



aero club milano

Bresso, 30/6/1997

BOLLETTINO DI INFORMAZIONE - Giugno 1997

1 - Continua l'avvicinamento Parco Nord - Aeroporto

In un cordiale incontro Manzaroli e Corte hanno ospitato domenica 22/6 i Sindaci del comprensorio Parco Nord (Bresso, Cinisello e Sesto S. Giovanni) con il Presidente del Parco, presente la Provincia con un delegato dell'Assessore allo Sport.

La visita si è conclusa con una colazione di lavoro nella quale sono state discusse le questioni ancora aperte sull'assetto territoriale della zona aeroportuale. Il clima è stato estremamente collaborativo, grazie anche alla

fattiva opera di mediazione del Presidente del Parco Nord Sormani ed alla disponibilità dell'Aero Club a sostenere la soluzione indicata dagli amministratori locali per l'assetto aeroportuale.

Ora la parola passa a Civilavia, che dovrebbe recepire la bozza di accordo nel piano regolatore definitivo che tutti gli Enti interessati sono ora disposti a sottoscrivere volentieri. Questa firma concluderebbe finalmente una diatriba più che quindicennale, con soddisfazione di tutti, garantendo il futuro dell'Aero Club e dell'aeroporto e consentendo a Civilavia di eseguire i lavori di sistemazione sempre più necessari ed urgenti.

2 - Casma Story

Capitano tutte ad Agosto: l'anno scorso l'invito a sottoscrivere la conferma dell'opzione era arrivato il 26 Luglio nell'ormai deserto Aeroporto, mettendo il povero Vicepresidente davanti alla decisione da prendere in assenza del Presidente e di gran parte di soci e consiglieri.

Quest'anno la consegna - prevista per ora agli inizi di Agosto - è subordinata all'emissione da parte del BAI della certificazione italiana, requisito indispensabile per ottenere le marche e poter ritirare gli aerei.

Speriamo che non arrivi l'invito al saldo ed al ritiro a Ferragosto!

3 - Nuove abilitazioni per la Scuola di Volo

La Scuola di Volo dell'Aero Club Milano è stata certificata per effettuare il passaggio velivolo sualcuni velivoli bimotori turboelica abilitati con equipaggio di condotta di un solo pilota.

Si tratta del Piper PA31T Cheyenne, del Beech BE90 King Air e del Rockwell AC690 Turbo Commander.

Ovviamente non abbiamo in linea i velivoli, ma sono stati fatti accordi con chi li ha per poter effettuare il passaggio. Gli interessati possono rivolgersi al Direttore della Scuola, C.te Fausto MARTELLI, presso la Segreteria.

4 - Medaglie del CONI

Il 9/6/97 si è svolta presso la sede del CONI Regionale di Milano la cerimonia per la consegna delle Medaglie al Merito Sportivo.

Siamo lieti di comunicare che il nostro Sodalizio ne ha ricevute ben quattro: una al Presidente Onorario, Andrea CORTE, per i suoi dieci anni di dirigenza sportiva coronata da significativi risultati da parte del Sodalizio da lui presieduto; una a Paolo BOVATI, Campione Italiano Navigatori Rally 1995; una a Ruggero ROSSINI, Campione Italiano di Acrobazia Cat. Illimitata 1995; una a Paolo VERCESI, Campione Italiano Acrobazia Cat. Intermedia 1995.

A tutti i premiati, che così significativamente hanno tenuto alti i colori del nostro Club, i nostri migliori complimenti ed un caloroso caloroso augurio di nuovi successi.

5 - XXII° Trofeo Roberto Crippa, seconda puntata

Nuovamente a Biella per la seconda manche del XXII° Trofeo Roberto Crippa, eccoci alle prese con le Cat. Sportman ed Illimitata. Assatanati come sempre i primi, che essendo alle prime armi hanno fame di successi e, dopo la gara, orecchie basse per gli insuccessi. seri e concentrati (forse troppo) i secondi data l'importanza della nostra gara per la qualificazione nella Squadra Nazionale.

Nella Sportman il veterano Guido Giraudò ha vinto con una tattica accorta, mentre i suoi avversari, seppure meglio votati nel Conosciuto, hanno commesso vari errori e gli hanno ceduto il campo. E' da notare il primo posto nel Conosciuto della debuttante Elena Corte detta Mary Ginger, rarità assoluta



aero club milano

per una donna in Italia.

In illimitata, Sergio Dallan torna alla vittoria dopo il grave incidente dello scorso anno che aveva posto in dubbio la continuazione della sua carriera, mentre Maurizio Costa ha preso in mano al meglio il venerabile CAP-21DS "Silver Chicken" che possiede in società con Dallan.

Ma eccovi i risultati finali.

Cat. SPORTSMAN

POS.	PILOTA	AEREO	AERO CLUB	K
1	GIRAUDO G.	CAP-10	Cuneo	78.22
2	BARONIA A.	CAP-10	Lugo	75.28
3	VIPARI E.	CAP-20	Milano	73.81
5	SOMAZZI F.	CAP-20	Milano	72.34
6	CORRE S.	CAP-10	Milano	71.62
7	CASTELLAZZI R.	CAP-10	Milano	70.05
11	ORCOSO S.	CAP-20	Milano	65.25
12	TOMASINI A.	CAP-10	Milano	65.18
14	DEL ROSSO R.	CAP-10	Milano	60.54
15	FALCETTI P.	CAP-20	Milano	59.27

Cat. ILLIMITATA

POS.	PILOTA	AEREO	AERO CLUB	K
1	DALLAN S.	SU-31	Milano	83.78
2	VOGHERA R.	ZSOLA	Viterbo	79.24
3	CORRE M.	CAP-21DS	Milano	79.09
4	CILIBERTO G.	CAP-231	Cuneo	72.25
5	PASINI I.	SU-29	Lugo	67.22
6	CARRARO D.	ZSOLA	L'Aquila	58.96

6 - LVI* Giro Aereo di Lombardia

Sole e visibilità illimitata quest'anno per il Giro di Lombardia, nonostante i bollettini, bugiardi come sempre, promettessero pioggia a catinelle. Buon per noi che, memori del passato, usiamo la Legge di Window e guardiamo fuori dalla finestra per sapere se andare in volo o no.

Comunque, i 17 equipaggi che si sono presentati per la gara non hanno avuto modo di pentirene: la gara si è svolta regolarmente, su un percorso giudicato interessante dai concorrenti, e tutti se ne sono tornati a casa contenti.

Solo due gli equipaggi di Milano, purtroppo, ma tant'è: eccovi la classifica.

Cat. ITALIA

POS.	EQUIPAGGIO	MARCHE	TIPO	AERO CLUB
1	BARTOLINI E. - BALDASSARRI M.	I-LUBB	C172	LOGO
2	VERGHELE P. - CORDA P.	I-AMDC	C152	BIELLA
3	MACCHI G. - GIORGETTI C.	I-GEAA	GA20	VERGIATE
5	VALDOBBI G. - FONTANA P.	I-ARAM	BO207	MILANO
7	VINCENZI L. - COVIZZI A.	I-CCAR	C172	MILANO

Cat. INTERNAZIONALE

POS.	EQUIPAGGIO	MARCHE	TIPO	AERO CLUB
1	CASTIGLIONI C. - ARMIRAGLIO M.	I-DAFE	C172	VERGIATE
2	MARILLI G. - BOVATI P.	I-LORI	PA28	CREMONA
3	MENONCELLO C. - SALA M.	I-GAMP	PA28	VERGIATE

7 - Arrivano gli Americani

Non ci crederete, ma è atterrato a Bresso il primo aereo Americano dal 1945. Si tratta di un Beach Bonanza V15, immatricolato N12DE, che viene nientemeno che dal Texas pilotato dal proprietario, Tony Deden, accompagnato dalla moglie e dai due figliuoli.

Il suddetto si è fatto una bella traversata dell'Atlantico con tutta la famiglia: approdato in Europa ha visitato la Grecia quindi, sulla via del ritorno, è passato a trovarci a Bresso, dove lo abbiamo accolto numerosi, rumorosi e festanti come al solito.

Qualcuno si chiederà come abbiamo fatto ad acchiappare una preda così gustosa: beh, è semplice, con i mezzi informatico-internautici del Club... Infatti l'amico Tony ha consultato su Internet il mitico Hanslang e ci ha chiesto alcune informazioni sulla difficile sopravvivenza del pilota in Italia, poi ha avuto un problema tecnico per il quale aveva bisogno di qualificata assistenza, quindi eccolo qui. In segno di ricordo per la piacevole visita abbiamo consegnato ai nostri ospiti un creat del Club ed una foto con autografi.

8 - Sovietaki Soyuz

Secondo la "Pav Condicio" diamo spazio, dopo gli Americani, ai Russi. E' recentemente approdato sui lidi bressani uno Yak-52, acquistato in Svezia da un gruppo di nostri Soci (alcuni già implicati nella vicenda "Lukoter" dello scorso anno).

Si tratta di una curiosa macchina, fusa in un sol pezzo di ghisa per semplicità di costruzione, che ha la singolare caratteristica di avere il carrello spostabile anziché retrattile. Infatti, la manovra di retrazione del carrello ha l'effetto di spostare le ruote più vicine all'ala, ma non di farle scomparire come ci si attenderebbe. Un altro dato notevole: il motore brucia olio anziché benzina nella quantità di circa 18 litri al giorno.

Misteri della tecnologia Russa. Comunque, il manuale di volo dice che, anche se la macchina è certificata per l'acrobazia (era un addestratore militare), bisogna farla dai 5000ft in su. Cioè non in Italia, alle stato delle cose (TBA scetera).

Ci dicono dal fondo che Nikolay Timofeev, vice-campione del mondo di acrobazia, si sia rifiutato di



aero club milano

fare un giro di vite sulla simpatica macchinetta, temendo, dall'alto della sua pluriennale esperienza, scherzi da prete (ortodosso, ovviamente).
Mah...

9 - Non è mai troppo tardi...

... Era il titolo di una famosa trasmissione televisiva degli anni '60, tenuta dal Maestro Manzi. E tal è di noi, giacché siamo finalmente riusciti ad ottenere, dopo circa quattro mesi di speranze attese, la nomina di una commissione di esame per far brevettare i nostri intrepidi aspiranti.

Ecco quindi i nomi dei nuovi pilotoni: Cesare BOFFI, Niccolò FAGLIA, Carlo GIOVANARDI, Alessandro MARCINI, Matteo MAZZONE, William MODA, Massimo FAGANELLI, Luigi PARRAVICINI, Carlo PASQUALINI, Ronnie PERATI, Alfredo PENTIMALLI, Ellina SHAMFAROVA, Mauro VERNIZZI.

A tutti il migliore augurio di volar basso e schivare il sasso.

10 - Premio Top Dano 1997

Ricomincia la strenua lotta per la conquista dell'ambito premio, che vede in palio il solito artistico modello del mitico Padubird.

In testa al momento il coriaceo Francesco Vedovello, detto Viper, che ha segnato in due l'ala del CAP-21 T-CILL con il cartello indicatore di pista appositamente installato dal Presidente. Viper ha vinto, come premio di tappa, un viaggio premio A/R in furgone a Bernay con rimorchio al seguito, nonché una notte di libidine con Madame Baron divisa, ovviamente, col correo Presidente.

Secondi in classifica gli anonimi piloti IFR che sono riusciti nell'impossibile impresa di overgizzare nientemeno che il SIAI 205, che come sapete ha le caratteristiche di volo di un armadio a tre ante con specchiera, schiodando i pannelli alari e, non paghi, arrostando i cilindri per non aver arricchito la miscela in diecina dalle quote stratosferiche che il velivolo consente.

Complimenti vivissimi.

11 - Pesi, bilanciamenti e crani

Come sapete, ogni buon pilota dovrebbe verificare il diagramma di carico del velivolo prima del decollo. Pochi lo fanno scientificamente, in questo aiutati dal fatto che il Sig. Gino Cesena, a suo tempo, ha pensato all'animalità del pilota medio e si è preso i suoi bei margini.

Purtroppo però nel diagramma di carico non è riportato il numero delle ricche che si possono caricare a bordo: quest'utile informazione va cercata nel C.N. (Certificato di Navigabilità) che, fra varie curiosità, parla di posti a bordo degli aerei: 2, 4, 1 minimo eccetera.

Quindi, mentre è perfettamente legale portarsi De Ferrara, Lubrano e Coduri sul Cherokee 140, non si possono caricare sul C172 4 gemellini nati ieri di 2,5 kg ciascuno. Dura lex, sed lex... Comunque, provate a far entrare i suddetti nell'aeroplano, poi fate il diagramma di carico e ne vedrete delle belle.

Si rammenta che trasgredire questa norma è peccato mortale, e rappresenta un rischio gravissimo: penale per il pilota, ai sensi del Codice della Navigazione, e civile per il Club perché l'assicurazione vettore NON risponde dei danni, cioè non paga un tubo. E poi, il Presidente s'attappa.

Pilota avvisato, mezzo atterrato...

12 - Yuckpeak - Series of 1.000.000

Da un quaderno tecnico di bordo.

Anomalia: "La frizione delle manette causa il blocco delle stesse in posizione tutto avanti".

Azione correttiva: "E' lì apposta".