Peltier sul Voisin. A destra la tessera Sat. Mirafiori 1911. Il "quintetto degli assi" dell'aviazione torinese: Ruggerone, Cobiانchi, Manissero, Cagno e Mario Faccioli.





Faccioli e Asteria, che qui realizzano e collaudano le proprie creazioni. Inoltre vi viene fondata, ad opera di Antonio Chiribiri, la scuola nazionale aviatori che concretizza così un progetto già avviato dalla Sat l'anno precedente (la Sat aveva svolto dei corsi teorici ma, a causa di un incidente all'unico istruttore, aveva dovuto interrompere la prima scuola di pilotaggio a Torino dopo appena una settimana dall'apertura). Negli anni che precedono lo scoppio della Grande Guerra sull'area di Mirafiori vengono attivate scuole piloti anche da parte di altre ditte, ma l'evento che più di altri sancisce l'importanza dell'aeroporto è l'insediamento del primo Battaglione Aviatori, costituito per legge il 1 luglio 1912: un evento questo che attesta l'acquisito convincimento da parte delle Autorità militari circa l'utilità di impiegare aerei nelle operazioni belliche. Del resto tale impiego trova immediata sperimentazione nella guerra italo-turca (settembre 1911-ottobre 1912), prima missione militare aerea nella storia, con l'invio in Cirenaica di una flottiglia di 9 aerei (risultata poi però insufficiente a coprire le esigenze operative). In tale circostanza la Sat, anche nella persona stessa del presidente Carlo Montù, ha modo di offrire un proprio contributo al Paese: infatti stante la carenza di piloti militari, il capitano Montù viene autorizzato dal Ministero ad organizzare una spedizione di piloti civili volontari da affiancare a quelli dell'esercito. È nell'assolvimento di tale compito che il capitano Montù, durante un'incursione, viene colpito da un proiettile risultando così il primo pilota ferito in un combattimento aereo.

Nel giugno 1913 sull'aeroporto di Mirafiori il Battaglione Aviatori organizza la prima grande parata dell'Aviazione Militare Italiana, con la partecipazione di 32 veicoli, di cui 25 costruiti a Torino. Nell'ottobre dello stesso anno il maggiore Carlo Maria Piazza, decollato da Mirafiori, effettua il primo atterraggio in alta montagna ad oltre 2.000 m di altitudine.

Dalla Prima alla Seconda Guerra Mondiale

L'entrata in guerra dell'Italia nel 1915 fornisce un notevole impulso al potenziamento delle attività industriali aeronautiche, che a Torino si concretizza sia con la nascita di nuove aziende (tra cui la Società

Costruzioni Aeronautiche Ing. Pomilio), sia con l'esordio in tale settore della Ansaldo, sia con incrementi di produzione delle aziende esistenti: fra il 1914 ed il 1918 la Fiat e la Spa producono da sole oltre 24.000 motori per aerei. La crescita però non è solo quantitativa, ma è accompagnata da continui progressi tecnici grazie anche alla presenza di importanti progettisti, tra i quali si ricorda Celestino Rosatelli (che nel '27 entra a far parte del Consiglio direttivo dell'Aero Club Torino) a cui si deve, tra i molti progetti, il bimotore Fiat BR20 sul quale un "asso" come Brach Papa consegue record di quota e di velocità. Del resto Rosatelli aveva esordito all'Ansaldo, i cui velivoli SVA5 sono passati alla storia dopo l'attuazione, nell'agosto 1918, del famoso raid su Vienna guidato da d'Annunzio.

Quanto alla Pomilio, oltre alla realizzazione di velivoli che sono apprezzati anche negli Usa, ad essa si deve l'apertura dell'aeroporto "Torino Aeritalia" che nei successivi due decenni diventerà il principale aeroporto della città. Da lì, nel maggio 1917, decolla il velivolo *Pomilio Caccia* guidato dal futuro campione Mario De Bernardi, il quale inaugura il servizio di posta aerea in Italia. L'anno seguente l'aeroporto (come pure la Società Pomilio) viene ceduto all'Ansaldo che successivamente (nel 1927) lo passa alla Fiat che denomina il complesso "Fiat Aeronautica d'Italia S.A." da cui l'abbreviazione "Aeritalia". Per quanto riguarda la Sat (che nel 1921 aveva assunto la denominazione di "Aerocentro Gino Lisa"), l'emanazione del Regio Decreto del 1926 stabilisce che tutte le Società sportive aeronautiche confluiscono nell'Aero Club d'Italia assumendo a loro volta la denominazione di "Aero Club" seguito dal nome della Provincia in cui operano. Pertanto la Sat delibera il proprio scioglimento e, dopo un anno di gestione commissariale, il Presidente dell'A.C. d'Italia provvede a costituire l'Aero Club Torino (Act) di cui nomina il Presidente ed i membri del Consiglio Direttivo.

La sede amministrativa del nuovo sodalizio è in Via Carlo Alberto ma nel giro di sei anni (dal 1927 al 1933) vi sono altri due cambi di sede, fino a quella di via San Francesco D'Assisi ove resterà fino al 1959. Le attività di volo continuano a svolgersi sul campo di Mirafiori



AERO CLUB
TORINO

I PRESIDENTI

Carlo Montù, dal 1908 al 1926;
 Conte Carlo Nicolis di Robilant, dal 1927 al 1930;
 Conte Paolo Thaon di Revel, dal 1930 al 1934;
 Ugo Sartirana, dal 1934 al 1938;
 Conte Antonio Farini, dal 1938 al 1946;
 Francesco Balbis, dal 1946 al 1950;
 Giovanni Agnelli, dal 1950 al 1970;
 Barone Piero Casana, dal 1970 al 1974;
 Sergio Viano, dal 1974 al 1978;
 Pietro Marchisio, dal 1978 al 1986;
 Edoardo Agnelli, dal 1986 al 1990;
 Savino Balzano, dal 1990 al 1994;
 Renzo Ruspa, dal 1994 al 2000;
 Alessandro Villa, dal 2000 al 2002;
 Angelo Moriondo, dal 2002 ad oggi.



L'annullo postale per il centenario

L'ORGANIGRAMMA SOCIETARIO

Presidente: Angelo Moriondo.
Vicepresidente: Antonio (Pino) Gulotta.
Consiglieri: Andrea Balzi, Paolo Monzeglio,
 Marco Porrera, Silvano Vallino Costassa.
Responsabile Specialità Volo a Motore: Juri Barollo.
Responsabile Specialità Volo a Vela: Luigi Giardino.
Revisori: Mauro Elido Casati (presidente),
 Matteo Bressan, Alberto Tantarri.



Schieramento del Battaglione Aviatori sul campo di Mirafiori.



Raid Torino-Londra senza scalo. L'arrivo del capitano Giulio Laureati all'aeroporto di Londra.

9 agosto 1918. Gabriele d'Annunzio a bordo dello SVA5 con il pilota Natale Palli in partenza per il Raid su Vienna.





ove, proprio nel 1933, si ha la prima esibizione in Piemonte di volo a vela: ne è protagonista il pilota austriaco Kronfeld, un campione di acrobazia aerea e studioso dei problemi tecnici riguardanti il volo senza motore. Nello stesso anno, per iniziativa del barone Piero Casana, viene costituita la sezione "volo a vela" dell'Act di cui è primo direttore lo stesso Casana. Nel luglio del 1939 sul medesimo campo viene svolta la prima "Settimana Torinese di volo a vela", iniziativa che non può essere replicata nell'anno successivo a causa dell'ingresso dell'Italia nella II Guerra Mondiale. Come per gran parte dell'Italia, la guerra è fonte di lutti e distruzioni, ed anche l'Aero Club subisce danni gravissimi: prima a causa dei bombardamenti alleati del 1944, poi per opera delle truppe tedesche in ritirata che nel '45 distruggono quanto era rimasto, compresa la documentazione della storia precedente.

Dal secondo dopoguerra alla fine del secolo

Cessata la guerra, la pronta ricostruzione dell'aeroporto consente una ripresa dell'attività di volo fin dal 1947. In giugno il barone Piero Casana (che nell'anno precedente era stato nominato Presidente della Federazione Italiana Volo a Vela) organizza la 2ª "Settimana volovelistica torinese", che riscuote notevole successo per la numerosa partecipazione di volovelisti vecchi e nuovi. Per rispondere al crescente interesse verso tale disciplina lo stesso Casana, nel 1952, apre una Scuola di Volo a vela e, da qui in avanti, tale disciplina si configurerà come una sorta di braccio operativo delle attività progettuali del Politecnico di Torino. Per l'Act gli anni '50 segnano l'avvio di un periodo d'oro che è propiziato dalla presidenza dell'avv. Gianni Agnelli, il quale pone nello svolgimento dell'incarico entusiasmo personale e abilità nella scelta di collaboratori competenti. Nel 1954 la Fiat delibera la concessione in uso all'Act (per il trasferimento dei propri uffici) della palazzina sita sull'aeroporto Aeritalia; delibera inoltre che le spese della ristrutturazione dell'immobile (di cui è affidato l'incarico all'arch. Mollino) siano a carico della stessa Fiat. La concessione, che comprende anche gli hangar ed il sedime aeroportuale, viene formalizzata con un contratto secondo cui la gestione dei beni in concessione

è a carico dell'Aero Club (disposizione questa tutt'ora vigente). Al termine dei lavori, l'insediamento nei nuovi uffici avviene nel luglio '59 (poco dopo il riconoscimento per decreto della personalità giuridica dell'Act), con una cerimonia inaugurale nel corso della quale l'aeroporto viene dedicato alla memoria di Edoardo Agnelli, padre dell'Avvocato, morto nel 1935 in un incidente aereo. Il legame Fiat-Act si concretizza anche nella costruzione di una nuova pista ed il prolungamento di un'altra già esistente; i lavori verranno ultimati nel 1961 per consentire lo svolgimento di un grande raduno aereo in occasione delle manifestazioni per il centenario dell'Unità d'Italia.

Inoltre, negli anni seguenti l'avv. Agnelli dispone l'insediamento degli hangar demaniali e promuove il completo rinnovamento della flotta mentre nell'aeroporto cominciano a svolgersi iniziative di lavoro aereo (aerotaxi, voli pubblicitari, voli executive, ecc.) e si apre al traffico turistico internazionale. Per quanto riguarda la promozione della pratica del volo, nel 1959 l'Act inaugura il corso di pilotaggio del Centro Internazionale Aviazione e Motorizzazione Missionaria, aperto alla partecipazione di missionari italiani provenienti da Paesi dell'Asia e dell'America Latina.

Ma l'aspetto che caratterizza particolarmente la presidenza Agnelli lungo gli anni '60 è l'impulso dato allo svolgimento di gare aeree di regolarità, quali il "Giro dei Castelli" (ispirato alla gara svolta negli anni '30) riservato ai velivoli a motore e il "Trofeo Città di Torino" per il volo a vela. La fase espansiva dell'Act si estende fino alla fine degli anni '60 quando, a causa di una fronda interna al Consiglio direttivo, l'avv. Agnelli decide, nel 1967, di farsi da parte e delega il completamento del mandato all'ing. Catella. A questi succede, negli anni dal 1970 al '74, il barone Casana che fino ad allora aveva assolto l'incarico di vicepresidente. D'ora in avanti e fino al 1994, l'Act subisce un costante declino a causa di diversi fattori di crisi. All'uscita di scena dell'Avvocato si sommano infatti una crisi economica generale che allontana sempre più i giovani dal volo, una forte riduzione (oltre il 50%) dell'area aeroportuale (decisione mirata, probabilmente, a soddisfare interessi speculativi sull'area), la straordina-



AERO CLUB
TORINO

IL VOLO A VELA DELL'AERO CLUB TORINO



Istituita nel 1933 dal barone Piero Casana (che ne fu anche il Direttore), la Sezione già nel 1939 organizza la 1ª "Settimana Torinese di volo a vela". Dopo la II Guerra Mondiale, l'attività viene ripresa nel 1947 sempre per iniziativa del Casana; nel 1950 la direzione della Sezione passa all'ing. Piero Morelli che insieme al fratello Alberto (entrambi docenti del Politecnico) costituisce una coppia di assoluti protagonisti a livello internazionale del volovelismo per alcuni decenni.

Tra i molti protagonisti delle imprese realizzate in questa disciplina ne ricordiamo qui solo alcuni:

1957. Alberto Morelli supera per la prima volta in Italia i 300 km di distanza;

1962. Leonardo Brigliadori vince la 1ª edizione del "Trofeo Città di Torino", che è tutt'ora la gara classica di apertura del volo a vela italiano;

1963. Gianni De Maria e Dario Rasero superano per primi i 7.000 m. di quota;

1970. Carlo Della Chiesa è campione italiano assoluto di volo a vela;

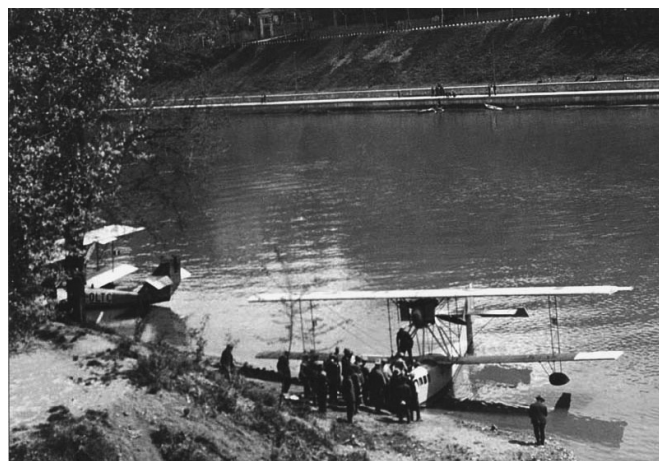


1971. Marisa Seren Bernardone stabilisce il primato italiano femminile di guadagno di quota (5.480 m) che a tutt'oggi risulta ancora imbattuto;

1972. Nino Perotti è campione italiano nella classe standard, titolo che viene replicato negli anni 1973, 1979, 1980 e 1981.

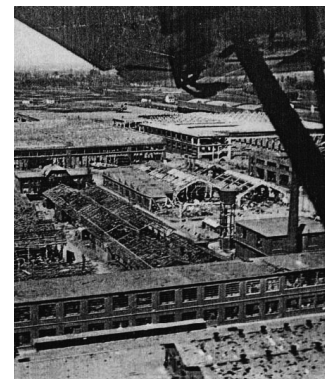


Il Fiat BR20 "Cicogna" era un bombardiere bimotore ad ala bassa sviluppato dall'azienda italiana Fiat Aviazione negli anni trenta, introdotto nel 1936 e rimasto in servizio fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale.



Il Cant 10 Ter in arrivo all'idroscalo sul Po inaugurato nel 1926.

In basso a sinistra: 28 aprile 1944, bombe sull'Aeritalia. A destra la veduta dei danni subiti dallo stabilimento alla fine della Seconda guerra mondiale.





ria nevicata del gennaio '86 che provoca il crollo di uno dei due hangar e il danneggiamento dell'altro. La crisi culmina nel '94 con la proposta del presidente uscente Savino Balzano di porre in liquidazione l'Aero Club.

La fase attuale

Con l'avvento alla Presidenza dell'imprenditore Renzo Ruspa e di un nuovo Consiglio direttivo, che puntano sulla vocazione dell'aeroporto come struttura di servizi pubblici, ha inizio un'inversione della tendenza negativa. La decisione di investire (grazie anche al contributo della Camera di Commercio e della Regione Piemonte) nella realizzazione di opere per la funzionalità dell'elisoccorso 118 e nel potenziamento della flotta (acquisto di sei velivoli e di due alianti) avvia un lento ma costante percorso di ripresa. Nel 1998 anche la sede del volo a vela viene completamente ricostruita e finalmente i dati di fine secolo sui movimenti di traffico annuali e sulle ore di volo indicano che l'attività aeroportuale è stata rivitalizzata. Analoga indicazione si ricava anche dai dati sulle iscrizioni alla scuola di volo, che registrano una frequenza media di 55-60 allievi (che nel 2009 arriveranno a 96). La necessità di proseguire nella politica di investimenti e di rinnovamento viene fatta propria anche dai due successivi Presidenti: Alessandro Villa (fino al 2002) e Angelo Moriondo (tutt'ora in carica) i quali, oltre ad assumere l'obiettivo di sviluppo dell'aeroporto come attività di servizio pubblico, puntano anche alla promozione e divulgazione del volo. Da qui l'organizzazione annuale, a partire dal 2004, di raid aerei in varie località italiane ed estere (Croazia, Spagna, Francia, Grecia); l'iniziativa, a partire dal 2006, della "giornata di porte aperte in aeroporto" che, con il nome di "Giochi d'ali solidali", grazie al successo riscosso, diventa un appuntamento rituale d'incontro con la cittadinanza; la convenzione, stipulata nel 2006, con la Provincia di Torino e l'Istituto Tecnico Aeronautico Statale "Grassi" per consentire di avvicinare al mondo del volo gli allievi delle ultime classi dell'Istituto; la convenzione, stipulata nel 2009, con il Politecnico di Torino relativamente all'attuazione di ben sette iniziative di ricerca e sperimentazione. Nel positivo andamento fatto registrare dall'Act nel

nuovo secolo un punto negativo è costituito dalla delusione delle aspettative di crescita che si erano attivate in vista dello svolgimento a Torino delle Olimpiadi invernali del 2006. L'ordinanza prefettizia che ha disposto la chiusura dell'aeroporto per tutto il periodo olimpico, per ragioni di sicurezza antiterroristica, ha infatti pesantemente penalizzato i progetti di servizi predisposti dall'Aero Club.

I successivi eventi contribuiscono comunque a far smaltire la delusione. Nel 2008 si festeggia il centenario della fondazione dell'Act, ricorrenza che viene celebrata anche dalle poste italiane con un annullo postale in data 31 maggio. Inoltre con l'adesione all'Unasci anche l'Aero Club entra nel prestigioso novero delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia. Ulteriore motivo di soddisfazione si registra nel 2009 con lo svolgimento sul campo dell'Aeritalia della 3ª edizione dei World Air Games (Wga), l'evento di aviazione sportiva più importante del mondo. In realtà lo svolgimento delle Olimpiadi dell'Aria è il punto conclusivo di un lavoro avviato nell'autunno 2006 all'indomani della pubblicazione da parte della Federation Aeronautique Internationale (Fai) del bando per l'assegnazione della sede per i giochi del 2009, aspirazione a cui concorrono 15 città (tra cui Londra, Mosca e Melbourne). Ma l'impegno diretto del Presidente Moriondo nel Comitato promotore e la capacità di assicurare una perfetta organizzazione delle gare supportano la candidatura di Torino. E infatti le gare si svolgono in precisa sequenza nell'arco di 7 giornate con la partecipazione di oltre trecento atleti in rappresentanza di 40 Paesi.

Concluso positivamente il primo decennio del XXI secolo, l'Act si appresta a realizzare gli obiettivi per gli anni Dieci che si possono così riassumere: incremento dell'attività didattica; realizzazione di una piattaforma polifunzionale per tutti i servizi aeronautici di pubblica utilità (oltre al 118 già attivo, la Protezione Civile, i Vigili del Fuoco, la Polizia di Stato, ecc.); promozione dell'insediamento sull'aeroporto di piccole aziende per l'attuazione di progetti e sperimentazioni che prendano spunto dalla convenzione con il Politecnico.

il presidente Angelo Moriondo



AERO CLUB
TORINO

WORLD AIR GAMES (WAG) Le Olimpiadi del volo

I "Giochi dell'Aria" sono stati istituiti dalla Fai nel 1997 e, sul modello delle Olimpiadi, si svolgono ogni 4 anni osservando il medesimo cerimoniale: arrivo della fiamma olimpica portata da un rappresentante dell'Aero Club della Grecia; percorso verso la sede dei Giochi con più tedofori; accensione del tripode olimpico da parte dell'ultimo tedoforo. Le prime due edizioni si sono svolte rispettivamente in Turchia (1997) e Spagna (2001), mentre l'edizione del 2005 è stata annullata a causa dei dissidi tra Polonia e Malaysia per l'assegnazione della sede. L'edizione torinese è stata dunque la 3ª e, al pari delle precedenti, comprendeva dieci specialità, alcune delle quali hanno avuto svolgimento in sedi diverse dal campo dell'Aeritalia. In particolare: **acrobazia** (per velivoli a motore ed alianti), **volo a vela**, **elicotteri**, **paracadutismo**, **aeromodellismo**, **ultraleggeri**, **velivoli sperimentali**, presso l'aeroporto Torino Alitalia; la prova di aeromodellismo indoor si è svolta a Torino città presso il Palaruffini; **deltaplano**, **parapendio**, presso i laghi di Avigliana (TO); **mongolfiere**, a Mondovì.



6 giugno 2009. Il sindaco Chiamparino dichiara aperti i Giochi Olimpici dell'Aria.

Le gare hanno fatto registrare il successo della squadra italiana che figura al primo posto del medagliere olimpico con 10 medaglie: 4 d'oro (acrobazia con volo a vela, aeromodellismo con lancio a mano, deltaplano acrobatico, sperimentali); 3 d'argento (aeromodellismo, volo a vela, sperimentali); 3 di bronzo (elicotteri, aeromodellismo con lancio a mano, ultraleggeri).



Luglio 1959. Raduno aereo in occasione dell'inaugurazione della nuova sede dell'Aero Club Torino.



Il frazionamento dell'area aeroportuale e il taglio della gloriosa pista "30" avvenuti nel 1985.

19 aprile 2008. Il CAP-10 trasferito nottetempo in piazza Castello per la presentazione dei World Air Games.

