



**BOLLETTINO DI INFORMAZIONE
DICEMBRE 2006**

Bresso, 20 Dicembre 2006

1 - Ricordo di Bob "Hurricane" Manzaroli

Come ormai tutti sapete, in una bella notte d'autunno Bob Manzaroli ci ha lasciati.

Il Piper PA31T Cheyenne da lui pilotato è caduto, per cause tuttora oggetto delle indagini della magistratura e dell'ANSV, sulle colline del piacentino mentre era in avvicinamento a Linate dopo essere decollato alcune ore prima da Malta. Oltre al nostro Presidente è deceduto nel sinistro anche un suo amico, unica persona a bordo con lui.

Bob "Hurricane" Manzaroli, pilota di lungo corso, era stato per alcuni anni Team Manager della Nazionale di Cat. Illimitata, che sotto la sua guida aveva conquistato la prima medaglia di bronzo a squadre agli Europei di Grosseto del 1993. Per molti anni vicepresidente del sodalizio milanese al fianco di Andrea Corte, gli era subentrato alla presidenza che aveva condotto con impegno e dedizione, portando il nostro Sodalizio ai vertici della qualità e dei risultati nel panorama degli Aero Club e scuole di volo in Italia e contribuendo in modo decisivo con la sua attività ai maggiori successi dell'aviazione generale italiana, di volta in volta col "cappello" di AOPA Italia, AeCI, ed ultimamente ENAV di cui era stato nominato membro del Consiglio di Amministrazione.

Lo ricordiamo come uomo di grande spessore morale, pilota appassionatissimo e di capacità ben sopra la media, nonché artefice di iniziative aeronautiche di ogni tipo: dal Manzläng (breviario degli aeroporti ed aviosuperfici d'Italia) all'acrobazia, dal long range alle castagnate in aero club, dalle lotte con AOPA per l'abolizione delle ispezioni 12 anni ai motori Continental all'impegno per la rinascita di vari aero club in difficoltà.

Il Consiglio Direttivo, certo di interpretare il sentimento di tutti i Soci, si unisce alla moglie Rossella ed alla figlia Stefania nel cordoglio per la perdita di un amico certo ruvido ma sincero, dal cuore leonino e dall'energia inesauribile messa generosamente a vantaggio di tutti, ma proprio tutti, quelli che in Italia volevano volare, non importa come purchè in sicurezza.

Le esequie si sono celebrate nell'Hangar Sud di Bresso, con il feretro coperto dalla bandiera del Club ed i suoi aeroplani, il C172A I-CMDA (la "Comoda") ed il PA23 I-ANGI (il "Gommolo"), schierati al suo fianco in picchetto d'onore, con una vera folla di Soci ed amici di tutta Italia a salutarlo per l'ultimo viaggio.

Bob giace ora nel Cimitero di Bruzzano, all'inizio del sottovento di Bresso, e ci guarda tutti passare. Noi della Redazione vorremmo dedicargli una Photo Gallery sul sito dell'Aero Club raccogliendo le foto che lo ritraggono nel corso della sua vita aeronautica: preghiamo chiunque fosse in possesso di qualche bella immagine di farcela pervenire in Segreteria (Att. L. Salvadori) o via mail (info@aeroclubmilano.it).

I-MANZ, this is Paradise Control. You can climb unrestricted. Out.

2 - Elezione del Presidente

I Soci dell'Aero Club Milano, riunitisi nell'assemblea ordinaria del primo Dicembre, hanno eletto il nuovo Presidente nella persona dell'Avv. Paolo Franzo.

La riunione, alla quale i Soci hanno partecipato numerosissimi, al punto che trovare un posto a sedere era davvero impossibile (sembrava la metropolitana all'ora di punta), si è svolta con regolarità ma in un'atmosfera resa purtroppo malinconica dall'assenza dello scomparso Bob "Hurricane" Manzaroli, che tutti erano abituati a vedere al posto di comando.



L'assemblea, come previsto dallo Statuto, era presieduta dal Vicepresidente Andrea Tomasini. I candidati alla successione erano (in ordine alfabetico) Gianandrea Caravatti, Paolo Franzo, Rinaldo Gaspari e Francesco Zuanazzi: ciascuno ha avuto la possibilità di illustrare le ragioni della sua candidatura e le modalità con le quali intendeva svolgere la funzione presidenziale, compresi gli obiettivi che si prefiggeva.

I Soci, dopo aver ascoltato con grande attenzione le proclami dei candidati, hanno loro rivolto diverse domande volte a chiarire gli aspetti ritenuti bisognosi di approfondimento: sono quindi state fatte alcune dichiarazioni di voto e, con rapidità ed efficienza, si è passati alla prima votazione.

Questa, che richiedeva il voto favorevole dei 2/3 dei votanti per consentire l'elezione, ha visto prevalere Franzo con ampio margine su Gaspari, Caravatti e Zuanazzi, pur non raggiungendo il quorum richiesto alla prima votazione. Si è passati quindi alla seconda votazione, per la quale bastava la maggioranza assoluta ovvero il 50% più uno dei votanti: il risultato è stato confermato, risultando quindi eletto Franzo a larga maggioranza.

I Soci, compresi i candidati sconfitti, si sono congratulati con il nuovo Presidente che si assume il gravoso compito di reggere le sorti del Sodalizio in un momento difficile sia in generale che relativamente al vuoto improvvisamente lasciato da un personaggio come Manzaroli.

Il primo atto della nuova Presidenza è stato di continuità: spaghettonata del Presidente post-assembleare come da lunga tradizione.

La Redazione del Bollettino si associa alle congratulazioni e vi terrà informati delle cose del Club con rinnovato impegno.

3 - Campagna rinnovi 2007

La fine dell'anno si avvicina e con essa il momento del rinnovo delle quote associative, che sono rimaste invariate rispetto allo scorso anno. Ricordiamo ai Soci che le quote devono essere saldate entro il 31/1/2007: chi nel 2006 ha optato per la quota alta (cioè ora di volo bassa) perderà come d'uso l'agevolazione sulla tariffa dell'ora volo se volerà dopo il 31/12/2006 prima di aver rinnovato la quota.

Ricordiamo inoltre a tutti i Soci che, se desiderano avere la loro fotografia riportata sulla tessera soci 2007, sono pregati di consegnare in Segreteria una foto tessera a colori. Infine preghiamo tutti di comunicare in Segreteria, all'atto del rinnovo, il proprio indirizzo di E-Mail per le ragioni che leggete nel seguito.

4 - Nuova vita al Bollettino

Dopo 12 anni di onorato servizio, onusto di elogi e contumelie (più i primi dei secondi, in verità), il Bollettino cambia rotta, o meglio tecnologia. Infatti, nato nel 1994 per essere distribuito a costi contenuti mediante la tecnologia PT-Postel che consente la stampa ed il recapito postale di documenti elaborati esclusivamente per via informatica, il nostro foglietto risente dell'invecchiamento tecnologico conseguente alla capillarizzazione di Internet, che all'epoca era una rarità cui il nostro Sodalizio aveva immediatamente creduto.

In conseguenza di ciò, l'invio tramite PT-Postel, ancorchè migliorato nelle modalità operative con minor carico di lavoro per il personale del Club, non è più competitivo in termini economici con la posta elettronica, che ormai è diffusissima anche fra i nostri Soci (ad eccezione di alcuni ultraconservatori).

Quindi il Bollettino, dalla prossima edizione, sarà distribuito agli indirizzi E-Mail che tutti i Soci sono cortesemente pregati di comunicare alla Segreteria all'atto del rinnovo: per facilitare la transizione, per un periodo della durata di alcuni mesi, chi ancora non avrà comunicato il proprio recapito E-Mail continuerà a ricevere il papiro in forma cartacea, mentre sarà sempre disponibile una copia sul sito www.aeroclubmilano.it che conserva fra l'altro l'intera storia della "parrocchia".

In cambio del lieve disagio, che peraltro riteniamo non sarà considerato tale dalla maggioranza dei Soci, ci impegnamo ad una più regolare cadenza nelle uscite per soddisfare i nostri molti estimatori dentro e fuori del Club.



Tremate, tremate, le pettegole son tornate...

5 - Glass Cessna

Proprio il giorno dopo le esequie di Bob è arrivato a Bresso il primo dei due nuovi C172SP "Glass Cockpit" voluti fortemente dallo scomparso: purtroppo le avverse condimeteo non gli hanno permesso di essere a Bresso nel giorno fatidico.

La vita continua, e siamo ormai pronti a metterlo in linea: dopo alcune settimane di lungaggini burocratiche siamo ormai agli sgoccioli ed i primi abilitati (ossia i seguaci del Glassismo, nuova religione di cui il Mitico Gramitico è il supremo sacerdote avendo celebrato ormai numerosi sermoni alla luce della luna) potranno portarlo in volo facendo sfoggio di non comune abilità computeristica: i maligni dicono che saranno i migliori aerei a cruscotto ridotto disponibili sul mercato, ma riteniamo si tratti di pura invidia.

Prenotatevi! Ma attenzione che Glassismo è diverso da Lassismo, e sbagliare canale è pericoloso.

6 - Cena delle Aquilette

Primo atto della nuova Presidenza è stata la tradizionale Cena delle Aquilette, svoltasi il 15 Dicembre in una Club House affollata come non si vedeva da tempo. Il Presidente Franzo ha accolto come ospiti d'onore l'Assessore alle Attività Produttive del Comune di Bresso, Fortunato Zini, ed il Direttore della Circostrizione Aeroportuale di Linate, Dott. Alberto Basile. Il primo ha conferito alla Sig.ra Rossella Manzaroli una targa ricordo del Comune di Bresso, che ha voluto riconoscere la qualità del lavoro svolto dallo scomparso Bob nel creare un rapporto proficuo fra l'Amministrazione e l'aeroporto con reciproco vantaggio: inoltre, riconoscendo l'importanza dell'aeronautica nello sviluppo dell'area di Bresso, l'Assessore ha donato al Presidente un DVD nel quale si ripercorre la storia del Breda BZ308, brillante liner italiano del dopoguerra che volò da Bresso verso un destino commerciale purtroppo sfortunato.

Nel corso della cena sono stati insigniti dell'ambita aquileta gli allievi brevettati nel corso del 2006, che ancora una volta sono tanti ed appassionati: stranamente però era difficile appuntare il distintivo sul bavero della giacca, forse perchè gli istruttori incaricati erano poco avvezzi alla moda giovane.

Ad un neo-brevettato (del quale tacciamo il nome per rispetto della privacy e timore della gentile e graziosa consorte) è stata assegnata un'aquileta priva dell'ala destra, tenuta di riserva in attesa che torni quella del C172 che egli certamente ben ricorda.

Fra tanti complimenti, un gesto gentile e di buon augurio è stato il dono fatto al Presidente dal corso PPL 15, consistente in una meravigliosa riproduzione del disegno di un'elica a passo variabile: si tratta dell'elica a comando elettrico installata sul citato BZ308, all'avanguardia per l'epoca, disegnata a mano in prospettiva assonometrica (cioè di sbieco) dal papà di un'allieva del nostro corso, all'epoca giovane e baldo disegnatore. Altro che CAD e computers!

7 - Plurimotori

I Soci hanno sofferto, come sapete, di astinenza da bimotore causata dal prolungarsi della revisione dei motori del PA34 I-TITT: infatti questa macchina ha motori controrotanti per evitare di avere un motore critico, cosa lodevolissima finchè non si tratta di revisionare quello che gira... al contrario, che è prodotto in pochissimi esemplari e quindi non dispone di grossi stock di ricambi. Ossia abbiamo il motore critico non già in volo, ma dopo il TBO.

In pratica i validi specialisti dell'officina sono rimasti in trepida attesa dei pezzi che qualcuno aveva pazientemente cercato oltreoceano: ora però ci sono tutti ed i motori sono già reimbarcati, con stima di rimessa in servizio entro qualche settimana.

Nel frattempo, seppure con la battuta di arresto conseguente alle note drammatiche vicende, il Club ha perfezionato l'accordo per la messa in linea, a disposizione degli allievi IFR, del PA23 I-ANGI, che è full-IFR



ed ha pure dei bei motoroni (che girano da una parte sola) che gli consentono di salire con baldanza e correre quanto basta.

Infine il Consiglio sta concludendo un interessante accordo con un Socio per l'utilizzo di un Seneca V superaccessoriato, con l'unica clausola di indossare una tuta candida, guanti di filo e scarpe nuove prima di salire a bordo per assicurarne l'immacolatezza: vi terremo informati.

E con questo, visto che ci piacciono le macchine difficili, si parte alla caccia di un trimotore biciclo turbocompresso ma idro. Accettiamo suggerimenti

8 - Brevissime

- Fate attenzione quando andate a Montichiari, e soprattutto ASSICURATEVI di vedere i numeri sulla soglia pista prima di atterrare su una strada. Magari a Ghedi, dove i soldati sono permalosi ed i Carabinieri efficientissimi. Ricordate che esiste la riattaccata!
- Sempre più televisori a Bresso. Oltre al Cirrus (ormai in due esemplari) ed al C172SP, abita ora a Bresso uno splendido Columbia 400, al cui proprietario facciamo i nostri complimenti per l'acquisto. Ricordiamo anche che il canone RAI non è dovuto, salvo che al rinnovo del CN...
- Avviso ai piloti del C172SP: ricordate che la pianificazione del volo va fatta prima di partire, perchè farla a bordo fa esaurire la benzina prima del decollo. Pilota avvisato...
- Per non essere da meno, anche i monomotori ritornano: il PA28 Dakota I-LIMB è pronto dopo esser stato recuperato a Calvi dove aveva infruttuosamente cercato il petrolio la scorsa estate, mentre fervono i preparativi per l'altro PA28, I-GUYD, sdraiato a Bresso per eccessiva fretta nella retrazione del carrello.
- A questo proposito, ricordiamo che la resistenza diminuisce retraendo il carrello, ma solo in volo. A terra aumenta, e parecchiotto.

9 - Yuckspeak – Series of 1.000.000=

Dedicato alla Scuola di Volo: << L'uso standardizzato delle ckecklist richiede che il pilota legga diligentemente le procedure che utilizza tutti i giorni, e reciti a memoria quelle che usa ogni cinque anni. >>