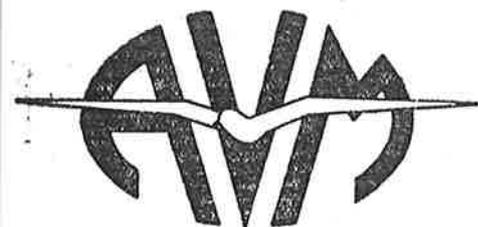


IL CUMULO AEREO

Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede	VIA UGO FOSCOLO n. 3
Sezione Sperimentale Volo a Vela	VIA SAN VITTORE
Laboratorio Gruppi Sportivi	VIA CONSERVATORIO n. 9
Campo di Volo	AEROPORTO BRESSO - CINISELLO

Anno VIII° - n° 4
1° Novembre 1954

POSTA AEREA

E' caratteristica di questo tipo di corriere postale la celerità. La celerità richiede sovente delle precedenze, precedenze che possono assumere il forte tono dell'"assoluta". Al punto da far differire la pubblicazione di un articolo di fondo.

Come in questo caso.

Niente quindi "fondo" perché per via normale ci è giunta la più bella "par avion" o casalinga "posta aerea" desiderabile: di aereo in essa si condensa tutto il lungo nostro annuale sforzo per diventare sempre più aerei. E non certo in senso retorico.

Ai soci, la copia integrale della lettera:

CENTRO DI VOLO A VELA
DELL'AERONAUTICA MILITARE

Aeroporto Urbe, li 21/12/1954

Associaz. Volovelistica Milanese
Aero Club Milano - Via U. Foscolo, 3
M I L A N O

Prot. n° 1828/OP 14

Oggetto: Elogio.

Fra tutti i Gruppi consegnatari di Alianti Canguro dell'A.M., l'A.V.M. è quello che ha saputo trarne il miglior profitto.

E' con gioia particolare che il Centro di Volo a Vela dell'A.M. esprime un caldo elogio con l'augurio di una sempre più proficua attività tendente alle belle mete che il Volovelismo Italiano sta perseguendo.

il Comandante
(Maggiore Pilota A. Mantelli)

METTI IL DISTINTIVO!

Che sia quello dell'A.V.M. o il "C" non ha importanza, ma abbi cura di metterlo sempre all'occhiello della giacca: non per sciocca vanità, ma perché il nostro Sport ha un estremo bisogno di essere conosciuto; essere in pochi sarà forse più bello e più eroico, ma è in fondo egoistico e rende più problematico il nostro volare. E quel che più serve a farci conoscere è proprio quella "propaganda spicciola" che fa chi spiega al profano cosa sia e cosa significhi "quel" coso lì con su i piccioni". In fondo, è una forma di vanità anche quella di dire: io porto il distintivo solo al campo. E quando non è vanità, può darsi che sia addirittura (Dio ce ne scampi!) rispetto umano.

NUOVI BREVETTI, ABILITAZIONI E PROVE

- Durante il mese di Ottobre sono state effettuate le seguenti prove di Brevetto "C":
 - 4, Pergoliz i Giovanni - Istr. Ricotti (3 Ottobre 1954)
 - 5, Andreoni Angelo - Istr. Ricotti (9 Ottobre 1954)
 - 6, Laudi Vittorio - Istr. Galli (9 Ottobre 1954)
 - 7, Pozzoli Luciano - Vice-Istr. Biasci (10 Ottobre 1954)
 - 8, Grassi Jolanda - Istr. Brigliadori (14 Ottobre 1954)
 - 9, Gonalba Emilio - Vice-Istr. Del Pio (23 Ottobre 1954)
 - 10, Soldini Adolfo - Istr. Brigliadori (24 Ottobre 1954)
- Durante il mese di Ottobre la Direzione dell'Attività Didattica ha rilasciato le seguenti abilitazioni al pilotaggio degli aeromobili specificati:
 - 20, Ponzio C.Emanuele - Cat.20 (9 Ottobre 1954)
 - 21, Tognazzi Dario - Cat.20 (10 Ottobre 1954)
 - 22, Rasini Cesare - Cat.20 (10 Ottobre 1954)
 - 23, Soldini Adolfo - Canguro (23 Ottobre 1954)

VITA DELL'ASSOCIAZIONE

- Il giorno di Capodanno è stato celebrato con la consueta riunione volativa straordinaria sul campo di Bresso. Erano presenti 19 soci; tutti hanno iniziato l'anno nel migliore dei modi: in volo. Due simpatici furbacchioni hanno approfittato dell'aria di festa per fare il passaggio sul "Pinocchio". Ne hanno pagato il fio al bar dell'aeroporto a voli chiusi.....
- Domenica 9 Gennaio alle ore 9.00 hanno avuto inizio le lezioni per il Corso Teorico 1955 presso l'Istituto Tecnico "Carlo Cattaneo". Hanno inaugurato il corso l'Ingegnere Angelo Ambrosini, Presidente dell'Aero Club Milano e Socio Onorario della nostra Associazione, ed il Signor Vico Rosaspina, Direttore e Istruttore della nostra Scuola di Volo a Vela. Le lezioni si svolgeranno ogni Domenica mattina dalle 9.00 alle 12.00 (entrata da Piazza Vetra, 9) fino al 6 Marzo prossimo (giorno di esami). Istruttori sono i Signori: Sergio Bergagna (Aerodinamica), Rag. Riccardo Brigliadori (Storia del Volo a Vela), Ing. Edgardo Ciani (Meteorologia) e Rag. Egidio Galli (Esercitazioni)
- Un bel documentario di carattere didattico (durata 28') curato dal socio Emilio Gonalba e girato a Bresso, è stato proiettato presso la sede sociale Martedì 11 Gennaio. Le proiezioni verranno ripetute durante le lezioni del Corso Teorico. Al termine della "prima" calorosi applausi hanno dato il giusto compenso al nostro giovane regista e produttore. Presenti: 27 soci.

NELLE FAMIGLIE DEI NOSTRI SOCI

- E' scomparso il giorno 13 Gennaio il Padre del nostro socio e amico Amilcare Perna. Le condoglianze di tutta l'Associazione all'amico ed alla Sua Famiglia siano di conforto alla Sua dolorosa tristezza.

LE NOSTRE MACCHINE: "LO SPILLO"

Era davvero ora di parlare un poco della bella realizzazione Ciani + A.V.M. + Gonalba + un mucchio di tante altre faccende. E siamo lieti che sia proprio l'Ingegnere Ciani a scriverne.

- "Lo Spillo" incominciò a nascere circa un anno fa, nell'estate '53: fu infatti a tale epoca che il Gruppo dei Volovelisti di Cantù, più o meno capitanati da Ricotti, ebbero l'idea di costruire un aliante di classe. In seguito poi, sia per le difficoltà incontrate a Cantù, sia per gli aiuti dell'Aero Club d'Italia (che finanziò la costruzione) fu terminato presso di noi.

Dal punto di vista generale "Lo Spillo" è figlio del "Pinocchio", di cui ripete l'architettura, con una serie di modifiche tendenti ad ottenere buone caratteristiche a forti velocità, senza però perderci troppo a velocità minori. A questo scopo una delle modifiche è stata quella di ridisegnare completamente l'ala adottando un allungamento di 30. Salvo errori nessun altro al mondo ha sinora costruito un'ala di legno a sbalzo con questo allungamento.

Altre modifiche hanno riguardato la fusoliera, sia quanto a linea esterna che quanto alla struttura e ai comandi. Anche il piano di coda è stato ridisegnato: l'unica cosa rimasta invariata rispetto al "Pinocchio" è la forma del piano verticale.

I dati definitivi (in quanto durante la costruzione ci sono stati vari cambiamenti) sono:

apertura alare	mt	18	
allungamento		30	
superficie	m ²	10,80	
lunghezza	mt	7,75	
peso a vuoto	kg	220	(con strumenti)
peso totale max	kg	315	

Di notevole c'è solo il peso a vuoto, che è risultato di una quindicina di chili minore del previsto: il risparmio è avvenuto sull'ala e, dato che il longherone solo pesava i 35 previsti chili, deve essere dovuto al fatto che il compensato della ricopertura era più leggero di quanto si scrive sui manuali. Questa almeno, non essendo avanzati pezzi e non essendosi rotte le ali, è la miglior spiegazione.

Mi stavo dimenticando di dire che i profili sono gli stessi usati sul "Pinocchio".

Quanto alle caratteristiche di volo, siamo ancora nel misterioso, in quanto non sono state ancora ben misurate. La minima velocità di discesa sembra sia abbastanza vicina ai 60 centimetri al secondo risultati dai calcoli: per lo meno si ha la netta impressione che fra "Pinocchio", "Lo Spillo" e "Canguro" ci siano differenze molto piccole: si ha la solita impressione "di scendere mezzo metro".

Questa minima discesa si ha a velocità sugli 85 orari e a tale velocità si spirala anche a 15 secondi al giro: ciò significa un raggio di virata sui 60 metri, che non è poi molto maggiore di quello degli altri nostri alianti. Sembra che terminare non sia più difficile che con altre macchine: dico però "sembra" perché finora "Lo Spillo" non avrà nemmeno 50 ore e quindi il giudizio è difficile.

La massima efficienza, che dovrebbe essere intorno ai 90 orari, deve essere probabilmente sopra ai 40: anche qui uso il condizionale perché le prove sinora fatte sono troppo poche. Queste prove però hanno tutte concordemente dato risultati che sembrano perfino troppo buoni. Ritenerne però di essere sopra i 40 non è una pazzia, perché anche il calcolo, fatto per similitudine con il "Pinocchio", dà 36 come valore massimo: ed è evidente che la copertura totalmente in compensato conferisce alla superficie una levigatezza molto maggiore.

L'atterraggio avviene a velocità intorno ai 70 chilometri all'ora e, dopo il primo, non è spaventevole. I direttori funzionano veramente bene, senza provocare vibrazioni o altro. Molto probabilmente sarebbe bene avere degli ipersostentatori per l'atterraggio: certi atterraggi però fanno anche pensare che sia sufficiente "prenderci la mano" per posarsi anche in piccoli campi.

Complessivamente il sottoscritto è assai soddisfatto, e ritualmente esprime i suoi ringraziamenti a tutti coloro che in un verso o nell'altro lo hanno aiutato a fare questa macchina. Adesso bisogna aggiungere alcune cosarelle (in Inghilterra c'è stata una botta notevole) e poi si tenterà di misurare le caratteristiche un po' meglio.

Edgardo Ciani

COLLABORAZIONE DEI SOCI

Abbiamo sempre una buona riserva di materiale fornito dai nostri amici collaboratori. Malgrado la fretta di riguadagnare il tempo perduto ed il desiderio, perciò, di ridurre il numero delle pagine (nessun medico ci ha prescritto di uscire con il pagine, come è avvenuto coi numeri 2 e 3), diamo ospitalità ad altri due "pezzi". Nati dal vivaio "didattico" del medesimo conservano alcune buone caratteristiche che giustamente s'adattano al periodo attuale di preparazione teorica dei nuovi allievi: gli allievi 1954 parlano agli allievi 1955. Un colloquio che fa molto bene.

- Le prime quattro ore di "Piper".

Col nuovo sistema di scuola a doppio comando, ormai adottato da quasi tutte le moderne scuole di volo a vela, le prime quattro ore di volo a motore sono il primo gradino per arrivare al sospirato brevetto "C".

All'A.V.M. queste quattro ore di volo sono sostenute dal "Piper" che, libero dall'impegno di trainatore assunto dal "Fairchild", svola per il cielo di Bresso e dintorni compiendo le manovre più sballate che gli allievi sono orgogliosi di fargli fare.

La maggior parte degli allievi è dunque al primo contatto con l'aria e..... con l'istruttore. Agli istruttori poi, questo sistema di scuola deve dare una grande soddisfazione in quanto hanno il loro polso a portata di mano e di voce e possono quindi lavorarlo a dovere senza essere uditi da orecchie indiscrete.

Quest'anno se ne sono viste delle belle anche con il "Piper", non ultima la scassatura per un "bum" un po' troppo "bum". Ma fra decolli a zig-zag e montagne russe, le più carine si sono sentite a terra quando ognuno cominciava a raccontare un po' le proprie impressioni ed a rivelare qualcuna delle dolci paroline che l'istruttore gli sussurrava all'orecchio quando - ad esempio - la velocità toccava e passava i 100 benché avesse (diceva lui) la "cloche" in pancia; aveva però notato sul cruscotto uno strano strumento che segnava 2.200 o 2.300: chissà cosa volesse indicare!.....

Degno di nota quell'indignatissimo allievo che avendo confidato a certi suoi amici di seguire un corso di volo a vela

ed avendo descritto le meraviglie del volo silenzioso su macchine dalle candide ali smisurate, si trovò un giorno i sudvidero salire al campo, i quali, con loro grave disappunto, lo videro salire su un aliante che aveva l'elica davanti e (cosa strana) non sganciava il carrello quando si alzava; e poi, a parte tutto, quando atterrava continuava a fare dei salti tanto violenti che si vedevano le persone a bordo tutte sbalottate; quello che sedeva dietro poi doveva prendere i colpi maggiori perché era tutto congestionato e lo si vedeva agitarsi e lo si sentiva gridare così da lontano!

Però, fra spirali, atterraggi finti o veri e allievi che all'ultimo volo chiedevano ancora all'istruttore di togliere (lui!) il contatto, anche le prime quattro ore sono finite. Ne rimangono ancora sei, ma queste si fanno per fortuna su un vero aliante che non ha contagiri, contatti da dare e da togliere ed altre diavolerie del genere.

Emilio Gonalba

- Il primo traino sul "Canguro".

Dopo quattro lunghi anni di paziente attesa, dovuta esclusivamente a motivi di carattere tecnico (mancanza di fondi!), quest'anno ho potuto finalmente iniziare il corso di pilotaggio per alianti presso l'ormai famosa A.V.M.

Con l'inizio di detto corso, dopo le prime quattro ore di "Piper", indispensabili al profano per capire cosa voglia dire volare, è arrivato il tanto desiderato giorno del passaggio sul "Canguro". Altra grande attesa novità, il traino aereo.

"Canguro" e traino: due cose tanto differenti! Il primo si può paragonare ad una celeste fanciulla, dolce e obbediente; il secondo ad un puledro selvaggio e indomito. O lo si affronta di petto o si rischia di soccombere alla sua irrequietezza.

E' un sabato pomeriggio. Dopo un'attesa di varie ore, in cui ho avuto modo di vedere numerosi traini e di sentirne i relativi commenti, l'istruttore mi dice: "Adesso tocca a te, preparati!". A queste parole, ho sentito come se al posto dello stomaco mi avessero installato un ascensore. Aiutato da un compagno mi sono messo il paracadute e ho preso posto nel "Canguro", mentre il "Fairchild", atterrato dopo un ennesimo traino, si era fermato davanti a noi. Prova dello sgancio cavo e agganciamento effettivo, cenno all'omino dell'ala e poi un leggero strappo, quindi uno più forte, il cavo è teso, un sussulto.....: ci muoviamo! Dopo pochi secondi il rullaggio diventa più dolce ed infine ci stacciamo. Sgancio il carrello e quindi una leggera picchiata per permettere al trainatore di "venir su". A questo punto ha inizio il vero traino aereo tanto atteso! Abituato alla lenta e graduale salita del "Piper", vedermi a poche decine di metri il "Fairchild" mettere il muso verso l'alto e sentire il "Canguro" come succhiato in su è un'impressione nuova, indimenticabile.

Giro campo ed evoluzioni sotto traino, fatte naturalmente dall'istruttore che nel frattempo si era trasformato in un radiocronista per spiegarmi i segreti del traino corretto e per farmi notare le stranezze che succedono in tale periodo di volo (per esempio, virata destra con piede sinistro).

Si continua a salire: 200, 300, 400 metri e il variometro oscilla fra i 2 e i 3 metri; velocità fra gli 80 e i 90 orari e i nervi che finalmente cominciano a distendersi. Raggiunti i 450 metri di quota, ubbidisco all'ordine dell'angelo custode e sgancio.

Dopo un periodo di transizione durato pochi secondi nel quale viene smaltito l'eccesso di velocità, passiamo al volo planato. A questo punto ha inizio il vero volo, quello con la "V" maiuscola, in poche parole, il volo in aliante.

Io avevo diverse ore di volo, fatte soprattutto come passeggero su aeroplani da turismo come il "Piper" e il "Macchino" e

mai più pensavo che un modesto aeromobile di legno sprovvisto di organi di propulsione potesse darmi delle impressioni nuove. Altro che impressioni! Posso garantire che sono stati gli unici minuti durante i quali mi sono veramente accorto di volare. Mi sembrava di avere perso tutta la mia umana personalità e di non avere più nulla in comune con le cose terrene.

Mi scuote la voce dell'istruttore che mi preavvisa dell'esecuzione di alcuni giri di spirale che faremo sulla verticale degli hangars dell'aeroporto. Iniziamo a spiralarci a quota 400 e soprattutto durante queste evoluzioni il "Canguro" dimostra veramente di essere quella macchina tanto decantata! Più lo si tratta delicatamente, più dà soddisfazione; una volta assunto l'assetto voluto, lo mantiene costante, quasi senza bisogno d'intervenire sui comandi.

Altra notevole caratteristica è il fischio continuato; a velocità costante equivale un fischio d'intensità e tonalità costanti. Quindi appare evidente che in aliante si possa ben dire di avere due anemometri: quello effettivo e uno uditivo.

Interrompiamo la spirale a 250 metri di quota e iniziamo il circuito d'atterraggio; voltiamo le spalle al campo e andiamo via così fino a che l'altimetro segna 150 metri. Indi virata di 180° e muso diritto in pista.

Ultima impressione nuova: i diruttori. Come l'istruttore li ha azionati mi è venuto alla mente il film "Ali del futuro" ed in particolare il battimento caratteristico delle velocità transoniche. Sul "Canguro" la velocità è un..... poco inferiore a quella del suono ma, con i diruttori, l'impressione del battimento è viva e reale.

Dolce richiamata per l'atterraggio, ben diversa da quella che facevo con il "Piper" e dopo varie scosse dovute soprattutto alla pista non perfettamente livellata, l'I-CICI appoggia la sua ala a terra, pronto a ripartire con un altro allievo.

Ho già effettuato altri traini e vi posso assicurare - ora - che il puledro selvaggio e indomito ha trovato pane per i suoi denti e la celeste fanciulla un corteggiatore che mai si arrenderà!

Marco Giovanetti

NOTA

Cause indipendenti dalla nostra volontà hanno fatto sì che il n° 4 de "IL CUMULO-NEMBO" uscisse con ritardo. Pertanto alcune date contenute in questo numero sono in contrasto - perché successive - alla data di pubblicazione del 1° Novembre. Si è preferito così fare onde impegnarci a riprendere il ritmo normale di "stampa" senza dover ricorrere al sistema dei doppi numeri.

DA TENER PRESENTE

La responsabilità di quanto pubblicato e non firmato è da attribuirsi al Direttore Stampa e Propaganda, nonché Direttore de "IL CUMULO-NEMBO", Signor Egidio Galli. Lo stesso che per reclami, articoli, collaborazione ed altro potrete interpellare sia per telefono (597.351), sia di persona (Viale Beatrice d'Este, 37). Tenendo naturalmente presente che lo stesso "CUMULO-NEMBO" esce al primo d'ogni mese e che le grane pubblicabili è bene pervengano all'individuo citato almeno entro il giorno 25 del mese precedente.

SCHEMA DEL PROGRAMMA DELLE LEZIONI TEORICHE PER I CORSI DI V.V.

- 1°) - L'ALIANTE E LE SUE PARTI:
 Nomenclatura - libratori e veleggiatori - costruzione, montaggio, smontaggio e regolazione degli alianti.
 Strumenti di bordo - l'anemometro - il variometro - lo sbandometro - il virata - l'altimetro - la bussola - principi di funzionamento - impiego ai fini del governo dell'aliante e della navigazione.
 Norme pratiche per il pilotaggio degli alianti - volo veleggiato e volo trainato - sistemi di traino e di sgancio - uso del verricello - paracadute.
- 2°) - NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA:
 Leggi della resistenza dell'aria in rapporto ai suoi effetti sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e profondità - funzioni delle varie parti dell'aliante e degli organi di comando.
- 3°) - NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA:
 a) - Generalità: l'atmosfera - l'aria - b) - la temperatura - c) - l'umidità: umidità assoluta - aria satura - umidità relativa - aria soprassatura - d) - la nebulosità: foschia - nebbia - nubi - classificazione delle nubi - moti verticali del vento nell'interno e sotto i cumuli e cumulo nubi - e) - il potenziale elettrico - f) - la pressione atmosferica - g) - il vento: velocità del vento - classificazione - Pressione esercitata dal vento - misura del vento - i moti dell'aria - brezze - le correnti ascendenti - loro formazione e loro utilizzazione per il volo a vela - le correnti termiche - le correnti dinamiche - il fronte temporalesco - sua utilizzazione per il volo a vela.
- 4°) - REGOLAMENTO SULLA NAVIGAZIONE AEREA
 con speciale riguardo alle norme sulle segnalazioni e di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro adiacenze di cui agli articoli 83 - 97 - 108bis del Regolamento stesso.
- 5°) - NOZIONI ELEMENTARI DI DIRITTO AERONAUTICO
 Il personale aeronavigante - Brevetti e licenze.
- 6°) - IL VOLO SENZA MOTORE ED I SUOI SCOPI
Scientifici - studio dei profili alari, delle forme aerodinamiche.
Meteorologici - studio dei venti, delle correnti, delle formazioni nuvolose, delle perturbazioni atmosferiche.
Addestrativi - preparazione preliminare al volo a motore, allenamento all'impiego degli strumenti di bordo.
Militari - trasporto truppe, rifornimenti.

Testo integrale del programma diramato dal Ministero della Difesa - Aeronautica, Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo cui si riferiscono le Commissioni Esaminatrici Ministeriali per gli esami teorici di Brevetto "C".

ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE
 "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano
 Via Ugo Foscolo, 3 - MILANO

STATISTICHE MENSILI ATTIVITA' DI VOLO

Inizio attività: 11 Aprile

anno 1954

meze di Luglio

		n°	traino	velegg.	totale
<u>Traini aerei alianti (Didattica)</u>					
Cat.20	I-CATT	-	-	-	-
Asiago 2°	I-AVMA	-	-	-	-
Asiago 2°	I-MINC	-	-	-	-
Canguro	I-AECC	32	2h.58'	6h.08'	9h.06'
Canguro	I-CICI	44	4h.17'	7h.53'	12h.10'
Canguro	I-AECC	-	-	-	-
Pinocchio	I-FIFA	-	-	-	-
Spillo	I-AVME	-	-	-	-
Totale mensile		76	7h.15'	14h.01'	21h.16'
Totale mesi precedenti		354	32h.27'	63h.50'	96h.17'
Totale progressivo		430	39h.42'	77h.51'	117h.33'
<u>Traini aerei alianti (Sportiva)</u>					
Cat.20	I-CATT	28	2h.33'	2h.00'	4h.33'
Asiago 2°	I-AVMA	16	1h.24'	3h.21'	4h.45'
Asiago 2°	I-MINC	12	1h.05'	5h.13'	6h.18'
Canguro	I-AECC	9	0h.55'	3h.12'	4h.07'
Canguro	I-CICI	29	2h.56'	13h.34'	16h.30'
Canguro	I-AECC	1	0h.22'	0h.13'	0h.35'
Pinocchio	I-FIFA	17	1h.34'	11h.43'	13h.17'
Spillo	I-AVME	9	1h.01'	2h.49'	3h.50'
Totale mensile		121	11h.50'	42h.05'	53h.55'
Totale mesi precedenti		241	23h.52'	113h.21'	137h.13'
Totale progressivo		362	35h.42'	155h.26'	191h.08'
<u>Verricellate alianti (Didattica)</u>					
Cat.20	I-CATT	2	-	0h.02'	0h.02'
Asiago 2°	I-AVMA	6	-	0h.11'	0h.11'
Asiago 2°	I-MINC	-	-	-	-
Canguro	I-AECC	3	-	0h.10'	0h.10'
Canguro	I-CICI	1	-	0h.03'	0h.03'
Pinocchio	I-FIFA	-	-	-	-
Spillo	I-AVME	-	-	-	-
Totale mensile		12	-	0h.26'	0h.26'
Totale mesi precedenti		-	-	-	-
Totale progressivo		12	-	0h.26'	0h.26'
<u>Verricellate alianti (Sportiva)</u>					
Cat.20	I-CATT	3	-	0h.09'	0h.09'
Asiago 2°	I-AVMA	6	-	0h.24'	0h.24'
Asiago 2°	I-MINC	-	-	-	-
Canguro	I-AECC	7	-	1h.52'	1h.52'
Canguro	I-CICI	4	-	0h.14'	0h.14'
Pinocchio	I-FIFA	-	-	-	-
Spillo	I-AVME	5	-	24h.34'	24h.34'
Totale mensile		25	-	27h.13'	27h.13'
Totale mesi precedenti		-	-	-	-
Totale progressivo		25	-	27h.13'	27h.13'
<u>Traini aerei aeroplani (Didattica)</u>					
Piper Cub	I-INF	-	-	-	-
Fairchild	I-GENI	76	-	-	1Ch.37'
Totale mensile		76	-	-	1Ch.37'
Totale mesi precedenti		354	-	-	48h.27'
Totale progressivo		430	-	-	59h.04'

<u>Traini aerei aeroplani (Sportiva)</u>		
Piper Cub I-MINK	6	1h.11'
Fairchild I-GENI	112	16h.08'
Totale mensile	118	17h.19'
Totale mesi precedenti	241	35h.08'
Totale progressivo	359	52h.27'

<u>Voli liberi aeroplani (Didattica)</u>		
Piper Cub I-MINK	4	1h.04'
Fairchild I-GENI	-	-
Totale mensile	4	1h.04'
Totale mesi precedenti	468	81h.15'
Totale progressivo	472	82h.19'

<u>Voli liberi aeroplani (Sportiva)</u>		
Piper Cub I-MINK	10	2h.39'
Fairchild I-GENI	39	6h.48'
Totale mensile	49	9h.27'
Totale mesi precedenti	229	37h.12'
Totale progressivo	278	46h.39'

R I E P I L O G O

	n°	traino	velegg.	totale
<u>Attività alianti</u>				
Didattica traini aerei	76	7h.15'	14h.01'	21h.16'
" verricellate	12	-	0h.26'	0h.26'
Sportiva traini aerei	121	11h.50'	42h.05'	53h.55'
" verricellate	25	-	27h.13'	27h.13'
Totale mensile	234	19h.05'	83h.45'	102h.50'
Totale mesi precedenti	595	56h.19'	177h.11'	233h.30'
Totale progressivo	829	75h.24'	260h.56'	336h.20'

<u>Attività aeroplani</u>				
Didattica traini aerei	76			10h.37'
" voli liberi	4			1h.04'
Sportiva traini aerei	118			17h.19'
" voli liberi	49			9h.27'
Totale mensile	247			38h.27'
Totale mesi precedenti	1292			202h.02'
Totale progressivo	1539			240h.29'

<u>Attività globale</u>				
Didattica	168			33h.23'
Sportiva	313			107h.54'
Totale mensile	481			141h.17'
Totale mesi precedenti	1887			435h.32'
Totale progressivo	2368			576h.49'

ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE
 "Ceschina" dell'Aero Club Milano
 Via Ugo Foscolo, 3 - MILANO

STATISTICHE MENSILI ATTIVITA' DI VOLO

Inizio attività: 11 Aprile anno 1954 mese di Agosto

	n°	traino	velegg.	totale
<u>Traini aerei alianti (Didattica)</u>				
Cat.20 I-CATT	-	-	-	-
Asiago 2° I-AVMA	1	0h.09	0h.07'	0h.16'
Asiago 2° I-MINC	-	-	-	-
Canguro I-AECC	21	1h.52'	3h.15'	5h.07'
Canguro I-CICI	62	5h.43'	9h.24'	15h.07'
Pinocchio I-FIFA	-	-	-	-
Spillo I-AVME	-	-	-	-
Totale mensile	84	7h.44'	12h.46'	20h.30'
Totale mesi precedenti	430	39h.42'	77h.51'	117h.33'
Totale progressivo	514	47h.26'	90h.37'	138h.03'
<u>Traini aerei alianti (Sportiva)</u>				
Cat.20 I-CATT	-	-	-	-
Asiago 2° I-AVMA	21	2h.03'	12h.44'	14h.47'
Asiago 2° I-MINC	7	0h.35'	5h.29'	6h.04'
Canguro I-AECC	18	1h.44'	33h.30'	35h.14'
Canguro I-CICI	31	3h.16'	34h.13'	37h.29'
Pinocchio I-FIFA	32	3h.44'	29h.41'	35h.25'
Spillo I-AVME	3	0h.08'	0h.16'	0h.24'
Totale mensile	112	11h.30'	115h.53'	127h.23'
Totale mesi precedenti	362	35h.42'	155h.26'	191h.08'
Totale progressivo	474	47h.12'	271h.19'	318h.31'
<u>Verricellate alianti (Didattica)</u>				
Cat.20 I-CATT	-	-	-	-
Asiago 2° I-AVMA	-	-	-	-
Asiago 2° I-MINC	-	-	-	-
Canguro I-AECC	-	-	-	-
Canguro I-CICI	-	-	-	-
Pinocchio I-FIFA	-	-	-	-
Spillo I-AVME	-	-	-	-
Totale mensile	-	-	-	-
Totale mesi precedenti	12	-	0h.26'	0h.26'
Totale progressivo	12	-	0h.26'	0h.26'
<u>Verricellate alianti (Sportiva)</u>				
Cat.20 I-CATT	-	-	-	-
Asiago 2° I-AVMA	-	-	-	-
Asiago 2° I-MINC	-	-	-	-
Canguro I-AECC	-	-	-	-
Canguro I-CICI	-	-	-	-
Pinocchio I-FIFA	-	-	-	-
Spillo I-AVME	-	-	-	-
Totale mensile	-	-	-	-
Totale mesi precedenti	25	-	27h.13'	27h.13'
Totale progressivo	25	-	27h.13'	27h.13'

<u>Traini aerei aeroplani (Didattica)</u>		
Piper Cub I-MINK	1	0h.11'
Fairchild I-GENI	83	10h.51'
Totale mensile	84	11h.02'
Totale mesi precedenti	430	59h.04'
Totale progressivo	514	70h.06'

<u>Traini aerei aeroplani (Sportiva)</u>		
Piper Cub I-MINK	45	6h.18'
Fairchild I-GENI	92	13h.17'
Totale mensile	137	19h.35'
Totale mesi precedenti	359	52h.27'
Totale progressivo	496	72h.02'

<u>Voli liberi aeroplani (Didattica)</u>		
Piper Cub I-MINK	12	2h.29'
Fairchild I-GENI	-	-
Totale mensile	12	2h.29'
Totale mesi precedenti	472	82h.19'
Totale progressivo	484	84h.48'

<u>Voli liberi aeroplani (Sportiva)</u>		
Piper Cub I-MINK	48	12h.22'
Fairchild I-GENI	31	6h.01'
Totale mensile	79	18h.23'
Totale mesi precedenti	278	46h.39'
Totale progressivo	357	65h.02'

R I E P I L O G O

	<u>n°</u>	<u>traino</u>	<u>velegg.</u>	<u>totale</u>
<u>Attività alianti</u>				
Didattica traini aerei	84	7h.44'	12h.46'	20h.30'
" verricellate	-	-	-	-
Sportiva traini aerei	112	11h.30'	115h.53'	127h.23'
" verricellate	-	-	-	-
Totale mensile	196	19h.14'	128h.39'	147h.53'
Totale mesi precedenti	829	75h.24'	260h.56'	336h.20'
Totale progressivo	1025	94h.38'	389h.35'	484h.13'

<u>Attività aeroplani</u>				
Didattica traini aerei	84			11h.02'
" voli liberi	12			2h.29'
Sportiva traini aerei	137			19h.35'
" voli liberi	79			18h.23'
Totale mensile	312			51h.29'
Totale mesi precedenti	1539			240h.29'
Totale progressivo	1851			291h.58'

<u>Attività globale</u>				
Didattica	180			34h.01'
Sportiva	328			165h.21'
Totale mensile	508			199h.22'
Totale mesi precedenti	2368			576h.49'
Totale progressivo	2876			776h.11'