



aero club milano

BRESSO, 11/12/1997

BOLLETTINO DI INFORMAZIONE - Dicembre 1997

1 - Direttamente dal Presidente

Cari amici,

Chiudiamo un anno decisamente soddisfacente per il nostro aeroclub. Pochi giorni fa abbiamo terminato l'astante procedura di certificazione ed immatricolazione dei nostri due nuovi Cessna, che entrano a pieno regime nella nostra flotta, primi in Italia della nuova serie, a dimostrazione del dinamismo del nostro sodalizio.

Chi mi frequenta da vicino sa quanta fatica, impegno e tempo abbia significato questa operazione, durata quasi due anni dalla sottoscrizione dell'opzione ad oggi: ora però tutti potranno misurare cosa significhi poter impiegare questi aerei, anche tenuto conto della realtà media aeronautica italiana.

Il 31 Gennaio vi sarà la cerimonia di inaugurazione con la consegna ai familiari di Pino Faccini ed Enzo Mencarelli della targa commemorativa.

L'anno nuovo vedrà quindi l'Aero Club Milano con una flotta decisamente competitiva, basata su macchine piacevoli e in una situazione di ottimo potenziale ore. Infatti su 24 aeroplani ne abbiamo in linea di volo 23, con due soli mezzi (I-CCAQ e I-ACIR) fermi per sostituzione motore.

Abbiamo volato per quasi 6000 ore - ore vere, di 60 minuti ciascuna... - e di questi tempi c'è da esserne soddisfatti. I soci sono quasi 400 a fine anno, e sembra che il rinnovo della associazione, grazie alla buona immagine, presenti buone prospettive.

La scuola è piena di allievi, specialmente di quelli che studiano "da soci" per conseguire il brevetto e godere i privilegi nel nostro ambiente, e non di quelli che frequentano solo per il conseguimento ed al termine ringraziano (a volte ndr) e se ne vanno: noi reputiamo la scuola indispensabile per fare dei soci, e non viceversa.

Alcune vicende che possiamo verificare da vicino dimostrano che la strada da noi percorsa è quella giusta.

A Gennaio partiranno i lavori di illuminazione notturna della zona hangar, con l'obiettivo di garantire sicurezza alla struttura aeroportuale: a seguito di ciò saremo in grado di installare un sistema di sorveglianza elettronico molto efficace, ragionevolmente in grado di scongiurare ogni possibile intrusione prima che si verifichino danni irreparabili.

Il nostro aeroporto, che è la nostra casa, sta migliorando con interventi gradevoli e pratici nelle strutture, in attesa di poter trovare un assetto definitivo e certo nel territorio che lo circonda.

Vi posso assicurare che il nostro personale impegna, al di là della attenta gestione del quotidiano, è ora indirizzato principalmente verso questo traguardo, che sembra vicino ma che ci deve vedere attenti ed impegnati fino al raggiungimento dell'obiettivo.

Purtroppo, vi sono anche note tristi: nell'anno appena trascorso ci hanno lasciato tra cari amici, vecchi soci piloti: Giorgio Maramaldi, Romeo Roncucci e, recentemente, Livio Lisanti. A loro un commosso ed affettuoso pensiero.

A voi tutti invece, cari amici, un augurio di un felice anno, e l'invito a essere sempre più presenti ed attivi nel nostro club, per volare e vivere insieme in amicizia il nostro simpatico ambiente.

Roberto Mansarelli

2 - Sicurezza aeroportuale

In un triste incidente, pochi giorni fa è morto sul piazzale il cane di un socio, sfortunatamente colpito dalla pala di un'elica in moto. Ce ne dispiace soprattutto per la simpatica bestiola, che era solita girare tra la palazzina e il piazzale ben voluta da tutti. Inoltre l'incidente ha causato danni costosi alle pale dell'elica, che dovrà essere sbarcata e revisionata.

Speriamo che non succeda più: e per dare una mano alla speranza facciamoci tutti parte diligente nel sorvegliare il piazzale dell'aeroporto, che non essendo recintato né controllato può essere teatro



aero club milano

di situazioni di pericolo.

Quindi impegnamoci tutti a:

- Sorvegliare gli ospiti, passeggeri e soprattutto bambini quando ci si avvicina alla linea di volo;
- Tenere gli animali SEMPRE al guinzaglio quando essi varcano i cancelli delle piste;
- Non esitare nell'intervenire nei confronti di persone non note, sul piazzale o negli hangar, ed eventualmente avvisare la torre o l'officina.

Come vedete si tratta di cose semplici e non impegnative: la sicurezza è responsabilità di tutti.

3 - Riunione dei Piloti Acrobatici

... Anzi riunioni, perchè di due si tratta. Come ormai tradizione, la Commissione Volo a Motore dell'AeCI ha organizzato degli incontri con i piloti sportivi, in questo caso gli acrobati, per tastare il polso ai campionati ed ascoltare critiche e proposte degli interessati.

Il 14/12 si è svolta a Bresso la prima manche, dedicata a Sportsmen ed Intermedia: complici il periodo natalizio, il maltempo e, forse, la scarsità di problemi da discutere per queste categorie, la partecipazione è stata modesta, non raggiungendo la quindicina fra piloti e giudici. Il 21/12 la seconda riunione, per Avanzata ed Illimitata, ha raccolto più persone ed è stata più vivace, soprattutto perchè ci sono in ballo i Campionati Internazionali ed alcune sostanziose proposte di modifica ai regolamenti.

Il prode Salvadori, fortunatamente moderato dalla stanchezza, ha aperto i lavori presentando il quadro del Campionato soprattutto in termini di partecipazione e gare effettuate: mentre i piloti, dopo il boom del 1995, si sono attestati sulla sessantina nelle varie categorie, le gare sono in diminuzione per la crisi progressivamente aggravatasi degli Aero Clubs, che fa da contraltare alla paralisi delle attività dell'AeCI. Per il 1998 sono state richieste solo 5 gare, contro le 8 dello scorso anno (non tutte disputate).

Da entrambe le sessioni sono emersi come fondamentali i problemi dei giudici, che sono sempre meno, meno motivati e più carichi di lavoro: alcuni hanno osservato che, anche volendo diventare giudici, il tirocinio delle sei gare come aiuto è troppo lungo, considerando che di gare se ne fanno poche, e ciò ha effetti deleteri sul ricambio. Si è proposto quindi di effettuare sessioni di addestramento per i giudici in contemporanea a quelle dei piloti, sotto la guida di un giudice esperto che possa guidare e correggere "sul campo" i neofiti.

Un'altra proposta, relativa al calcolo dei punteggi di campionato, vorrebbe parametrare a 100 la vittoria, scalando i risultati dei concorrenti in proporzione ai punti guadagnati. Ciò avrebbe come vantaggio quello di premiare la vittoria indipendentemente dalle condizioni locali della gara (ad esempio voli cancellati, ecc.), mantenendo tuttavia le gerarchie delineatesi nel corso della competizione.

Per l'Illimitata, dove maggiore è il fermento, molto scontento hanno generato le decisioni (meglio dire indecisioni) della CIVA sul mantenimento del box, degli sconosciuti e del Q-Program. Alcuni piloti si sono fatti promotori di una proposta innovativa che, prendendo spunto da altri sport "artistici" come ginnastica e pattinaggio, vorrebbe eliminare gli attuali programmi sostituendoli con un libero Aresti analogo all'attuale, denominato "Long Program", un libero di 10 figure ("Short Program") ed il Libero Integrale con classifica a parte. Ovvio che una modifica del genere, ancorchè possibile, deve trovare il più vasto appoggio da parte dei piloti della categoria, pertanto si organizzerà un'altra riunione per definire la questione.

Riguardo all'aspetto promozionale, alcuni suggerivano di riunificare le categorie per sfruttare l'effetto di trascinamento dell'Illimitata: peraltro, conti alla mano si è dimostrato che non è possibile effettuare gare di 3 o più categorie nei soli week-end, ed il problema è che la maggioranza di piloti, giudici ed organizzatori ha disponibili solo quelli.

Salvadori, attento notaio, ha preso nota di tutto e riferirà alla CPVM.

4 - Rinnovo quote associative

Il Consiglio Direttivo ricorda che le quote debbano essere rinnovate entro il 31/1/1998, come da Statuto, pena la decadenza dai diritti di Socio e, nel frattempo, l'applicazione delle tariffe alte per l'ora volo ai "ritardatari".

Nel contempo, dovrà essere saldata la terza ed ultima quota di Lit. 350.000* per l'acquisto dei nuovi Cessna: ci auguriamo che stavolta l'esborso sia meno gravoso, poichè gli aeroplani sono sotto gli occhi di tutti (e, per i più fortunati, anche sotto il sedere).

5 - Festa della liberazione

Non ci riferiamo al 25 aprile, bensì al 31 dicembre. Che c'entra, diranno i più? C'entra, ed anche bene: questo 31 dicembre l'Aeroclub si libera finalmente da:

- Assicurazioni decennali capestro di Cavagnino, malamente strappateci ed alle quali il Presidente Corte aveva tentato in ogni modo di liberarsi.

Queste assicurazioni, cugine delle altre sempre stipulate dall'ottimo nostro ex socio Cavagnino, avevano sortito l'effetto di far pagare ai soci qualche anno fa la bellezza di 600 milioni per chiudere l'incidente del povero Lucia del 1980, poichè ci garantivano contro terzi con la grassa scommessa di 50 milioni a botta. Queste assicurazioni, dicevo, non sono mai state impiegate per oltre 10 anni, salvo una volta nel 1996 per un incidente di volo con soli danni materiali. Scommetteteci pure: per farci risarcire stiamo andando in causa.

- Corsi AviaX del nostro amico comandante De Rosa, che dopo averci gravemente (non è un refuso, bensì sinonimo di "pesantemente") sputtanato voleva imporci i suoi palloccissimi corsi video. Chissà se si rende conto che dalla nostre parti avevamo già consumato il brevetto quando lui portava i pantaloni corti.

- Un'altra cosa che per motivi scaramantici vi diremo il mese prossimo...

Il popolo del club gioisca ed esulti: W la liberazione!!

6 - Il volo e l'immaginario

E' il titolo del libro di Adriano Caperdoni (ISBN 88-7256-081-0, ed. Firenze Libri) che, in modo inconsueto per un libro di carattere aeronautico, ripercorre la storia del volo non seguendo il filo



aero club milano

della tecnica ma quello dell'arte e della letteratura.

L'autore, pilota pure lui, mostra come l'aeroplano, oltre ad essere un mirabile prodotto dell'ingegno umano, è anche stato un catalizzatore di immagini ed opere d'arte che, dal futurismo al Dadaismo, dalla pittura cubista al cinema, hanno accompagnato la vita di tutti, appassionati e no.

Quindi, l'aereo come un mito: positivo per i sognatori, distruttivo per coloro che ad esso hanno associato attività ed ideologie guerresche ed aggressive, delle quali l'aeroplano, di per sé, non porta a detta dell'autore alcuna responsabilità ma, docile strumento nelle mani dell'uomo, ne potenzia le capacità creative o nefaste.

Del testo fanno parte numerose citazioni di opere letterarie celebri e sconosciute, epistolari e cronache del tempo: una lettura consigliabile anche per chi, come le nostre ansiose mamme, non è pilota.

7 - Assicurazioni

Dato che ci siamo in argomento, cioè - riassumiamo a vantaggio di tutti la situazione assicurativa recentemente sistemata dal Presidente.

L'aeroclub assicura i velivoli per 3 o 5 miliardi con responsabilità RC-Vettore (cioè danni procurati a terzi esterni ai velivoli ed ai passeggeri a qualunque titolo trasportati).

I piloti sono assicurati per 200 milioni solamente a titolo Infortuni, cioè risarcibili indipendentemente dalla responsabilità. Questa assicurazione è vista soprattutto nei confronti degli allievi piloti, in quanto i piloti responsabili non sono quasi mai risarcibili ma sono responsabili in solido di ogni incidente (ne parleremo poi).

Inoltre gli istruttori ed i seccanici hanno una loro specifica assicurazione per il rischio volo.

I velivoli hanno una copertura corpi (kasko) variabile in funzione dell'aereo, che con una modesta franchigia copre il mezzo con un buon rapporto costo/beneficio.

I fabbricati hanno una copertura onnicomprensiva con massimali diversificati per rischio, comprendente anche il furto per 50 milioni, per le strutture e per ricorsi, anche laddove dovrebbe intervenire Civilavia, ma tant'è...

Gli aerei hangarati hanno una copertura di 6 miliardi oltre le eventuali singole corpi.

L'officina ha una copertura di 3 miliardi per danni dipendenti dalla responsabilità di manutenzione, in parte raddoppiata ai velivoli in manutenzione, mentre i voli officina vengono coperti volta per volta per quei velivoli non già assicurati per tale evento.

Tutto il personale è assicurato da noi ulteriormente per incidenti, oltre alla assicurazioni obbligatorie di Legge.

Torniamo ai piloti brevettati: riteniamo di dover invitare ciascun Socio a stipulare, oppure ad inserire nella propria personale assicurazione infortuni/vita, la clausola "volo come pilota di aerei privati". Il costo non è esagerato, e mi sembra una civile dimostrazione nei confronti della propria famiglia. E poi è un po' come uscire con l'ombrello: di sicuro non pioverà!

Per informazioni rivolgetevi pure al Consiglio per avere chiaro il rischio da assicurare con il nostro tipo di aerei: il nostro broker di fiducia potrà farvi facilmente una quotazione a tariffa "Aero Club Milano", oppure saprete esattamente cosa chiedere al vostro assicuratore per aggiornare la polizza. Un consiglio: pochi gestiscono bene il rischio aeronautico (vedi paragrafo liberazione) perciò per fare bene questa polizza rivolgetevi a gente preparata.

8 - Copertura aerea

Non di attività militare si tratta, ma della copertura dell'ingresso del Bar-Ristorante del Club. Quella vecchia, risalente a vent'anni fa, era stata rimossa in Settembre perchè ormai fatiscente. Quella nuova, della quale si stava occupando con la consueta alacrità il Presidente del Collegio dei Revisori, Rag. Franco Fabio, è tuttora nella mente degli dei.

Al suddetto, che ha appunto coperto d'aria l'ingresso della palazzina, sono stati indirizzati lui ed invocazioni estesi anche alla famiglia in occasione della Cena delle Aquillette, che era accompagnata da piogge torrenziali.

Tanto abbiamo precisato su richiesta del Presidente, afflitto da fastidiosi fiocchi alle orecchie che, per sua fortuna, derivano solo dall'errore nell'attribuzione delle responsabilità del fatto. Finalmente adesso se ne occupa il coriaceo Rusconi, Krista!

Speremo ben...

9 - Festa di capodanno

Grazie ai Soci disonda, Balestreri e Vernizzi che hanno organizzato una bella festa con orchestra, D.J. e cabaret, ottimamente rispinzata dal mitico Giovanni, la palazzina è stata allietata come non mai per un bel cenone e nottata di gaudio.

Bella gente, squinzie, ricchi premi, cotillons...

Presente il Presidente, altri soci si sono aggiunti al brindisi di mezzanotte per un festeggiamento apumeggiante, con flash beacon e REIL accesi.

Voci malignose raccontano di voli in VFR notturno, colloqui non a norme ICAO con Enti ATC, ed altro... Mah, saranno le solite bufale. Mai il Presidente, supremo custode della moralità aeroportuale, avrebbe permesso!

Comunque l'idea è stata buona, e vale la pena di continuare, magari coinvolgendo prima e di più i soci.

Un invito a tutti per continuare così.

10 - A proposito di un fatto di cronaca

Riceviamo dal Presidente Onorario Andrea Corte e volentieri pubblichiamo.

"Cari Amici,

Non tutti forse ricordano come si addivenne alla chiusura della Sezione Paracadutismo dell'Aero Club Milano. Riassumo le vicende per chi non le ha mai sapute o non le ricorda.

Il Delegato di Specialità che era in carica da circa dieci anni, avendo sospeso da tempo l'attività



aero club milano

La mia carica ed avendo cambiato lavoro, decise di dimettersi dalla sua carica in seno al Consiglio Direttivo. Venne quindi organizzata l'elezione del nuovo Rappresentante di Specialità, ed all'unanimità venne designato il successore.

Questi incontrò ben presto l'ostilità del Sig. Gianni Zucconelli, che era titolare di un'organizzazione, denominata Cristal, che affittava materiali ed attrezzature (paracadute e quant'altro) alla Sezione.

Il neo-eletto Delegato decise di opporsi a questa prassi, ritenendo giusto che la Sezione provvedesse direttamente alle proprie necessità senza dover versare tangenti allo Zucconelli.

Senza che venisse mai individuato il responsabile, venne incendiata prima la baracca, sita vicino alla manica a vento, poi la Sede dei paracadutisti.

Il delegato, dopo questi ed altri fatti, ritenne di dimettersi e, nonostante il Consiglio avesse respinto le sue dimissioni, le mantenne e di fatto non si fece più vedere.

Venne quindi organizzata una nuova elezione, che vide il Sig. Gianni Zucconelli eletto Rappresentante di Specialità pur essendo colui che, imprenditorialmente, garantiva il funzionamento dell'organizzazione dei parà.

La cosa era inaccettabile: il Consiglio, da me presieduto, invitò lo Zucconelli a separare la propria attività imprenditoriale da quella di preposto all'organizzazione della Sezione Paracadutismo. Poiché lo Zucconelli non intendeva recedere e poiché, purtroppo, gli amici paracadutisti erano con lui d'accordo, si addivenne ad una situazione conflittuale fra l'Aero Club e la Sezione Paracadutisti.

Inoltre, la gestione della Sezione era piuttosto disinvolta, tant'è che si verificarono due incidenti, purtroppo mortali, nell'arco dello stesso anno.

Pertanto, nonostante alcuni atteggiamenti un po' "ruvidi" del Sig. Zucconelli nei miei confronti, si giunse alla decisione di chiudere la Sezione. Ciò dispiacque ad alcuni Soci Piloti, ai quali furono spiegate le circostanze che rendevano inevitabile la difficile decisione.

Vi furono anche coloro, e fra questi i soliti "gufi saggi" che avevano in precedenza ricoperto importanti cariche Sociali, che pur di criticare il Consiglio in carica presero le difese dello Zucconelli anche se, fino ad allora, non avevano manifestato particolari simpatie per i parà.

E' di pochi giorni fa la notizia che il Sig. Gianni Zucconelli, per futili motivi (la vendita di un'autovettura della società), ha assassinato il proprio socio in affari, Sig. Marelli, anch'egli ex Socio Paracadutista dell'Aero Club Milano, infilandone poi il cadavere in un'auto cui ha dato fuoco. L'analogia con quanto avvenuto alle Sedi dei parà è nei fatti. Vi è anche il sospetto che il povero Marelli non fosse ancora morto quando lo Zucconelli incendiò la macchina.

Ritengo quindi che, a posteriori, la decisione del Consiglio di tagliare i ponti con lo Zucconelli fosse giusta, anche se penso di aver corso personalmente qualche rischio che forse avevo sottovalutato.

Andrea CORTE

11 - Yuckpeak - Series of 1.000.000

L'allievo all'istruttore furibondo: "Lei è semplicemente impossibile da soddisfare. Ho appena finito di navigare con successo in un fluido in ebollizione, che turbina attorno ad una sfera rotante che gira intorno ad una sorgente di energia nucleare a migliaia di chilometri all'ora. Questo sistema si muove attorno ad un buco nero che viaggia a chissà che velocità mentre lo spazio stesso si sta espandendo. Ed io ho fatto un rimbalzo di 30 centimetri in atterraggio. TRENTA MISERABILI CENTIMETRI! Ma vada all'inferno..."

12 - Dal Comitato di Redazione

Un sentito augurio di buone feste e migliore anno 1998 a tutti gli Aero Club, Enti, Associazioni ed amici che hanno la pazienza di leggerci!

Buon 1998 a tutti!