



N° 5 - Anno 11° - Novembre 1957

ORGANO
UFFICIALE
A.V.M.
AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

Forse un'attività sportiva invernale

Il Consiglio Direttivo sta seriamente esaminando la possibilità di effettuare qualche volo sportivo invernale, compatibilmente con le esigenze dei vari settori ed il lavoro burocratico-sociale da svolgere (corsi teorici, assemblee ed elezioni, riorganizzazione). Anche se in forma molto ridotta, auspichiamo una decisione positiva in modo che anche a Milano cominci finalmente qualche esperienza di volo d'onda.

Attività di volo

Il mese di ottobre ha permesso una scarsa attività di volo a causa del cattivo tempo. In novembre si sono avuti solo voli del Piper e qualche volettto di alianti, ma senza storia. Pertanto i risultati di questo ultimo mese di voli (l'attività è stata ufficialmente chiusa il 15 novembre) sono limitati a qualche brevetto «C» ed a qualche passaggio.

Ecco il calendario:

3-10 Totali di 11 voli (7 sportivi). Nessun veleggiamento. Ultimo giovedì di attività (come da regolamento interno).

5-10 (Sabato). Vago e Fontana superano la prova pratica di brevetto. L'allieva Vona decolla a solista. Nessun veleggiamento.

6-10 (Domenica). Qualche veleggiamento di una certa consistenza. Arrivano da Linate il Gheppio (riparato) ed il Cat-20 (manutenzione). Vergani Walter compie il passaggio sullo Spillo. Totale di 75 traini.

12-10 (Sabato). Nessun veleggiamento. Passaggio della Grassi sul Cat-20 e di Pauli sul Gheppio. Decollo degli allievi Marzoli e Zanfroni.

13-10 (Domenica). Nessun veleggiamento. Passaggio di Broggin sul Gheppio e di Briigliadori Leonardo sullo Spillo. Decollo dell'allievo Rossi.

26-10 (Sabato). Nessun veleggiamento. Totale di 17 voli.

27-10 (Domenica) C'è una certa animazione per via della gara di atterraggio di precisione che era in programma, ma che non si può fare per questioni burocratiche (mancata autorizzazione dell'Aero Club d'Italia, mancata iscrizione a calendario, divieto di usare i Canguri Ministeriali in competizioni). Comunque ormai la gente è venuta al campo, e poichè quando uno è in volo il men che possa fare ad un certo punto, è quello di atterrare, e poichè atterrare bene è meglio che atterrare male, tutti cercano di atterrare bene per vedere cosa potrebbe succedere in una gara del genere. Rasini, metro alla mano, ha fatto qualche misura; Galli, qualche conto, ad un articoletto (si veda *Notiziario*).

L'attività di novembre è stata ancor più limitata. Ecco infatti:

2-11 (Sabato). 4 voli del Piper.

3-11 (Domenica). 14 voli del Piper.

4-11 (Lunedì). Qualche volo.

9-17-23-24 novembre: sempre attività del Piper, che porta in volo gli allievi del corso «Bresso».

Venerdì 29 novembre: il cielo della Lombardia è cosparso di lenticolari. Zanetti, in volo con un apparecchio a motore, ci ha confermato l'esistenza di ondulatorie. Tutti i volovelisti, dal loro posto di lavoro o di studio, avranno certamente sognato, anche per un attimo, un traino a duemila metri... ed avranno deglutito amaro.

Un altro matrimonio

Non si sa se sia nata prima l'A.V.M. od il fidanzamento di Ercolino Addario. Sta di fatto che l'ultimo matrimonio della stagione è proprio il suo, ed è stata una gran festa. Tanti auguri, Ercolino, a te e consorte!



Se al matrimonio i tuoi traini sono 5720 e le ore di volo 1050, siamo pronti per le nozze d'argento con gli zero di riserva in tasca. Prosit!

Attività di volo 1957

Situazione 1/8 - 30/9

Alianti:

Traini sportivi n.	23	ore	13,54'
Traini didattici n.	500	ore	242,09'
Altri traini n.	48	ore	19,55'
Totale n.	571	ore	275,58'

Aerei a motore:

Traini sportivi n.	24	ore	3,29'
Traini didattici n.	499	ore	76,54'
Altri traini n.	56	ore	8,49'
Totale n.	579	ore	89,12'

Voli liberi sp. n.	32	ore	13,47'
Voli liberi did. n.	75	ore	16,44'
Altri voli n.	58	ore	7,10'
Totale n.	165	ore	37,41'

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-CICI n.	147	ore	65,53'
I-AECC n.	141	ore	71,43'
I-AECK n.	118	ore	52,48'
I-AVMA n.	19	ore	13,14'
I-AVME n.	22	ore	14,12'
I-AVMH n.	70	ore	29,35'
I-AVMD n.	27	ore	10,01'
I-FIFA n.	28	ore	20,05'
Totale n.	571	ore	275,58'

Aerei a motore (traini):

I-AEGE n.	210	ore	29,05'
I-AEGF n.	369	ore	60,07'
Totale n.	579	ore	89,12'

Aerei a motore (liberi):

I-AEGE n.	12	ore	1,20'
I-AEGF n.	29	ore	3,09'
I-MINK n.	124	ore	33,12'
Totale n.	165	ore	37,41'

Tot. a vela voli n.	571	ore	275,58'
Tot. a mot. voli n.	744	ore	126,53'
Totale complessivo generale			
Voli n.	1315	ore	402,51'
Totale dall'inizio dell'attività			
Voli n.	5864	ore	1635,49'

I nuovi Urendo

Gli Urendo in costruzione sono tre, tutti coi flap, e dovrebbero portare le sigle AVMI, AVMJ, AVML. Rasini è a capo di tutti questi gruppi sportivi, e bisogna riconoscere che ci sa fare. Comunque il primo di questi Urendo ha già preso concrete forme, e si spera di vederlo volare presto, prima comunque (a detta di Rasini) dell'inizio della prossima stagione. Intanto si vede già la fusoliera del secondo e qualche altro pezzo...

Intanto il carrello dello Spillo è stato terminato, con possibilità di adattamento per l'Urendo. Selle speciali sono state approntate, tali da consentire un rapido e sicuro montaggio e smontaggio dell'aliante sul mezzo di recupero. Poiché l'Urendo è una delle macchine più

comode sotto questo aspetto, chissà che le lunghe ore dei recuperi non diventino più brevi, e che si possa rientrare ad orari decenti da un volo di distanza?

Questi maledetti quattrini

Giunti in questo periodo, come di consuetudine l'A.V.M. si trova in difficoltà finanziarie. I soci hanno volato, hanno fatto i debiti e... faticano a pagarli. Ricordiamo che l'A.V.M. non è un'azienda privata, con guadagni più o meno lauti. L'A.V.M. siamo noi, tutti noi, e perciò la dobbiamo finanziare, perché significa finanziare i nostri stessi voli dell'anno prossimo. Più tardi arrivano i quattrini, più tardi vengono pronte le macchine dalla revisione e più si deve faticare per volare.

Piccola storia dell'A. V. M.

Per esigenze di spazio, non abbiamo potuto continuare questa rubricetta nei due numeri precedenti, e ne chiediamo venia.

Nel numero 2 di « Volo a Vela » abbiamo visto come l'A.V.M. nel '48 abbia consolidato le sue speranze di una maggiore continuità di voli ottenendo l'accesso al campo di Bresso e la concessione in uso dell'Asiago (di proprietà ministeriale), primo aliante veleggiatore disponibile. Fu durante quell'anno acquistato anche il Cat-20. Le basi per un vero volo a vela furono così gettate e non mancarono i primi voli veleggiati: 11 minuti di volo! La cosa fece colpo, allora, poiché a quei tempi si chiamava volo a vela eseguire una strisciata con lo Ziegling oppure un lancio in quota di 1 minuto e 30 secondi con il

Cantù. Il tutto, beninteso, quando Giove pluvio, le autorità aeroportuali, le macchine ed i verricelli ed altri mille meccanismi sempre guasti lo permettevano.

In tale clima, quando il record di durata dell'A.V.M. fu appunto costituito da quegli undici minuti di volo, nacque l'idea del Pinocchio, nella mente sognatrice di quei simpatici esaltati, che ancora non sapevano cosa fosse una termica e già pensavano ad alianti da primato. Il Pinocchio, la cui progettazione risaliva al 1940 e che era stato iniziato poco dopo, esisteva allo stato di avanzata costruzione presso il C.V.V. Un gruppo di Aviemmist, con a capo Riccardo Brigliadori, ne portò a casa lo scheletro acquistandolo per 700,000 lire, con l'intento di finirlo « in economia »,

mediante lavoro manuale di ciascun componente il gruppo ed i denari risparmiati sulle sigarette e sul cinema. Oggi certamente pochi si metterebbero in imprese del genere: allora fu normale, per via di quella passionaccia, di quella tenacia e di quel disperato ottimismo che avevano originato l'A.V.M. e che permisero di mettere in linea una macchina che a conti fatti costò quasi tre milioni.

Cominciò così il 1949. In gennaio si riunì la seconda Assemblea Generale dei Soci, che elesse il nuovo consiglio nelle persone di Bruno e Giulio Biasci, Vagni, Tognazzi, Galli, Briadori, Gambassi e Cattaneo Enrico. In aprile, con l'inizio dell'attività, i prime cinque soci poterono sostenere gli esami per il conseguimento dell'attestato « B » e furono i primi ad esserne

legittimamente in possesso. Con tutta probabilità Addario, Bergomi, Cattaneo Enrico, Prada e Rivolta Virginio furono anche i primi « B » ufficiali dell'Italia del dopoguerra.

Una svolta nella storia della giovane Associazione si ebbe nell'agosto di quell'anno, con la fusione dell'A.V.M. col Gruppo Volovelistico « Bruno Ceschina » dell'Aero Club Milano, da cui ne sortì una nuova associazione dal nome di « Associazione Volovelistica Milanese Bruno Ceschina dell'Aero Club Milano », denominazione tenuta fino allo scorso anno. Era insomma la vecchia A.V.M., che nella sua ansia di affermazione aveva assunto una fisionomia ufficiale, facendo il suo ingresso nell'ambiente aeronautico. Con questa trasformazione, che l'Assemblea approvò il 7 agosto 1949, l'A.V.M. poté usufruire del

Canguro assegnato all'Ae.C.M. e dei due Cantù già in possesso del precedente Gruppo Ceschina.

Per via di questa fusione l'A.V.M. trasferì la propria attività a Linate, dove però non tardarono a nascere le prime difficoltà con la torre di controllo, che mal tollerava la presenza del verricello in mezzo al campo e del relativo cavo con libratore attaccato. Come Dio volle però anche il 1949 giunse al termine, con il ragguardevole primato di 1936 lanci, 11 attestati « A » interni, 12 attestati « B » ufficiali, 6 « C » interni, ed i primi 5 traini aerei effettuati col nuovo Piper I-MINK, acquistato da un ennesimo gruppo di soci. Il totale dei voli dalla fondazione è di 3779 lanci a verricello oltre ai cinque traini aerei di cui sopra.
