



A.V.M. - TRE LETTERE UNA STORIA

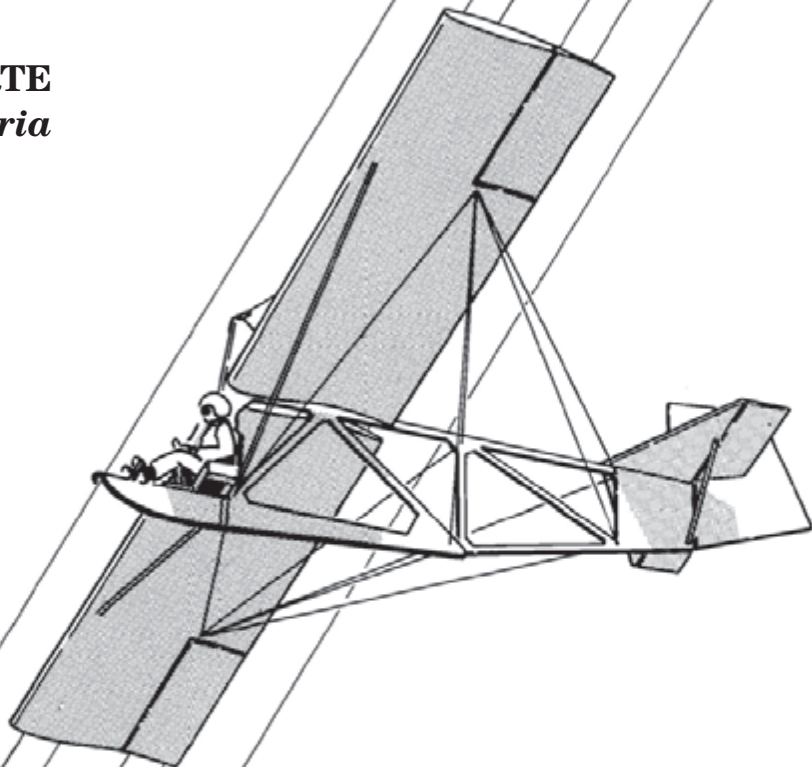
di Bruno Biasci

Nascita ed evoluzione dell'Associazione Volovelistica Milanese
1946 - 1960





PRIMA PARTE
La cronistoria



LA CRONISTORIA

I COMMENTI

LE IMMAGINI

La nascita dell'Associazione

Nel gennaio del 1946 esce il primo numero di "Volo a Vela" (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.

**COSTRUIRE UNO "ZÖGLING,,
CON NOI**

Le attuali esigenze tecniche del volo a vela...
Il nostro "Zögling" è di costruzione essenzialmente da un robusto corpo centrale, sezione fessata di triangolo, fatto di legno, sono di corno, e il punto d'ancoraggio sul davanti è il punto del pilota e sono simili i comandi, installate sopra questi e quelli, sul vantaggio, non trascurabile per chi comincia a volare, di poterli di una completa libertà e di renderli più facilmente accessibili durante il volo; le ali sono fissate alla parte superiore del corpo centrale e sostengono da un appoggio sicuro di fili d'acciaio; all'estremo del trave di coda sono fissati gli impennaggi, l'intera struttura è di una grande solidità di struttura caratterizzata questa apparecchiatura, destinata ad avviare i giovani che la costruiscono...

Invito di Plinio Rovesti sulla sua rivista "Volo a Vela"

L'invito viene raccolto da Bruno Biasci e Corrado Caroni i quali, dopo qualche mese, formano, presso l'abitazione di Caroni di Via Forlanini 20 a Milano, il Gruppo Volovelisti "Gabbiano" con il proposito di trovare altri appassionati a cui proporre la costruzione dello Zoegling pubblicato sulla rivista e, in un secondo tempo, anche di un aliante monoposto: si pensava ad un Asiago. Con un piccolo volantino messo nella ba-

Milano, 7 maggio 1946

Attenzione! Attenzione! Attenzione!

A tutti i giovani aspiranti volovelisti, si rende noto che è in corso di effettuazione la costruzione di uno Zögling e di un aliante monoposto.

Perciò tutti coloro che quest'estate desiderano volare e ottenere il brevetto di volo e vela, possono associarsi rivolgendosi a:

CARONI CORRADO
Via Forlanini, 20 - (Città degli Studi) - MILANO

orario dalle 14 alle 17
Domenica dalle 15 alle 17

Volantino esposto nella scuola Feltrinelli

checa della scuola per periti industriali Feltrinelli di Milano viene richiesto se c'è qualche studente dell'ultimo anno disposto a costruire lo Zoegling: aderiscono all'invito alcuni studenti che si riuniscono a casa di Caroni per chiarire i vari aspetti dell'impresa. Nell'aula di disegno dell'Istituto Feltrinelli nel giugno 1946, avviene il primo incontro organizzativo a cui partecipano e confermano la volontà di costruire lo Zoegling gli studenti Guido Bergomi e Dario Tognazzi.

La costruzione dello Zoegling

Nelle abitazioni private di ciascuno dei quattro giovani inizia la costruzione delle centine dell'ala. Vengono realizzate le dime e, con l'aiuto del vapore di una pentola di acqua bollente sul gas, vengono curvati adeguatamente i listelli di pioppo.

Accade però che nel giugno dello stesso anno la rivista "Volo a Vela" cessa la pubblicazione: momenti di panico in quanto mancavano i disegni degli impennaggi. Da qui la necessità di recarsi nella redazione della rivista, in via di smantellamento, per ottenere copia dei disegni non ancora pubblicati.

Nel luglio del 1946 viene affittato, con una modesta cifra, un garage in Via Pestalozza, una trasversale di Via Gran Sasso a Città degli Studi a Milano e, in quel piccolo spazio (la lunghezza era poco di più di cinque metri quando la semiala dello Zoegling misura giusti 5 metri), è continuata la costruzione di parti e quindi la messa assieme delle strutture.



La costruzione dello Zoegling - Bruno



La costruzione dello Zoegling -Dario Tognazzi

Due mesi dopo si realizza il grande evento e cioè l'assemblaggio generale, avvenuto sul tetto stesso del garage, e l'installazione dei cavi di comando e delle controventature.

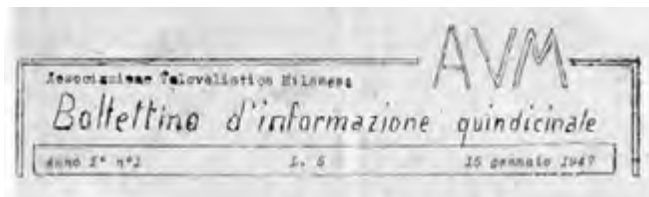


Montaggio dello Zoegling sul terrazzo del garage

Sulle peripezie della costruzione dello Zoegling sotto il controllo del RAI (Registro Aeronautico Italiano) ne parla G. Bergomi nella seconda parte di questa pubblicazione. A novembre si aggiungono ai quattro altri tre giovani: Giulio Biasci, Gino Vagni e Luigi Villa che insieme fondano formalmente quella che viene definita l'A.V.M. (Associazione Volovelistica Milanese). Poco tempo dopo viene creato un Organo Direttivo provvisorio costituito da Corrado Caroni (Responsabile), Bruno Biasci (Responsabile amministrativo) e Dario Tognazzi Direttore del Bollettino di cui era stata programmata la periodica pubblicazione.

Il Bollettino di informazioni e la prima sede

In effetti il 15 gennaio 1947 nasce il "Bollettino di Informazione Quindicinale AVM" che viene redatto da B. Biasci e realizzato in forma ciclostilata grazie al Presidente del CAM (Centro Aeromodellistico Milanese) Egidio Galli con il quale ha inizio una seria e determi-



La testata del Bollettino AVM

nante collaborazione. Prima della guerra Galli aveva seguito i corsi per gli attestati "A" e "B" a Taliedo sotto la guida del famoso Maresciallo Angelo Brogginì e, subito dopo, aveva fatto in tempo (era il 1941) a partecipare a un corso per il conseguimento del brevetto "C" (il numero 222) a Sezze Littorio (poi diventato Sezze Romano). Una fortuna perché egli risultava quindi l'unico pilota del gruppo di persone che cominciavano a fare parte dell'AVM e che un giorno avrebbero avuto bisogno dell'istruttore.

L'AVM aveva allora la sede provvisoria presso Bruno Biasci, in Via Carpaccio 12 a Milano.

Il sopra citato "Bollettino", del costo di 5 lire, diventa importante come organo di informazione e propaganda per le adesioni (l'iscrizione costava 300 lire) e per mantenere vivo l'interesse verso il traguardo di terminare la costruzione dello Zoegling e, ovviamente, di volarci sopra.



La sede

Un passo importantissimo nello sviluppo del sodalizio è l'acquisizione di un garage riscaldato e con acqua corrente in Via Conservatorio 9, nello stesso stabile in cui un locale era occupato dal citato gruppo aeromodellistico CAM. La struttura ospitava diverse associazioni e faceva parte di un complesso immobiliare che era passato (siamo nell'immediato dopo-guerra) dalla GIL (Gioventù Italiana del Littorio) all'ANPI (Associazione Nazionale Partigiani d'Italia).

Naturalmente lo Zoegling viene subito trasferito in questa sede per proseguire i lavori di completamento. Degno di nota il fatto che il trasloco avviene in pieno inverno: Bergomi ricorda che, assieme a Dario Tognazzi, avevano portato a piedi, e con la neve per terra,



Trasporto delle ali dello Zoegling sulla neve

le ali dello Zoegling da Via Pestalozza (zona Città degli Studi) a Via Conservatorio (zona San Babila).

I corsi teorici

All'inizio del 1947 in un locale dello stesso stabile dell'ANPI ha inizio il 1° Corso Teorico tenuto dal Ten. Corrado Schreiber e dal Ten. Ezio Dell'Acqua. In quella occasione i Soci vengono informati che solamente partecipando al corso teorico sarà poi possibile passare ai corsi pratici cioè volare sullo Zoegling.

L'idea della Jeep/verricello

In previsione del primo volo dello Zoegling il Direttivo si era preoccupato di realizzare un verricello e quindi alcune risorse economiche vennero dedicate all'acquisto del relitto di una Jeep dall'ARAR, che era un ente che gestiva i residuati di guerra lasciati in Italia dagli americani, con l'idea di recuperarne il motore per costruire appunto un verricello. Il costo fu di £.10.000 a cui si dovette aggiungere £. 14.000 per il trasporto con carro e cavallo da Monza a Milano.

Per indicare l'entusiasmo ma anche l'ingenuità nei propositi dell'epoca, si riporta qui di seguito un breve stralcio del Bollettino AVM n.4 circa la Jeep acquistata:

"E' stata acquistata dall'ente per i residuati di guerra ARAR un relitto di Jeep che dopo cinque giorni di peripezie è giunto nella nostra sede dai campi di Monza della suddetta ARAR. Il relitto è stato in parte smontato e, da un primo superficiale esame alla parte che più ci interessa (il motore) è risultato che tutti gli organi annessi sono a posto e che, in definitiva, le condizioni generali di tutto l'assieme sono soddisfacenti. Molto opportuno viene a nostro vantaggio la possibilità di innesto e disinnesto dei due assi motori, il che ci permetterà di piazzare il verricello nella parte posteriore dello chassy. Staccando l'albero che va al differenziale le ruote posteriori saranno in folle e l'albero stesso, così liberato servirà a comunicare il moto al verricello. Invece per il

moto di tutta la macchina provvederà l'asse anteriore. Questo in linea teorica. Ora bisogna mettersi al lavoro, smontare ogni parte, pulirla, mettere a nuovo i pezzi arrugginiti, provvedersi dei pochi pezzi mancanti e poi rimettere in efficienza il motore, dopodiché si passerà alla costruzione del verricello e al suo piazzamento. Per tutto queste occorre mano d'opera (se si vuol volare questa primavera), perciò si invitano tutti coloro che possono (anche poche ore settimanali) a voler denunciare le ore disponibili, ricordando che, come previsto dall'ordinamento interno (art. 10 e 11) vige lo sconto del 25 e 50% sulle quote, rispettivamente per 6 ore e 12 ore settimanali di lavoro."

Lo stemma AVM



Lo stemma AVM che ha vinto il concorso

Nella primavera del '47 viene indetto un concorso tra i soci per la scelta dello stemma AVM: hanno votato 25 soci e, su una presentazione di 12 disegni, è stato scelto quello proposto da G. Bergomi, qui rappresentato, e che è rimasto tale anche ai giorni nostri. Durante il corso teorico E. Galli tiene una conversazione molto interessante sul volo a vela che viene seguita da giovani che non avevano mai visto un aliante da vicino e che attendevano ansiosamente il giorno in cui avrebbero potuto imparare a volare sullo Zoegling in costruzione.

La minaccia di sfratto

In questo stesso periodo sorge una minaccia di sfratto dalla sede officina dell'AVM. Ciò causato dal fatto che i beni della ex-GIL, tra cui quello di Via Conservatorio, avrebbero dovuto passare dalla gestione del Commissario locale ad alcuni Ministeri con conseguente sgombero delle associazioni ospitate nello stabile. B. Biasci viene delegato alle riunioni di protesta che associazioni e partiti avevano organizzato.

Prosegue comunque il lavoro di revisione della Jeep reso più difficile dal fatto che, tolta la testata, si trova un pistone bloccato in un cilindro e la relativa biella staccata e puntata nella fusione del basamento motore.

Libri e riviste

Mentre progredisce il completamento dello Zoegling con l'intelatura e le verniciature finali si dà importanza anche all'aspetto culturale volovelistico: infatti viene creata una biblioteca per libri e riviste con la possibilità per i soci di avere sconti sull'acquisto. Era possibile acquistare il libro "numerato" di Plinio Rovesti "Tecnica e arte del volo a vela" con 125 lire e le riviste italiane: L'Ala, Aviazione Popolare, Rivista Aeronautica, Alata,

Corriere dell'Aria, Voce Aeronautica e Modellismo e le riviste estere: Decollage e Aerophile. Anche il Bollettino AVM riportava articoli tecnici scritti da Caroni, Bergomi o tradotti da riviste straniere.

Le prime nomine

Nel maggio del '47, a seguito delle dimissioni di Corrado Caroni per ragioni di lavoro, avviene il rinnovo dell'Organo Direttivo che risulta così composto:

- | | |
|--------------------------------|----------------|
| 1) Responsabile AVM | Bruno Biasci |
| 2) Responsabile amministrativo | Giulio Biasci |
| 3) Direttore lavori | Dario Tognazzi |
| 4) Direttore bollettino | Carlo Soncini |

La Jeep rimessa a nuovo aveva attratto l'attenzione di ladri che nottetempo avevano rubato la dinamo e il motorino d'avviamento che sono andati aggiungersi allo spinterogeno, alla batteria e al filtro benzina che dovevano ancora essere comperati.

L'incaricato del Registro Aeronautico, il Perito Aeronautico Maleci, che aveva anche acquisito delle provette dei materiali usati nella costruzione del libratore, effettua una visita finale dando la propria approvazione.

Nel luglio si tengono gli esami del Corso teorico (14 Soci) per l'ammissione al futuro corso pratico e un mese dopo termina la costruzione dello Zoegling (che verrà poi immatricolato con il numero 416)



Lo Zoegling sul piazzale di via Conservatorio

Contatti per il campo di volo

A seguito di una visita a Bresso si concorda con il Comandante dell'Aeroporto di usufruire di una striscia di terreno, anche se ciò richiede la sistemazione di alcune buche. All'orizzonte appare anche la possibilità di ottenere uno spazio nell'hangar militare per il ricovero del libratore.

Per il trasporto dello Zoegling da Milano a Bresso viene progettato da Tognazzi, e realizzato dal solito gruppo di volonterosi, un apposito carrello che utilizza due

ruote piene (ricavate da residuati di carro armato e acquistate da un rigattiere) abbinata a sospensioni indipendenti a molla articolate ad un telaio fatto in modo da poter essere trainato da persone in bicicletta. Alla Jeep si aveva rinunciato in quanto richiedeva ancora una serie di interventi.

L'Organo Direttivo emana il primo Regolamento di volo e prende contatti a Milano con il Comandante della Zona Aerea al fine di avviare l'attività di volo a Bresso per la quale manca ancora l'autorizzazione.

Le prime "strisciate" a Vergiate

Per non tardare ulteriormente l'inizio dei voli, essendo arrivati 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 un verricello, tutto materiale recuperato dalle vecchie scuole di volo a vela al termine della guerra.

I fortunati amici, tutti lavoratori della Siai, avevano a disposizione anche un capannone per accogliere tutti i loro alianti.



Lo Zoegling sul campo di Bresso

E' quindi sul campo volo di Vergiate che, in base ai citati accordi, avvengono le prime strisciate di cui beneficia un primo gruppo di cinque Soci (Biasci, Allegri, Tognazzi, Bergomi e Villa). Un commento a questa particolare giornata sperimentale è riportato nella seconda parte di questa pubblicazione.

Dopo l'esperienza di Vergiate tutte le risorse si concentrano sulla rimessa in efficienza della Jeep passando dall'idea iniziale di farne un verricello all'idea di metterla in condizione di essere immatricolata come una normale automobile per poterla quindi usare sia come traino del carrello con l'aliante sia per fare dell'auto-traino per le strisciate. Ciò aveva comportato un notevole sforzo finanziario e un allungamento dei tempi di approntamento.

Inizia l'attività di volo dell'AVM

Fatte le debite valutazioni e messa a punto la sia pur modesta organizzazione si decide di iniziare l'attività di volo portando lo Zoegling da Via Conservatorio al campo di Bresso, adoperando il carrello autocostruito trainato da biciclette, con il proposito, una volta rimontato l'apparecchio, di eseguire delle strisciate utilizzando una macchina Lancia Ardena prestata da un socio. Istruttore designato sul campo: Egidio Galli.



Il neo-istruttore Egidio Galli osserva l'allievo in "retta" con lo Zoegling

Tutto ciò avviene il 16 novembre 1947, data fatidica nella storia dell'AVM. La descrizione della prima "uscita" è fatta da B. Biasci sul Bollettino AVM n. 21 con il titolo "Finalmente!!" e anche Bergomi nel descrivere "I primi passi dell'AVM" da buon protagonista ne parla ampiamente nella seconda parte di questa pubblicazione

2° Zoegling, Cantù e verricello

Nello stesso mese di novembre un gruppo di volente-

rosi giovani di Sesto San Giovanni, guidati da Ferdinando Gambassi, entrano a far parte dell'AVM cedendo a quest'ultima le parti componenti, ali e impennaggi, di uno Zoegling che avevano costruito con gli stessi disegni della rivista di Rovesti.

Un mese dopo, a seguito dei contatti intercorsi con E. Galli, avviene l'unione tra l'AVM e il Gruppo di Cantù che apporta un libratore "Allievo Cantù" (che sarà utilissimo per il conseguimento dell'attestato "B") e un verricello Dodge con motore Marmon 6 cilindri, 4000 cc. dotato di 1200 metri di cavo. Il tutto giacente presso l'aeroporto di Venegono.

In questa occasione appare il nuovo personaggio Riccardo Briadori che entra a far parte dell'AVM diventando uno dei pilastri in tutti i successivi anni di attività dell'Associazione.

Briadori aveva conseguito l'Attestato "B" poco prima che gli eventi bellici interrompessero ogni attività di volo che non fosse di tipo militare. Con l'occasione collauda in volo il nuovo libratore acquisito e che porterà poi la matricola n. 417.



Il libratore Cantù 417 degli amici del Gruppo di Cantù



Il verricello Marmon sulla strada per Bresso

Nasce la FIVV

L'AVM aderisce alla FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) il cui consiglio era composto da noti personaggi in attività prima della guerra: Vittorio Bonomi (Presidente), Ermenegildo Preti, Maurizio Galimberti, Gian Luigi Della Torre, Fulvio Padova, Pollak, Walter Galli.

Prima assemblea AVM

Il 27 dicembre '47 ha luogo la 1° Assemblea generale dell'AVM durante la quale si prende atto della forte consistenza di cassa di 48.258 lire, della previsione di formare una trentina di piloti nel prossimo anno e della situazione di allestimento del secondo Zoegling. I Soci sono 43.

L'Organo Direttivo presenta una bozza di Statuto, da le dimissioni e si procede quindi alla nomina del 1° Consiglio Direttivo ufficiale AVM che risulta essere il seguente:

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) Presidente | Bruno Biasci |
| 2) Vice-Presidente | Corrado Caroni |
| 3) Amministratore | Giulio Biasci |
| 4) Dirett. stampa e propag. | Luigi Vagni |
| 5) Dirett. lavori | Dario Tognazzi |
| 6) Dirett. attività di volo | Egidio Galli |
| 7) Consiglieri | Angelo Andreoni,
Riccardo Briigliadori,
Ferdinando Gambassi |

Arrivano il Cat-20 e l'Asiago

All'inizio dell'anno 1948 un altro grosso passo in avanti nell'incremento della flotta è stato l'acquisto per 90.000 lire dalla famiglia Ceschina dell'aliante Cat-20 (I-CATT) che verrà in seguito collaudato da Egidio Galli e gli verrà dato il nome di Bruno Ceschina, noto volovelista morto durante una scalata.

A seguito dell'azione del Vice-Presidente Caroni presso



Il Cat-20 I-CATT acquistato dalla famiglia Ceschina

il Ministero dell'Aeronautica vengono conseguiti due importanti obiettivi: l'acquisizione dall'Aeronautica Militare dell'Asiago MM 30113 (timone tricolore), giacente presso il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Milano e l'autorizzazione ad usare uno dei due grandi capannoni esistenti sull'Aeroporto di Bresso. L'Asiago sarà poi completato con il ruotino e gli strumenti mancanti e immatricolato I-AVMA.



L'Asiago I-AVMA assegnato dall'AMI

La Jeep entra in funzione

Nel febbraio '48, dopo le varie peripezie attraversate, entra finalmente in funzione la faticosa Jeep revisio-



La Jeep ricostruita traina il Cat-20

nata da cima a fondo, e inizia la costruzione del 2° Zoegling con le parti componenti ricevute dal Gruppo di Sesto San Giovanni. E' con la Jeep regolarmente immatricolata che si provvede al trasporto del verricello Marmon da Milano a Bresso e che, in seguito, verrà utilizzata come autotraino, oltre al verricello, per i lanci dello Zoegling.

A primavera avviene l'inizio ufficiale dei corsi pratici di volo a vela; tra i partecipanti Ercole Addario, detto Ercolino, che diventerà nel corso del tempo il più sperimentato tra i trainatori aerei con più di 50.000 traini effettuati.

L'AVM ha sempre curato l'aspetto propagandistico del volo a vela, stampando manifestini da distribuire in

tutte le scuole di Milano e indicando un concorso interno denominato "Buona volontà" per l'acquisizione di nuovi soci: i premi erano costituiti da lanci gratuiti. Il tutto in aggiunta all'uscita quindicinale del "Bollettino d'informazione AVM" sul quale Riccardo scriveva questo enfatico invito:

"Soci dell'AVM, fedeli amanti del più ardimentoso ed attraente degli sport, ricordate! In poco più di un anno avete dato a parecchi giovani la gioia di riprendere le ali, ma la vostra attività non si può e non si deve fermare. Voi tutti sentite un'umana, irresistibile necessità di rendere partecipi i vostri simili di quanto più poeticamente sublime l'ingegno umano ha saputo ricavare dalla materia: il volo silenzioso. Date libero sfogo al vostro entusiasmo volovelistico ed additate, a quanti conoscete, la strada migliore per imitarvi, quella che passa dall'Associazione Volovelistica Milanese. Questa opera di nobile propaganda sarà premiata, oltre che dalla felicità dei nuovi piloti, anche dalla possibilità di aumentare i vostri voli gratuitamente. Approfittate dunque del concorso "Buona volontà", sorto a cura del Direttore Stampa e Propaganda, e avrete la gioia di lavorare per il vertice della felicità: IL VOLO.

I lanci con lo Zoegling vengono fatti sfruttando un sistema a carrucola di rinvio, fissata a 500 metri dal verricello, che consente di fare due lanci intervallati con una sola verricellata e con un minimo spostamento del libratore. I Soci sono 81 e tra maggio e giugno vengono rilasciati i primi sette attestati "A": nell'ordine a D. Tognazzi, B. Biasci, G. Bergomi, L. Villa, E. Addario, E. Cattaneo e Prada.

Nello stesso periodo avviene anche il collaudo da parte di Egidio Galli dell'Asiago, che sarà l'aliante base per il conseguimento del Brevetto "C". Curioso il fatto che il collaudo è avvenuto in contemporanea con il collaudo sullo stesso campo del quadrimotore Breda/Zappata 308 che ha fatto i suoi primi rullaggi.

Su proposta di Briigliadori l'Asiago I-AVMA viene dedicato a Luciano Castagnoli, volovelista morto in una disgrazia stradale. E' di quest'epoca la proposta della FIVV di realizzare assieme una scuola di volo librato, proposta che viene discussa dal Consiglio AVM anche con l'apporto di informazioni e idee da parte di Vico Rosaspina (rappresentante del Gruppo Sportivo SIAI-Marchetti) e di Letterio Meli (del Centro Milanese Appassionati al Volo). La proposta non viene accettata e viene invece formulata una mozione per il rinnovamento della Federazione.

Bianche ali silenziose a quota 100

E' con questo titolo e con il corredo di belle foto, tra cui primeggia quella di L. Villa, che il Corriere d'Informazione il 25 giugno 48 pubblica il seguente trafiletto:

Gli appassionati del volo a vela sono sempre sudatissimi quando devono prendere posto sull'aliante per un volo che dura, il più delle volte, due o tre minuti.

Sono sudatissimi perché prima hanno dovuto trascinare sul campo un rottame d'automobile, trasformato con infinita pazienza in verricello, e poi portare sulla linea di lancio i velivoli, re-

lativamente leggeri, ma di una leggerezza che si aggira sul quintale. Dopodiché hanno steso il cavo del verricello, trascinandolo in fila indiana, per tutta la sua lunghezza, che supera il chilometro.



Luigi Villa, uno dei primi dell'AVM, appare sul Corriere della Sera



Riccardo Briigliadori capofila dei trainatori di terra del cavo verricello, lo seguono Bruno e Vittorio

E l'operazione deve essere ripetuta dopo ogni lancio. Ma il fascino del volo senza motore, di questo dolce e silenzioso scivolare nel vuoto, mentre il vento accarezza con sommesso fruscio le ali del velivolo, è così grande che, per quei pochi attimi di ebbrezza, si sopportano volentieri le lunghe ore di fatica. Un'associazione volovelistica sorta a Milano meno di un anno fa ha già raccolto 105 soci, tutti entusiasti, a cominciare dal presidente Biasci. Per realizzare i 645 lanci compiuti dal marzo ad oggi questi "malati" dell'aviazione hanno fatto cose incredibili. Un rottame d'auto è diventato, come s'è accennato, un ottimo verricello, una jeep dell'Arar in miserrime condizioni sta risorgendo a nuova vita, e servirà per i traini a terra, un antiquato Breda 15, del quale è in corso il riattamento, sarà usato per i traini in volo. L'aeronautica militare ha concesso l'uso di un "hangar" a Bresso, e messo a disposizione dei 105 soci un aliante, l'"Asiago": altri tre alianti sono stati comperati o messi assieme con prodigi tecnici ed economici. Un

maresciallo d'aviazione, Dalcò, l'unico della compagnia che non sia giovanissimo, fa da papà, da meccanico, da consigliere, da istruttore ai suoi amici. E così, per due o tre minuti alla settimana si vola, e per cinque o sei ore, nel pomeriggio del sabato e la domenica, si lavora.

Un Breda 15 per il traino?

Agli inizi di maggio l'AVM conclude un accordo secondo il quale il Wright Club, proprietario di un aereo Breda 15, da in uso quest'ultimo per un periodo di cinque anni in cambio della mano d'opera necessaria per mettere in efficienza l'apparecchio e quindi utilizzarlo come trainatore.



Il Breda 15 candidato trainatore

L'impresa risulta troppo ardua, suscita perplessità e quindi si concretizza in una rinuncia. Rimane un commento dolce-amaro riportato nella seconda parte di questa pubblicazione.

Sottoscrizioni e voli

La politica dell'AVM, sia pure controversa, era basata molto su prestiti sottoscritti da parte di soci, prestiti garantiti dal possesso di azioni interne utilizzabili per pagare i lanci con i diversi tipi di aliante. Un scelta un po' rischiosa in quanto basata sulla previsione dello sviluppo dell'associazione, sia nella dotazione di mezzi sia nell'incremento del numero dei soci. La scelta si è dimostrata vincente in quanto lo sviluppo si è regolarmente concretizzato. A luglio '48 i Soci iscritti erano 115. Un primo evento sportivo viene realizzato dal socio Pozzoli che stabilisce con l'Asiago il primo record di durata dell'AVM sia pur con il modesto tempo di 11'12" di volo. Sganciandosi a quota 190 raggiunge 270 metri conseguendo così il primo brevetto "C" sia pure a valore interno.

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

Nel novembre 1948 il Presidente Biasci è chiamato a fare il servizio militare. Il Vice Caroni ne prende il posto ad interim e prosegue la sua attività fatta di contatti con il Ministero a Roma per ottenere riconoscimenti e materiale. Sempre nell'intento di aumentare la propria flotta l'associazione decide di costruire

l'aliante di elevate caratteristiche "Pinocchio", progettato dall'Ing.

Preti nel 1939, acquistando per 350.000 lire in 10 rate il materiale semilavorato disponibile presso l'Istituto di Aeronautica del Politecnico di Milano.

Seconda Assemblea AVM

Alla seconda Assemblea dei Soci viene esposto tra l'altro un primo bilancio dell'attività al termine dell'anno 1948, dopo 75 giornate volative, che mostra i seguenti risultati:

Diplomi		Lanci	
Attest. "A"	20	Zoegling	1289
Attest. "B"	2	Cantù	337
Brevetti "C"	2	Asiago	138
		Cat-20	23
Totale	24	Totale	1787

Il numero dei Soci iscritti è salito nel frattempo a 160 e si evidenzia pertanto la necessità di ridurre le nuove adesioni limitando la propaganda. Il bilancio economico risulta in perfetta parità.

Viene confermato il nuovo Consiglio con la sola sostituzione di A. Andreoni con Enrico Cattaneo, un volovelista che diventerà Comandante di Alitalia.

Prima Assemblea FIVV

Il 28 novembre '48 ha luogo la prima Assemblea della FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) a cui partecipano come consiglieri G. Biasci e L. Vagni. In quel periodo si accende una polemica all'interno della Federazione in quanto si riscontra una tendenza a limitare l'influenza delle nuove leve, principalmente quelle di Milano e Vergiate, e dare preminenza ai "vecchi" volovelisti di prima della guerra, non considerando il diverso apporto dato alla rinascita del volo a vela italiano dagli appassionati che avevano con forti sacrifici costruito o rimesso in piedi fisicamente i mezzi necessari per far volare i giovani.

Da Bresso a Linate

A primavera '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 hangar da 700 m² l'uno situati nella zona aeroportuale al confine con la frazione di Monluè. All'inaugurazione presenza il Comm.



Veduta aerea di Linate ovest

Vittorio Bonomi, Presidente della FIVV, che rivolge ai presenti una breve discorso di incoraggiamento.

I primi attestati di volo

La Commissione FIVV composta da V. Bonomi, E. Preti, F. Padova e G.L. Della Torre esamina e rilascia i primi 5 Attestati "B" a: E. Addario, G. Bergomi, E. Cattaneo, Prada e V. Rivolta.

Sul fronte delle attrezzature ha inizio progetto e costruzione di un secondo verricello con motore Ford 8V da 75 CV 4250 cc revisionato dal M.llo Dalcò, quest'ultimo facente parte della struttura militare presente sul campo e molto collaborativo con l'Associazione.

Nello stesso tempo il socio Laudi mette a punto una radio ricetrasmittente per collegarsi alla torre di controllo di Linate per ottenere di volta in volta l'autorizzazione ai lanci.

All'epoca i prezzi per ottenere gli attestati erano i seguenti:

- Attestato "A" - con diritto a 30 lanci - Lire 9.000
- Attestato "B" - con diritto a 45 lanci - Lire 14.000
- Brevetto "C" - con diritto a 40 lanci - Lire 16.000 (esclusi traini aerei).

Tra i 14 allievi che a maggio sostengono gli esami teorici sono annoverati nomi come quelli di Del Pio, Mantica e Zanetti che occuperanno posizioni preminenti nelle attività che si sono sviluppate in seguito, anche al di fuori dell'AVM.

E' curioso notare come si sia data rilevanza a piccole conquiste di volo, degne di nota a quei tempi in quanto basate sul solo uso del verricello e sia stata pubblicata sul Bollettino la seguente tabella dei "primati" registrati nel periodo Novembre '47 - Agosto '49:

Aliante	Pilota	Tempo	Pilota	Quota
Zoegling	Biasci B.	2'15"	Biasci B.	220 m
Cantù	Molteni	4'30"	Gabaglio	240 m
Asiago	Pozzoli	11'12"	Hausen	300 m
Cat-20	Galli	2'10"	Radice	220 m

Fusione con il Gruppo "Ceschina" dell'AeC Milano

Nell'agosto del '49 ha luogo un'importante Assemblea generale straordinaria dell'AVM durante la quale viene discusso e approvato un piano, preparato da R. Brigliadori, riguardante la fusione dell'AVM con il Gruppo Volovelistico "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano (per la verità quasi inconsistente), e conseguente variazione della denominazione in "Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano" con sede sociale in Via Ugo Foscolo 3.

In base all'accordo L'AVM usufruirà di due libratori "Cantù" già in possesso del Gruppo Ceschina e dell'aliante biposto "Canguro" che sarà immatricolato I-AVMB.

Nello stesso mese ha luogo il 2° Campeggio estivo al termine del quale il M.llo Dalcò, effettua con lo Zoegling il 3.000° lancio dell'AVM.

Nel settembre, presso la Sede dell'Aero Club Milano di Via Ugo Foscolo, ha luogo l'incontro con esponenti dell'Aero Club Milano durante il quale viene ratificata la fusione tra l'AVM e il Gruppo Ceschina e la conseguente nomina del nuovo Consiglio Direttivo (2 eletti dall'Aero Club di Milano e 6 eletti dall'AVM) che risulta così composto:

1) Presidente Onorario	Avv. Borgomaneri (AeCM)
2) Presidente	Bruno Biasci (interim Giacomini)
3) Vice-Presidente	Ferdinando Gambassi
4) Amministratore	Giulio Biasci
5) Direttore attività di volo	Egidio Galli
6) Capo Commiss. Tecnica	Guido Bergomi
7) Consulenti	Riccardo Brigliadori, Ermenegildo Preti (AeCM)

Brigliadori viene nominato rappresentante dell'AVM all'interno del Consiglio dell'Aero Club Milano.

Il 25 settembre '49 viene organizzata dall'Aero Club Milano la "2^ Giornata Aerea della Madonnina" per la quale viene richiesta la collaborazione dell'AVM, degli amici del GAV (Gruppo Autonomo Volovelistico) e del Gruppo Volovelistico di Vergiate.

Nell'ottobre B. Biasci conclude il servizio militare e riprende la Presidenza dell'AVM.

Nel mese successivo entra in funzione il 2° verricello con motore Ford 8V e anche il Piper Cub I-MINK (65



Il verricello Ford 8V con E. Galli

hp) acquistato da un gruppo di soci dell'AVM (che da quattro relitti ne avevano messo in efficienza uno) ed affittato all'AVM stessa.



Il Piper MINK primo trainatore dell'AVM

Procede nello stesso tempo la finitura del 2° Zoegling, che sarà immatricolato con il n. 429, utilizzando le parti



Il battesimo del 2° Zoegling con B. Biasci e E. Galli

a suo tempo acquisite: ali e impennaggi dal Gruppo di Sesto e trave centrale acquistata per 15.000 lire dal Gruppo di Vergiate.

Sviluppo dell'attività sportiva

Con l'incremento del grado di preparazione di un certo numero di soci che avevano acquisita quindi una certa capacità di veleggiare nasce la necessità di separare l'attività della scuola da quella prettamente sportiva. Ai veleggiatori esistenti si aggiunge l'Arcore I-DICI di provenienza del CPV (Circolo Politecnico del Volo) di Milano.



L'Arcore I-DICI del CPV

La coabitazione sull'aeroporto di Linate dei voli commerciali e di quelli sportivi di volo a vela tende a farsi sempre più difficile e si comincia a guardare in giro per individuare un campo di volo adatto soprattutto per il veleggiamento in modo da sviluppare l'aspetto sportivo dell'attività. Viene addirittura indetto un bando di concorso, con obbligo di partecipazione da parte dei Soci effettivi, per raccogliere elementi di valutazione e di fattibilità. (il testo del bando è nella seconda parte di questa pubblicazione).

Difesa del materiale

A seguito di un furto che ha reso inservibile la Jeep e per difendere il materiale di volo da eventuali manomissioni, e data l'impossibilità di pagare un guardiano, viene istituito a partire dal 28 novembre 1949 un servizio di vigilanza notturna nel capannone di Linate facendo fare un turno obbligatorio a ognuno dei 52 Soci effettivi tra cui: Addario, Bergomi, Biasci, Brigladori, Cattaneo, Ciani, Del Pio, Galli, Gonalba, Perotti, Pronzati, Ricotti, Tognazzi, Zanetti. Vi era però la possibilità di farsi sostituire da un altro volovelista (nel caso specifico Enrico Cattaneo) con la spesa di 500 lire.

Per ridurre il disagio del dormire in un grande hangar viene costruita all'interno di quest'ultimo una casetta in muratura.

Arrivano il Canguro, due Cantù e il 2° Zoegling

A metà dicembre del '49 avviene la prevista acquisizione dall'Ing. Ambrosini, Presidente dell'AeCM, di un Canguro (poi immatricolato I-AVMB) che viene trasportato via terra da Passignano sul Trasimeno, (sede dell'azienda SAI Ambrosini) a Milano-Linate con un viaggio, tra andata e ritorno, di circa 1000 chilometri durato 3 giorni, fatto con Jeep e carrello del CPV.



Il Canguro I-AVMB

Vengono anche ritirati i due Cantù n. 430 e 431 dell'ex-Gruppo Ceschina dell'AeC Milano previsti nell'accordo di fusione.



Il libratore Cantù 430



Il libratore Cantù 431 con G. Frailich

Infine entra in linea il 2° Zoegling completato da tre o quattro giovani pieni di entusiasmo. A ciò va aggiunto l'Asiago I-ZUME prestato dal GAV.

All'inizio dell'anno 1950 la flotta risulta composta da: 2 Zoegling, 3 Cantù, 2 Asiago, 1 Cat-20, 1 Canguro, 1 Arcore e 1 Piper Cub.

Il nuovo Consiglio Direttivo subisce qualche variazione ed è così composto:

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1) Presidente Onorario | Avv. Borgomaneri (AeCM) |
| 2) Presidente effettivo | Bruno Biasci |
| 3) Vice-Presidente | Ferdinando Gambassi |
| 4) Amministratore | Giulio Biasci |
| 5) Direttore attività di volo | Egidio Galli |
| 6) Capo Commiss. Tecnica | Franco Giacomini |
| 7) Consulenti | Riccardo Briigliadori,
Stelio Frati (AeCM),
Ermenegildo Preti (AeCM). |

Nel rigido freddo invernale del gennaio '50 e nella nebbia fitta Frailich ed altri mettono in campo lo Zoegling e, sul campo ghiacciato, riescono a fare alcune strisciate al traino della Jeep.

Chiude la FIVV, nasce la Commissione dell'AeCI

In una riunione avvenuta il 29 febbraio 1950 nel Palazzo Bonomi 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 con le seguenti persone: Bonomi, Veronesi, Simoni, Preti, Mantelli, Nannini, Baldisserrri (Vergiate), Gambassi (AVM), Galimberti e Bonsi.

Istituito il Garca

Sempre all'inizio dell'anno 1950, nell'ambito dell'AVM, nasce il GARCA (Gruppo Autonomo Riparazioni e Costruzioni di Alianti) con l'impegno della manutenzione e della riparazione di tutti gli aeromobili dell'Associazione e con facoltà di riparare e costruire anche aerei dei Soci.

Il contratto con l'Associazione viene sottoscritto come gerente da Egidio Galli e come Direttore tecnico da Enrico Cattaneo. 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. Naturalmente per applicarlo sotto l'aliante prima del decollo era necessario che 2 o 3 uomini alzassero la coda del Canguro e un altro posizionasse e aggan-

ciasse il carrellino. A decollo avvenuto e con aliante a 2-3 metri dal suolo il pilota comandava lo sgancio e il carrellino doveva poi essere recuperato per i decolli successivi.

Dura vita a Linate

Si acuisce sempre più la difficile coabitazione dell'attività di Linate: all'AVM vengono imposte limitazioni che riguardano la quota (non più di 80 metri) e la zona (un triangolo dalle dimensioni piuttosto esigue) mentre ogni lancio deve essere regolarmente e preventivamente autorizzato dalla torre di controllo a cura e sotto la responsabilità di un socio dell'AVM. In sostanza questo socio stazionava nella torre di controllo e osservava con il cannocchiale la zona del volo a vela dall'altra parte del campo: non appena vedeva una bandiera rossa alta con l'asta orizzontale chiedeva ai controllori se poteva essere effettuato il decollo. Avuto il permesso e usando una lampada con mirino puntatore inviava una serie di flash verdi all'addetto alla bandiera autorizzando con questo il lancio. Un ulteriore collegamento con la torre avveniva con una radio autocostruita dal socio Vittorio Laudi.

Avviene però una trasgressione (per colpa di una termica!) e quindi scatta l'ordine di sospensione immediata dell'attività e di ritiro in hangar di tutti gli alianti. A ciò ha fatto seguito il divieto di volare sul campo di Linate: divieto però successivamente sospeso a fronte dell'impegno di rispettare le restrizioni iniziali.

Gli esami dei corsi teorici avvengono sempre nel Laboratorio di Via Conservatorio 9.

Data la difficoltà di mantenere i turni di notte per la guardia all'hangar da parte di tutti i soci si accetta la proposta avanzata da quattro soci volonterosi (Brigliadori, Cattaneo, Galli e Pergolizzi) che proseguono questo "servizio" in cambio di buoni lancio (lire 5 per ogni minuto di volo).

Nel marzo 1950 il Direttore dell'attività di volo distribuiva i seguenti incarichi:

- | | |
|--------------------|---|
| 1) Istruttore-capo | Vico Rosaspina |
| 2) Istruttore | Egidio Galli |
| 3) Vice-istruttori | Riccardo Brigliadori
e Enrico Cattaneo |

oltre alla nomina di cinque verricellisti e undici autisti di Jeep. E' a fine aprile che viene raggiunto il traguardo di 4341 lanci e di avere in linea di volo 10 alianti.

Il baricentrale

Per la prima volta in Italia viene utilizzato per la verricellata un gancio baricentrale, un gancio cioè situato

in posizione molto arretrata rispetto a quella normalmente utilizzata sulla prua dell'aliante. A cura della SSVV questo gancio, del tipo aperto, viene installato di fianco al pattino del Cat-20.

E. Cattaneo il 28 maggio 1950 collauda l'installazione raggiungendo l'altezza di 320 metri. Ripeteva il lancio Brigliadori che, considerata la quota raggiunta (480 m) e il tipo di aliante (oltre che il segreto proposito), si toglieva la soddisfazione di fare il suo primo "looping" subito seguito da un altro. Al termine della giornata grande festa per i primi due "looping" dell'AVM.

In tempi successivi, con il gancio baricentrale sull'Asiago, Ricotti stabilisce il primato europeo, per lanci al verricello, raggiungendo la quota di 500 metri in 51 secondi (salita a 11/m/s).

Si formalizza l'elenco dei primi 13 "abilitati sportivi" (brevetto "C" regolare o brevetto "C" interno AVM) che pagano una tariffa di lire 20 anziché lire 35 al minuto di volo. I nomi che si ritroveranno in seguito nella storia dell'AVM ma non solo di questa sono: Addario, Bergomi, B. Biasci, Brigliadori, Cattaneo, Ciani, Galli, Magani, Pozzoli, Ricotti, Rivolta, Tognazzi e Zanetti.

Promozione dello sport volovelistico

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 a bordo di un Asiago (prestato dal Com.te Guerrini di Roma). Su invito degli organizzatori l'AVM espone il proprio Cat-20 che campeggiava quindi nel salone di ingresso per l'occasione tutto fortemente illuminato.

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, vetrina che viene quindi allestita in via T. Grossi in centro Milano.



La vetrina volovelistica allestita dal Corriere della Sera

Il raduno di Bolzano

Dal 10 al 20 di agosto 1950 avviene a Bolzano il 1° Raduno volovelistico organizzato dall'Aero Club d'Italia.



Raduno volovelistico di Bolzano con l'impegno di Magani

AVM partecipa con tre alianti: Canguro, Asiago, Cat-20 e 25 persone. Il trasferimento da Bresso a Bolzano avviene in volo: il Canguro pilotato da Galli e trainato da Lucano con il Fairchild (degnata di nota l'avventurosa trasferta descritta nella seconda parte di questa pubblicazione); l'Asiago pilotato da Ricotti e trainato da L. Meli con il Piper; il Cat-20 pilotato da Brigliadori e trainato dall'Ing. Vaghi con il Piper.

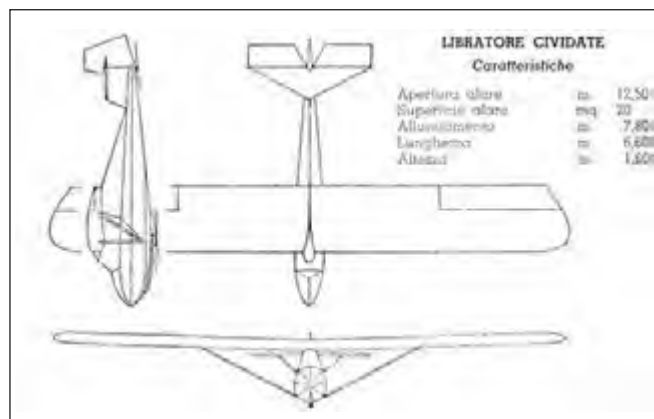
Partecipano pure il Canguro, l'Asiago e l'Arcore del CPV, il Vizzola II del Gruppo di Vergiate, l'Asiago del GAV, l'Asiago del Gruppo di Firenze, e l'Asiago del Gruppo di Parma oltre al Santambrogio del Gruppo di Bergamo. Ai traini provvedono due aerei dell'Aeronautica Militare: un Fairchild e un Saiman 202.

Nel citato periodo l'AVM svolge il 75% dell'attività di volo. Il raduno viene purtroppo funestato da un incidente mortale: mentre trainava l'Arcore il Saiman precipita per cause non ben definite causando la morte del pilota Serg. Magg. Aristide Dolci.

Le autorità militari in questa epoca designano sia E. Galli sia R. Brigliadori a istruttori ufficiali.

Nuove costruzioni

Su iniziativa di R. Brigliadori viene messa in pratica la decisione presa dal Consiglio nel novembre 1948; un gruppo di Soci sottoscrive quindi un prestito di 700.000 lire, in dieci rate mensili, per l'acquisto dal Politecnico di Milano delle parti semilavorate del veleggiatore di alte caratteristiche Pinocchio il cui completamento viene affidato alla Sezione lavori dell'AVM presso il secondo hangar di Linate. Inizia anche, presso il laboratorio di Via Conservatorio, e a spese di un gruppo di nove soci, la costruzione dell'aliante "EC-36/50" detto "Aliantino" progettato dall'Ing. Edgardo Ciani.



Il trittico del biposto Cividate di E. Cattaneo rimasto incompiuto

Su iniziativa di altri 3 soci inizia pure la costruzione di un biposto scuola (poi soprannominato "Cividate") progettato dal Per. Aer. Enrico Cattaneo che però non avrà seguito per difficoltà finanziarie e per il fatto che quest'ultimo deve interrompere a un certo punto la sua attività presso l'AVM in quanto chiamato al servizio militare. Infine prende avvio la costruzione del "Gheppio" progettato dall'Ing. Gianfranco Rotondi.

Le esperienze di Cividate Camuno

Primo sondaggio (novembre 1950)

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 Asiago e verricello, trainati entrambi dalla Jeep, per sondare le possibilità offerte dall'ex-campo di fortuna di Cividate Camuno in Val Camonica a 114 km da Milano. La carovana, partita alle 17,30 arriva a Cividate alle 2,20 del giorno dopo.

Verso le 11 inizia l'attività di volo ma, a causa del brutto tempo, vengono effettuati solamente 13 lanci. Quanto basta però per giudicare possibile un utilizzo più ampio del campo ove si ipotizza potrebbe essere spostato il campo sportivo esistente ed ottenere un'ottima pista che potrebbe aggirarsi sui 100 per 600 metri; la verricellata potrebbe diventare di 800-900 metri quindi con ottime possibilità di raggiungere il costone distante solamente 300 metri.

La carovana riparte attorno alle 17 alla volta di Milano e arriva in sede sotto la pioggia dopo sei ore di viaggio. Di questa esperienza ne parla dettagliatamente E. Galli nella seconda parte di questa pubblicazione.

Secondo sondaggio (marzo 1951)

Malgrado l'esperienza non del tutto positiva, dovuta in parte anche al brutto tempo, vissuta nell'anno precedente si vuole ritentare l'avventura di Cividate por-



L'esperienza di Cividate (Magani, Ciani, Del Pio, Ricotti)

tando sul luogo anche il Piper come trainatore. Questa volta le cose vanno meglio e anche alcuni risultati volovelisticamente importanti sono raggiunti.

La spedizione si concretizza in 17 lanci di cui 7 traini aerei; in dinamica vengono fatti 3 voli validi come prove per il brevetto "C":

* G. Magani	34 min.	guadagno di quota	100 m
* E. Ciani	21 min.	"	" 100 m
* B. Biasci	32 min.	"	" 270 m

Anche di questa esperienza ne fa una colorita descrizione E. Galli nella seconda parte di questa pubblicazione.

Il Fairchild

All'inizio del 1951 i soci sono 150 tra allievi e piloti già formati.

Su invito del Consiglio Direttivo alcuni soci, in analogia a quanto fatto con il Piper, costituiscono il Gruppo "Fairchild" acquistando questo tipo di aereo immatricolato I-GENI con motore stellare: naturalmente con il proposito, una volta rimesso in efficienza, di utilizzare l'aereo come trainatore di maggior potenza.



Avvio del motore del Fairchild I-GENI

Il nuovo Consiglio Direttivo per il 1951

L'Aero Club di Milano, considerata la difficoltà di una effettiva partecipazione dei propri rappresentanti all'attività dell'AVM, nomina i suoi tre membri di diritto tra i soci della stessa AVM. L'assemblea generale nomina quindi il nuovo Consiglio che risulta pertanto così composto:

1) Presidente	Bruno Biasci
2) Vice-Presidente	Riccardo Briogliadori
3) Amministratore	Giulio Biasci
4) Direttore attività di volo	Egidio Galli
5) Consiglieri:	Gennaro Magani e Oreste Ricotti
6) Membri di diritto AeCM	Angelo Andreoni, Franco Giacopini e Amilcare Perna

E' decisione di questo consiglio assumere regolarmente l'operaio montatore Biacchi per far fronte alle sempre più pressanti necessità di mantenere efficienti i diversi alianti in dotazione.

Il Raduno di Vergiate

Nell'agosto '51 il Gruppo di Vergiate organizza un raduno a cui l'AVM partecipa con il Canguro e l'Asiago.



Raduno di Vergiate: registro voli e benzina

Sono primi classificati nelle diverse categorie: Brigliadori, Trecchi, Ricotti e Baldisserri. Bergomi consegue con la prova di quota il brevetto "C".

Bilancio attività 1951

Il 20 novembre del '51 il Lambro allaga il campo di Linate e i pompieri forniscono cavalletti per sollevare gli alianti e una chiatta per muoversi da un hangar all'altro. Ciò non evita che parte delle semiali a gabbiano dell'Arcore rimangano sommerse e che quindi abbiano richiesto, in tempi successivi, un intervento da parte di L. Del Pio e P. Longaretti che hanno ripristinato la struttura danneggiata nell'arco di alcuni mesi.

Verso la fine dello stesso anno un'altra macchina viene ad aggiungersi alla flotta: è il CAT-28 acquistato dal socio Umberto Mantica e dato in uso all'AVM che lo immatricola I-AVMC.



Il Cat-28 I-AVMC di Mantica a Bresso

Al 31 dicembre '51 si hanno questi dati: 146 soci, 1900 lanci a verricello, 400 traini aerei, conseguiti 12 attestati "A", 29 attestati "B", 21 brevetti "C" e 1 brevetto "C d'argento" (Brigliadori R.).

In questo periodo resta da ricordare l'episodio del recupero di un Cantù il cui pilota, nell'effettuare il tentativo del suo primo 180°, compie soltanto 90° e così finisce fuori dell'aeroporto in uno dei grandi campi di allora al di là del fiume Lambro. Il socio Winkelmann, nuotando con il cavo tra i denti, attraversa il fiume e porta il cavo dall'altra parte dove, alle 20, totalmente al buio, il verricellista Egidio farà decollare il "folle" Riccardo col Cantù che emerge così dagli alberi e ritorna in campo.

Nel maggio '51 altra exploit di questa coppia è stata quella di atterrare insieme a traino, con Asiago (Egidio) e Piper (Riccardo) per collaudare un sistema telefonico abbinato al cavo di traino che ha consentito a entrambi di dialogare per le necessarie azioni che prevedevano interventi al motore davanti e altrettanti interventi di diruttori e brevi scivolate dietro.

Sempre intensa l'attività nel campo delle costruzioni di nuovi alianti: il miglior aliante del momento, il Pi-

nocchio progettato dall'ing. Ermenegildo Preti, dopo essere stato per molti anni nel cantiere del CVV del Politecnico di Milano, è ormai prossimo al collaudo in volo. Prosegue la costruzione dell'aliante EC 36/50 progettato dall'ing. Edgardo Ciani e dell'aliante Gheppio progettato dall'ing. Gianfranco Rotondi. Viene sospesa invece la costruzione dell'aliante "Cividate" di E. Cattaneo in previsione di un diverso approccio della scuola passando al doppio-comando invece della classica sequenza dei monoposti Zoegling, Cantù e Asiago. L'assemblea nomina il nuovo Consiglio che risulta così composto:

1) Presidente	Bruno Biasci
2) Vice-Presidente	Riccardo Brigliadori
3) Amministratore	Giulio Biasci
4) Direttore tecnico	Edgardo Ciani
5) Direttore lavori	Felice Gonalba
6) Dirett. attività di volo	Egidio Galli
7) Dirett. stampa e propag.	Angelo Andreoni
8) Dirett. relazioni	Franco Giacopini
9) Dirett. serv. campo	Amilcare Perna

L'AVM ritorna a Bresso

Mentre il cielo di Linate si va facendo sempre meno accogliente per gli alianti e per gli aeroplani da turismo, è stato possibile ottenere a Bresso una sistemazione del materiale di "prima linea", quello per i tre gradi della scuola e per il doppio-comando, in due capannoni (600 m² l'uno) dell'AMI che alloggiavano il 1° RTA, reparto addetto alla revisione dei velivoli militari che aveva cessato la sua attività

L'officina per la riparazione e la costruzione degli alianti rimane nei due capannoni di Linate assieme a una parte degli alianti sportivi.

Con l'atterraggio dell'Asiago I-AVMA avviene il primo segno tangibile del trasferimento dell'attività di volo da Linate a Bresso; ciò avviene il 17 febbraio 1952, data importante per l'Associazione che può tornare sull'aeroporto da cui aveva dovuto allontanarsi quattro anni prima con l'inibizione a volare e con la situazione di ef-



Veduta aerea dei capannoni di Bresso

ficienza dei mezzi molto precaria: una Jeep con motore in fin di vita, due Zoegling di cui uno rattoppato, un verricello e un Cantù in uso, un Asiago verniciato di fresco e un Cat-20 da revisionare e la maggioranza dei soci abilitata solamente per voli su libratori.

All'inizio del '52 gli aeromobili sono quintuplicati e la maggioranza dei soci vola con i veleggiatori.

Procede il lavoro di costruzione con le parti semicostruite del Canguro (poi immatricolato I-AVMD) acquistate dalla SAI-Ambrosini: previste 3000 ore di lavoro e 250 mila lire per i materiali. Invito di Ciani ai 150 soci di collaborare donando ore di lavoro.

La flotta

A primavera '52 la dotazione di aeromobili risulta essere:

- 3 Zoegling (di cui uno in costruzione: il 444)
- 3 Cantù
- 1 Asiago
- 1 Cat 20
- 1 Cat 28
- 2 Canguro (di cui uno in costruzione)
- 1 Pinocchio (da collaudare)
- 1 EC-36/50 (in costruzione)
- 1 Gheppio (in costruzione)
- 1 Piper Cub da 65 HP
- 1 Fairchild da 175 HP

I corsi teorici

Grande importanza è sempre stata data dall'AVM ai corsi teorici propedeutici ai corsi pratici. I corsi sono tenuti da Giorgio Frailich, prima nello stabile di Via Conservatorio e poi nella sede dell'AeC Milano di Via Ugo Foscolo 3.

Venti sono le lezioni, le prime quattro delle quali trattano:

- 1 - Descrizione particolareggiata dello Zoegling. Comandi di volo.
- 2 - Esame della strisciata. Tecnica di involo con il verricello. Tecnica di atterraggio. Assetti e situazioni pericolose.
- 3 - Angaraggio e manovra dei velivoli a terra. La tecnica del recupero. Il servizio di carrucola.
- 4 - Osservanza della disciplina e degli orari. L'autorità dell'istruttore ed il senso di cameratismo. Redazione del Libretto personale di volo.

Il Pinocchio

Sul campo di Linate, in una calma serata primaverile (aprile '52) il nuovo aliante dell'Associazione CVV-7 "Pinocchio" I-FIFA, (con ruotino retrattile) pilotato da

R. Briigliadori, decolla da Linate per il primo volo a traino del Piper condotto da E. Ciani. (Fig.37)



Il collaudo del Pinocchio da parte di Briigliadori

Si tratta di quel veleggiatore di altissime caratteristiche e di eccezionali prestazioni e con carrello retrattile il cui acquisto della struttura avvenne un anno e mezzo prima dal Politecnico di Milano su iniziativa dello stesso Briigliadori.

Nel trasferimento da Bresso a Linate si rompe il cavo di traino e il Pinocchio atterra fuori campo al Parco Lambro fortunatamente senza danni.

Settimana aviovelica di Bresso

Nell'ultimo scorcio del mese di maggio ha luogo la "Settimana aviovelica 1952" comprendente la 3^a Gara nazionale e il 6° Raduno nazionale di volo veleggiato. L'AVM vi partecipa con cinque alianti ai quali si aggiun-



Partecipanti alla Settimana Aviovelica di Bresso

gono sei alianti di altri gruppi.

L'Aeronautica Militare ha messo a disposizione due Stinson L-5 per i traini oltre a vari automezzi per i servizi di recupero in campo e fuori.

La Gara nazionale è stata vinta da Attilio Pronzati (GSVV) su Vizzola mentre nel Raduno nazionale il

primo posto è stato ottenuto da Lino Del Pio (AVM).

I primati registrati sono stati:

Brigliadori R. (monoposto) quota assoluta	5.350 m
Brigliadori R. (monoposto) guadagno quota	3.230 m
Mantelli A. (monoposto) durata	7h51'
Ciani E. (biposto) quota assoluta	2.800 m
Ciani E. (biposto) guadagno quota	1.800 m

Brigliadori, realizza in questa occasione il guadagno di quota valevole come prova del primo "C" d'oro italiano.

Campionati mondiali di volo a vela in Spagna

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. Degno di nota il trasferimento in volo di A. Mantelli su Canguro, trainato da un Piaggio P-149, da Roma a Madrid.

L'AVM concorre con il Pinocchio I-FIFA pilotato da R. Brigliadori che aveva portato l'aliante in volo per la prima volta solo tre mesi prima. Gli altri partecipanti, con il Canguro I-ADRG e I-AVMB, sono Massimo Guerrini e Adriano Mantelli. Quest'ultimo si piazza al 4° posto.

Risultato notevole se si tiene conto della grossa deficienza organizzativa dell'Aero Club d'Italia che non aveva consentito tra l'altro ai piloti italiani designati di allenarsi sul posto un po' di giorni prima come invece hanno fatto gli altri concorrenti.

Grazie all'abnegazione della squadra recuperi (formata da G. Biasci, Del Pio, Gonalba e Zanetti) che in tutto si è fatta 8 mila chilometri per riportare a Madrid i nostri aliанти che in gara atterravano fuori campo. La partenza della Jeep con carrello avveniva ovviamente (in mancanza di contatti radio) solamente dopo aver conosciuto il luogo di atterraggio. Degno di nota il recu-



L'annuncio del primo "C" d'oro italiano conquistato da Brigliadori

pero a nove ore dal decollo e dopo una ricerca nella notte dell'aliante Pinocchio sotto un'ala del quale vegliava il pilota inzuppatissimo a seguito di un urgano durato parecchie ore.

Altra impresa degna di nota la riparazione del Canguro di Guerrini avvenuta in 3 giorni con turni di lavoro 24 ore su 24 a cura di G. Biasci, Braghini, Cabrilla, Del Pio, F. Gonalba e Trecchi.

Questo Campionato del Mondo è stato anche l'occasione per R. Brigliadori di realizzare la seconda prova, quella di distanza con 346 km, del primo "C" d'oro italiano.

Raduno di Vergiate

Al grande evento del Campionato del mondo ha fatto seguito, nella prima quindicina di agosto l'attività locale costituita dal Campeggio di Bresso e dal Raduno di Vergiate.

Quest'ultimo, che ha avuto luogo sul campo della SIAI Marchetti e al quale l'AVM ha partecipato con il Canguro I-CICI, il Cat-20 I-CATT e il Piper Cub I-MINK, è avvenuto sotto l'egida della Provincia di Varese in occasione del XXV della sua costituzione.

Vi è stato un grande concorso di spettatori e numerosi battesimi dell'aria. Applauditissime le acrobazie di R. Brigliadori con il Cat-20.



Il Canguro I-CICI portato in linea a Bresso

Bilancio attività 1952

A conclusione dell'annata l'AVM pubblica, a cura di G. Sabaini e G. Biasci, un numero unico di 84 pagine intitolato "Volo a vela 1952" nel quale viene fatta una dettagliata panoramica del volo a vela italiano a firma di volovelisti illustri come Brigliadori, Ciani, Frailich, Galimberti, Galli, Pronzati, Rosaspina, Sabaini, e altri.

A marzo 1952 l'Associazione contava 350 soci, 15 aliанти e 2 velivoli a motore. A fine anno il bilancio dell'AVM è stato di 1.223 lanci di aliанти liberatori per un totale di 41 ore di volo; 712 voli di aliанти veleggiatori per un totale di 251 ore di volo; 544 voli del trainatore per un totale di 196 ore di volo.

Dall'inizio dell'attività sono stati rilasciati 105 attestati "A", 63 attestati "B", 27 brevetti "C"; sono state inoltre realizzate 12 prove di "C" d'argento, 2 prove di "C" d'oro e infine conseguiti 5 primati nazionali.

Nell'ottobre 1952 "appare" nelle statistiche di volo della scuola, con 76 lanci, un terzo libratore, lo Zoegling n. 444 in luogo dello Zoegling n. 429 incidentato. Si tratta comunque dell'epilogo della scuola monocomando.

Un corso gratuito

Nel primo trimestre del 1953 viene realizzato un corso teorico gratuito, annunciato dalla radio e dalla stampa come unico corso annuale del genere, organizzato dall'AVM dell'Aero Club Milano, rivolto a tutti i giovani di ambo i sessi. A detto corso partecipano 56 giovani. Le 11 lezioni programmate hanno luogo tutte le domeniche mattina a cura dell'Ing. Vaghi (meteorologia, storia del volo a vela e strumenti), di E. Galli (esercitazioni), di R. Briigliadori (pratica volovelistica) e di G. Frailich (aerodinamica). Allievi eccellenti sono stati tra gli altri Walter Vergani e Leonardo Briigliadori. futuri campioni di volo a vela. Questo corso, rispetto a quelli che normalmente avvengono presso altri Club e che sono rivolti a chi ha già iniziato il corso pratico e cioè ai soci già iscritti, ha il vantaggio di interessare una base maggiore di persone senza specifiche conoscenze aeronautiche e quindi di servire come selezione preventiva rispetto al corso pratico programmato in quanto basata molto sul serio interesse dimostrato e sulla puntuale partecipazione. Nei due appelli di esame a conclusione del corso sono stati infatti "promossi" solo 26 giovani.

Doppio comando

Nell'aprile del 1953 l'AVM sperimenta, su iniziativa di Riccardo un nuovo modo per formare nuovi piloti: il sistema a doppio comando. Primo Club in Italia ad adottare questo nuovo sistema di apprendimento del volo a vela. Come è noto il classico modo didattico era rappresentato dalle strisciate e dai primi balzi con il libratore Zoegling, quindi dai voli più impegnativi ma sempre limitati con il libratore Cantù e infine dai voli con l'aliante Asiago con possibilità di apprendere la tecnica di veleggiamento.

Data la disponibilità dei biposti (i Canguro) e raccogliendo informazioni su quanto veniva fatto all'estero la decisione di passare al doppio comando era ormai matura. Il corso era articolato su due ore a doppio comando su Piper Cub, poi sei verricellate con il biposto Canguro e infine 10 o 12 voli a traino aereo: il famoso corso denominato MoVeTra (Motore, Verricello, Traino

aereo). Gli attestati "A" e "B" sarebbero quindi cessati per puntare direttamente al conseguimento del Brevetto "C" che voleva dire essere in grado di guadagnare almeno 100 metri di quota sopra il punto di sgancio e rimanere in volo per più di 5 minuti.

Tra i neo-piloti preparati con questa nuova tecnica di apprendimento vi è Leonardo Briigliadori, fratello di Riccardo, e W. Vergani che diventeranno grandi campioni di volo a vela. Gli Istruttori sono: E. Galli, R. Briigliadori, O. Ricotti; Vice-istruttori sono B. Biasci e L. Del Pio. Per ragioni burocratiche, ma anche per capacità professionali, il Com.te Vico Rosaspina diviene formalmente Direttore della scuola.

A quest'epoca erano ancora in corso di costruzione, a cura e per conto dei Gruppi sportivi nati all'interno dell'Associazione, l'aliantino EC 36-50 dell'Ing. E. Ciani e il Gheppio dell'Ing. G. Rotondi oltre al lavoro di revisione del trainatore Fairchild I-GENI. Su quest'ultimo si fa particolarmente conto in quanto la maggior potenza del motore avrebbe consentito di trainare con minor difficoltà il Canguro e quindi consentire la scuola di doppio comando. In senso più ampio avrebbe permesso di raggiungere le quote scelte dai piloti in tempi molto più brevi di quelli del Piper realizzando quindi un maggior numero di voli per gli alianti.

Prima Gara di velocità e Raduno di Bresso

Per incrementare l'attività sportiva l'AVM indice una gara annuale di velocità a meta prefissata (Orio al Serio) denominata "AVM d'Oro" ed emana quindi un regolamento molto ben dettagliato riguardante il periodo aprile-settembre di ogni anno.

I risultati sono brillanti in quanto l'Ing. Ciani completa le prove e conquista il "C" d'argento.

Il percorso viene tentato anche da O. Ricotti e da A. Pronzati: quest'ultimo rientra dopo due ore ma Ricotti a pochi chilometri dalla meta atterra malamente con il Pinocchio che rimane semidistrutto.

Un secondo grave incidente capita a Castagna del Club torinese che atterra fuori campo ferendosi in modo non grave ma distruggendo in pratica il Cat-28 di U. Mantica.

Nel complesso però durante il Raduno di Bresso, la gara nazionale di Torino e le attività domenicali vengono conseguiti buoni risultati costituiti prevalentemente dal miglioramento di primati interni delle Associazioni partecipanti. La Gazzetta dello Sport (16/5/1953) pubblica un trafiletto sui risultati ottenuti nel Raduno aviovelico di Bresso tra cui quello conseguito con il Canguro con un volo di più di tre ore di Biasci, il più lungo della giornata.

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: G. Frailich, D. Tognazzi e L. Briigliadori (a soli 14 anni).

Bilancio dell'attività 1953

La Gazzetta dello Sport pubblica un riepilogo dell'attività svolta dall'AVM nell'anno che si può così sintetizzare:

- sezione scuola: 2520 voli per 180 ore di volo, 352 traini (con Piper Cub, Ca-100 e Fairchild);
- sezione sportiva: 542 voli per 254 ore.

Conseguiti:

- 7 Attestati "A" (tra cui W. Vergani e Jolanda Grassi – prima donna volovelista)
- 10 Attestati "B" (tra cui M. Cattaneo e W. Vergani)
- 8 Brevetti "C" (tra cui F. Giacopini, G. Frailich, D. Tognazzi, e Riccardo Briigliadori junior)

Effettuate:

- 4 prove di quota per "C d'argento" (Addario, B. Biasci, Rivolta e Sabaini)
- 2 prove di durata per "C d'argento" (Ricotti e Rivolta)
- 1 prova di distanza per "C d'argento" (Ciani)

Passaggi in monocomando al traino aereo:

- 9 allievi (tra cui M. Cattaneo e W. Vergani)

Riassetto dell'AVM

All'inizio del 1954 l'assemblea nomina il nuovo Consiglio Direttivo. B. Biasci, per impegni di lavoro all'Aeronautica Macchi di Varese, non si ricandida concludendo così il ciclo dei primi sette anni alla guida dell'Associazione.

Il nuovo Consiglio risulta così composto:

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| 1) Presidente | Franco Giacopini |
| 2) Vice-Presidente | Riccardo Briigliadori |
| 3) Amministratore | Franco Tomasina |
| 4) Direttore progetti | Edgardo Ciani |
| 5) Direttore tecnico lavori | Felice Gonalba |
| 6) Dirett. attività di volo | Egidio Galli |
| 7) Dirett. attività sportiva | Amleto Zanetti |
| 8) Dirett. stampa e propag. | Enzo Fumagalli |
| 9) Gruppi sportivi | Lino Del Pio |

In questa riunione nasce il proposito di partecipare ai Campionati del Mondo in Inghilterra.

Vola lo Spillo

Utilizzando parti costruite nel 1953 da un gruppo di Cantù, la SSVV porta a compimento la costruzione dell'aliante di elevate caratteristiche "Spillo" progettato da Edgardo Ciani. Il primo volo di collaudo av-



Il collaudo dello Spillo da parte di Briigliadori (Ciani sulla Jeep fotografa)

viene, pilota R. Briigliadori a traino del Fairchild, il 9 luglio 1954. Questo aliante, immatricolato I-AVME, ha rappresentato un notevole salto di qualità per la SSVV diretta da Felice Gonalba. All'inizio la capacità costruttiva dell'AVM era limitata ai librai della classe Ziegling e Cantù, poi c'è stato il completamento del Pinocchio, parzialmente realizzato dal Politecnico, e quindi le diverse riparazioni anche impegnative di aliante più avanzati. Lo Spillo, con i suoi 18 metri di apertura alare, ha rappresentato quindi l'apice dello sforzo progettuale e costruttivo dell'AVM.



Lo spillo in volo

I Gruppi interni

Con il sistema dei "Gruppi" l'AVM ha potuto dotarsi di diverse macchine in quanto i componenti dei singoli gruppi sborsavano quanto occorreva per l'acquisto di un dato aliante o velivolo a motore e ne davano poi l'esercenza all'AVM in cambio di alcuni privilegi nell'uso degli apparecchi da loro acquistati.

Uno di questi è stato il Piper Cub I-DODE che si è affiancato per alcuni mesi all'attività di traino del vete-



Il Piper I-DODE secondo trainatore dell'AVM

rano Piper I-MINK facendo circa 150 traini oltre a molti voli liberi.

Sempre per rinforzare la linea dei traineroni nel luglio del 1954 viene ottenuto in prestito dalla Transavia di Ballerio il Caproni CA.100 I-ABMT (Fig.44) normalmente usato per la pubblicità aerea mediante il traino di striscioni nel cielo di Milano.



Il Ca-100 I-ABMT usato come trainerone

Campionati mondiali di volo a vela in Inghilterra

E' nell'agosto del 1954 che R. Briigliadori, con lo Spillo da poco collaudato, viene incluso nella squadra italiana partecipante ai Campionati Mondiali di volo a vela che si sono svolti a Camp Hill in Inghilterra.

La piccola spedizione comprendeva Cabrilla, il famoso costruttore materiale dei vari alianti progettati dall'Ing. Preti e realizzati presso il Politecnico di Milano, oltre a due sottufficiali dell'Aeronautica Militare in qualità di autisti della Campagnola trainante il carrello con il prezioso carico dello Spillo.

Durante la gara purtroppo, in un atterraggio fuori campo si danneggia l'impennaggio orizzontale dello Spillo che obbliga una sospensione dei voli per consentire a Cabrilla che, in una notte e un giorno, provvede alla riparazione. Avendo partecipato solamente a due prove su sei Briigliadori non ha potuto quindi che piazzarsi in coda alla classifica.

Nasce il Cumulo Nembo



La testata del nuovo notiziario intitolato "Il Cumulo Nembo"

Con il passare del tempo e con il sempre minore impegno da parte dei redattori l'uscita del Bollettino AVM subisce alcuni rallentamenti e dai quindici giorni iniziali passa all'uscita mensile, poi bimestrale e quindi ad intervalli irregolari fino all'agosto '54 dopodiché si osserva una ripartenza decisa e sotto il diverso titolo, suggerito da Umberto Mantica, di "Il Cumulo Nembo" con un disegno della testata in cui è giudicata evidente la mano di L. Del Pio. Il Direttore è Egidio Galli.

Si vola anche nei giorni feriali

Per far fronte alle sempre maggiori esigenze di ore di volo necessarie per la preparazione di un sempre maggior numero di soci allievi viene deciso di sfruttare anche i giorni feriali nelle ore prima e dopo il lavoro e cioè dalle 5.30 alle 7.30 del mattino e dalle 18 alle 22 del pomeriggio. Un notevole sforzo che ha coinvolto non tanto gli allievi quanto gli istruttori e i traineroni. Questo periodo di sacrifici è stato bene descritto da Egidio Galli con una nota di colore apparsa sul Cumulo Nembo del settembre 1954 e che riproduciamo nella seconda parte di questa pubblicazione. L'AVM delega Egidio Gavazzi a partecipare, assieme ad altri sei rappresentanti italiani, allo scambio con cinque cadetti e due ufficiali accompagnatori della Civil Air Patrol americana venuti in Italia: sono state tre settimane di visite, pranzi e cerimonie in vari luoghi degli USA.

Raduni e flotta

Negli ultimi mesi del 1954 avvengono i raduni volovelistici di Rieti (in campo nazionale) e di Bresso (in campo casalingo). Rivolta, Zanetti e Mantica sono i "C" d'argento n. 8, 9 e 11. Si consolida la scuola a doppio comando sul Canguro preceduta da quattro ore di ambientamento sul Piper Cub. La flotta è costituita da sette Alianti: 2 Canguro, 1 Spillo, 2 Asiago, 1 Pinocchio, 1 Cat.-20 e due Traineroni: 1 Fairchild, 1 Piper.

A cui si aggiungono nel novembre il terzo Canguro I-AECG, il secondo Piper I-DODE e il CA-100 I-ABMT.



Il terzo Canguro I-AECG arrivato all'AVM

Esperienze di vite in aliante

Nell'ambito di una ricerca sulla effettiva necessità della vite a fini didattici vengono eseguite alcune manovre sperimentali di vite sia destre che sinistre con il Cat-20 da parte di Longaretti e Leo Briigliadori.

La SSVV trasloca

La SSVV dell'AVM, dopo 18 mesi di ininterrotta attività svolta presso il Museo della Scienza e della Tecnica, deve improvvisamente cessare ogni lavoro e abbandonare i locali. Di fronte a una così grave situazione, che poteva paralizzare tutta l'attività di volo impedendo manutenzione, riparazione e costruzione degli aerei, viene presa la decisione di realizzare un'apposita costruzione sull'aeroporto di Linate, Via dell'Aviazione, come sede definitiva della SSVV. Cosa che avviene circa due mesi dopo. Per questa operazione, costata circa un milione di lire, è stato necessario lanciare un prestito con restituzione in due anni a cui hanno aderito 119 soci.

Bilancio attività 1955

All'Assemblea generale del febbraio 1955 il nuovo Consiglio risulta così composto:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1) Presidente | Franco Giacopini |
| 2) Vice-Presidente | Riccardo Briigliadori |
| 3) Consigliere di Presidenza | Ermenegildo Preti
(AeCM) |
| 4) Amministratore | Franco Tomasina |
| 5) Direttore di segreteria | Adolfo Soldini |
| 6) Direttore progetti | Edgardo Ciani |
| 7) Direttore tecnico lavori | Felice Gonalba |
| 8) Dirett. attività di volo | Egidio Galli |
| 9) Dirett. Stampa e Propag. | Walter Vergani |

Risultano in costruzione 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.

L'aliante viene portato a Bresso personalmente dal Magg. Adriano Mantelli. Con l'occasione viene confermato il fatto che i Canguro ricevuti in comodato dall'AMI non possono effettuare voli con atterraggi fuori campo salvo incorrere in pesantissime sanzioni a carico di coloro che volontariamente trasgredissero queste disposizioni o che si mettessero in condizioni di non poterle osservare. Prima di partire per un volo di distanza occorre avere in tasca l'autorizzazione da Roma. Ed è proprio per evitare la dipendenza dai Can-

guro dell'AMI che si è pensato di realizzare l'Urendo, una macchina che assommasse in sé caratteristiche antitetiche e cioè basso costo (sia di costruzione che di manutenzione), buona efficienza, minima discesa, due posti per essere usato anche per scuola (sia di 1° che di 2° periodo) invece dei Canguro troppo costosi. Il prezzo di 4 milioni di lire per l'acquisto dalla SAI Ambrosini di detto aliante era proibitivo anche per un'associazione come l'AVM. Il costo previsto dell'Urendo era di circa un terzo. Altro motivo che ha indotto la scelta è stato quello di dar lavoro alla SSVV la cui officina aveva finito tutte le revisioni stagionali, stava per terminare la costruzione del nuovo Supercanguro I-AVMD e l'Aliantino.



Il Supercanguro va in linea di volo

C'era il rischio di mandare a casa gli operai e non trovare poi la mano d'opera specializzata nell'eventualità di scassature in piena stagione estiva.

Una dozzina di Soci concorre con quote mensili di 20.000 lire a finanziare la costruzione del biposto di Ciani da parte della SSVV, con la prospettiva anche di produrre l'aliante in serie e di ricevere naturalmente benefici di vario tipo nell'attività di volo con questa macchina. In relazione all'adozione della scuola tutta in doppio comando risultano ormai inutili i gloriosi Zoegling e Cantù e pertanto l'AVM li mette in vendita. Bilancio annuo 1955 di 4800 voli per 1400 ore (su un totale di 5700 voli per 2650 ore in tutta Italia). Conseguiti 3 primati nazionali, 13 voli di distanza, 4 insegne d'argento. 84 piloti di cui 75 attivi su 160 soci. Degno di nota il volo di M. Cattaneo che a soli 19 anni realizza l'ultima prova di distanza valida per il "C" d'argento raggiungendo in poco più di due ore S. Damiano vicino a Piacenza con un volo di 80 km percorsi con il modesto aliante Asiago. L'unica pilota femmina dell'AVM, Jolanda Grassi, ottiene il primato italiano di guadagno di quota e quello di altezza assoluta.

In occasione della ripresa dell'attività a marzo 1955 il socio Cesare Rasini così si è espresso sul "Cumulo Nembo" la cui direzione è passata nel frattempo a Walter Vergani:

"Si riapre l'attività sul campo di Bresso. I pacifici cittadini di Sesto San Giovanni, Bresso e Cinisello,

riavranno la loro sveglia alle 5 del mattino data dai 195 cavalli dello Stinson, dai 165 del Fairchild e dagli 85 del Piper. Nuova gente si accosterà al volo ed imparerà ad immedesimarsi nello spirito della natura per sfruttarne le forze a proprio vantaggio. Vecchia gente riproverà le sensazioni del volo silenzioso, delle furtive occhiate agli strumenti, delle spirali alle minime nei dintorni dello zero a scendere, delle termiche secche o unide, fronti, ondulatorie e delle ore di volo da pagare. Si riapre l'attività per i soci, ma non per l'AVM che non ha mai conosciuto soste. Vi sono i Canguri, completamente revisionati e tarati gli strumenti, il Pinocchio col pattino rinforzato ed il carrello alzato di 2 cm ed il Piper, che coi 20 cavalli in più, è diventato un signor trainatore. Abbiamo lo Stinson nuovo fiammante e persino il "Carroccio", che sarebbe il nuovo palco del tabellista. E l'AVMD? Lo stanno intelando, pioggia permettendo, sarà verniciato e fra pochissimo sarà in linea; lo "Spillo" sta arrivando anche lui. E' stato un inverno di lavoro: di lavoro alla SSVV, di lavoro per trovare i quattrini perché tutto sia pronto in tempo, ed il Rai per i certificati e la corrispondenza con Roma ed i corsi teorici. Lavoro continuo indefesso e sacrifici. Ma l'AVM vive; ogni suo atto è passione di volo, coordinamento di sforzi e d'intenti e le somme sono ore di lavoro, milioni e milioni di lire. Ed intanto si riapre l'attività di volo e tutti questi problemi ritorneranno sul campo coi loro risultati ed il retaggio di nuove esperienze, coi presupposti per un continuo progresso. Volare, volare di più, sempre, meglio.

Per rilevare la posizione dell'AVM nell'ambito dell'attività volovelistica italiana effettuata nel 1955, si riporta quanto pubblicato dalla rivista "VOLO", organo ufficiale dell'Ae.C.I, da cui risultava quanto segue:

1) Centro Militare Volo a Vela	900	ore
2) Scuola Centrale di Volo a Rieti	836	"
3) Associazione Volovelistica Milanese	830	"
4) Aero Club Torino	423	"
5) Gruppo SIAI Marchetti (Vergiate)	270	"
6) Associazione Modenese Aeronautica	139	"
7) Aero Club Parma	129	"
8) Aero Club Vicenza	36	"
9) Aero Club Treviso	25	"
10) Aero Club Varese	17	"
11) Aero Club Monfalcone	17	"
12) Aero Club Genova	12	"
13) Aero Club Firenze	9	"
14) Aero Club Trento	4	"
15) Aero Club Padova	2	"

E' un'annata ricca di risultati volovelisticamente importanti: voli di durata, distanza e quota si sono succeduti sul cielo della Lombardia consentendo nei vari tentativi di completare prove di insegna e ottenere vari

"C" d'argento e anche "C" d'oro. Tra i "C" d'argento occorre citare il futuro campione Leonardo Briigliadori che con un semplice Asiago copre la distanza di 55 km da Bresso a Cologne in provincia di Brescia. Undicesimo pilota insignito di questo fregio e senz'altro il più giovane.

I raduni di Bresso e di Biella hanno favorito il raggiungimento di detti risultati e, in particolare, quello di Biella ha allargato l'esperienza di alcuni piloti che sono passati dai voli di pianura a quelli di montagna.

Occorre dire che i primati di durata faticosamente raggiunti nel tempo hanno avuto vita breve (validità fino al 1960) in quanto la Commissione del Volo senza Motore, in occasione della 48° Conferenza Generale della FAI avvenuta nel Giugno '55, ha abolito l'omologazione di quel tipo di prova a favore dei nuovi traguardi riguardanti prevalentemente le velocità su percorsi triangolari di 200 e 300 km.

Sul fronte delle costruzioni si concludono i lavori del Supercanguro I-AVMD che entra in linea consentendo i voli di distanza che erano impediti invece con i Canguro assegnati dall'Aeronautica Militare.

Ercolino re dei trainatori

Ercole Addario, detto "Ercolino" ha fatto quest'anno un lavoro notevole, duro e l'ha svolto sempre con volontà e perizia. A fine 1955 il suo stato di servizio registrava 1408 traini con 230 ore di volo che, aggiunti a quelli dello scorso anno, elevano il totale a 2228 voli con 400 ore totali.

Questa sua attività, che l'ha portato a punte massime di 50/55 traini giornalieri, ne fa uno dei ragazzi più popolari dell'Associazione, nonché uno dei più meritevoli. Nel tempo verrà poi citato nel Guinness dei Primati come numero di traini fatti sui diversi campi di volo. L'esperienza acquisita da Ercolino sullo Stinson L-5 I-AEEN, entrato in linea nel marzo '55, l'ha portato a esprimere, alla persona che lo intervistava, anche giudizi tecnici di un certo interesse e che qui riportiamo:



Ercole Addario, detto Ercolino, sul trainatore Stinson I-AEEN

Scomparsi i primi timori e le iniziali diffidenze, trova sicuro e conveniente l'uso dei flap senza pericolo di scivolate d'ala in spirale. Le velocità minime di traino usate da Addario con lo Stinson sono dell'ordine degli 80/85 km/h. Le massime, con alianti tipo Canguro, sono di 100/110 con punte a 120/130 nei trasferimenti. Con lo Spillo si sono raggiunte velocità di 160 km/h durante il trasferimento da Vergiate a Bresso.

Un interessante esperimento di traino doppio è stato effettuato una mattina di questa estate, con due Canguri pilotati rispettivamente da Riccardo Briigliadori e Del Pio. I cavi usati erano metallici con lunghezza di m. 30 e m. 60. Nessuna difficoltà particolare si è presentata agli alianti, salvo quella di contrastare inizialmente, pur con una bassa velocità di rullaggio, la forza tendente ad avvicinare fra loro gli alianti. Il decollo è stato normale, lo sforzo denunciato dal trainatore salvo per i primi quindici metri, minimo. Velocità di salita, regolare, circa 1,5 m/sec. Nonostante il peso minore, l'aliante più "duro" al traino è, secondo Addario, l'Asiago, che oppone molta resistenza all'avanzamento. Il migliore sotto questo aspetto è lo Spillo. Il totale dei trasferimenti effettuati da Ercolino quest'anno è di 359 con una punta massima di 5 in un solo giorno. Il ricupero più spettacolare è stato quello dello Spillo da Venegono a Biella effettuato a quota costante di cento metri circa.

Ercolino è veramente un trainatore principe; sempre presente ha seguito tutti gli orari balzani degli istruttori volando alla domenica dall'alba al tramonto. Si è alzato per diverse settimane ad orari antelucani per poter fare la sua decina di traini prima di andare in ufficio; la sera molte volte le tenebre lo coglievano in volo con un aliante dietro. Traina con lo Stinson, il Fairchild, il Piper; in ogni volo, che sia il primo o il quarantesimo della giornata, decolla sicuro, trova l'ascendenza, spirala stretto per stare nella termica, ed anche, mentre spirala, batte le ali per indicare al trainato il momento adatto allo sgancio. Appena staccato muso in giù; a 180 km/h verso il campo pronto per un altro "cliente" senza rubare un minuto in più di volo. La passione vuol dire molto, tuttavia, alla media di 1400 traini per stagione, non si può più parlare di "voglia di volare".

Cosa avviene nel 1956

All'inizio dell'attività di volo ben 41 allievi superano gli esami teorici e a questi vanno aggiunti altri 5 in possesso di titolo aeronautico 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. Oltretutto l'attività di volo dei primi 40 giorni è stata ostacolata dalla pioggia e l'attività sportiva è stata quasi nulla. Grazie

però alla formidabile volontà di R. Briigliadori, vero benemerito dell'AVM, la scuola ha potuto seguire il suo corso ugualmente in quanto l'instancabile istruttore, accettando la sfida del maltempo, ha volato anche con la pioggia dalle 6 alle 8 di tutti o quasi i giorni feriali. Per l'attività sportiva è stato possibile comunque mettere in linea quattro Canguro, un Asiago, il Pinocchio e il Cat-20.



Il Gheppio I-AVMG progettato dall'Ing. Rotondi, pronto al decollo

Il 21/04/56 è la data alla quale avviene il collaudo del Gheppio I-AVMG pilotato da R. Briigliadori che è rimasto entusiasta della maneggevolezza e della bassa velocità di discesa, inferiore a quella dell'Asiago, pur con velocità sulla traiettoria più elevata.

Tra i tanti problemi vi è stato anche quello della disponibilità insufficiente di paracadute che ha spinto l'AVM a procurarsi, attraverso l'Aero Club d'Italia, due Salvatore dell'Aeronautica Militare Italiana e otto paracadute dai surplus delle Forze Armate Americane.

Il Papero 2°

Nel marzo 1956 si registra il tentativo di rilanciare l'iniziativa del duo Sabaini - G. Biasci nata tre anni prima in una trattoria del centro. Era stato costituito a quell'epoca un gruppo di dodici persone con il proposito di sfruttare i vantaggi della costruzione di serie realizzando tre esemplari di un aliante derivato dal CVV-5 "Papero" e chiamato quindi "Papero 2°".



Il Papero I-MCVV a cui era ispirato il Papero 2°

Scopo delle modifiche al progetto era quello di ottenere una macchina a basso costo con caratteristiche di volo paragonabili al Canguro. Il progetto era dell'Ing. Rotondi coadiuvato dall'Ing. Macchi e il tutto appro-

vato dall'Ing. Preti che aveva realizzato nel 1939 il Papero originale. Non vi era stata però continuità di partecipazione e ciò spiega il rilancio dell'iniziativa avente lo scopo di riaggregare qualche volonteroso ai quattro rimasti per portare a termine l'impresa visto che nelle 3000 ore spese diverse parti erano state costruite ed era stato iniziato il montaggio della prima struttura. Purtroppo non vi è stato un seguito.

Campionati del Mondo

L'Aero Club d'Italia sceglie quale macchina concorrente nella categoria biposti dei prossimi Campionati del Mondo (in Francia dal 30 giugno al 13 luglio '56) il Supercanguro I-AVMD che avrà come equipaggio la coppia R. Briigliadori - F. Tomasina.

Nel secondo trimestre dell'anno i due piloti si allenano quindi facendo frequenti voli con questo Canguro che, non essendo di proprietà ministeriale, può liberamente atterrare fuori campo. A causa di impedimenti per una gara di aeromodelli sul campo di Bresso viene utilizzata una giornata sul campo di Venegono da cui, oltre i citati piloti, altri realizzano varie prove per le insegne. In questa occasione E. Ciani con il Canguro percorre la distanza di 132 km da Venegono a Desenzano mentre M. Cattaneo consegue, pure con il Canguro, le prove di guadagno di quota (3.500 m) e di distanza (105 km) valide per il "C" d'oro.

Un volo di allenamento ha portato il Canguro di Briigliadori da Bresso a Quattromadonne (Biella) ma, nel ritorno, avviene che la Jeep, con il rimorchio su cui è montato il Canguro, sbanda e si ribalta procurando seri danni all'aliante, al carrello e alle persone: il Socio Boni riporta la frattura della clavicola, Tomasina una ferita al cuoio capelluto e Briigliadori contusioni varie.

L'incidente ha conseguenze discretamente gravi: la

macchina non potrà essere riparata in tempo per partecipare ai Campionati Mondiali e perderà molte gior-



L'Urendo I-AVMH in atterraggio

nate di volo, preziose soprattutto per chi avesse voluto fare la distanza. La Jeep, già malandata, ha anch'essa subito un altro duro colpo e rende la sua sostituzione ormai impellente.

Le scassature di questo periodo sfortunato riguardano anche una gamba del carrello del Fairchild, che ha urtato la bicicletta di uno sprovveduto che stava in quel momento attraversando la pista, e la capottina del Pinocchio sganciata in volo.

Ai Campionati del Mondo che si tengono a Saint Yan, Francia (58 aliante, 25 nazioni) partecipa comunque il Canguro I-AECK sempre con R. Briigliadori, ma con Fanoli come secondo pilota per l'indisponibilità causa impegni di lavoro di Tomasina. La coppia si classifica onorevolmente all'11° posto. Partecipa per l'Italia nella categoria monoposti anche G.A. Ferrari con l'aliante Eolo che però, a seguito di incidente, non può portare a termine le gare.

Vergani consegue, con il Canguro, la prova di guadagno di quota (3.100 m) valida per il "C" d'oro.

Poco prima della partenza per la Francia Briigliadori collauda l'Urendo di E. Ciani: aliante con fusoliera in tubi d'acciaio che dimostra buone caratteristiche sia di volo sia costruttive e di manutenzione.

Alla fine dell'anno 1956, dopo 10 anni dalla nascita dell'AVM, la situazione delle prime Insegne FAI assegnate in sequenza erano le seguenti (in neretto i soci AVM).



Il Canguro I-AECK che ha partecipato ai Campionati mondiali in Francia

"C" d'oro

- 1 - **R. Briigliadori**
- 2 - A. Mantelli

"C" d'argento

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1 - A. Mantelli | 11 - U. Mantica |
| 2 - M. Guerrini | 12 - M. Cattaneo |
| 3 - R. Briigliadori | 13 - L. Briigliadori |
| 4 - E. Ciani | 14 - W. Vergani |
| 5 - A. Pronzati | 15 - E. Fanoli |
| 6 - L. Braghini | 16 - F. Tomasina |
| 7 - G. Ferrari | 17 - P. Morelli |
| 8 - V. Rivolta | 18 - A. Morelli |
| 9 - A. Zanetti | 19 - S. Bergagna |
| 10 - A. Soldini | 20 - E. Gonalba |

Nell'agosto del 1956 vengono liberalizzati i Canguro ricevuti in assegnazione dal Ministero, nel senso che questi alianti potranno essere impiegati in attività sportive senza cioè il limite di non poter fare voli di distanza libera con conseguenti possibili atterraggi fuori campo. Rimane fermo il fatto che deve essere richiesta all'Aero Club d'Italia l'autorizzazione, valida per l'anno solare, sulla base di una documentazione che definisca il livello di preparazione del pilota interessato, con convalida dell'istruttore.

Nel settembre '56 a Bolzano G. Frailich e L. Del Pio sostengono gli esami per l'ottenimento della nomina a istruttori.

L'AVM diventa Aeroclub

A seguito dell'emissione di una Circolare Ministeriale con la quale viene stabilito che qualunque tipo di rapporto da parte di Associazioni o Gruppi Volovelistici deve avvenire tramite un Ente federato all'Aero Club d'Italia, cioè l'Aero Club periferico nella cui circoscrizione territoriale avviene attività di volo a vela.

Nel contempo le Direzioni di Aeroporto devono impedire che si esercitino attività di volo a vela da parte di enti o privati che non facciano parte del competente Aero Club territoriale e che non abbiano ricevuto la relativa autorizzazione dall'Aero Club d'Italia con apposito disciplinare. Naturalmente decadrebbe anche la possibilità di approvvigionarsi della benzina sdoganata. A conclusione di riunioni varie l'AVM arriva alla grande decisione di chiedere nel novembre '56 all'Aero Club di Milano di essere incorporata conferendo all'Ente tutto il materiale, sia proprio sia in gestione, e tutti i Soci: in pratica tutta l'organizzazione.

L'alternativa è quella di costituirsi autonomamente in Aero Club.

Subito si evidenzia la difficoltà di tale fusione, difficoltà che viene evidenziata durante il Consiglio dell'Aero Club Milano a fronte dei seguenti fatti esposti da Brigladori:

- 1) Gli incarichi di maggior onere, Direzione della scuola ed Istruttori di volo, sono esplicati da elementi che prestano la loro opera gratuitamente mentre la gestione dell'Officina e di altri servizi, è affidata ad elementi che prestano la loro opera retribuita con carattere artigianale.
- 2) Effettivamente se l'Aero Club incorporasse l'AVM questo spirito di volontariato verrebbe a cessare e ciò renderebbe più gravosa la gestione economica/amministrativa da parte dell'AeC.
- 3) Dalla fusione, dato il peso dell'AVM, nascerebbe un Consiglio a maggioranza volovelistica con conseguenze negative per la parte del volo a motore i cui problemi diminuirebbero di importanza.

L'Ing. Ambrosini, Presidente dell'Aero Club Milano,

enuncia a conclusione "che sarebbe deleterio per il Club assorbire il patrimonio AVM con tutti i relativi oneri. Questo per quanto riguarda il puro lato amministrativo mentre per quanto riguarda lo sviluppo e le affermazioni a venire, le conseguenze dell'assorbimento sarebbero anche più gravi, in quanto ove fossero per cessare quella passione e quello spirito di sacrificio che sono stati il primo e più importante fattore del meraviglioso e singolare affermarsi dell'AVM, verrebbe fatalmente a cessare o quanto meno a limitarsi il suo sviluppo che bisogna invece augurarsi sempre maggiore. L'accettare la proposta AVM nuocerebbe poi anche allo sviluppo dell'Aero Club Milano che vedrebbe aumentare sensibilmente i propri impegni per stipendi e spese generali, senza speranza di una contropartita."

L'intervento del Presidente viene condiviso dal Consiglio che delibera quindi di rinunciare all'offerta dell'AVM e di lasciare libera l'Associazione di studiare un proprio nuovo inquadramento, compresa l'eventuale costituzione di un altro Aero Club sulla base dei seguenti accordi:

- 1) Passaggio del Disciplinare n.1 per la Scuola di volo a vela dell'Aero Club Milano al costituendo nuovo Ente



Il Disciplinare per Scuola di brevetti "C" indirizzato all'AVM dall'AeCI

- 2) Passaggio al nuovo Ente dei beni di assegnazione ministeriale
- 3) Concessione al nuovo Ente dell'uso di parte dei locali della sede di Via Ugo Foscolo previo accordo sul relativo canone
- 4) Nello spirito di collaborazione fra l'AeC e il nuovo Ente che si costituirà, resta convenuto che non sarà svolta attività in concorrenza fra loro.

Quanto deliberato viene messo a conoscenza dei Gruppi di volo a vela operanti sul territorio e cioè:

AVM, CPV (Circolo Politecnico del Volo) e GAV (Gruppo Autonomo Volovelistico).

L'AVM propone quindi all'Aero Club d'Italia che l'Associazione Volovelistica Milanese, unitamente a qualsiasi altro Gruppo di volo a vela che lo desidera, sia riconosciuta come Ente federato con la qualifica di Aero Club e la denominazione di Aero Club dei Volovelisti Milanesi. Il 13 gennaio 1957 il Consiglio Federale dell'AeCI accoglie la domanda e, a tutti gli effetti, l'Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" cessa di far parte dell'Aero Club Milano e diventa Aeroclub Volovelistico Milanese, primo Aeroclub specialistico della storia federato all'A.C. d'Italia. Il materiale assegnato passa di proprietà dell'AVM.

Nuovi allievi

Si iscrivono al corso teorico 88 giovani e 52 di questi sostengono l'esame finale: la nuova stagione di volo si prospetta pertanto molto impegnativa ma potrà contare oltre che sull'infaticabile trainatore Addario (coadiuvato da Uberti, Ciani, Galli, Briogliadori, Zanetti e Fanoli) all'istruttore R. Briogliadori, principale colonna dell'attività didattica, che con Frailich e Galli prepara gli allievi con il Piper e con Del Pio, M. Cattaneo, e Longaretti fa i doppi comando sul Canguro.

Le attrezzature sono comunque incrementate con l'acquisto di una Fiat 1900 per i recuperi degli alianti fuori campo e con l'acquisizione di due Stinson L-5 (I-AEGE e I-AEED), assegnati dall'AeCI.

La SSVV si è consolidata, e riceve la commessa per la costruzione dell'Urendo 2°

Sfratto da Bresso

Nell'assemblea di inizio anno 1957 vengono enunciati in dettaglio gli eventi che hanno portato l'AVM, diventata Aero Club, a federarsi direttamente all'Aero Club d'Italia. Viene approvato quindi il nuovo Statuto dell'Associazione, ma vengono anche informati i 70 soci presenti del gravissimo problema dell'aeroporto. Infatti il Comune di Milano risulta abbia acquistato l'area dell'aeroporto di Bresso e abbia il proposito di smantellare tutto intimando nello stesso tempo lo sfratto sia al Reparto militare (1° RTA) sia all'AVM.

Nella stessa assemblea ha luogo la nomina del nuovo Consiglio che risulta così composto:

- | | |
|----------------------------|--|
| 1) Presidente | Franco Giacopini |
| 2) Vice-Presidente | Cesare Rasini |
| 3) Amministratore | Franco Tomasina
(poi sostituito da E. Ciani) |
| 4) Direttore di segreteria | Adolfo Soldini
(poi sostituito da W. Vergani) |

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| 5) Direttore tecnico lavori | Felice Gonalba |
| 6) Direttore attività di volo | Egidio Galli |
| 7) Consigliere di presidenza | Giorgio Frailich |
| 8) Consigliere di presidenza | Oreste Ricotti |

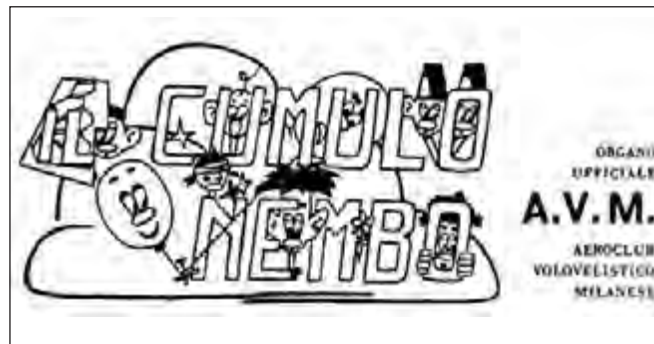
I capannoni dell'AMI vengono rapidamente svuotati ma non quello occupato dall'AVM la quale inizia regolarmente l'attività con la flotta efficiente di otto alianti e tre trainatori.

In base ad accordi con l'AVM sia il CPV di Milano sia il Gruppo Volovelistico di Como svolgono la loro attività sul campo di Bresso.

Il 13/4/57 Briogliadori e Giacopini, su Canguro I-AVMD, battono il primato nazionale di distanza, meta prefissata con biposti, con 135 km da Bresso a Torino-Aerialia. Il primato precedente era di Adriano Mantelli.

Su iniziativa di Giancarlo Sabaini, titolare di una tipografia, il notiziario Cumulo Nembo in forma ciclostilata cambia veste editoriale e viene incorporato nella rivista a stampa tipografica intitolata "Volo a Vela", lo stesso titolo della prima rivista volovelistica pubblicata da Plinio Rovesti dieci anni prima. La testata è diversa dalla precedente e riporta la dicitura di Organo Ufficiale dell'AVM Aeroclub Volovelistico Milanese.

Il redattore responsabile rimane sempre Walter Vergani.



La nuova testata del notiziario "Il Cumulo Nembo"

Mara Voltolini

In questa cronistoria dell'AVM non si può dimenticare Mara Voltolini morta in incidente di volo (Canguro I-AECY in vite per rottura del cavo di traino) che viene così ricordata nella prima pagina del "Cumulo Nembo" 3/1957.

Il 20 giugno l'anima giovane e bella di Mariangela ha preso il suo ultimo volo, dal corpo martoriato che i compagni avevano tratto dai rottami del suo Canguro, là in fondo al campo. La sua breve vita si è conclusa nel sacrificio alla passione nobile e talvolta rischiosa del volo, in uno schianto che ha raggelato il sangue dei presenti. Non ci sono parole per esprimere il nostro dolore, né mezzo per ridare serenità

agli sguardi che per molto ancora la cercheranno là, in cima al "Carroccio", di dove seguiva ed annotava i voli di tutti, serena, scherzosa e gentile.

Mara Voltolini ci ha preceduto in un viaggio che tutti attende. E' partita sorridendo, in punta di piedi, senza salutare nessuno. Dal cielo certamente ci seguirà nella nostra travagliata vita terrena, ed il suo spirito sarà sempre vicino a noi, nel nostro aliante, quando ci libreremo nell'aria, nell'ansia di uno svago talvolta crudele, ma sempre incomparabilmente affascinante.

Mara Voltolini, ventitrè anni, pilota di volo a vela, nostro angelo custode.

I buoni risultati del 1957

In due mesi di febbrile attività vi è stata una notevole messe di risultati:

R. Briigliadori e G. Vergani conseguono il primato di velocità per biposti sui 100 km.

Jolanda Grassi (prima donna in Italia) consegue la terza prova del "C" d'argento con circuito di 53 km.

Leonardo Briigliadori acquisisce la prova di quota valida per il "C" d'oro. Vengono conseguite anche diverse prove e completamenti del "C" d'argento oltre a diversi tentativi di quota e di distanza.

Per accordi intercorsi con l'Aero Club di Genova nella persona della Marchesa Carina Negrone, che ne è il Presidente, l'attività dei volovelisti genovesi si trasferisce a Bresso nell'ambito organizzativo dell'AVM portando con sé il proprio Canguro I-AECK. Si realizza così un interessante fatto collaborativo con altri gruppi volovelistici: CPV, Gruppo di Como e GAV. Quest'ultimo portando a Bresso l'Asiago I-ZUME.

A chiusura attività, in 163 giornate volative e 79 piloti, si sono ottenuti nell'anno questi risultati:

- voli a vela: 2602 per 1097 ore
- voli a motore: 3933 per 674 ore
- 35 voli di distanza per un totale di 1949 km

Nuovo anno nuovo Consiglio

Con la partecipazione di 60 soci avviene l'assemblea annuale 1958 nella quale l'argomento dominante è il futuro di Bresso in quanto, come preannunciato nell'anno precedente, la proprietà dell'area passa dal Demanio Militare a quello Generale. Come conseguenza tutta l'area aeroportuale risulta destinata allo smantellamento e alla lottizzazione. I più probabili acquirenti sono la Provincia e il Comune di Milano. Stante l'enorme gioco di interessi che tale fatto ha avviato le possibilità da parte dell'AVM di opporsi ad uno sfratto effettivo sono molto scarse.

La soluzione del problema è vitale per l'Associazione

soprattutto per l'attività didattica, legata alle limitate disponibilità di tempo di istruttori e allievi nei giorni feriali.

A quanto detto si aggiunge la necessità di ristrutturare l'organizzazione per la difficoltà di contare solamente su istruttori volontari.

Il nuovo Consiglio risulta così composto:

1) Presidente	Franco Giacobini
2) Vice-Presidente	Cesare Rasini
3) Amministratore	Walter Vergani
4) Direttore attività di volo	Egidio Galli
5) Direttore segreteria	Emilio Gonalba
6) Direttore lavori	Felice Gonalba
7) Consigliere di presidenza	Giorgio Frailich

Del servizio meteo vengono incaricati Emilio Gonalba e Lino Del Pio.

Nell'ambito della dismissione di apparecchi appartenenti all'AMI e assegnati a vari gruppi volovelistici il glorioso Asiago I-AVMA, ricevuto in dotazione 10 anni prima, viene acquistato dall'AVM per la simbolica cifra di L. 10.000.

Il Presidente annuncia che al Concorso Nazionale, indetto dall'AeCI per la scelta dell'aliante da riprodurre in serie, è stato ammesso, assieme all'M-100 di Morelli, l'Urendo di Ciani presentato dall'AVM.

Degna di nota l'attività della SSVV che, oltre alle riparazioni dei vari mezzi riesce ad interessare anche la sperimentazione. E' in questo ambito che appronta un nuovo tipo di elica di cui un esemplare viene montato sullo Stinson I-AEEN, un altro inviato a Modena per le prove e altri tre messi in servizio sperimentale all'Aero Club d'Italia. Proseguono poi gli studi per l'impiego dei trainer L-5 con flap abbassati di un angolo inferiore alla prima tacca, allo scopo di abbreviare i tempi di salita. Risultati positivi vengono ottenuti nel traino di alianti veloci (Spillo e Urendo) i quali consentono velocità sui 100-120 km/h mentre rimane ancora da trovare l'optimum di graduazione per macchine più lente e pesanti (Canguro, Pinocchio, ecc..).

Coppa AVM - Trofeo Bresso

Nel corso del mese di maggio 1958 hanno luogo le due gare indette dall'AVM denominate "Coppa AVM" per i piloti già esperti e "Trofeo Bresso" per piloti con macchine meno competitive. Partecipano alianti provenienti da diverse parti d'Italia: risultano presenti i Canguro I-AECD e I-AEIE di Modena, il Veltro I-CVTB, l'Urendo I-AVMH, l'Eolo I-BIGI e il Canguro I-AECG di Vergiate, il Passero I-FOLQ di Forlì, i Canguro I-AVMD e I-AECC e il Pinocchio I-FIFA dell'AVM.

In questo periodo si registrano parecchie prove di "C" d'argento oltre al collaudo da parte del Ten.Col.



Posizionamento del carrellino sganciabile sotto il Canguro I-AECC

Adriano Mantelli del CVV-8 Bonaventura, creato dall'Ing. Ermenegildo Preti. L'aliante verrà poi consegnato a Riccardo Briigliadori che avrà così modo di presentare l'aliante alla Mostra di Venezia compiendo in tale occasione tra viaggio di andata a traino (trainatore E. Addario su L-5), presentazione e ritorno sei ore di volo. Il Bonaventura sarà poi assegnato al Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti.

Nubi all'orizzonte

A seguito di gravi avarie avvenute su 3 aliante partecipanti alla gara di Bresso e per le persistenti difficoltà economiche il Consiglio Direttivo assume gravi decisioni:

- sanzioni per due piloti
- inibizione voli di distanza con i Canguro I-AVMD e I-AECC di proprietà ministeriale
- limitazione ad un solo volo di distanza per gli altri aliante
- lancio di un prestito generale obbligatorio (5.000 lire), per i soli piloti, da restituire nei due anni successivi. Inibizione dei voli per chi non versa
- ritiro dell'AVM da ogni competizione sportiva per il 1958 (sia ai Campionati mondiali sia alla gara di Rieti)

Nuovo slancio

Per potenziare la flotta viene deciso l'acquisto per 200.000 lire di due semiali e piani di coda di un aliante Canguro e viene avanzata la richiesta di assegnazione di un altro aliante dello stesso tipo. La notevole attività di volo e i molti risultati sportivi raggiunti, specialmente durante il Raduno interno avvenuto nel mese di agosto, ricreano un certo ottimismo che si materializza anche con l'arrivo sul campo dell'"Urendo B" I-AVMI costruito dalla Sezione Sperimentale di Volo a Vela (SSVV) su progetto dell'Ing. Ciani.



L'Urendo B con i flap immatricolato I-AVMI

L'annata si conclude con la gara di atterraggio di precisione che vede la partecipazione di 31 piloti appartenenti all'AVM, al CPV e all'Aero Club di Como. I primi tre nell'ordine sono: P. Longaretti, L. Briigliadori e M. Cattaneo.

In questo periodo il costo per ottenere il brevetto "C" all'AVM è di 114.000 lire ma, per incentivare nuovi piloti al conseguimento del brevetto vengono accreditati sul conto personale del Socio 30.000 lire e altre 10.000 lire per i minori di 21 anni.

La quota complessiva comprende 4 ore di volo a doppio comando su Piper Cub e 6 ore di volo (equivalenti a circa 24 traini aerei) a doppio e a mono-comando su aliante del tipo Canguro a rimorchio di Fairchild o di Stinson L-5.

Il Cat-20 I-CATT viene messo in vendita al prezzo di 250.000 lire.

Una svolta

Il nuovo Consiglio nominato all'inizio del 1959 e formato da:

- | | |
|--------------------|--|
| 1. Presidente | Cesare Rasini |
| 2. Vice-Presidente | Franco Tomasina |
| 3. Consiglieri | Temistocle Calzecchi,
Franco Giacopini,
Raffaele Gussoni,
Mariano Rossi,
Giorgio Vago,
Walter Vergani |

stabilisce che la struttura dell'Associazione venga articolata in tre sezioni: Volo, Amministrazione e Costruzioni. I rispettivi direttori vengono nominati dal Consiglio e, per la prima volta nella storia dell'AVM, verranno retribuiti. Questo fatto determinerà una crisi crescente del sodalizio.

Gare

Al Campionato Nazionale 1959 – Trofeo Bonomi l'AVM partecipa con 9 macchine: Urendo "A" I-AVMH, Canguro I-AECC, Spillo I-AVME, Urendo "B" I-AVMI, Urendo "C" I-RAIA, Canguro I-AECQ, Passero I-FOLB, Passero I-FOLC. Vince Leonardo Brigliadori con l'Urendo "A". I soci sono 184, i piloti in attività sono 139. Gli alianti sono 11 e 6 gli aeroplani a motore.

Purtroppo durante la Manifestazione aerea di Vergiate l'Urendo I-AVMH è andato distrutto per incidente di volo. Nell'incidente è morto uno spettatore. Il pilota (J. Grassi) e un altro spettatore sono rimasti feriti. Alla terza edizione della tradizionale gara interna di atterraggio di precisione. partecipano 26 piloti: i primi tre nell'ordine sono: M. Cattaneo, F. Broggin e L. Brigliadori. Non va dimenticata l'intensa attività didattica a cui si dedicano gli istruttori: A. Zoli, R. Brigliadori e G. Frailich coadiuvati da P. Longaretti e L. Del Pio.

Personalità giuridica all'AVM

Con il Decreto del Presidente della Repubblica 18/11/59 n. 1248 (G.U. n. 30 del 5/2/60) viene riconosciuta la personalità giuridica all'Aeroclub Volovelistico Milanese e ne viene approvato il relativo statuto. Ciò consente all'AVM di svolgere a pieno titolo tutti gli atti successivi più o meno formali legati alla sua attività.

Cessione della SSVV a Felice Gonalba

La parabola dello sviluppo dell'Associazione subisce un lento declino per la crisi economica che malgrado gli sforzi si determina nel sodalizio. Ciò non toglie che nel 1960 vengano realizzati 3848 voli per 648 ore di velivoli a motore e 3214 voli per 1684 ore di aliante. Si registrano anche le insegne FAI di "C" d'oro conseguite da W. Vergani, M. Cattaneo e L. Brigliadori. Nel 1961 l'AVM, dopo 24 numeri usciti nell'arco di circa tre anni e mezzo, 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 Alpino di Calcinate del Pesce. La SSVV dell'AVM viene ceduta a Felice Gonalba e si trasforma in azienda con la ragione sociale di "SSVV di Gonalba Felice". Alla normale attività di riparazione di alianti si aggiunge la costruzione in serie degli alianti Urendo e Uribel. Con il biposto scuola "Eventuale" (progetto Ing. Ciani) la SSVV partecipa al concorso indetto dall'AeCI per la scelta dell'aliante da assegnare al Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti. Date le grosse difficoltà crescenti sull'aeroporto l'AVM divide la sua attività che in parte (martedì, giovedì e sabato) rimane a Bresso e in parte (domenica e festivi)

si svolge a Orio al Serio. Una sintesi di ciò che avviene dopo il 1961 è raccolta in Appendice a questa pubblicazione.

Le fasi conclusive di una grande impresa

Ecco come sinteticamente descrive questo critico periodo e la successiva rinascita Leonardo Brigliadori in un suo articolo pubblicato per ricordare il fratello Riccardo e di cui riportiamo uno stralcio:

Nel 1960 Riccardo ed Egidio, con Longaretti, Stucchi, Del Pio, Frailich ed altri "vecchi" dell'AVM creano l'Accademia Volovelistica donando a quest'ultima i mezzi posseduti. Ciò consentirà di salvare e addirittura di ricostituire quel po' di flotta che permetterà, poi, il rilancio dell'AVM su basi di volontariato e con Riccardo Presidente. Intanto, anche Bresso comincia ad avere restrizioni di quota e di traffico per gli alianti. In pratica si può soltanto fare scuola a inizio giornata e Riccardo, pur di mantenere una sede vicina a Milano, farà per anni l'istruttore dalle 5 alle 8 del mattino. Gli sportivi si spostano temporaneamente a Orio al Serio, allora ancora aeroporto militare, dove si compiono voli interessanti. Ma anche Orio subisce la pressione dell'espansione dell'aviazione commerciale e il peregrinare dell'AVM continua. Si trasferisce a Novi Ligure nel 1965 e qui vengono compiuti i primi voli con impiego didattico del motoalante Motorfalke e iniziano voli di distanza verso Sud lungo l'Appennino con alianti dotati di apparato radio. Ma la distanza da Milano, luogo di residenza della maggior parte dei piloti, incide sulla compagine sociale che si assottiglia rapidamente. Sorge allora nella coppia Riccardo-Egidio l'idea che la sopravvivenza dell'AVM non potrà essere raggiunta se non su terreno proprio, come già fatto dopo i primi anni sessanta dai colleghi varesini e bergamaschi con Calcinate e Valbrembo. Quattro anni di ricognizioni domenicali sui terreni a Nord di Milano portano, con alcuni fortunati contatti con persone del luogo, alla individuazione in Alzate Brianza, frazione di Verzago, del posto ideale. Come si riesca ad acquistare senza capitali quello che diventerà un sia pur piccolo aeroporto non può essere facilmente raccontato, tuttavia l'impresa inizia con l'aggregazione di qualcosa come settantotto, piloti e non, che afferiscono ciascuno due milioni di Lire (del 1968..) per l'acquisto dei primi lotti. La comprensibile fretta di volare porta ad effettuare lavori d'ogni genere: dal disboscamento ai drenaggi, dai riporti di migliaia di metri cubi di terra ai livellamenti, in parallelo con le prime richieste di autorizzazioni e alle difese da azioni legali intentate

dagli immancabili nemici del volo. 20 Ottobre 1968, il Piper PA-18 Super Cub marche I-AVAM con pilota Riccardo atterra ad Alzate Brianza proveniente da Bresso. E' il primo di duecentomila voli. Con l'acquisizione della casa, cessa la lunga peregrinazione attraverso gli aeroporti di Piemonte e Lombardia, la scuola rinasce, i soci dell'AVM crescono, tra il 1970 e il 1980, fino a punte di 150.

Le ore di volo toccano il livello 5.000.

Riccardo attraversa una lunga presidenza che durerà ben ventitre anni.



L'Uribel I-AVMP dell'Ing. Ciani

SECONDA PARTE
I commenti

I primi passi dell'AVM

di Guido Enrico Bergomi
(Rivista "Volo a vela" - '84)

Siamo in vena di celebrazioni e di ricordi e, da parte mia, non posso fare a meno di ricordare che fra poco più di un anno scadrà il 50° anniversario del primo volo, o meglio della prima "strisciata" con lo Zoegling dell'AVM in quel di Bresso. Un po' meno noto però è il fatto che la primissima nascita di quel che poi diventò l' A.V.M. risale nientemeno che al Novembre 1945.

La guerra è finita da poco, Dario Tognazzi ed io stiamo frequentando la 4a Aeronautici all'Istituto Feltrinelli di Milano quando veniamo a sapere che un gruppetto di appassionati ha intenzione di iniziare la costruzione di un libratore per poi volarci sopra, naturalmente. Ci uniamo al gruppetto e, senza tante formalità o cerimonie, decidiamo di dare inizio alla suaccennata costruzione sotto la guida di un certo Corrado Caroni, l'unico ad avere esperienza di costruzioni aeronautiche in quanto operaio specializzato alla Caproni di Taliedo. Tutti gli altri sono digiuni o, al massimo, aeromodellisti ma tutti animati da una passione e volontà da vendere. Ecco i nomi dei "magnifici sette", a tanti assommava il totale del gruppetto: Bruno Biasci, Giulio Biasci, Guido Bergomi, Corrado Caroni, Dario Tognazzi, Luigi Vagni, Luigi Villa.

Il più anziano era Caroni e il più giovane io: 15 anni e mezzo!

Non ci sono sedi di sorta e perciò si decide di distribuire il lavoro da fare "a casa". A me tocca di ritagliare tutti i fazzoletti, necessari per costruire le centine, da un foglio di compensato di betulla avio da 1 mm di spessore. Il foglio è grande più di un metro quadrato e i fazzoletti sono qualche centinaio. Me la cavo con delle terribili vesciche alle dita della mano destra a furia di usare le forbici, che naturalmente non hanno niente di industriale ma sono quelle normalissime di casa. Qualcun'altro aveva da sgrossare i travetti della fusoliera od altri particolari. Sempre in casa incominciamo anche a costruire le centine e, se non mi sbaglio, qualcuna sono riuscito a farla anch'io.

Dopo qualche settimana ecco che salta fuori una parvenza di "sede" o per meglio dire di laboratorio dove continuare la nostra costruzione. Si tratta di un "garage", ora si direbbe "posto macchina" sito a livello stradale in via Pestalozza, in zona Loreto. È lungo poco più di cinque metri e largo si e no quattro, ma per noi sembra di un lusso incredibile. Vi si accede tramite un portoncino a quattro ante largo quanto basta.

Non so più in quale falegnameria, in tutt'altra zona

di Milano, acquistiamo e facciamo tagliare a misura le assi per i longheroni. Quattro tavole di abete di circa 10 centimetri per 1,5 e lunghe cinque metri e mezzo se non di più.

Con due biciclette, che allora era l'unico prezioso mezzo di trasporto, portiamo queste tavole in via Pestalozza tenendole sottobraccio, uno davanti e l'altro dietro, sperando che nessuna macchina, in qualche incrocio, non ci tagliasse in due i preziosi longheroni che, tra una bicicletta e l'altra lasciavano un apparente vuoto di circa tre metri. Speranza più che esaudita dalla estrema rarità delle macchine in circolazione in quel tempo

Cominciamo anche ad avere i primi contatti con il Registro Aeronautico. L'incaricato di seguire la nostra costruzione, non mi ricordo come si chiamasse, prese l'incarico con molto, anzi troppo impegno. Venimmo a sapere, molto tempo dopo, che il suddetto giovane funzionario, ingegnere o perito che fosse, era convinto che fossimo degli squilibrati ai quali bisognava impedire a tutti i costi di portare a compimento l'opera perché ci saremmo andati sicuramente ad ammazzare. In poche parole ci doveva salvare la vita e perciò si mise d'impegno a procurarci le più impensabili angherie nella speranza di indurci a rinunciare ai nostri propositi. Illuso! Non aveva idea di quanta determinazione fosse insita nei nostri animi, oltretutto appena usciti dalle inenarrabili peripezie, sacrifici e rischi che ci aveva imposto la appena passata guerra e quindi corazzati contro ogni difficoltà.

A proposito di difficoltà, giovani d'oggi, udite in quali condizioni lavoravamo di gran lena. Appena imbastite le due semiali, queste ingombravano quasi totalmente lo spazio disponibile in modo che per passare da una parte all'altra dovevamo strisciare sotto le stesse posizionate a poco più di un metro da terra sugli appositi cavalletti. Il banco da lavoro? Avete presente quei tavolinetti alti che una volta servivano a mettere in bella mostra vasi di fiori o statuette nel salotto delle case bene? Con una tavoletta alla sommità di non più di quaranta centimetri di lato, ma forse anche un pochino meno, alla quale era fissata una morsa con ganasce di non più di cinque centimetri, questo era tutto il nostro tavolo da lavoro.

Naturalmente quando uno di noi stringeva in morsa un pezzo qualsiasi e si dava da fare per limarlo, un altro si doveva, con mezzo deretano, sedere sopra il tavolinetto per tenerlo fermo. Gli attrezzi erano una raspa, una lima, una paio di martelli, sega da falegname, piolla e un trapanino "a mano". Altro attrezzo importantissimo era un barattolino di ceramica ex-Sapis (il corrispondente degli attuali dadi per brodo) usato per confezionare "giornalmente" e qualche volta anche "plurigiornalmente" la

famosissima "caseina", unica colla disponibile. La confezione della caseina era un autentico rito che richiedeva l'energico rimescolamento dell'impasto per un buon quarto d'ora, un'ulteriore rimescolatina e voilà, la colla era pronta per l'uso! Non vi dico che le proporzioni tra polvere ed acqua dovevano essere rigorosamente giuste altrimenti si buttava via tutto e si ricominciava daccapo, con asprissimi rimproveri all'indirizzo del confezionatore che aveva sbagliato le dosi. Con tutto ciò, che non vi salti in mente di pensare che qualche particolare non fosse costruito a perfetta regola d'arte! A parte la nostra passione che sfiorava il fanatismo, la costante sorveglianza del funzionario R.A.I. rendeva impossibile l'accettazione di qualsiasi lavoro che non fosse più che perfetto.

Qualche esempio? Eccolo! Intanto il nostro cerbero firmava sempre dappertutto, per paura che sostituissero a sua insaputa qualche pezzo. Ci impose di non chiudere nessun scatolato senza la sua specifica autorizzazione e controfirmatura.

Una volta, senza volerlo, contravvenimmo a questa rigida disposizione. Il "becco" del timone di direzione era composto da tre o quattro "nasi di centina attaccati al longheroncino e ricoperti di compensato. Non vi dico il paziente lavoro, usando il vapore caldissimo, per riuscire a piegare questo compensato e farlo aderire alle centine senza romperlo. Opera perfetta! Ma l'ingegnere, appena lo vide, chiamò il più vicino di noi e con fare inquisitorio domandò: e questo che cos'è?"

L'interpellato, sbigottito e terrorizzato, dopo una lunga pausa e con un filo di voce rispose: "il timone di direzione". "Vi avevo detto di non chiudere niente senza prima avvertirmi!" tuonò l'incaricato e con un pugno fortissimo sfracellò il tutto.

Quella volta il R.A.I. rischiò di perdere uno dei suoi funzionari perché noi presenti fummo pervasi dall'istinto di saltargli al collo e strangolarlo. Ma per un pelo vinse la ragione e noi con somma pazienza digerimmo l'affronto e rifacemmo tutto avendo cura di incollare il compensato solo da una parte e richiudere il tutto solo dopo l'apposizione della fatidica firma ufficiale all'interno del complesso.

Un'altra angheria, ancora peggiore fu questa: quando iniziammo a montare le ali, infilando le centine sui longheroni, ci fu raccomandato di lasciare gli stessi più lunghi del necessario di quaranta centimetri, in modo che questo "avanzo" sporgesse dalla radice alare. Quando entrambe le semiali furono completate, con tutte le centine, i puntoni, gli alettoni, il bordo d'attacco di compensato chiuso, manco a dirlo con un lavoro enorme, il nostro ineffabile chiamò sempre il più vicino di noi, e pregandolo di impugnare la sega gli disse: "ora taglia qui e qui e qui e qui" dopodiché si mise sotto braccio i quattro spez-

zoni di legno tagliati dai longheroni e disse: "ora questi me li porto al Politecnico per fare la prova di resistenza del materiale. Se rispondono alla certificazione bene, altrimenti buttate via tutto".

Ripeto, le ali erano perfettamente finite, incollate in ogni particolare, mancava solo l'intelatura. Inutile dire che tutti noi per una settimana non s'è dormito, in attesa del verdetto. Per fortuna nostra (e con sommo disappunto dell'ingegnere) le prove dettero un esito positivo.

In quel di via Pestalozza facemmo la stragrande maggioranza del lavoro, arrivando a fare anche qualche assemblaggio generale. Per fare ciò, essendo lo spazio interno assolutamente insufficiente, approfittando del bel tempo, portavamo il tutto sul tetto del garage (per fortuna alto non più di tre metri) al mattino di domenica e riportavamo di sotto tutto quanto prima di sera. In uno di questi montaggi fu affrontato il problema di eseguire un foro alla base del traliccio di fusoliera dove dovevano passare i cavi del comando timone di profondità. Sembrerà una stupidaggine, ma con i mezzi a disposizione di allora fu un'impresa estremamente difficoltosa, essendo il suddetto foro lungo più di venti centimetri e in una posizione scomoda. Tuttavia, dopo lunghi sforzi e procedendo da entrambi i capi, il foro vide la luce. Bisognava però renderlo uniforme e, preso dall'entusiasmo, il buon Tognazzi afferrata una "coda di topo" (lima tonda molto sottile) si mise a farla scorrere energicamente avanti e indietro nel foro per appunto regolarizzarlo. Ma tanta, troppa, fu la foga che la lima si incastrò nel foro e l'operatore, per inerzia andò ancora un paio di volte avanti e indietro col solo manico. Risultato: il codolo appuntito della lima penetrò nel pollice subito dopo l'unghia ed uscì dal polpaccio quasi in corrispondenza del polso. Un buco lungo sette od otto centimetri.

Sangue a fiumi, un principio di svenimento, la corsa al più vicino pronto soccorso, non vi dico, un autentico macello.

All'inizio del 1947, quindi dopo più di un anno di permanenza in via Pestalozza, finalmente riusciamo ad avere una sede più consona. Proprio nel centro di Milano, in via del Conservatorio n. 9 esiste (o esisteva, non so) un grosso edificio che si erge in un vasto cortile a cui si accede da un grosso cancello. Era stato fatto ai tempi del fascismo e dopo la guerra era passato al Fronte della Gioventù, un Ente dipendente, se ben ricordo, dall'Associazione Partigiani d'Italia. Non avevamo, per fortuna, nulla a che fare con detto Ente. Ci avevano concesso l'uso dell'esistente garage, tutto lì. Questo era composto da uno stanzone abbastanza ampio con annesso cortile coperto da una tettoia in ferro. Tettoia che crollò subito dopo il peso della eccezionale nevicata avvenuta in

febbraio di quell'anno e che ci comportò un notevole e pericoloso lavoro di sgombero della struttura in ferro tutta contorta che ingombrava l'entrata del locale.

Oltre ai lavori di rifinitura dello Zoegling, ci dedicammo contemporaneamente alla costruzione del carrello di trasporto ed alla revisione della Jeep acquistata nel frattempo.

Questi due lavori meritano qualche particolare. Cominciamo dalla Jeep. In pieno inverno (allora a Milano faceva un freddo notevole, non come adesso) acquistammo per la somma tonda tonda di 10.000 lire la carcassa di una delle famose camionette lasciate dagli americani presso l'A.R.A.R. (Azienda Recupero Alienazione Residuati) che aveva un enorme deposito nel parco di Monza. Scelta la macchina che ci sembrava in buono stato, e fatte le pratiche di pagamento per l'acquisto, si trattava di tirarla fuori dal ghiaccio in cui era stata sprofondata fino ai mozzi delle ruote (queste ultime mancanti, vi erano solo i tamburi dei freni). Ci misero a disposizione un camion che, agganciata la macchina con un grosso cavo d'acciaio cominciò a stratonarla di fianco essendo muso e coda a contatto con altri relitti e quindi impossibile da tirar fuori sia per il davanti che per il didietro. Dopo una serie di abominevoli stratonni la suddetta Jeep era ancora saldamente ancorata al terreno. Che fare? Ci misero a disposizione un secondo camion che, in parallelo col primo, operò un buon numero di ancor più spaventosi stratonni finché la macchina, che noi temevamo si spezzasse in due sotto quel terribile cimento, finalmente si liberò dalla morsa del terreno gelato e si poté caricare su di un carro a cavallo che ce la portò in via Conservatorio. Purtroppo dovemmo constatare che il motore era "sbiellato" e quindi necessitava di notevoli lavori. Come se non bastasse, siccome l'idea iniziale era quella di adoperarla per farne un verricello, quando ci siamo accorti del danno al motore avevamo già tagliato in due la carrozzeria per liberare la parte relativa al cambio-differenziale centrale con relativa presa di moto.

Morale, essendo impossibilitati a proseguire da noi i lavori abbiamo dovuto affidare ad un'officina sia la revisione del motore sia il ripristino della carrozzeria per farne almeno una normale autovettura. Non vi dico, anche perché non lo so, che razza di tombola ci venne a costare tutto questo, prima di avere finalmente efficiente la camionetta che in seguito, a dir la verità, ci fornì per parecchio tempo un ottimo servizio.

E veniamo al carrello per trasportare l'aliante, interamente progettato, oltre che costruito, da noi stessi. Il telaio era monotrave in ferro con sospensioni a ruote indipendenti, vero gioiello di ingegneria, per

quei tempi, mentre le sovrastrutture per reggere l'aliante erano in legno. Il problema che all'inizio sembrava insormontabile era costituito dalle ruote. Per favore, non ridete, era l'epoca in cui circolavano tranquillamente le Topolino (Fiat 500) con le ruote dei Piper perché non si trovavano quelle giuste. Morale, non so più chi di noi finalmente e trionfalmente si presentò con due ruote che aveva trovato da un "rottamatt". Erano due ruote ausiliarie di carro armato, quelle che servono per reggere i cingoli. Con un diametro di circa una quarantina di centimetri e con uno strato di gomma piena, pesavano l'ira d'id-dio essendo fuse in ghisa, ma, particolare importante, erano assolutamente prive di cuscinetti. Fu giocoforza montare e fare scorrere, ferro su ferro, direttamente sui mozzi delle sospensioni in tubo di ferro di 40 millimetri di diametro o giù di lì. È ovvio che facessero un attrito da carro armato, appunto.

Come facevamo a trainare il suddetto carrello? Semplicissimo! In sei più una bicicletta con i rispettivi vigorosi pedalatori trascinarono il tutto dal centro città fino a Bresso. Come mai sei più uno?

Allora, due afferravano una specie di manubrio all'estremità anteriore del timone (del carrello), due, uno per lato, avevano in mano uno spezzone di fune ancorato alla mezzeria del carrello ed infine due spingevano direttamente sui longheroni delle ali che sporgevano all'estremità posteriore del convoglio. All'ultimo momento ci eravamo accorti che non avevamo previsto la sistemazione dell'impennaggio orizzontale per cui ecco la necessità del settimo ciclista che doveva portare separatamente la leggera ma ingombrante (due metri e mezzo) superficie reggendola sottobraccio.

Senza accorgermi sono arrivato al giorno del primo volo in quel di Bresso. Non importa se si interrompe la cronologia dei fatti, magari ritorneremo in seguito. Ecco la cronistoria completa della fatidica giornata.

Incominciamo con lo scavalcare tutti quanti, comprese le biciclette, il cancello d'ingresso di via Conservatorio alle cinque del mattino perché non avevamo pensato che a quell'ora il cancello fosse chiuso. Rintracciato affannosamente, e svegliato, colui che aveva le chiavi, il sopradescritto convoglio pedala faticosamente nella nebbia del 16 novembre 1947 alla volta dell'aeroporto. Sì, perché tra le infinite enormi difficoltà subite, vi era pure quella che non eravamo riusciti a farci dare il permesso di sostare permanentemente sul campo ma dovevamo fare i pendolari in giornata.

Arriviamo in aeroporto alle 8 e 15 e si inizia il montaggio dell'aliante. Alle 9 (non ho tutta questa memoria, sto riportando quanto scritto dal solerte Bruno Biasci sul Bollettino d'Informazione Quindicinale

dell'epoca) arriva il camioncino Lancia Ardena 2000 con il quale, appena tutto è pronto, si iniziano le "strisciate" e qualche voletto dell'istruttore Egidio Galli. Alle 16,30 con la nebbia che riduce la visibilità a non più di 60/80 metri si chiudono i voli e si smonta l'aliante per il ritorno. Bilancio della giornata, sempre citando la fonte del Bollettino: 35 litri di benzina consumati, 36 strisciate, 3 mezze rette, 2 rette. 7 parabole alte (si fa per dire) per un totale di 48 lanci. Tre allievi si sono staccati da terra (per sbaglio presumo) su undici iniziandi.

Al ritorno tocca a me portare il timone e quindi pedalo una decina di metri davanti al convoglio.

Poco prima di arrivare a superare un ponte nei pressi del sottopassaggio della Stazione Centrale, mi volto indietro per incitare i miei compagni addetti al traino: "forza ragazzi che qui c'è la salita.... badabaaammondo dei sogni! Mi sveglio poco dopo per il venticello che mi batte in faccia, seduto sul sedile posteriore di una vecchia Balilla priva del parabrezza, con accanto l'amico Cattaneo. Cosa era successo? Io, d'accordo, guardavo indietro, ma anche quello sprovvisto di autista non guardava granché perché mi aveva investito in pieno. Con la testa avevo frantumato il parabrezza e poi, svenuto, ero rotolato a terra. Due bernoccoli, uno in fronte e l'altro sulla nuca, una abrasione in viso, sporco di fango dappertutto: questo il risultato dello scontro, senza contare la bicicletta contorta ma, miracolo, il timone intatto. Portato alla guardia medica e medicato, constatato che ero in grado di reggermi, me ne torno a casa in tram.

Problema: ora come faccio a presentarmi a casa così conciato sapendo che i miei genitori sapevano che ero andato a volare; soluzione: spalanco la porta di casa e, restando fuori dalla porta e quindi nascosto urlo: "sono stato investito da una macchina, ho avuto un incidente di macchina" e quindi mi azzardo ad entrare mostrando alla famiglia esterrefatta e costernata il mio stato pietoso. Per fortuna mi hanno creduto e non hanno pensato ad un incidente di volo altrimenti sarebbero stati guai grossi per me.

Avevo solo 17 anni e la maggiore età, a quei tempi, scattava a 21. Prima di terminare questa mia dissertazione (nonostante il titolo: Storia dell'A.V.M.; intendevo dire Storia dei primi passi dell'A.V.M.) vorrei raccontare ancora qualcosa di interessante, o perlomeno curioso.

Dopo poche domeniche di voli con l'ausilio di vetture le più disparate per l'autotraino, ecco che in base ad accordi con il gruppo di Vergiate arriva il verricello. Si tratta di un enorme auto telaio con un altrettanto enorme motore otto cilindri in linea di provenienza americana, certamente datato anni trenta e dal nome assolutamente sconosciuto: Marmon. Dopo una breve

revisione, dato che ci piccavamo di considerarci abili a fare qualsiasi lavoro, revisione che si risolse nello smontaggio e rimontaggio della testata che, essendo in un sol pezzo si dimostrò estremamente difficile da maneggiare, il suddetto verricello fu trasportato, non ricordo più come, anche lui nell'aeroporto di Bresso dove, nel frattempo, ottenemmo il permesso di sostare permanentemente.

Eravamo tutti a livello strisciate o al massimo rette (altezza pochi metri) per cui si adottò subito il sistema della carrucola, descritto nel primo numero di Volo a Vela (gennaio 1946) accluso nella copia del cinquantenario della rivista.

Il primo guaio capitò quando un tizio durante una retta a due metri d'altezza si confuse e per raddrizzare l'ala che si inclinava dette barra dalla parte sbagliata lasciando sul terreno un bel pezzo d'ala. Smontaggio, trasporto in via Conservatorio e lavoro tutte le sere fino a mezzanotte per aggiustare il tutto per la domenica successiva.

Quindi attività intensa fino a circa mezzogiorno con rette sempre più alte in andata e ritorno dalla carrucola. Il verricellista, un vecchio volovelista (dopo vi spiego il significato di "vecchio") praticamente stabiliva il punto in cui togliere motore per far sì che lo Zoegling planasse fino a toccare terra dove si fermava sul pattino in non più di dieci metri esattamente o nei pressi della carrucola oppure di fianco al verricello, per evitare faticosi recuperi.

Capita che poco dopo mezzogiorno arriva un violento temporale che ci fa interrompere l'attività. Non appena però la pioggia smette, si riprende febbrilmente. Prima retta verso la carrucola dove due addetti ruotano di 180 gradi l'aliante e lo riagganciano al cavo. Seconda retta verso il verricello. Il bravo verricellista toglie motore nel solito punto, lo Zoegling compie una cinquantina di metri per aria per toccare terra come al solito vicino al verricello. Tutti gli astanti sono costretti a compiere una rotazione completa per seguire con lo sguardo l'aliante che anziché fermarsi, dato l'attrito molto minore sull'erba bagnata, proseguì imperterrito fino a sparire nella buca del parapalle, rifugio dei caccia della passata guerra e che si trovava proprio lì dietro. La buca era larga un po' meno dell'apertura alare ma era abbastanza profonda per cui le estremità alari rimasero in superficie e tutto il resto sprofondò con l'esterrefatto pilota che, poveretto lui, non aveva nessuna colpa. Altra settimana di indefesso lavoro.

Ora spiego il significato di "vecchio". In quei terribili anni teatro del più totale e spaventoso conflitto mondiale, assolutamente tutti quelli che avevano compiuto i 18 anni, ma in molti casi anche meno, prima dell'aprile 1945, avevano sicuramente fatto la guerra in qualche modo ed erano quindi considerati dei ve-

terani. Per lo stesso motivo, chi aveva partecipato anche solo ad un corso per l'attestato "A" prima della fine della guerra agli occhi di chi era rimasto fuori veniva considerato un anziano anche se con pochissima differenza di età. Ancora prima che cominciasse a volare si era presentato, per sparire poco dopo, un simpatico giovanotto ungherese che a 17 anni era in linea di combattimento con il Messerschmitt 109 pochissimo prima che finissero le ostilità dalle sue parti.

Ma veniamo al prossimo fattaccio. Ormai siamo in primavera avanzata e la giornata si presenta già piuttosto calda, con l'aria tremolante raso terra. Solita retta, solita giravolta dell' aliante e nuova retta verso il verricello. Non so per quale motivo o errore, la retta non si completa ma l'aliante si ferma a metà strada (la distanza tra il verricello e carrucola era di quasi 600 metri). Gli addetti all'assistenza, tra i quali vi ero anch'io, agganciano di nuovo il cavo e, bandiere alla mano, segnalano al verricello di recuperare, intendendo di recuperare l'aliante vuoto. Il verricellista invece, complice l'aria tremolante, era convinto che il pilota fosse rimasto a bordo e quindi dette motore come per un'altra retta. Io che reggevo l'ala me la sono sentita sfuggire di mano e, da dietro, assistetti ad uno spettacolo indimenticabile. Lo Zoegling si alzò di una spanna da terra e procedette così per una meravigliosa retta, migliore di qualsiasi altra con pilota a bordo, ma ad un certo punto si ricordò del baricentro, arretrato, fece una meravigliosa impennata verticale, si fermò un attimo e poi crollò a terra. Ho ancora nelle orecchie il sinistro rumore come di una scatola di fiammiferi di legno che venga stritolata. No comment.

Una menzione particolare merita la faccenda della stesura del cavo. Chi non l'ha provato, non può rendersi conto di quanto attrito facciano un chilometro o poco più di cavo d'acciaio che striscia nell'erba, specie se questa è alta e asciutta. Finché non fu approntata la Jeep, questo compito veniva assolto a forza di braccia (e di gambe) dai volovelisti che, guarda caso, erano sempre i soliti. Almeno cinque, se possibile sei, ragazzi si ponevano il cavo sulle spalle e, a mani nude col rischio di spellarsele, ogni lancio si facevano i mille e rotti metri di cammino. Verso la fine la trazione da esercitare era tale che tutti eravamo inclinati di 45 gradi e tiravamo con tutte le forze come alpini che scalano la montagna trascinandone un obice. Alla fine della giornata la fatica era tale che le gambe viaggiavano da sole senza controllo. Una volta accadde che la bicicletta del Laudi, un ragazzone alto (e pesante) come un granatiere era irrimediabilmente bucata e perciò mi offrii di portarlo a casa. Montati in macch... che dico? in bicicletta io, il Laudi con in spalla la sua bici, pe-

dalavo verso casa come se fosse la cosa più leggera del mondo, in confronto agli sforzi fatti per tirare il cavo tutto il giorno.

Succesero sicuramente altri fatti e fatterelli ma voglio passare ad un episodio veramente straordinario. E' passato del tempo e tutti quanti noi che abbiamo cominciato per primi siamo passati a volare sull'"Al-lievo Cantù". L'altezza delle verricellate si attesta sui 200 metri ed i voli si compiono con virate, spirali e così via. Per la cronaca devo precisare che sia lo Zoegling che il Cantù erano dotati solamente del gancio anteriore. Questo era aperto e senza alcun dispositivo per il comando di sgancio. Ecco il motivo dei 200 metri che all'epoca, era una quota stratosferica. Una bella sera, chissà per quale strana combinazione di errori non si è mai saputo, al culmine della verricellata il Cantù esegue un improvviso e violento mezzo looping rovescio, si si, avete capito bene, ripeto mezzo looping, si ferma rovescio a circa un centinaio di metri di altezza, prosegue per un po' barcollando leggermente e poi, con un mezzo tonneau tipo foglia morta si rovescia, pardon si raddrizza fermandosi a pochi metri da terra e poi si posa come se niente fosse. E il pilota? I librai di allora avevano solamente una cinghia orizzontale che cingeva il petto dell'aviatore senza offrire nessun trattenimento in senso verticale. Il soggetto dell'impresa sopradescritta, non volò fuori dall'abitacolo solamente perché il bordo d'attacco alare sporgeva un po' in avanti rispetto al posto di pilotaggio, naturalmente aperto. Data una gran testata, il malcapitato rimase per tutta la manovra rovescia con i piedi pressoché sul seggiolino, tutto il peso appoggiato sulla testa e senza avere nessun comando in mano finché ripiombò violentemente a sedere quando l'aliante si raddrizzò e, con presenza di spirito ma anche perché si trovava ormai in assetto abbastanza corretto, non fece altro che completare l'atterraggio. Il soggetto, carissimo amico di cui non faccio il nome essendo io già stato rimproverato una volta per questo, è vivo e vegeto e non ha mai smesso né di volare né di interessarsi di alianti.

Che ne dite? Classe di ferro? o semplicemente altri tempi! Mah!? Termino sperando di non avervi annoiato e sperando di aver comunicato ai giovanissimi, se ce ne fosse bisogno, un po' di quella passionaccia che a noi "vecchi" ha fatto fare cose piuttosto strane, per usare un termine soft. Con tanti auguri!

Le prime strisciate a Vergiate

di Bruno Biasci

(Bollettino AVM n.18 - 1 ottobre '47)

"Ritornando a noi è doveroso dire che quest'entrata nell'ambiente pratico volovelistico non ci ha affatto

disorientato: già da tempo speravamo in questa giornata e molte volte l'abbiamo vissuta nella mente. La mattinata è trascorsa rapidamente: si osservavano le eleganti evoluzioni degli alianti e si pensava alla prossima strisciata.

Dopo un frugale pranzo all'aria aperta, all'ombra di un'ala, è toccato il nostro turno. Primo ad iniziare la serie delle strisciate fui io. La temuta emozione non venne e questo mi servì e compiere la strisciata in serene condizioni di spirito. La prima impressione fu la troppa lenta risposta dei comandi, data la ridotta velocità, e l'inutilità di dare piede. Una cosa da tener presente è la posizione della cloche la quale va tenuta molto in avanti per evitare di cabrare, come è avvenuto a me, e di fare voletti di qualche metro che, se fanno provare l'ebbrezza del primo distacco, sono nocivi alla buona prosecuzione per gradi della classica strisciata.

Dopo di me salirono sul seggiolino dello Zoegling: Allegri, Tognazzi, Bergomi e Villa. Chi rimaneva a terra osservava con curiosità il comportamento del compagno, il che dava origine a salutari discussioni sul miglior modo di comportarsi nella seconda strisciata.

Una cosa che, se era abbastanza sportiva, era anche piuttosto pesante, è stato il recupero del cavo di traino del verricello. Si trattava di trascinare il cavo per circa un chilometro e questo toccava a tutti. Ma l'allegria della giornata eccezionale faceva dimenticare questa discreta fatica e l'attesa tra una verricellata e l'altra.

In treno, sulla via del ritorno a Milano, non si parlava d'altro. Ma tutto questo fu soltanto, se così si può dire, l'aperitivo, lo stimolo cioè a far presto per poter fare da noi sul nostro Zoegling. Povero Zoegling, forse si sarà offeso di questo piccolo tradimento, ma comprenderà che se il suo inseparabile tutore, il verricello, non si decide a camminare, lui da solo non può farci niente. Ma a farlo camminare ci penseremo noi, ed il nostro Zoegling inizierà finalmente la sua gioiosa carriera”

“Finalmente!!”

Le prime strisciate a Bresso

di Bruno Biasci

(Bollettino AVM n.21 - 15 novembre '47)

Nel giorno del primo anniversario della sua costituzione, la nostra Associazione ha iniziato ufficialmente, con i preparativi per il giorno successivo, il corso pratico di volo a vela a cui hanno preso parte i Soci in regola con i pagamenti e le formalità: tredici Soci hanno visto coronare degnamente e con successo l'anno di fatiche e sacrifici che ha preceduto questa

grandiosa giornata.

Mancava il permesso del campo, l'autotraining, il cavo ed altre piccole cosette ma, come per incanto tutte queste non lievi difficoltà sono state superate di colpo e la mattina del 16 novembre vedeva giungere alla sede 4 o 5 giovani che, nel freddo pungente, portavano fuori l'apparecchio: alle sette tutto era sistemato sul carrello di trasporto e, poco dopo, trainato a mano dai soci montati sulle biciclette, il convoglio si avviava alla volta del campo di Bresso Cinisello ove giungeva alle 8,15. Subito dopo si iniziava il montaggio; nel contempo a Milano salivano sulla macchina (un bel camioncino Artena 2000 guidato dal signor Franco Baj) i rimanenti aspiranti volovelisti: l'automobile arrivava sul campo alle ore 9 circa quando lo Zoegling era pressoché in ordine di volo e veniva accolta dagli evviva di coloro che lavoravano nervosamente non nascondendo la preoccupazione per un mancato arrivo del traino.

Da questo momento entrava in azione il nostro istruttore sig. Egidio Galli che, coadiuvato dal sottoscritto e dal ...II° pilota (è molto più bello e significativo che autista) preparava il terreno per il collaudo dello Zoegling: poco dopo l'istruttore, in una atmosfera di quasi religioso silenzio, si preparava a prender posto sull'apparecchio.

Faceva fresco, ma chi ci pensava? Tutti gli occhi erano fissi sull'apparecchio che fra poco avrebbe preso il via rivelando il suo comportamento in volo: nessuno può comprendere quale ansia prenda il cuore di chi ha visto nascere sotto le proprie mani un apparecchio, dal primo listello alle ultime finiture, se non chi ha preso parte attiva durante tutte le sue fasi di costruzione. Si trattava in quel momento di vedere alla prova il risultato di tanto lavoro.

Ma una certa aria di fiducia aleggiava sul viso attento degli astanti e lo Zoegling, da bravo, non ha voluto smentirla e, sotto la guida dell'istruttore, per tutta la prima strisciata si mostrava docile e quasi direi comprensivo: quando posò dolcemente l'ala per terra un entusiasmo incontenibile prendeva tutti soci e sfociava in grida di gioia quando l'apparecchio, nel successivo traino, si alzava da terra e percorreva una magnifica retta.

Un altro lancio alla massima quota consentita dai 63 metri di cavo completava il collaudo perché lo Zoegling si sganciava regolarmente e con una corretta virata planava frusciando davanti a noi.

Molte domande all'istruttore: una sola risposta “ottimo sotto tutti i punti di vista”. Subito saliva sul seggiolino dell'apparecchio il primo allievo: si iniziava così il corso pratico. L'istruttore si piazzava sul cassone del camioncino rivolto verso l'allievo per dargli le indicazioni e le strisciate si susseguivano una dopo l'altra con ritmo rapido e regolare.

Alle 11,30 si chiudeva la prima parte del corso; benzina quasi terminata, pattino d'atterraggio completamente consumato dalla pista. Mentre si tornava a Milano i restanti provvedevano alla riparazione coprendo il pattino con una striscia di lamiera.

Al nostro ritorno il lavoro era quasi ultimato e alle 14,30 si poteva iniziare la seconda parte dei lanci; la nebbia, che già ci aveva accolti la mattina, si infittiva sempre più e, se ciò faceva piacere da una parte perché ci proteggeva dai curiosi un po' troppo invadenti, dall'altra ci impediva di seguire le strisciate lungo tutto il percorso perché dopo 400 o 500 metri lo Zoegling scompariva inghiottito dalla nebbia.

Verso le 16 la visibilità era di circa 60/80 metri e i voli in quota dell'istruttore se erano, a detta dello stesso, suggestivi non erano certo esenti da qualche rischio. Ma tutto, fortunatamente, si è svolto nella più perfetta tranquillità ed il bilancio della giornata si può così riassumere:

35 litri di benzina consumati, 36 strisciate, 3 mezze rette, 2 rette, 7 parabole alte per un totale di 48 lanci. 3 allievi si sono staccati da terra su 11 iniziandi.

Una giornata trionfale per l'A.V.M.; chiusi i lanci alle ore 16,30 si procedeva allo smontaggio dell'apparecchio e, montatolo sul carrello, si ritornava alla base; lo Zoegling sembrava piangesse durante queste ultime operazioni, ma penso sia stata colpa della nebbia

Purtroppo un lieve incidente funestava il lieto ritorno; un nostro compagno (n.d.r. Bergomi), mentre sulla bicicletta portava il timone dell'apparecchio andava a cozzare piuttosto violentemente contro una macchina e infrangeva con la testa il parabrezza producendosi qualche escoriazione e rimanendo qualche istante svenuto: sulla stessa macchina veniva portato alla guardia medica ove veniva medicato.

Lo stordimento era passato e la sera stessa poteva venire in sede tranquillizzando i compagni: per il timone niente di grave, un poco di collante e tutto è tornato a posto come prima. Ricordando la giornata volovelistica trascorsa son bazzecole...

Istruttore per caso

di Egidio Galli

(Commenti sulla sua prima esperienza di istruttore e sul primo passeggero dello Zoegling)

Su Taliedo e Sezze Littoria avevo accumulato, dal 5 luglio all'11 settembre 1941 (siamo in guerra da quindici mesi...) 114 lanci a verricello e 5 traini aerei, tutti nella collocazione "monocomando" poichè le scuole della R.U.N.A. Reale Unione Nazionale Aeronautica non avevano biposti.

La pausa senza voli dura sei anni e, grazie all'amico

non dimenticato Emilio Pastorelli, racimolo due lanci su Zoegling trainato da un Dodge in quel di Parma: è il 19 Ottobre 1947.

Un mese dopo vola lo Zoegling 416 nel cielo nebbioso di Bresso: indimenticabile, indimenticato 16 Novembre 1947.

Ancor oggi mi chiedo e non trovo risposta: come han fatto quegli splendidi costruttori a consegnare il loro gioiello al pilota totalmente fuori allenamento e per di più sconosciuto? Avesse almeno partecipato se non al lavoro manuale almeno al finanziamento...

Abbiamo contribuito alla rinascita del volo a vela italiano senza renderci conto che eravamo pionieri. Certo la parola è grossa ma padroni come eravamo dell'aeroporto di Bresso ogni idea era messa in pratica. Fatte le dovute proporzioni la nostra "corsa al volo" era del tutto simile alla mitica "corsa all'oro" americana.

Il pioniere agisce con naturalezza alla ricerca del nuovo tanto da apparire un po' leggerone. Se opera in fretta evita i rigori della legge.

Ho all'attivo 194 lanci quando il 18 Luglio 1948 imbarco a cavalcioni del trave centrale dello Zoegling 416 il socio Rossi Mirella, ammirata da tutti per la sorridente bellezza e che poi diventerà moglie di Giancarlo Sabaini.

Uso la cintura dei pantaloni per assicurare la ragazza.

Rapido conteggio: pilota chili 75, il passeggero 45, totale 120. Ciani 100? e Laudi 105? E il baricentro... Vien fuori una bella retta a quota metri 10 lungo la pista erbosa di Bresso: doppia felicità.

L'illusione del Breda 15

di Bruno Biasci

(Bollettino AVM n.21 - 15 novembre '47)

Il giorno 8 maggio tutti i Soci possono vedere nel capannone di Bresso un distintissimo apparecchio a motore, un Breda 15, che, con l'autorità datagli da uno 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 dignitosamente: "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 ... si ... mi fa difetto. Coi 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 giù felice, felice d'aver aiutato gli altri e felice di essere ritornato 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 dovremo togliergli il rivestimento delle ali perché così vogliono le ferree leggi del R.A.I. e che dovremo rivestirlo di nuovo ed aggiustargli 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 ... saremo tutti felici.

Severe norme per i diversi tipi di Soci (dal Regolamento Interno per il 1949)

Art. 1 - I Soci Frequentatori versano la quota sociale annua fissata per l'anno 1949 in Lit. 800 (Lit. 500 pura associazione, Lit. 200 distintivo sociale, Lit. 100 federazione alla FIVV) e godono dei diritti di cui all'art.8 dello Statuto Sociale.

Art. 2 - I Soci Effettivi Lavoratori (S.E.L.) sono Soci fissati nominalmente dal Consiglio Direttivo nei primi trenta giorni dell'anno sociale e possono raggiungere un massimo di sei.

Essi devono sottostare alle presenti norme:

- lavorano con orario libero,
- devono totalizzare un minimo di 120 ore di lavoro trimestrali, pari a 480 ore di lavoro annuali, che vengono controllate e registrate dal Direttore dei Lavori (D.d.L.)
- ricevono ordini dal D.d.L.
- godono di un premio di 50 lanci gratuiti annuali ciascuno da compiere al verricello è facoltà del D.d.L. di penalizzare i S.E.L. di un numero x di lanci secondo il rendimento e il lavoro prestato nel trimestre

Art. 3 - I Soci Effettivi (S.E.), senza alcuna distinzione, devono prestare la loro opera all'Associazione secondo le seguenti norme:

- i S.E. che mensilmente si impegnano di dare la propria opera secondo le necessità contingenti dell'Associazione ricevono disposizioni dal Consiglio Direttivo,
- i S.E. che non intendano o che siano impossibilitati a dare la propria opera secondo il precedente punto a) devono versare un contributo mensile di Lit. 250
- i S.E. di cui al punto a) lavorano con orario libero
- mensilmente viene estratto a sorte tra i S.E. di cui al punto a), che mai siano stati puniti nel corso del

mese, un premio di 3 lanci gratuiti da compiere al verricello

- i S.E. che non compiono l'opera loro assegnata dal Consiglio Direttivo perdono anzitutto il diritto all'estrazione mensile del premio e devono poi versare metà contributo (Lit. 125)

Bando di concorso per la ricerca del "Campo paradiso del volo a vela milanese"

(Bollettino AVM n.11 del 1949)

Per gli scopi enunciati nel presente bollettino e per richiamare l'attenzione dei volovelisti su di un problema che per loro è di fondamentale interesse, si invitano tutti i Soci dell'A.V.M. a voler concorrere al rintracciamento di una zona atta a verificarsi dei fatti meteorologici indispensabili per il veleggiamento e con terreno atto alla installazione di un minimo di attrezzatura aeroportuale.

Si precisa innanzi tutto che:

La partecipazione al concorso è obbligatoria per tutti i Soci effettivi e sostituisce la relazione a tema libero del corso di perfezionamento presentata da ciascuno all'inizio del 1949.

Una relazione può essere presentata da un Socio solo o anche da tre Soci (massimo) riunitisi per collaborare allo studio della stessa zona. E' valida anche una relazione redatta con l'aiuto di persone tecniche estranee all'AVM, purché il Socio rappresentante dimostri di averla studiata e saperla discutere a fondo. La partecipazione al concorso è facoltativa per i Soci frequentatori. Ai Soci effettivi che alla scadenza del concorso non avranno presentato la relazione verrà tolto il diritto di svolgere attività di volo finché non si saranno messi in regola. Questi ultimi presentanti le relazioni in ritardo non parteciperanno all'assegnazione dei premi.

Le relazioni non saranno firmate ma contraddistinte solo da un motto e da un numero scelto compreso tra 1000 e 10000. Motto e numero saranno inviati, con le firme corrispondenti, in busta a parte sigillata. Relazioni (pure in busta sigillata) e motti sono da spedire o consegnare ad A.V.M. "B. Ceschina" - Via U. Foscolo, 3 - Milano.

L'apertura delle buste delle relazioni verrà fatta da una commissione composta dal C.D., due Soci estratti a sorte e due tecnici, anche estranei all'A.V.M. Scelte le migliori relazioni verranno invitati i presentanti per un dibattito verbale e scelta finale.

La relazione vincente verrà premiata con tre traini aerei gratuiti da effettuarsi eventualmente sulla zona prescelta

Il presente concorso scade il 30/6/1950.

Le caratteristiche tecniche generali alle quali la zona dovrà rispondere sono le seguenti:

La zona dovrà essere compresa in un raggio di circa 100 km da Milano;

Nella zona tecnica di veleggiamento o ad una distanza massima di 3 km dalla stessa (senza ostacoli di rilievo interposti) dovrà trovarsi una porzione di terreno pianeggiante atto a costituire un aeroporto del formato minimo di mt. 800 x 250 col lato maggiore nella direzione dei venti diurni predominanti. Il terreno potrà avere una pendenza costante del 5 per mille rispetto all'orizzontale.

La relazione dovrà contenere dati sui regimi dei venti, della nuvolosità, della pioggia, delle pressioni e delle temperature nella zona interessata, da informazioni assunte presso Stazioni Meteorologiche vicine o da rilievi diretti, specialmente per quanto riguarda le stagioni interessate all'attività di volo. Natura delle possibilità di veleggiamento (termiche, dinamiche, ecc..).

La relazione dovrà pure contenere dati sulle proprietà del terreno interessato, sul regime di coltura, sui lavori di assestamento necessari.

In seconda linea di preferenza verranno accettate proposte per campi di lancio su pendio.

Ogni relazione sarà corredata da un disegno topografico della zona, con l'indicazione dell'orientamento, delle alture, dei centri abitati, delle strade, dei boschi e dei corsi d'acqua compresi in un raggio di 3 km dal centro campo. Il disegno sarà del formato minimo di 50 x 50 ed eseguito nei limiti del possibile con chiarezza e senza particolari inutili.

Ogni relazione sarà inoltre corredata da almeno 4 fotografie della zona, prese dai 4 punti cardinali, e possibilmente da una fotografia panoramica presa da un'altura adiacente.

Il Consiglio Direttivo

Un reato

di Egidio Galli

(a proposito di una trasferta in volo da Bresso a Bolzano)

Una operazione connessa alla pratica del volo a vela, in particolare per la delicata fase del traino aereo, è da evitare in modo assoluto: utilizzare cioè un velivolo non munito di gancio e annodargli in coda un cavo d'acciaio. Confesso ora di averlo fatto il 14 Agosto 1950 e a distanza di oltre sessant'anni mi sento colpevole nei confronti di Renato Lucano, amico e stimato pilota istruttore dell'Aero Club Milano.

Tre giorni di insistenza telefonica sul presidente dello stesso Aero Club Milano, quell'eccellente, paterno e generoso ingegner Angelo Ambrosini che poi avrebbe favorito il passaggio dell'A.V.M. da Associazione ad Aeroclub, e il Fairchild I-DANJ viene messo

a disposizione per il traino del Canguro I-AVMB.

Viene deciso di rompere il percorso in due tratte.

Da Linate a Ghedi (il mio passeggero è Bruno Biasci) il cielo è sereno e verso gli ottocento metri l'aria è abbastanza tranquilla. Penso che ciò aiuti Lucano e smorzi in cuor suo gli accidenti a me inviati fin dal giorno prima. Nonostante il cavo d'acciaio credo (la radio sarebbe arrivata dopo anni e quindi niente dialoghi) di non avergli regalato alcuna tirata per la coda.

Da Ghedi a Bolzano (ora il passeggero è Ferdinando Gambassi) le cose cambiano dal Lago di Garda in su.

Non guardo più quel nodo fatto attorno allo stelo del ruotino di coda e sposto l'attenzione alle nubi.

Stiamo lentamente salendo oltre i 1.200 metri e sopra si è formata una copertura di alto-strati mentre sotto appaiono al cuni cumuli irregolari.

In caso di "chiusura" cosa faccio? Tiro il fiato appena intravedo l'aeroporto di Trento (allora era Gardolo) e me lo fisso come alternato.

I cumuli aumentano come dimensione ma non come numero. In vista di Bolzano dopo 76 minuti di traino e alla quota di 1.600 metri sgancio.

E Lucano? non ha finito di soffrire: in finale il cavo (ancora lui!) impegna un paio di meli con uno strattone al trainatore. Mai più cavi annodati.

La prima esperienza di Cividate

di Egidio Galli ("L'Ala" n. 2 del 1951)

Dopo la ricognizione a vista effettuata il 4 novembre scorso da sette soci piloti dell'Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club di Milano nella zona dell'aeroporto di fortuna di Cividate Camuno e di cui è stata data notizia sul n. 22 de "L'ALA", è stato compiuto l'annunciato sondaggio pratico organizzato dalla direzione della Scuola di Volo dell'Associazione stessa.

Il convoglio dei mezzi di lancio, di recupero e di volo, formato da una "jeep", carrello trasporto aliante, un "Asiago 2°" ed un verricello "Ford 8V", è partito dall'aeroporto "E. Forlanini" di Milano alle ore 17,30 del 18 novembre, giungendo, senza particolarità degne di rilievo, alle ore 2,30 del 19 sull'aeroporto di Cividate. Quattro dei piloti partecipanti al sondaggio, sulla "jeep", gli altri otto con mezzi di trasporto personali. Completa l'attrezzatura l'ormai classica dotazione di paracadute, barografi, bandiere di segnalazione, arnesi e utensili, batterie da verricello, taniche olio e benzina, eccetera.

Al mattino del 19, in soli 45' vengono effettuate le seguenti operazioni: scioglimento del convoglio, messa in linea del verricello, recupero del cavo, smontaggio dell'Asiago dal carrello, montaggio dell'aliante, messa

*in linea dello stesso, riordinano sul campo di tutta l'at-
trezzatura.*

*Il rastrellamento della pista di atterraggio utilizza-
bile richiede, invece il lavoro di tutti i partecipanti,
disposti in linea di fronte, per due ore circa. Il campo
è disseminato di moltissimi paletti e ciottoli usati
dai contadini per la suddivisione dei rispettivi pic-
coli appezzamenti di terreno.*

*Alle ore 11,30 adunata dei piloti per ricevere le istru-
zioni particolari del direttore dell'Attività di Volo del-
l'Associazione da seguire per questa attività speciale.
Sfortunatamente la giornata è proprio delle meno
adatte per il sondaggio; cielo coperto, per nubi e
nembo-strati con soffitto sui 1000-1200 metri, vento
nullo, visibilità 6 chilometri, temperatura in au-
mento, probabilità di precipitazioni pomeridiane.*

*Ecco i nomi dei partecipanti: Galli Egidio, Dirett.
dell'Attività di Volo; Briigliadori Riccardo, Istruttore;
Cattaneo Enrico, Aiuto-istruttore; Biasci Bruno, Pre-
sidente; Biasci Giulio, Amministratore; Addario Er-
cole, Andreoni Angelo, Del Pio Lino, Magani
Germano; Pergolizzi Giovanni, Ricotti Oreste; Sa-
baini Giancarlo.*

*Alle ore 11 si aprono i lanci ed ogni socio, nel breve
periodo di 3 ore effettive, ne compie uno. Poi incom-
incia a piovere e si chiude l'attività. Si smonta
l'aliante sotto la pioggia a diretto, si effettua il carico
e l'allacciamento del convoglio nelle stesse condizioni
e si parte alle ore 17,15 che appena spiove. Il viaggio
di rientro viene effettuato in 5 ore e 50' quasi tutto
sotto la pioggia.*

*Il sondaggio è mancato per le pessime condizioni at-
mosferiche ma è già in fase organizzativa tutta una
serie di assaggi su scala più vasta ed in stagione più
favorevole. Comunque questa prima presa di pratico
contatto è stata molto utile e per molte ragioni:*

*- è stata collaudata su distanza media (km 114) la
capacità di trasferimento dell'AVM, già provata in-
vece su distanza forte in occasione del Raduno di
Bolzano (km. 250), traendo utili insegnamenti per
la messa a punto definitiva;*

*- è stata approntata materialmente la prima indi-
spensabile pista di atterraggio (m 50x385) consta-
tando di conseguenza la sufficienza pratica della
stessa per attività a verricello;*

*- è stata misurata la distanza di cavo svolgibile (m.
800), notando la possibilità di aumentare la stessa
a m 1200 col piazzamento del verricello fuori campo;*

*- è stata raggiunta una quota media di m 200 il che
da già la facile possibilità di agganciarsi al costone
Nord del campo la cui base si trova alla distanza di
400 metri dalla pista. Questo con gancio normale.
Con baricentrale e con 1200 metri di cavo si può con-
tare sui 350 metri allo sgancio sicuri e sulla possi-
bilità di agganciare anche il costone di Nord Ovest a*

2000 metri circa dalla pista;

*- è stata rilevata la possibilità di allungare la pista
in modo da permettere l'arrivo di aerei a motore e
conseguentemente l'effettuazione di traini aerei
anche con limitata potenza disponibile ("Piper Cub"
HP 65);*

*è stata constatata l'ottima forma di preparazione
di tutti i piloti, i quali, pur considerando che il ter-
reno particolarmente elastico e soffice riduceva for-
temente il normale rullaggio in atterraggio, hanno
compiuto tutti atterraggi di precisione con fermata
dal limite campo (entrata a zero) da un minimo di
20 metri ad un massimo di 95. Particolarmente
degni di nota la prestazione di Del Pio, ancora al-
lievo per il conseguimento del "C" e per la prima volta
effettuante lanci in quota su aeroporto diverso da
quello scuola.*

*La spesa viva totale sostenuta (doppio trasferimento,
attività di volo e straordinarie di viaggio) è stata di
14.000 lire.*

La seconda esperienza di Cividate

di Egidio Galli (dall'articolo "A quattro mani")

*Sulle carte aeronautiche del tempo scopriamo il
campo di fortuna di Cividate Camuno. In poco tempo
viene organizzata la spedizione ed il convoglio è
composto: "jeep" targata MI 111174, aliante Asiago
marche I-AVMA sul carrellone del CPV (Circolo Poli-
tecnico del Volo) e carrello-verricello Ford 8 V.*

*Il codice della Strada avrebbe poi vietato, molti anni
dopo, il traino motrice più due rimorchi....*

*Prendiamo possesso del campo che gli indigeni ave-
vano coltivato ad orto. Oibò, queste cose non si fanno
e allora smontiamo parte delle leggere strutture agri-
cole per approntare una pisterella-sentiero atta ad
accogliere il Piper J-3 marche I-MINK in arrivo
(abusivo, naturalmente) da Linate con pilota Ric-
cardo e passeggero Leonardo. Occhio! Anche allora il
"fuori campo" di un velivolo a motore aveva per con-
seguenza: macchina piantonata dai Carabinieri e ri-
tiro del C.N.*

*In due radiose giornate marzoline facciamo una
bella serie di verricellate anche con veleggiamento di
pendio: si trattava della realizzazione del concorso
lanciato da Bruno Biasci, allora Presidente dell'As-
sociazione Volovelistica Milanese, per la ricerca del
campo-paradiso del volo a vela.*

*Veniamo a noi: Riccardo arriva e l'I-MINK posa le
ruote sul sentiero.*

*Interrompiamo le verricellate e "adesso facciamo un
traino" dice Riccardo. Viene fatto un consulto per ve-
rificare stato del terreno e spazio disponibile? Non
ricordo...*

Mi imbarco sull'Asiago e, per non saper né leggere né scrivere, faccio accorciare il cavo (d'acciaio, ovviamente, siamo nel '51 e niente radio) senza altri pensieri oltre quello basilare di non toccare gli orti con l'estremità delle ali.

Ho davanti a me e lo vedo come allora il Piper che corre, corre ma non accelera. Quel terreno agricolo... La cloche vive insieme alle ali: mi trovo in aria, basso basso per non alzare la coda a Riccardo. Il sentiero sta per finire e le ruote del Piper, le vedo, sono ancora per terra. Dopo un secondo, inesorabilmente, la terra manca e sotto c'è il fiume Oglio. Ed ecco il... miracolo: sono i filetti fluidi che fanno il loro lavoro e l'I-MINK affonda dolcemente (un metro?) in aria: voliamo! Il fiume scorre incassato pochi metri sotto. C'è una morale, molto seria: noi due, Riccardo ed io, sapevamo esattamente quel che ciascuno avrebbe fatto.

Traduzione: nessuno avrebbe sganciato! Così quella volta, e così molte altre volte per quasi cinquant'anni.

Gli uomini delle 5 e delle 22

di Egidio Galli

(Il Cumulo Nembo n. 2 del 10 settembre '54)

Non è la traduzione in valori moderni della nota parabola del Padrone della vigna in cui le ore di inizio del lavoro hanno per noi sapore di stranezza e di anacronismo, ma è ugualmente una storia, molto reale, che merita la citazione in quanto, crederla, non è del tutto facile.

Gli affanni che tanto amichevolmente ci accompagnano da otto anni otto nello svolgimento di tutta l'attività di volo, sia essa didattica che sportiva, si sono quest'anno moltiplicati a macchia d'olio su asfalto bagnato: 50 allievi da allattare in sei mesi e da svezzare poi col Brevetto "C" ne sono la causa prima.

Morale all'11 Aprile: bisogna volare, volare molto, quasi quasi volare sempre. E siccome istruttori e vice, trainer e benzinarini, amministratori e tabelisti sono brave persone come tutte le altre in circolazione sul globo e quindi provvisti di bocca e stomaco e pertanto necessitanti di un qualcosa che assomigli molto ad uno stipendio possibilmente percepibile verso la fine di ogni mese, per quella bocca e quello stomaco da riempire opportunamente, ecco che costoro devono esercitare quella nobile azione definita normalmente lavoro retribuito o "lavoro sotto gli altri". La qual dura cosa, nella zona di Milano, generalmente suole tenere impegnata la gente dalle 8 del mattino alle 6 di sera; con alcuni ritagli intermedi, è vero, ma questi non hanno alcun valore volativo. Con carta e matita alla mano un qualsiasi responsabile della vita associativa riesce a concludere (e questo avviene sempre in primavera): "Mi chiedono

4000 voli stagionali; la mia ditta vende la merce volo solo in sabato pomeriggio e in domenica, più qualche festiccio infrasettimanale; la stagione si apre in Aprile e si chiude in Ottobre; è fatta: non posso vendere più di 2000 voli. Non posso allora che tagliare sulla notte, sul sonno, sul riposo.

Dichiaro guerra ai letti, ai materassi, al cinema, agli invitarelli a pranzo, alle riunioni di amici. Avevo già "stracciato" il bigliardo, il bar, la ragazza, la luna, le partite a carte ma non vedo grossi risultati. Tolto e chiuso: si vola al mattino e alla sera dei giorni feriali.

Ho risolto il problema".

Lui ha risolto il problema, che bravo! Però non ha parlato di orari. Ma vediamo un pò in pratica questo problema, sentiamola la storia che merita citazione. Ercolino (fuori Milano si può rintracciare come Addario) va a nanna alle 22, preciso come in tutte le sue cose. Punta le varie suonerie sulle 4.30. Le medesime funzionano. Si sbatte fuori dal letto e si brucia mezz'oretta per la pulizia ed un primo piccolo rifornimento di benzina solida. Sono le 5 tonde quando la sua "Iso" va in moto. Sono le 5.20 quando, entrando in aeroporto, ha il piacere di controllare il buon sonno degli avieri del corpo di guardia. Alle 5.30 il piazzale di Bresso hangar è avviato e si scalda.

Il "Fairchild" pesa una tonnellata, il CICI 280 chili, l'AECC 320, la "jeep" 1400 ma si muove da sola (coi propri mezzi si voleva dire), i paracadute un pò di chili; i cuscini, i cavi, i "tacchi", eccetera fanno poco conto. Il tutto però si muove. Poi bisogna far muovere il "Super Scaraab" ad olio di gomito. La qual faccenduola riscalda in modo notevole se non proprio lo stesso motore sicuramente il produttore di lavoro. Sta di fatto che alle 5.50, o 6 che siano, tutto il baraccone si è digerito i 500 metri che vanno dall'hangar alla pista. L'Ercolino di cui sopra si piazza sul GENI e comincia a tirare. E dato che i "Canguro" sono due la spola è continua. Alle 7.40 il "fesso" scende dalla macchina e comincia a pensare di andare in ufficio, proprio nel preciso momento in cui i suoi colleghi cittadini pensano di alzarsi dal letto. E va in ufficio; non si sa bene se a lavorare o a riposarsi del già fatto lavoro. (E' vietato inviare "IL CUMULO NEMBO" nelle ditte dove lavorano i soci. N.d.R.).

Dall'ufficio poi se ne esce: la canzone è sempre la stessa con la piacevole differenza che non c'è da sorbire la suoneria della sveglia. Ore 18: eccolo in aeroporto. Fuori gli apparecchi (qualcuno forse pensava che alle 7.40 non fossero stati tutti rimessi in hangar insieme ai cuscini, ai cavi, ai paracadute eccetera?) e via di nuovo. Ore 21: si parla di tornare a casa. E alle 21.30 o giù di lì a casa ci siamo. L'Ercolino ha finito.

Ma lui ha la fortuna di essere padrone di una formidabile "Iso"! Il Lino (per la provincia: Del Pio) si sgamella invece i chilometri 10 x 4 con una ottima bicicletta ex-ARAR. Poi sul campo fa il vice-istruttore, il tabellista, il benzinario e qualche comoda volta anche l'autista della "jeep". Di giorno studia, convinto di farsi medico. Da notare che con la questioncella della bicicletta le sue casalinghe suonerie si scatenano esattamente alle 4: dopo sarebbe troppo tardi. E' pur sempre uno degli "uomini delle 5" ma dopo le ultime modifiche, è passato nella super categoria "delle 4".

Riccardo (per Italia, estero e Francia: Brigliadori) sembra, nelle apparenze, un signore della sua categoria: proprietario di una poderosa "BMW", esce dalla Pirelli alle 17, abita nelle vicinanze dell'aeroporto, dispone di un fisico quasi unico. Il tutto fuori campo: sul medesimo, coi piacevoli avviamenti manuali del motore da 175 cavalli, ridiventa paria come i citati altri "fessi".

La legge è orrendamente uguale per tutti. Anche per il pilota stanco Amleto (molto conosciuto anche come Zanetti). Il quale, sappiamo tutto anche su di lui, dopo aver stabilito il primato di 21 traini feriali come trainatore tra le 5.08 e le 7.43 mattinali e le 17.19 e le 20.52 serali ha voluto sfondare con un raro 37 traini domenicali nel mese di Luglio. Per un pilota stanco A sera, levato di peso dalla bella atmosfera dei 50 centigradi della cabina del GENI, appariva in semplici mutande: il resto dell'abbigliamento, al ritmo di un capo al volo, era finito in fondo al bagagliaio. Ognuno diventa scemo come può. Che ridere se lo si dovesse stipendiare! Non si illuda chi in tal caso pensa a 50 o 60 traini giornalieri; non volerebbe più addirittura, altro che storie. Meglio allora scemo, ma sportivo.

Di pagati ce ne sono lo stesso. Chiusa baracca e messi a nanna i burattini, sono le 22, escono dalla tana del lavoro coatto gli uomini della categoria folle: vanno a fare liberi professionisti del "tutto per la gloria". Sono quelli della "a pregiata Vs. del 41 Dicembre diamo immediata evasione con preghiera di volerci consegnare i citati dieci "Stinson L.5" di cui all'oggetto della presente sul nostro aeroporto di Bresso dove i Vs. piloti riceveranno, eccetera". Gli stessi che, questo sognando, si limitano poi a scrivere al solitario volovelista anteguerra di Sondrio di voler attendere pazientemente la prossima buona stagione quando "la scrivente associazione organizzerà un

campeggio di 15 giorni per soddisfare... eccetera". Ed oltre a scrivere lettere, elencano voli e nomi e tempi della gran grana benzina in esenzione doganale. Allora si chiamano Vergani.

Allineano cifre e cifre, fan somme e divisioni ed altre mille strane amalgame per diffondere infine una montagna di statistiche balle che nessuno capisce o vuol apprezzare. Allora si chiamano Ma questo è uno di quei formidabili rompiscatole che è meglio non nominare, tanto si fa già sentire fin troppo da solo. Fanno, ecco il punto debole, i conti della serva per concludere di mettere a terra una dozzina di disgraziati debitori volanti. Allora si chiamano Tom, certe volte anche Franco Tomasina. L'Amministratore. Il re del denaro strasudato. L'uomo buono. Il tripadre. Il più odiabile e il meno odiato anzi, assieme al Presidente, il più benvenuto.

Se quest'individuo dovesse pensare soltanto una volta al giorno che abbiamo in Italia, migliaia di gente pagata fior di bigliettoni per volare (e che spesso non vola per niente) mentre lui ha a che fare esclusivamente con messeri che rubano (non è vero, ma sta bene dirlo) pur di "sgraffignare" il voletto e che poi a furia di far così si trovano conti di 50, 70, 90 e fino a, documentabile, 137 mila lire di ore volo, per lui non ci sarebbe altra alternativa che il suicidio o l'omicidio premeditato di 130 soci. La cosa è andata in politica. E' stato più forte di noi. Doveva invece andare con l'orologio. Per dire che all'A.V.M. lavora quando gli altri mammalucchi dormono. Dormono: ma come fanno a dormire tanto, dormono sempre, dormono in piedi. Chi vola dicono che valga, però si alza alle 4. Chi vola e scrive e fa di conto vale due volte e sebben non si sappia a quale ora si lavi il grugno si sa invece di preciso che incomincia a lavorare alle 10 di sera per metter giù l'ultimo "sospeso di cassa" alle 2 tonde tonde.

Lui aveva risolto il problema! E' un inesistente "lui", ma lo si sente ugualmente, signori: è uno spirito buono e assomiglia molto alla forza di volontà ed alla più pura passione. Il giorno in cui lui tenterà di trovare il sistema di far lavorare l'A.V.M. anche tra le 2 e le 4 (un'ora per il momento, a tutti sacra in Morfeo) Mombello sarà la nostra sede sociale.

Là finalmente avremo le termiche colorate, il volo gratis, i trainatori stipendiati, gli istruttori non urlanti, il volo notturno, l'aliante personale, le punizioni passate volando per almeno dieci ore e il Mantica che atterrerà all'ora promessa.

TERZA PARTE
Le immagini



Lo Zoegling 416 in evidenza



Gennaio 1948 - Bresso - Lo Zoegling 416



1953 - Jolanda Grassi al decollo verso la carrucola di rinvio



L'Allievo Cantù 417, libratore base per ottenere l'Attestato "B"





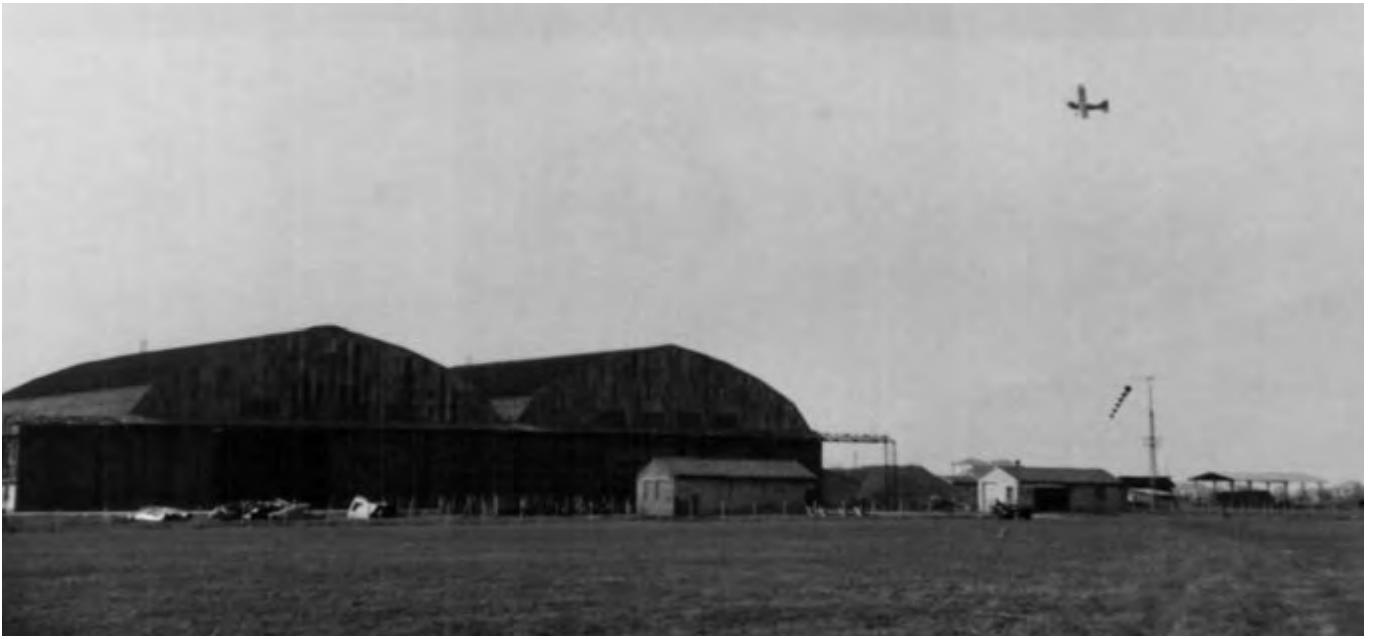
Enrico Cattaneo "vola" sui terrapieni di Bresso



Riccardo Brigladori in "meditazione"



Una delle prime tessere dell'AVM



Vedute del campo volo di Bresso



Lo Zoegling 416



*Si riconoscono: Uberti - Biasci B. - Casati - Galli - Magani
Zanetti - Pergolizzi*



La famosa Jeep ex-rottame



Difficili spostamenti del verricello Marmon





Il verricello Marmon in azione e in attesa



*Primi esperimenti di collegamento radio di Vittorio Laudi
il socio più robusto della compagnia*





Il Cat-20 I-CATT



Validi aiutanti per recuperare il cavo del verricello: capofila l'omnipresente Riccardo Briigliadori



L'Asiago I-AVMA





Egidio Galli collauda l'Asiago



Leonardo Brigliadori si prepara per un volo con l'Asiago



L'Asiago verso la linea di volo a Bresso



Il trainatore Piper I-MINK



Luigi Villa intrattiene gli amici dell'AVM con la fisarmonica



L'Arcore I-DICI in una curiosa immagine al rientro da un fuori campo



Il primo Canguro arrivato all'AVM



Il Canguro I-CICI in decollo prima dello sgancio carrellino



Il Canguro I-AVMD



L'esperienza di Civate Camuno



Egidio Galli "prova" il campo di Civate





A Cividate Camuno con amici piccoli e grandi del posto





Il Cat-28 I-AVMC del socio Umberto Mantica



Bruno nel Cat-28



In allegria



Il Pinocchio



Gruppo di famiglia: Biasci, Ricotti, Magani, Addario, Gonalba, Rivolta, Baldi



Settimana Aviavelica di Bresso 1952



Magani, Biasci, Ricotti, Addario, Pergolizzi



Frailich, Zanetti, Biasci, Gonalba, Cattaneo E., Magani



Il Canguro I-AECC al decollo...



e mentre sgancia il carrellino



Lo Spillo a Bresso



Lo Spillo a Rieti



Lo Stinson I-AEEN decolla davanti agli hangar di Bresso



Il Gheppio di Gianfranco Rotondi



L'Urendo con Franco Tomasina amministratore dell'AVM



L'Urendo di Edgardo Ciani in trasferimento



Il Canguro I-AECC e I-AEEX



Il Canguro I-AECK



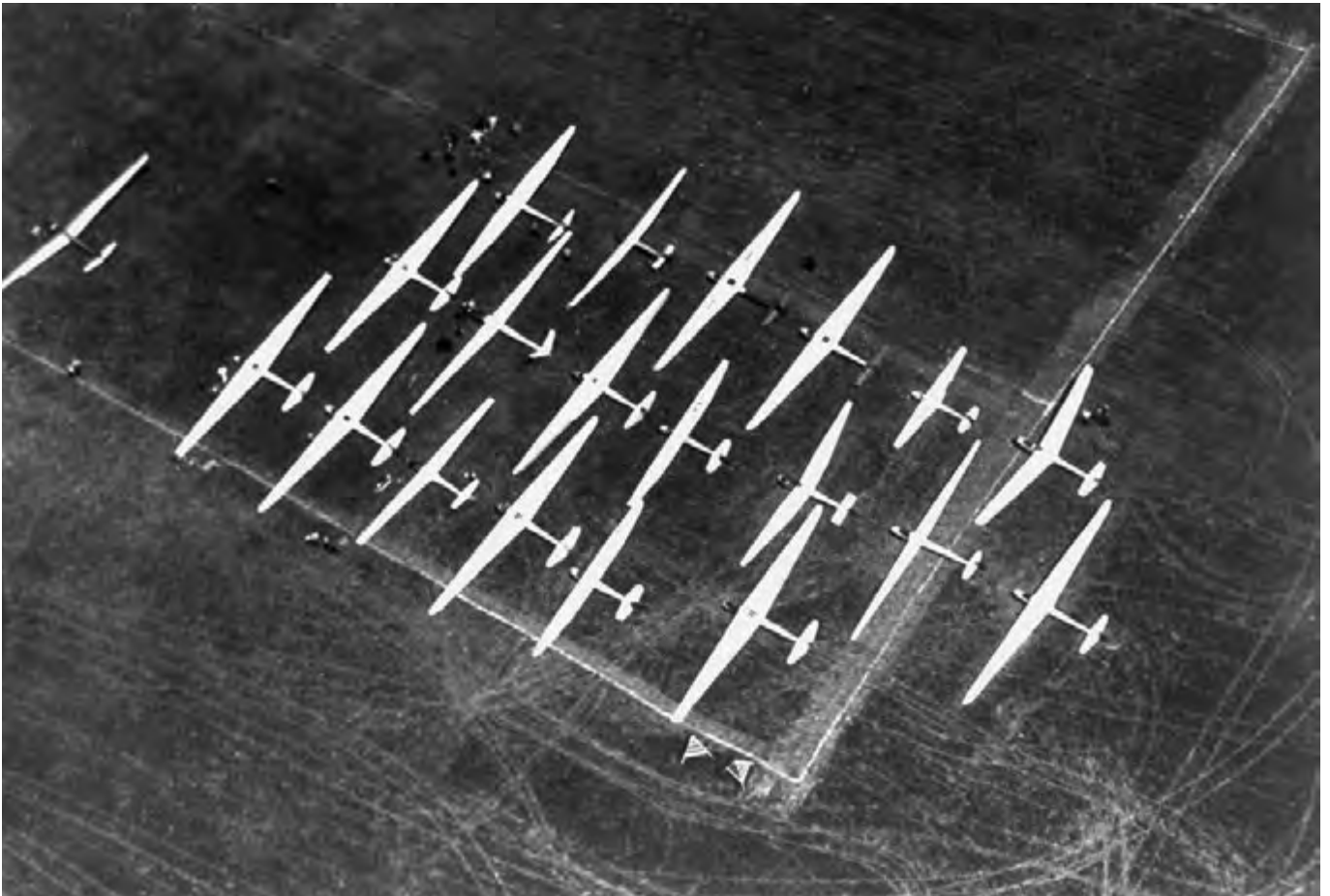
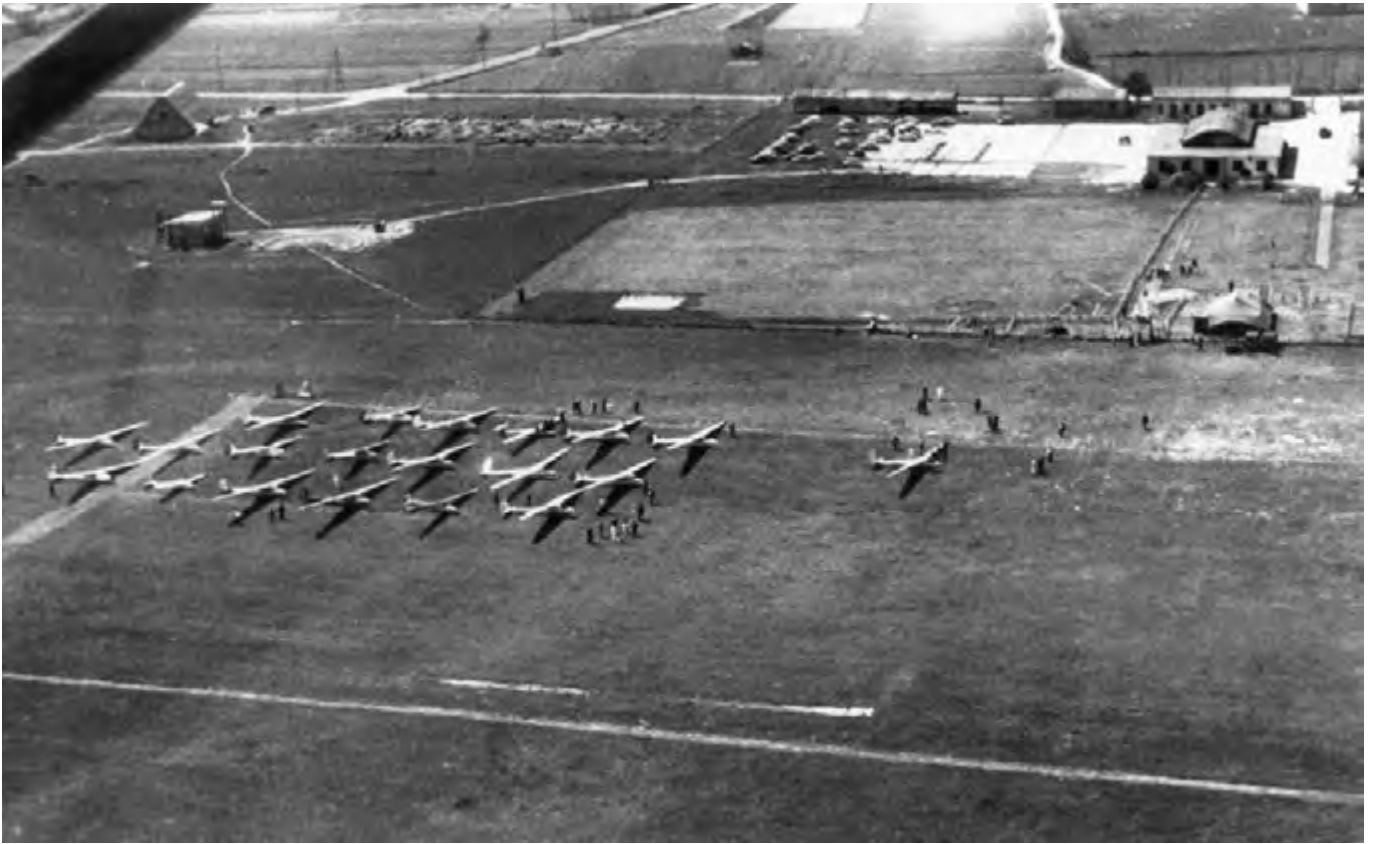
Il CAT-28 I-AVMC a Linate



Il Supercanguro I-AVMD



Leonardo Briigliadori controlla i piani di coda del Canguro



Campionato Nazionale a Bresso



La Club House a Bresso mentre arriva il KA-2 di Legnano



Biasci, Galli e Laudi



Tom, Zanetti, Briadori e Biasci



Una pausa nell'attività all'AVM



O. Ricotti a Vergiate



Mantica, Brigliadori e Fanoli a Bresso



Rasini sullo "Spillo" e Leonardo Brigliadori



Inizio Voli a Bresso



Il "Carroccio" a Bresso trainato in linea dalla jeep



Il trainatore Piper I-DODE



Coppa AVM e Trofeo Bresso 1958. Lo Spillo



Attività AVM anni '50



Attività AVM anni '50



Attività AVM anni '50

SINTESI DEI FATTI ACCADUTI IN AVM DOPO IL 1960

1960

- Nasce l'Accademia Volovelistica con R. Briadori, B. Del Pio, F. Fornaroli, F. Frailich, E. Galli, R. Gussoni, G. Locatelli, P. Longaretti, E. Rivolta, A. Soldini, M. Stucchi, che regalano all'Accademia i propri aianti.

1961

- Contando sull'apporto dell'AeCI (che non viene poi concretizzato) l'AVM retribuisce cinque dipendenti e incontra crescenti notevoli difficoltà economiche.
- La testata della rivista "Volo a vela" viene ceduta al Centro Studi Volo a Vela Alpino di Varese.
- La SSVV viene ceduta al socio Felice Gonalba che la trasforma in azienda indipendente.

1962

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

1964

- Con il NOTAM 805 viene sospesa l'attività volovelistica sull'Aeroporto di Bresso.
- Nomina nuovo Consiglio: Briadori Riccardo alla Presidenza.
- Crisi finanziaria e di adesioni. Situazione debitoria di L. 1.017.060 da parte di 58 soci nei confronti dell'AVM.
- L'Accademia Volovelistica mette in vendita per un milione l'aliante M-100S.
- Ordine perentorio di sospensione dell'attività di volo a Bresso.
- Riccardo Briadori diventa Presidente dell'AVM.
- Sfrattata da Bresso, l'AVM si sposta sui vari campi ospitanti di Orio al Serio, Novi Ligure, Alessandria, Tortona e Calcinato del Pesce.
- Il Piper I-MINK, dopo 14 anni di attività viene ceduto a Trento per 800.000 lire.

- Cessano i rapporti di lavoro con tutto il personale dipendente.

1965

- Assemblea ordinaria: Si constata un debito complessivo di circa 3 milioni di lire.
- L'aliante M-100 S I-VELD viene venduto a Rieti per 900.000 lire.
- Viene decisa la vendita dell'Uribel B I-AVMR che viene acquistato per 700.000 lire da Alessandro Gallotti.
- Il secondo Piper Cub I-DODE viene venduto a Bologna per 1.100.000 lire.
- Assemblea straordinaria: Il passivo sale a 2.389.499 lire. Deciso di cedere gli aianti Gheppio I-AVMG, Urendo C I-AVML, Uribel I-AVMT e I-AVMU all'AVS Associazione Volovelisti Sportivi dell'AVM di Marietti e Rasini.
- Con altra delibera patrimoniale viene ceduto ad alcuni piloti dell'AVM l'M-100 S I-CNVS per 850.000 lire.
- Viene venduto l'Urendo B I-AVMI per 100.000 lire con destinazione Malnate.

1966

- Vendita della Jeep.
- Vengono venduti all'AeCI per 1.600.000 lire due Canguro e le semiali di un terzo. Il conto in banca dell'AVM torna in nero.
- Entra in servizio il primo motoaliante biposto immatricolato in Italia che riduce del 50% i costi della scuola.
- L'Accademia Volovelistica acquista come secondo rimorchiatore il Piper Super Cub da 150 CV I-ROLF.
- Assemblea straordinaria che ratifica, primo Aeroclub, l'adeguamento al nuovo statuto emanato con DPR.

1968

- R. Briadori acquista terreni (180.000 mq) ad Alzate Brianza (con prestito bancario di 156 milioni) e si forma la "Cooperativa Volovelistica l'Aviemme"

costituita da 78 Soci dell'AVM che (con due milioni a testa) diventano comproprietari.

- Il Piper Cub I-AVAM, pilota R. Brigliadori, atterra sul campo di Alzate Brianza di proprietà dell'AVM e che verrà denominato "Simone da Orsenigo", segue un breve volo con pilota E. Galli.

1970

- L'AVM svolge un'attività annuale di circa 4000 ore di volo.
- Prosegue il tentativo di coinvolgere nell'impresa finanziaria anche i volovelisti che utilizzano alianti e aeroporto con i normali costi d'esercizio.
- Viene costruito un hangar da 800 mq.
- Si instaura una sorta di collaborazione tra l'AVM come Associazione che svolge la sua attività di volo e la Cooperativa proprietaria dell'Aeroporto: la prima paga l'affitto alla seconda. Nasce però conflittualità tra padrone e inquilino.

1984

- Attraverso la "Aviemme s.r.l.", costituita ad hoc, si raccolgono fondi per l'acquisto di altri 100.000 mq di terreno (250 milioni). I Soci della Società rimangono finanziatori per ulteriori acquisizioni di terreni e costruzioni di opere (la pista, la palazzina, ecc..).
- La direzione dell'AVM passa a Frailich-Gabrielli

1987

- Cena sociale a Monza per i 40 anni dal primo volo dello Zoegling dell'AVM. Il Presidente Gabrielli invita i fondatori Biasci B. e G., Bergomi, Galli, Mantica, Tognazzi e Villa.

1988

- Scissione nell'AVM . Una parte rimane ad Alzate Brianza e prenderà il nome di Associazione Volovelistica Lariana mentre la parte rimanente dell'AVM si trasferisce sul campo di Voghera

1990

- Il 16 luglio viene fondata ufficialmente l'Associazione Volovelistica Lariana (AVL) a cui aderiscono 112 soci della Cooperativa

1991

- La 16ª edizione del Trofeo Colli Briantei viene organizzata dall'AVM sul campo di Missaglia (Lecco).
- Sul campo volo di Missaglia vengono effettuate circa 1000 ore di volo sul totale di 5500 svolte nell'anno dall'AVM.

1992

- L'AVM rischiera la sua flotta (3 trainer, 4 alianti biposto, 4 monoposto) sull'aviosuperficie di Missaglia (17 km da Alzate). Rimangono ad Alzate 26 velivoli (di cui 18 dell'Accademia Volovelistica)

1994

- Incendio doloso distrugge a Missaglia l'hangar dell'AVM con 9 alianti, due trainer e lo Zoegling 416

1996

- L'AVM, con la Presidenza di Frailich, celebra a Voghera i 50 anni dalla nascita con una cena a cui partecipano un'ottantina di persone tra cui alcuni "fondatori" (Biasci Bruno e Giulio, Bergomi e Villa).



Centro Studi Volo a Vela Alpino • Calcinate del Pesce (Varese)

Supplemento alla rivista "Volo a Vela" n° 328



A.V.M. - TRE LETTERE UNA STORIA

Appendice al documento

Nel mese di maggio è stato fatto dono al CSVVA di un prezioso documento dell' Associazione Volovelistica Milanese. Un libricino del 1957 che riporta lo statuto della nascita di questo ente; libricino che l'autore, Bruno Biasci, non aveva tra i suoi copiosi documenti che gli hanno consentito di scrivere la storia dell'AVM.

Con il suo consenso è stato deciso di aggiungere questa appendice per inserire nel documento la riproduzione integrale di questo libricino riportato nelle pagine che seguono.

Aeroclub Volovelistico Milanese

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3



S T A T U T O



Aeroclub Volovelistico Milanese

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3

●

STATUTO

Decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1957, n. 1438 - Approvazione dello Statuto dell'Aero Club d'Italia e dello statuto tipo degli Aero Club locali. (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana N. 75 del 27-3-1958 - Supplemento Ordinario).

COSTITUZIONE E SCOPI

ART. 1

L'AEROCUB VOLOVELISTICO MILANESE (A.V.M.) persegue, nel territorio di sua competenza e senza fini di lucro, attività turistica, sportiva, didattica, di volo a motore o a vela e aeromodellistica e paracadutismo sportivo.

L'A.V.M. inoltre promuove ed incoraggia ogni altra forma di attività nel campo aeronautico turistico-sportivo e svolge propaganda aeronautica; diffonde la cultura aeronautica e collabora con le pubbliche autorità locali nello studio e nella risoluzione dei problemi che la interessano; opera comunque in modo da incrementare l'aviazione in tutte le sue estrinsecazioni.

ART. 2

I Soci dell'A.V.M. sono distinti in:

- 1) *Soci effettivi*
 - a) aviatori
 - b) ordinari
- 2) *Soci aggregati*

Sono ascrivibili alla categoria « aviatori » coloro che hanno conseguito uno dei brevetti aeronautici previsti dalla vigente legislazione o uno dei titoli equipollenti stabiliti dal Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia (Ae. C. I.).

Sono ascrivibili alla categoria « ordinari » tutti gli altri aspiranti maggiorenni.

Sono ascrivibili alla categoria « aggregati » gli aspiranti minori di 21 anni non aviatori.

E' lasciata facoltà all'A.V.M. di conferire speciali distinzioni ai Soci che abbiano acquisito particolari benemerienze.

Tutti i Soci dell'Associazione Italiana dei Pionieri sono di diritto Soci effettivi aviatori dell'A.V.M., nella cui circoscrizione risiedono, con esonero dal pagamento delle quote sociali.

Chi aspira ad ottenere la qualifica di Socio deve presentare apposita domanda sottoscritta da due Soci effettivi.

Sull'accoglimento della domanda si pronuncia con insindacabile giudizio il Consiglio Direttivo dell'A.V.M.

All'atto dell'accoglimento della domanda deve essere versato l'importo stabilito per la quota sociale oltre a una distinta quota di ammissione.

ART. 3

Le misure delle quote di associazione e di ammissione dei Soci effettivi ed aggregati sono fissate annualmente dal Consiglio direttivo dell'A.V.M., osservati per i Soci aggregati i limiti eventualmente stabiliti dal Consiglio Federale dell'Ae. C. I.

Le quote sociali devono essere pagate entro il mese di febbraio di ogni anno. Trascorsa tale data, il Consiglio Direttivo invita con lettera raccomandata i Soci morosi a versare la quota sociale,

fissando un termine non superiore a trenta giorni.

Coloro che entro il termine fissato suddetto non abbiano provveduto a mettersi in regola col versamento delle quote decadono da Soci.

I Soci aggregati che chiedono il passaggio alla categoria « effettivi » sono esenti dal pagamento della quota di ammissione.

ART. 4

Tutti i Soci, in regola con le quote sociali, hanno diritto di partecipare alle manifestazioni e comunque all'attività dell'A.V.M., di usufruire dei vantaggi inerenti alla sua organizzazione e dei benefici assistenziali da esso eventualmente organizzati.

Alle manifestazioni dell'A.V.M. hanno diritto di partecipare, con particolari agevolazioni, anche i Soci appartenenti ad altri A. C. in regola col pagamento delle quote sociali.

ART. 5

La qualità di Socio si perde per decadenza, nel caso previsto dall'art. 3, per volontarie dimissioni, per radiazione.

La radiazione è pronunciata dal Consiglio Direttivo dell'A.V.M. nei confronti del Socio che abbia compiuto atti disonorevoli, abbia mancato ai doveri sociali, abbia compiuto gravi atti di indisciplina di volo o abbia danneggiato in qualunque modo l'interesse morale o materiale o il prestigio e il buon nome dell'A.V.M.

Contro il provvedimento di radiazione

è ammesso ricorso al Consiglio Federale dell'Ae.C.I., entro trenta giorni dalla notifica della decisione stessa.

La decisione del Consiglio Federale dell'Ae.C.I. è definitiva.

Il Consiglio Direttivo dell'A.V.M. può infliggere le minori punizioni disciplinari del rimprovero e della sospensione fino a un anno.

ART. 6

I Soci effettivi in regola col pagamento delle quote sociali hanno voto deliberativo nelle assemblee e possono rivestire cariche sociali.

I Soci che abbiano rapporti di dipendenza dall'A.V.M. o comunque siano da esso, a qualunque titolo, remunerati, non possono rivestire alcuna carica sociale. Essi possono partecipare alle assemblee, ma non hanno diritto a voto quando si deliberi su oggetti di carattere amministrativo o su questioni di ordinamento interno.

I Soci ggregati non possono rivestire cariche sociali; possono essere ammessi dal Consiglio Direttivo a partecipare alle assemblee, senza però avere diritto di voto.

Tutte le cariche sociali sono gratuite.

ART. 7

Gli organi dell'A.V.M. sono:

- a) L'Assemblea dei Soci;
- b) Il Consiglio Direttivo;
- c) Il Presidente;
- d) Il Collegio dei Revisori.

ART. 8

L'assemblea è costituita da tutti i Soci effettivi.

Hanno diritto di voto soltanto i Soci effettivi con anzianità di almeno quattro mesi.

I Soci aviatori dispongono di quattro voti ciascuno.

I Soci ordinari dispongono di un solo voto ciascuno.

L'assemblea ha tutti i poteri per conseguire gli scopi sociali ed è ordinaria o straordinaria.

ART. 9

L'assemblea ordinaria è convocata dal presidente dell'A.V.M. entro il mese di settembre di ciascun anno e:

a) delibera sul bilancio preventivo e quello consuntivo;

b) delibera sulla relazione dell'attività svolta nell'anno precedente;

c) delibera sul programma di massima per l'anno successivo;

d) elegge il Presidente, i membri del Consiglio Direttivo e tre Revisori dei conti;

e) delibera su tutte le altre materie che ad essa vengano sottoposte dal Consiglio Direttivo.

ART. 10

L'assemblea straordinaria è convocata ogni qualvolta il Consiglio Direttivo lo ritenga necessario o su richiesta motivata, con predisposto ordine del giorno,

da non meno di 1/3 dei Soci effettivi in regola col pagamento delle quote.

ART. 11

La convocazione dell'assemblea è effettuata con avviso esposto nella sede sociale e con invito spedito ad ogni Socio effettivo almeno sei giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

L'avviso e l'invito indicano gli argomenti posti all'ordine del giorno, l'ora e il luogo della riunione e, per il caso in cui non possa deliberarsi per mancanza del numero legale, l'ora e il luogo della riunione in seconda convocazione. La riunione in seconda convocazione non può aver luogo prima di ventiquattro ore da quella fissata per la prima.

Nell'avviso di convocazione è indicato se le votazioni possono essere anche esercitate per delega, rimanendo esclusa, in ogni caso, la possibilità che un Socio possa essere portatore di più di una delega.

ART. 12

L'assemblea è regolarmente costituita in prima convocazione con la presenza di almeno la metà più uno dei Soci effettivi e in seconda convocazione qualunque sia il numero dei soci effettivi presenti.

Salvo il disposto dell'art. 15, le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta.

ART. 13

Il Consiglio Direttivo dell'A.V.M. è composto dal Presidente dell'A.V.M., che

lo convoca e lo presiede e da almeno 7 Consiglieri, tra i quali il Consiglio stesso elegge uno o due vice Presidenti.

Su proposta dello stesso Consiglio Direttivo, il numero dei consiglieri può essere aumentato dall'assemblea fino ad un massimo di undici, tenuto conto del numero dei Soci.

I Consiglieri durano in carica tre anni e sono rieleggibili.

Verificandosi vacanza prima della scadenza del triennio, i nuovi eletti durano in carica fino alla scadenza del triennio e possono essere rieletti.

ART. 14

Il Consiglio Direttivo è l'organo di esecuzione delle deliberazioni dell'assemblea e può deliberare su tutte le materie non riservate specificatamente alla competenza dell'assemblea.

Per la validità delle adunanze del Consiglio Direttivo, occorre la presenza della maggioranza dei suoi componenti.

Il Consiglio delibera a maggioranza di voti; in caso di parità, decide il voto di chi lo presiede.

ART. 15

Il Presidente dell'A.V.M. è eletto dall'assemblea a maggioranza di due terzi dei voti in primo scrutinio e a maggioranza assoluta in secondo scrutinio. Dura in carica tre anni e può essere rieletto. In caso di vacanza della carica prima della scadenza del triennio, si procede all'elezione del nuovo Presidente, che dura in carica fino alla scadenza del triennio e può essere rieletto.

ART. 16

Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'A.V.M.

In caso di assenza o impedimento, il presidente è sostituito dal vice-Presidente o dal vice-Presidente più anziano se ne siano stati nominati due.

Il Presidente può delegare la firma degli atti di ordinaria amministrazione al vice-Presidente o ai vice Presidenti.

ART. 17

Il controllo dell'amministrazione dell'A.V.M. è affidato a un Collegio composto da tre Revisori eletti dall'assemblea, i quali eleggono fra loro il Presidente. Essi durano in carica tre anni e possono essere rieletti. Verificandosi vacanze prima della scadenza del triennio, i nuovi eletti durano in carica fino alla scadenza del triennio e possono essere rieletti.

I Revisori esaminano i bilanci, i conti consuntivi, i registri delle deliberazioni, gli atti giustificativi delle spese, la contabilità, e presentano le loro relazioni con le conclusioni e proposte al Consiglio o all'assemblea.

I Revisori assistono alle sedute del Consiglio Direttivo, senza diritto di voto.

ART. 18

Il patrimonio dell'A.V.M. è costituito:

a) da tutti i beni mobili e immobili e dagli altri valori di proprietà dell'A.V.M.

b) dai beni mobili e immobili dei quali l'A.V.M. venisse a qualsiasi titolo in possesso.

ART. 19

Le entrate dell'A.V.M. sono costituite:

- a) dalle rendite patrimoniali;
- b) dalle quote di ammissione e dalle quote annuali di contributo ordinario e straordinario dei soci;
- c) dai contributi volontari e dalle donazioni di persone od Enti;
- d) dai proventi derivanti dall'attività e dalle gestioni speciali dell'A.V.M.;
- e) da ogni altra eventuale entrata.

ART. 20

I fondi occorrenti per l'ordinaria gestione sono depositati presso uno o più istituti di credito, scelti dal Consiglio Direttivo.

I prelevamenti sono effettuati a firma del Presidente o di un suo delegato ai sensi dell'art. 16.

ART. 21

L'anno finanziario dell'A.V.M. coincide con l'anno solare.

Il Consiglio Direttivo compila all'inizio di ogni esercizio il bilancio preventivo e al termine il bilancio consuntivo.

Entrambi i bilanci sono sottoposti all'assemblea dei Soci e sono trasmessi entro il mese successivo all'Ae.C.I. per la loro approvazione.

ART. 22

Entro la data di ogni anno indicata dall'Ae.C.I., l'A.V.M. sottopone all'Ae.C.I. le proposte concernenti l'attività

sportiva per il suo coordinamento nel quadro dell'attività sportiva nazionale.

Il Presidente dell'A.V.M. propone i Commissari Sportivi ai sensi della lettera h) dell'art. 33 dello statuto dell'Ae.C.I.

I Commissari Sportivi durano in carica un anno e possono essere confermati.

ART. 23

Lo scioglimento dell'A.V.M. può essere deliberato dai quattro quinti dei Soci effettivi.

In caso di scioglimento l'Ae.C.I. provvede alla nomina di un Commissario liquidatore ed indica la destinazione da darsi al patrimonio dell'Ente. I Revisori dei conti, in carica dal momento della messa in liquidazione, continuano a esercitare le proprie funzioni fino al termine delle operazioni relative.

ART. 24

Il Consiglio Federale dell'Ae.C.I. può, per gravi motivi od a richiesta della metà più uno dei Soci effettivi, sciogliere gli organi dell'A.V.M. e nominare un Commissario straordinario il quale assume i poteri spettanti agli organi stessi e resta in carica 6 mesi per provvedere alla ricostituzione dell'amministrazione ordinaria. Tale termine può essere prorogato dal Presidente dell'Ae.C.I., in caso di necessità, fino ad un anno.