

# AVM

ASSOCIAZIONE VELOVLISTI ITALIANI  
Via Conservatorio 9 - MILANO

Anno II° n° 9 - 10

1 - 15 Maggio 1948

## UN NUOVO ARRIVO

Dal giorno 8 maggio tutti i Soci possono vedere nel capannone di Bresso-Cinisello un distintissimo apparecchio a motore, un Breda 15, che, con l'autorità datagli da un scintillante motore, sembra guardare i puliti confratelli con una certa aria di sufficienza e di paterna protezione. Mentre gli alianti posano dolcemente l'ala su di un fianco, esso se ne sta diritto impalato sul suo carrello e, col muso proteso verso l'alto, sembra dire di scontentamento: "Allora, quando mi sistemate? Quando comincio a lavorare? Non vedete che i miei silenziosi fratelli vogliono andare più in alto dei soliti duecento metri? Io sono pronto, levatemi gli acciacchi che mi costringono a terra e vedrete. Non badate se son vecchio e se l'estetica... sì... mi fa difetto. Con i miei numerosi cavalli, e questi son tutti sani, vi porterò a spasso per il cielo, dove volete voi... state pur certi, sono ancora arzillo ed ho sufficiente energia per portare i miei anemici fratelli là ove anch'essi potranno trovare la loro energia ed allora me ne tornerò più felice, felice d'aver aiutato gli altri e felice di essere tornato nell'azzurro. Questo è il mio compito. Sotto dunque, toglietemi questa mortificante paralisi... insieme faremo faville!"

Così sembra dire il vecchio Breda 15, ma forse non sa le cure di cui ha bisogno, forse non sa che dovranno tagliarli le ali perché così vogliono le ferree leggi del R.A.I. e che dovranno rivestirlo di nuovo ed aggiustarli qualche ossicino rotto. Forse non sa questo... ma noi, gente discreta, non gli diremo nulla e quando meno se lo aspetterà gli ridaremo la vita nello stesso modo con cui gli altri suoi delicati fratelli l'hanno avuta ed allora... saranno tutti felici.

B.B.

## VERBALE DELLA VII SEDUTA DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

Alle ore 21 del 12 Maggio 1948 si è riunito presso la Sede il Consiglio Direttivo. Assenti i signori Andreoni Angelo, Galli Egidio, Vignani Luigi.

Il signor Caroni ha presentato una relazione sull'attività svolta e su quella che intende svolgere onde portare a buon esito le pratiche iniziate a suo tempo. Prima di tutto il riconoscimento ufficiale di scuola di volo librato per la quale sono stati esaminati tutti i punti rimasti ancora insoluti. E' stato formato un piano per il superamento di queste difficoltà. Si è discusso poi sull'altro problema molto importante, cioè la richiesta di velivoli e di materiali al competente Ministero, per cui è stata determinata una chiara linea d'azione. Sono stati resi noti i primi ri-

I sottoscritti in seguito alla nozione indirizzata alla FIVV e agli altri Enni.

La seduta è quindi stata tolta alle ore 23,30.

SUL CAMPO - Domenica 2 maggio : Si vola solo con lo Zocclins rimesso in efficienza. Al traino della Jeep collauda l'istruttore e quindi il corso prosegue. Al 21° lancio però lo Zocclins, per errore di manovra, finisce nel fossato che circonda il terrapieno. Pseudo-pilota intatto e rottura travi di coda. Una lunga strisciata riporta lo Zocclins nel capannone mentre fuori comincia a cadere la pioggia.

Sabato 8 maggio : Nuovo collaudo dello Zocclins e prosecuzione del corso, ma la sfortuna non disarma ed al 17° lancio si fonde una bronzina della Jeep, si prosegue col verricello, ma al 28° lancio nuova rottura dello Zocclins per decollo a vuoto. Essendo infatti questo rimasto a metà campo tra carrucola e verricello si rese necessario portare lo Zocclins vicino a quest'ultimo, senonchè per eccessiva velocità e un leggero vento di fronte l'apparecchio sfuocò dalle mani degli accompagnatori e, dopo un balzo di qualche metro ricadde sulla coda provocando rotture varie.

Domenica 9 maggio : Riprendo a volare il Cantù. Collauda il V. Istruttore. Totale 13 lanci.

Riepilogo :	ZOEGLINS	363
	CANTU'	39
	CAT. 20	6

Totale	408
--------	-----

ATTIVITA' : La nostra Associazione ha concluso un accordo secondo il quale il Wright Club proprietario di un apparecchio Breda 15 dà in uso quest'ultimo per un periodo di cinque anni ; questa in cambio dovrà dare la mano d'opera per la messa in efficienza del suddetto velivolo. L'apparecchio servirà per i traini aerei e ...eventuali doppi-comandi.

Terminate le riparazioni tanto allo Zocclins quanto al Cantù sono stati portati al campo e montati. Dopo la rottura dell'8 maggio lo Zocclins è stato riportato al laboratorio. E' in corso la riparazione.

Già da qualche tempo si sta lavorando per la messa in efficienza dell'AsiaGo.

AMMINISTRAZIONE : E' aperta la sottoscrizione per la vernice occorrente all'AsiaGo. Contiamo molto sulla generosità dei Soci.

CONCORSO : Le estrazioni del Concorso Buona Volontà che avrebbero dovuto aver luogo il 31 maggio, su richiesta di alcuni Soci, sono state rinviata al 31 luglio. Rimane quindi la possibilità a molti Soci di concorrere.

BIBLIOTECA : Ecco i prezzi di vendita delle riviste aeronautiche praticate dalla nostra Associazione :

L'ALATA	£. 70,=
CORRIERE DELL'ARIA	" 25,=
ALATA	" 90,=
RIVISTA AERONAUTICA	" 85,=
SKY AJS	" 180,=

Sono inoltre in vendita numeri arretrati delle seguenti riviste :

DECLAGE	£. 25,=
SKY AJS	" 100,=

Sono usciti i seguenti numeri :

L'ALATA n° 7 - 8 - 9      ALATA n° 3  
RIVISTA AERONAUTICA n° 2 e 3      CORRIERE DELL'ARIA n° 1 - 2 e 3

### L'AVVENIRE DEL VOLO A VELA FRANCESE ( Continuazione )

#### Unificazione del materiale

Alla luce di un'esperienza di più di due anni, si è potuto fare un certo numero di constatazioni. Degli studi parziali sono terminati in alcune conclusioni. Diversi centri usano il sfancio posteriore per lancio a mezzo verricello. Due anni fa, se i nostri ricordi sono esatti, erano stati tentati dei lanci con autotraine (una Jeep rimorchiante l'apparecchio a mezzo carrucola) e le quote di sfancio erano interessanti : quasi 500 m. I risultati non sono stati pubblicati ed è un peccato, perchè questi metri avrebbero forse permesso di aumentare il rendimento dei lanci. La soluzione per il cavo di lancio è stata trovata l'anno scorso, quando un studio sistematico è stato intrapreso su domanda S.A.L.S., da una Società specializzata.

Bisognerà pensare anche, in un prossimo avvenire, ad unificare gli equipaggiamenti. Il cruscotto per es. non ha la stessa disposizione su un G. 800, un Castel 301 S ed un Nord 1300. Ci si metta d'accordo una volta per sempre sulla disposizione degli strumenti. La stessa osservazione si può fare per le cinghie di attacco del pilota. Il fissaggio ed il sistema di chiusura devono essere di un tipo uniforme. Ogni costruttore ha un suo modello. Alcuni sono pratici altri lo sono meno. Su l'Emonchet per es. le cinghie superiori disturbano il velivolo. L'intercambiabilità del pattino dovrà essere studiata con molta cura. La soluzione del Castel 301 S o 310 P sembra eccellente, ma di grazia, non facciamo più attacchi come quello del Nord 1300. Colui che l'ha disegnato dovrebbe essere costretto a cambiare una decina di pattini. Capirebbe subito il suo errore. Come si vede molte cose restano da fare nel capitolo materiale.

( continua )