



N° 5 - Anno 12° - Ottobre 1958

ORGANO  
UFFICIALE

**A.V.M.**

AEROCLUB  
VOLOVELISTICO  
MILANESE

Il Raduno interno, svoltosi a Bresso dal 7 al 21 agosto, ha permesso di riportare a valori soddisfacenti i grafici statistici dell'attività di volo e di incrementare sensibilmente le entrate.

Normalmente l'agosto è un mese critico: tre quarti dei soci se ne vanno in vacanza e gli altri sono impegnati con le gare.

Il Raduno ha invece richiamato quest'anno un buon numero di soci; sicuramente per il dolce richiamo delle tariffe ridotte al 50% e molto probabilmente per la mancata partecipazione ufficiale dell'Aeroclub alle Nazionali.

Il tempo non ha regalato ai radunisti situazioni brillanti anche se le giornate — come temperatura e copertura — sono state veramente «ferragostiane». La prima situazione decente, infatti, si è presentata dopo ben quattro giorni di attività ed ha fatto partire su allarme tutte le macchine disponibili: AVMH - AVMI - AVMA - AVMG - AVMD - FIFA - AECC e lo ZUME del G.A.V. In quel solo pomeriggio sono state accumulate oltre 26 ore di volo.

Con elevato spirito di sacrificio, traineratori ed istruttori hanno passato le giornate di vacanza a Bresso ma ciò è valso ad ottenere la partecipazione di 43 soci, a far decollare a solo un allievo (Fanti), a registrare il superamento di una prova pratica per il Brevetto «C» (ancora Fanti), a far effettuare 3 «passaggi» (citati più sotto) ed un guadagno di quota per «C d'argento» (Bianchini). Il tutto per un totale di 130h.36' di volo alianti e 38h.30' di volo di aeromobili a motore, per rispettivi 197 e 245 voli.

Il 30 agosto, dopo gli otto giorni post-Raduno di chiusura totale del baraccone, si è ripreso a volare intensamente. Lo sforzo da compiere prima della chiusura invernale di metà Novembre è rilevante, soprattutto perchè indirizzato verso l'attività didattica.

Al 10 settembre, infatti, il carico degli istruttori per la sola 1ª Sezione (conseguimento del Brevetto «C») era il seguente:

- *Brigliadori*: 1 allievo su «Piper» e 5 su «Canguro»,
- *Del Pio*: 4 allievi su «Canguro»,
- *Frailich*: 10 allievi su «Piper» e 9 su «Canguro»,
- *Locatelli*: 4 allievi su «Piper»,
- *Longaretti*: 25 allievi su «Canguro».

La situazione è particolarmente delicata in quanto i 15 allievi «Piper» possono contare esclusivamente su una macchina di tal tipo (un'altra in revisione generale) e i 43 allievi «Canguro» soltanto su due di tali alianti (altri due in ricostruzione).

Il Consiglio Direttivo, tentando di far fronte alla particolare esigenza didattica — occorre ricordare che i due «Canguro» sono anche a disposizione della massa dei piloti della 2ª e 3ª Sezione — ha stabilito, nella Riunione del 9 settembre, di svolgere attività quotidiana per tutto il mese di settembre, dalle ore 8.30 al tramonto.

Contemporaneamente, ma è comprensibile che ciò si svolga con una certa lentezza, la Sezione Sperimentale di Volo a Vela (S.S.V.V.) si è trovata costretta a dare l'assoluta

priorità alla ricostruzione dei «Canguro» I-CICI e I-AECK semi-distrutti nella gara di velocità dell'11 maggio. Non è però pensabile che si possa mettere in linea, almeno la prima delle due macchine, entro il 1958.

Il «C.V.V.8 Bonaventura» che dopo i voli officina e collaudo conclusi in maggio era stato affidato dall'Aero Club d'Italia a Brigliadori Riccardo perchè questi, in accordo con l'Ingegnere Preti, ne curasse la verniciatura e la messa a punto, ha effettuato sull'Aeroporto di Bresso 25 voli per 12h.22' dal 21 giugno al 17 agosto.

Brigliadori si mantiene riservato circa le doti del biposto, però da indiscrezioni fatte da altri piloti che hanno potuto volare in coppia, si ha l'impressione che — soprattutto per quanto riguarda maneggevolezza e stabilità in spirale — la creazione dell'Ingegnere Preti sia da inserirsi nella categoria *da primato*.

Il «Bonaventura» è stato anche presentato in volo, sempre da Brigliadori, alla Mostra di Venezia dal 19 al 21 luglio compiendo in tale occasione, tra viaggio di andata a traino (rimorchiatore Addario su «L.5»), presentazione e ritorno, altre 6h.19' di volo.

Il 17 agosto, via strada, il «C.V.V.8» è partito per il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, ove verrà impiegato.

### Felicemente collaudato l'Urendo B

Collaudato il 29 giugno, l'«Urendo B» I-AVMI (matricola provvisoria I-RAIA) ha già totalizzato 59 voli per 23h.19' alla data del 12 settembre. Pur essendo stato impiegato anche per attività di *passaggio* dei piloti-comproprietari, il fine primo che progettista e costruttore si sono prefissi è di curare una approfondita messa a punto generale della macchina.

L'entusiasmo nei componenti il Gruppo Sportivo (dieci soci spremutisi per Lit. 250.000 a testa; Capo-Gruppo: Franco Tomasina) è tale dopo i primi assaggi in aria che le conseguenze non hanno tardato ad emergere; si sono infatti costituiti altri due Gruppi Sportivi: I-AVML e I-AVMM. Dieci soci per il primo otto ed otto per il secondo.

## FABBRICA DI VOLOVELISTI

Notevole fioritura di eventi lieti nelle famiglie dei soci. E' gioco-forza condensare in scatola:

— 30 agosto: casa Libio registra l'entrata di Alessandro. Conseguenza: il padre, che aveva fatto voto di non più fumare se fosse nato un maschio, è sistemato per il meglio.

— 2 settembre: in casa Sabaini e nella redazione di «Volo a Vela» (è la stessa cosa...) è arrivato Roberto. Il ritardo nell'uscita della rivista è assicurato.

— 6 settembre: Giordano Locatelli, uno dei più attivi piloti trainer, ha portato all'altare la signorina Alba Castelli. Viaggio di nozze in Francia col nascosto proposito dello sposo di visitare il maggior numero di aeroporti volovelistici transalpini.

— 13 settembre: Ernesto Gismondi ha portato a nozze la signorina Emma Schweinberger: il già semiperso amico sarà volovelisticamente e malauguratamente perso del tutto.

— 20 settembre: Franco Vassanelli si è unito in matrimonio con la signorina Carla Grisolia e così il settore Stampa e Propaganda, in particolare il *Cu-Nb*, si addormenta e tutti i soci ridiventano analfabeti.

26 settembre: in casa G. Biasci (uno vecchissimo che ora diserta un po' troppo) è arrivato Renato.

Anche Selleri si è sposato e le intenzioni volovelistiche dello sposo e quelle probabilmente anti-volovelistiche della gentil metà non sono ancora note.

Al momento di buttare tutte le scartoffie in tipografia, si viene a sapere che anche in casa Soldini-Dubini si è brindato per l'arrivo trionfale di un erede. Bel colpo. Il riavvicinamento del padre al volo a vela, atteso da un anno, è ulteriormente dilazionato.

Auguri a tutti per un lieto e volovelisticamente non contrastato (2) avvenire.

(2) dalle mogli e dagli eredi.

La decisione ha dato profonda soddisfazione ai dirigenti della S.S. V.V. in quanto, già nello scorso inverno, erano state messe in cantiere le fusoliere ed i piani di coda dei due «Urendo» ma soltanto ora la commessa, allora soltanto sperata, è stata regolarmente passata.



L'«Urendo B» I-AVMI ha partecipato con Cesare Rasini e Riccardo Briigliadori alla manifestazione aerea di Bologna del 14 settembre. L'ottima impressione fatta sui volovelisti bolognesi sembra si tradurrà in una commessa alla S.S.V.V. per la costruzione di un esemplare del biposto. Se ciò avverrà, gli scali di Linate lavoreranno per il quinto «Urendo», primo per clientela extra-lombarda.

### Passaggi per abilitazione

Buona messe di *passaggi* tra estate e autunno. Il fenomeno stagionale della forte richiesta di effettuazione di quel che il gergo di campo sinteticamente fissa in *passaggio*, e cioè l'abilitazione al pilotaggio di un aeromobile con o senza motore, abilitazione che per gli alianti non richiede particolare crisma ufficiale, si è puntualmente verificato sul declino della stagione.

La quasi totalità delle richieste è confluita sull'«Urendo» I-AVMH (versione senza flap). Nessuna meraviglia perchè l'entusiasmo e l'ottima sensazione lasciati nei soci dai voli di collaudo dell'«Urendo B» — voli che si sono protratti per oltre due mesi, e ancora continuano — hanno quasi fatto sorgere la psicosi de «Urendo e poi più» (1).

La conseguente forte pressione esercitata dalla Direzione dell'Attività di Volo per l'impiego dell'AVMH ha incominciato a dare risultati fin dall'agosto. Nonostante

(1) Questo fenomeno si è verificato tutte le volte che un nuovo tipo di aliante è entrato in linea, ma mai come questa volta.

il numero alle volte elevato di lezioni a doppio comando (fino a 10-12) effettuate per portare al decollo piloti che avevano all'attivo mediamente 16-18 ore di volo (caso limite: 14 ore) gli *abilitati* sono parecchi. Con l'ultima sfornata, sono oltre 50 i piloti *passati* sull'«Urendo». Di seguito, gli ultimi: 15 agosto: Giancarlo Serrantini e Franco Tomasina (questi, su «Urendo B»), 13 agosto: Paolo Pauli, 6 settembre: Gimy Orlando, 7: Antonio Ghiorzo, 13: Mauro Baldi, 14: Enrico Venturi, 20: Adriano Locatelli, 21: Aureliano Libio, Paolo Fanti. Passaggi su «Pinocchio»: Enrico Venturi il 21 agosto.

### Comunicazioni del Consiglio

A seguito delle dimissioni da Consigliere presentate dal Rag. Emilio Gonalba, è entrato a far parte del Consiglio Direttivo l'Avv. Giorgio Vago.

Il ringraziamento del Consiglio al Consigliere uscente in riconoscimento dell'opera prestata e l'augurio di un buon lavoro al nuovo eletto.

Di conseguenza il quadro organico di cui all'art. 1 del Regolamento Interno 1958 viene modificato e risulta ora come segue:

*Presidente* - Giacomini Franco.

*Vice-Presidente* - Rasini Cesare.

*Amministratore* - Vergani Walter.  
*Consiglieri*

— di Presidenza - Frailich Giorgio e Vago Giorgio.

— Direttore di Segreteria e Contab. Gussoni Raffaele.

— Direttore Tecnico Lavori - Gonalba Felice.

— Direttore Attività di Volo - Galli Egidio.

Anche l'art. 2 viene modificato come segue:

Il Consiglio Direttivo ha nominato:

— Direttore Progetti - Ciani Edgardo.

— Direttore Stampa e Propaganda - Vassanelli Franco