



1946 - 2016

i primi settant'anni

dell'Aeroclub Voloveistico Milanese

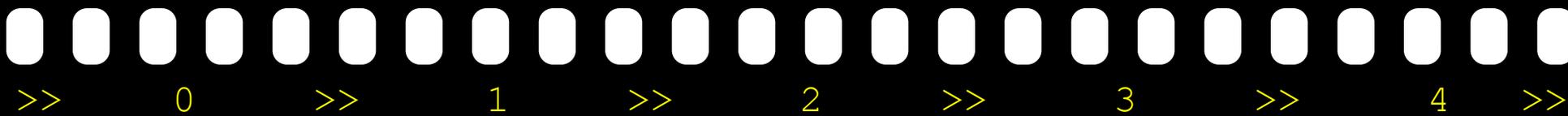
by Gianluca Rossetti



Nel gennaio 1946 esce il primo numero di *Volo a Vela*, un mensile creato e diretto dal noto pilota meteorologo Plinio Rovesti con la pubblicazione a puntate dei disegni costruttivi del libratore Zoegling e un invito a costruirlo.

L'invito viene subito raccolto da Bruno Biasci e Corrado Caroni i quali, dopo qualche mese, formano il Gruppo Volovelisti il Gabbiano.

Al gruppo dei due, si uniscono presto Guido Bergomi, Dario Tognazzi, Giulio Biasci, Gino Vagni e Luigi Villa, i quali fondano formalmente l' A.V.M. ovvero l'Associazione Volovelistica Milanese.



COSTRUITE UNO "ZÖGLING",, CON NOI

Le attuali urgenti necessità del volo a vela italiano ci hanno indotti a trattare la costruzione particolareggiata di un aereo fibratore di primo periodo del tipo tipo "Zögling". Questa macchina, di struttura semplicissima, sulla quale folle di giovani di tutti i paesi hanno provato l'indimenticabile brivido del primo distacco dalla terra, è stata concepita dai famosi pionieri del volo a vela tedesco ed oggi è largamente impiegata in tutte le scuole ove s'insegna a volare.

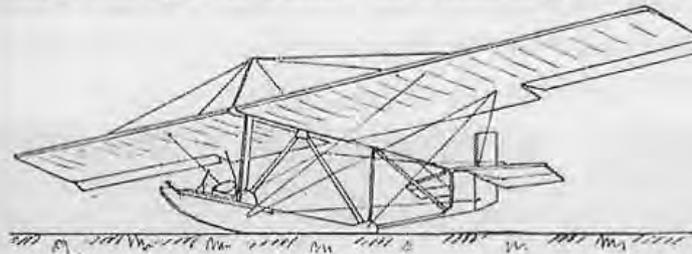
Il nostro "Zögling" è costituito sostanzialmente da un robusto corpo centrale, avente forma di triangolo, fatto di legno. Sotto di esso, è il pattino d'atterraggio; sul davanti è il posto del pilota e sono situati i comandi, totalmente scoperti questi e quello, nel volo, non trascurabile per chi comincia a volare, di godere di una completa visibilità e di rendersi più facilmente conto della maggiore o minore velocità dell'apparecchio durante il volo; le ali sono fissate alla parte superiore del corpo centrale e sostenute da un appropriato sistema di fili d'acciaio; all'estremità del trave di coda sono fissati gli impennaggi. Una estrema semplicità e una grande solidità di struttura caratterizzano questo apparecchio, destinato ad avviare i giovani che lo costrui-

una centina e l'altra sui longheroni. Sono ricavate dall'abete (rossa o bianca) tutte le strutture di forza e cioè: i longheroni principali alari, i longheroni degli alottoni e quelli degli impennaggi di coda, i puntoni e le diagonali dell'ala, il trave di coda ed il corpo centrale della fusoliera, fatta eccezione per il montante principale di quest'ultimo, che si ricava dall'Oregon Pine o dal Douglas Fir. Il pattino d'atterraggio si ricava invece dal frassino o dalla robinia.

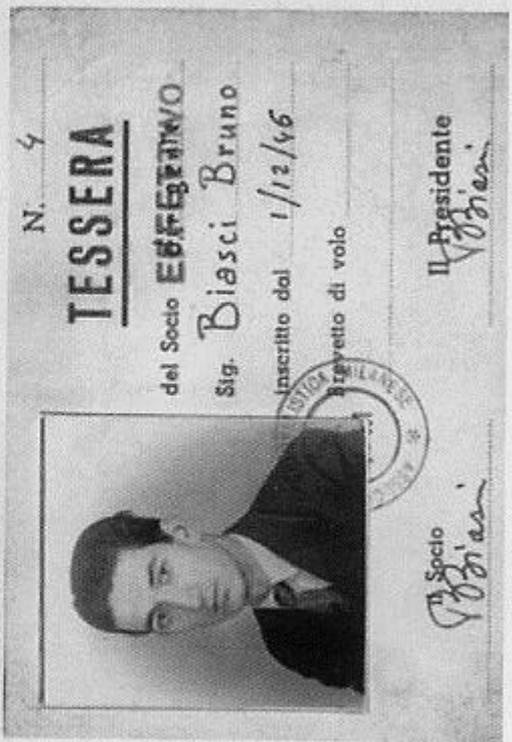
Il compensato di betulla o di faggio è impiegato per i fazzoletti delle centine e per la giunzione di tutti i tralicci, nonché per il rivestimento del bordo d'entrata dell'ala.

Raccomandiamo vivamente di scegliere legname stagionato e di prima qualità, scevro da qualsiasi imperfezione (nodi, resine ecc.), con fibre unite, sottili e parallele.

Gli incollaggi saranno eseguiti tutti con colla fredda alla cascina del tipo extra per aviazione. Per la preparazione della colla alla cascina dovranno essere scrupolosamente seguite le seguenti norme: polvere gr. 100, -



**invito alla costruzione di uno Zoegling di Plinio Rovesti
comparso sulla rivista Volo a Vela**



Una delle prime tessere dell'AVM



Il 15 gennaio 1947 nasce il “Bollettino di Informazione Quindicinale dell’AVM” che viene realizzato in forma ciclostilata grazie al presidente del Cam (Gruppo Aeromodellistico Milanese) Egidio Galli con il quale inizia una seria e determinante collaborazione che lo porta ad essere l’unico del gruppo a possedere gli attestati di pilota A e B (conseguiti a Taliedo) e quindi a divenire, in seguito, il primo istruttore dell’Avm.

Sempre all’inizio del 1947 ha inizio il 1° corso teorico tenuto dal Ten. Corrado Schreiber e dal Ten. Ezio Dell’Acqua . In quell’occasione i soci vengono informati che solamente partecipando al corso teorico sarà poi possibile passare ai corsi pratici, cioè volare sullo Zoegling.

In previsione del primo volo, l'associazione studia e realizza la possibilità di recuperare una vecchia Jeep dell'ARAR (ente che gestiva i residuati di guerra lasciati in Italia dagli americani) per costruirne un verricello.

Nella primavera del 1947 viene indetto un concorso tra i soci per la scelta dello stemma AVM. Votano 25 soci e viene scelto quello proposto da Guido Bergomi.

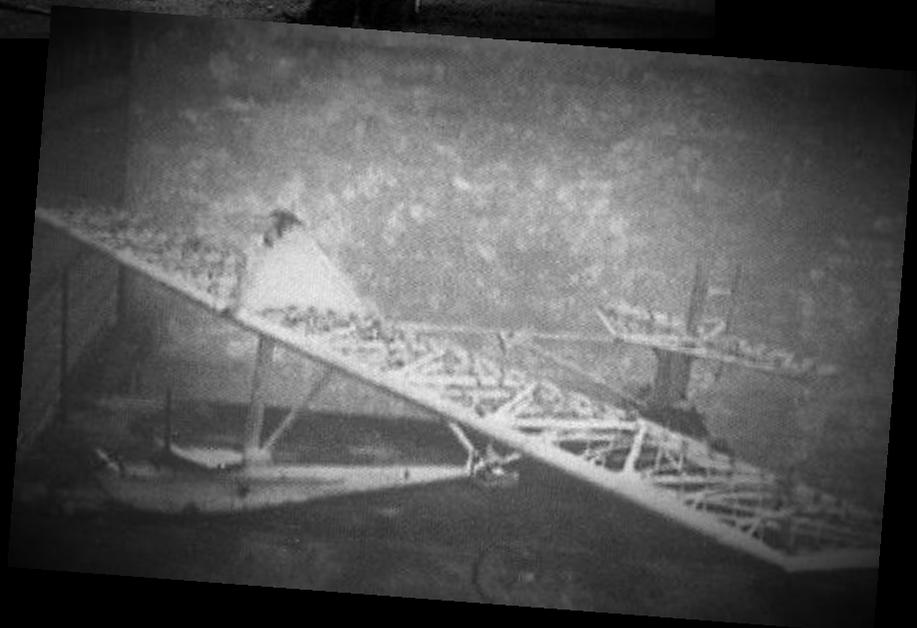




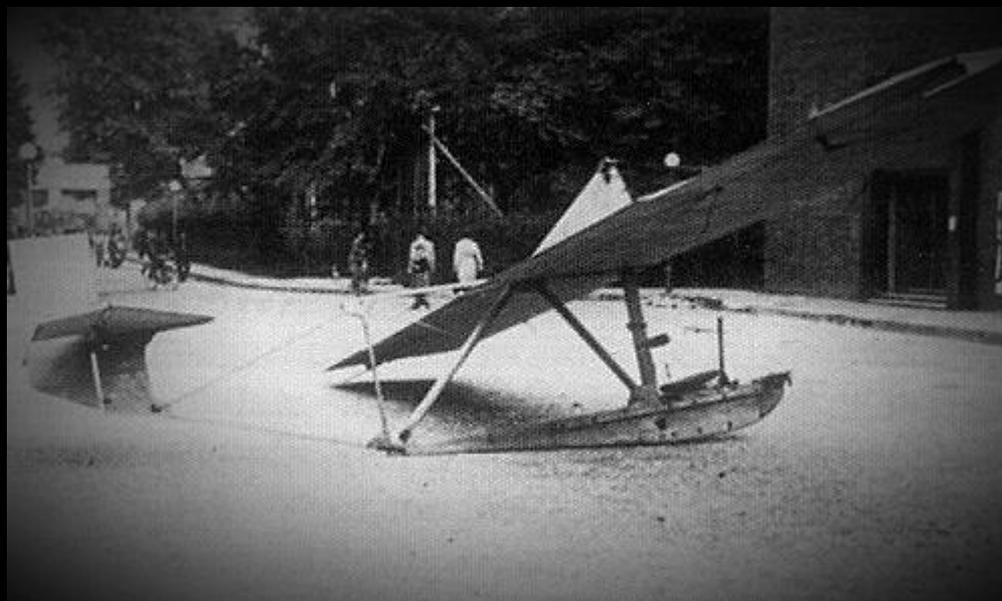
Mentre progredisce il completamento dello Zoegling , viene anche creata una biblioteca con libri e riviste messe a disposizione per i soci per l'acquisto o la consultazione degli stessi.

A seguito di una visita a Bresso si concorda con il Com.te dell'Aeroporto di usufruire di una striscia di terreno da utilizzare come pista per il lancio dello Zoegling e di un piccolo spazio ricavato nell' Hangar per il ricovero del libratore.

L'organo direttivo, quindi, emana il primo regolamento di volo e prende contatti con il Comandante della Zona Aerea di Milano per avviare l'attività di volo a Bresso.



*fasi della costruzione
dello Zoegling*



***Lo Zoegling completato
nel piazzale di via Conservatorio
a Milano***



In attesa dell'autorizzazione e per non tardare l'inizio dei voli, essendo ormai a fine settembre, si prendono accordi con il Gruppo di Volo a Vela SIAI-Marchetti che disponeva già di due Zoegling, due Cantù, un Asiago e un Vizzola oltre che ad un verricello, tutto recuperato dalle vecchie scuole di volo a vela al termine della guerra.

E' quindi sul campo volo di Vergiate che avvengono le prime strisciate di cui beneficia un primo gruppo di cinque soci (Biasci, Allegri, Tognazzi, Bergomi e Villa).

Il 16 novembre 1947, data fatidica nella storia dell'AVM, avviene il primo volo dello Zoegling sul campo di Bresso.

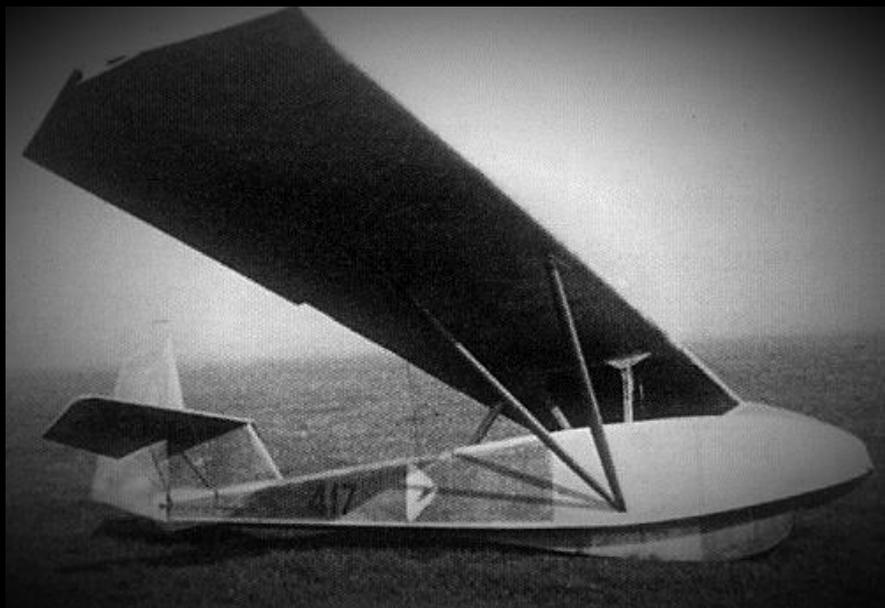


lo Zoegling sul campo di Bresso



*il neo istruttore Egidio
Galli osserva un allievo in
atterraggio*

Un mese dopo il grande evento avviene l'unione tra l'AVM e il Gruppo di Cantù che apporta un libratore "Allievo Cantù" e un verricello Dodge dotato di 1200 metri di cavo.



libratore Allievo Cantù

In questa occasione compare un nuovo personaggio Riccardo Briigliadori che entra a far parte dell'AVM diventando poi , assieme ad altri nuovi soci, uno dei pilastri in tutti i successivi anni di attività dell'Associazione.



Il 27 dicembre 1947 ha luogo la 1° Assemblea Generale dell'AVM ed i soci piloti iscritti al corso sono 43.

Il primo Consiglio Direttivo risulta così composto:

- **Presidente** Bruno Biasci
- **Vice Presidente** Corrado Caroni
- **Amministratore** Giulio Biasci
- **Dir. Stampa e propag.** Luigi Vagni
- **Dir. Lavori** Dario Tognazzi
- **Dir. Attività di volo** Egidio Galli
- **Consiglieri** Angelo Andreoni
Riccardo Brigliadori
Ferdinando Gambassi

All'inizio del 1948 due altri grossi passi avanti vengono compiuti: l'acquisto, da parte della famiglia Ceschina, dell'Aliante Cat-20, e l'assegnazione da parte dell'AMI dell'aliante Asiago MM30113.



Il Cat-20



l'Asiago

A primavera avviene l'inizio ufficiale dei corsi pratici di volo a vela e tra i partecipanti compare un certo Ercole Addario (detto Ercolino) il quale diventerà, nel corso del tempo, il più "sperimentato" tra i traineristi aerei con più di 50.000 traini effettuati.

A luglio, sempre di quell'anno, i soci iscritti risultano 148.



l'Asiago a terra



l'Asiago in volo su Bresso





Un primo evento sportivo viene realizzato dal socio Pozzoli che stabilisce con l'Asiago il primo record di durata dell'AVM di 11'12'' di volo sganciandosi ad una quota di 190 metri e dopo averne raggiunta un'altra di 270, conseguendo così il primo brevetto "C" di volo a vela.

Riccardo Brigliadori viene ammesso agli esami per il conseguimento del Brevetto 'C'.

Ad agosto avviene anche il primo campo estivo dell'AVM con l'esecuzione di 300 lanci in una settimana.

Il 28 novembre ha anche luogo la prima assemblea della FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela).

A primavera del 49 l'AVM trasferisce la sua attività di volo da Bresso a Linate Ovest per incompatibilità con l'attività dell'Aero Club Milano (che si era trasferita nel frattempo da Linate a Bresso a sua volta per incompatibilità con l'attività del trasporto civile in espansione sull'aeroporto Forlanini).

I mezzi vengono ospitati in due capannoni da 700 mq nella zona aeroportuale al confine con la frazione di Monluè.

capannone nella frazione Monluè





Nell'agosto 1949 ha luogo un'importante Assemblea generale straordinaria dell'AVM durante la quale viene discusso e approvato un piano di fusione dell'AVM con il gruppo Volovelistico "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano e dalla quale fusione l'AVM cambierà denominazione in Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano con sede a Milano in Via Ugo Foscolo 3.

In base ad un'accordo l'AVM usufruirà anche di tre nuovi liberatori: due monoposto "Cantù" (già di proprietà del Gruppo Ceschina) e del biposto "Canguro" (I-CICI).

Ad ottobre, sempre di quell'anno, entrano in funzione un secondo verricello e un Piper Cub I-MINK da 65 hp per il traino aereo.

lo Zoegling a terra



*lo Zoegling mentre compie
una retta*



lo Zoegling in planata su Monluè



interno del capannone





A gennaio 1950 la flotta dell'AVM risulta essere la seguente:

- 2 Zoegling
- 2 Asiago
- 2 Canguro
- 1 Piper Cub
- 3 Cantù
- 1 Cat-20
- 1 Arcore

Viene deciso anche di separare l'attività della scuola da quella sportiva e l'AVM riceve dall'Aero Clu d'Italia il Disciplinare Scuola n. 1

In una riunione a Milano, viene decisa la soppressione della FIVV e la nascita della commissione permanente per il Volo a Vela in seno all'Aero Club d'Italia.



Sempre all'inizio dell'anno 1950, nell'ambito dell'AVM, nasce il GARCA (Gruppo Autonomo Riparazioni e Costruzioni Alianti) con l'impegno della manutenzione e riparazione di tutti gli aeromobili dell'Associazione. Il gruppo si trasformerà in seguito come SSVV "Sezione Sperimentale di Volo a Vela" dell'AVM.

Tenuto conto che i Canguro non avevano un ruotino ma solo un pattino, il GARCA realizza un carrellino bi-ruota applicabile al pattino dell'aliante e sganciabile in volo.

A fine aprile del '50 l'AVM arriva a schierare in linea di volo 11 aliante e totalizza 4341 lanci.



Allievo Cantù, Asiago e Canguro

*biposto Canguro ancora
senza matricole*





Monluè





Giorgio Frailich





Aliante Canguro in atterraggio



Aliante Canguro



Aliante Cat-20



Aliante CVV2 Asiago



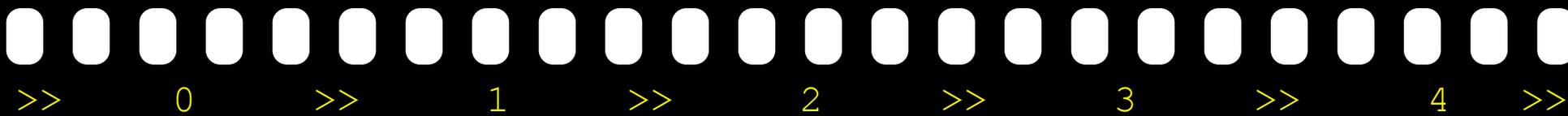
Nello stesso anno, per la prima volta in Italia, viene utilizzato per la verricellata un gancio baricentrale. A cura della SSVV questo gancio, del tipo aperto, viene installato di fianco al pattino del Cat-20.

In tempi successivi, con il gancio baricentrale, sull'Asiago, Ricotti stabilisce il primato europeo per lanci con il verricello, raggiungendo la quota di 500 mt in 51 secondi (salita 11 m/s). Si formalizza così la lista dei primi 13 abilitati sportivi (Brevetto "C").



In occasione dell'inaugurazione del cinema-teatro Manzoni di Milano, avvenuta nei primi mesi del 1950, viene proiettato il film "Rondini in Volo" nel quale si vedeva il protagonista in volo con un Asiago. Su invito degli organizzatori l'AVM espone, nel salone d'ingresso, il proprio Cat-20. Sempre nell'intento di diffondere il volo a vela viene accolta di buon grado anche la proposta del Corriere della Sera circa la realizzazione di una vetrina dedicata a questo sport, allestita poi in via Tommaso Grossi in centro a Milano.

Dal 10 al 20 agosto 1950 avviene a Bolzano il Primo Raduno Volovelistico organizzato dall'Aero Club d'Italia. AVM partecipa con tre alianti e 25 persone.

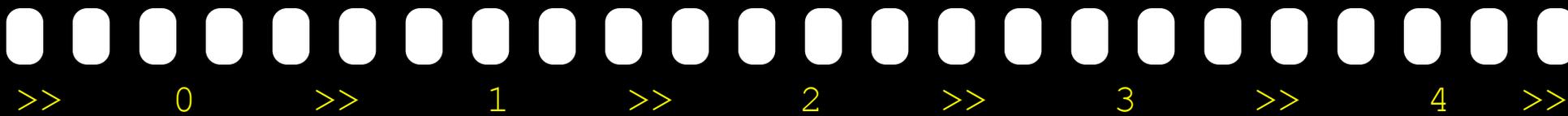




Nel novembre 1948, su iniziativa di Riccardo Brigliadori, un gruppo di soci sottoscrive un prestito di 700.000 lire per l'acquisto dal Politecnico di Milano, delle parti semilavorate del veleggiatore Pinocchio il cui completamento verrà poi affidato alla Sezione Lavori dell'AVM presso il secondo hangar di Linate.

In questo mese avviene anche la prima spedizione sportiva con verricello e aliante Asiago a Cividate Camuno per un sondaggio di volo a vela dinamico.

Verranno effettuati 13 lanci.





Sempre alla ricerca di un campo di volo su cui trasferire almeno l'attività sportiva, viene decisa, dopo un sopralluogo visivo di alcuni soci, una spedizione con l'Asiago e verricello presso il campo di fortuna di Civate Camuno a 114 km da Milano.

L'avventura ha esito favorevole solo con una seconda spedizione presso lo stesso sito durante la quale si realizzano 17 lanci di cui 7 traini aerei con il Piper Cub. In dinamica vengo fatti 3 voli validi come prove per il Brevetto "C".

All'inizio del 1951 i soci AVM sono 150 tra allievi e piloti già formati. Su invito del Consiglio Direttivo alcuni soci, costituiscono il gruppo "Fairchild" ed acquistano un nuovo trainer denominato I-GENI.



campo di Civate Camuno





All'inizio del 1951 i soci AVM sono 150 tra allievi e piloti già formati. Su invito del Consiglio Direttivo alcuni soci, costituiscono il gruppo "Fairchild" ed acquistano un nuovo trainer denominato I-GENI.

Il 20 novembre del '51 il Lambro allaga il campo di Linate e i pompieri forniscono cavalletti per sollevare gli aianti e una chiatta per muoversi da un hangar all'altro. Malgrado ciò, parte delle semiali a gabbiano dell'Arcore, vengono ugualmente sommerse. Solamente in tempi successivi, grazie ad un intervento di Lino del Pio e di Longaretti, la struttura viene completamente recuperata e restaurata.



A dicembre del 1951 la situazione è la seguente: 146 soci, 1900 lanci a verricello, 400 traini aerei, conseguiti 12 attestati "A", 20 attestati "B", 21 Brevetti "C" ed un Brevetto "C d'argento" (Riccardo Briigliadori).

Mentre il cielo di Linate si va facendo sempre meno accogliente per gli alianti e per gli aeroplani da turismo, nel febbraio 1952 l'AVM, con la propria flotta, ritorna a Bresso mentre l'officina per la riparazione e la costruzione degli alianti rimane ancora a Linate.

Grande importanza è sempre stata data dall'AVM ai corsi teorici propedeutici e ai corsi pratici. I corsi sono tenuti da Giorgio Frailich e sono suddivisi in 20 lezioni.



Fairchild F24 a Bresso

Piazzale di Bresso





Nell'ultimo scorcio del mese di maggio 1952 ha luogo la "Settimana Aviovelica. L'AVM partecipa con 5 alianti e altri 6 proveniente da altri gruppi.

Annata meravigliosa quella del 1952 in quanto nella prima quindicina di luglio ha luogo la prima partecipazione italiana ai Campionati Mondiali di Volo a Vela in Spagna. L'AVM vi partecipa con il Pinocchio I-FIFA pilotato da Riccardo Brigliadori mentre Adriano Mantelli si piazza al 4 posto.

Al grande evento del campionato del mondo fa seguito, nella prima quindicina del mese di agosto, il Raduno di Vergiate, al quale AVM partecipa con due alianti e un Piper Cub.



Settimana Aviovelica a Bresso



in linea di volo

Grande successo riscuotono i voli acrobatici di Riccardo Briigliadori e i battesimi dell'aria ai numerosi spettatori accorsi alla manifestazione.

A conclusione dell'annata 1952, i soci AVM sono 350 mentre sono 15 gli alianti e 2 i velivoli a motore.



Aliante Pinocchio a rimorchio

Nel primo trimestre del 1953, a cura dell'AVM, viene realizzato un corso teorico gratuito al quale vi parteciperanno 56 giovani.



Grifone



schieramento



Aliante Vizzola

Nell'aprile 1953 l'AVM sperimenta, su iniziativa di Riccardo Brigliadori, un nuovo modo per formare i nuovi piloti: il sistema a doppio comando. Primo club in Italia ad adottare questo nuovo sistema di apprendimento del volo a vela.

Il corso, chiamato poi MoVeTra (Motore, Verricello e traino aereo) viene articolato su due ore a doppio comando su Piper Cub , 6 verricellate con il biposto Canguro e 12 voli a traino aereo. Vengono così cessati i conseguimenti degli attestati "A" e "B" per passare direttamente al Brevetto "C".



Per incrementare l'attività sportiva l'AVM, nel maggio del '53, indice una gara di velocità a meta prefissata (Orio al Serio) denominata "AVM d'Oro". I risultati sono brillanti in quanto l'Ing. Ciani completa tutte le prove e conquista il "C" d'Argento.

Nel frattempo, la Sezione Sperimentale di Volo a Vela (SSVV) dell'AVM si installa presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.

Nel luglio successivo conseguono il brevetto "C" tra gli altri: Giorgio Frailich, Dino Tognazzi e Leonardo Brigliadori (a soli 14 anni).



Aliante Cat-25



schieramento



Utilizzando parti costruite nel 1953 da un gruppo di Cantù, la SSVV porta a compimento la costruzione di un aliante di elevate caratteristiche: lo Spillo (I-AVME). Il primo volo di collaudo avviene il 9 luglio 1954 con ai comandi Riccardo Briigliadori.

Con il sistema dei “Gruppi” AVM riesce a dotarsi di diverse macchine per volare tra cui il nuovo Piper Cub I-DODE.

Nell'agosto del 1954 con lo Spillo, Riccardo Briigliadori partecipa ai campionati Mondiali di Volo a Vela in Inghilterra. Purtroppo, a seguito di un atterraggio fuori campo, l'impennaggio orizzontale si danneggia e non permette a Riccardo di piazzarsi tra gli ultimi posti.



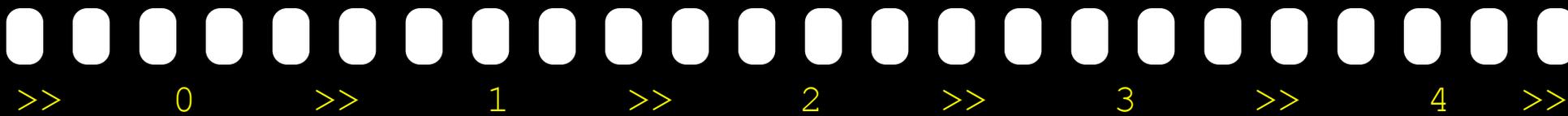
Aliante Spillo





Per far fronte alle sempre maggiori esigenze di ore di volo per la preparazione di un sempre maggior numero di così allievi, viene deciso di volare anche durante i giorni feriali: dalle 5,30 alle 7,30 la mattina e dalle 18 alle 22 la sera .

Nell'anno 1955 risultano in costruzione due alianti, il Gheppio e l'Aliantino, mentre si concretizza il progetto dell' EC-38/55 (Urendo) di Ciani. L'Aeronautica Militare assegna all'AVM il quarto Canguro I-AECY.





aliente Gheppio





Aliante Urendo





All'inizio dell'attività di volo del '56 ben 41 allievi superano gli esami teorici e a questi si uniscono altri 5 in possesso di titolo equivalente. Si tratta di un record di adesioni che ha creato qualche apprensione circa l'effettiva possibilità di istruirli tutti assieme a quelli già in corso di addestramento.

Dal 30 giugno al 13 luglio 1956 in Francia si svolgono i Campionati del Mondo. Vi partecipa la coppia Riccardo Briigliadori e F. Tommasina con il supercanguro I-AVMD.

Alla fine del '56, a soli dieci anni dalla nascita dell'AVM, la situazione delle prime insegne risulta essere la seguente: n.2 "C" d'Oro e n.20 "C" d'Argento.



veduta panoramica hangar di Bresso



Nel settembre dello stesso anno, a Bolzano, Giorgio Frailich e Lino Del Pio sostengono gli esami per l'ottenimento della nomina a istruttori.

A seguito dell'emissione di una Circolare Ministeriale del **gennaio 1957**, l'AVM cessa come Associazione Volovelistica Milanese e diventa **Aeroclub Volovelistico Milanese**. Primo Aeroclub specialistico della storia federato all' Aero Club d'Italia.

Su iniziativa di Giancarlo Sabaini, titolare di una tipografia, il notiziario Cumulo Nembo cambia veste editoriale e diventa "Volo a Vela". Lo stesso titolo della rivista volovelistica pubblicata dieci anni prima da Plinio Rovesti.



facciata della sede a Bresso



Bresso all'alba



1957. BRESSO. L'ATTIVITÀ DEL GIOVEDÌ, QUANDO FUORI PIOVE -



1957 BRESSO
ERCOLINO CON L'ENNE

In questa cronistoria dell'AVM non si puo' dimenticare Mara Voltolini morta in un incidente di volo, causa una vite per rottura del cavo di traino.



Nel corso del maggio '58 hanno luogo due gare indette dall'AVM: la "Coppa AVM" per i piloti piu' esperti e il "Trofeo Bresso" per le macchine meno competitive.

COPPA A.V.M.						
N°	TIPO AEREO	PILOTI	1° PROVA		2° PROVA	
			N°	PUNTI	N°	PUNTI
1	PINOCCHIO	LOMBARDI P.				
2	CANGERO	BRILLIARDI E. SPONZIO				
3	" "	VERGANI M.				
7	SPILLA	RAZZINI C.				
8	CANGERO	BOLOGNINI S.				
9	" "	ZANETTI FARRI				
10	EOLO	PIRANZATI A.				
11	EVV 8	MIANTICA G.				
12	K 2	BIANCHI L. MARINELLI A.				
15	CANGERO	GERMI L. CASTELLANI A.				
16	" "	COSTANI R. CAPPELLATO				
18	" "	GIUSTI C. BERTOLI M.				
22	" "	MONTEGGI C. MUTTI E.				
23	" "	VITELLI R.				
TROFEO BRESSO						
4	URBINO	BOVILLARDI A.				
5	MILANO	PROVELLI P.				
6	URBINO 3	TOMASINA K.				
14	PAJERO	PASTORI D.				
19	K 6	HUGER E.				
20	AIAGO	CAPERDONI A.				
21	OSPEPPO	GRASSI F.				



**gara
a Bresso**



Con il Decreto del Presidente della Repubblica 18/11/59 n. 1248 (G.U. n.30 del 05/02/60) all'Aeroclub Volovelistico Milanese viene riconosciuta la personalità giuridica.

1960 – Nasce l'Accademia Volovelistica con R. Brigliadori, L. Del Pio, F. Fornaroli, G. Frailich, E. Galli, R. Gussoni, G. Locatelli, P. Longaretti, E. Rivolta, A. Soldini, M. Stucchi che regalano all'accademia i propri alianti.

Nel 1961, L'Avm, dopo 24 uscite cede la testata della rivista "Volo a Vela" (a suo tempo avuta in omaggio da Plinio Rovesti) al Centro Studi per il Volo a Vela di Calcinate del Pesce.



**Aliante
Eolo**



Giordano Locatelli



Lino Del Pio



Urendo



Leonardo Brigliadori con il Canguro



schieramento in linea volo



Canguro in atterraggio



La SSVV dell'AVM viene ceduta a Felice Gonalba e si trasforma in azienda con la ragione sociale di "SSVV di Felice Gonalba". Alla normale attività di riparazioni di alianti si aggiunge la costruzione in serie degli alianti Urendo e Uribel.

1962 – L'attività di volo prosegue sia a Bresso che a Orio al Serio.

1964 – Con NOTAM 805 viene sospesa l'attività volovelistica sull'aeroporto di Bresso.

Siamo in piena crisi finanziaria e di adesioni.

Sfrattata da Bresso l'AVM si sposta sui vari campi ospitanti di Orio al Serio, Novi Ligure, Alessandria, Tortona e Calcinate del Pesce.



Il Piper I-MINK, dopo 14 anni di attività, viene ceduto a Trento.

1965 – L'Avm ha un debito complessivo di circa 3 milioni di lire. Per coprire il debito l'AVM è costretta a vendere $\frac{3}{4}$ della propria flotta.

1966 – Entra in servizio il primo motoaliante biposto immatricolato in Italia che riduce del 50% i costi della scuola. L'AVM acquista un secondo Piper Cub da 150hp per il traino I-ROLF.

1968 – Riccardo Briigliadori acquista un terreno ad Alzate Brianza e si forma la "Cooperativa Volovelistica L'Aviemme" costituita da 78 soci dell'AVM.



Il campo di Alzate Brianza in origine

Il primo atterraggio



I primi voli





Il Piper Cub I-AVAM atterra per la prima volta ad Alzate Brianza che verrà, in seguito, denominato “Simone da Orsenigo”.

1970 – L’AVM svolge una attività annuale di circa 4000 ore di volo. Viene costruito un hangar da 800 mq.

Si instaura una sorta di collaborazione tra AVM e la Cooperativa.

Nascono anche i primi conflitti di interesse tra AVM e la Cooperativa.

Nel 1975 l’Aero Club d’Italia ci assegna, in leasing, tre nuovi trainer Robin DR400: I-TAG, I-TAT e I-TBA.



primi voli



inaugurazione e benedizione



**costruzione
hangar**



prima club house



torre



zona ristoro



Zoegling



Ka2



M-100

Aliante Eventuale

Uribel





SF-25a primo motoalante certificato in Italia



Motoaliante SF-25a



Aliante Calif



Fairchild F24



pista asfaltata

M-200



Blanik





*primo aliante in vetroresina
Libelle Std*

schieramento



Aliante Salto



1984 – Per mezzo della “Aviemme srl” vengono acquisiti altri 100.000 mq di terreno.

Viene acquistato, per il periodo di istruzione iniziale, un Grob G.109 D-KCOT che poi diverrà I-DEKA.

Nel marzo '85 decade la presidenza Brigliadori ed inizia il quadriennio Roberto Gabrielli, Giorgio Frailich e Giancarlo Maestri.

A seguito del mancato rinnovo del contratto di locazione dell'aeroporto da parte della Cooperativa, a favore dell'AVM, l'Avm è costretta nuovamente ad emigrare altrove.



***schieramento
della flotta***



***si vola
anche
con la
neve***





Colli Briantei



Giancarlo Maestri



in volo

*... quando con un solo traino
si fanno volare tre aianti*





Campionato Italiano Classe Standard 1985



*Istantanee
sul campo*



*inseparabili
Cesare e Mario*





*istantanee
sul campo*









**cartoncino con bollini traino ...
senza quelli non si decollava**



Giorgio Frailich



**da sinistra: M. Labellarte,
P. Pogliani, 'Carlina'
e C. Ruggeri**





Nel 1989, con la super visione del socio Pino Pogliani e la presidenza Giorgio Frailich, una parte del Club inizia ad operare sull'Aviosuperficie di Missaglia (LC), mentre la parte rimanente continua ancora ad usufruire del campo di Alzate Brianza.

Nella primavera del 1991, a Missaglia, viene organizzata la 16 edizione del Trofeo Colli Briantei.

Il 1° marzo 1992 l'Aeroclub si trasferisce definitivamente a Missaglia. Avviene così una vera e propria scissione: una parte dei soci rimane ad Alzate Brianza e prenderà il nome di Associazione Volovelistica Lariana (AVL), mentre la parte rimanente sull'Aviosuperficie.



campo di Missaglia



l'hangar di Missaglia





Ad Alzate rimangono 26 velivoli, di cui 18 di proprietà dell'Avm, mentre a Missaglia vengono rischierati 3 trainer, 4 aianti biposto e 4 aianti monoposto.

Comincia la ricostruzione: un prefabbricato per l'ufficio (la ex-casetta), spianatura e prolungamento della pista ma soprattutto la costruzione di un hangar capace di contenere l'intera flotta e alcuni aianti di privati.

Nel febbraio del 1993 un primo atto criminale segna il destino del Piper Comanche (I-JOLL) di proprietà del socio Gianni Cairoli, detto Conte Dudù.

Ad un anno esatto dal primo atto criminale ne segue subito un secondo; questa volta di maggior intensità.



Un incendio doloso (1994) distrugge completamente l'hangar di Missaglia, Nel rogo vengono distrutti 2 traini Robin, 9 alianti e lo Zoegling 416 che fino ad allora era stato conservato amorevolmente.

La mattina del sabato successivo al 'fattaccio', per ordine del Presidente di Valbrembo Capoferri, arriva in volo trainato da un Robin, l'aliante I-TWJN. L'attività riprende, seppur in versione ridottissima.

Lo spirito del Club si rivela eccezionale fino a quando, un giorno, appena dopo il decollo dell'aliante biposto, viene sparato un colpo di fucile. Si decide immediatamente di accogliere l'invito dei Fratelli Corbellini a proseguire l'attività volativa da loro.



l'hangar distrutto dall'incendio doloso

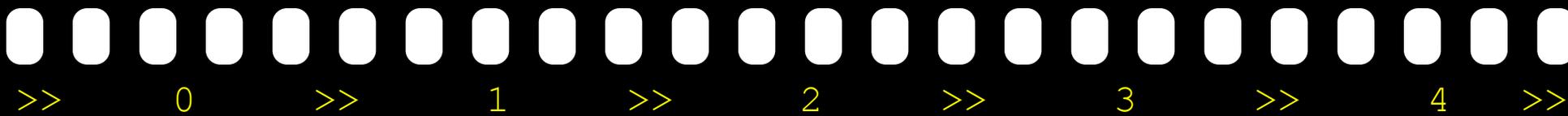




Nell'estate del 1994 l'AVM traferisce la propria attività sull'Aviosuperficie di Spessa Po ed attrezza anche una piccola officina, che verrà poi gestita dall'instancabile 'duo' Cesare Ruggeri e Mario Labellarte.

Per dotare la scuola dei requisiti necessari per proseguire l'attività di addestramento, nello stesso periodo viene riacquistato l'aliante biposto I-PING e successivamente il Twin I-VVY che, in coppia con il 'bruciato' I-IVVH, avrebbe dovuto rappresentare il passaggio a macchine moderne (Acro).

In quella stessa estate avviene anche la consegna, da parte dell'Aero Club d'Italia, di un cessna 305 I-EIAD che verrà presto restituito al mittente (dopo solamente 70 ore di volo) per mancanza di pezzi di ricambio.





Successivamente, per dotare il Club di un secondo
trainatore, avviene l'acquisto di uno Stinson L5 I-AEGI.

Con due trainer, due aianti biposto, due Libelle
acquistati da terzi (I-JURI e I-JOUX) ed alcuni aianti
privati nei carrelli, l'attività di volo incomincia a
riprendere, seppur superando ogni volta le difficoltà
che l'infelice posizione dell'Aviosuperficie stessa
procurava per la troppa vicinanza al CTR di Linate e la
troppa distanza dalle colline.

Nel 1995 l'Avm trasferisce la propria attività su quella
che poi diverrà, sino allo stato attuale, la base
operativa per la propria attività ovvero l'Aeroporto di
Voghera.



l'Aeroporto di Voghera Rivanazzano





momento di relax



minicorsi



Trofeo Oltrepo







la scuola e i suoi «decollati»







>>

0

>>

1

>>

2

>>

3

>>

4

>>





« Quei gabbiani che non hanno una meta ideale e che viaggiano solo per viaggiare, non arrivano da nessuna parte e vanno piano.

Quelli invece che aspirano ad una meta e alla perfezione, anche senza intraprendere alcun viaggio, arrivano ovunque e in un baleno.»

(Richard Bach)



Testi e fotografie:

**A.V.M. TRE LETTERE UNA STORIA
di Bruno Biasci**

**Centro Studi Volo a Vela
Alpino di Varese**

Aero Club Volovelistico Lariano

Paolo Ruggeri

Gianluca Rossetti