

## La nostra attività

Il bilancio di questo primo mese di attività è attivo e passivo al tempo stesso. Abbiamo cominciato bene e forte, ma dobbiamo denunciare due discrete scassature che immobilizzeranno il Canguro I-AVDM e lo Spillo per diverse settimane. Gli incidenti sono avvenuti fuori campo, durante la delicata fase dell'atterraggio; in entrambi i casi le punte di un'ala hanno toccato terra provocando due imbardate e la rottura delle fusoliere. Le cellule ed i piani di coda non hanno avuto danni; ore lavoro complessive stimate per la rimessa in efficienza, circa 1500. Si raccomanda ai piloti « distanziati ad oltranza » di meditare su questi fatti e di trarne tutte le deduzioni possibili: da questi incidenti, che per fortuna non hanno portato danni alle persone, è necessario trarre la massima esperienza.

Il consuntivo dei nostri voli è il seguente:

— Sette voli di distanza d'allenamento, di cui uno valevole come prova per l'insegna d'argento, ed uno di primato, per complessivi cinquecento chilometri;

— quattro prove di quota per il « C » d'argento;

— Una prova pratica di brevetto.

L'attività ha avuto inizio il 16 marzo scorso, con una flotta composta dal Pinocchio, dall'Asiago, dai tre Canguri ministeriali e dal nostro, dal Cat 20, dal Gheppio, dal Piper I-MINK e dai due Stinson I-AEEN ed I-AEGF. Lo Spillo ha iniziato l'attività il 24 marzo.

Le prime giornate di volo sono state prive di correnti ascendenti di una certa entità; i primi voli di oltre un'ora si sono avuti il 19 marzo, alla terza giornata, e tutti ottenuti con gran fatica. Il 19 marzo abbiamo avuto sul campo anche il Ten. Rovesti che alla sera ci ha tenuto una delle sue conferenze meteorologiche; nello stesso giorno ha avuto inizio l'attività didattica, che con una media di una quindicina di voli giornalieri è poi continuata, e continua tuttora, col sistema del mattino alle cinque e della sera dopo le cinque. Il primo volo fuori campo è stato compiuto da Briigliadori e Serrantini sull'AVDM il 30 marzo, nonostante la giornata scarsamente favorevole. Infatti il soffitto massimo è stato riscontrato in 600 metri, per cui l'atterraggio di



N° 2 - Anno 11° - Aprile 1957

ORGANO  
UFFICIALE

**A.V.M.**

AEROCLUB  
VOLOVELISTICO  
MILANESE

## IL PRIMATO DI BRIGLIADORI E GIACOPINI

Il 13 aprile scorso Riccardo Briigliadori e Franco Giacopini hanno volato col Canguro I-AVMD da Bresso a Torino-Aeritalia battendo il primato nazionale di distanza con meta prefissa per biposti, che già era detenuto dal Comandante Mantelli con km. 123. La distanza percorsa da Briigliadori è stata di km 135. Ma il loro primato si è trasformato in quello di... minima durata, giacché il giorno successivo ci siamo visti capitare a Linate i modenesi Campari e Angiolini, che raggiungendo col loro Canguro la meta per un soffio (hanno infatti atterrato qualche centinaio di metri prima del campo), hanno nuovamente migliorato il record della categoria

stabilendolo in km. 145.

Entrambi i voli hanno destato il massimo interesse nell'ambiente volovelistico, ed il duplice colpo, a distanza ravvicinata, non ha mancato di rallegrare coloro ai quali sta a cuore la vitalità del volo a vela nazionale. Al Comandante Mantelli ed a Briigliadori non mancano infatti le qualità per dar luogo ad una appassionante gara nell'attribuzione dei primati. Per il momento ci congratuliamo con entrambi gli equipaggi protagonisti di queste prove, ed in special modo con quello modenese, al quale cercheremo di rendere la pariglia di questo forzato « record a squagliamento rapido ».

segue: « *Il Cumulonembo* »

Brigliadori è avvenuto vicino a Rho, ad undici chilometri. Il giorno dopo ha fatto la comparsa sul campo di Bresso il Cat 28 I-KAKA del Centro Politecnico del Volo, ed il rivedere la macchina andata distrutta quattro anni or sono proprio a Bresso, ci ha rallegrati. La finitura è impeccabile e nel complesso la macchina può definirsi un « signor aliante ».

Il 6 aprile la primavera ha fatto sentire il suo arrivo, dopo interminabili giornate di pioggia. Pietro Longaretti e Giordano Locatelli hanno superato la prova di quota per il « C d'argento »; Brigliadori e Serrantini, sempre con l'AVMD, hanno fatto un volo di 84 km. in linea d'aria, atterrando a Ghedi. Il giorno successivo, con un soffitto di 1000 metri circa, si sono avuti due voli di distanza ad opera di Cesare Rasini, che atterrando a Pointoglio ha totalizzato 51 km. superando la terza prova e conquistando il « C » d'argento, e di Walter Vergani che ha preso terra a Gavardo (Brescia) compiendo 96 km. Il 13 aprile Brigliadori e Giacomini hanno raggiunto Torino, come si è detto prima, mentre il 14 si sono avuti i voli di Tomasina con l'AVMD e di Rasini con lo Spillo, che sono atterrati rispettivamente a Pieve d'Olmi (Cremona) ed a Lodi, compiendo km. 87 e 34. Nello stesso giorno Pauli superava la prova di veleggiamento valevole per il brevetto « C » realizzando contemporaneamente il guadagno di 1000 metri; Borromeo Adalberto superava anch'egli la prova di quota.

I passaggi d'apparecchio effettuati in queste giornate sono i seguenti:

— Asiago: Macerata

— Pinocchio: Giusto Vergani, Gavazzi.

Ha inoltre effettuato il suo primo traino da solista Giorgio Frailich.

La convivenza con il Centro Politecnico del Volo, dopo gli indispensabili accordi, è stata attuata abbastanza soddisfacentemente, anche se necessita di ulteriori perfezionamenti; ci auspichiamo che tale possa sempre essere e che la buona volontà collaboratrice sia sempre presente, nella risoluzione dei rispettivi problemi organizzativi.

## Le conferenze di Rovesti

Conformemente a quanto deciso dalla Commissione Centrale di Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia, sono stati curati dal Ten. Rovesti alcuni cicli di conferenze meteorologiche di enorme interesse, che Rovesti ha tenuto direttamente presso le sedi dei principali Gruppi Volovelistici.

Queste conferenze sono state seguite da quasi tutti i nostri soci piloti ed allievi, che hanno avuto modo di arricchire affettivamente il proprio bagaglio culturale meteorologico con notizie preziose e di indubbio valore pratico nell'attività del nostro sport.

Queste conferenze, e più ancora, il manualetto di cui Rovesti ci ha annunciato la prossima distribuzione colmano una grave lacuna esistente nel nostro campo, dove pochissimi finora hanno potuto darci notizie così direttamente interessanti il volo a vela. Siamo vivamente grati al nostro caro Plinio di quanto ha voluto insegnarci, della ventata di cordiale amicizia che ci ha portato da Roma, e ci auguriamo che ora non ci lasci nuovamente soli.

## Il corso teorico invernale '57

Con la terza sessione di esami tenutasi il 29 marzo presso la nostra sede, ha avuto termine il corso teorico invernale 1957. che come ormai è tradizione, ci ha portato nuovi allievi e nuovi amici. Il numero totale dei frequentatori è stato quest'anno di 82 persone, più 6 nuovi arrivi che hanno sostenuto l'esame senza aver frequentato, per ragioni varie. In complesso, quindi, 88 neofiti, di cui però, come solito, se ne sono persi per strada 36. Dei rimanenti 52, tutti hanno sostenuto l'esame con esito favorevole, anche se per alcuni si sono resi necessari gli esami di riparazione. I nuovi allievi sono quindi:

— Redaelli Liliana, Vona Jole, Chiesa, Jampaglia, Voltolini Mara, Vassanelli, Giobbio, Crippa, Trezzi, Goi, Prosperi, Mussati, Mantegazza, Altomare, Zaccaria Annabella, Ighina, Astuni, Morando, Busnelli, Toffano, Ardizio, Zanaboni, Ramaccioni, Colombo Giancarlo, Sciacchitano, Papetti, Hügel, Locatelli Adriano, Battistini, Tarengi, Arrigoni-Neri, Diesing, Cecere, Lachelli, Ottina, Borromeo Franco,

Rossetti, Brugnetti, Facchini, Rosi, Fontana, Laballe Marialuisa, Pisoni, Romano, Perucconi, Mosconi, Barbera, Rodolfi, Senizza, Gualdi, Marelli, Calzecchi-Onesti.

Ai nuovi amici il benvenuto di tutti i « vecchi ».

## L'attività didattica

Secondo la tradizione instaurata da Brigliadori (vedere schema-orari del libretto di istruzione, veramente diabolico!) l'attività didattica procede a tutto spiano. Troppo lungo fare il conto dei voli sul Piper già effettuati dal Riccardo e dal baffuto Frailich. In ogni modo il primo lotto di allievi ha già superato le prime quattro ore di Piper e si prepara a dar l'assalto ai Canguri, con malcelata preoccupazione da parte degli sportivi che temono di trovarsi troppa concorrenza nella richiesta di voli. Si presume che quanto prima farà caldo in questo settore.

## Un telegramma da Roma

Giunto il 19 aprile: « Prego trasmettere piloti Brigliadori Giacomini mie sincere felicitazioni per volo compiuto. f.to Zerbini ». Ringraziamo a nome di tutti i soci per la cordiale simpatia con cui l'Ing. Zerbini, Presidente dell'Ae. C. I., segue la nostra attività, con la speranza di poter sempre essere all'altezza della Sua stima.

## Raccomandazioni dell'Aero Club d'Italia

In un suo notiziario l'Ae.C.I. prega gli Aero Clubs periferici di evitare che vengano effettuate riprese cine-fotografiche aeree, per le quali è necessaria apposita autorizzazione da parte degli Enti militari competenti. Tale materia è regolata dal D. L. 1732 del 22-7-1939 e quindi la violazione di queste norme è perseguibile a termini di legge.

## Graduatorie ore di volo a motore degli Aero Clubs

Dai notiziari dell'Aero Club d'Italia abbiamo rilevato le seguenti statistiche delle ore di volo a mo-

segue: « Il Cumulonembo »

tore effettuate dagli Aero Clubs periferici nel 1956:

Aero Club Roma	: ore 4103.41'
Aero Club Milano	: » 2948.36'
Aero Club Torino	: » 1692.28'
Aero Club Bologna	: » 1341.42'
Aero Club Udine	: » 1162.38'
Aero Club Varese	: » 740.33'
Aero Club Venezia	: » 725.10'
Aero Club Vicenza	: » 704.42'

seguono Padova, Treviso, Biella, Vergiate, Napoli, con più di 600 ore, indi Firenze, Bari, Verona, Genova, Forlì, Aerocentro dell'Ae.C.I., Scuola Centrale Volo a Vela di Rieti (solo per il volo a motore), Massa, Ravenna, con più di 500 ore, Modena, Ferrara, Pesaro, con più di 400, poi Rimini, Alessandria, Trieste, Parma, Trento, Mantova, Siena, Brescia, Pescara, Palermo, Bolzano, Rieti, Perugia, Reggio Emilia, con più di 300 ore. Quindi altri 18 Aero Clubs. Il Totale Generale è di complessive 30.414 ore e 53' volate.

Da questo prospetto si può dedurre che l'A.V.M. con le sue 1043 ore 22' di alianti, più 182 ore di voli liberi a motore e più 366 ore di traini aerei, per un totale di 1592 ore 22' non sfigura affatto in paragone con gli altri Aero Clubs e può ritenere di meritarsi l'autonomia concessa.

## Attività di volo 1957

Situazione al 31 marzo 1957

### Alianti:

Traini sportivi n. 38	ore 8.47'
Traini didattici n. 170	ore 57.14'
Altri traini n. 21	ore 4.22'
Totale n. 229 ore 70.23'	

### Aerei a motore:

Traini didattici n. 38	ore 4.39'
Traini sportivi n. 170	ore 23.57'
Altri traini n. 21	ore 3.17'
Totale n. 229 ore 31.53'	

Voli liberi did. n. 172	ore 32.01'
Voli liberi sp. n. 6	ore 1.35'
Altri voli lib. n. 68	ore 6.29'
Totale n. 246 ore 40.05'	

Totale generale  
voli a motore n. 475 ore 71.58'

### Voli per apparecchio:

I-CICI	n. 47	ore 14.03'
I-AECC	n. 53	ore 13.56'
I-AVMD	n. 27	ore 10.45'
I-AECY	n. 43	ore 11.34'
I-AVMA	n. 21	ore 5.55'
I-FIFA	n. 26	ore 8.39'
I-AVME	n. 7	ore 3.19'
I-AVMC	n. 4	ore 1.55'
I-AVMH	n. 1	ore 0.15'
Totale 229 ore 70.23'		

I-MINK	n. 196	ore 35.38'
I-AEEN	n. 189	ore 23.59'
I-AEGF	n. 89	ore 12.03'
I-AEGE	n. 1	ore 0.18'
Totale n. 475 ore 71.58'		

Totale complessivo generale:  
voli n. 704 ore 142.21'

### Giornate volative (dal 16 marzo):

7 feriali (mattino-sera)
3 feriali (sabato)
4 festive
14 Totali

### Soci partecipanti all'attività di volo:

Allievi 1 <sup>a</sup> Sez. A	n. 34
Piloti 1 <sup>a</sup> Sez. B	n. 33
Piloti 2 <sup>a</sup> Sezione	n. 7
Organico: Piloti	n. 4
Totale	n. 78

Allievi in attesa di iniziare il corso:  
n. 20

Soci iscritti al 31-3-57: n. 167.

**Nota:** La situazione voli al 31-3-57 comprende anche i voli di trasferimento ed officina che sono stati compiuti prima dell'inizio dell'attività regolare.

## Piccola storia dell'A.V.M.

### Rientri nella famiglia

Sul campo si sono rivisti Berti, Zulli e Calzocchi-Onesti. Auguriamo a questi vecchi amici una buona attività con la speranza che vogliono ora arrivare alla meta.

La Segreteria comunica che il C. D. ha nominato il Sig. Macerata Luciano allievo trainatore.

### Nelle famiglie dei soci

Il Fumagalli ha fatto il Fumagallino, per il quale è già pronta la domanda di iscrizione all'A.V.M. Siamo certi che il nuovo erede fiancheggerà quanto prima il padre nelle sue turbolenti discussioni ed in questa attesa mandiamo complimenti ed auguri alla Signora Nicoletta e consorte.

Nello scorso numero de « Il Cumulonembo » abbiamo visto come la primitiva A.V.M., attraverso pezzi usati d'ogni genere e con l'impiego di un enorme numero di ore lavoro, fosse riuscita ad avere uno Zoegling tutto suo con adeguata Jeep, e come, attraverso la fusione coi Gruppi di Sesto S. Giovanni e di Cantù, si fosse arricchita di un verricello, di un libratore Cantù, e dei pezzi di un secondo Zoegling. Era passato esattamente un anno.

Il 1948 fu un anno di progressi per l'A.V.M., come del resto anche i successivi. Le trattative per ottenere la concessione ministeriale di un Asiago, l'I-AVMA, ebbero felice esito; un gruppo di soci acquistò il Cat 20 I-CATT, per un prezzo di 60 o 90 mila lire, e finalmente la I<sup>a</sup> Z.A.T. concesse ufficialmente l'uso del campo di Bressano e dei capannoni. Il 25 gennaio 1948, durante la seconda convoca-

zione dell'Assemblea Generale, fu varato lo Statuto Sociale; sempre nel gennaio del '48, dopo un anno di inserzioni sul notiziario, si riuscì a comperare le ruote alla Jeep. Nel marzo 1948 la jeep camminò e fu iniziata l'attività, con la quale comparvero i primi guai. Si ebbero infatti varie scassature ed alcune perle giapponesi, come le seguenti: atterraggio dello Zoegling nel fosso del terrapieno (ingresso totale), decollo a verricello di Zoegling fantasma (cioè senza pilota).

Nel giugno del 1948 anche l'Asiago, quello ministeriale, ebbe terminate le riparazioni e fu messo in linea: e fu salutato con il dovuto rispetto, quale compete ad un aliante di alte caratteristiche. Divenne l'aliante tabù. Giunse il luglio, e con esso il 115° socio; il Pozzoli, volando per 11', stabilì il primo record di durata dell'A.V.M. e, grazie al suo veleggiamento, ot-

segue: « *Il Cumulonembo* »

tenne un attestato di natura sconosciuta e che allora era chiamato « C » interno. Nell'agosto si fece anche il primo campeggio dell'A. V.M., campeggio nel vero senso della parola, durante il quale i radunati, pur abitando a pochi minuti

di strada dalle rispettive comodità familiari, si riducevano a non farsi la barba (forse non cresceva nemmeno) ed a dormire nei capannoni dell'aeroporto. E così, svolazzando, il quarantotto giunse alla fine, mentre il solito Brigliadori si dava da fare per avere i pezzi di un nuovo aliante in costruzione: un certo

« Pinocchio », per il quale si faranno molti debiti. L'anno sociale si chiuse attivamente, con ben 1836 lanci a verricello, e 20 attestati « A », 2 « B » e 2 « C » (a proposito, credo « C » interni).

---

*Il "Cumulonembo" è compilato a cura di Walter Vergani.*

segue: « Il Cumulonembo »

2/6 Giacomini Franco, Pinocchio, km 88, distanza « C d'argento », Biella; —

2/6 Gussoni Raffaele, Canguro, km 52 in circuito Bresso-Milano Piazza del Duomo - Agrate casello autostrada - Bovisio stazione FF.SS. Percorso controllato a mezzo fotografie; prova di distanza per il « C d'argento ».

2/6 Grassi Jolanda, Canguro, km 20 in circuito, con atterraggio nel parco di Monza;

6/6 Macerata Luciano, Canguro, km 38, Malnate (Varese).

Le prove di quota dei mille metri è stata realizzata da Giancarlo Serantini, su Canguro, il 5/5. Guadagno netto: 1.300 metri.

I brevetti « C » sono: Hügel Hans, Caperdoni, Garelli, Cristofori, Zulli. Particolare rilievo il brevetto del sig. Garelli, anziano pilota di apparecchi a motore, che essendo invalido, vola col bastone. Interessante anche il « C » di Zulli, un vecchio dell'A.V.M., che aveva iniziato i corsi nel lontano 1949, sugli Zoegling. Quattro sono allievi di Del Pio, uno di Briogliadori.

## L'attività sportiva feriale

Il giorno 9/5 ha avuto inizio praticamente l'attività feriale del giovedì. Il primo giorno, forse per il tempo malcerto, la frequenza degli sportivi al campo è stata bassa; successivamente è aumentata. La giornata record è stata quella del 6 giugno, in cui si sono fatti 34 traini per 9 ore e 35 minuti di volo-aliante. Moltissimi sono ora gli sportivi del giovedì, che godono del vantaggio di non dover quasi attendere per volare. Molti sono coloro che volano nell'intervallo del mezzogiorno, rinunciando al pasto, e tenendo rigorosamente l'orario d'ufficio nel loro lavoro. Si può dire a buon diritto che questa è passionaccia! Il giorno 6 giugno è inoltre stata varata l'attività veramente sportiva dei voli di distanza, col volo di Macerata a Malnate.

A termini di regolamento interno, nel mese di luglio verrà svolta l'attività feriale sportiva durante tutta la settimana. Il raduno dell'A.V.M., al quale possono partecipare gli appartenenti alla 1ª sez. B ed alla 2ª, si svolgerà dal 3/8 all'11/8.

## Passaggi d'apparecchio.

A trainatore: Locatelli, Macerata;

Pinocchio: Locatelli, Sabaini M.;

Asiago: Cattaneo F., Pauli, Serantini, Canali;

Urendo: Macerata, Gussoni, Sabaini GC., Locatelli;

Gheppio: Vergani Giusto, Addario, Del Pio.



Il Gen. Pezzani e l'Ing. Ambrosini presenziano al meeting di apertura

## Il meeting d'apertura

Il 12/5 scorso, alla presenza di personalità militari e civili, si è svolto il Meeting d'apertura organizzato dall'A.V.M. Erano presenti i gruppi di Como, di Venegono, il C.P.V. ed il G.A.V. Fra gli intervenuti, il Generale Pezzani, l'aiutante di volo Titti, il capitano Dell'Acqua, l'ing. Ambrosini, l'ing. Bozzi, il per. ar. Sacchet ed il Comandante Balduin. Sul campo erano allineati 5 Canguri, 4 Stinson, 1 Piper, il Pinocchio, l'Urendo, il Gheppio, 3 Asiago, il Cat 28, un Passero. Una sincera cordialità ha dominato la giornata, che si è chiusa con un notevole numero di voli. Tutte le autorità, compreso il parroco di Bresso, hanno volato su alianti. Il Cap. Dell'Acqua ha provato l'Urendo e ne è stato entusiasta.

Meeting di apertura AVM - Scorcio degli alianti allineati.

