



IL CUMULO NEMBO

Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede
Sezione Sperimentale Volo a Vela
Laboratorio Gruppi Sportivi
Campo di Volo

VIA UGO FOSCOLO n. 3
~~VIA UGO FOSCOLO~~ AEROPORTO FORLANINI
VIALE DELL'AVIAZIONE
VIA CONSERVATORIO n. 9
AEROPORTO BRESCO - CINISELLO

Anno X° - Numero 7
Luglio-Settembre 1956

IL VOLO A VELA ITALIANO -

Il confronto diretto con le altre Nazioni in questo Campionato Mondiale, ha messo in evidenza una particolarità del nostro volo a vela, di cui tutti siamo a conoscenza e che ci permette di accettare serenamente il risultato delle gare. Si tratta della gracilità di questo nostro sport, dovuta alla sua scarsa diffusione e dal conseguente scarso interesse che sembra suscitare per sino negli ambienti aeronautici.

Ne deriva che poche energie e pochi mezzi vengono dedicati al suo sviluppo, per cui i nostri rappresentanti si trovano quasi soli davanti alle migliori organizzazioni straniere, che hanno largamente curato la formazione di assi del volo a vela, arricchendo le loro cognizioni con interessanti esperienze, dotandoli di macchine sperimentate, larghezza di mezzi, assistenza di tecnici valenti e specializzati. Nelle nostre situazioni, i successi sono tutt'al più veri " exploits " personali, dovuti a felici combinazioni fra l'abilità dei piloti e fortuna. E tutti possono immaginare quanto siano fortunosi o quindi difficili a ripetersi con metodica regolarità.

Tuttavia, se quest'anno possiamo accettare come equo il risultato delle gare, inteso come espressione del livello volovelistico di una nazione, e se quindi possiamo esserne delusi, specie in raffronto con i piazzamenti degli scorsi anni, dei quali non possiamo tuttavia dirci meritevoli, possiamo per contro compiacerci per un notevole sviluppo del nostro volo a vela, che quest'anno ha cominciato finalmente ad esistere come attività di carattere nazionale. Ciò è stato reso possibile soprattutto da tre fattori: l'organizzazione e l'attività finalmente regolare delle poche scuole esistenti, i risultati di Rieti, la liberalizzazione dei Canguri Ministeriali. Oggi infatti il brevetto " C " ha perso quella caratteristica pionieristica propria degli anni scorsi, gli istruttori di volo a vela finalmente esistono anche sulla carta ed operano nella legalità, i voli sportivi, compresi quelli di distanza, possono essere ripetuti con regolare frequenza. Ed infatti non mancano i primi risultati.

Montre nel 1954 lo insegno F.A.I. italiano d'oro e d'argento erano in totale undici, dopo soli due anni sono diventate trentasei; le poche decine di brevetti " C " sono oggi centinaia; il patrimonio volovelistico nazionale si è arricchito di macchine e di mezzi, grazie al concorso del Ministero, e centinaia di giovani appassionati e non più delusi da mille difficoltà costituiscono per gli anni a venire degli efficaci propagandisti alla nostra attività. Pertanto anche se non siamo proprio stati fortunati nelle gare Mondiali, possiamo non dispiacerci perchè ora finalmente sappiamo di uno sviluppo già in atto e che ci fa bene sperare per il futuro.

LA NOSTRA ATTIVITA' -

Nel trimestre ultimo abbiamo volato intensamente e la seconda sezione, diretta con passione da Ricotti, ha fatto enormi progressi. Una nuova mentalità più fiduciosa è l'importante conquista di questi ultimi tempi, fermi restando i principi di prudenza ed avvedutezza che sempre hanno caratterizzato la nostra attività. Quantitativamente, per le scarse condizioni meteorologiche, i risultati non sono molto superiori a quelli degli anni scorsi; ma notevole è l'esperienza che ci siamo fatta sui voli fuori campo, sui recuperi, sull'organizzazione. Il che ci ha dato la conferma della bontà dei nostri metodi e della capacità dei nostri responsabili. Un plauso è doveroso a Ricotti e Galli, principali artefici di questo successo, ed agli altri numerosi intelligenti ed infaticabili collaboratori.

Riepilogando, possiamo contare :

TRENTUNO voli fuori campo per 828 Km. percorsi e con DUE distanze " C 'di argento "

CINQUE prove di durata;

UN guadagno di quota " C d'argento ";

TREDICI brevetti " C ";

VENTOTTO passaggi di apparecchio.

Il tutto si è avuto come segue :

15/7/ Luigi Bianchi Km.22 (Asiago);

29/7/ Giusto Vergani, durata (Canguro);

30/7/ Lino Del Pio, quota e durata (Pinocchio);

Emilio Gonalba, durata (Canguro);

31/7/ Jolanda Grassi, durata (Canguro);

Luigi Bianchi e Franco Giacopini, ciascuno Km.13 rispettivamente su Gheppio e su Pinocchio;

Del Pio, Km.18 (Asiago); Mario Cattaneo, Km.35 (Canguro);

3/8/ Bianchi (Gheppio) Km. 11;

4/8/ R. Brigliadori-F.Tomasina, su Canguro Km.93; Sergio Bergagna su Canguro Km.65; Ciani su Urendo; Bianchi su Gheppio; Fanoli su Canguro km.11; Del Pio su Asiago km.13;

6/8/ ADOLFO SOLDINI su Pinocchio, km. 60 (distanza " C d'argento ");

M. Cattaneo-L.Pozzi su Canguro, km.43; L.Brigliadori-F.Tomasina, su Canguro, km. 35; E.Ciani su Canguro, km.33; Bianchi km.6;

7/8/ F.Tomasina su Canguro km.38; Bianchi su Gheppio km.20; Del Pio su Pinocchio km.13;

- 7/8 Bergagna-Tognazzi, su Canguro km. 11;
 8/8 Tomasina su Canguro km. 7;
 9/8 Del Pio su Pinocchio, km. 24;
 12/8 Del Pio su Canguro km.35; Gonalba Emilio su Canguro (due partenze consecutive) km : 11 e 35; Bianchi km.11; Dario Tognazzi, durata " C d'argento " ;
 16/8 Pietro Longaretti su Canguro km. 13 e km. 23 (due partenze);
 19/8 EMILIO GONALBA su Canguro km. 83 (distanza " C d'argento "); Longaretti su Pinocchio km. 11.

I nuovi brevettati sono :

Ottaviani, Favretti, Serrantini, Massironi, Colombo, Dell'Oro, Abate Benzoni, Giori, Franco Cattaneo, Meda, Brogini, Del Frate.

Passaggi di apparecchio :

- Urendo : Ciani, Ricotti, Del Pio, Giacopini, Volontè, Vergani W., Vergani G., Gussoni, Bergagna, Longaretti, Soldini, Bianchi, Zanetti, Rasini, Gonalba E.;
 Gheppio : Galli, Tognazzi, Cattaneo M., Bianchi, Rasini, Ciani, Messina, Longaretti;
 Pinocchio : Rivolta E., Frailich;
 Spillo : Galli, Rasini, Addario.

I VUOTI D'ARIA -

Naturalmente il continuo piovere di aliati quà e là sulla pianura lombarda e massimamente nei dintorni di Milano, ha destato l'interesse dei giornalisti, che hanno ampiamente attinto materiale scandalistico per i loro quotidiani con conseguenze facilmente immaginabili. A parte i numerosi amici e simpatizzanti che hanno per un attimo anche creduto agli " accartocciamenti ", alle " disintegrazioni " e simili, ed hanno avuto momenti di sincera ansia per le sorti dei piloti e delle macchine pseudo-infortunate, il panico ha preso addirittura una società come la " Condor " che ha ritenuto di scomodare Aero Club e I^a Z.A.T. con lettere accorate nelle quali si sono indotti " a chiederVi, nel pubblico interesse, che sia fatto formale divieto ai Vostri Soci di volare nelle adiacenze dello stabilimento, in modo da escludere in modo assoluto la possibilità di forzato atterraggio nei nostri terreni ".

Le preoccupazioni della Condor, che hanno impedito addirittura di immaginare l'esistenza di disposizioni atte a salvaguardare non solo i loro impianti, ma anche quelli altrui, sono state, speriamo, dissipate da una nostra lettera rassicurante.

Tuttavia la I^a Z.A.T., a seguito di questo lamentelo, ha inviato a noi e a tutti gli Enti aeronautici sottoposti alla sua giurisdizione, una lettera raccomandando l'osservanza del Codice di Navigazione Aerea. Il Ministero della Difesa - Aeronautica ha invece fatto pervenire all'Ac.C.I. il seguente foglio, il cui testo ci è stato trasmesso per conoscenza :

" MINISTERO DIFESA - AERONAUTICA
Prot. n° 9476 -

Roma, 6/9/56

Allo Spett. AERO CLUB D'ITALIA - Roma

Allo scopo di tutelare la sicurezza degli impianti industriali situati sul territorio nazionale, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha disposto perchè da parte dei piloti militari sia evitato il sorvolo a bassa quota di tutti gli impianti industriali anche isolati, come prescritto per i centri abitati, per i quali vige il divieto di sorvolo a quota inferiore a quella di sicurezza (quota minima : m.300 sopra il livello del più alto ostacolo in un raggio di km. 8).

Riconosciuta giusta e prudente tale disposizione, lo scrivente dispone che anche gli aeromobili civili, si attengano al predetto divieto di sorvolo a bassa quota di tutti gli impianti industriali anche isolati.

Codesto Aero Club è pregato di portare a conoscenza degli Aero Club federati, la precitata disposizione perchè a loro volta, ne rendano edotti i propri soci piloti.

Le Direzioni Civili di Aeroporti sono invitate a dare la massima diffusione alla disposizione di cui sopra, richiamando su di essa i piloti che effettuano voli da turismo o da lavoro aereo (in questi ultimi sono compresi i voli scuola)."

p. il Ministro
f.to Gen. Galante

La nostra Associazione ha già provveduto a tranquillizzare questi Enti per quello che le compete, nel senso che la quota minima di sicurezza viene senz'altro rispettata in quanto già inferiore a quello che si impongono agli aliati per il buon fine dei loro voli. Si richiama tuttavia l'attenzione di tutti i Soci su tale disposizione, nel caso che eccezionalmente si debba scendere sotto i nostri minimi, come in caso di atterraggio.

Ritornando alla piaga del voluto travisamento dei fatti operato dai giornali, sarebbe auspicabile per l'avvenire un intervento diretto delle Autorità Aeronautiche atto ad impedire che per sciocche esigenze di tiratura, vengano propalate false notizie sui voli degli aliati, notizie che gottano inutile allarme fra il pubblico e screditano le istituzioni aeronautiche ed il prestigio dei nostri piloti. Ritorniamo che se in luogo di due semi dosate conferenze-stampa indette da noi, fossero pervenute rettifiche o meglio smentite da parte della I^a Z.A.T., direttamente ai quotidiani interessati, si sarebbe avuta una maggior garanzia di serietà per i futuri articoli aeronautici.

LA SCUOLA CENTRALE DI RIETI -

L'attività della Scuola Centrale è stata quest'anno notevole : i dati che si possono raccogliere direttamente dall'Organo Ufficiale dell'Aero Club d'Italia, sono i seguenti :

Ore di volo alianti : 2129 con 2962 voli e 1108 ore di volo sportivo;
 Insegne d'argento
 completate : 16
 Prove di quota : 42
 Prove di durata : 31
 Prove di distanza : 17 per un totale di Km.1071 (circuito triangolare)
 Brevettati : 55 di cui 12 neofiti e 5 già muniti d'attestato "B".

I " Passero " sono stati largamente usati : hanno totalizzato 860 voli.
 I piloti in allenamento sono stati in tutto 68 ed hanno volato per 17 ore in media ciascuno, con permanenza di 10-15 giorni in media.
 Il massimo risultato è stato di 48 ore con 19 giorni di permanenza. L'efficienza media degli alianti è stata di 2,5 Canguri e 4 Passeri. Apparecchi trainatori 2 - Apparecchi danneggiati, tre.

Non possiamo esimerci dall'esprimere i nostri complimenti ai Direttori ed ai Collaboratori dell'attività di Rieti per i veramente ragguardevoli risultati raggiunti e per la serietà del loro lavoro. I nostri soci che vi hanno partecipato si sono tutti dichiarati entusiasti sia logistica che di volo, che è stata curata da poche attivissime persone, fra cui Rovesti, direttore della scuola dal mese di luglio, Bovolenta, capo pilota istruttore, Vitale, responsabile della amministrazione, dell'ufficio voli e dei servizi logistici, Zasa, Grispigni, Zoli, Scano, Santini, trainatori. Particolarmente apprezzate le lezioni di meteorologia di Rovesti, di cui tutti conosciamo il valore e la pratica efficacia.

I NUOVI " C D'ARGENTO " ITALIANI -

ADOLFO SOLDINI ed EMILIO GONALBA hanno conseguito presso di noi l'insegna d'argento, che è già loro stata attribuita dalla Commissione Sportiva dello Aero Club d'Italia che ne ha omologato le prove di distanza. Pertanto Soldini è il C d'argento n.20 e Gonalba il n.21.

ANTONINO MESSINA, AMILCARE PERNA, LUCIANO MACERATA hanno invece superato la terza prova a Rieti, in circuito di Km. 54 avente i vertici al Terminillo Piediluco, Contigliano-bivio per Poggiofilone. A tutti, i nostri vivissimi complimenti ed i nostri auguri per una sempre più brillante attività volovelistica.

La situazione attuale delle insegne F.A.I. è pertanto la seguente :

" C D'ORO "	: R. BRIGLIADORI, A. MANTELLI;	
" C D'ARGENTO "	: A. MANTELLI	U. MANTICA
	M. GUERRINI	M. CATTANEO
	R. BRIGLIADORI	L. BRIGLIADORI
	E. CIANI	W. VERGANI
	A. PRONZATI	E. FANOLI
	L. BRAGHINI	F. TOMASINA
	G. FERRARI	P. MORELLI
	V. RIVOLTA	A. MORELLI
	A. ZANETTI	S. BERGAGNA
	A. SOLDINI	E. GONALBA

oltre ai compianti NELLO VALZANIA e GIUSEPPE ZOCCOLA.

Sono ancora da omologare le prove di distanza, effettuate a Rieti, dei seguenti piloti :

BRUNO BOVOLENTE (Trento); ANGELO ZOLI (Forlì); GIOVANNI SCHULLER (Roma); ANTONIO MESSINA (Milano); GIANCARLO SILVA (Roma); AMILCARE PERNA (Milano); EDOARDO CRAINZ (Novara); EMANUELE MACCHI (Milano); ANTONIO ANGELONI (Roma); REMO CELLA (Parma); VITTORIO GRISPIGNI (Roma); FRANCO CASTAGNO (Torino); LUCIANO MACERATA (Milano); NORBERTO HOLZNER (Bolzano); PIERO SENESI (Firenze); GIUSEPPE FONGOLI (Terni).

I titolari di due prove di " C d'argento " sono innumerevoli. Fra essi appartengono all' A.V.M. :

Pastorelli, Addario, Ricotti, Baldi, Giacobini, Rasini, Bianchi, Frailich, Giovanetti, Sabaini G., Sabaini M. (Rieti); Del Pio, Vergani G., Grassi, Gavazzi E. (Rieti), Stucchi, Gussoni, Ceriani (Rieti), Buzzi A. (Rieti), Massoni (Rieti), Uberti (Rieti).

Con una sola prova abbiamo Longaretti e Lamura.

LIBERALIZZATI I CANGURI MINISTERIALI -

I Canguri Ministeriali potranno effettuare in avvenire voli di distanza per i quali dovranno essere naturalmente osservate alcune disposizioni. Ne dà notizia l'Ae.C.I. in una lettera in data 1.8.56 Prot. 10.923/NA diretta all'Aero Club Milano, e che ci è stata passata per conoscenza.

Da essa stralciamo :

..... (O m i s s i s)

" Impiego alianti Canguro :

Possono compiere attività sportiva sul Canguro soltanto i piloti abilitati a questo tipo di aliante e previa autorizzazione dell'Aero Club d'Italia in base ai precedenti dell'interessato, risultanti dallo stralcio dei voli e dal parere dell'Istruttore responsabile dell'Aero Club cui l'interessato appartiene.

Le prove di durata ed altezza non sono sottoposte a speciali norme.

Per le prove di volo di distanza previste per il conseguimento dei distintivi F.A.I. valgono le disposizioni seguenti :

d) Voli di distanza : fermo restando il principio che tutta l'attività di volo con gli alianti Canguro in assegnazione dovrà essere improntata a ridurre al minimo l'eventualità di atterraggi fuori campo, potranno essere concesse autorizzazioni a compiere tentativi di voli di distanza ai piloti che ne facciano domanda e siano in possesso dei seguenti requisiti minimi :

- essere abilitati al Canguro
- essere titolari d'un distintivo F.A.I. oppure del solo brevetto " C " avendo in questo caso compiuto le prove di durata e di altezza, per il " C d'argento ";
- avere compiuto almeno 5 ore e 10 atterraggi durante i due mesi precedenti la domanda.

Le domande dovranno essere inviate all'Ae.C.I. corredate dallo stralcio voli, dall'indicazione degli eventuali brevetti di pilotaggio aereo posseduti e dal parere dell'Istruttore.

L'autorizzazione a compiere voli di distanza è individuale e valida per l'anno solare in corso. Può venire revocata a discrezione dell'Ae.C.I. ed essere rinnovata a domanda. Ai fini della concessione a compiere voli di distanza verrà tenuto conto della disponibilità dei mezzi di ricupero e dell'attrezzatura tecnica dell'Ae.C. di appartenenza dell'interessato.

Art. 2 - Par. C. - Attività Sportiva -

S'intende quella per la partecipazione a gare o raduni o per tentativi di primato o per compimento di prove per i distintivi F.A.I. ("C d'argento ... C d'oro", ecc.).

Art. 3 - Le presenti disposizioni entrano in vigore immediatamente ed abrogano tutte le precedenti che vi siano in contrasto.

I CAMPIONATI MONDIALI -

I Campionati Mondiali si sono chiusi a Saint-Yan il 13 luglio, con la vittoria dell'americano Mac Cready nei monoposti e degli inglesi Goodhart - Foster nei biposti. Il primo pilotava un Breguet 901 ed i secondi uno Slingsby Eagle. Degli italiani, Ferrari, come già annunciato, ha dovuto ritirarsi dopo la seconda prova per un incidente che ha seriamente danneggiato la sua macchina; Brigliadori - Fanoli, unico equipaggio italiano in gara, hanno tenacemente gareggiato con il loro Cangura classificandosi undicesimi su tredici concorrenti.

Le prove effettuate sono state sette, e precisamente :

- 30 giugno - Distanza libera. Vince l'argentino Quadrado con km. 431.
- 2 luglio - corsa su meta prefissa di km. 99.800 : vincono Saradic (Jugoslavia) nei monoposti e Trager-Miller (USA) nei biposti; con 73,8 e 72,8 km/h.
- 3 " - distanza su asse prefisso Saint-Yan - Tolone : primi Mac Cready (USA) e Haase-Heinzel (Germania) con km. 404 e 362; Brigliadori - Fanoli si classificano 8° con km. 135.
- 5 " - corsa su circuito triangolare di km. 116; vince Mac Cready con il tempo di h. 2,19' - Dei biposti, un solo aliante giunge al traguardo per cui la gara viene tramutata in distanza su rotta fissa.
- 6 " - distanza libera : primo Toutenhoofd (Olanda) con km. 245. Nei biposti si aggiudica la prova l'equipaggio jugoslavo Rain-Stepanovic con km. 211. Brigliadori e Fanoli si classificano settimi con km. 62.
- 9 " - distanza su rotta prefissata : Saint-Yan - Moulins - Saint-Yan. Monoposti : 1° Kumpost (Cecoslovacchia) km. 91. - 2° Mac Cready per km. 88. Gli altri alianti non superano gli 85 km. Biposti : 1° Goodhart-Foster km. 102. Brigliadori-Fanoli si classificano sesti con 47 km.
- 11 " - Gara di velocità Saint-Yan - Saint Auban km. 303. Vince Nietlispach (Svizzera) con km. 300. Con lui raggiungono la meta altri sei alianti. Nei biposti, nessuno raggiunge la meta. Vincono Rain-Stepanovic (Jugoslavia) con km. 220. Brigliadori e Fanoli sono ottavi con km. 83.

La classifica finale è la seguente :

Monoposti :	1)	Mac Cready	(USA)	punti 4891	(Broguet)
	2)	Juez	(Spagna)	" 3806	(Sky)
	3)	Gozelak	(Polonia)	" 3576	(Jaskolka)
	4)	Saradic	(Jugoslavia)	" 3435	(Meteor)
	5)	Ivans	(USA)	" 3289	(Olympia 4)
	6)	Stephenson	(Inghilterra)	" 3142	(Sky 3)
	7)	Ara Torrell	(Spagna)	" 3097	(Sky)
	8)	Niotlispach	(Svizzera)	" 3081	(Elfo M)
	9)	Anna Reitsch	(Germania)	" 3042	(Zugvogel)
	10)	Wills	(Inghilterra)	" 3031	(Sky 3)
	18)	Pierre	(Francia)	" 2527	(Broguet)
Biposti :	1)	Goodhart-Foster	(Inghilterra)	" 3828	(Slingsby Eagle)
	2)	Rain-Stepanovic	(Jugoslavia)	" 3187	(Kosava)
	3)	Sadoux-Bazet	(Argentina)	" 2748	(Condor 4)
	11)	Brigliadori - Fanoli	(Italia)	" 752	(Canguro)
	13)	Ostermoyer - Angerer	(Austria)	" 331	(Bergfalke).

NUOVI PRIMATI MONDIALI

La polacca MAJEWSKA su aliante Jaskolka è la nuova primatista di distanza con meta profissa femminile con km. 518,59. Il precedente record era della francese CHOISNET con km. 507.

LA MORTE DI LUCANO -

Renato Lucano è deceduto l'8 agosto, vinto da un implacabile male. L'istruttore capo dell'Aero Club Milano era da tutti stimato ed amato. Alla sua famiglia ed all'Aero Club le nostre più vive e sincere condoglianze, a nome di tutta l'A.V.M. ed in particolare di tutti coloro che lo conobbero.

MATRIMONI -

Si è sposato Dario Tognazzi. A lui ed alla gentile Signora le nostre felicitazioni e gli auguri di tanta felicità.

IL GHEPPIO -

Questa macchina è entrata a far parte della flotta A.V.M. Infatti i componenti del gruppo hanno raggiunto un accordo con l'A.V.M. per la gestione dell'aliante, che sarà curata dall'Associazione.

IL MEETING - Il giorno 14 ottobre si terrà un raduno amichevole (Meeting) avente come scopo quello di avere contatti anche con gli altri volovelisti d'Italia o meglio, del settentrione. Hanno accettato l'invito i Torinesi, Vergiato, Venegono, Modena. Li attendiamo con vivo piacere.

IL NUOVO URENDIC - Si sta costituendo un nuovo gruppo Urendic per la costruzione dell'aliante, su cui dovrebbero volare però solo i grupapisti stessi. E' quindi una cosa molto interessante, anche perchè sembra ci scappi qualche piccola modifica ai disegni originali della macchina. Preghiamo i Soci di volersi raggiungere presso Adolfo Soldini.

I CREDITI DELL'A.V.M. -

E' intollerabile, in una associazione sportiva, che vive sull'apperto finanziario dei soci, che vi siano persone morose nei pagamenti dei debiti di volo. E' possibile non avere subito i quattrini; è invece impossibile non mantenere i propri impegni.

E' un appello di solidarietà e di educazione che rivolgiamo a tutti coloro che per negligenza costringono a tanto lavoro l'amministrazione o la segreteria che pure dedicano gratuitamente le loro energie ed il loro tempo alla conduzione degli interessi dell'Associazione.

Si può concedere credito per una settimana, per due; non per due mesi ! Chi non può volare per mancanza di liquido, è pregato di cercare finanziamenti o prestiti presso altre fonti che non quelle dell'A.V.M.

• • • • •

La responsabilità dei pezzi non firmati è di WALTER VERGANI - Piazza Cavour 5 -
Milano.

ATTIVITA' DI VOLO 1956

		situazione Giugno	
ALIANTI	voli n°	406	per 154 h 20'
MOTORE	" "	528	" 81 " 03'
TOTALE	voli n°	934	per 235 h 23'

<u>T o t a l e</u>		<u>V o l i l i b e r i</u>			
	Voli	Ore	<u>T. D.</u>	<u>T. S.</u>	<u>A. V.</u>
I-MINK	74	17,16'	Mink 32 558'	18 301'	13 84'
I-AEEN	294	42,12'	Aeen - -	2 14	23 320'
I-GENI	160	21 35'	Geni - -	8 67	15 83'
	<u>528</u>	<u>81,03'</u>	<u>32 558'</u>	<u>28 382'</u>	<u>51 487'</u>
			9,18'	6,22'	8,07'
Liberi	111	23 47'			
Traini	417	57,16'			
			T r a i n i		
			Mink - -	11 93'	- -
			Aeen 151 1089'	100 920'	18 189'
			Geni <u>90 696'</u>	<u>43 413'</u>	<u>4 36'</u>
			241 1785'	154 1426'	22 225'
			29,45'	23,46'	3,45'
<u>T o t a l e</u>					
	Voli	Ore			
I-CICI	127	40,28'	96 1109'	31 1319'	- -
I-AECC	149	45,17'	110 1369'	38 1320'	1 28'
I-AECY	53	26,39'	35 461'	17 1110'	1 28'
I-AVMD	3	3,15'		3 195'	
I-FIFA	20	17,09'		20 1029'	
I-CATT	2	0,34'		2 34'	
I-AVMA	32	15,35'		32 935'	
I-AVMG	5	1,36'			5 96'
I-AVME					
I-AVMH	15	3,47'		1 23'	14 204'
	<u>406</u>	<u>154,20'</u>	<u>241 2939'</u>	<u>144 5965'</u>	<u>21 356'</u>
I-AECM	10				
I-AECK	<u>1</u>				
	417				

ATTIVITA' DI VOLO 1956

		Situazione Luglio	
ALIANTE	voli n°	374	per 192h 44'
MOTORE	" "	504	" 81h 58'
TOTALE	" "	878	" 274h 42'

<u>T o t a l e</u>		<u>V o l i l i b e r i</u>				
	Voli	Ore	<u>T. D.</u>	<u>T. S.</u>	<u>A. V.</u>	
I-MINK	89	23 36'	Mink	69 1239'	5 53'	14 115'
I-AEEN	123	17 46'	Aeen		1 19'	12 110'
I-GENI	292	40 36'	Geni		3 19'	16 80'
	<u>504</u>	<u>81,58'</u>		<u>69 1239'</u>	<u>9 91'</u>	<u>42 305'</u>
				<u>20,39'</u>	<u>1,31'</u>	<u>5,05'</u>
Liberi	120	27,15'				
Traini	384	54,13'				
			<u>T r a i n i</u>			
			Mink		1 9'	
			Aeen	31 234'	72 606'	7 97'
			Geni	110 875'	151 1332'	12 130'
				<u>141 1109'</u>	<u>224 1947'</u>	<u>19 227'</u>
				<u>18,29'</u>	<u>32 27'</u>	<u>3,47'</u>
<u>T o t a l e</u>						
I-CICI	74	35 44'	46	638'	28 1506'	
I-AECC	97	38 33'	52	731'	44 1573'	1 9'
I-AECY	72	46 08'	43	616'	29 2152'	
I-AVMD						
I-FIFA	27	22 49'			26 1356'	1 13'
I-CATT						
I-AVMA	12	9 24'			12 564'	
I-AVMG	21	11 47'			17 654'	4 53'
I-AVME	1	0 14'				1 14'
I-AVMH	70	28 05'			59 1494'	11 191'
	<u>374</u>	<u>192 44'</u>		<u>141 1985'</u>	<u>215 9299'</u>	<u>18 280'</u>
I-AECK	1(+14x18	53' St. Yan)	33	05'	154 59'	4 40'
I-AECM	9					

ATTIVITA' DI VOLO 1956

		Situazione Agosto	
ALIANTE	voli n°	422	per 236h 19'
MOTORE	" "	485	" 67h 30'
Totale	" "	907	" 303h 49'

T o t a l e

V o l i L i b e r i

	voli	ore	T. D.	T. S.	A. V.
I-MINK	2	0 17'	1 7'		1 10'
I-AEEN	245	33 16'		10 97'	21 131'
I-GENI	238	33 57'		2 13'	19 112'
	<u>485</u>	<u>67 30'</u>	<u>1 7'</u>	<u>12 110'</u>	<u>41 253'</u>
			0 07'	1,50'	4 13'
Liberi	54	6 10'			
Traini	431	61 20'			

T R A I N I

Mink					
Aeen	34	244'	177	1498'	3 26'
Geni	85	661'	132	1251'	
	<u>119</u>	<u>905'</u>	<u>309</u>	<u>2749'</u>	<u>3 26'</u>
		15 05'		45 49'	0 26'

T o t a l e

I-CICI	57	36 57'	24	243'	32	1945'	1	29'
I-AECC	122	54 42'	64	968'	58	2314'		
I-AECY	105	50 34'	31	411'	74	2623'		
I-AVMD								
I-FIFA	35	30 08'			35	1808'		
I-CATT								
I-AVMA	29	19 54'			29	1194'		
I-AVMG	26	20 33'			26	1233'		
I-AVME								
I-AVMH	48	23 31'			46	1383'	2	28'
	<u>422</u>	<u>236 19'</u>	<u>119</u>	<u>1622'</u>	<u>300</u>	<u>12500'</u>	<u>3</u>	<u>57'</u>
I-AECM	9			27 02'		208 20'		0 57'
	<u>431</u>							

RADUNO : 30/7 12/8

ALIANTE	voli n°	219	per	204h 46'
I-CICI		19		30 57'
I-AECC		37		32 45'
I-AECY		36		37 33'
I-FIFA		30		31 26'
I-AVMA		26		22 48'
I-AVMG		26		20 38'
I-AVMH		45		28 39'

ATTIVITA' DI VOLO 1956

Situazione Settembre

ALIANTI	voli n°	349	per	104h 27'
MOTORE	" "	405	"	55h 53'
TOTALE		754		160h 20'

T o t a l e	Voli	Ore	V o l i l i b e r i		
			T. D.	T. S.	A. V.
I-MINK				2 11'	19 159'
I-AEEN	191	27 05'		6 60'	14 76'
I-GENI	214	28 48'			
	<u>405</u>	<u>55 53'</u>		8 71'	33 235'
I-AEED	6			1, 11'	3 55'
	<u>411</u>				
Liberi Traini	41				
	370				

T R A I N I

Mink						
Aeen	53	361'	112	1037'	5	57'
Geni	65	507'	125	1059'	4	26'
	<u>118</u>	<u>868'</u>	<u>237</u>	<u>2096'</u>	<u>9</u>	<u>83'</u>
		14 28'		34 56'		1 23'
Aeed						

T o t a l e

I-CICI	101	27 24'	50	589'	50	1040'	1	15'
I-AECC	99	30 44'	50	632'	47	1194'	2	18'
I-AECY	39	8 41'	18	214'	19	273'	2	34'
I-AVMD					35	770'		
I-FIFA	35	12 50'						
I-CATT					16	425'	1	13'
I-AVMA	17	7 18'			24	323'		
I-AVMG	24	5 23'			9	164'	3	30'
I-AVME	12	3 44'			16	277'	6	226'
I-AVMH	22	8 '						
	<u>349</u>	<u>104 27'</u>	<u>118</u>	<u>1435'</u>	<u>216</u>	<u>4496'</u>	<u>15</u>	<u>336'</u>
I-AECM	21			23 55'		74 56'		5 36'
	<u>370</u>							

LEGGENDA : T.D. Traini didattici
 T.S. " sportivi
 A.T. altri Traini
 A.V. altri voli

S. E. & O.