

Pietro Longaretti  
2015

Anni 1946-52

Alianti (e aeroporti) utilizzati per  
l'insegnamento del pilotaggio col  
metodo del <<monocomando>> da:  
Scuola della AVM di Milano  
Scuola del GSM di Vergiate.

Nel 1953 entrambe le suddette Scuole passarono dal metodo <<a monocomando>> all'insegnamento su alianti biposto tipo <<CVV6 Canguro>> subito trainati da aeroplani a motore.



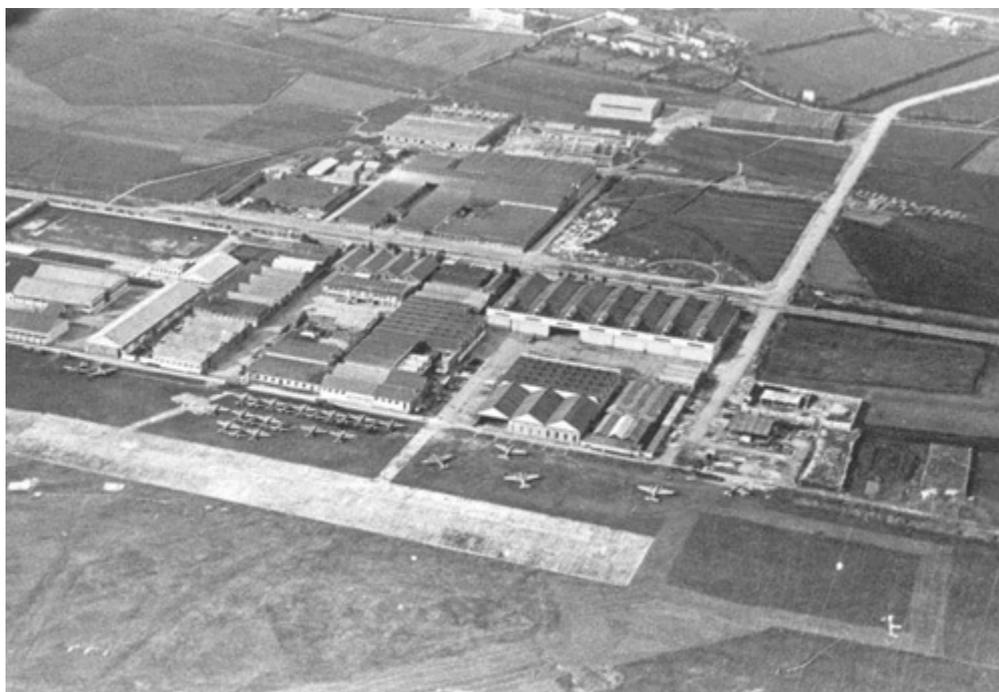
## Un flash su anni 1927-1941 sull'insegnamento del pilotaggio alianti col monocomando in Italia.

**08/08/1927.** A Pavullo nel Frignano (a due passi da Maranello, casa della Ferrari) nasce la prima scuola di volo a vela <<a monocomando>>per iniziativa di Luigi Teichfuss che si ispira alla scuola della RRG tedesca nata nel 1925 alla Wasserkuppe. Subito dopo il Reale Aero Club d'Italia (Runa dal 1936) organizza varie scuole identiche in Italia.

**Anno 1941.** Una Scuola della Runa operava con lo stesso metodo sull'aeroporto di Taliedo (Milano) a fianco dello stabilimento Caproni. Il capo istruttore era il maresciallo pilota Angelo Brogini (classe 1910, istruttore dal 1933).

Nota: Suoi allievi erano stati nel 1941 Egidio Galli e Riccardo Brigliadori.

Foto dell'Aeroporto di Taliedo negli anni Trenta  
(prima dell'inaugurazione di quello di Linate avvenuta nel 1938)



Insegnamento del pilotaggio alianti col monocomando in Italia dal 1946 al 1952.

Storia di due Scuole in Lombardia.

#### **1946 in Italia**

Vige lo <<**stato di armistizio**>> (quello firmato a Cassibile nel 1943).

Prescrive l'interdizione al volo per l'aviazione civile, sotto il controllo della <<Air Force Superior Commission>>.

Sono permesse solo costruzioni o ricostruzioni di aerei.

Tradotto per il volo a vela: Costruzioni di Zoegling e rimesse in efficienza di alianti sopravvissuti alle rovine della guerra.

Di voli sportivi non se ne parla.

#### **Alcuni dati politici**

**10 agosto 1946** De Gasperi assume il compito di andare a Parigi al "Trattato di pace". Partecipa al solo scopo di poter esporre il proprio punto di vista. Sue parole: <<*Eravamo per 4/5 perdenti e per 1/5 vincitori*>>.

**9-11 gennaio 1947** De Gasperi ottiene da Truman 11 milioni di dollari per aver scelto di stare dalla parte americana della "Cortina di ferro".

**10 febbraio 1947** Il "Trattato di pace" ci impone sanzioni territoriali pesantissime (ma anche di tipo industriale: vedansi i bastoni nelle ruote che si opporranno all'industrializzazione del quadrimotore Breda Zappata 308).

#### **1946. Volo a vela.**

Per i volovelisti italiani si tratta di riprendere la pratica antica: costruire **alianti scuola** e operare per riavere la possibilità di aprire **scuole di volo <<a monocomando>>**.

Nasce la FIVV (Federazione italiana volo a vela). 1° presidente: il barone Piero Casana.

In Lombardia nascono vari club di volo a vela. In questa storia parlo dei **due** che si distinsero: AVM e GSM. In realtà conosco meglio la AVM di Milano che non il GSM di Vergiate di cui ho pochi dati, ma che ho avuto il piacere di frequentare da socio nel 1952 e 1953. La presente storia si ferma comunque al 1952.

### **Luglio 1946 in Svizzera.**

L'Aeroclub svizzero di Locarno (aeroporto di Magadino; sotto la guida dell'ingegner Italo Marazza) rende possibile a un gruppo di volovelisti italiani di rituffarsi ancora nel cielo. Egidio Galli e Riccardo Briigliadori (entrambi della classe 1924) sono fra gli italiani che partecipano. Galli vola e si allena ma non può reintegrare il suo <<Brevetto C n. 222>> ottenuto nel 1941 a Sezze Romano, perché in Italia vige lo <<stato d'armistizio>>.

Riccardo Briigliadori che aveva il solo <<Attestato B>> del 1941, ottiene il <<brevetto C>> svizzero, ma si trova nelle stesse condizioni di Galli circa la validità del documento.

### **Scuola AVM operò su aeroporti:**

- (da dicembre 1947 a febbraio 1949): **Bresso**.
- (da marzo 1949 a gennaio 1952): **Linate** (Aeroporto Forlanini; lato ovest confinante con il quartiere di **Monlué**).
- (da febbraio 1952 a febbraio 1964): **Bresso** (ma la presente storia si ferma al 1952)

Nota. L'aeroporto di Linate è entrato in funzione nel 1938 in sostituzione graduale di quello di Taliedo che, quindi, nel 1946 è chiuso da tempo.

### **Breve storia AVM.**

**1946.** A Milano. 7 giovani si associano per fare volo a vela. La loro associazione diventerà AVM (associazione volovelistica milanese).

**1947.** A loro si è aggiunto Egidio Galli. Lo troviamo come <<maestro>>, cioè persona capace di insegnare a volare. Galli insegna ciò che aveva imparato dal maresciallo Angelo Brogginì nel 1941 nel Corso monocomando per gli Attestati A e B; è anche detentore del <<Brevetto C>> n. 222 ottenuto nel 1941 a Sezze Romano; nel luglio 1946, al raduno svizzero di Locarno, ha ottenuto il <<C>> svizzero che in Italia non può valere per lo <<stato d'armistizio>>. E' appena tornato da Berna (aeroporto Belpmoos) dove ha potuto sperimentare il volo di pendio nel vento di tramontana chiamato la <<Bise>> (citata da Hans Nietlispach nel suo libro <<Segelflug>>).

**01/02/47** Il Comune di Milano dà in uso alla AVM un locale tipo autorimessa in un seminterrato con accesso carraio, facente parte di una serie di fabbricati ex-Gil, in via Conservatorio.

- 25/08/47.** In via Conservatorio termina la costruzione del 1° Zoegling AVM. Era iniziata nel maggio 1946 con la costruzione delle centine ali fatta a casa loro dai promotori della nascente associazione. Era proseguita con un primo assemblaggio sul tetto di un garage in via Pestalozzi (Città Studi) fino ad approdare a via Conservatorio.
- 27/09/47.** A Vergiate. Ospiti del GSM, 5 soci AVM fanno le prime strisciate su uno Zoegling di quel Gruppo sportivo di volo a vela.
- 16/11/47.** A Bresso. 1° volo Zoegling 416 (portato da via Conservatorio) pilotato da Egidio Galli. Inizio primo corso pratico (11 allievi, istruttore Galli). Trainati da un'auto Lancia Ardena prestata. Riccardo Briigliadori si affianca a Galli nell'insegnamento al volo, forte del brevetto svizzero del luglio scorso (non valido in Italia).
- 21/12/47.** Il Gruppo di Cantù si fonde con l'AVM apportando un libratore Cantù e il verricello Dodge con motore Marmon da 4000 cc.

#### **Dicembre 1947.**

Il "Trattato di Pace" apre leggermente le maglie: **è concesso praticare il volo sportivo.**

L'Aviazione Civile è inglobata nel Ministero della Difesa.

In vari Aero Club ripartono Corsi di pilotaggio per aereo a motore.

- 24/01/48.** Acquisto dalla famiglia Ceschina del Cat 20 I-CATT
- 08/02/48.** Collaudo del Cantù (pilota Riccardo Briigliadori)
- 07/03/48.** Collaudo del Cat 20 (pilota Egidio Galli)

#### **Fatti salienti politici**

- 02/02/48** Inizia il Piano Marshall (ERP) che aiuterà tutta l'Europa che sta nell'orbita degli Usa (trattato di Yalta).
- 18/04/48** Elezioni politiche. Vince la DC.

- 12/06/48.** Collaudo in volo dell'Asiago I-AVMA (in coincidenza con il 1° rullaggio del quadrimotore Breda Zappata 308).

#### **Per la storia**

- 14/07/48** Attentato a Togliatti.
- 27/08/48.** Per la storia. 1° volo del Breda Zappata 308.

- Nel 1948** Riccardo Briigliadori è ammesso agli esami per <<Brevetto C>> dalla Prima Commissione esami dalla fine della Guerra.

Brevetto n. 301.

**Bilancio attività AVM 1948:**

Attestato A	20	lanci	1289
Attestato B	2	lanci	337
Brevetto C	2	lanci	138 (Asiago) 23 (Cat 20)
totali	24		1787

**1948-1949** Egidio Galli e Riccardo Brigliadori seguono corsi regolari all'Aero Club Milano per il brevetto di pilota d'aereo a motore. Con loro anche altri soci AVM.

**13/03/49.** Trasferimento attività di volo da Bresso a Linate. I mezzi vengono ospitati in un hangar confinante con il quartiere Monlué.

**Per la storia**

**04/04/49** Nasce la NATO con l'Italia partner.

**10/04/49.** Inizio costruzione verricello con motore Ford 8V.

**07/08/49.** La AVM diventa: <<Associazione volovelistica milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano>>. Con ciò l'AVM usufruisce di un Canguro (I-CICI) e di due >Cantù già in possesso del "Gruppo Ceschina".

**nov. 1949.** Entra in funzione il verricello Ford 8V.

**nov. 1949.** Entra in funzione il Piper I-MINK (65 CV) acquistato da un gruppo dell'AVM. La storia dice che <<soci AVM avevano acquistato da un campo Urrar 4 rottami di Piper Pa 18 e li avevano riattati al volo. Tre di questi erano stati venduti. Col ricavato avevano acquistato il quarto e lo avevano dato a nolo alla AVM>>.

**07/11/49** Viene deciso di separare l'attività scuola da quella portiva.

**15/12/49.** Acquisizione dall'ing. Angelo Ambrosini, Presidente dell'Aeroclub Milano, di un Canguro (diventerà I-AVMB). E' trasportato via terra da Passignano sul Trasimeno a Milano.

**Marzo 1950.** La scuola di volo AVM si è dovuta strutturare regolarmente con un **istruttore-capo** (Vico Rosaspina, pilota più che conosciuto nel campo aeronautico italiano), un **istruttore** (Egidio Galli), due **vice-istruttori** (Riccardo Brigliadori e Enrico Cattaneo). Riceve così dall'Aeroclub d'Italia il <<**Disciplinare Scuola numero uno**>>.

**21/05/50.** Visita l'AVM il maresciallo pilota Angelo Brogginini che era stato il maestro di Egidio Galli e Riccardo Brigliadori (è capo istruttore a

Vergiate).

**10-20 agosto 1950.** 1° raduno volovelistico di Bolzano. La AVM partecipa con 3 aliante, un trainatore e 25 persone (svolge il 75% dell'attività del raduno).

**25/11/50.** Prima spedizione sportiva con verricello e aliante Asiago a Civate Camuno (Valcamonica) per sondaggio volo a vela dinamico (13 lanci).

**10/01/51.** Viene deciso l'acquisto del Fairchild I-GENI, motore stellare.

**17-19/03/51.** Seconda spedizione a Civate Camuno. Questa volta anche con il Piper. (3 voli validi per Brevetto C).

**Ottobre 1951.** Umberto Mantica acquista un Cat 28 e lo dà in uso alla AVM (sarà immatricolato I-AVMC).

**08/11/51** Il fiume Lambro rompe gli argini e allaga  $\frac{3}{4}$  di aeroporto Forlanini. L'hangar di Monlué (leggermente sopraelevato rispetto al sedime del prato) è invaso da acqua alta mezzo metro. I pompieri ci aiutano con cavalletti e ci prestano chiatte. Il CVV3 Arcore di proprietà del gruppo Politecnico subisce danni e non volerà mai più nonostante lavori avvenuti nell'inverno 1953/4.

#### **Attestati e Brevetti conseguiti nel 1951**

Attestati A	80
Attestati B	40
Brevetti C	23
Brevetto C d'argento	1 (Riccardo Brigliadori)

Totale soci 364

All'inizio 1952 la situazione flotta AVM è:

Zoegling	2	416 e 429 (più uno in costruzione)
Cantù	3	417, 430 e 431
Asiago	1	I-AVMA
Cat 20	1	I-CATT
Cat 28	1	I-AVMC
Canguro	2	I-AVMB e I-CICI
Pinocchio	1	I-FIFA (da collaudare)
Piper	1	I-MINK
Fairchild	1	I-GENI

**17/02/52** Trasferimento attività di volo da Linate (Monlué) a Bresso. I mezzi sono ricoverati in due capannoni dell'AMI – 1° RTA (600<sup>2</sup> m l'uno).

L'Officina rimane nell'hangar di <Monlué.

I corsi teorici proseguono in via Conservatorio

**Aprile 1952.** Il Pinocchio I-FIFA decolla da Linate diretto a Bresso (1° volo) pilotato da Riccardo Briigliadori. Seguono voli di collaudo fatti da Briigliadori.

**20/04/52** Domenica. A Bresso, Longaretti fa un volo di 6 minuti (con una verricellata che lo ha portato a 200 m). Significa che ha veleggiato (sua prima volta!).  
(ved. nota a pag. 9). Longaretti va al GSM di Vergiate.

**25/05/52** Domenica. Prima verricellata di Longaretti a Vergiate. Vi è arrivato in treno alle 14 dopo essere stato al Feltrinelli.

**25/05-01/06 1952** Settimana aviovelica a Bresso. Vi partecipa anche Adriano Mantelli. Un giorno ci sono condizioni d'onda. Briigliadori sale a 5350 m con un guadagno di quota di 3230 m

**01-19 luglio 1952** L'Italia partecipa al Campionato del mondo di volo a vela in Spagna (dopo la spedizione sfortunata e interrotta per mancanza fondi del 1948 a Samaden). Partecipano gli equipaggi:  
Adriano Mantelli-Sergio Baldisseri su Canguro  
Massimo Guerrini e moglie su Canguro  
Riccardo Briigliadori su Pinocchio  
Moltissimi aiutanti sono forniti da AVM e da GSM.

## Scuola del Gruppo sportivo Siai Marchetti di Sesto Calende.

Nota. Il relatore della presente storia (socio della AVM dal luglio 1949, avrebbe compiuto 16 anni in ottobre) è stato socio del GSM dal maggio 1952 all'agosto 1953 per il seguente motivo:

<<Alla AVM aveva iniziato il Corso a monocomando il 27 aprile 1950 e vi aveva ottenuto l'«Attestato A» il 28/07/50 e l'«Attestato B» il 22/07/51.

Il 24 aprile 1952 gli dicono che non possono più accettare allievi che non siano presenti dal mattino.

Però, quell'allievo non poteva rispettare questa regola, in quanto, studente serale al Feltrinelli, aveva lezioni settimanali 7 giorni su 7: da lunedì a venerdì (19.00-22.00), il sabato (14.00-18.00), la domenica (09.00-12.00).

Da lavoratore (disegnatore meccanico) doveva lavorare anche i sabati mattina.

A fronte di queste inconciliabilità, si era visto costretto a chiedere <<asilo politico>> al GSM che gli permise di proseguire i voli anche arrivando a Vergiate solo alla domenica pomeriggio. Infatti per tutto il periodo scolastico: maggio-giugno 1952, ottobre 1952 - luglio 1953 (diploma), poté uscire dal Feltrinelli alle 12.00 della domenica, andare in tram alle Varesine, arrivare a Vergiate in treno attorno alle 14.00 e volare.

Non finirà mai di ringraziare Sergio Baldisseri di avergli concessa questa opportunità.

Poi tornò alla AVM.

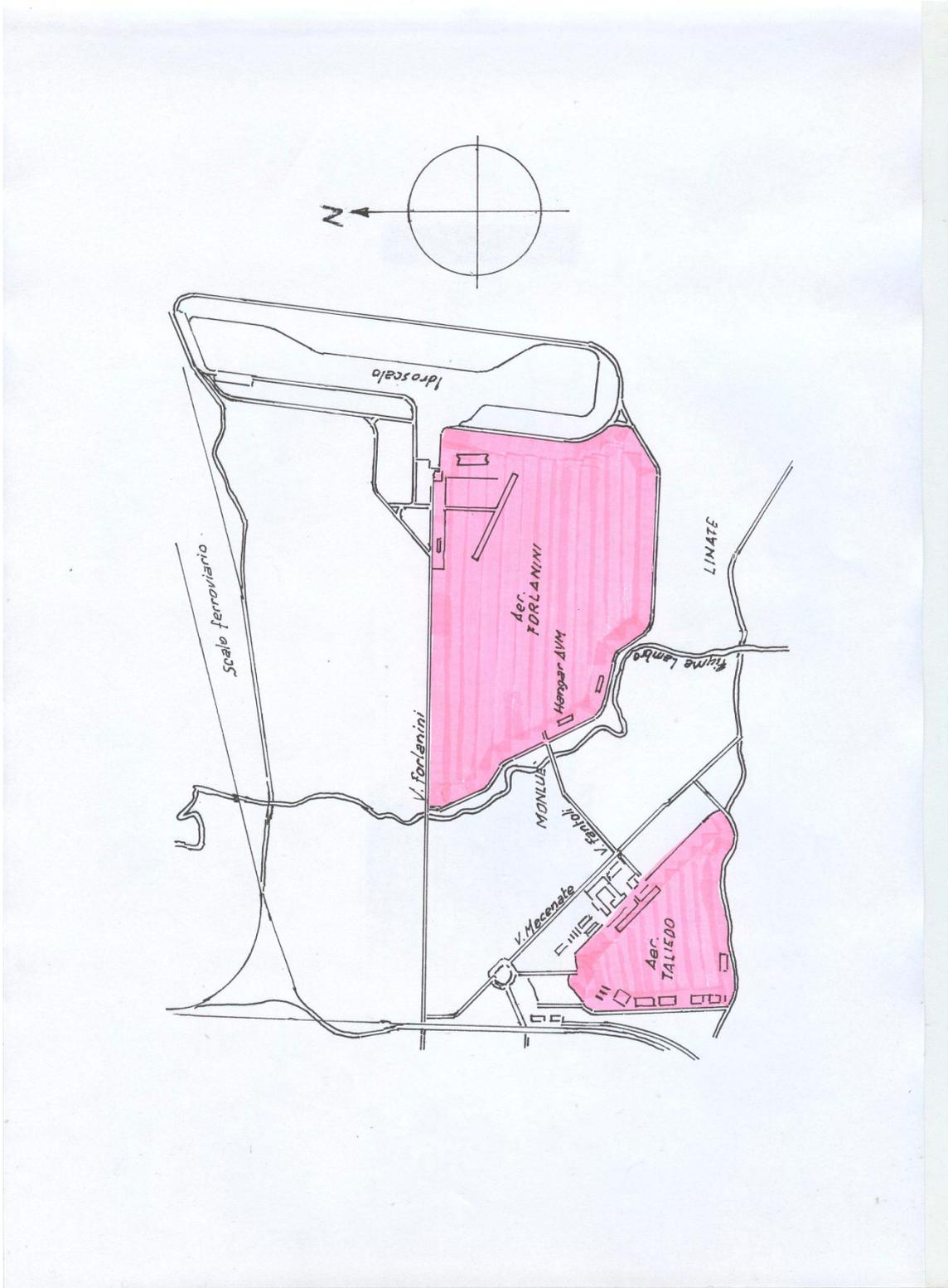
Una storia sul GSM, molto ben raccontata e fotografata, si trova sul magnifico volume <<**Cinquant'anni di volo a vela di Calcinate**>> di Umberto Bertoli (da pagina 43 a pagina 68).

La fondazione del GSM risale nientemeno che al 26 luglio 1945 (come da foto del manifesto di pagina 43 del Bertoli).

A pagina 68 c'è una foto emblematica: **Un carretto tirato da un cavallo che porta pezzi di un Cantù racimolati in un cascinale.**

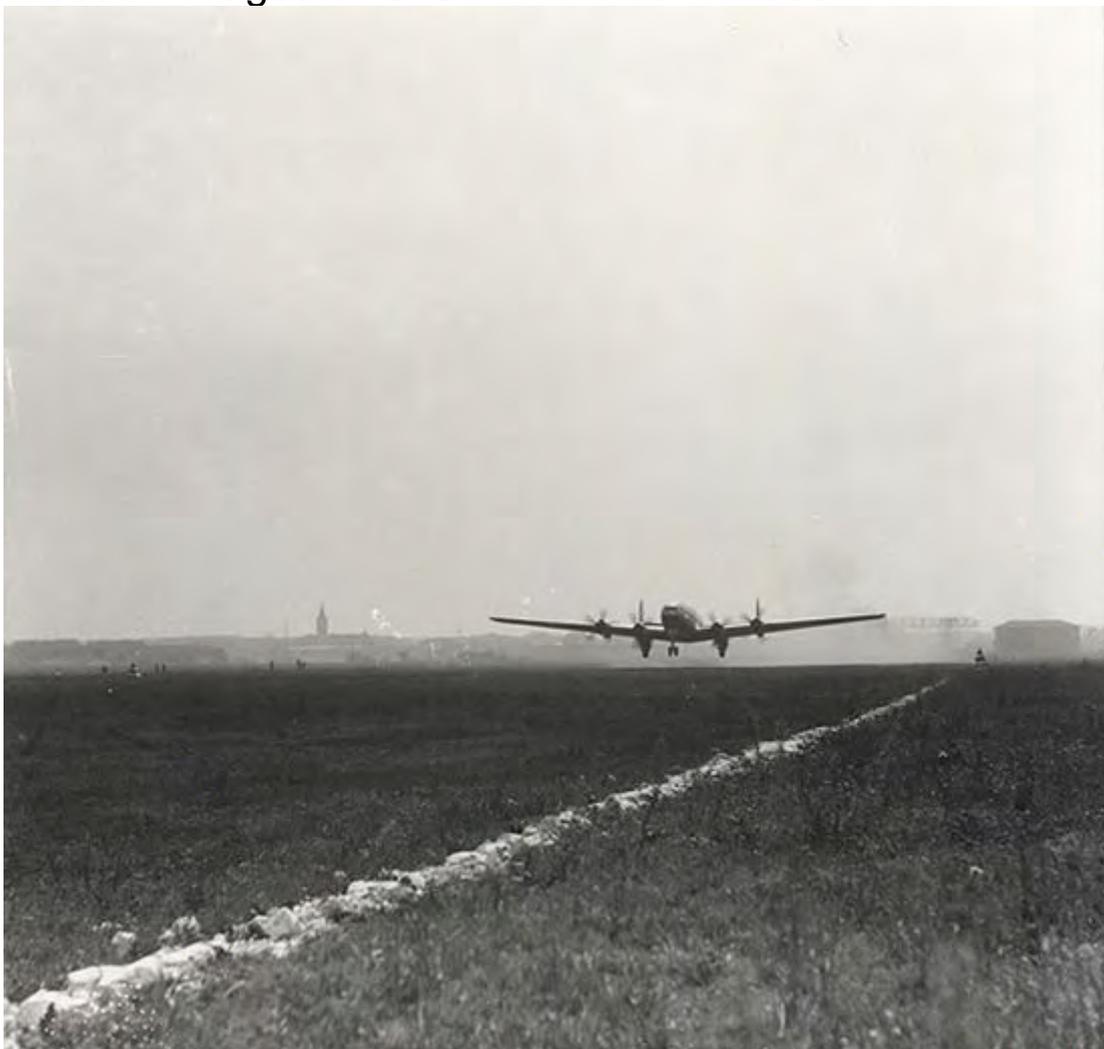
Il maresciallo pilota Angelo Brogгинi lo troviamo nel 1946 come capo-istruttore e trainatore sul Ca 100 I-POGG.

Istruttore è Sergio Baldisseri.



Per capire come girava il mondo

**Bresso. 27 agosto 1948. 1° volo del BZ 308**



**Alcuni fatti politici**

2 febbraio 1948. Inizia il Piano Marshall conosciuto anche come ERP.

18 aprile 1948. Elezioni politiche con la vittoria della DC.

14 luglio 1948. Attentato a Togliatti.

13 marzo 1949 la AVM dovrà abbandonare Bresso per Linate.

4 aprile 1949. Nasce la Nato.

AVM (a Monlué 1950)



### Il glorioso Zoegling 416

25/08/47. Termina la costruzione del 1° Zoegling AVM.

16/11/47. Zoegling collaudato da Egidio Galli. Inizio 1° corso pratico con 11 allievi; istruttore Egidio Galli; traini con una Lancia Ardena (prestata).

13/06/48. Assegnazione dall'Aero Club d'Italia del numero di matricola 416.

## AVM (a Monlué, 1949)



### L'hangar di Monlué nel 1949

13/03/49.

Trasferimento attività di volo da Bresso a Linate.

Le ante scorrevoli erano larghe circa 1,5 m cosicché una anta poteva essere manovrata da una sola persona.

### **Indicativo dell'epoca**

04/05/49. AVM. Prezzo Attestati, conseguiti con lanci a verricello:

Attestato "A" - con diritto a 30 lanci - Lire 9.000

Attestato "B" - con diritto a 45 lanci - Lire 14.000

Brevetto "C" - con diritto a 40 lanci - Lire 16.000 (esclusi traini aerei).

25/11/49 Inizia il servizio di vigilanza notturna spettante ai 52 soci.

## AVM (a Monlué 1950)



Lo <<Zoegling>>  
Peso sui 100 Kg

A destra, di scorcio, il libratore <<Allievo Cantù>>  
Sullo sfondo l'hangar della ditta di manutenzione aerei (di Cometti). Distava dall'hangar dell'AVM circa 500 metri.

07/08/49

**Fusione della AVM** con il Gruppo Volovelistico "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano e trasformazione in <<**Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano**>>.

L'AVM usufruisce quindi di due Cantù e di un Canguro I-CICI già in possesso del Gruppo Ceschina.

AVM (a Monlué, 1950)



1950. Lo Zögling a Monlué mentre fa una <<retta>>.

23/05/50. Collaudo in volo del 2° Zögling, il429.

La costruzione era iniziata nel febbraio 1948.

Lo Zögling 416 era stato scassato il 1° maggio 1950.

AVM (a Monlué 1950)



Zoegling in planata a Monlué

AVM (a Monlué)



<<BS 17 - Allievo Cantù>>. E' il 417 davanti all'hangar di Monlué  
BS sta per Bonomi (costruttore) e Silva (progettista)

21/12/47. Il Gruppo di Cantù si fonde nell'AVM apportando un libratore Cantù (è  
il 417) e il verricello Dodge con motore Marmon da 4000 cc.

Dietro si vedono:

- <<Piper PA 18>> I-MINK
- <<CVV2 Asiago>> I-ZUME del Gruppo Poli
- 01/03/47. La Jeep. Acquistata come relitto dal campo Urar.
- 28/02/48. Entra in funzione la Jeep ricostruita.

AVM (a Monlué nel 1950)



<<Il BS 17- Allievo Cantù 417>> (poi scassato mentre era parcheggiato, in una giornata di forte vento)  
Peso 117 Kg

Lontano di vede l'imponente hangar di Linate (tuttora esistente).  
235 x 64 metri.

08/02/48 Riccardo Briigliadori collauda il Cantù 417.

07/03/48 Egidio Galli collauda il Cat 20

10/04/49. Inizio costruzione 2° verricello con motore Ford 8V (revisionato dal M.Ilo Dalcò).

I Cantù sui quali ha volato l'estensore della presente storia erano il 430 e il 431.

AVM (hangar di Monlué, 1951)



L'interno dell'hangar di Monlué nel settembre 1951 (prima dello straripamento del Lambro del 8 novembre).  
Si vedono il CVV2 Asiago e il Cat 20

Novembre 1951. L'acqua nell'hangar. L'«alluvione del Polesine».  
L'attività ufficiale, come consuetudine, terminava la domenica 4 novembre.  
Nella notte del giovedì 8 novembre il Lambro ha straripato a Monza e via via nelle zone a valle.

Le acque hanno invaso la parte bassa dell'aeroporto Forlanini (circa  $\frac{3}{4}$  del sedime aeroportuale) fino ad arrivare a qualche decina di metri dalla pista di volo (costituita da 300 m in grelle metalliche, nella testata vicina a viale Forlanini e da 600 in Macadam).

Il pavimento dell'hangar AVM era di poco più alto del sedime. Questo fatto ha ridotto il danno ai mezzi perché le acque hanno sommerso il pavimento solo per mezzo metro. I pompieri ci hanno fornito cavalletti per sollevare aerei e alianti e chiatte per muoverci. Ricordo che con le chiatte siamo andati a remi fino a poche decine di metri dalla pista 120/300.

AVM (hangar di Monlué, 1951)



Interno hangar di Monlué nel settembre 1951 (prima dello straripamento del Lambro del novembre).

In prima fila il CVV 3 Arcore I-DICI del Gruppo Politecnico. Smontammo l'Arcore I-DICI e lo mettemmo sui cavalletti avuti dai pompieri, quando però ormai era stato a mollo per qualche giorno. Da quell'alluvione, non volò mai più, nonostante i lavori di ripristino nell'officina di via Conservatorio (non conclusi per impegni sopravvenuti, pur avendo rimesso a nuovo la fusoliera).

Nota personale. I lavori durarono sei mesi (3 sere per settimana. Da fine 1953 a primavera 1954 compiuti da Lino Del Pio e Pietro Longaretti. Per quel lavoro il Gruppo Poli, nell'estate 1954 concesse loro di volare sul proprio Asiago I-MINC.

AVM (a Monlué 1951)



Il CVV2-Asiago  
Matricola I-AVMA

30/01/48. Acquisizione dall'Aeronautica Militare dell'Asiago MM 30113 (timone tricolore)

12/06/48. Collaudo in volo dell'Asiago a Bresso (riferimento storico: in coincidenza con il 1° rullaggio del quadrimotore Breda Zappata 308).

Estate 1950. Immatricolazione aliante Asiago con la sigla I-AVMA.

Notare la mancanza del tubo Venturi (quindi la mancanza del Viro-sbandometro)

Si vede il tubo di Pitot per l'anemometro.

AVM (a Monlué 1951)



## Il CVV 2 Asiago I-AVMA

**10-20 agosto 1950**

1° Raduno volovelistico di Bolzano organizzato dall'Aero Club d'Italia.

L'AVM partecipa con 3 alianti, un trainatore e 25 persone e svolge il 75% dell'attività di volo.

Il quasi diciassettenne Pietro Longaretti viene autorizzato a fare qualche notte di guardia all'hangar. Leggasi aneddoto 1.

AVM (a Bresso nel 1952)



## Il CVV 2 Asiago I-AVMA

Fotografato dal Piper I-MINK sull'aeroporto di Bresso

Si possono notare i terrapieni (paraschegge, residuati bellici).

AVM (a Bresso nel 1952)



Il CVV 2 Asiago I-AVMA

Peso 120 Kg

Fotografato dal Piper I-MINK sull'aeroporto di Bresso

Si possono notare i terrapieni (paraschegge, residuati bellici).

AVM (a Bresso, 1949)



## Il Cat 20

Peso 95 Kg

24/01/48. Acquistato dalla famiglia Ceschina del Cat-20 (I-CATT) per lire 90.000.

07/03/48. Bresso. Collaudo Cat-20 (pilota Egidio Galli).

**(anni dopo).** Novembre 1958. Il Cat-20 messo in vendita per L. 250.000.

AVM (a Monlué 1950)



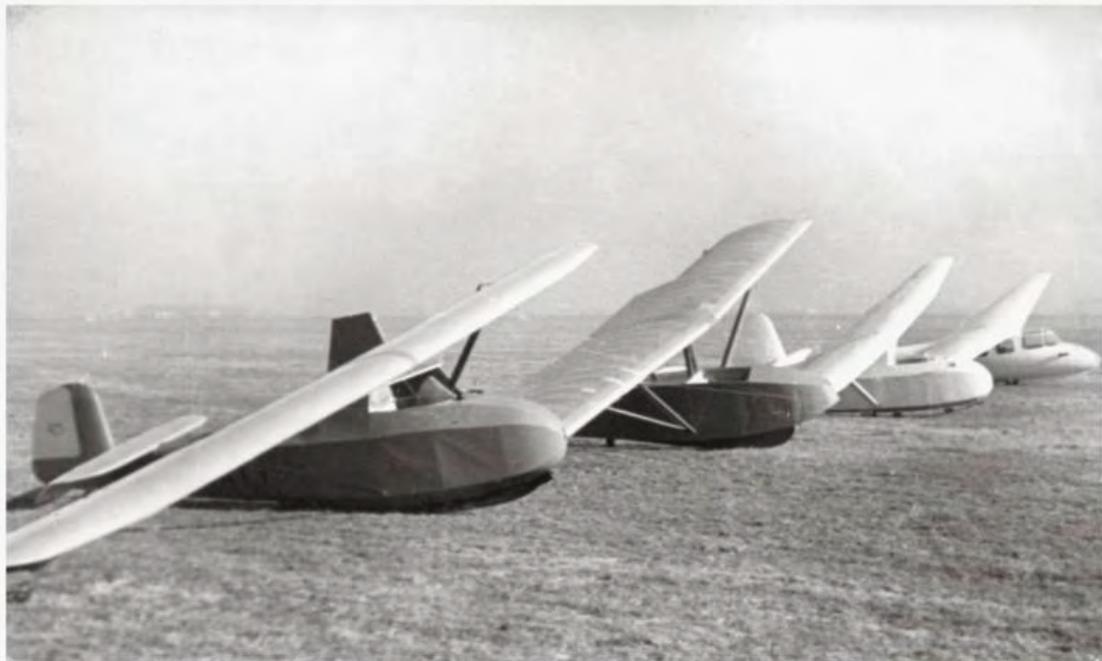
Cat 20 e Jeep davanti all'hangar di Monlué (quartiere di Milano).

Sullo sfondo un moderno capannone della Caproni di Monlué col frontale ad archi parallelo a via Fantoli (che proviene da via Mecenate).

28/02/48. A Bresso entra in funzione la Jeep ricostruita con pezzi dei campi dell'Urar.

08/01/66. Vendita della Jeep.

AVM (a Monlué1950)



Cat 20, <<Allievo Cantù>>, CVV2 Asiago, CVV6 Canguro

Il biposto CVV6 Canguro. La scuola proseguiva col  
MONOCOMANDO

AVM (a Monlué, 1950)



CVV 6 Canguro I-AVMB (biposto) ancora senza matricole  
Peso 320 Kg

15/12/49.

Acquisizione dall'Ing. Angelo Ambrosini, Presidente dell'Aeroclub Milano, di un Canguro.

Trasportato via terra dallo stabilimento Ambrosini di Passignano sul Trasimeno a Milano.

Notare il tubo Venturi per far funzionare il viro-sbandometro

Da gennaio 1950. L'attività di volo che era sospesa dal 5 novembre al 19 marzo (San Giuseppe), sarà invece dedicata a far fare voli da passeggero a tutti i soci (piloti Egidio galli e Riccardo Briadori). Tutti a verricello.

La scuola però proseguiva col metodo MONOCOMANDO.

AVM (a Monlué 1950, il biposto CVV6 Canguro)



CVV6 Canguro ancora senza matricole (saranno I-AVMB)  
Notare i due Pitot per gli anemometri anteriore e posteriore.  
L'aliante non era ancora stato immatricolato.

AVM (a Monlué, primi mesi 1950)



Schierata davanti all'hangar di Monlué

A gennaio 1950 la flotta è composta da:

2 Canguro I-AVMB e I-CICI,

1 Asiago I-AVMA,

1 Cat 20 I-CATT,

1 Zoegling II 416),

3 Allievo Cantù (417, 439 e 431)

il Piper I-MINK.

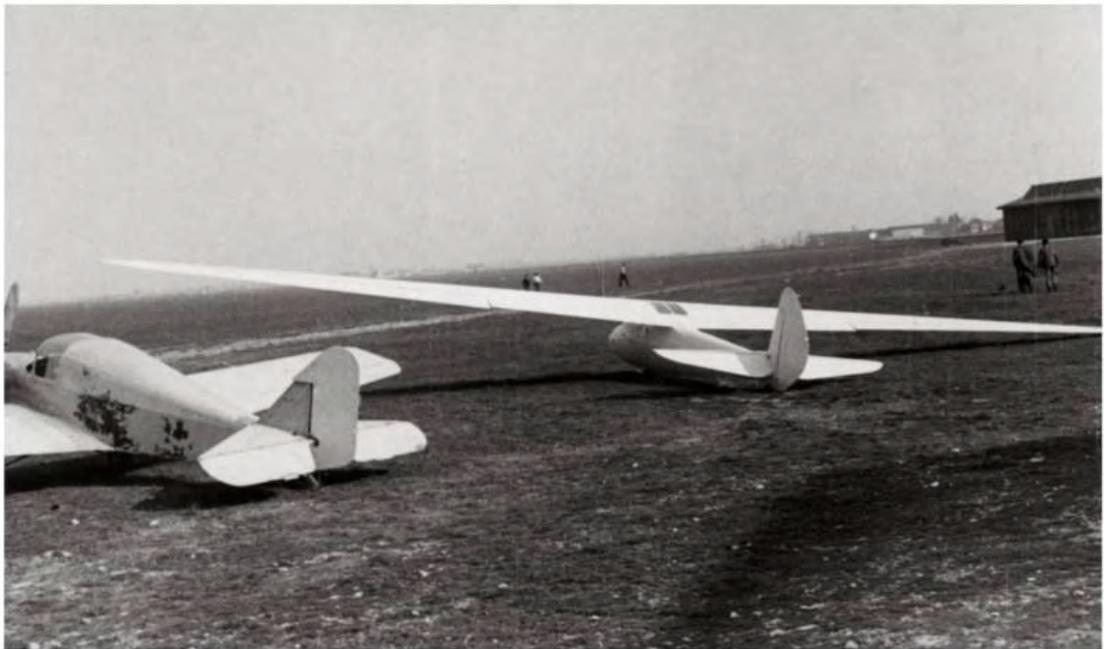
(uno Zoeglig è quasi pronto in via Conservatorio, avrà il numero 429)

AVM (a Monlué 1950)



Piper I-MINK, Canguro I-AVMB, Asiago I-AVMA  
Davanti all'hangar di Monlué

AVM (a Monlué 1950)



Il Canguro I-AVMB ancora senza matricole  
Lo FL 3 trainatore del Gruppo Politecnico V.V.

Sullo sfondo si intravede l'hangar <<di Cometti>> (lo chiamavamo così per intenderci).

AVM (a Monlué ottobre 1951)



Ottobre 1951.

Umberto Mantica acquista il Cat 28 (matricola I-AVMC) e ne permette l'uso alla AVM.

Peso 210 Kg

Costruito dalla Cat (Costruzioni aeronautiche Taliedo)

E' di derivazione del <<Condor I>> di H. Dittmar.

Sullo sfondo si vede il grande hangar di Linate.

(senza foto)

Il ri-trasferimento della AVM a Bresso il 17 febbraio 1952.  
A Bresso rimarrà fino a febbraio 1964. Vedasi Notam 805

I mezzi saranno ricoverati in due capannoni dell'AMI – I° RTA- (600 m<sup>2</sup> l'uno).

10/03/52      La dotazione di aeromobili della AVM risulta essere:  
- 2 Ziegling (417, 430 e 431))  
- 3 Allievo Cantù (417, 42  
- 1 Asiago (I-AVMA)  
- 1 Cat 20 (I-CATT)  
- 1 Cat 28 (I-AVMC)  
- 2 Canguro (I-AVMB e I-CICI)  
- 1 Pinocchio (da collaudare, diventerà I-FIFA))  
- 1 Piper Cub da 65 HP (I-MINK)  
- 1 Fairchild a motore stellare da 175 HP (I-GENI)

10-27 marzo 1952. Giorgio Frailich tiene il primo corso teorico del 1952 nella sede dell'AeC Milano di Via Ugo Foscolo 3.

30/03/52      I Soci sono 350.

AVM (a Bresso 25 maggio-1 giugno 1952)

Settimana avio velica.

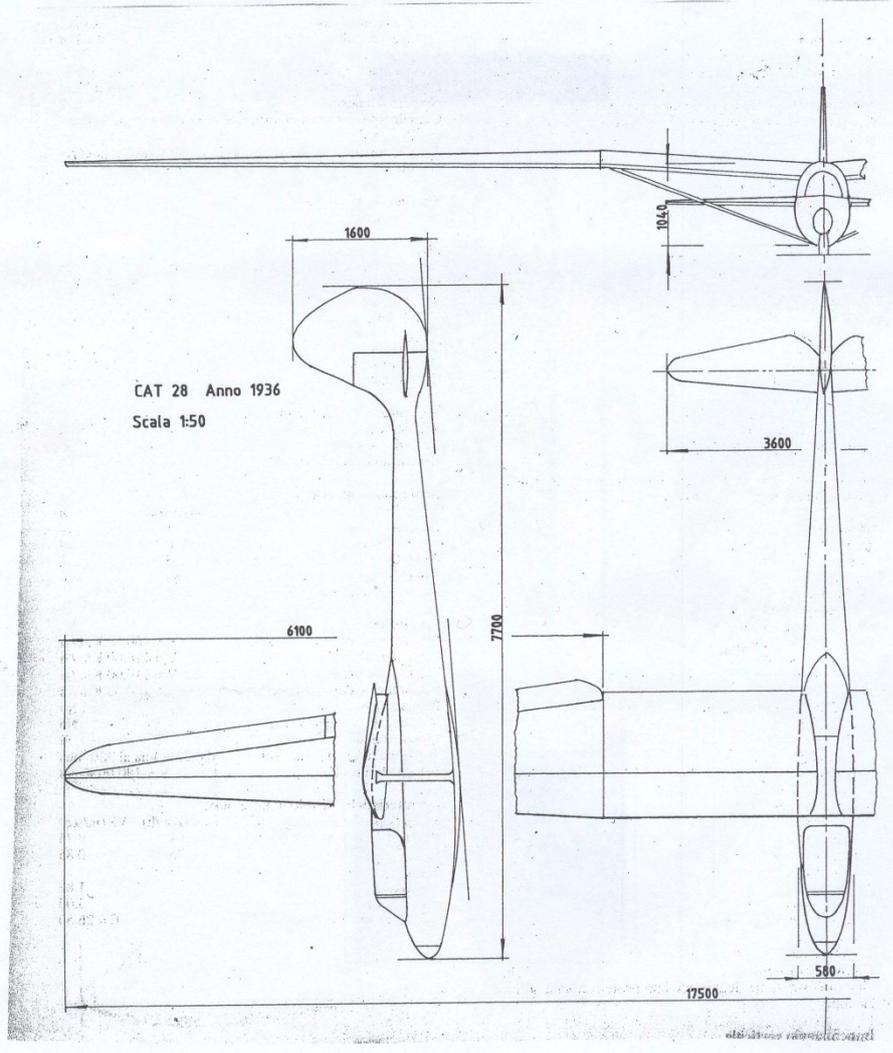


In primo piano il Cat 28 di Vergiate I-CSEI

Per quel Cat 28, si legga l'aneddoto n. 2: La fine del Cat 28 (avventura del 16 agosto 1952 vissuta da Luciano Braghini).

Notare la sezione di coda, prima dei piani di coda, veramente esile!  
E' comprensibile non abbia avuto la navigabilità al volo in nube.

Esilità ben apprezzabile nel disegno della prossima pagina.



Settimana volovelistica di Vergiate (10-17 agosto 1952)



Il relitto del Cat 28 I-CSEI su un prato di Seregno.  
Altre parti non sono state trovate.

Dentro un CB ha avuto il distacco dei piani di coda ed è precipitato in un campo.

Luciano Braghini si è salvato col paracadute.

La domenica 17 agosto 1952



Vergiate 16.08.1952 - Baiotto e Braghini con i resti del Cat.28

I resti del Cat 28 I-CSEI recuperati a Seregno e portati a casa con un autocarro la domenica 17 agosto.

Baiotto era il capo-tecnico del Gruppo Siai Marchetti di Vergiate.

## Il Vizzola I-ABKX di Vergiate



Vergiate 1951 - Vizzola I-ABKX

## Il Caproni Vizzola 2 del Gruppo Sportivo di volo a vela Siai Marchetti di Vergiate

Aveva due fusetti alle estremità ali (in balsa) di colore giallo.  
Peso 158 Kg

## Il Ca 100



Vergiate 1951 - Ca 100 "Caproncino"

## Il trainatore di Vergiate

# TRE ANEDDOTI

## Aneddoto 1

### Guardiano notturno all'hangar di Monlué

10-20 agosto 1950. Primo Raduno volovelistico a Bolzano.

L'AVM vi partecipa con 3 alianti, un trainatore, 25 persone. A casa siamo rimasti in pochini. Il 75% dell'attività di quel raduno è sulle spalle della AVM.

In quell'agosto passo parecchie notti nell'hangar di Monlué a fare da guardiano. Ho il mio tornaconto: una notte di guardia mi dà diritto a due verricellate.

Ma, per un ragazzo (compirò 17 anni il 12 ottobre prossimo) fare il guardiano notturno non è poi una cosa tanto semplice.

Innanzitutto debbo precisare che l'hangar:

- è sul lato opposto al mondo civile (aerostazione e torre di controllo si trovano sull'angolo N-E dell'aeroporto e il nostro hangar è a S-W)
- confina con via dell'Aviazione (una strada dissestata e, proprio per questo, usata dalla Edoardo Bianchi come terreno di prova dei suoi autocarri e quindi poco battuta sia di giorno che di notte)
- via Fantoli che proviene da via Mecenate la taglia a 90 gradi e sbuca direttamente all'entrata del campo dove c'è una sbarra tipo passaggio a livello, senza lucchetto
- l'hangar è privo di corrente elettrica (fatto sostanziale per il presente racconto).

### **Di solito**

Vi arrivo verso le dieci di sera con la sola luce della dinamo della bicicletta. Da fermo la dinamo non funziona. Debbo quindi accendere una candela, aprire il lucchetto e far scorrere l'anta. Semplice a dirsi ma provatevi a combattere con l'alitare del vento che vuole spegnere la fiammella della candela e con un'anta scorrevole del peso di qualche quintale.

Una volta dentro faccio di nuovo scorrere l'anta e la puntello con un badile messo in diagonale. Ma il badile non è un paletto rigido perché la sua pala metallica è elastica è ciò riduce di molto la funzione di puntello. Provo e riprovo fino a quando mi sembra di avercela fatta. Risultato discutibile.

Raggiungo poi un'amaca, giaciglio necessario per stare lontani dai topi.

### **Una notte però...**

Una notte c'è un fortissimo vento che squassa le lamiere dell'hangar. Queste producono un baccano infernale che non mi aiuta a prendere sonno. Finalmente, abituatomi a quella specie di saga infernale, mi addormento. Nel baccano di sottofondo non sento gli urli lanciati da un tizio (1) che volendo entrare a tutti i costi, chiama il <<guardiano>> che sa esserci, affinché gli apra. Visti vani i richiami, il tizio smuove avanti e indietro l'anta dell'hangar fino a far cadere il badile/puntello antagonista. Operazione rumorosa, certo, ma coperta dal baccano delle lamiere sbatacchiate dal vento.

Vediamo la scena dal punto di vista del guardiano. Costui, cioè il sottoscritto, è svegliato da un bagliore che lo acceca (il cerino dell'intruso). Dietro quel bagliore una voce piuttosto alterata che, sovrastando l'urlo delle lamiere squassate, urla: <<Chi sei?. ...mannaggia a te>>.

Un gran bello spavento per il quasi diciassettenne <<guardiano>>, non c'è che dire.

E che razza di <<guardiano>>!

*(1) Era il Cometti, affittuario dell'altro hangar a 500 metri dal nostro, che, rimasto senza chiavi, veniva a chiederne una copia.*

## Aneddoto 2

### La fine del Cat 28 I-CSEI

La domenica 10 agosto 1952 era iniziato a Vergiate un raduno volovelistico di una settimana. Dal campionato mondiale di volo a vela in Spagna ormai erano tornati tutti coloro che avevano formato le squadre di aiutanti. Fra questi i <<vergiatesi>> Sergio Baldisseri (che aveva fatto il secondo di Mantelli, Luciano Braghini e l'<<aviemmistista>> Umberto Mantica che è arrivato a Vergiate col suo Cat 28 I-AVMC.

Non importante ma vedrete che ha qualche relazione con l'accaduto. Al raduno mi ero intrufolato anch'io, da <<pivello>> col <<brevetto C>> nuovo fiammante (solo la prova pratica, veh), conquistato il 13 luglio. Il campo è a forma di iperbole con le due code verso sud. Dormivo su una brandina nell'hangar di legno che si trova sulla coda sinistra, costeggiante l'autostrada e confinante con un bosco che scendeva su un ruscello. Al mattino i risvegli erano fiabeschi (raggi di sole fra i legni sconnessi e cinguettio di uccelli).

Importante. I piloti usavano indossare il paracadute solo se lo avevano e se lo volevano. Ad esempio, Umberto Mantica, sul suo Cat 28 preferiva al paracadute comodi cuscini.

Il fatto. Il sabato 16 agosto c'era in arrivo un temporale. Eravamo tutti convinti che i temporali fossero la panacea per compiere voli di distanza, perché pensavamo fosse bastato stare davanti al fronte temporalesco volando avanti e indietro e lasciandosi trasportare da un fronte di aria fredda che si comportava come un pendio montano mobile. Santa ingenuità. Comunque questa era l'opinione comune suffragata dalle leggende sulla Wassekuppe e dai racconti di coloro che erano tornati da poco dalla Spagna dove, Riccardo Briatore, proprio sfruttando un fronte temporalesco, era riuscito a compiere il percorso Madrid-Barcellona di più di 300 km.

Alle 14.00 quel temporale sta per passare sull'aeroporto. Proviene da Sesto Calende.

Luciano Braghini parte col Cat 28 I-CSEI intenzionato a sfruttarlo come detto.

Alle 14.30 e per una buona mezzora, il temporale si abbatte su Vergiate. In quel temporale, il <<pivello>> con 5 ore di volo totali di esperienza sul groppone, ha

un'avventura sul Vizzola I-ABKX che si conclude con un atterraggio fortunoso ai bordo sud del campo in totale assenza di visibilità. Tutti al campo sono coinvolti nella ricerca del <<pivello>>. Trovatolo, partecipano a recuperare il Vizzola, a far uscire rivoli d'acqua dalle ali e dalla carlinga, ad aprire il suo paracadute fradicio e a stenderlo sui tralicci dell'hangar.

L'avventura risoltasi positivamente induce a ben pensare sul volo del Cat 28 di Braghini che è pilota ben più sperimentato del <<pivello>> (ha il <<brevetto C>> dal 1948 il Braghini!).

Passano le ore e da Braghini nessuna telefonata. Chissà dove è andato ad atterrare. I voli di distanza che si facevano a quel tempo erano tutti a meta libera e quindi telefonare era il primo compito del pilota atterrato fuori campo. Andiamo a cenare nella trattoria appena fuori dal campo, lasciando una sentinella al telefono.

Verso le 21 Braghini si presenta alla trattoria senza aver telefonato. Chissà perché. E' passeggero di uno scooter condotto da un tizio che si presenta come maestro elementare a Seregno. Braghini ci racconta che l'aliante si trova in una cascina e che domani, domenica, lo andremo a recuperare se troveremo un autocarro disponibile. Non usa tante parole. Lo conosco per tipo schivo e secondo me, il comportamento è coerente alla sua indole.

Dice solo di avere viaggiato abbastanza tranquillamente davanti al fronte temporalesco fino a che però, ad un certo punto, si è trovato circondato dalle nubi, più nessuna ascendenza e conseguente atterraggio in un campo.

Che fosse accompagnato, in moto, dal maestro di una scuola elementare, e di sera non era poi tanto strano anche se fuori dal comune. A quel tempo i volovelisti atterrati nei prati erano visti dalla gente come degli eroi. Quindi non tanta meraviglia che una persona si fosse sobbarcata una incombenza del genere.

Quella notte gli amici di Vergiate, capita la mia situazione fisica e psichica per l'avventura dopotutto finita bene sul Vizzola, non mi permettono di dormire nell'hangar e uno dei fratelli Colla mi ospita a casa sua. A letto con una aspirina, vin brulé e cannella. Grande sudata. Al mattino sono come nuovo.

### **La vera verità**

La mattina della domenica 17 non si riesce a far partire il Ca 100 e perciò siamo tutti a terra. Verso mezzogiorno entra in aeroporto il camion che aspettavamo. Però però, sul cassone c'è solo lo spezzone della fusoliera del Cat 28 e nient'altro.

Ci facciamo attorno.

Certamente l'aliante è precipitato. Certamente Braghini è salvo (lo abbiamo visto ieri sera)!

E allora?

Vien fuori che Braghini ieri sera aveva raccontato la verità solo ai responsabili dello stage (il maresciallo Broggin, il maresciallo Pisano che lo aiutava nei traini, il Sergio Baldisseri e pochi altri).

Nel pomeriggio, da Sergio Baldisseri, vengo a conoscere i dettagli che qui scrivo.

Braghini era decollato pensando di sfruttare le ascendenze prefrontali. Stava attento a mantenersi nelle ascendenze senza entrare nelle nubi. E così facendo aveva percorso parecchi chilometri. Ad un certo momento, quando era sui 3000 metri., il fronte temporalesco non è stato più un muro compatto. Braghini si è trovato circondato da nuvole grigie. Niente più soleggiamento, salite sparite, fortissima turbolenza. Era stato succhiato dentro un Cb.

*A quelle parole mi sembra di rivedere ciò che mi è successo per davvero ieri col Vizzola.*

Prosegue il racconto di Baldisseri. Quindi: visibilità è sparita, volo cieco, scrosci d'acqua e di grandine, tuoni. Braghini ha sottolineato che in questa specie di inferno la turbolenza era talmente forte che incassava <<g>> positivi secchi, come se l'aliante fosse caduto di pancia al suolo da tre metri d'altezza. Subito dopo si trovava appeso agli spallacci coi piedi sotto il cruscotto. E poi di nuovo una spanciata secca contro terra. E di nuovo appeso agli spallacci. Il terriccio del pavimento coi frammenti di legno e di caseina andava in ogni dove. Braghini dice che il temporale ha un suo odore, l'odore della caseina...

*Esattamente ciò che avevo provato ieri e che ricordo tutt'oggi.*

Baldisseri prosegue. Braghini aveva perso il senso del sopra-sotto, l'anemometro era impazzito (la velocità andava da fortissima a quasi zero, a fortissima). Era chiaro che non comandava più un bel niente. Ad un tratto la pedaliera gli è venuta indietro, quasi addosso. Ha avuto la certezza di aver perso la coda. Si è lanciato fuori.

*La sezione di coda del Cat 28 è veramente esile, vedansi disegni e foto.*

Non ha aperto il paracadute perché sapeva che non si deve fare.

*Tutti sapevano dalle leggende tramandate dalla Wasserkuppe, che le fortissime correnti ascendenti verticali nei Cb possono raggiungere anche i 30 metri al secondo. e che se apri il paracadute questo può essere succhiato dalle ascendenze e portato a altezze proibitive. Roba tragica accaduta alla Wasserkuppe nel 1928.*

*Il Paracadute dell'epoca, il Salvator, aveva una velocità di discesa di 5-7 metri al secondo.*

Braghini è restato raggomitolato su se stesso, mano destra alla maniglia. Compie più e più piroette sempre nella nube, in mezzo a scrosci d'acqua e grandine. Vede terra. Tira la maniglia. Scende appeso. Dice che ha dovuto manovrare qualcosa per schivare dei fili d'alta tensione. Non so cosa abbia manovrato. Comunque li schiva. Tocca terra senza danni. La sua ghirba è salva ma l'aliante non c'è più.

*Il colonnello Adriano Mantelli, grande capo del volo a vela nazionale, pochi giorni dopo, fa introdurre nel regolamento del volo in aliante la norma vincolante che **(in aliante) si deve volare sempre col paracadute.***

*Sempre Mantelli, due anni dopo (1954), per partecipare col biposto Canguro al campionato del mondo a Camp Hill in Inghilterra, **sceglie come secondo pilota Luciano Braghini.***

### Aneddoto 3

Il Looping fatto da un <<pivello>> appena brevettato "C", con 5 ore di scuola <<a monocomando>>.

Il maresciallo Angelo Brogginì da qualche settimana sta convincendo me e altri due a fare il looping con l'<<Asiago>>. Siamo piú che disposti a cedere alle sue lusinghe.

Per giorni e giorni ripasso mentalmente che cosa sentirò, proverò, vedrò nel fare il looping. (1)

Con l'immaginazione mi dico: **durante la picchiata vedrò terra, poi, durante il semicerchio in salita, vedrò cielo, poi, nel semicerchio di chiusura del loop, vedrò di nuovo terra e finalmente vedrò mezzo cielo e mezza terra. Metterò allora barra avanti. Mi livellerò. Proseguirò in planata normale.**

Mi invento una specie di litania come segue: <<**Terra-terra-terra, cielo-cielo-cielo, terra-terra-terra - cielo**>>. Per tutta la settimana la reciterò cento volte.

E' una colonna sonora che dovrebbe accompagnare lo svolgersi del film che vedrò, fotogramma per fotogramma. Mi dico anche che sarò anche sottoposto a una forte accelerazione positiva e, sapendolo, non dovrò farci caso piú di tanto.

La domenica 12 ottobre 1952, al compimento del mio 19° compleanno, il maresciallo Brogginì non demorde. <<Adesso tocca a te>> dice.

Da grande maestro, dall'italiano passa al dialetto per far sembrare tutto molto naturale. Quindi in dialetto varesotto (di Pallanza) mi dice: <<Ta ghé da tegn drizz i pé; ta tirat quan ta légiat 140>> (<<devi tenere diritti i piedi; tiri quando leggi 140>>).

Aliante usato è il CVV 2 Asiago I-VERG.

Decollo ore 17.15 dietro al Ca 100 I-POGG pilotato da Brogginì

Sgancio a 800 metri.

Esecuzione:

1. Picchio con forte angolo.
2. Quando leggo 140 km/h tiro con decisione la barra.
3. La velocità sale ancora un po'.
4. Grande accelerazione. Prevista.
5. E adesso, come avevo immaginato per una settimana, recito ad alta voce: <<Terra, terra, terra - cielo, cielo, cielo - terra, terra, terra>>. E come in

“trance” proseguo: <<- cielo, cielo, cielo – terra, terra, terra, cielo, cielo, cielo – terra, terra, terra – cielo, cie...>>.

6. Mannaggia. Non ho tenuto conto dei giri e sono sicuramente oltre i dovuti! Barra avanti, barra avanti! Mi devo dare una sveglia!
7. Forse due loop. Forse due e mezzo. Adesso sono col muso su e metto barra avanti.
8. Con la barra avanti, l'aliante perde l'abbrivio e si mette da solo a muso in giù.
9. Roba semplice. Lo porto con facilità in linea di volo.
10. Ore 17.30. Atterro (sono passati 15 minuti).

Che pilota sono!

Da Malpensa (aeroporto che ha la giurisdizione su quello di Vergiate) hanno visto i vari looping miei e degli altri. Una settimana dopo arriva il vice direttore di Malpensa (si chiamava Bassani, se ricordo bene) e ci impone di sospendere le acrobazie. Obbediamo. Smontiamo l'«Asiago» sotto i suoi occhi e cosa vediamo? Le orecchiette degli spinotti dei montanti delle ali sono ovalizzate... Avevamo esagerato tutti nel tirare.

*(1) Anni dopo, ad un corso di «Psicologia per lo sport», scoprirò che al pilota di formula uno, insegnano cosa pensare quando è schierati sulla griglia di partenza. «Deve vedere e scansionare cosa succederà dalla partenza alla prima curva. Si deve prefigurare in ogni minimo dettaglio, ciò che vedrà, ciò che sentirà, ciò che farà». Ero nel giusto per intuizione.*