



aero club milano

Bresso, 2/6/1997

BOLLETTINO DI INFORMAZIONE - Maggio 1997

1 - Pagare moneta, vedere Cessna 172R...

Riceviamo da Cessna la conferma della consegna, prevista ora per l'inizio di agosto. E intanto molto importante l'azione di pressione sul RAI per la certificazione italiana: la Cessna si è impegnata a portare un aereo in Italia per la familiarizzazione*

CHE, richiesta dal RAI, si farà in luglio. Così i nostri aeroplanetti potranno volare da subito con le marche I-FACTS e I-MENC, con un C.N. export.

Ecco quindi una nuova idea frullare in capo al dinamico Presidente: una bella zingarata all'inizio di Agosto per raggiungere (con mezzi di fortuna) Independence nel Kansas, dove si trova il nuovo stabilimento Cessna per i monomotori, e di lì, effettuato il volo di accettazione, partire in gruppo per New Orleans. Li consegnano i nostri gioielli per l'imballo (con ficco) e l'imbarco: arrivo stimato a Bresso all'inizio di Settembre ed infine, appena montati, l'attesa dei documenti.

* speriamo bene!

I nuovi Cessna, certificati IFR, costeranno 250 o 300mila lire l'ora a seconda della quota associativa: per intanto il Consiglio, che sta ramazzando i circa 500 milioni che servono per l'operazione Pinkerton, ha stabilito che la seconda rata di Lit. 350.000- della quota di acquisto debba essere versata entro il 15 giugno.

Inoltre, al fine di favorire il più possibile l'autofinanziamento, si è varata una serie di offerte speciali ai Soci:

- Pacchetto A (riservato ai Soci a quota alta): versamento di \$ 2.500.000 con godimento di 11 ore volo.

- Pacchetto B (aperto a tutti i Soci): versamento di 5 milioni da usufruire per qualsiasi servizio Sociale, a partire dall'1/9/1997, con premio di 2 ore-volo sui nuovi Cessna.

- Pacchetto C: come il precedente, con versamento di 10 milioni con 4 ore volo omaggio.

I soci che fossero disponibili a finanziamenti superiori, in cambio di particolari condizioni di prelazione od altro, sono invitati a mettersi in contatto con il Consigliere Bertani o direttamente col Presidente: siamo aperti a tutte le proposte interessanti.

2 - Marione l'Africano

Tanto tuomò che piove. Il nostro Socio ed amico Mario Battistello, ben noto militante della Tortellini Airlines, dopo aver devastato i sonni di tutto il Club (Officina in particolare) per mesi e mesi è partito per fare il giro dell'Africa.

In realtà, che partisse eravamo tutti convinti: che tornasse dopo aver fatto tutto il giro molto meno, poiché certe zone sono infestate da mosche tse-tse, pappataci e cannibali. Alcuni dicevano che il nostro, dopo il decollo da Bresso, si sarebbe fermato a Voghera per approfittare della locale gastronomia in pace per un paio di settimane.

Tutti gli scettici sono stati smentiti: l'intrepido Battistello (ribattezzato Marione l'Africano) ha effettivamente fatto quello che diceva di voler fare, e ne ha dato prova documentale spedendo un fax autografo nientemeno che da Città del Capo, estremo sud del raid.

Numerosi i Paesi toccati dal nostro, accompagnato dal fedele copilota, di professione gruista e che non aveva mai visto un aeroplanetto prima d'ora: tanto numerosi che non ce li ricordiamo nemmeno.

Per festeggiare il ritorno dell'affiatato duo cosa c'era di meglio che una bella paciottata? quindi, tutti al ristorante il 22 Maggio, e tutti sotto al tavolo.

I dettagli ve li racconterà direttamente l'interessato nella danger One, dietro compenso di un bicchiere di quello buono: di noi, dice che sbagliamo sempre.

3 - Convegno sugli ULM a Fano

Si è svolto il 27/4 sull'Aeroporto di Fano, organizzato dall'Aero Club Pesaro, un convegno sullo scottante tema degli ULM sugli aeroporti minori. Presente tutto il gotha dell'Aviazione Generale Italiana, fra cui spiccavano Andrea CORTE, neo-presidente AOPA, ed il Presidente dell'AcCI, Mario TESTA.

Come sapete, il tema è assai dibattuto: in mancanza di una normativa chiara, le DCA agiscono a



aero club milano

discrezione (alcuni dicono "a belino") ammettendo od escludendo gli ULM sugli aeroporti minori, quelli, per intenderci, dove operano la maggior parte degli Aero Clubs. La mancanza di chiarezza ha pesanti impatti sia per gli utenti che per gli operatori economici del settore: se da una parte viene chiamata in causa la sicurezza come discriminante dell'accesso o meno agli aeroporti, dall'altra è indubbio che il problema non si risolve spostando il punto dell'eventuale impatto dell'ULM "pericoloso". Inoltre, sembra che spesso si applichi il criterio, tutto Italiano, della discriminazione in base al peso che dice pressappoco che "chi pesa poco è molto pericoloso": ovvio che un ultraleggero diventa subito ultrapericoloso in tale accezione.

Il convegno ha visto la partecipazione di relatori di grande competenza dal punto di vista legale, fra cui l'amico dell'iniziativa Avv. Luca GIARDINI (Membro, fra l'altro, della CPVM dell'AcCI), che hanno dibattuto a lungo e dottamente sul tema: non essendo altrettanto dotti, ci asteniamo dall'entrare in dettaglio, precisando peraltro che tutti hanno invocato a gran voce un intervento legislativo, al quale davano volentieri il loro contributo, volto a risolvere con intelligenza il problema.

E' sull'intelligenza dell'intervento legislativo che, memori del passato e del presente, nutriamo purtroppo forti dubbi. Spee. ultima dea...

4 - Riunione della Commissione Volo e Motore AcCI

Si e' svolta a Roma il 24/5/1997, presso la Sede dell'Aero Club d'Italia, una riunione della Commissione Volo e Motore. Fra i molti temi all'ordine del giorno il piu' importante era quello legato alla partecipazione delle rappresentative Italiane ai I World Air Games, le Olimpiadi dell'Aria che si terranno in Settembre in Turchia.

Si tratta di un evento nuovo, che riunisce in un'unica cornice tutti i Campionati che annualmente si svolgono per le discipline dello Sport Aeronautico: Volo a vela, Volo a Motore, Paracadutismo, Volo Libero ed Aeromodellismo.

Purtroppo, stante la situazione economica in cui l'Aero Club d'Italia versa a causa della riduzione dei fondi di dotazione ma, soprattutto, del fatto che i medesimi sono per lo piu' utilizzati per le spese di funzionamento dell'organismo (che, ricordiamo, e' statale) anziche' per la promozione dell'attivita' sportiva Nazionale, la partecipazione dei nostri portacolori e' incerta.

La Commissione ha quindi verificato la reale situazione dei finanziamenti in merito, appurato che, secondo l'AcCI, il CONI sarebbe sul punto di erogare un finanziamento straordinario di 300 Milioni di Lire per l'iniziativa.

Purtroppo, oltre al fatto che la cifra, a conti fatti, non e' sufficiente a soddisfare le richieste di fondi delle varie Specialita', a tutt'oggi non si sa se ne' quando il CONI terra' fede alla promessa. Cio' pone in grave dubbio la possibilita' che qualcuno, effettivamente, si rechi in Turchia per partecipare all'importantissima manifestazione, anche perche', a detta del Presidente dell'AcCI, Avv. Mario TESTA, non e' pensabile che i concorrenti possano partecipare a proprie spese. Ci si chiede quindi che senso ha mantenere in vita una costosa organizzazione, inefficiente ed inefficace oltre ogni dire come ben sanno i piloti sportivi Italiani, se non e' neppure in grado di rappresentare il Paese all'estero.

Il resto della riunione e' stato dedicato alla correzione di errori ed omissioni (dire fare baciare lettera testamenti) risultanti da precedenti attivita' dell'AcCI seguite alla disattenta o frettolosa lettura dei verbali della Commissione.

Quousque tandem...

5 - Nuovo servizio ai Soci

Alcuni Soci hanno ricevuto nei giorni scorsi una letterina che li avverte della prossima scadenza della Licenza o dell'idoneita' medica.

Si tratta di un nuovo servizio fornito gratuitamente ai Soci per agevolarli nell'aspletamento delle pratiche relative al rinnovo ed evitare che possano subire interruzioni all'attivita' di volo per una dimenticanza.

Il servizio e' effettuato mediante PT-POSTEL (realizzazione software di Salvatore TASCA, che ringraziamo) e prevede l'invio di una lettera, il primo giorno di ogni mese, a tutti coloro che hanno una scadenza nel mese successivo. Cio' significa ad esempio che la lettera di questa volta, partita l'1/5, avverte tutti coloro che hanno una scadenza nel mese di Giugno.

Ci auguriamo che il servizio sia gradito e preghiamo tutti di rettificare eventuali date errate o mancanti in Segreteria (Sig.ra Natalia): in tal modo il servizio diventera' sempre piu' puntuale ed efficiente.

6 - Storia, regina delle scienze...

Primo colpo basso a segno dal Comitato per le Ricerche Storiche, ormai al lavoro da due anni. La rivista specializzata JP4 ha pubblicato, nel numero di Maggio, un bell'articolo intitolato "70, ma non li dimostra" dedicato al nostro Club. Il pezzo, scritto dal nostro Bruno SALVADORI, e' in realta' l'introduzione del libro che, partendo da un'intervista rilasciata vent'anni fa al nostro Teleforo CARNEVALI da un famoso Presidente, l'Ing. Angelo AMBROSINI, dovrebbe riassumere la storia del Sodalizio, che come tutti sapete e' lunga e tormentata ma sempre all'avanguardia nel panorama dell'Aviazione Italiana. Numerose foto d'epoca, in parte donate dai Soci, in parte provenienti da polverosi archivi, arricchiscono l'inserito: non perdetelo!

Ricordiamo infine che e' sempre valida per i Soci l'offerta di abbonamento annuale scontatissimo a Lit. 50.000= anziche' Lit. 75.000=: per abbonarsi rivolgersi in Segreteria (Sig.ra Loredana).

7 - Illustri lettori del nostro Bollettino

A margine del convegno di Fano siamo lieti di comunicare ai Soci che il nostro Bollettino ha anche un lettore illustre ed affezionato. Si tratta del Presidente dell'AcCI, Mario TESTA.

Schivo come sempre, il Presidente non ha voluto sollecitare la nostra boria dandoci la notizia ufficialmente: tuttavia, nel corso della sua relazione a Fano, ha piu' volte citato la nostra inconfondibile prosa in modo compiaciuto, ammiccando simpaticamente ai rappresentanti del nostro Sodalizio presenti in sala.



aero club milano

Si tratta di un grande incoraggiamento per il nostro libero, gratuito (diversamente da quello di altri celebri personaggi) ed appassionato (idem) lavoro. Grazie, Presidente: ti divertiremo ancora.

a - Parcheggio e viabilità aeroportuale

Mentre il Presidente si sta ancora smacchiando dagli schizzi di vernice, l'opera è completa! Godiamo di una splendida taxiway continua, individuata dalla riga gialla principale: seguendola si dovrebbe ridurre notevolmente il pericolo di gibolli aerei, a patto che gli altri abbiano sistemato i mezzi entro i limiti dei parcheggi, cioè sull'erba davanti e di fianco alla Torre, ed entro le righe bianco-gialle sul piazzale e di fronte a questo.

Raccomandiamo quindi di prestare attenzione al parcheggio, poiché chi mira le vie di rullaggio col ruotino potrebbe essere ingannato dalla posizione degli altri aerei e scassarli.

De Ferrara, vigile in torre, sta già meditando di elevare contravvenzioni, e nei casi più gravi applicare i ceppi alle eliche. Attenzione...

10 - Piloti si diventa - Cap. 297: Andiamo all'estero

Dopo il volo per assesti ed il volo per soccessa, riceviamo dal Presidente e volentieri pubblichiamo una dotta disquisizione sui voli intracomunitari. Per intenderci, sono questi i voli che si svolgono fra Paesi della Comunità Europea, non quelli che si fanno in compagnia (cioè in "comunità"). Leggete e pensate.

*Cari Amici,

Troppe volte, anzi quasi sempre, si vedono piloti che inventano le procedure doganali più strapalate. Incredibile (solo per chi non conosca l'ambiente...) il pressapochismo dei piloti, privati e non, nell'eseguire la corretta procedura... anzi, di solito la parola d'ordine è Kissenofrega.

Ad uso e consumo dell'animale medio beccatevi questo piccolo vademecum.

Gli aeroporti si dividono (chissà perché non si moltiplicano mai?) in due categorie: quelli doganali e gli altri.

Di quelli doganali possiamo fregarcela bellamente, perché se vi salta lo sghiribizzo di presentare un piano di volo per l'estero, col cacchio che vi fanno partire se non avete passato la dogana con il bel modulo strapieno di timbrati.

Dagli aeroporti non doganali, grazie al nostro mai troppo benedetto amico Speroni, da un paio d'anni si può andare direttamente in volo verso i Paesi comunitari (pregasi mandare a memoria l'elenco degli altri 14 Paesi: il 15mo siamo noi, vivaddio!).

Già, e come si fa? Molti fanno così: terminati i controlli esterni, avviano con competenza il motore, rullano, scaldano, chiamano l'allineamento e finalmente, sostenuto il mezzo meccanico se ne vanno secondo la pianificazione.

Aerodinamicamente parlando, funziona. Funziona anche in pratica, finché non arriverà qualche dispettosa denuncia a smorzare gli entusiasmi, e funziona anche per le destinazioni extracomunitarie, chiedere in Danger One per conferma!

Per i prudentoni che non gradiscono i guai con la Giustizia, suggeriamo di fare così: in accordo al regolamento esecutivo della legge presentata dall'ottimo Speroni, il pilota è responsabile di notificare il volo internazionale (detto intracomunitario) all'autorità. Ora, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, l'autorità preposta non è quella aeronautica (cioè l'ARO, che passa i piani di volo), bensì quella amministrativa (Civilavia) per mezzo degli UCT.

Il pilota quindi (con un preavviso di 1 ora rispetto all'orario di partenza e parimenti all'orario STIMATO d'arrivo) deve comunicare all'UCT competente i dati del volo, cioè marche, nome del pilota, numero dei passeggeri e destinazione o provenienza.

E gli aeroporti privi di UCT, osserverà l'attento lettore? facile, questi sono aeroporti minori, che dipendono da una DCA, il cui UCT diventa nel caso competente.

A prova di animale Bressese, facciamo un esempio pratico. Il bravo pilota, che chiameremo Luis per comodità, vuole recarsi all'estero, per esempio ad Innsbruck, che essendo in Austria ricade nel caso. Però ci vuole andare da Vigarolo. Che fa quindi? Fa una bella cazzata, perché essendo Vigarolo un'aviosuperficie, è escluso da questa possibilità.

Per sua fortuna, mentre tranquillamente si spara un cappuccino al bar, ne parla con Cipollino che lo mette in guardia: "Attento", gli dice, "a Vigarolo la pista è stretta e la dogana non ci sta".

Quindi Luis ci ripensa e decide di partire da Alzate, dove notoriamente la pista è bella larga. E qui gli va bene, perché Alzate è un aeroporto. Quindi si attiva, chiama il noto aliantista e chiede il telefono dell'UCT di Alzate.

"Qui non c'è", gli rispondono, "ci mancherebbe solo quello!". A chi telefonare per il preavviso quindi? Al 12? Ma no, basta andare all'ARO di Linate, farai prestare l'AIP Italia sezione AGA 3, e verificare l'UCT competente per Alzate.

Comunque si fa prima ad andare in biga, prendere una copia del prezioso Manzlang, ed alla colonna "Voli Intracomunitari" verificare l'UCT competente nonché il numero di telefono.

Chiamato il funzionario, spiegati succintamente i motivi del viaggio, il nostro è pronto all'ora prevista: ma Polizia o Carabinieri non arrivano, che fare? Niente, poffarre, in questo caso sono cavoli loro.

Innsbruck, le Alpi, volo stupendo: è ora di tornare, e stavolta diretti a Bresso. Chi chiamare, almeno con un ora di preavviso? Ma via, l'UCT, il nostro amico Gino.

Fischio beffardo, risponde il fax... Gino è off duty.

E allora? Chiamare la zia Teresa, mamma del cugino Aristide che fa il carabiniere di leva a Fizzighettoni è senz'altro un'ottima idea, dato che è tanto tempo che non la sentiamo, e poi ci deve raccontare le ultime notizie dei nipotini. Però non serve.

L'amico Cipollino, che si è aggiunto al viaggio, suggerisce l'idea giusta: "Controlla ancora il Manzlang: quando l'UCT di Bresso non è in servizio, Bresso dipende da Linate!" Ma va? Però il volo, data la meteo, i calli di Cipollino, la pianificazione, il CTR di Garda, ecc, ecc dura più di un'ora. Che fare per dare un preavviso di un'ora?



aero club milano

Si potrebbe, allo scoccare dei fatidici 60 minuti dall'arrivo atterrare su una stradina di campagna e chiedere cortesemente un telefono... "Ma no", spiega Cipollino, "perbacco, il preavviso deve essere ALMENO un ora. Se è di 9 settimane e mezzo o 4 giorni va bene lo stesso." Felicemente atterrati per 18, schivando il likoter, ci si rende conto che siamo in anticipo di 14 minuti sulle stimate, e la polizia non c'è. Suggerimento: rimanere sul campo (il bar è consentito) sino allo stimate comunicato e frattanto chiudere il piano di volo (ah, già...) comunicando l'orario esatto di atterraggio a scanso di grane. Se la polizia viene bene, altrimenti allo scadere dell'orario stimato ci si può tranquillamente dedicare alle carte.

E i piani di volo? Come si svince (?) dal testo, non hanno proprio nulla a che fare con la procedura, e vanno fatti normalmente secondo le loro regole. Salvo l'obbligo di indicare in casella 16 che i passeggeri hanno i documenti validi per l'espatrio: in Italia gli ARO prendono nota con sufficienza della cosa, mentre all'estero ci scappano un sacco di risate. "What do you mean, sir?" è la risposta dell'addetto ai piani di volo di Puttsburgh International quando cercate di inserire la freccetta nel modulo.

Alle prossime, miei prodi comandanti: attenzione che vi interrogo!

Il Presidente
Roberto Manzaroli"

11 - XIII Trofeo Roberto Crippa - Prima Mancha

Il Campionato Italiano di Acrobazia 1997 è cominciato il 31 Maggio a Biella-Cerrione, con il XXII Trofeo Roberto Crippa organizzato dall'Aero Club Milano con la fattiva (anzi, diremmo indispensabile) collaborazione dell'Aero Club Biella e della Società SACE, esercente l'Aeroporto. 23 piloti si sono contesi la vittoria nelle Cat. Intermedia ed Avanzata, ma hanno dovuto fare i conti con le condizioni meteo, che erano ideali il venerdì delle prove ma sono andate via via peggiorando il sabato (con copertura alta e un po' di vento) fino alla pioggia battente della domenica secondo la legge di Murphy tristemente nota ai fisici, cioè per il popolo "La fortuna è cieca, la sfiga di verde benissimo". Sono quindi stati volati solo l'Imposto Conosciuto per entrambe le categorie, lo Scosciuto 1 per l'Intermedia ed il Libero per l'Avanzata: seppure con punteggi di campionato ridotti, la gara risulta valida.

Ecco i risultati:

Cat. INTERMEDIA

#	Pilota	Aero Club	Aereo	%PP
1	PRIMULTINI V.	Lago	CAP-21	75.14
2	BERTONI L.	Milano	E300L	72.40
3	FORNABAIO F.	Milano	E300L	72.05
4	BRUSA M.	Milano	E300L	71.97
5	SALVADORI L.	Milano	CAP-20L	69.71
6	FINI L.	Milano	CAP-20L	69.43
7	COLOMBO L.	Milano	CAP-20L	68.95
8	OTTOMANIELLO A.	Milano	CAP-21	68.49
9	BISOGNINI L.	Lago	CAP-21	60.16
10	GHIRINGHELLI G.	Milano	E300L	53.39
11	ROSSI D.	Milano	CAP-21	35.64

Cat. AVANZATA

#	Pilota	Aero Club	Aereo	%PP
1	SCHEDA L.	Lago	CAP-21	78.79
2	SUSSAN F.	Lago	CAP-21	78.37
3	ZANUSO U.	Vicenza	SU-29	76.87
4	OTTOMANIELLO P.	Lago	CAP-21	75.49
5	VEDOVELLO F.	Milano	CAP-21	75.42
6	RUSCIO F.	Milano	CAP-21	74.02
7	LOCATELLI D.	Milano	E300L	71.27
8	GASPARELLI D.	Viterbo	CAP-20L	68.85
9	ANZOLA A.	Milano	T30	67.49
10	VERCESI P.	Milano	CAP-21	67.37
11	GENTILE E.	Viterbo	CAP-20L	55.27

Sempre a Biella si disputerà il 14-15/6/1997 la seconda mancha per la Categoria Sportmen. Illimitata e 4° Libero Integrale. Ne vedremo della belle, compreso l'atteso debutto di Mary Ginger detta Elena Bressovich.

Nel frattempo, consoliamoci con i brillanti risultati dei nostri, pur battuti dai fortissimi e preparatissimi Lugbessi. Onore al merito!

12 - Yuckpeak - Series of 1.000.000

Sentita sotto la biga.

Capt. Oldtimer: "Carto che si danno da fare: strisce per terra, cartelli, illuminazione di pista, imbiancatura dei ceppi... Hai vista una cosa simile! Quel presidente nuovo è un fenomeno!"
Mr. Scruppa: "Hmmm, è tutta una manovra. Non ha fatto un tubo per dieci anni per farsi dire bravo solo adesso... Ci deve essere sotto qualcosa."