

Il Notiziario



Numero 17
Settembre 2020

(bollettino inviato tramite e-mail ai soli aderenti al GAE)



In questo numero:

- | | | | |
|-------------------------------------|---|--------------------------------------|---|
| - Avio superficie di Tortona | 1 | - Gruppo Aviatorio "T. Dal Molin" | 3 |
| - Un notiziario veramente "vintage" | 5 | - Alianti e aeroporti (anni 1946/52) | 5 |
| - Galleria foto storiche | 5 | - Immagini "rubate" da FaceBook | 6 |
| - Siti di interesse "vintage" | 7 | | |

Avio superficie di Tortona La casa del "dragone verde" e di altri alianti d'epoca (M.R.M.)

Il dragone verde è l'emblema che Vittorio Borgo ha posto sul suo Bergfalke III, con marche I-AVAG, a seguito della ristrutturazione che ha eseguito durante il periodo di isolamento imposto dalle norme conseguenti il Coronavirus.



Per festeggiare la fine di questo isolamento Vittorio e Stefano Bassalti hanno invitato alcuni amici del GAE a far visita a questa avio superficie ed a volare con il Bergfalke. L'incontro è avvenuto il giorno di sabato 25 luglio. Hanno aderito a questa iniziativa diversi amici del GAE nonché il suo presidente Alessandro Scaltrini.



L'ingresso dell' avio superficie di Tortona

Da questa avio superficie, che ha una pista erbosa di circa 680 metri, operano diversi alianti d'epoca. Oltre al Bergfalke III c'è: l'M-100S di Stefano Bassalti, l'Uribel di Aldo Moia e l'Avialsa 60 Fauconnet di Giancarlo Orlotti. In hangar smontato troviamo un Ka-7 completamente rinnovato in attesa di effettuare il primo volo. Si tratta del D-6080 utilizzato dall' AVL nella prima metà degli anni '90 per la scuola e impiegato anche per un corso a verricello sul campo di Alzate (vedi le note di pagina 6 di Pietro Longaretti su questa esperienza). Il restauro è stato curato da Fausto Giacobone e Vittorio Borgo. Recentemente si è deciso di modificare l'immatricolazione da tedesca a italiana: le nuove marche sono I-EGGA in ricordo di Egidio Galli a cui il proprietario Scaltrini è sempre stato legato da profonda stima.



M-100S



Uribel D



Avialsa 60 Fauconnet



Ka-7

Nella giornata il Bergfalke "dragone verde" ha effettuato 3 voli con Stefano per far conoscere ad Ettore Schioppa, Elio Cresci ed a Massimo Bertolini come si vola nel cielo di Tortona. Nella medesima giornata è decollato Alessandro Bassalti con il suo Cirrus; ha effettuato un volo di oltre 5 ore raggiungendo una quota di 2700 metri sopra le propaggini degli Appennini Liguri che iniziano a sud di Tortona.



Il Bergfalke in decollo con Ettore e Stefano



Alessandro prepara il suo Cirrus per il volo

Naturalmente oltre ai voli la giornata ha riservato due simposi culinari magistralmente condotti da Vittorio e dalla signora Barbara. Le immagini che seguono si commentano da sole.



Un grazie da tutti gli amici del GAE a Vittorio ed a Stefano che hanno proposto ed organizzato questo unico mini raduno nell'anno che ha visto la cancellazione di tutti i raduni VGC/GAE programmati nel 2020.



A conclusione della giornata l'avio superficie di Tortona ci ha regalato questo stupendo tramonto. Merita un GRAZIE ed un ARRIVEDERCI a Tortona.



Gruppo Aviatorio di Volo a Vela "TOMASO DAL MOLIN", VARESE

L'immagine a fianco e la testata di questo articolo, sono una riproduzione parziale del frontespizio di un documento storico reperito tra la tanta documentazione del museo del CSVVA.

Il documento in questione, datato 1933, narra la storia della costituzione del gruppo volovelistico "Tommaso dal Molin" di Varese. Al di là della retorica che caratterizzava quel periodo e che si evince anche nel documento, rimane il fatto che questo gruppo di volo a vela ha segnato una svolta nella storia del volo a vela italiano con le sue realizzazioni e con i voli effettuati.

Non è narrato in questo documento ma va ricordato che grazie a questo gruppo il 16 settembre 1934 venne effettuato il lancio dal Campo dei Fiori di una formazione composta da sette alianti anfibi "Varese" più l'aliante

"Roma" di Rovesti (capofila) con meta le acque del Lago di Varese.

Il documento di cui al titolo non viene riportato ma lo potete visionare e scaricare dal sito del "Museo" del CSVVA con il seguente link : <http://www.csvva.eu/attachments/article/122/GAVV-Tommaso%20Dal%20Molin.pdf>

Un notiziario veramente "vintage"

Il nostro socio Elio Cresci ha avuto in prestito da Raffaele Galli, figlio del ben noto volovelista scomparso alcuni mesi fa, una copia del notiziario dell'AVM pubblicato nell'anno 1953. Prima della restituzione ci siamo affrettati a fare una copia elettronica in formato .pdf che alleghiamo integralmente come appendice N° 1 a questo notiziario.



Anni 1946-52

Alianti (e aeroporti)

utilizzati per l'insegnamento del pilotaggio col metodo del <<monocomando>> da:
Scuola dell'AVM di Milano
Scuola del GSM di Vergiate

E' un interessante documento storico realizzato da Pietro Longaretti nel 2015 che descrive il metodo di insegnamento per acquisire il brevetto di volovelista utilizzato dalle due scuole in titolo. Nel contempo traccia una panoramica degli aeroporti utilizzati come scuola di volo a vela.

Il documento è consultabile e scaricabile nel sito voloavela.it alla pagina "Vintage/Note storiche". Il link è il seguente: <http://www.voloavela.it/gruppo-alianti-di-epoca-2/note-storiche.html>

Galleria foto storiche (M.R.M.)

Lino Del Pio nel risistemare la sua documentazione ha trovato un contenitore zeppo di fotografie inedite di Egidio Galli. Con gli amici del CSVVA abbiamo selezionato per questo numero del notiziario quattro immagini che sono emblematiche della vita volovelistica di Egidio e dell'attività dell'aeroporto di Alzate e Linate.



1 gennaio 1976 - lo Zoegling 416 AVM in volo ad Alzate. Pilota Riccardo Briagliatori



1 gennaio 1976 - il volo dello Zoegling



Lo Zoegling sull'aeroporto di Linate



L'aliante Ka-2 che apparteneva al gruppo volovelistico di Legnano

Immagini "rubate" da FaceBook

Su FB sono apparse nei giorni di metà agosto nel gruppo del VGC le tre bellissime foto che non ho potuto esimermi di pubblicare. Sono relative ad un volo sulla Montagna Nera (Francia) di un Brequet 904 appartenente al "Musée d'aviation légère de la montagne Noir" . Di seguito l'indirizzo del sito del museo:

<http://www.lauragais-tourisme.fr/preparez-votre-sejour/voir-faire/2644204-musee-daviation-legere-de-la-montagne-noire>





Precisazione suggerita da Alessandro Scaltrini:

Si tratta dell'aeroporto di Montagna Nera in cui era basato il Centro Nazionale di Volo a Vela prima del suo trasferimento a Saint Auban. Nel maggio 2014 ci siamo stati io, Cresci e Brusa per il raduno dei Ka13. Caratteristica dell'aeroporto, che si trova su un altopiano, è il traino con l'auto con successivo volo in pendio. Se non si riesce ad agganciare si atterra in un piccolo aeroporto nella zona sottostante. Nell'occasione visitammo il museo.

Sotto la foto dell'hangar del club: una bellissima struttura in legno che protegge numerosi alianti Vintage.



Siti di interesse volovelistico "vintage"

Di seguito, come rubrica fissa, si riportano i siti di interesse della galassia degli alianti "vintage". Nella tabella sono inclusi i siti di organizzazioni/associazioni che perseguono l'interesse del mondo degli alianti d'epoca e di amici/aderenti al GAE che con i loro siti pongono in evidenza o trattano argomenti "vintage". La tabella è aperta a suggerimenti ed indicazioni di tutti gli amici del GAE.

Per aprire ed entrare nel sito interessato basta cliccare sull'indirizzo (link) evidenziato in color ciclamino nella tabella che segue: buona navigazione.

Indirizzo Sito	Descrizione appartenenza del sito
https://www.vintagegliderclub.org/	Sito ufficiale del VGC
http://pilotidellelegno.blogspot.com/	Blogspot degli amici "Piloti del legno"
http://www.voloavela.it/index.php	Sito del Centro Studi Volo a Vela (CSVVA)
http://www.dedale-planeur.org/	Sito del club vintage Francese "Dedale"
https://m100s.jimdo.com/	Sito del socio GAE Stefano Bassalti
http://vincenzopedrielli.it	Sito del socio GAE Vincenzo Pedrielli
https://m-r-marti.jimdo.com/	Sito del socio GAE M.R. Martignoni

Nelle pagine successive l'appendice N° 1 relativa all'articolo di pagina 6 "Un notiziario veramente vintage".



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 Briigliadori, 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 Briadori 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 ricuperi 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; nonchè 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 Ziegling 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 Briigliadori,
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. ERIGLIADORI

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 sonò da Enrico Cattaneo allora direttore dei lavori.

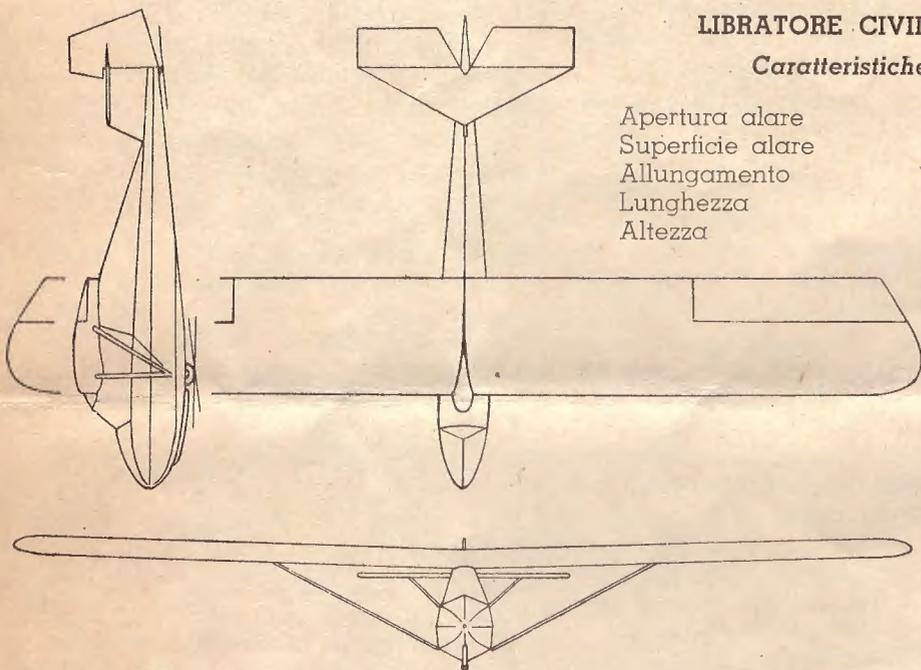
La costruzione dell'apparecchio che veniva denominato « Cividate », venne iniziata, e condotta con relativa velocità, da Cattaneo e da Magani, ma venne poi sospesa, perchè i due su accennati volenterosi Soci, dovettero salutare il laboratorio di via Conservatorio per adempiere ai loro obblighi di leva.

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.

Drevetti « C »

il 23-6 Giacopini Franco
 Frailich Giorgio
 Tognazzi Dario
 Bergagna Sergio
 » 25-7 Brigliadori Riccardo
 Prezioso Roberto
 Tomasina 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".**

ZOGLING 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 alicanti 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 1ª 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 distacco 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 volontari 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 so-
ste 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