



aero club milano

Bresso, 31/1/1997

BOLLETTINO DI INFORMAZIONE - Gennaio 1997

1 - Nuovi brevetti

Per iniziare bene l'anno, ecco un nuovo carico di pinguini che si vanno ad aggiungere ai tanti che li hanno preceduti nei cieli di Bresso.

Il 13/1/1997 si è infatti riunita la Commissione d'esame che ha "benedetto" gli aspiranti. Si tratta di Maurizio BALESTRIERI, Stefano COBOLLI GIGLI, Paola CORTE, Nicola GISCANDA (Corso Delta-95); William Stuart FREILICH (Corso Alfa-96); Luca Fabio GIACOMETTI, Giorgio RAVASI, (Corso Charlie-95); Yu JANKIN (Corso Delta-96); Enrico TENTARDINI (Corso Delta-93).

A tutti complimenti ed auguri.

2 - Un Club nel Club?

Un nostro informatore prezzolato ci fa sapere che all'interno del Sodalizio esisterebbe una "gerarchia parallela" le cui reali finalità sono del tutto oscure ma si immaginano legate al contrabbando di aeroplani e parti di ricambio per elicotteri.

Si tratterebbe della cosiddetta "Loggia dell'Uccello", liberamente ispirata alla "Loggia del Leopardo" immortalata da Stanlio ed Olio in numerosi film e trasmutata in forma aviatoria (l'uccello vola, il leopardo no). Adirittura, si vocifera che il Vicepresidente Roberto Manzaroli, assieme ad altri loschi individui (pare implicati nella vicenda "Lakoter" dello scorso anno), ricopra la massima carica di "Sublime Sorvegliante" adornandosi con un cappello di piume portato quest'estate dall'America da Salvadori, noto per il dubbio gusto nel vestire oltre che per la sua caparbia nel voler diventare a tutti i costi un pilota acrobatico (!).

Non esprimiamo un giudizio estetico su una siffatta mascherata, ma invitiamo i Soci ad essere vigili ed a denunciare ogni inopinata penetrazione nella vita del Club.

A tutti coloro che daranno informazioni verrà consegnata una riproduzione funzionante del Padulbird.

3 - Sponsorizzazione REGGIANI S.p.A. Illuminazione per il 1997

Come anticipato nello scorso numero, diamo i dettagli dell'accordo di sponsorizzazione con la REGGIANI S.p.A. Illuminazione per la Stagione Sportiva 1997.

Le linee generali sono le medesime degli scorsi anni, ed è confermata, diversamente da quanto scritto nello scorso numero del Bollettino, la necessità di essere iscritti a quota alta per avere accesso alle facilitazioni.

Questo si suddivide in:

A - N. 1 Pacchetto di n.6 ore istruttore acro per conseguimento di Abilitazione Acrobatica per i Soci che si iscrivano al Corso Base di Acrobazia ed acquistino in unica soluzione n.6 ore di CAP-10. I Soci di età inferiore a 35 anni hanno diritto ad un secondo pacchetto ore istruttore acro; a discrezione dell'istruttore i più dotati sportivamente possono usufruire di un terzo pacchetto.

B - Pacchetti da n.6 ore istruttore acro per addestramento avanzato.

C - Trasferimento dei velivoli acrobatici Sociali (CAP-10, CAP-20, CAP-21) agli stages di allenamento organizzati dall'AeCM in presenza di almeno 3 piloti per velivolo.

D - Trasferimento dei velivoli acrobatici Sociali (CAP-10, CAP-20, CAP-21) alle gare iscritte a Calendario Nazionale in presenza di almeno 3 piloti per velivolo.

E - Abbuoni in conto voli acrobatici o carburante erogato da AeCM ai primi 3 Soci dell'Aero Club Milano classificati nelle Gare iscritte a Calendario Nazionale qualora compresi nella prima metà della classifica finale.

F - Abbuoni in conto carburante erogato da AeCM (231/100CVh) per i trasferimenti agli stages di allenamento organizzati dall'AeCM.

Per i velivoli non appartenenti al Club è condizione necessaria per l'accesso alle facilitazioni l'aver apposto lo sticker REGGIANI sul velivolo.

La sponsorizzazione contribuirà inoltre al rinnovo delle dotazioni ed attrezzature tecniche dei velivoli Sociali ed all'organizzazione del 3° Trofeo REGGIANI di Cat. Illimitata - 4° Libero Integrale.

Il Consiglio Direttivo esprime ancora una volta al Sig. Goffredo REGGIANI, Presidente dell'omonima



aero club milano

Società Socio del nostro Sodalizio, i più vivi ringraziamenti per la fiducia ancora una volta dimostrata ai piloti ed alle capacità del Club, augurandosi di poter fare bene come negli scorsi anni.

Per ulteriori dettagli rivolgersi a Luca Salvadori.

4 - Ore volate nel 1996

A chiusura dei conti per il 1996, siamo in grado di fornire i dati sulle ore volate.

Il risultato, stante il perdurante stato di crisi del Paese, è nondimeno soddisfacente e sostanzialmente in linea con le previsioni di bilancio. Infatti si sono volate 5380 ore, contro un budget di 5500 ed un consuntivo 1995 di 5629. Rispetto al 1995 la differenza è quindi di 250 ore, da attribuirsi in parte (circa 150) al fatto che si sono perse le ore del bimotore, attualmente in fase di rimpiazzo, che non possono essere recuperate da altri velivoli. Peraltro, essendo diminuiti i velivoli, anche i costi si sono ridotti, riportando il conto in pari.

La contrazione effettiva è pertanto modesta e giustifica quindi l'impostazione data alla gestione del Sodalizio. L'introduzione del bimotore, del quale si sta finalizzando l'acquisto, e dei nuovi Cessna nel corso del 1997 darà certamente un notevole impulso all'attività sia aeroculturale che turistica, come tutti si augurano ed attendono.

5 - Viva la Tecno-Biga

Si avviano alla conclusione i lavori per la biga, che sta assumendo sempre più le sembianze di un Jumbo Jet per quantità di interruttori, quadranti e dispositivi vari tanto da essere stata ribattezzata Tecno-Biga.

Infatti, a due passi dall'Aeroporto, alla Bicocca, sono cominciati i lavori della tanto atrombazzata Tecno-City: vogliamo forse essere da meno?

Comunque, la prima novità consiste nel monitor, situato nella sala operativa al piano terra, che mostra i dati operativi aggiornati in tempo reale, cioè pista in uso, stato della linea (aperta, chiusa, a doppio uso), direzione ed intensità del vento, istruttori presenti, velivoli in linea. Un sinottico a colori che dà tutte le informazioni necessarie ed utili al pilota per il proficuo e corretto uso delle infrastrutture sociali ed aeroportuali. Ringraziamo il Socio Ing. Egidio GIOIA che ha progettato e realizzato questo e tutti gli altri dispositivi.

Ma la sorpresa più grossa è il mitico REIL (Runway End Identification Light): due lampadine a flash situate in prossimità della soglia pista 36 che ne consentono la facile identificazione in condizioni di scarsa visibilità. Si tratta di un ausilio VFR, utile per allinearsi correttamente e da lontano con la pista con un semplice trucco: quando si è "giusti" si vedono le luci accendersi esattamente nello stesso momento, altrimenti si osserva uno sfasamento crescente con l'angolazione rispetto all'asse pista.

Ovviamente, aggiustato l'allineamento, occorre procedere a vista e riattaccare se non si vede chiaramente alle minime: il REIL non dà in ogni caso informazioni sul sentiero di planata, quindi non scambiatele per un PAPI!

Chi poi volesse prendersi una bella tintarella può appostarsi con apposita sedia a sdraio (rivolgersi in Officina) vicino ai riflettori. Sugeriamo di non esagerare, soprattutto i primi giorni.

6 - Conferenza sulla tecnica aeronautica

Quest'anno dedicheremo le nostre fredde serate d'inverno a temi che, dai lontani (più o meno) tempi del corso per il brevetto, non si erano più sentiti, lasciando spazio alle più fantasiose ed audaci affermazioni sul piazzale da parte dei soliti "esperti".

Il Socio Paolo FANTON, che nella vita è un giovane ma esperto Ingegnere Aeronautico, è stato invitato a tirarci dalla tenebra dell'ignoranza e si è gentilmente prestato a tenere un ciclo di conferenze sui principali aspetti dell'aerodinamica e delle costruzioni aeronautiche.

Ovviamente, l'amico Paolo renderà gli ostici calcoli accessibili a tutti con spiegazioni chiare ed esaurienti: riteniamo quindi che si tratterà di serate piacevoli, interessanti e stimolanti per la maggior parte dei Soci.

Ecco calendario ed argomenti delle serate:

- 19/2/97 - I profili alari: come e perché
- 26/2/97 - L'ala isolata, ovvero come sarebbe bello es...
- 5/3/97 - Ala più fusoliera = aeroplano
- 12/3/97 - La stabilità
- 19/3/97 - Altre configurazioni: tuttala, canard e fantasia
- 26/3/97 - Struttura e carichi nel velivolo

Le conferenze si terranno alle ore 21:30 presso il Bar-Ristorante. L'ingresso è ovviamente libero.

Buon divertimento!

7 - Voliamo Insieme

Dopo un lungo silenzio eccovi i risultati dell'operazione per il 1996. Il Socio Salvatore Tasca ci comunica infatti che si sono volate, nel corso della varie gite organizzate nell'anno, la bellezza di 162 ore, con 25 piloti aderenti e 33 graditi ospiti, consentendo di giungere ad un costo orario medio di Lit. 129.000- per partecipante.

Rispetto agli anni precedenti (ricordiamo che la prima edizione è del 1993) si osserva quindi un sostanziale gradimento dell'iniziativa, che ha ormai un pubblico affezionato e contribuisce in modo significativo al miglioramento dei nostri piloti.

Il Consiglio Direttivo esprime all'amico Tasca ed ai suoi "soci" i migliori complimenti per l'ottimo lavoro svolto, e li incoraggia a continuare su questa linea.

Vi comunicheremo il programma di "Voliamo Insieme 5" appena disponibile.

8 - Gadget 1997

Il floppy disk contenente le "Pilot Utilities", in omaggio a tutti i Soci vecchi e nuovi del 1997, è finalmente disponibile in Segreteria. Chi avesse già rinnovato non si preoccupi: l'assegnazione del



aero club milano

regalino è nominativa, perciò nessuno potrà sottrarvelo.

A scanso di equivoci e per evitare la diffusione di ingiustificate voci allarmistiche, non temete: non ci sono virus sul dischetto, che è stato preparato dal coriaceo Salvadori (che di mestiere, come forse saprete, fa proprio l'ingegnere elettronico con un certo successo, certo superiore a quello che ottiene come pilota) con le sue manine e duplicato con attrezzatura specifiche da una ditta specializzata (e pagata per non fare pasticci).

Chi non si fida, chiedi lumi al suddetto Salvadori, che precisa tuttavia che i virus del computer non si diffondono nell'aria né tramite starnuti o posizioni venefiche, ma con modalità ben note agli "addetti ai lavori" che sanno quindi come affrontarle e neutralizzarle.

9 - Name a Plane

Come sapete, è tradizione dell'Aero Club Milano assegnare ai propri velivoli più significativi un nome, come si fa con le navi e come fanno anche le compagnie aeree.

Ora, dovete sapere che siamo giunti alla conclusione che gli aeroplani più significativi del Club sono... tutti! Quindi vi invitiamo a dare delle idee sui nomi da dare ai velivoli che ancora non ne hanno uno.

Sono al momento liberi quasi tutti i C172, tutti i PA-28, i SIAI e qualche altro rimasuglio. A titolo di esempio, suggeriamo di scandagliare le esperienze di volo di ciascuno su un particolare aeroplano, oppure di dedicarne uno a Soci scomparsi, oppure di trovare un soprannome scherzoso, oppure... quello che vi pare!

Attendiamo fiduciosi.

10 - Vietato parlare al manovratore

Apprendiamo da fonti bene informate che parecchi oltre a noi hanno poco gradito la "grida" dell'AcCI sulla centomila Lire per la Tessera FAI.

Apprendiamo inoltre che all'AcCI si sarebbero adontati per la nostra affermazione riguardante l'uso del lunario per la misura dei tempi dall'operazione.

Siamo costretti purtroppo a ribadirla, anche se riconosciamo che non tutta la responsabilità è da addossare al personale dell'AcCI, noto per efficienza ed abnegazione. Infatti, i tempi misurati dall'utenza comprendono anche quelli della spedizione postale a Roma e ritorno, che come sapete non sono esattamente brevi (nemmeno dei treni ci si può più fidare...).

D'altronde, ci risulta che tutte le Federazioni Sportive del CONI provvedano al tesseramento a livello provinciale (a Milano basta andare al palazzo CONI di Via Piranesi), rendendo così tutta la pratica più agevole.

Ci permettiamo di formulare un suggerimento: giacché gli Aero Clubs (che devono essere di norma non più di uno per provincia) altro non sono che delegazioni provinciali della federazione "madre" (cioè l'AcCI stesso), non sarebbe più semplice e rapido delegare a questi l'assegnazione ed il rinnovo delle tessere?

Ovvio che ciascun Aero Club dovrebbe effettuare un controllo, ma questo sarebbe grandemente facilitato dal fatto che i richiedenti, in stragrande maggioranza, sarebbero i Soci degli Aero Clubs stessi. L'AcCI dovrebbe quindi intervenire solo nei casi "spinosi", con buona pace di tutti.

Troppo facile? Quousque tandem...

11 - Approaching Seneca

La tormentata vicenda del bimotore ha finalmente avuto felice conclusione con l'acquisto del sospirato Piper Seneca I. Si tratta di un velivolo finora basato a Lucca - Tassinano, di proprietà di un privato, che ha un buon livello di conservazione ed una notevole vita residua.

Trattandosi di una macchina dotata di propulsori normalmente aspirati da 200HP, identici a quelli del vecchio P48, i problemi di pilotaggio dovrebbero essere ridotti al minimo indispensabile e si avrebbe anche il non trascurabile vantaggio di standardizzare ulteriormente le parti di ricambio. La consegna del velivolo è prevista per la prossima settimana, appena completate le pratiche di passaggio di proprietà ed esercizio.

Ora ci aspettiamo torme di bimotoristi alla carica sul piazzale: li preghiamo solo di avere ancora un po' di pazienza, poiché non metteremo in linea l'aeroplano prima che sia stato attentamente ispezionato dall'Officina, a scanso di equivoci.

Anche questa è fatta.

12 - Grande festa in maschera

Il nostro Consigliere EPT, Dott. Enrico BERTANI, ha avuto un'idea divertente: un bel ballo in maschera il Sabato Grasso per tutti i Soci e relative famiglie (ed amici: non abbiamo mai cacciato nessuno...).

Il Sabato Grasso è ovviamente quello Ambrosiano, cioè il 15/2: dalle 20:00 in poi il Bar-Ristorante sarà a disposizione per paciotamenti, abbeverate e danze per la gioia di tutti.

Ricordiamo che alla precedente edizione il Presidente sfoggiava, per dare il buon esempio, uno sgargiante costume da Pantera Rosa. Non vorremo mica essere da meno...

13 - Radio DANGER One informa...

Sentite sotto la biga.

"...Hai visto il nuovo monitor? C'è il elenco degli aerei in linea..."

"Ma quanti sono?"

"Credo 17... anzi no, 18..."

"Ah, e ci sono 5 istruttori..."

"Com'è il tempo?"

"Buono, anzi si vedono le montagne..."

(Preoccupato) "Mah, dove andremo a finire..."