

# AERO CLUB MILANO AEROPORTO DI MILANO BRESSO

Le origini e i primi raid europei



**I due grandi hangar** di AeC Milano furono costruiti nel periodo tra le due Guerre Mondiali

**È** uno dei più antichi aero club d'Italia. Patrimonio dell'aeronautica e mito dell'aviazione, è un simbolo dell'epopea del volo di Milano e della Lombardia. La storia di Aero Club Milano (AeCM) ha inizio la sera del 13 settembre 1926 quando nello storico e centralissimo palazzo di Corso Venezia alcuni soci dell'Automobile

club elessero per acclamazione Manillo Zerbinati primo presidente. Professionalità e competitività sono stati da sempre i target principali della scuola: con passione, dedizione e pazienza, in quasi un secolo di vita oltre ad aver addestrato svariate centinaia di piloti civili e militari, AeCM è stato promotore di voli acrobatici e raid, come

quello realizzato nell'estate del 1932 dalla celebre Gabriella Angelini, ribattezzata Little Gaby dopo che effettuò in 25 giorni un "tour" europeo facendo tappa in varie città del Vecchio Continente e sorvolando Austria, Cecoslovacchia, Germania, Danimarca, Svezia, Paesi Bassi, Inghilterra e Francia.

tato dalle varie ditte produttrici di velivoli (Breda, Caproni, Macchi e Agusta) e di motori (Alfa Romeo e Isotta Fraschini) diede lustro all'aviazione. E nel male perché durante la Seconda Guerra Mondiale furono entrambi bersaglio delle massicce incursioni aeree dell'aviazione anglo-americana.

## **Da Taliedo alle bombe anglo-americane**

L'esistenza di Aero Club Milano è legata da sempre agli aeroporti di Linate prima, e di Bresso poi. Durante gli Anni '30 l'aeroplano, simbolo per antonomasia di progresso, coraggio e velocità, cominciò a conquistare la fiducia degli ambienti della "Milano che conta", ingegneri e industriali soprattutto. Lo scalo di Linate, sorto sulle ceneri del campo volo di Taliedo, fu inaugurato il 21 ottobre 1937: dalla fine degli Anni '40 al 1960 Linate e AeCM operarono uno accanto all'altro nel bene e nel male. Nel bene perché il notevole sviluppo rappresen-

**Per la scuola di volo acrobatico** è in linea il CAP10C1-IZAL, con la nuova ala rinforzata in carbonio



**La flotta** dispone oggi di 22 aeroplani fra monomotore, bimotore e acrobatici



## I Piper J3C Cub: la rinascita di AeCM nel Dopoguerra

Terminato il conflitto, il panorama dell'aviazione lombarda si presentava assai triste: gli aeroporti erano tutti fuori uso, fabbriche e impianti erano stati distrutti o seriamente danneggiati. Aero Club Milano, costretto a chiudere la scuola, si ritrovò una flotta semi disintegrata, un'officina incenerita, debiti con personale, assicurazioni e fornitori. Oltre che "ricostruire", impegnativo fu anche il compito di "ricucire" il territorio sfregiato da strade e ferrovie quasi completamente rase al suolo dai bombardamenti. Mentre l'Aeronautica cominciò a riattivare pian piano i collegamenti nazionali, grazie alla ferrea volontà dei suoi soci Aero Club Milano comprò per 1 milione e 400 mila lire tre velivoli Piper J3C Cub, recuperati in un campo di residuati bellici vicino a Napoli.

## A Bresso i voli tradizionali e acrobatici

Nel 1960, a causa dello sviluppo del traffico commerciale dello scalo di Linate, Aero Club Milano si spostò all'aeroporto di Bresso, area fin dal 1912 destinata all'attività di volo da un lascito testamentario allo Stato italiano, col vincolo di mantenerne la destinazione. Pian piano prese forma l'attuale destinazione turistica e sportiva del campo. Nel 1965 una pista in asfalto sostituì quella in erba, consentendo così la piena attività di volo tradizionale e acrobatico anche nella stagione invernale.

## La scuola di volo

Pilota non si nasce, ma si diventa con passione, curiosità e desiderio di apprendere ogni giorno ogni volo. La scuola volo ATO.0007 Aero Club Milano è animata dal contagioso entusiasmo dei suoi piloti professionisti (istruttori ed esaminatori) con all'attivo migliaia di ore di volo ciascuno, da docenti con una lunga carriera alle spalle che con professionalità e grande preparazione si dedicano all'insegnamento del volo a motore, della navigazione e dell'acrobazia. AeCM rilascia tutti i tipi di licen-

ze e abilitazioni per aeroplani: LAPL (licenza di pilota velivolo leggero), PPL (licenza di pilota privato), CPL (licenza di pilota commerciale), ATPL (licenza di pilota di linea), IR (abilitazione al volo strumentale con monomotori e plurimotori), Night Rating (abilitazione al volo notturno), MEP (abilitazione a plurimotori), FI (certificazione Flight Instructor), CRI (certificazione istruttore in base alla classe dell'aeroplano), IRI (certificazione di istruttore di volo strumentale), HPA (corsi per aeroplani ad alte prestazioni), ACRO (abilitazione al volo acrobatico) e la certificazione istruttore volo acrobatico. Essendo ATO, la scuola volo di Aero Club Milano ha un responsabile

si. Il numero dei soci era giunto, credo, al minimo storico. Appena 170 soci alla data delle elezioni. La volontà dei soci anziani (quelli che si sono contrapposti alla mia candidatura) era quella di commissariare il club. Da allora, seppur tra tante difficoltà, abbiamo iniziato un'opera di vera e propria ricostruzione del club. Dopo un anno e mezzo, questi i numeri più significativi: numero dei soci 320. Corsi professionali riattivati (da anni a Milano i corsi ATPL non si svolgevano). La flotta è stata pressoché tutta (ci manca solo un velivolo) rimessa in linea. L'acrobazia, morta e seppellita, rianimata con la gioia di aver conseguito il titolo di campione italiano con il giovane e promettentissimo Lorenzo Uboldi. La ricostruzione del club è passata attraverso la creazione di una identità di progetto condiviso da molti, purtroppo non da tutti. Un'azione che da una parte ci ha visti e ci vede coinvolti a discutere (anche davanti ai Tribunali) con Enac per ottenere il riconoscimento di diritti a lungo invano rivendicati; quindi a ottenere da parte di chi tutt'ora si oppone al cambiamento il riconoscimento della sua ineluttabilità, ovvero il ritiro in buon ordine. Ma è molto più facile a dirsi che a ottenersi

**Antonio Giuffrida**, Presidente di Aero Club Milano



## IO E AERO CLUB MILANO

**Antonio Giuffrida**

*Ospitiamo con vero piacere le considerazioni dell'avv. Antonio Giuffrida, con un passato importante da velista e oggi appassionato di aeroplani. Antonio è arrivato a Bresso in un momento delicatissimo e ha ottenuto in poco più di un anno risultati concreti per i quali parlano i fatti. C'è ancora molto da fare, ma si è finalmente iniziato a guardare avanti (rb)*

Dal marzo 2016, ad oggi, l'avventura come Presidente mi ha catapultato in un mondo che non conoscevo e che per quanto immaginassi fosse complesso è risultato, a volte, un vero e proprio ginepraio inestricabile. Aero Club Milano rappresenta un brand oltremodo impegnativo, ti siedi sul suo scranno (virtuale visto che per recuperare spazi ho eliminato la stanza del presidente) e immediatamente ti senti addosso 91 anni di storia. Il personale era demotivato e in uno stato di vera e propria anarchia. Anni di inutili lotte clandestine l'avevano fiaccato e soprattutto reso diffidente nei confronti di chiunque. Tutti erano visti come potenziali nemici: Enac, i soci, gli altri club... Il lavoro di squadra era inesistente. Un gruppo di validi professionisti, che insieme non riuscivano neppure a parlar-



dell'addestramento (Head of Training), un responsabile degli istruttori di volo (Chief Flight Instructor) e un responsabile per gli istruttori di teoria (Chief Theoretical Knowledge Instructor). Gli istruttori di volo e teoria svolgono i relativi corsi approvati dall'ENAC. L'ATO ha una sua "Safety Policy" che viene divulgata a tutti gli istruttori, dipendenti e soci piloti, e dispone di una flotta di 22 aerei, moderni e performanti. Per voli di addestramento e turismo, i piloti possono scegliere fra ben nove Cessna C172, cinque Piper PA28 e due Piper PA34 (bimotore), e per l'acrobazia un Mudry CAP-10 e un CAP-21. Negli oltre 5000 mq di hangar di pregevole struttura ingegneristica, costruiti a cavallo tra le due Guerre Mondiali (durante il secondo conflitto hanno ospitato un reparto della Regia Aeronautica), sono hangarati esemplari che hanno fatto la storia dell'aviazione: lo storico Piper J3C-65 I-MALU e il Piper PA-60 Aerostar che ha effettuato il giro del mondo partendo da Bresso e atterrando all'Isola di Pasqua, Antartide, Australia, Tasmania e Nuova Zelanda.

## Come arrivare in volo

L'aeroporto Franco Bordini Bisleri di Bresso (LIMB) è situato in adiacenza alla zona Nord della città di Milano, è aperto ai voli di Aviazione Generale e VDS Avanzato. Al suo interno è disponibile il servizio rifornimento Avgas. Taxiway e piazzale principale sono asfaltati. L'aeroporto è dotato di un servizio ristorazione, Aero Club Milano Lounge, un luogo dove si possono gustare i migliori sapori della cucina italiana e sorseggiare drink o aperitivi.

## Modalità di pagamento

**Tasse aeroportuali** La riscossione dei diritti aeroportuali è affidata alla società Sky Service Spa. Telefono +39 02 6143245, negli orari dell'apertura dell'aeroporto;

**Servizio antincendio** La riscossione dei diritti per il servizio antincendio è affidata ad Aero Club Milano.

## Procedure

**Partenza** Qualunque sia la pista di decollo (18 o 36) mantenere 1500 ft amsl. fino al di fuori dell'ATZ o della working area.

**Avvicinamento e atterraggio** I punti di riporto per l'avvicinamento sono OSCAR, CHARLIE e NOVEMBER.

### Pista in uso 18

1) per gli avvicinamenti da Nord (punti NOVEMBER e CHARLIE) procedere sulla verticale del campo 2000 ft amsl. e inserirsi nel circuito di traffico quando in vista del traffico essenziale. Diversamente mantenere 2000 ft amsl. orbitando nel senso del circuito (a Ovest del campo) per poi inserirsi nel sottovento quando liberi dagli altri traffici in circuito;

2) per gli avvicinamenti dal punto OSCAR procedere per il TANGO mantenendo 2000 ft amsl. Si potrà continuare per il sottovento e lasciare i 2000 ft amsl. solamente quando in vista del traffico in circuito in modo particolare quello in controbase.

### Pista in uso 36

1) per gli avvicinamenti da Nord (punto NOVEMBER) procedere per il punto CHARLIE a 2000 ft amsl. Si potrà continuare per il sottovento e lasciare i 2000 ft amsl. solo quando in vista del traffico in circuito in modo particolare quello in controbase;

2) per gli avvicinamenti dal punto OSCAR procedere per il punto TANGO mantenendo 2000 ft amsl. Continuare per la verticale del campo a 2000 ft amsl. per poi inserirsi nel sottovento sinistro 36 quando in vista degli altri traffici in circuito. Diversamente mantenere 2000 ft amsl. orbitando nel senso del circuito (a Ovest del campo) per poi inserirsi nel sottovento quando liberi dagli altri traffici

**Lo storico** Piper J3 65 hp "Spirit of Lidia" con il quale nel 1947 ricominciò l'attività di volo dell'Aero Club Milano dopo la Guerra

## LA PISTA

Coordinate geografiche  
**045°32'.29"N**  
**009°12'.08"E**  
 Radio **Bresso Radio**  
**122.00MHz (it/en)**  
 Dimensione pista  
**1080x30 m**  
 Fondo pista **asfalto**  
 Orientamento **18-36**  
 Elevazione **484ft/148m**