



N° 6 - Anno 12° - Dicembre 1958

ORGANO
UFFICIALE

A.V.M.

AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

PROVE DI ATTERRAGGIO DI PRECISIONE

La seconda edizione della gara *non gara* di atterraggio di precisione ha concentrato l'interesse dei piloti dell'A.V.M., del C.P.V. e dell'Aero Club di Como su tutto il mese di ottobre, contrariamente allo scorso anno quando tutto fu, con accanimento ansioso, liquidato in una sola giornata domenicale.

Si è detto *non gara* mancando essa, volutamente, di ogni attributo di ufficialità e di popolarità esterna. Ma il far volare gente col metro è pur sempre competizione tale, sia pure in famiglia, da far svegliare anche quei molti che in ottobre già cadono in letargo volativo.

E' agonisticamente certo che il solo fatto di misurare in presenza di colleghi una qualsiasi prestazione (atterraggi quindi compresi) fa insorgere generale solletico emulativo.

D'autunno — ed in Pianura Padana — il volo veleggiato langue, sportivamente parlando, fino a lasciar l'intera piazza sgombra all'attività didattica. Il buon antidoto, buono soprattutto per l'aspetto economico, è trovato nel '57, collaudato nel '58, promette cose notevoli per il '59.

Facendo considerazioni più specifiche, appare chiaro, che il valore e la preparazione del pilota hanno determinato i migliori *minimi*. Contro un regolamento piuttosto rigido, che in sostanza dava ad ogni pilota il timore di avvicinarsi alla linea terminale, proprio per non superarla, i preparati sono andati sotto con estrema decisione. Loro dovevano farlo e l'hanno fatto e dimostrato: spesso con applausi, urli e

fischi all'americana di entusiastico consenso.

Per Longaretti, Brioliadori junior, Cattaneo e Serrantini niente loda le loro prove meglio dei centimetri, chè i metri sarebbero in realtà unità di misura sproporzionate. Anzi, per l'intera prima dozzina di piloti la posizione finale è buona traduzione aritmetica delle rispettive qualità professionali.

Delusione nel pubblico per la doppietta di Vergani che aveva nel '57 strabiliato per i suoi 9 formidabili centimetri dal limite, mentre Zanetti ha sparato due ottime distanze in altrettanti voli quasi notturni e quindi in condizioni di netto svantaggio. Singolarissima la doppia doppietta dei fratelli Sabai-

ni, tanto affiatati da non litigare nemmeno in competizione. Un ex-aequo di cm 3237,5 di media fa pensare alle probabilità dell'ordine del miliardesimo.

Medaglia di cartone dorato a Venturi unico pilota in gara fra gli ex-corso Bresso e brevettato da pochi mesi, ha tentato di inserirsi tra gli « assi ». Il mattino del 19 ottobre si incastrava nelle posizioni di testa con cm 1340 e 1230 (su *Urendo!*) con una media di 1285. Sfortunatamente, per errori dei commissari, chiamiamoli così, le due prove dovevano essere annullate. Il buon Venturi si rassegnava sportivamente alla mala sorte e nel pomeriggio ripeteva le prove, stavolta valide ma magroline: il che gli

permetteva di incominciare, da toscano genuino, a brontolare. A fine novembre brontolava ancora... Sportivamente, però.



Chiusura dell'attività

Il veloce peggiorare delle condizioni di visibilità sulla pianura padana, con forti limitazioni all'attività di volo degli alianti, sia per il numero di macchine contemporaneamente in volo e sia per le ore di luce sfruttabili, ha portato al pieno rispetto del calendario: domenica 16 novembre, chiusura della stagione.

Giornata quasi proibitiva con 1200 metri di visibilità orizzontale e 400 di verticale. Un solo traino dell'*Urendo* I-AVMH, con le precauzioni del caso, e le porte dell'hangarone di Bresso si sono avvicinate, non senza qualche normale urlo di incitamento per i furbi che fingono di spingere, per chiudere una attività che è sul filo delle 2000 ore.

Per quattro interi mesi, quelli che fingono di spingere le porte, si sfogheranno ad andare al cinema; i quattro gatti che spingono sul serio, porte e non porte, hanno da ricostruire mezza flotta e da cercare le *palanche* per coprire un paio di milioni di impegni; dolce eufemismo che sta per debiti.



LA SCUOLA NEL 1958

Abbiamo fatto un buon lavoro. Sia per quanto riguarda l'utilizzazione delle macchine rimaste efficienti, sia in funzione dei risultati conseguiti. Di questi, esponiamo i più salienti.

BREVETTI « C »

Durante l'anno solare 1953 la Commissione Ministeriale per la prova teorica si è riunita 2 volte nella nostra Sede: il 13-14 febbraio (Dott. Condemi - Ten. Rovesti - Rasini) ed il 17-18 novembre Dott. Condemi - Ten. Rovesti - Ing. Frailich).

CLASSIFICA DEI RISULTATI OTTENUTI DAI SINGOLI PILOTI

Pilota	1° distanza	2° distanza	media distanze	graduatoria
Longaretti Pietro	725	35	380	1°
Brioliadori Leonardo	345	515	430	2°
Cattaneo Mario	510	370	440	3°
Serrantini Giancarlo	845	142	493,5	4°
Locatelli Adriano	1075	283	679	5°
Zanetti Amleto	880	660	770	6°
Stucchi Massimo	1259	690	974,5	7°
Vergani Walter	88	2160	1124	8°
Zulli Gianfranco	2090	350	1220	9°
Meda Michele	2340	490	1415	10°
Macerata Luciano	2705	305	1505	11°
Libio Aureliano	915	2645	1780	12°
Lachelli Renato	2400	1230	1815	13°
Pazzi Partenio	3805	1120	2462,5	14°
Frailich Giorgio	4580	445	2512,5	15°
Vago Giorgio	3630	2135	2882,5	16°
Sabaini Mario	3485	2630	3237,5	17°
Sabaini Giancarlo	1345	5130	3237,5	17°
Diesing Joachim	5000	1531	3265,5	19°
Venturi Enrico	1882	5970	3926	20°
De Cesare Antonio	4505	4095	4300	21°
Locatelli Giordano	7154	1465	4309,5	22°
Vergani Giusto	2440	7625	5032,5	23°
Bolognesi Silvio	9240	6810	8025	24°
Padovani Lodovico	—	460,5	460,5	
Cristofori Remo	526	—	526	
Tomasina Francesco	770	—	770	
Giacopini Franco	1535	—	1535	
Grassi Jolanda	—	2850	2850	
Canali Armando	—	—	—	
Rasini Cesare	—	—	—	

In queste due occasioni hanno completato le prove per l'ottenimento del brevetto «C» di volo a vela (in quanto già possessori di cartina relativa alla prova pratica) un totale di 30 allievi, così ripartiti secondo l'Istruttore responsabile della loro preparazione:

Istr. Brigliadori - Barbera G., Locatelli A., Rossi F., Calzecchi O. T.

Istr. Del Pio - Facchini M., Manzoni R., Berti G. F.

Istr. Frailich - Brambilla C., Die-sing J., Locatelli R., Ramaccioni A., Tarengi P., Vago G., Vona J., Fontana G., Restano M., Venturi E., Orlando G., Galimberti G., Pasculli L., Galassini A., Van Den Heuvel M.

Istr. Longaretti - Ancona C., Mussati W., Trezzi M., Vassanelli F., Dainelli R., Fanti P., Rossi M., Gambassi F.

Ai nuovi piloti l'augurio di una brillante carriera sportiva.

PROVE TEORICHE

In occasione dell'ultima sessione di esame del 17-18 novembre hanno altresì superato le prove teoriche 10 allievi piloti non ancora in possesso di cartina barografica. Eccone i nominativi, col punteggio ottenuto: Astuni M. (29/30); Bracciano G. C. (18/30); Della Porta G. (24/30); Gurrieri S. (24/30); Laballe M. L. (26/30); Lovato G. (26/30); Martinenghi C. (27/30); Ponti L. (28/30); Selleri G. C. (20/30); Tessadro E. (23/30). Complimenti vivissimi ai leaders della classifica: Astuni Marcello (maschile) e Ponti Letizia (femminile). Nonchè al vecchio amico e socio Tessadro Enrico, che per la sua perseveranza e serietà, ha raggiunto il suo primo

traguardo volovelistico dopo anni di sacrifici. Meditino i giovani.

Ci è infine gradito in questa sede rendere di pubblica ragione la soddisfazione manifestata dagli esaminatori per il livello culturale medio raggiunto dagli esaminati, spiccatamente in meteorologia.

Si auspica invece una più profonda conoscenza della segnaletica e della documentazione aerea.

DECOLLI

Tralasciando di citare (nel caso non fosse stato provveduto precedentemente) il decollo degli allievi ormai brevettati, diamo notizia dei seguenti:

Sig.na Redaelli Liliana, il 14 settembre, sotto la guida di Longaretti.

Sig.na Ponti Letizia, il 5 ottobre, sotto la guida di Frailich.

Alle simpatiche soliste l'augurio di realizzare i due primi brevetti 1959. (La storia si ripete: nel 58 il primo brevetto è stato della Sig.na Jole Vona).



Comunicazioni del Consiglio Direttivo

Il Consiglio Direttivo, nella seduta del 14 ottobre 1958, ha deliberato di modificare l'art. 9 del Regolamento Interno 1958, come segue:

La quota complessiva del corso pratico per il conseguimento del brevetto «C» è di Lit. 114.000.

All'atto del conseguimento del brevetto, cioè susseguentemente al rilascio del documento da parte degli organi ministeriali competenti, vengono accreditati sul conto personale del socio *premi cumulabili*, come segue:

— Lit 30.000, per tutti,

- Lit 10.000, per coloro che siano di età inferiore ad anni 21,
- Lit 10.000, per coloro che siano sprovvisti di altro brevetto di pilotaggio (I o II grado a motore).

La quota complessiva comprende:

- 4 ore di volo a doppio comando su «Piper Cub»,
- 6 ore di volo (equivalenti a circa 24 traini aerei) a doppio e a mono comando su alianti tipo «Canguro», a rimorchio di «Fairchild» o di «Stinson L5».

Statistiche

Il terzo trimestre del corrente anno, riguardante quindi i mesi di luglio, agosto e settembre, si è chiuso con un attivo di 742 ore di volo. Lo sforzo fatto per ovviare alle deficienze numeriche della flotta, provata da più incidenti gravi, ha avuto esito positivo. Di seguito, si danno i valori per singola macchina. In corsivo, quelle di assegnazione ministeriale.

— Aeromobili a motore	
Piper Cub - I-MINK	76h51'
Piper Cub - I-DODE	—
Fairchild - I-GENI	—
Stinson L5 - I-AEEN	5h43'
Stinson L5 - I-AEGE	58h44'
Stinson L5 - I-AEGF	95h51'

237h09'

— Alianti

Cat20 - I-CATT	—
Asiago II - I-AVMA	9h46'
Gheppio R1 - I-AVMG	13h25'
Pinocchio - I-FIFA	111h54'
Canguro - I-AECC	146h19'
Canguro II - I-AVMD	80h01'
Urendo - I-AVMH	114h46'
Urendo B - I-AVMI	21h16'
CVV8 Bonavent. - I-RAIE	8h00'
Spillo - I-AVME	—

505h27'

742h36'

Vendesi aliante tipo Cat - 20 - nominativo I - CATT
in ordine di volo e strumentato
L. 250.000

Rivolgersi presso la sede dell'AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE
Via U. Foscolo 3 - MILANO - Telef. 872.477

COMUNICAZIONI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

Il Consiglio Direttivo (C.D.) dell'Aeroclub Volovelistico Milanese (A.V.M.)

RITENUTO

a) che l'attività sportiva volovelistica importa, per sua natura, rischi sportivi tali da poter essere limitati ma non esclusi,

b) che chi partecipa all'attività non può ignorarne i rischi e quindi consente al pericolo di danno,

c) che ad oggi non risultano vigenti nel Paese idonei regolamenti volovelistici che diano garanzie di cautela di fronte a tale pericolo,

DELIBERA

di approvare e di rendere da oggi obbligatorio il seguente

REGOLAMENTO ATTIVITÀ DI VOLO

1. Il pilota, l'allievo-pilota ed il trasportato, per essere ammessi all'attività di volo, devono aver sottoscritto la dichiarazione liberatoria (allegato A).

Per i minori, la dichiarazione liberatoria deve essere sottoscritta anche da chi esercita la patria potestà.

2. E' consigliata ai piloti una forma assicurativa contro i rischi alla persona dipendenti dall'attività di volo.

La forma assicurativa è obbligatoria per gli allievi-piloti ed i trasportati, secondo le polizze convenute dall'A.V.M.

3. Tutta l'attività di volo si svolge sotto la personale responsabilità del Direttore Attività di Volo (D.A.V.).

4. Sul campo di volo (campo) il D.A.V. è autorità suprema.

Ogni decisione sul campo può essere presa dal D.A.V. senza obbligo di consultazioni.

Il D.A.V. riferirà al C.D. sulle decisioni di particolare importanza, fornendone adeguata motivazione.

5. Sul campo, gli ordini del D.A.V. sono tassativi ed indiscutibili; i suoi provvedimenti sono esecutivi.

6. Contro i provvedimenti del D.A.V. è ammesso reclamo al C.D.; il reclamo non può essere avanzato prima della cessazione dell'attività di volo del giorno in cui è preso il provvedimento.

7. I provvedimenti del D.A.V. aventi efficacia oltre il giorno in cui sono stati presi, non sono esecutivi senza la ratifica del C.D.

8. Il D.A.V. è nominato dal C.D. e può essere sostituito, solo in caso di impedimento, da persona dal C.D. preventivamente designata per iscritto che assume la veste di D.A.V. Facente Funzioni, con le responsabilità ed i poteri del D.A.V.

9. Il D.A.V. non può abbandonare il campo finchè dura l'attività di volo; non può abbandonare la

linea di volo (linea) finchè aeromobili permangono in volo.

10. Il D.A.V. fissa la direzione di decollo e di atterraggio, delimita la pista e ne determina le modalità di impiego.

11. L'attività preparatoria, di hangar, di controllo, di preparazione della linea, si svolge sotto la personale responsabilità del D.A.V.

12. All'inizio di ogni attività di volo il D.A.V. deve personalmente controllare i documenti degli aeromobili; le condizioni di struttura, di efficienza e di rifornimento dei medesimi; deve verificare le strumentazioni, i comandi e gli organi di atterraggio; deve controllare il funzionamento degli impianti; deve accertare le condizioni dei paracadute, dei ganci, dei cavi di traino ed è responsabile delle operazioni di prova motore e di prova apparecchio.

13. Al D.A.V. sono affidati i compiti di assistenza meteorologica, per i quali potrà giovare di collaboratori.

E' compito del D.A.V. pubblicare un breve bollettino meteorologico all'inizio di ogni attività e consigliare e guidare i piloti in relazione alle condizioni meteorologiche.

14. Al D.A.V., od a persona dallo stesso designata, è affidata la redazione della tabella giornaliera dei voli, la redazione delle tabelle di assicurazione e la sottoscrizione delle dichiarazioni liberatorie; è affidata altresì la preparazione dei barografi e l'uso degli automezzi dell'A.V.M. sul campo.

15. Al D.A.V. è affidato il compito di predisporre i mezzi per il pronto soccorso.

Per il pronto soccorso, in casi di estrema urgenza, il D.A.V. ha il diritto di disporre degli automezzi dei soci.

16. E' vietato qualsiasi decollo senza autorizzazione personale del D.A.V.

Il D.A.V. può disapprovare il piano di volo espogli dal pilota e ne decide le modifiche.

17. Al D.A.V. è riservato il controllo dei documenti personali dei piloti.

18. Al D.A.V. va chiesta autorizzazione per il passaggio di aeromobile e per il trasporto di passeggeri.

19. Prima di ogni decollo devono essere sommariamente ripetute le operazioni di controllo, indicate all'articolo 12), a cura del pilota o del personale di linea; qualsiasi difetto od inconveniente riscontrato deve essere immediatamente denunciato al D.A.V.

20. Il pilota in decollo è personalmente ed esclusivamente responsabile della esecuzione di quanto previsto dall'articolo 19).

21. E' vietato il volo con previsione di possibilità di atterraggio fuori campo senza la preventiva autorizzazione del D.A.V. al piano di volo.

22. E' vietato il volo a quota che non sia di sicurezza per il rientro in campo.

23. Si considerano quote minime di sicurezza tas-

sative, senza considerazione alcuna per le condizioni meteorologiche generali o locali, le seguenti:

- verticale hangars Bresso m 150,
- verticale Breda m 350,
- verticale Falck m 450,
- verticale Stazione Centrale Milano m 700 (disposizione del Controllo di Aerodromo - C.D.A.),
- verticale Duomo Milano m 700 (disposizione C.D.A.).

24. In volo trainato (trainc) è obbligatoria la circuitazione destra fino alla quota minima di m 300.

25. In traino l'aliante deve essere mantenuto a distanza di sicurezza dall'aeromobile trainatore (trainatore) e col cavo di traino in tensione.

E' fatto divieto al pilota dell'aliante di portarsi sotto o a livello del trainatore o comunque di mettere in difficoltà il trainatore stesso.

26. E' fatto obbligo al pilota dell'aliante di interrompere immediatamente il traino non appena avrà rilevato un assetto pericoloso del proprio aeromobile o del trainatore, o non appena si saranno palesate difficoltà di qualsiasi genere o si saranno rilevati imperfetti funzionamenti degli aeromobili.

In tali casi è obbligatorio lo sgancio immediato ed il rientro al campo.

27. In traino normale, lo sgancio dell'aliante avverrà di regola allo sbatter d'ali del trainatore.

28. Al momento dello sgancio, l'aliante inizierà una virata sinistra ed il trainatore una virata destra.

29. E' vietato avvicinare in volo altri aeromobili entro lo spazio minimo di sicurezza costituito da una sfera immaginaria avente il centro nel baricentro dell'aeromobile ed il raggio di m 40.

30. In caso di avvicinamento frontale di due aeromobili è fatto obbligo ad entrambi di deviare sulla destra.

31. E' vietato il sorpasso di un aeromobile a meno di m 100 dallo spazio minimo di sicurezza previsto dall'articolo 29).

Il sorpasso in volo rettilineo va effettuato sulla destra; è vietato il sorpasso al di sopra o al di sotto di un aeromobile.

L'aeromobile sorpassato deve mantenere costante rotta e velocità.

32. E' vietato, in spirale od in virata, il sorpasso all'interno della spirale o della virata.

33. E' vietata, in spirale, la circuitazione in senso contrario a quello dell'aliante più elevato.

34. E' fatto tassativo obbligo di allontanamento immediato ogni volta che vi sia pericolo di collisione.

35. Nessuna figura acrobatica, compreso inizio di vite e prove di stallo, può essere compiuta senza l'autorizzazione del D.A.V.

In ogni caso non potrà venire compiuta a quota inferiore a m 400 ed all'interno delle aree di circuitazione aeroportuale.

36. Nessun volo in nube potrà venire iniziato senza l'autorizzazione del D.A.V.

La precedenza ad entrare in nube spetta all'aliante più elevato.

L'entrata in nube di un aliante, fa nascere l'inibizione ai susseguenti di entrare nella stessa nube.

Durante il volo in nube è fatto obbligo di manovrare con particolare precauzione e di tornare immediatamente al volo a vista non appena si presentino pericoli, assetti falsi, formazioni di ghiaccio, perdite di velocità od ascendenze eccessive.

37. In caso di improvvisa ed irrimediabile inefficienza dell'aliante è fatto obbligo al pilota di lanciarsi col paracadute.

38. Il D.A.V. può ordinare l'immediato rientro di un aliante mediante invio di aeromobile a motore che affiancherà a sinistra l'aliante, sbatterà le ali o lancerà razzi rossi.

39. Il D.A.V. può ordinare il rientro di tutti gli aeromobili in volo mediante comunicazioni radio o mediante accensione di fumata sulla pista.

40. Alle comunicazioni radio il D.A.V. può dare la forma di ordini; ad essi il pilota deve immediatamente uniformarsi.

41. E' obbligatoria per gli alianti in volo libero la circuitazione sinistra al di sotto della quota di m 300.

42. La circuitazione di atterraggio per gli alianti si inizia obbligatoriamente con una spirale sinistra di prenotazione al di sopra della quota minima di sicurezza sulla verticale degli hangars di Bresso.

43. In atterraggio ha precedenza l'aliante che si trova più basso; i susseguenti procureranno di lasciarlo atterrare e si disporranno a toccar terra alla sua destra.

44. Gli aeromobili a motore daranno assoluta precedenza agli alianti in atterraggio evitando in ogni modo di interferire nella manovra.

45. Lo spazio minimo di sicurezza va mantenuto anche in finale ed in atterraggio, rispetto agli aeromobili e rispetto agli ostacoli al suolo.

46. Tra le manovre a terra hanno la precedenza quelle volte a sgombrare la pista.

Quando un aeromobile ha iniziato il finale ogni attività o movimento sulla pista devono essere arrestati.

47. Ogni attività a terra è arrestata non appena un aeromobile appaia in emergenza.

Il D.A.V. darà immediatamente le disposizioni per l'eventuale soccorso.

48. In caso di atterraggio fuori campo è fatto obbligo al pilota di darne comunicazione al D.A.V. nel più breve tempo possibile, affidando la temporanea sorveglianza dell'aeromobile alla Forza Pubblica.

49. E' vietato al pubblico l'accesso alla linea.

Il D.A.V. può consentire l'accesso ad estranei, previa ammonizione del pericolo cui si espongono.

50. In caso di manifestazioni o gare il D.A.V. prenderà particolari misure precauzionali richiedendo l'intervento della Forza Pubblica.

51. E' vietato l'attraversamento e la permanenza sulla pista; anche il personale di volo o di servizio potrà trattenersi in pista solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni loro richieste.

52. L'istruttore è responsabile dell'osservanza del presente regolamento per sè e per l'allievo-pilota.

53. E' fatto divieto all'allievo-pilota, in caso di difficoltà o di pericolo comunque manifestatisi, di continuare nel governo dell'aeromobile; il governo dovrà immediatamente e totalmente essere rimesso alle manovre dell'istruttore.

54. L'osservanza scrupolosa del presente regolamento non esime in alcun modo il pilota dalle responsabilità a lui imputabili a titolo di negligenza, imprudenza ed imperizia.

55. Qualsiasi infrazione al presente regolamento solleverà di responsabilità il C.D. e la responsabilità piena ed esclusiva ricadrà su chi si sarà reso attore dell'infrazione.

56. Chi commette infrazione al presente regolamento è sospeso dall'attività di volo d'ordine del D.A.V., previa contestazione diretta e personale, per tutta la giornata.

Il D.A.V. invita il contravventore a compiere una oblazione nella cassa sociale in misura proporzionata alla gravità dell'infrazione e variante da un minimo di Lit. 500 ad un massimo di Lit. 5.000.

57. Le infrazioni più gravi e quelle dei recidivi sono colpite da provvedimento di sospensione dal volo per la durata di più giornate di attività.

La oblazione potrà essere superiore al massimo previsto dall'articolo 56).

58. Il mancato versamento della oblazione inibisce al contravventore la continuazione di qualsiasi attività di volo.

59. I danni al materiale od a terzi conseguenti alla infrazione saranno posti ad esclusivo carico del responsabile della infrazione stessa.

60. Ogni infrazione verrà indicata nel fascicolo personale.

Le infrazioni più gravi verranno segnalate al Ministero della Difesa-Aeronautica ed alle Autorità Giudiziarie per i provvedimenti del caso.

61. E' fatto obbligo ai soci di riferire al C.D. le infrazioni al presente regolamento.

62. Copia del presente regolamento deve essere distribuita ai Soci ed esposta nella sede sociale, nonchè al campo.

Milano, 28 ottobre 1958.

Allegato A

DICHIARAZIONE LIBERATORIA

Il sottoscritto, consapevole del rischio sportivo con-naturale all'attività di volo e del pericolo di danno incombente a tale attività, liberamente dichiara di accettare tale rischio e tale pericolo, impegnandosi, sul proprio onore, a scrupolosamente osservare il *Regolamento attività di volo*.

Tutti gli articoli di tale regolamento sono stati letti, approvati e sono a perfetta conoscenza del sottoscritto che non ne può invocare l'ignoranza.

L'inosservanza da parte del sottoscritto anche di una sola norma prevista dal *Regolamento attività di volo* fa ricadere sul sottoscritto la piena ed esclusiva responsabilità in ordine ai danni conseguenti alla infrazione.

Il sottoscritto è consapevole che l'osservanza del *Regolamento attività di volo* non lo esime dalla osservanza delle comuni norme di prudenza, perizia e diligenza che sole possono cautelare contro il verificarsi di incidenti.

Il Consiglio Direttivo e l'Aeroclub Volovelistico Milanese sono sollevati da ogni responsabilità sia penale che civile, per danni alla persona od alle cose del sottoscritto o di terzi, che comunque si verificassero a seguito della attività di volo del sottoscritto che si assume, in proposito, ogni responsabilità per il suo operato.

Milano,

firma

per i minori:

firma di chi esercita la patria potestà

INTERAVIA

Edizioni Aeronautiche Internazionali, Ginevra

Sede per l'Italia: Via Latina, 43 - Roma (471)

- Pubblicazioni:* — Annuario Internazionale dell'Aeronautica
— Rivista mensile dell'Aeronautica Mondiale
— Quotidiani di informazione aeronautica:
« Courier Aerien », « Air Letter » e « Interavia Luftpost »
— « Aerodinamica », opera del Prof. Teodoro Von Karman