



# L'AVVULONEMBO

## 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 IX° - n. 6  
novembre-dicembre 1955

### LE NOSTRE CONGRATULAZIONI A MANTELLI

La coppia Mantelli-Muzzi, volando su Canguro nel cielo di Vigna di Valle, ha stabilito nei giorni 26/27 novembre scorso un nuovo primato nazionale di durata per alianti biposti, con 27 h. 30' di veleggiamento. Decollati alle 6,40 del giorno 26, sono atterrati alle 10,10 del 27. Di questo volo hanno già dato ampi particolari la stampa e la radio: è stata una impresa veramente eccezionale, del tutto degna della tempra e dell'esperienza di un uomo come Mantelli. Il volo è avvenuto in condizioni difficili per la bassa temperatura (che ha raggiunto i dieci gradi sotto zero) e per l'oscurità della notte. La quota massima raggiunta è stata di 3600 metri. Ai due piloti tutti i nostri più sinceri complimenti per la brillante prova, che giova moltissimo al prestigio del nostro volo a vela.

### LA NOSTRA ATTIVITA' DEL 1955

Il giorno 6 novembre si è ufficialmente chiusa la nostra attività di quest'anno. In quest'ultimo periodo, con il rarefarsi delle condizioni meteorologiche, sono scemati anche i risultati. Si sono avuti:

- Tre nuovi "C": Giovanni Weisse (25/9), Massimo Stucchi e Giorgio Blondett (15/10)
- Due abilitazioni: J. Grassi (Asiago) e N. Messina (Cat 20)

I risultati del 1955, in una schematica esposizione di cifre, si possono riassumere così:

- Circa 4700 voli complessivi per un totale di 1400 ore di volo;
- Tre primati nazionali (Brigliadori e Grassi)
- Tredici voli di distanza superiori ai 25 km. per un totale di 970 km. percorsi, senza danni alle macchine;
- Ventidue prove d'insegna d'argento: 10 di quota, 8 di durata, 4 di distanza;
- Quattro insegne d'argento su otto di tutta Italia
- Ventotto prove pratiche di brevetto "C", più un reintegro;
- Venti passaggi d'apparecchio.

Con gli ultimi brevettati, che saranno probabilmente esaminati il 22 gennaio dalla Commissione Ministeriale per la parte teorica, il totale dei piloti dell'A.V.M. sale ad 84 di cui almeno 75 svolgenti attività di volo a Bresso. Ricordiamo che all'inizio dello scorso anno il numero dei titolari di brevetto di volo a vela non raggiungeva la trentina per dare un'idea del progresso compiuto dall'A.V.M. e del duro lavoro svolto dal corpo degli istruttori e vice-istruttori. L'opera di questi ultimi è ancor più meritoria ed efficace se si considera che essi hanno svolto la loro attività su materiale grezzo, quale può essere una stragrande maggioranza di neofiti del volo. Pochissimi sono stati, fra i nostri allievi, coloro che provenissero da una qualsiasi altra attività aeronautica, mentre essendo assorbiti dalle normali occupazioni, i nostri istruttori hanno svolto il loro compito negli orari più impensati del mattino, della sera e durante le giornate di riposo.

Col forte numero di voli, abbiamo avuto anche un forte numero di traini, che sono stati effettuati nella maggior parte da Addario. Altri trainatori sono stati occasionalmente Uberti, Brigliadori, Ciani, Galli.

#### CONFERENZE

A cura del nostro Direttore di scuola ed Istruttore Comandante Vico Rosaspina, sono state organizzate delle conferenze di eccezionale importanza e che hanno destato l'interesse di tutto l'ambiente aeronautico. Gli argomenti riguardano l'uso pratico della radio di bordo, i fenomeni ondulatori dell'atmosfera e le correnti a getto, il pilotaggio moderno e razionale dei velivoli. Relatori, nell'ordine, il Ten. Biondo ed il Ten. Bertolotti della I<sup>a</sup> Z.A.T., il prof. Santomauro ed il Com.te Rosaspina. Dato il particolare interesse degli argomenti trattati, l'eccezionale concorso e l'autorità dei relatori, vengono raccolti appunti che verranno diffusi appena possibile. Nel frattempo segnaliamo la seguente lettera inviataci a questo proposito dall'Ing. BIAGIO RANDISI di Roma, del Registro Aeronautico Italiano:

"

Roma, 16 Dicembre 1955

#### ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE

E' con vero piacere che prendo atto della magnifica iniziativa di codesta Associazione, intesa a dare ai piloti quella preparazione tecnica di cui in gran parte difettano.

I nomi del Com.te Vico Rosaspina e del Prof. Santomauro sono sicuro indice del livello del ciclo di conferenze tenute presso Codesta Associazione.

Non mancherò di segnalare al Ministero la lodevole iniziativa di codesta Associazione, iniziativa alla quale auguro sinceramente un pieno successo.

Sarei grato a codesta Associazione se volesse farmi pervenire, oltre ai testi delle pregevolissime conferenze del Com.te Rosaspina, anche quelli delle conferenze del prof. Santomauro, che ritengo del più alto interesse."

Analoga lettera di complimenti abbiamo ricevuto da Maceratini. Siamo veramente lieti che l'iniziativa di Rosaspina e nostra sia così benevolmente accolta, mentre agli autorevoli relatori inviamo i nostri sentiti ringraziamenti.

### I NUOVI CORSI TEORICI

Il giorno 8 gennaio, presso la sede di Via Ugo Foscolo n.3, avranno inizio i corsi teorici 1956, propedeutici alla pratica di Volo a Vela. Queste lezioni saranno tenute da:

Riccardo Brigliadori	- Storia del Volo a Vela
Sergio Bergagna	- Meteorologia
Giorgio Frailich	- Aerodinamica
Egidio Galli	- Esercitazioni.

I relativi esami di ammissione al corso pratico avranno luogo il 4 marzo 1956.

### OMOLOGAZIONE "C D'ARGENTO"

La Commissione Sportiva Centrale di Volo a Vela, riunitasi il 21 novembre, ha attribuito le seguenti insegne d'argento:

n. 10	Mario Cattaneo
n. 11	Leonardo Brigliadori
n. 12	Walter Vergani
n. 13	Enrico Fanoli
n. 14	Franco Tomasina

Numerose prove parziali sono inoltre state omologate. Non sono invece ancora state convalidate le tre insegne conseguite a Rieti dai seguenti piloti del collega gruppo torinese:

A. Morelli - P. Morelli - G. Zoccola

che corrispondono ai tre "C d'argento" di cui a segnalazione nel Cumulnemo n. 5.

### ATTIVITA' DEGLI ALTRI GRUPPI

Da "Volo", organo ufficiale dell'Ae.C.I. apprendiamo che il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, gestito direttamente dall'Aero Club stesso, col concorso di materiali dell'Aeronautica Militare, ha dato i seguenti risultati:

Prove "C d'argento" : Quota n.38 - Durata n. 11 - Distanza n.3  
Brevetti "C" n. 56 - Reintegri n.14

Corso Istruttori: Brevetti "C" n. 6 - Abilitazioni n. 5  
Prove "C d'argento" : Quota n. 3 - Durata n. 2

Sempre secondo "Volo" il Gruppo di Torino ha invece ottenuto i seguenti risultati, a tutto luglio :

Prove "C d'argento" : Quota n. 12 - Durata n. 3  
Brevetti "C" n. 12

oltre a n.4 Quota, n. 2 Durata e n.3 Distanza superata presso il centro di Rieti.

Insegne d'argento, come già detto, n. 3. Ore di volo circa 350 complessive.

Da un censimento approssimativo risulta che in tutta Italia si siano fatti nel 1955 complessivamente 5700 voli per 2650 ore, con conseguimento di 134 brevetti "C". Dall'esame di queste cifre risulterebbe che l'A.V.M. svolge circa il 60% dell'attività nazionale come ore-volo, e circa l'80% come numero di voli.

Rispetto il numero dei nuovi brevetti siamo solo al 20% stante l'apporto notevolissimo di Rieti, che però ha istruito solo allievi provenienti dal volo a motore.

#### IL NUOVO CANGURO MINISTERIALE

Il Magg. Mantelli ci ha voluto personalmente portare il nuovo Canguro Ministeriale I-AECY che il Ministero ha assegnato all'Ae.C.M. per i volovelisti Milanesi. Da parte dell'Aero Club Milano, di concerto con l'A.V.M. ed il C.P.V., si stanno definendo le modalità per l'uso comune di questo nuovo aliante.

#### IL NUOVO BIPOSTO

La costruzione procede alacramente sotto la guida di Felice Gonalba. Le ali sono già chiuse e quasi finite, come pure i piani di coda. La fusoliera essendo in tubi di acciaio, richiede lunghe prove essendo la nostra prima esperienza in tale campo.

Il gruppo finanziatore di questa costruzione marcia anch'esso regolarmente, anche se non sempre qualche componente è puntuale nei versamenti; c'è sempre qualche volonteroso che in ogni modo garantisce alla S.S. V.V. le 240.000 lire mensili necessarie alla veloce realizzazione della macchina. Rimane però ancora scoperta la dodicesima quota, come precedentemente comunicato sul n. 5 del Cumulonembo; sono denari che verranno a mancare allorchè, anticipando i versamenti, i componenti del gruppo avranno soddisfatto per intero il loro impegno, senza che la macchina sia stata ultimata.

Richiamiamo ancora una volta l'attenzione di tutti i soci perchè si facciano parte diligente nel costituire un piccolo gruppo per la copertura della quota. La messa in linea di una macchina nuova deve essere un problema di tutti, anche dell'ultimo arrivato; poichè è assolutamente biasimevole che i sacrifici siano incontrati solo da una parte dei soci, mentre gli "altri" stanno a guardare. Non è possibile che in una associazione, 84 piloti più o meno disputantisi i voli nella bella stagione, non possano dare che una sola dozzina di previdenti volonterosi. Non si pretende che si sborsino denari quando non se ne dispone: basta anche solo la buona volontà di riunirsi per ridurre il carico individuale a miti proporzioni. Ricordiamo altresì che questo non è altro che un prestito all'A.V.M. che si potrà risolvere, volendo, anche in contanti.

#### IL COLLAUDO DEL GHEPPIO

Questa bellissima macchina, ultimata da Tognazzi, Cattaneo, Bianchi e Rasini, è finalmente pronta. Sono occorsi duri anni di lavoro per la sua costruzione, avvenuta interamente in economia, ed il maggiormente me-

### ANNUNCI ECONOMICI

L'A.V.M. mette in vendita i suoi Zoegling e Cantù. Il prezzo è assolutamente conveniente, si concedono anche eventuali facilitazioni. Chi fosse interessato scriva direttamente al Consiglio Direttivo, Via Ugo Foscolo n.3.

Il gruppo volovelistico Patavino acquisterebbe un aliante tipo Asia go se rappresentasse una buona occasione. Chi potesse fornirlo è pregato di scrivere a noi od anche direttamente agli interessati.

### LA COMMISSIONE MINISTERIALE D'ESAMI

Come data probabile per gli esami teorici di brevetto viene indicato il 22 gennaio 1956. I trenta piloti interessati si mettano pertanto immediatamente in contatto con la segreteria per gli aggiornamenti sul programma d'esame.

### INTERVISTA AL TRAINATORE

Le impressioni di Ercole Addario sullo Stinson come trainatore sono favorevoli. Scomparsi i primi timori e le iniziali diffidenze, trova sicuro e conveniente l'uso dei flap, senza pericolo di scivolate d'ala in spirale. Addario ha fatto quest'anno un lavoro notevole, duro; e l'ha svolto sempre con volontà e perizia. A fine attività il suo stato di servizio registrava 1408 traini con 230 ore di volo, che aggiunti a quelli dello scorso anno, portano il totale a 2228 voli con 400 ore totali. Questa sua attività, che l'ha portato a punte massime di 50/55 traini giornalieri, ne fa uno dei ragazzi più popolari dell'Associazione, nonché uno dei più meritevoli.

Le velocità minime di traino usate da Addario con L. 5 sono dell'ordine degli 80/85 km/h. Le massime, con aliante tipo Canguro, sono di 100/110 con punte a 120/130 nei trasferimenti. Con lo Spillo si sono raggiunte velocità di 160 km/h durante il trasferimento da Vergiate a Bresso.

Un interessante esperimento di traino doppio è stato effettuato una mattina di questa estate, con due Canguri pilotati rispettivamente da Riccardo Brigladori e Del Pio. I cavi usati erano metallici con lunghezza di m. 30 e m. 60. Nessuna difficoltà particolare si è presentata agli aliante, salvo quella di contrastare inizialmente, pur con una bassa velocità di rullaggio, la forza tendente ad avvicinare fra loro gli aliante. Il decollo è stato normale, lo sforzo denunciato dal trainatore, salvo per i primi quindici metri, minimo. Velocità di salita, regolare, circa 1,5 m/sec.

Nonostante il peso minore, l'aliante più "duro" al traino è, secondo Addario, l'Asiago, che oppone molta resistenza all'avanzamento. Il migliore sotto questo aspetto è lo Spillo. Il totale dei trasferimenti effettuati da Ercolino quest'anno è di 35, con una punta massima di 5 in un solo giorno. Il recupero più spettacolare è stato quello dello Spillo, da Venegono a Biella, effettuato a quota costante di cento metri circa.

Ercolino è veramente un trainatore principe; sempre presente, ha seguito tutti gli orari balzani degli istruttori volando all'alba, al tramonto, la domenica. Si è alzato per diverse settimane ad orari antelucani, per poter fare la sua decina di traini prima di andare in ufficio; la sera, molte volte le tenebre lo coglievano in volo con un aliante dietro. Nonostante tutto questo, il suo più gran dispetto è quello di vedersi usurpato

il posto di trainatore. E tutti i voli portano la stessa sigla di maestro in quest'arte. Ti traina con lo Stinson, il Fairchild, il Piper ; in ogni volo, il primo o il quarantesimo della giornata, decolla sicuro, ti trova l'ascendenza, spirala stretto per contenerti nella termica, ed anche, mentre spirala, ti batte le ali per indicarti il momento adatto allo sgancio. Appena staccato, muso in giù, a 180 km/h verso il campo, pronto per un altro "cliente", senza rubarti un minuto in più di volo. La passione vuol dire molto; tuttavia, alla media di 1400 traini per stagione, non si può più parlare di "voglia di volare".

#### COMUNICAZIONI SPICCIOLE

La Segreteria informa che tutti i Sigg. piloti provvisti di regolare Brevetto "C" dovranno pagare la tassa di concessione brevetto e licenza di L. 311 ai primi di gennaio essendo tale tassa annuale ed indipendente dalla scadenza della licenza stessa. Tale versamento potrà essere effettuato sul c.c.p. n° 1/26965 intestato all'Ufficio del Registro di Roma e la relativa ricevuta dovrà essere sempre allegata al Brevetto.

La Segreteria informa inoltre che sono in vendita ancora 10 distintivi di attestato "B" ed un discreto numero di distintivi "C". Il loro prezzo è di L. 250.

A seguito del trasloco a Linate degli uffici dell'Aero Club Milano, ci è stato concesso di usufruire di qualche locale in più della vecchia sede di via Foscolo, col patto di mantenervi un incaricato durante tutto il giorno. Pertanto il nostro ufficio segue gli orari normali ed il sabato è aperto dalle 17 alle 19.

Nel contempo si rende noto che la signorina Olga Valentinis è stata sostituita dal sig. Luigi Bianchi che è pertanto il nuovo segretario.

#### COLLABORAZIONE DEI SOCI

#### R E C E N S I O N I

##### Nuovi Libri :

##### ALERTE, KAMIKAZE !

Questo libro, uscito recentemente in Francia a cura delle Edizioni France-Empire, e in vendita in Italia, è stato scritto dal Colonnello Igonuchi, Capo di Stato Maggiore della 1<sup>a</sup> Flotta Aerea Giapponese, in seno alla quale, nell'Ottobre 1954 è stato creato il Corpo speciale degli aerei suicidi Kamikaze, che tanto scalpore hanno suscitato nel Mondo. L'Autore di questo libro è anche l'estensore del celebre messaggio al Mondo, nel quale venne annunciato la costituzione e la prima azione del Corpo speciale.

Questo libro ha un grande interesse tecnico, perchè rileva ad opera di un Alto Ufficiale di Marina (l'Aviazione, in Giappone, era in parte integrata nella Marina), molti aspetti strategici della Guerra nippo-americana. Ma ha anche un grande interesse particolare, perchè racconta con la massima esattezza come venne creato il Corpo dei Kamikaze, quali aerei utilizzavano, con quali criteri venivano addestrati, quale era la loro mentalità, e quale la loro vita in attesa dell'attacco a percussione, che non offriva alcuna chance di salvezza.

Sconcertante è di rilevare che - contrariamente a quanto è stato detto - i piloti-suicidi, utilizzarono in grande maggioranza aerei classici, erano muniti di paracadute, e volando potevano benissimo tornare alla base. Cosa che spesso accadeva o per cattivo tempo, o per non aver trovato il nemico, avarie od altro; salvo ripartire - sempre - il giorno stesso o il giorno dopo per ritentare l'azione, sino al " successo ". Taluni piloti tentarono sino a 4 uscite prima di concludere.

Per chi si accinge a leggere questo libro, solo un senso di angoscia può pervadere la mentalità europea; ma quando si arriva alla fine, ci si trova un poco pervasi ed immedesimati della mentalità di chi ha saputo scrivere in maniera così viva di questo Corpo speciale, per cui pure risentendo un senso di angoscia per le scene vissute descrittevi, si arriva a comprendere come si possa arrivare a questo.

All'inizio si trattava di rovesciare una difficile situazione strategica; ma in ultimo, molte azioni ebbero puri e semplici scopi dimostrativi, fini a se stessi; è lì che diventa più arduo immedesimarsi nella mentalità dei trenta volontari che si disputano con ogni mezzo, i cinque aerei rimasti per la ultima disperata azione, da compiere contro una flotta di ottocento navi che, si avanza, senza remissione - per dare l'ultimo colpo alla resistenza giapponese.

La maggior parte dei Kamikaze, specie all'inizio, era composta da volontari fanatici, ma non era difficile trovarne in buon numero. Verso la fine, lo stesso Autore ammette che vennero costituiti d'autorità Gruppi suicidi, prendendo in blocco interi Reparti; impressionante e sconcertante - a questo proposito - le frasi usate dall'Ammiraglio Comandante il quale esprime aspri giudizi nei confronti dei Piloti anziani, propensi ad una mentalità critica (e chi può dar loro torto, in fondo?), nei confronti dei giovani, di meno di trent'anni, più "disciplinati". Altri confronti interessanti quelli fra i militari di carriera e quelli di complemento, provenienti dalle Università.

Un libro denso di episodi e descrizioni veramente interessanti e inedite.

VICO ROSASPINA.

BATRACOMIOMACHIA (Oreste Ricotti)

Il Bollettino dell'A.V.M. (quando esce) è notevolmente interessante: tratta, il più delle volte, di storia antica, tuttavia il suo scopo lo raggiunge in quanto sanziona e ricorda fatti veramente accaduti. Un plauso perciò ai vari Redattori che, dalle origini ad oggi, sono riusciti a non far naufragare questo fragile periodico (periodico ???).

Varie volte sono stato sollecitato a collaborare al nostro foglio ma, per pigrizia o altro, non ho mai avuto il piacere di leggermi. Questa " pigrizia o altro " è notevole colpa e della stessa colpa va tacciato il 90% e più dei Soci dell'A.V.M. Manca, il nostro Sodalizio, d'una sana ed onesta, costruttiva e logica opposizione: è strano, ad esempio, che solo sul campo si verificino - raramente per fortuna - scontri che, pur avendo le premesse della logicità, sfociano necessariamente in antipatiche ed inutili scenate. Personalmente, non approvo, sempre ad esempio, l'alone di mistero di cui si circonda l'SSV relativamente all'amministrazione, costi, redditi, controlli; suggerirei al riguardo la pubblicazione d'una specie di statistica, sul fac-simile di quella dell'attività di volo. Non è per niente strano, ma altrettanto improduttivo, il mugugnamento fra singoli per quanto si ritiene non vada pel giusto verso. Eccetera .....

Mi riprometto perciò, afferrando al volo l'ennesimo invito a buttar giù le due righe per il prossimo numero (quando uscirà?) di dar vita - con questo - ad una nuova rubrica che chiamerei BATRACOMIOMACHIA: per mezzo della quale i Soci (non sorci) facciano le loro critiche, avanzino proposte, condannino magari persone e/o sistemi e, perchè no, elogino persone e sistemi meritevoli. Vuol dire che se la rubrica attacca-"SORCIO" sarà sinonimo di "ATTACCANTE" e "RANA" di "ATTACCATO".

Responsabile: WALTER VERGANI-piazza Cavour 5-MILANO-Tel. 664.823-635.306.