

PRIMA SELEZIONE

Si è concluso il giorno 15 marzo il corso teorico gratuito iniziato il 4 gennaio u. s.

Esso fu annunciato per radio e dalla stampa come l'unico corso annuale del genere che l'A.V.M. dell'Aero Club Milano organizzava per tutti i giovani d'ambosessi che avessero voluto avviarsi al volo a vela.

La risposta delle nuove leve è stata oltremodo lusinghiera.

Durante le undici lezioni, infatti, 56 neofiti si sono portati nell'aula magna della Sede dell'Aero Club Milano per ascoltare ed apprendere nozioni di Meteorologia, Aerodinamica e Volo a vela dalla viva voce di volovelisti ed appassionati come Vaghi, Frailich, Briigliadori e Galli. Quest'ultimo, Direttore dell'Attività didattica dell'Associazione per il 1953, al termine di ogni giornata di lezione, ha stimolato e condotto, con proficue conversazioni, gli allievi a portare le loro impressioni sulle materie trattate, esercitandoli anche a manifestare opinioni e sentimenti utili alla formazione della loro coscienza aeronautica.

Gli allievi, poi, sono stati, in due appelli successivi, esaminati dagli insegnanti stessi.

L'Ae. C. Milano, e per esso la nostra Associazione, ha dimostrato una volta ancora che lo sviluppo del volo a vela in Italia non è tanto un problema di uomini quanto un problema di mezzi. Infatti non sarebbe stato realizzato un corso così numeroso se gli organizzatori non avessero prima ancora di ammetterli al volo, precontato sull'assegnazione di un aliante « C a n g u r o » ministeriale, assegnazione confermata dalla decisione della Commissione Centrale per il volo a vela dell'Aero Club d'Italia, riunitasi il 28 marzo 1953 a Milano.

Il Consiglio Direttivo, inoltre, vuol far conoscere a tutti i Soci ed a tutti gli Enti che leggono l'organo ufficiale dell'Associazione il perchè di una selezione preventiva.

E' notorio, infatti, che in tutte le scuole di volo, prima si inizia la preparazione pratica, poi quella teorica. Nel migliore

dei casi le due preparazioni vengono affiancate. Soltanto presso di noi però, a quanto ci risulta, si selezionano gli allievi scindendo naturalmente dalla selezione di carattere medico legale che è comune a tutte le scuole.

Questo filtro iniziale vuol essere un risparmio di mezzi ed un impiego classicamente « economico » del tempo in vista della realizzazione di nuovi brevetti « C ».

Quando è unanimemente prevedibile, quindi, che un allievo si fermerà a metà strada, perchè non avrà fede sufficiente nel volo a vela e mancherà di volontà nel sacrificarsi e nel perseverare in questa fede, è oltremodo necessario non attaccarlo quale remora al complesso di un corso che nasce da energie gratuite; energie, pertanto, assai più preziose di quelle remunerate.

Infatti, ciò che gli istruttori ed il nucleo dei dirigenti e collaboratori dell'Associazione danno per lo sviluppo del nostro sport è un patrimonio che solamente un vero volovelista può valutare. Questo grande patrimonio può essere mantenuto ed aumentato unicamente se chi lo prodiga ha la sensazione di non sprecarlo; questa fonte preziosa si sentirà utilizzata se il terreno che dovrà bagnare sarà stato il più possibile arato e seminato di allievi selezionati che assicurino un proselitismo attivo.

Questa è la ragione della prima selezione.

Volare è un problema di comando dello spirito e del cervello sul corpo dell'uomo e su un pugno di materia.

Chi non possiede Volontà e Fede a sufficienza non comanda su se stesso e chi non comanda su se stesso non sarà mai un volovelista.

La prima selezione si è creata quindi nel ricercare un minimo di Volontà e di Fede negli allievi.

Ecco i risultati:

a) Ammessi al corso teorico di 11 lezioni domenicali: n. 56.

b) Esaminati con esito positivo al primo appello del 22-3-53, con ammissione

al corso pratico che inizierà il 6-4 p. v.:
n. 14 (*):

Bortolan Sergio	7½	8	10	7
Corti Teonillo	6	7	8	7
Fumagalli Ennio	9	7½	6	7
Grassi Jolanda	6	6	6	6
Mezzini Antonio	7½	7	6½	6½
Pantaleoni Carlo	7	7	6	6½
Pierpaoli Ermanno	9	6	6	6½
Riva Luigi	6½	6	6	6½
Vago Enzo	6½	7	6	6
Vergani Walter	8	7½	7½	7
Brigliadori Leonardo	8½	7	9	6
Cattino Felice	10	7	7	6½
Gavazzi Egidio	8	8	8	10
Prezioso Roberto	8	6	6½	7

c) Esaminati con esito positivo al secondo appello del 29-3-53 con ammissione al corso pratico che inizierà il 6-4 p. v.:
n. 12 (*):

Aiello Giuseppe	6½	7	6	6
Allieri Giacomo	6	7	6½	10
Andena Giovanni	6	6	7	6½
Candieli Annamaria	6½	6	6	6½
Dotti Giancarlo	8	6½	7/8	6½
Maretti Eurelio	6½	7	6½	7

Portulan Gherardo	8½	6½	6	6½
Rurale Enrico	6	6	6	6
Signorelli Mario	7	6½	6	6
Venuti Sergio	6½	7	6½	8
Viganò Alberta	7	7	6½	7½
Zannoni Giuseppe	8½	7	7	8

d) Rinviiati all'ultimo appello del 24-4-53, alle ore 18, in Via Ugo Foscolo, 3, presso la Sede Sociale: n. 30:

Giamberrini Sergio - Fornasari Alfonso - Celada Ambrogio - Lo Magno Raffaele - Bedarida Roberto - Berrone Aldo - Borsa Lorenzo - Caola Alberto - Cavallini Giuliano - Del Negro Ennio - Froidi Daniele - Giorcelli Mario - Giovanetti Marco - Gonalba Emilio - Lavezzari Alberto - Morosi Mario - Monzeglio Guido - Pignattaro Oreste - Pirondini Luigi - Pontanari Alberto - Prosperini Edoardo - Punta Giovanna - Ravalli Sergio - Sartori Sergio - Scacabarozzi Piero - Terraneo Emilio - Varetti Giancarlo - Ventura Sergio - Zaccarelli Giorgio - Leimerosia Oscar.

R. BRIGLIADORI

(*) Le votazioni si leggano nel seguente ordine: Aerodinamica - Meteorologia - Volo a V. - Esercitazioni.

COMUNICAZIONI SEGRETERIA

Si pregano i Soci di voler saldare al più presto tutte le pendenze con l'A.V.M. Si fa pure presente che nessun socio che non sia in regola coi pagamenti potrà comunque esplicitare qualsivoglia attività di volo, e si sollecitano gli interessati a regolarizzare al più presto la loro posizione finanziaria.

NUOVI SOCI - Tutti i nuovi Soci, che all'atto dell'iscrizione non hanno compilato la regolamentare domanda per mancanza dei moduli, sono pregati di passare in Segreteria, tutti i giorni, salvo il sabato e la domenica, dalle 18,30 alle 19,30, per sistemare tutti gli incartamenti che li riguardano.

Sono altresì pregati di passare in Segreteria tutti i Soci, vecchi e nuovi, che devono ancora far timbrare il tesserino.

RINNOVO ISCRIZIONE PER IL 1953 - Si pregano tutti i Soci che non avessero ancora provveduto di regolarizzare la loro

posizione presso la Segreteria, onde mettere in grado la stessa di inquadrare organicamente e funzionalmente gli effettivi dell'Associazione in occasione dell'inizio imminente dell'attività di volo.

Il mancato rinnovo della Tessera entro il prossimo mese di aprile importerà il pagamento, oltre la quota sociale annua, di un importo suppletivo di L. 250, per « diritti di Segreteria ».

SCHEDARIO GENERALE SOCI - Tutti i Soci, a eccezione di quelli immatricolati nel corrente anno, sono pregati di consegnare alla Segreteria una fotografia formato tessera da applicare sulla scheda personale.

ATTIVITA' DI VOLO - Il Socio intenzionato di partecipare all'attività di volo della giornata, oppure di cessare dall'attività nel corso della stessa, ha l'obbligo di presentarsi, per le conseguenti annotazioni orarie, al tabellista in servizio sul campo.

BUONO LANCIO (BL) - Per l'attività di volo 1953 valgono i soli BL di color cenere. I buoni già venduti verranno sostituiti dall'Amministrazione.

Il BL cade in prescrizione al termine dell'attività annuale di volo. Il BL non uti-

lizzato e non restituito all'Amministrazione (per la sua sostituzione) entro il 31 dicembre, perde ogni validità.

Si rammenta che il BL non è rimborsabile, salvo che nei casi previsti dagli articoli 14 e 18 del Regolamento Interno.

NUOVE COSTRUZIONI

A cura dei vari gruppi sportivi, proseguono i lavori per la realizzazione di nuove macchine mentre il C. D. cerca di superare le ultime difficoltà per poter impegnare le poche forze e le pochissime finanze della nostra Associazione, libere da altri impegni, e portare a compimento il « Canguro », in avanzato stato di costruzione, donatoci a suo tempo con gesto magnanimo dall'Ing. Angelo Ambrosini. Questa macchina sarà denominata « Canguro Ultra » e verrà realizzata, speriamo, entro un anno, con tutte le modifiche che le nuove tendenze e le ultime esperienze in fatto di costruzioni avioveliche ci insegnano. Le modifiche suddette verranno eseguite sotto la direzione dell'Ing. Edgardo Ciani.

Diamo, di seguito, le notizie relative ai gruppi della Sezione Sportiva.

Aliantino E.C. 36-50

Questa macchina è ormai a buon punto ed il suo primo volo dovrebbe avvenire entro l'anno. E' stata realizzata con grande cura e meticolosità e, ne siamo tutti certi, saprà dare quanto dal progetto ha promesso. Il gruppo si è riunito ultimamente per la sistemazione di varie pendenze di natura amministrativa e per dare la sveglia ai suoi aderenti un po' più addormentati. Gli impegni di famiglia e lavoro di certi sportivi sono infatti piuttosto pesanti e non permettono loro di seguire tutte le attività dell'associazione come avrebbero desiderato. Questo specie per coloro che desiderano tenere un piede per scarpa (ed è risaputo che tutti noi vorremmo per questo motivo avere almeno mezza dozzina di piedi...).

Fairchil I-GENI

Sembra che sia giunto il momento buo-

no anche per questo aeroplano. Le ultime difficoltà sono state superate e quanto prima la flotta dell'A.V.M. sarà aumentata da un trainatore di potenza ben superiore a quella del Piper. La presenza di questa macchina è indispensabile per poter iniziare l'esperimento della scuola a doppio comando e per non incorrere anche quest'anno nei rimorchio « fiume » e relativi beati sonni terrestri degli altri alianti.

Gheppio

Il più piccolo veleggiatore della nostra Associazione (che i cattivi asseriscono adatto particolarmente al Gonalba...) procede in modo veramente soddisfacente. Se ne prevede il collaudo nei prossimi mesi.

Papero II

Si è costituito da qualche tempo il gruppo « Papero II » che si propone la realizzazione di alianti del tipo C.V.V. 5 Papero che tutti i vecchi volovelisti ricordano nostalgicamente. Al vecchio progetto sono state apportate alcune modifiche intese a migliorarne le prestazioni generali. Queste modifiche interessano essenzialmente l'ala che è stata completamente rifatta, e dai calcoli dovrebbe uscirne un veleggiatore particolarmente brillante nelle competizioni di distanza e velocità.

Pinocchio

Sarà questa l'ultima volta che citeremo il « Pinocchio » come nuova costruzione. L'accuratissima verniciatura e finitura superficiale portano ormai questo magnifico veleggiatore all'altezza delle migliori realizzazioni che in questo campo sono state fatte nel mondo intero.



Associazione Volovelistica Milanese

"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano

Sede: Via U. Foscolo 3 - MILANO - Laboratorio: Via Conservatorio 9

NOTIZIARIO - Anno V - Maggio-Agosto 1953

1953: ATTIVO ANCHE SE SFORTUNATO

L'attività della Sezione Sportiva è stata anche quest'anno ricca di brillanti risultati, malgrado due gravi incidenti non abbiano permesso il completo svolgimento del programma propostoci. In questo programma era compresa una gara permanente di velocità (tutt'ora aperta) sul percorso *Bresso-Orio al Serio* denominata « A.V.M. d'Oro » ed aperta a tutti i volovelisti italiani che volessero partecipare. Il percorso, provato l'anno scorso dal « C » d'Oro Riccardo Brigliadori, è stato coperto

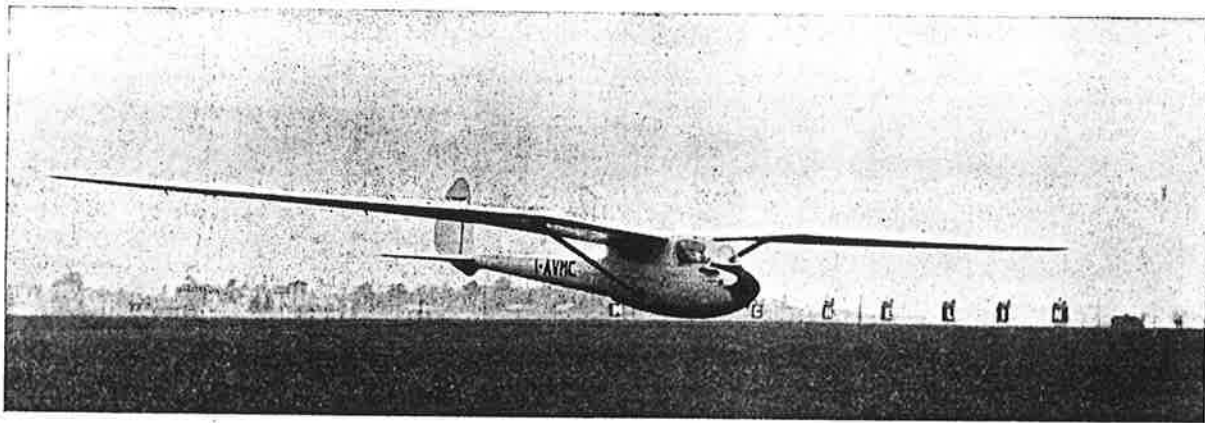
quest'anno dall'ing. Edgardo Ciani, che con questo volo ha completato le prove necessarie alla conquista del « C » d'argento. Siamo lieti che anche il secondo « C » d'argento del dopo guerra, appartenga alla nostra associazione e di congratularci sinceramente con Ciani, per il suo brillante risultato.

Il percorso *Bresso-Orio al Serio* è stato (durante il raduno volovelistico di Bresso) tentato da Ricotti e da Pronzati.

Pronzati che aveva già compiuto il



il C.V.V. 7 « PINOCCHIO »



il « CAT 28 » I-AVMC

percorso nel 1952, rientrava a Bresso dopo circa due ore mentre Ricotti che pilotava il « Pinocchio », per malaugurata sorte, veniva colto da malore nel cielo di Trezzo d'Adda e precipitava a pochi chilometri dalla mèta. Fortunatamente l'« Oreste » se la cavava con lievi ferite ed una commozione cerebrale, che però gli permetteva di rimettersi in pochi giorni, ma l'A.V.M. veniva privata per tutto quest'anno della sua macchina migliore. Il « Pinocchio » infatti usciva dall'incidente con la fusoliera completamente distrutta sino all'ordinata maestra, e le ali gravemente danneggiate.

L'immediata, tempestiva, appassionata iniziativa di alcuni nostri « vecchi », che si dettero da fare a raccogliere fondi dai nostri soliti « veri amici » permetteva di iniziare sollecitamente i lavori di ricostruzione, ma il costo della rimessa in linea del « Pinocchio » è di circa L. 1.100.000 perciò, esatte le sovvenzioni dei vari finanziatori, il lavoro ha dovuto venir sospeso per la solita *mancaza di fondi*. Se c'è qualcuno a cui nelle tasche, cresce qualche biglietto da mille...

Il secondo grave incidente, è stato subito dal « Cat 28 » di Mantica, pilotato dal Sig. Castagno dei volovelisti torinesi. Anche in questo caso il veleggiatore è uscito dall'incidente gravemente danneggiato e praticamente irripetibile, mentre Castagno se la cavava con un profondo taglio al viso e due costole rotte. Sembrerà fuori luogo, in questa occasione, ma vorremmo ricordare, a tutti i nostri sportivi, di ragionare molto su ogni piccola evoluzione, prima di agire sui comandi. Questo si deve tener presente in ogni momento, e parti-

colarmente nei giorni di forte vento e di condizioni evidentemente avverse; spesse volte gli incidenti aerei sono mortali e se il costo di un veleggiatore di alte caratteristiche è di 3-5 milioni, la vita di ognuno di noi non ha prezzo.

Ci dispiace d'aver parlato più di malinconie che di cose allegre, ma le disgrazie ci colpiscono e ci restano nel cuore sempre più delle cose allegre e dei successi che quest'anno sono stati numerosi e veramente degni di nota.

Infatti, durante i raduni di Bresso, la gara nazionale di Torino e l'attività domenicale, venivano fra l'altro migliorati parecchi primati di associazione. Daremo l'elenco di questi primati nel prossimo bollettino, intanto a conferma delle nostre affermazioni, valga la statistica dell'attività di volo più sotto riportata.

Un altro fatto significativo di questo 1953 è l'inizio della scuola a *doppio comando*. Il sistema ha dato risultati inaspettati, portando in pochi mesi al brevetto « C » persone addirittura profane del volo. E' noto che di norma solo il 5% degli elementi che iniziano attività volovelistica giungono con la scuola mono comando al « C » ed anche quest'anno abbiamo purtroppo avuto la prova di ciò anche se un socio (il Sig. Fumagalli, segretario dell'associazione) che ha iniziato lo « Zoegling » all'inizio dell'attività di questo anno sia in questi giorni *passato a traino*. Contariamente al sistema mono comando il doppio comando ha portato al « C » tre dei sei allievi iniziali, ma di questo vi parlerà Brigliadori in altra parte di questo foglio.

REGOLAMENTO DELLA GARA "AVM D'ORO,, PERMANENTE DI VELOCITA'

- a) Per incrementare l'attività sportiva sul campo di Bresso e per allenare alle gare di velocità che tendono ad essere l'attività di grido nel campo delle competizioni volovelistiche, si organizza quanto segue:
- b) Dal 6 aprile al 27 settembre 1953, ripetibile ogni anno con termini che stabilirà l'A.V.M.
- c) Aperta a tutti i piloti in possesso di licenza sportiva 1953 di tutti i gruppi volovelistici italiani.
- d) Richiesta a tutti i Comuni della zona sorvolata, compresi quelli di Sesto, Milano e Bergamo perchè diano un contributo alla creazione di premi.
- e) La Commissione giudicatrice sarà composta dai Commissari Sportivi della Sezione Sportiva dell'A.V.M.
- f) La gara è definibile in gara di velocità a metà prefissata per il periodo di cui al punto b).
- g) Le norme da seguirsi sono le stesse previste per il riconoscimento delle prove di distanza di cui al Regolamento F.A.I.
- h) La quota massima di sgancio è di mt. 500; la località di sgancio è la verticale dell'hangar di Bresso (1° R.T.A.). - Per agevolare i concorrenti che volessero utilizzare il volo di gara come prova di distanza per « C » d'argento (50 Km.) è permesso lo sgancio su Garbagnate o sull'incrocio autostrade purchè vengano rispettate le seguenti condizioni: I) lo sgancio deve avvenire al di sotto dei 500 metri; II) il traino deve essere effettuato da un Commissario Sportivo. Il tempo verrà computato dallo sgancio; III) Il concorrente deve passare sull'aeroporto di Bresso.
- i) Il barografo usato verrà sigillato al decollo e dovrà essere consegnato con i sigilli intatti alla C. S. AVM.
- l) Il barografo usato verrà lasciato alla C. S. perchè possa controllarne la fedeltà di registrazione.
- m) L'orario di partenza verrà controllato da un C. S. AVM addetto al traino dello stesso aeromobile.
- n) L'orario di arrivo verrà determinato dal tempo barografo e dalla registrazione della direzione Aeroportuale di Orio.
- o) I giudizi della C. S. AVM sono inappellabili.
- p) I piloti non dell'AVM dovranno usare i mezzi di traino dell'AVM alle tariffe sociali e non avranno diritto a più di due partenze per giornata volativa AVM previa prenotazione.
- q) I piloti AVM che useranno alianti dell'AVM dovranno avere fatto almeno una volta il percorso con un aeromobile a motore per prendere visione sul terreno dei campi di fortuna che figurano su cartina fornita dalla Sezione Sportiva a L. 500.

r) Ogni pilota acquisisce il diritto alla competizione che è aperta tutti i sabato pomeriggio, le domeniche e le altre festività in cui l'AVM svolge attività, previa tassa d'iscrizione di L. 1000 per tentativo.

s) Il pilota che alla data del 27 Settembre compreso avrà realizzato il volo di minor durata fra le due località aeroportuali Bresso-Orio a norma di questo regolamento avrà diritto di fregiarsi di un distintivo onorifico d'oro con impressa la data dell'anno di conseguimento, distintivo che verrà fornito gratuitamente dall'AVM Sezione Sportiva.

t) La C. S. AVM distribuirà in una graduatoria fino al 3° minor tempo impiegato, i premi che riuscirà a raccogliere nel giro dell'anno per detta gara.

u) Il decollo deve sempre avvenire da Bresso e l'atterraggio sempre nel recinto dell'aeroporto di Orio al Serio.

v) Ogni pilota può compiere tutti i tentativi che vuole purchè entro le date prescritte e compatibilmente con le esigenze della Sezione Sportiva AVM.

z) I recuperi sia f. c. che ad Orio possono essere effettuati dall'AVM alle tariffe in vigore presso la stessa.

y) Monoposti e Biposti ammessi indifferentemente con la iscrizione per un solo capo pilota.

SUCCESSO DI UN ESPERIMENTO

Abbandoniamo l'istruzione « mono-comando »?

Lo Zoegling ha edificato l'A.V.M.!

In molte occasioni questa espressione è stata ripetuta dai dirigenti della nostra Associazione ed oggi, più che mai, possiamo riconfermarla. Con questo, però, non vediamo l'opportunità di rinunciare al progresso rendendoci schiavi di un conservatorismo dannoso. Infatti, anche se è vero che all'inizio di ogni anno la nostra organizzazione si è sempre trovata di fronte a problemi di mole crescente, ed è altrettanto vero che, finalmente, potendo guardare al prossimo anno con una certa tranquillità, almeno per la scuola, sembrerebbe sconsigliabile buttarsi verso novità rivoluzionarie in questo settore, noi dovremo rinunciare al vecchio e glorioso Zoegling se vorremo progredire.

I conservatori avrebbero ragione se non si dovesse mettere a confronto la nostra attività con quella di altre associazioni

nazionali ed estere. Tanto più che quella posizione di priorità, che manteniamo nel campo nazionale dal 1949, sarebbe irrimediabilmente compromessa ad opera di quei gruppi che stanno per iniziare l'attività a doppio comando. Non dobbiamo dimenticare che questi gruppi hanno avuto l'assegnazione dei « biposto » ed hanno svolto indagini sia presso scuole straniere sia presso di noi, in merito all'istruzione « doppio-comando ».

Se si pensa poi al cammino che, nonostante i nostri sforzi, ci separa ancora dai paesi più progrediti nel campo del volo a vela, si rileva immediatamente che il nostro ritmo d'insegnamento non deve essere assolutamente rallentato.

Da questa premessa nasce evidente l'importanza di non diminuire l'andatura nel perfezionamento della scuola.

Elenchiamo alcuni aspetti che portano

a preferire la scuola « doppio-comando » alla scuola « monocomando »:

- 1) Raggiungimento del brevetto « C » con 1/3 del tempo impiegato precedentemente.
- 2) Diminuzione ad 1/6 del numero delle macchine da tenere in manutenzione per la scuola.
- 3) Diminuzione ad 1/3 delle ore lavorative degli istruttori rispetto al tempo precedentemente impiegato.
- 4) Maggiore tempo impiegabile per l'attività sportiva.
- 5) Possibilità di portare al brevetto una gamma di clienti che non si adatta alla crudezza del monocomando.
- 6) Diminuzione degli abbandoni a metà corso dovuti a quelli che esaltano eccessivamente la prima « fifa ».
- 7) Possibilità di svolgere attività didattica durante tutte le giornate della settimana, in quanto il personale occorrente è riducibile al 40% di quello occorrente per il monocomando.

Naturalmente le ragioni tecnico-economiche che ci portano alle precedenti considerazioni sono legate alla situazione di un club come il nostro che ha raggiunto un tale sviluppo, nei quadri di volo, da contare su 4 istruttori egregiamente preparati con 6 anni di attività professionale; nonché su 4 piloti in grado di rimorchiare altrettanto egregiamente con esperienze oscillanti fra i 100 ed i 600 rimorchi aerei pro capite; e 3 verricellisti che hanno totalizzato 12.000 verricellate (personale interamente non retribuito).

Le più impegnative domande finali alle quali il Consiglio Direttivo dell'A.V.M. sta rispondendo sono:

- a) Come ridimensionare il materiale di volo?
- b) Come assicurare un gettito finanziario pari o superiore a quello del monocomando per poter alimentare la sezione sperimentale e la manutenzione normale?
- c) Come sistemare gli allievi monocomando che non raggiungano entro ottobre il « C »?

Senza anticipare decisioni future del

Consiglio Direttivo si può notare che col ridimensionamento del materiale di volo diverrebbero inutilizzabili gli Zoegling ed i Cantù, nel caso di passaggio definitivo al doppio comando. Mentre l'Asiago ed il Cat. 20 verrebbero assegnati all'attività sportiva, corredandoli di quei miglioramenti tecnici già sperimentati ed in parte già adottati.

Per assicurare il gettito finanziario abbiamo da considerare che le 30.000 lire di premio date alla scuola, per ogni brevetto « C », arrivano in un giro medio di 2 o 3 anni col monocomando (dato che questo è il primo tempo medio necessario per raggiungere il brevetto). Col « doppio comando », questo premio sarebbe conseguibile in 6 mesi circa.

Inoltre, i gruppi sportivi sorti intorno ai traineristi avrebbero maggiori redditi, i quali, non essendo distribuibili fra i componenti dei gruppi stessi, verrebbero, ad opera del Consiglio Direttivo, indirizzati verso le realizzazioni della S.S.V.V. assicurando una continuità di vantaggi ai componenti i gruppi sportivi.

Sulla terza domanda, relativa alla sistemazione degli allievi monocomando nel periodo di transizione, si potrebbe giudicare ciascun allievo in funzione del grado di preparazione raggiunto, per determinare o meno il suo passaggio al « doppio-comando ».

Il congelamento del numero dei monocomandisti gioverebbe ad essi stessi, accelerando il loro arrivo al « C ».

Il felice esperimento del « doppio-comando » effettuato quest'anno ha già dato i seguenti risultati:

*Franco Tomasina,
Leonardo Brigliadori,
Roberto Prezioso*

avendo iniziato il corso « d.c. » il 6 aprile hanno concluso la prova di veleggiamento sull'aliante « Canguro » I-CICI nei giorni 24 e 25 del luglio u. s., facendo 4 h. di volo con Piper Cub a doppio comando (dette ore verranno riconosciute anche per il conseguimento delle 12 h. prescritte per il brevetto a motore); 6 verricellate a d.c. con aliante Canguro; 14 traini aerei a d.c. con aliante Canguro; e 2 come so-

listi, il 1° per il decollo, il 2° per il veleggiamento. Ogni allievo ha, in media, totalizzato 4 h. di volo a motore e 6 h. di volo a vela.

R. BRIGLIADORI

IL CIVIDATE

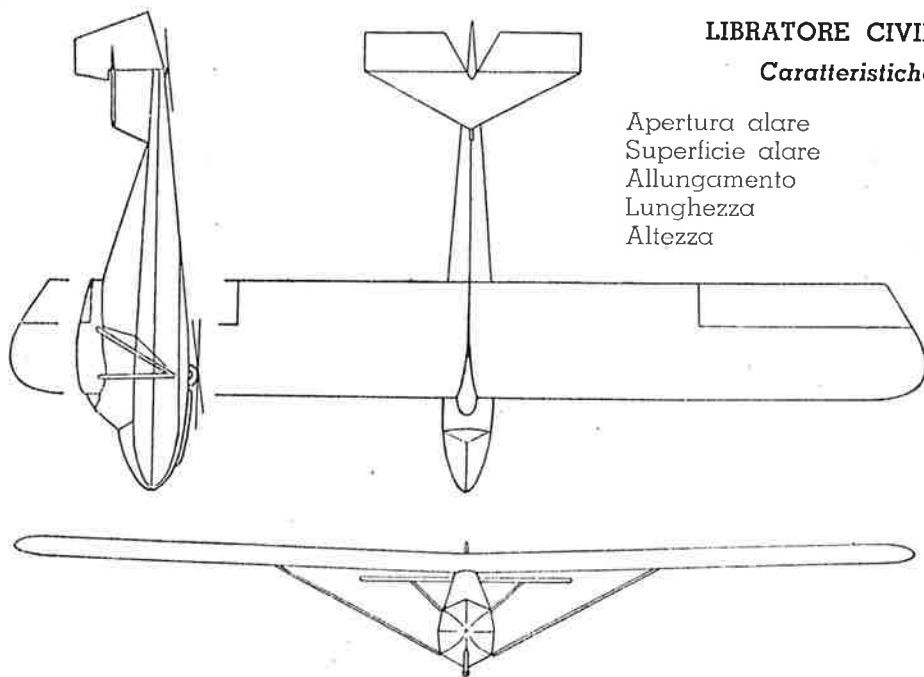
da molto tempo gli istruttori dell'A.V.M. studiavano la possibilità di passare alla scuola doppio comando. Prova di questo

Dobbiamo a questo punto ricordare che

è il progetto di un libratore biposto impostato circa 3 anni or sono da Enrico Cattaneo allora direttore dei lavori.

La costruzione dell'apparecchio che veniva denominato « Cividate », venne iniziata, e condotta con relativa velocità, da Cattaneo e da Magani, ma venne poi sospesa, perchè i due su accennati volenterosi Soci, dovettero salutare il laboratorio di via Conservatorio per adempiere ai loro obblighi di leva.

Non ci sembra fuori luogo la pubblicazione del tritico di questo libratore.



LIBRATORE CIVIDATE

Caratteristiche

Apertura alare	m.	12,50
Superficie alare	mq.	20
Allungamento	m.	7,80
Lunghezza	m.	6,60
Altezza	m.	1,60

ATTIVITA' DI VOLO (Sez. Didattica)

ATTESTATI E BREVETTI
CONSEGUITI: AL 30-8-53

Attestati « A »

- il 24-5 Vergani Walter
- » 20-6 Fumagalli Ezio
- » 21-6 Vago Enzo
- » 30-8 Grassi Jolanda

Questo è il primo attestato « A » del dopoguerra e mentre porgiamo le nostre felicitazioni alla signorina Grassi, non è

senza orgoglio che segnaliamo a tutti quanti i volovelisti, come ogni pietra migliore nel nostro sport, venga, in Italia, collocata dalla nostra A.V.M.

Attestati « B »

- il 26-4 Cattaneo Mario
- Caputi Guido
- Vandel Heuvel Guglielmo
- » 20-6 Gabaglio Carlo
- » 23-8 Fumagalli Ezio
- Vergani Walter
- » 30-8 Vago Enzo
- Gabaglio G.

Brevetti « C »

il 28-6 Giacomini Franco
 Frailich Giorgio
 Tognazzi Dario
 Bergagna Sergio
 » 25-7 Brigliadori Riccardo
 Prezioso Roberto
 Tomazina Franco

Alla stessa data, inoltre, hanno compiuto il passaggio a traino aereo i seguenti allievi:

Lami Sergio
 Zulli Gianfranco
 La Mura Domenico
 Cattaneo Mario
 Ceriani
 Caputi Guido
 Vanden Heuvel Guglielmo

SITUAZIONE DELL'ATTIVITA' DI VOLO**(Sezione Didattica) AL 30-8-1953****1) LANCI A VERRICELLO (Ford 8V) n. 1389 per complessive 26h57'02".**

ZOEGLING 444	n. 560	4h50'36"
CANTU' 430	» 430	9h35'30"
CANTU' 431	» 55	48'45"
ASIAGO I-AVMA	» 323	10h41'57"
CANGURO I-CICI	» 21	1h00'14"

2) TRAINI AEREI n. 228 per complessive:

— di traino	23h16'00"
— di veleggiamento	26h27'00"

Totale	49h43'00"
--------	-----------

ASIAGO I-AVMA	n. 86	6h46'00"	3h43'00"	10h29'00"
---------------	-------	----------	----------	-----------

ASIAGO I-MINC	n. 23	3h43'00"	4h56'00"	8h39'00"
---------------	-------	----------	----------	----------

CANGURO I-CICI	n. 119	12h47'00"	17h48'00"	30h35'00"
----------------	--------	-----------	-----------	-----------

IMPIEGO TRAINATORI:

PIPER CUB I-MINK	traini n. 132	per 17h29'00"
------------------	---------------	---------------

CA 110 I-GTAB	» » 96	per 11h59'00"
---------------	--------	---------------

Totale traini n. 228	per 29h28'00"
----------------------	---------------

3) SCUOLA DOPPIO COMANDO (periodo a motore):

Il Piper Cub I-MINK ha effettuato n. 111 voli per 21h46'00".

Segnalazioni sul Campo. - Perchè tutti possano averne esatta nozione si precisano i segnali a mezzo bandiera prescritti sul campo di volo (con i corrispondenti significati):

- 1) Bandiera rossa ferma e stesa: « pronti per il lancio in carrucola o a grande distanza ».
- 2) Bandiera rossa sventolata verso il basso: « recupero cavo verricello ».
- 3) Bandiera rossa sventolata verso l'alto: « fermare il recupero cavo verricello ».
- 4) Bandiera rossa a rotazione continua (per aianti in volo): « atterrare qui ».

Prescrizioni particolari: traini. - Quando l'attività viene svolta sulla pista NORD-SUD gli allievi in volo si attengano alle seguenti norme:

- a) perdere quota spiralandolo sul punto determinato dalla casamatta che, fronte alle sovrastrutture, si trova a sinistra dell'hangar;
- b) raggiunta sul punto indicato la quota di metri 80, effettuare un dietro front e atterrare nella zona di pista antistante l'hangar stesso.

Orari di arrivo sul campo. - Si ribadisce che, salvo disposizioni contrarie, l'orario di arrivo è il seguente:

sabato: ore 14 (massimo 15,30)

domenica: ore 6 (massimo 7,30)

Il C. D., per ragioni disciplinari, ha sospeso il sig. Umberto Mantica da tutti i diritti sociali dal 31-8-1953 al 30-9-1953.

DIVIETO USO MACCHINE FOTOGRAFICHE IN AEROPORTI MILITARI

Portiamo a conoscenza dei soci il testo di una lettera speditaci dall'Aero Club in data 29 settembre 1953. Sarà bene che ognuno rispetti quanto in essa contenuto a scanso di spiacevoli conseguenze.

« Spett.

Associazione Volovelistica Milanese

Si fa presente a codesta Associazione che il Comando della 1^a Zona Aerea Territoriale è stato informato dal Comando Aeroporto di Bresso che Soci dell'A.V.M. entrano sul campo di Bresso con macchine fotografiche e che ne fanno uso sempre sullo stesso campo. Si ricorda che esiste il divieto di entrare con apparecchi fotografici e di usarli entro « Zone Militari ». Si comunica altresì che il distaccamento dei Carabinieri sul campo di Bresso ha ricevuto l'ordine di sequestrare le macchine stesse salve le eventuali sanzioni penali a carico dei trasgressori.

Distinti saluti,

AERO CLUB MILANO
Il Delegato pel Volo a Vela
Ing. Gherardo Chetta »

I GRUPPI

I volonterosi che compongono i vari « gruppi sportivi » dell'Associazione, sono sempre all'opera ed ora che l'attività di volo impegna tutti quanto un poco meno, vediamo più spesso molti dei nostri soci al lavoro per la preparazione delle macchine che aumenteranno ancor più la nostra flotta.

Il Fairchild è quasi ormai ultimato ed attendiamo da un momento all'altro notizie del suo primo volo.

Il Gheppio ha liberato dallo scalo l'ala. La sua struttura ad ala attraversante ad un solo pezzo, anche se di limitata aper-

tura (m. 10) ha complicato notevolmente il lavoro facendo sorgere nuovi problemi di spazio, tanto che si è dovuto praticare un foro nella porta d'ingresso dal quale l'estremità di una semiala esce per un buon metro. Il Rotondi, evidentemente non va troppo per il sottile. Noi, naturalmente, non possiamo che approvarlo.

Anche l'Aliantino E.C. 36-50, del quale erano stati momentaneamente sospesi i lavori, ha rivisto intorno a sé i suoi costruttori. Abbiamo fiducia di vederlo volare in primavera.

Il Papero non ha ancora conosciuto soste anche se troppo spesso i componenti del suo gruppo disertano i lavori. A nessuno però manca la buona volontà e, tranne le solite immancabili eccezioni, le assenze sono dovute a cause di forza maggiore.

COMUNICAZIONI DEI GRUPPI

GRUPPO PAPERIO

Si ricorda ai componenti del Gruppo Papero che gli articoli 12 e 15, delle norme regolanti il funzionamento del gruppo, che riportiamo integralmente, « verranno applicati alla lettera ». A scanso di spiacevoli equivoci si invitano i « Paperisti » a mantenere i loro impegni.

« Articolo 12. - Tutti i componenti del Gruppo si impegnano a versare L. 2.000 entro la prima metà del mese e ad eseguire 20 ore di lavoro il mese. Possono essere effettuati versamenti ed ore di lavoro in anticipo ».

« Articolo 15. - Al termine di ogni aliante cesseranno di far parte del Gruppo coloro che non avranno soddisfatto per almeno 8/10 i loro impegni ».

In seguito alla richiesta di alcuni componenti del Gruppo, viene convocata una riunione presso La Casa dello Studente alle ore 21 di martedì 20 ottobre, alla quale tutti sono tenuti ad intervenire.

Il capo Gruppo