



aero club milano

Bresso, 30/9/1996

**BOLLETTINO DI INFORMAZIONE - Settembre 1996**

**I - Chi la fa, l'aspetta!**

Già, chi la fa l'aspetta. Ma chi ha fatto cosa? La Nazionale di Acrobazia, che, dopo aver pianto calde lacrime per il suo miserando stato, ha conquistato un brillante quarto posto nella classifica a squadre maschile al più importante evento dell'anno nel campo dell'Acrobazia, il Campionato Mondiale, svoltosi ad Oklahoma City (USA) dal 18 al 30 Agosto scorsi.

Ricorderete che, dopo gli Europei di un anno fa, avevamo scherzato sulle prospettive dell'impegnativa trasferta americana, ipotizzando addirittura l'uso di una tiratura, azionata dai piloti stessi, per portare gli aeroplani di là dell'Oceano.

Ma stavolta è andato (quasi) tutto bene.

Prima...

... una fatica d'inferno, notti insonni e fegati ingrossati.

Già, perché fino alla metà di Giugno nessuno sapeva niente, nel senso che l'AcCI non si era potuto pronunciare sulla formazione della squadra, proposta a Gennaio dalla Commissione Volo a Motore, né sulla congruità del preventivo approntato. Perché non aveva "potuto"? E' una storia lunga, che non vogliamo narrire ora per non abbagliare i lettori.

Fatto sta che l'inverno e la primavera erano passate infruttuosamente, se non fosse stato per tutti i (probabili) membri della squadra che avevano agito autonomamente, coordinati dal (probabile) Team Manager (il nostro Bradipo Salvadori) impegnando la propria personale parola (ed a volte anticipando quattrini) per far sì che tutto fosse pronto al momento giusto. "Volla, volla, fortissimamente volla".

Finché un bel giorno la montagna si è mossa, tanto rapidamente da prenderci quasi di sorpresa. Sapete già che il preventivo, che era stato fatto "a rovescio" (cioè suddividendo i soldi che c'erano sulle varie voci col metodo della "spannometria comparata"), è stato approvato con minimi tagli per giungere ad una cifra che non consentiva certo di largheggiare, ma lasciava tranquilli sulla spedizione degli aeroplani e dei piloti. Poi, qualche santo avrebbe provveduto, e d'altronde i nostri eroi erano pronti a mangiare pane e foraggio pur di partecipare.

Quindi, tutti al lavoro: Ruggiero Rossini, nominato sul campo vice-Team Manager, a trattare con la Kuhne & Nagel il trasporto dei container; Salvadori a pensare allo smontaggio degli aeroplani con i: mita ma roccioso Felice Gonalba della S.S.V.V. di Milano-Linate; Dallan a telecomandare, prima dal letto d'ospedale poi dalla sedia a rotelle su cui era stato legato perché non trotasse in giro, il meccanico Pippo ed i verniciatori del suo nuovo Sukhoi; Cillario a trattare sponsorizzazioni a destra e manca.

Tutti coinvolti al massimo: persino Kuhne & Nagel e Gonalba, che hanno praticato trattamenti di eccezionale favore in cambio di uno sticker su ali e fusoliere e si sono appassionati anch'essi alle vicende della strapalata compagnia degli acrobati.

Alla fine, dopo alcune serate estive passate nei container con le zanzare per affrancare il prezioso carico, le "scatole" prendono la via dell'America, festeggiate da una bella mangiata. E' il 2 Luglio.

Ma la festa dura poco: il 4 Luglio Dallan viene nuovamente ricoverato d'urgenza. Fine del sogno per il "Grande Puffo" dell'Acrobazia Italiana.

Allarme rosso. Frenetiche telefonate dalle sale di medicazione in tutto il mondo per sapere dove diavolo sono i container, per scaricare il Su-31 che ormai sarebbe un'inutile ferraglia da spostare per il mondo.

Finalmente, mentre già si pensa ad elicotteri scagliati nel Mediterraneo per intercettare la nave "colpevole", si scopre che gli amati aeroplani sono in deposito a due passi da Milano. Parte quindi la squadra di emergenza: Salvadori alle Dogane a correr dietro ai documenti di esportazione, Pippo, Ruggiero e gli altri ragazzi dell'officina di Bresso al deposito per aprire le scatole, sbarcare il Sukhoi e re-impacchettare tutto entro le 18:10, ultima ora valida per spedire la merce in treno con la certezza dell'imbarco.

Stranamente, tutti i funzionari delle Dogane, a dispetto dell'immaginario popolare che li vuole



## aero club milano

riottosi e "burocrati", si fanno in quattro: forse impietositi dall'accorezza delle richieste e comunque sorpresi dall'assistenza di siffatti individui, scrivono, timbrano e telegrafano finché viene data la sospirata autorizzazione a staccare i sigilli doganali.

Sono le 16:30 e comincia il circo. Descrivere la scena è difficile: immaginatevi comunque quello che accade al box della Ferrari durante una gara ed avrete un'idea. Solo, dura tre ore ininterrotte. Finalmente, i box sono chiusi alle 19:30, dopo aver causato la paralisi nel deposito doganale perché tutti, dal saggillatore al finanziere al macchinista del treno al gruista, si sono a tal punto appassionati che fanno il tifo e rallentano le loro attività per lasciar tempo ai ragazzi. Finito tutto, tutti in birreria e poi sotto il tavolo...

Ma non è finita: chi mandare al posto di Dallan? Si propone Renzo Voceri, sesto in classifica nazionale nel 1995 e quindi primo degli avanti diritto. Ma Renuccio non ha un aeroplano per volare in America.

Problema? No: interpellato in merito Voceri fa sapere che, a costo di divorziare dalla moglie che gli assaporava le delizie di una vacanza al mare, si sarebbe trovato un aeroplano, anche un CAP-10, pur di volare. In realtà, a pochi giorni dalla partenza Gianfranco Cillario offre a Renzo, con gesto da sportivo e gentiluomo qual è, il proprio aeroplano.

Si tratta di convincere l'AeCI, nei tempi brevissimi che restano. Ma anche stavolta va bene: al culo non si comanda! Il Presidente Testa in persona, opportunamente informato (e titillato) dall'infortunato Dallan e dal Team Manager, emette un ukase e sistema tutto.

Si aggiunge alla strana compagnia, comandato in qualità di responsabile amministrativo, Alessandro Ranieri dell'AeCI, soprannominato Burosauro da Radio Piazzale dopo l'analoga esperienza dei Mondiali di Rally dello scorso anno: un bel punto di domanda, che si sarebbe poi rivelato un elemento utile e pittorescamente inserito nel serraglio dell'acrobazia.

Durante...

Sono passate alcune settimane e, finalmente, si parte. Una prima squadra, composta da Pippo, Fabio Ruggero e Valentino, parte il 11 luglio per andare a ricevere gli aeroplani e cominciare il rimontaggio. Il Team Manager parte ("Sono il vostro capo, quindi vi seguo...") col secondo gruppo il 4 agosto assieme a Cillario, mentre gli altri giungono l'8 alla spicciolata.

A Duncan, ridente cittadina di 65000 abitanti a circa 100Km a Sud di Oklahoma City, l'accoglienza è calorosissima: infatti, oltre ai 40° sulla cocozza, gli indigeni hanno preparato feste, ricevimenti, conferenze stampa e servizi televisivi, senza trascurare l'aspetto logistico con un aeroporto intero a nostra disposizione (con tanto di box regolamentare!), officina attrezzata, specialisti e volontari nerboruti a dare una mano.

Per farla breve, Pippo e Valentino compiono la prodezza di montare 3 AEROPLANI IN 3 GIORNI, ed il 6 tutti i velivoli sono in linea di volo.

Comincia la grande avventura. Tre, quattro voli al giorno per pilota con giudice e trainer radicamuniti a correggere. Tanto, la benzina costa poco (2\$ a gallone, cioè circa 750 lirette a litro...).

Giorno dopo giorno, il morale cresce e la preparazione anche: la giornata è organizzatissima, con sveglia alle 7:15, poi mezz'ora di coretta nel parco. Alle 8 colazione, poi toilette e via all'aeroporto per volare. Alle 12:30 pausa pranzo, pisciolino digestivo ed alla 4 di nuovo in volo fino all'imbrunire.

Tutti collaborano: anche Ranieri, giunto in Oklahoma con poche idee sull'acrobazia ed ancor meno sugli aeroplani (confessava infatti di non aver mai visto un aereo acrobatico neppure in fotografia), veniva ben presto strappato alla sua veste di turista per essere scaraventato in fondo al campo a verificare le uscite dal box ("Se ti passa un aereo sulla testa, metti una crocetta su questo foglio").

A furia di ddi e dai, anche lui si appassionava e, poco a poco, entrava a far parte di quegli animali da cortile che sono gli acrobati, gente sanguigna ma dal cuor d'oro che lo soprannominava affettuosamente "Sculaccianguille" (non chiedete perché...).

Il 18 agosto si parte per Oklahoma City: all'aeroporto Clarence E. Page atterra una formazione composta da un Beech BE18, bimotore del 1946 con enormi motori radiali Pratt&Whitney (non poteva mancare alla nostra collezione di schifozze!) che trasportava persone e materiali, e dai tre CAP della squadra, che si esibivano in un atterraggio che intasava tutte le pietre disponibili (ed anche qualche raccordo) incuranti dei moccoli del torraiole Oklahomese che parlava con un accento incomprensibile. Tutto secondo copione.

Si riprende a volare: dopo i voli prova dei 29 piloti concorrenti (12 squadre maschili, 3 femminili), l'estrazione dell'ordine di partenza del programma Conosciuto dà il primo schiaffo all'Italia. Roesini pesca il n. 1 e va in volo preoccupato, con un forte vento al traverso che gli fa beccare due uscite, senza riuscire a dare il meglio di sé.

Gli altri volano bene, al limite massimo delle possibilità loro e dei velivoli: certo non c'è molto da correre con quegli animaloni di Russi, Francesi ed Americani che sono praticamente tutti dei professionisti con aerei strabilianti.

Alla fine del Conosciuto è in testa il Russo Nikolai Timofeev, seguito da Dominic Roland (F) e Patrick Paris. Sorprendente la russa Svetlana Kapanina, che vola come un demone. Viviani è 16°. Voceri 42° (dopo l'accoglimento di un reclamo per uno zero inesistente). Fossi 43°. Cillario 53°. Irene 58°.

Via al programma Libero, ma dopo 30 voli arriva la pioggia con le nubi basse e la calma di vento (cosa assolutamente inusitata in Oklahoma in questo periodo, giurano tutti gli indigeni...) che dura tre giorni. Il circo dell'acrobazia langue sotto le tende, coi piedi a mollo, in attesa del sereno, mentre crescono le preoccupazioni ("Remember Le Havre" è la frase più comune) di non riuscire ad omologare la gara: tanta fatica per nulla?

Alla fine, dopo che si erano convocati stregoni indiani a consulto, rispunta il sole e tutti si scaraventano per aria. Il programma n. 3 (Sconosciuto) viene cancellato e si passa all'ambito Libero Integrale.

Ma prima, Viviani si piazza 10° assoluto nel libero, seguito da Voceri (34°), Roesini (49°), ancora una volta sfortunato partendo per terzo, e Fossi (41°), mentre Cillario commette un errore e precipita al 76° posto. Irene, che fa corsa a sé, si piazza 64°.



## aero club milano

Vengono proclamati i campioni: vince a sorpresa il russo Viktor TCHMAL, davanti a Patrick Paris e Nikolai Timofeev. Quarta la Kapanina, con un altro volo da infarto, seguita dal lituano Jurgis Kairys. Sottotono gli statunitensi, attesi vincitori, con Patty Wagstaff 12° a difendere i colori davanti a tutti i suoi connazionali (maschi compresi).

Fra le squadre maschili, vince la Russia battendo Francia e Stati Uniti. Ma il bello viene qui: l'Italia a sorpresa è quarta, ottenendo il miglior risultato da sempre ai mondiali, e batte largamente Germania, Sud Africa, Ungheria, Rep. Ceca, Gran Bretagna, Svizzera, Brasile e Canada. Fra le donne, solo tre le squadre: Russia, USA e Francia. Siamo terzi fra gli Europei.

Al libero integrale si qualifica Viviani, che fa un bel volo ma viene penalizzato per essere aceo sotto la quota limite: finisce 30°. Vince Patrick Paris, seguito dall'Ungherese Peter Besenyi e da Viktor Tchmal.

Ora, tutti a casa. Dopo un giorno ed una notte di lavoro, tutti gli aeroplani sono smontati ed impacchettati nei container con un mezzo miracolo dello Zio Pippo: Sabato 31 Agosto inizia il viaggio di ritorno.

Arrivati in Italia, il meccanismo della squadra, che ha funzionato come un orologio per tutto questo tempo, viene fermato con una stretta di mano ed un abbraccio. Si torna al lavoro, quello vero.

Goodbye, America!

... E dopo?

Stanchi ma felici. Nessuno si sarebbe aspettato un simile risultato, che è tanto più valido se si pensa che, a differenza delle altre squadre, l'Italia non ha fatto allenamento collettivo durante l'inverno (Tedeschi e Svizzeri si sono allenati per settimane con Xavier de Lapparent, campione mondiale in carica ed abilissimo trainer), né ha mai goduto degli appoggi sistematici di Russi e Francesi, che tra l'altro sono professionisti.

Una compagna, la nostra, all'insegna del "fai-da-te": pochi soldi, poco aiuto (o addirittura ostacoli) da tutti, ma tanta voglia di fare e di migliorare.

E' stata decisiva la sessione di training full-immersion a Duncan: due settimane a volare da mattina a sera, con commenti costruttivi (a volte taglienti) da parte dei colleghi, sono la miglior cura per tutti. Morale alle stelle, concentrazione massima, macchine perfettamente a punto sono il risultato. Il resto viene da sé.

Un ottimo passepartout per gli Europei del prossimo anno: e poi, se ci fosse stato Dallen forse ci scappava un terzo posto... alla faccia degli indiani!

Se anche uno sbaglia, c'è un altro di rincalzo pronto a salvare il risultato: il risultato di anni di lavoro e fatiche di piloti, giudici, meccanici, appassionati, mogli e fidanzate che hanno lentamente ma efficacemente colmato il divario esistente con le altre squadre, superando anche alle gravi carenze di organizzazione con la passione e, diciamo pure, la testardaggine tipica dell'animale acrobatico.

All'Aero Club d'Italia un grazie seppur fra i denti: vero è che non si sarebbe fatto nulla senza di esso, ma un po' meno burocrazia ed un po' più di velocità, vivaddio, non avrebbero fatto male.

Quindi, che dire? Lasciateci lavorare...

### 2 - Attentato dinamitardo a Cremona

Ignoti hanno distrutto con una carica esplosiva la biga dell'aeroporto di Cremona-Migliaro. Il grave fatto si è verificato nella notte del 18 Agosto ed ha provocato la totale distruzione del manufatto, senza fortunatamente causare danni alle persone.

Si tratta di un atto proditorio ed inqualificabile contro l'aviazione, oltre che contro l'Aero Club Cremona al quale va la nostra solidarietà, che segue l'ancora impunito incendio doloso appiccato nel Novembre del 1994 agli hangar dell'AVM di Missaglia (CO), fatto che portò alla chiusura dell'aviosuperficie.

L'AOPA Italia, per rispondere ai teppisti, ha organizzato un raduno aereo il 13 Ottobre alle ore 11 a Cremona: si attendono almeno 100 aeroplani e più ne arrivano meglio è. E' previsto un servizio di ristoro sul posto in aggiunta al famoso ristorante.

Venite tutti con qualsiasi mezzo di cielo, terra e mare (sì, dato che il Po è vicino...): dimostriamo a chi usa il linguaggio della dinamite come si sta al mondo, civilmente e tollerando le altrui libertà come la propria.

I want YOU for AOPA!

### 3 - Scadenze brevetti

Civilavia comunica che tutti i brevetti ed attestati emessi prima dell'1/1/1995 hanno validità prorogata dall'1/10/1996 (in cui avrebbero dovuto scadere tutti, come a suo tempo comunicato) al 31/12/1999.

I brevetti che riportano data di scadenza 1/10/1996 (con timbro minaccioso in Italiano ed Inglese) dovranno essere aggiornati dalla DCA competente, senza che sia richiesta l'attività di volo: nel caso si voli solo in Italia, l'annotazione non è immediatamente necessaria. I brevetti che invece non riportano tale scadenza potranno continuare indisturbati fino alla naturale scadenza, in cui verrà apposta la data del 31/12/1999.

Almeno, ci sembra di aver capito così dalla contorta ed involuta prosa della circolare di Civilavia. A scanso di equivoci, consigliamo tutti di costituirsi, sia pure telefonicamente, da Arcadio o Martelli per ulteriori, o leggere la spiritosa interpretazione affissa in bacheca (Civiliaviese-Italiano).

Ecco fatto...

### 4 - ELT per tutti

Sono disponibili a noleggio per i Soci gli ELT che consentono di effettuare voli VFR su aeroporti controllati senza piano di volo. Il costo è di Lit. 10.000= per ogni uso, anche di più giorni (cioè si noleggia assieme all'aeroplano).

Chi volesse acquistare un ELT personale può prenotarsi in Officina presso il Sig. Alberto PANTALEO: il prezzo è di Lit. 400.000=, variabile in funzione del cambio Lira-Dollaro.



## aero club milano

### 5 - Gara di Acrobazia a Lugo 21/8-22/8 '96

Tempo incerto e nubia basse hanno ostacolato il tradizionale appuntamento acrobatico del dopo-vacanze a Lugo di Romagna, dove si sono misurati i contendenti della categoria Sportmen ed Intermedia.

E' quindi stato cancellato il programma Sconosciuto n.2 di entrambe le categorie, cosa che ha causato, a norma di regolamento, la moltiplicazione del K finale per 0,9.

La gara, diretta con perizia e decisione da Flavio Sussan, si è svolta comunque con regolarità e senza contestazioni, a riprova del rinnovato clima di amicizia e sportività che tutti possono sperimentare da un paio d'anni sui campi dell'acrobazia italiana. Numerosi i concorrenti: 19 nella Sportmen e 15 nell'Intermedia.

I risultati sono i seguenti:

#### Cat. Sportmen

POS.	PILOTA	AERO CLUB	K
1	FINI L.	MILANO	7.210
2	GIRAUDO G.	CUNEO	7.100
3	COLOMBO L.	MILANO	6.910

#### Cat. Intermedia

POS.	PILOTA	AERO CLUB	K
1	GASPARINI D.	LUGO	7.380
2	BRUSA M.	MILANO	7.210
3	SAVIOTTI G.	LUGO	7.100
4	LOCATELLI D.	MILANO	7.070
12	FORMABAIO F.	MILANO	6.540
15	BERTONI L.	MILANO	4.970

Buono il risultato dei nostri nella Sportmen, soddisfacente nell'Intermedia, dove peraltro Gasparini sembra, quest'anno, non avere rivali. Vedete di seguito com'è andata a finire...

### 6 - Finale di Campionato Italiano di Acrobazia e Titoli Italiani

Il XXI° Trofeo Roberto Crippa, organizzato dal nostro Sodalizio, è quest'anno finale del Campionato Italiano di Acrobazia. La prima "mancha", per la Cat. Sportmen, Intermedia ed Avanzata, si è svolta il 12-14-15/9 a Vercelli, con la collaborazione del locale Aero Club che ancora una volta si è dimostrato generoso sia in termini di disponibilità (a farci invadere da un'orda di scalmanati) che di organizzazione (Marta e Arnaldo in testa, senza trascurare tutti gli altri).

Per una volta la meteo è stata propizia: tre giorni di cielo tereo e temperatura semi-estiva hanno consentito la regolare effettuazione di tutti i voli in programma, sotto la direzione di "Grande Puffo-Gamba di Legno" Dallan coadiuvato dai soliti noti che si sono prodigati, nel modo incasinato che tutti conosciamo, per ottenere un risultato effettivamente eccellente.

Ecco quindi i risultati:

#### CAT. SPORTSMEN

POS.	PILOTA	AERO CLUB	K
1	FINI L.	MILANO	7.668
2	BUREI D.	LUGO	7.552
3	CASTELLANI V.	LUGO	7.518
5	COLOMBO L.	MILANO	7.188
9	DEL ROSSO R.	MILANO	6.876
10	BUGADA G.	MILANO	6.755
11	SALVADORI L.	MILANO	6.730
12	GHIRINGHELLI G.	MILANO	6.720
13	VIPADI E.	MILANO	6.547
15	GROSSO S.	MILANO	6.471
16	CASTELLAZZI R.	MILANO	4.375

#### CAT. INTERMEDIA

POS.	PILOTA	AERO CLUB	K
1	OTTOMARIELLO P.	LUGO	7.801
2	LOCATELLI D.	MILANO	7.750
3	GASPARINI D.	LUGO	7.472
4	FORMABAIO F.	MILANO	6.783
7	BERTONI L.	MILANO	6.301

#### CAT. AVANZATA

POS.	PILOTA	AERO CLUB	K
1	SUSSAN F.	LUGO	7.905
2	SCHEDA L.	LUGO	7.661
3	VEDOVELLO F.	MILANO	7.527
4	ANZOLA A.	MILANO	7.529
5	RUSCIO P.	MILANO	7.301
6	BRUSA M.	MILANO	7.144
7	VERCESI P.	MILANO	6.370

Come vedete, la situazione è assai variegata ma la lotta è ristretta a Lugo e Milano. Il grande sconfitto della Sportmen è il cuneese Giraud, che aveva volato veramente bene nelle gare precedenti, ipotecendo il titolo ma ha commesso un errore che lo ha portato lontano dai primi.

Sempre nella Sportmen, ottimo il risultato di Fini, mentre Colombo ha fatto un errore che gli è costato il secondo posto. Ma il Premio Paul Vogel (Paolo Uccello) per il pilota più pirla va a Luca Salvadori detto Bradipo, che, terzo dopo due voli ed ultimo a volare nel terzo, volava come l'Arcangelo Gabriele ma dimenticava una figura prendendo tre seri. Per essere il "fido scudiero" del Grande Puffo non c'è male: impara persino a sbagliare come lui...



## aero club milano

Ma passiamo ora alla classifica finale del Campionato Italiano, conclusosi per le tre categorie di cui sopra: ecco i punteggi.

CAT. SPORTSMEN			
POS.	PILOTA	AERO CLUB	PUNTI
1	FINI L.	MILANO	14,996
2	COLOMBO L.	MILANO	14,684
3	GERAUDDO G.	CUNEO	14,680
9	GHIRINGHELLI G.	MILANO	13,932
10	SALVADORI L.	MILANO	13,927
12	GROSSO S.	MILANO	12,771
13	CASTELLAZZI R.	MILANO	10,769
17	DEL ROSSO R.	MILANO	6,876
20	BUGADA G.	MILANO	6,755
22	VIPADI E.	MILANO	6,547
25	ZUMBAZZI F.	MILANO	5,855
30	PALOSTI P.	MILANO	4,355

CAT. INTERMEDIA			
POS.	PILOTA	AERO CLUB	PUNTI
1	GASPARINI D.	LUGO	15,459
2	LOCATELLI D.	MILANO	15,229
3	OTTOMANIELLO P.	LUGO	14,435
4	FORNABAIO F.	MILANO	13,323
7	BERTONI L.	MILANO	11,271
9	BRUSA M.	MILANO	7,210
19	ROSSI D.	MILANO	4,593

CAT. AVANZATA			
POS.	PILOTA	AERO CLUB	PUNTI
1	SUSSAN F.	LUGO	14,682
2	SCHEDA L.	LUGO	14,622
3	VEDOVELLO F.	MILANO	14,486
4	ANZOLA A.	MILANO	13,608
5	RUSCIO F.	MILANO	13,553
6	BRUSA M.	MILANO	12,576
7	VERCESI P.	MILANO	12,286

Milano si è aggiudicato il titolo della Sportsmen con il bravo Luca Fini, tallonato da Luca Colombo. Nell'Intermedia confermata la forma (e le capacità) di Dario Gasparini, mentre il suo rivale Daniele Locatelli stavolta non ce l'ha fatta a beffarlo come già fece lo scorso anno. E finalmente il bravo Flavio Sussan, dopo anni di secondi posti, ce l'ha fatta a conquistare l'ambito titolo dell'Avanzata: assente il Campione 1995, il nostro Angelo Sornico alle prese con problemi non inerenti al volo, gli altri milanesi non sono riusciti a contrastarlo, ed hanno anzi visto conquistare il secondo posto, con pieno merito, a Luca Scheda. Insomma, la sportiva rivalità fra Milano e Lugo continua... a dare buoni frutti. Complimenti a tutti!

Chi volesse altri dettagli sui piazzamenti nelle gare precedenti li può trovare su Internet (<http://aeroweb.lucia.it/it/sports/acro96/>).  
Ne ripareremo il 26-27/10 per la finale dell'Ilimitata.

### 8 - I nuovi C172: Come li chiamiamo? Come li dipingiamo?

Sono già da alcuni giorni in bacheca le foto che ritraggono i nuovi Cessna 172, equipaggiati con il motore Lycoming da 160 HP ad iniezione ed avionica ultramoderna. Le varianti della livrea sono due, una con la scritta "C172" in piccolo sulla deriva (versione "seria"), l'altra con la stessa scritta in grande sulla fiancata (versione "fantasia"). Nel corso dell'assemblea verranno decise le modalità del finanziamento: si tratta comunque di un passo importante, che segna il ritorno del sodalizio all'acquisto di macchine nuove e moderne in previsione della fine della vita operativa di quelle attualmente in linea. Un investimento importante che, il Consiglio è sicuro, darà nuovo impulso alle attività Sociali.

### 9 - Bradipi si nasce

Come già detto tempo fa, i Soci noi ce li facciamo. Infatti, il Club ed il Gruppo Acrobatico hanno commissionato a Bradipo Salvadori e Signora (Tiz) un pupo, che è stato consegnato in perfetto orario il 29 Settembre alle 10:20.

Bradipi si nasce, non si diventa: infatti il neonato ronfa come un ghiro e, se lo si disturba, s'incassa ed assume quella bella faccia da schiaffi che ha reso famoso suo padre sugli aeroporti di mezzo mondo.

Gli esperti (Molly Brakes Brusa in testa) dicono che è tutto andato bene, mentre la rianimazione ha avuto il suo bel da fare prendendosi cura non già della puerpera, ma del padre caduto in semi-deliquio (salivazione asserata, visioni mistiche, fraai sconnesse...) nei pressi della sala operatoria.

E adesso... restiamo in attesa del prossimo, stimato per Natale proveniente da Racioppolandia.

### 10 - Lessico Aeroportuale

Sentito per radio (122.00): "I-ACMX riporti in sottovento 18. Break: I-ACMP numero due. Controbreak: I-CILL in vista. atterraggio a discrezione, vento calmo." Break è ICAO, a Controbreak!? Ancora: "I-IZAL, confermi che riporterai la verticale 2000ft, interrogativo?" "I-AL dubitativo!"



aero club milano

dipende da quanta benzina ci resta."

11 - Nuovi brevetti ed abilitazioni

Siamo lieti di comunicare i nomi dei Soci che si sono brevettati nell'ultima sessione di esame del 24-25/9/96: si tratta di Marco Davoli, Guariente Guarienti di Brenzone, Alberto Guazzi, Monica Molteni, Giorgio Ravasi e Valeria Toigo.

Nella stessa occasione Michele Biava e Francesco Spoto hanno conseguito l'abilitazione ad istruttore VFR, mentre Luca Introzzi quella ad istruttore IFR.

A tutti i migliori complimenti ed auguri.