



L'AVIAZIONE MILANESE

Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede
Sezione Sperimentale Volo a Vela
Laboratorio Gruppi Sportivi
Campo di Volo

VIA UGO FOSCOLO n. 3
VIA SAN VITTORE
VIA CONSERVATORIO n. 9
AEROPORTO BRESSO - CINISELLO

Anno VIII° - n° 2
1° Settembre 1954

GLI UOMINI DELLE 5 E QUELLI DELLE 22

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, trainatori e benzinari, amministratori e tabellisti 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 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 però non hanno alcun valbre 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 festiccioia infrasettimanale; la stagione s'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.

2)

Ma vediamo un po' 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 suono 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 po' 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 faccenda la 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. È 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. (È 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 scribere 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 benzinaro 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. È pur sempre uno degli "uomini delle 5", ma - dopo le ultime modifiche - è passato nella supercategoria "delle 4".

Riccardo (per Italia, estero e..... Francia: Brigliadori) sembra, nelle apparenze, un signore della sua categoria: proprietario di una poderosa "B.M.W.", 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 i 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 tri-padre. Il più odiabile e il meno odiato anzi, assieme al Presidente, il più benvoluto.

Se quest'individuo dovesse pensare soltanto una volta al giorno che abbiamo in Italia migliaia di gente pagata fior di biglietti 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. si 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 "scospeso 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.

DISPOSIZIONI E NORME

- Comunicato n° 3. - Il Direttore di Segreteria e Amministratore comunica quanto segue:

Poiché il socio Signor Vergani, responsabile del Servizio Benzina, ha dovuto lamentare alcuni inconvenienti, è opportuno che tutti i partecipanti all'attività di volo siano informati che il servizio stesso è di esclusiva competenza - oltre che del Signor Vergani - del socio Longaretti e del consigliere Del Pio. Nessun'altra persona risultando specificatamente autorizzata, le operazioni di prelievo carburante e di rifornimento agli aeromobili non potranno essere effettuate, in modo assoluto, se non alla presenza e sotto la direzione di uno dei suddetti signori. In particolare il socio Longaretti curerà il servizio nei giorni festivi (sabato pomeriggio, domenica ed eventuali festività infrasettimanali), il consigliere Del Pio negli altri giorni della settimana (sabato mattina incluso).

- Comunicato n° 4. - Il Direttore di Segreteria e Amministratore, a seguito di delibera del Consiglio Direttivo (Riunione del 27 Luglio 1954), comunica quanto segue:

Gli allievi piloti che hanno effettuato la prova pratica per il Brevetto "C" nel corso dell'anno possono usufruire delle tariffe sportive

di volo purché provvedano al versamento della quota prevista dall'articolo 13 del Regolamento Interno 1954 in misura proporzionale rispetto alla data in cui la prova stessa è stata conseguita. Vale a dire che l'ammontare della quota suddetta sarà determinato da tanti sestanti ($1/6 = \text{Lit. } 3830$ e $6/6 = \text{Lit. } 23000$) quanti sono i mesi intercorrenti da quella data a tutto il 30 Settembre 1954 (con arrotondamento mensile se la prova è stata effettuata nella prima quindicina).

Il credito eventualmente risultante dall'aggiornamento del conto personale sulla base delle tariffe sportive verrà considerato in conto ore volo.

Esempio. - L'allievo pilota che abbia effettuato la prova di veleggiamento il 10 Maggio 1954 dovrà versare i 5/6 della quota sportiva, per un importo di Lit. 19.150. Se la prova fosse stata conseguita il 20 dello stesso mese l'importo risultante sarebbe di 4/6, cioè di Lit. 15.320.

NUOVI BREVEZZI, ABILITAZIONI E PROVE

- Durante il mese di Agosto sono state effettuate le seguenti prove di Brevetto "C":
 - 1, Vago Enzo - Vice-Istruttore Del Pio (29 Agosto 1954)
- Durante il mese di Agosto sono state effettuate le seguenti prove di Brevetto "C d'argento":
 - 4, Tomasina Franco - durata (3 Agosto 1954)
 - 5, Pastorelli Emilio - durata (4 Agosto 1954)
 - 6, idem - guadagno di quota (idem)
 - 7, Cattaneo Mario - durata (4 Agosto 1954)
 - 8, idem - guadagno di quota (idem)
 - 9, Bergagna Sergio - guadagno di quota (4 Agosto 1954)
 - 10, Baldi Mauro - guadagno di quota (4 Agosto 1954)
 - 11, Zanetti Amleto - distanza (4 Agosto 1954)
 - 12, Longaretti Pietro - durata (5 Agosto 1954)
 - 13, Bergagna Sergio - durata (5 Agosto 1954)
 - 14, Rivolta Virginio - distanza (6 Agosto 1954)
 - 15, Mantica Umberto - distanza (7 Agosto 1954)
 - 16, Fanoli Enrico - durata (8 Agosto 1954)
 - 17, Tomasina Franco - guadagno di quota (8 Agosto 1954)

VITA DELL'ASSOCIAZIONE

- Il Direttore di Segreteria e Amministratore ha provveduto a segnalare ai Direttori responsabili dell'attività di volo, Signori Galli e Zanetti, i nominativi degli allievi piloti e dei piloti la cui posizione amministrativa non risulta in regola. Dalla data del 23 Agosto essi sono pertanto sospesi da ogni attività di volo.
- La Segreteria comunica che alla fine del mese di Agosto il numero dei soci in regola col rinnovo della quota annua 1954 e di quelli nuovi è salito a 130. Tra gli ultimi abbiamo il grande piacere di annoverare l'Ingegnere Ermenegildo Preti, notissimo progettista di alianti e appassionato volovelista.
- La situazione "vendita riviste", meglio nota come la "grande sven-dita" del numero unico Volo a Vela 1952, è in netto miglioramento. L'"edicola" Giovanetti viaggia a gonfie vele e minaccia in modo piuttosto serio la capo-lista che, nell'ultimo mese, ha vivacchiato con 5 copie vendute contro le 34 della cadetta. Ecco la classifica:
 - Galli, 153 copie vendute dal 1° Gennaio
 - Giovanetti, 100 copie
 - Brigliadori, 80 copie.
 Seguono alcuni moscerini con 5 e 4 copie.

NELLE FAMIGLIE DEI NOSTRI SOCI

- E' scomparsa il giorno 28 Agosto la Signora Serena Tognazzi, Mamma del nostro caro Dario. Le condoglianze di tutta l'Associazione all'amico ed alla sua Famiglia siano l'espressione della nostra affettuosa vicinanza in questo momento triste e doloroso.
- Il 14 Agosto, Maria Laura Liliana è arrivata a dar gioia a Mamma e Papà Ricotti. Si vede che quel diavolo di Giorgio non era abbastanza forte per scassare da solo tutta la casa di Cantù. Insieme agli auguri migliori scappa la nota maligna: e due!....

IL GRAN RADUNO

Il sole sorge a Rieti (e sul suo allenamento collegiale) ma è ancora abbastanza in forma per sorgere anche a Bresso (e sul suo raduno casalingo). L'accostamento non vuole avere alcun valore polemico perché i fatti e le cifre che detti fatti rispecchiano hanno in sé tutta la giusta potenza polemica che piace agli uomini di azione ma è stato ugualmente fatto per spirito sportivo, per emulazione, per il piacere di competere ad armi pari nella medesima appassionante tenzone.

Per dire insomma quanto di buono si è fatto termicando durante le ferie. Senza una particolare organizzazione, con pochi mezzi (due "Canguro", il "Pinocchio", un "Asiago 2° mod." ed un "Fairchild" trainatore), con 14 iscritti e qualche raro aiutante, Zanetti - Direttore dell'Attività Sportiva - è riuscito brillantemente a mettere in porto il raduno che già aveva preannunciato nella sua relazione programmatica del Febbraio scorso.

Le cifre sotto riportate sono sintomatiche, però due paroline di commento scappano via con una certa facilità. Non fosse altro che per quel formidabile rapporto di 16,38 che divide il tempo di volo del trainatore da quello dell'aliante; il che, esemplificando, vuol dire che per una sola ora di trainatore (ossia 45 litri di benzina) si son fatte oltre sedici ore di volo d'aliante (ossia meno di tre ipotetici litri di benzina all'ora). Questo il rapporto generale di tutto il raduno. Nella seconda e quarta giornata esso (il parziale giornaliero, s'intende) è addirittura salito a 27,04 e 28,60. Più unico che raro, effettivamente.

Degna di grande interesse anche la colonna riportante le medie per volo che porta il bel valore finale di 2h.19' su 41 voli totali d'aliante.

Particolare menzione meritano le prove personali di Zanetti, Rivolta e Mantica i quali, lasciato a Bresso il "biberon" sono andati a bere virilmente vini e liquori rispettivamente a Rovato, Masserano e Vergiate con 60, 75 e 54 chilometri a testa. Sfortunato invece Adario che ha dovuto accontentarsi di soli 28 chilometri (Olgiate Olona) insufficienti purtroppo per l'insegna d'argento.

Bravi tutti, comunque, per aver raggiunto risultati personali e collettivi invero notevoli senza alcun graffio (riferito specialmente ai "maghi" della distanza) alle tanto preziose macchine.

E un altro elogio speciale poi a Zanetti, Rivolta e Mantica, nostri "C d'argento" numero 3, 4 e 5.

Statistiche del Raduno

- totale voli aliante: 41
- totale ore corrispondenti: 95h.04'
- totale voli trainatori: 41
- totale ore corrispondenti: 5h.48'
- rapporto generale ore volo veleggiato/trainatore: 16,38
- media durata volo aliante: 2h.19'
- totale generale voli: 103
- totale generale ore corrispondenti: 105h.55'
- totale chilometri percorsi: 217

- prove "C d'argento": 14
 - a) durata = Tomasina, Pastorelli, Cattaneo Mario, Longaretti, Bergagna e Fanoli
 - b) guadagno di quota = Pastorelli, Cattaneo Mario, Bergagna, Baldi e Tomasina
 - c) distanza = Zanetti, Rivolta e Mantica
- brevetti "C d'argento": 3
 - Zanetti, Rivolta e Mantica

Quadro statistico giornaliero del Raduno

giorno	voli/A	h/A	voli/T	h/T	voli/P	h/P	rapp.	M/volo/A
2/8	7	14h51	7	1h00	4	0h36	14,51	2h07
3/8	7	21h38	7	0h48	3	0h21	27,04	3h05
4/8	9	23h48	9	1h10	2	0h15	20,40	2h38
5/8	3	11h55	3	0h25	4	2h26	28,60	3h58
6/8	5	6h44	5	0h43	1	0h05	9,39	1h20
7/8	6	4h58	6	1h02	5	1h09	4,80	0h49
8/8	4	11h10	4	0h40	2	0h11	16,75	2h47
Totali	41	95h04	41	5h48	21	5h03	16,38	2h19

leggenda:

- voli/A = numero voli aliante
- h/A = ore volo aliante
- voli/T = numero voli trainatore
- h/T = ore volo trainatore
- voli/P = numero voli a/m a motore per prova motore e sondaggio
- h/P = ore volo a/m a motore per prova motore e sondaggio
- rapp. = rapporto ore volo veleggiato/trainatore
- M/volo/A = media durata volo aliante

COLLABORAZIONE DEI SOCI

Il materiale pervenuto (e quello giacente) è sempre molto; lo spazio disponibile poco. Diamo la precedenza a "servizi" che giungono addirittura dall'estero. Il primo è del fortunato socio Gavazzi scelto - su indicazione dell'A.V.M. - dall'Aero Club d'Italia per un bel viaggio in America/U.S.A. Di questo interessante salto atlantico così egli ci informa:

- Scambio di Cadetti con la Civil Air Patrol.

Come tutti gli anni scorsi, anche quest'anno è stato organizzato uno scambio di cadetti con la C.A.P. che ha provveduto ad inviare in Italia, come in altre 19 nazioni, cinque cadetti accompagnati da due ufficiali ricevendone altrettanti negli Stati Uniti.

Ora, prima di passare a descrivere il modo in cui questo scambio è avvenuto, vorrei dire due parole circa la C.A.P. Si tratta di una associazione di civili americani, ausiliaria della U.S.A.F. Lo scopo di questa associazione è innanzitutto umanitario essendo i suoi soci addestrati e pronti ad accorrere ovunque vi sia bisogno di soc-

corso aereo: alluvioni, incendi di foreste, paesi isolati dalla neve, eccetera. In secondo luogo di iniziare i giovani alle attività aeronautiche.

Dopo aver conosciuto i cadetti americani a Roma, siamo partiti il 23 luglio per Francoforte sul Meno a bordo di un C.47 dell'U.S.A.F. I partecipanti del gruppo italiano erano gli accompagnatori Capitano Polimeni, istruttore dell'Accademia Aeronautica, l'Ing. Paterlini, dell'Aero Club di Reggio Emilia e i cadetti Matté e Degli Innocenti, dell'Accademia Aeronautica, Bianchini dell'Aero Club di Firenze, Vossilla dell'Aero Club di Roma e Gavazzi, dell'Associazione Volovelistica Milanese.

Giunti a Francoforte nel pomeriggio facciamo conoscenza coi cadetti convenuti dalle altre nazioni d'Europa e passiamo insieme la serata nella base. Il giorno dopo ci imbarcano su un DC.6-B del M.A.T.S. e dopo 14 ore di volo più due passate alle Azzorre, atterriamo a Washington all'alba del 25.

Passiamo quattro giorni a Washington alloggiati in una base delle varie riserve delle varie aviazioni americane. Il 26 abbiamo un pranzo ufficiale all'aeroporto civile durante il quale ci sorbiamo i discorsi del Generale Bear, capo della C.A.P., di rappresentanti del Governo e dell'Aviazione: di una ventina di personaggi importanti, insomma. Il pomeriggio visitiamo la città. Il resto del tempo passato a Washington, tranne due sere durante le quali abbiamo visto il Cinerama e abbiamo avuto un ballo ufficiale al quale è intervenuta anche la famosa Geneviève de Galard, l'"angelo di Dien Bien Phu", è stato libero a disposizione dei cadetti.

Il 29 ogni gruppo lascia Washington per uno Stato diverso: a noi tocca il Connecticut (ma invidiamo i Belgi che vanno a Hollivood). Dopo due ore di volo non invidiabile su di un "vagone volante" (più o meno) atterriamo (Dio sia lodato!) a Hartford, capitale dello Stato. Lì siamo ricevuti dalla Signora Francesca Lodge Braggiotti, di origine fiorentina e moglie del governatore che in quel momento si trova a Napoli, dalle personalità del Governo e dai dirigenti della C.A.P.

Passiamo dieci giorni nel Connecticut svolgendo un programma intensissimo di visite a fabbriche, a città e a clubs di meridionali: la maggior parte, infatti, della popolazione del Connecticut è di origine italiana (meridionale) ed è notevole il fatto che della gente emigrata dall'Italia molti anni fa o magari nata e sempre vissuta in America, sia per sentimento più italiana di noi che ci viviamo: sebbene la maggior parte di costoro non sa neanche che cosa sia l'Italia.

A parte tutto ciò e a parte le fabbriche di spazzole, di bulloni, di cappelli, le tipografie e le centrali telefoniche, ci hanno portato a visitare la Pratt-Whitney dove abbiamo osservato il processo di fabbricazione del "Wasp Major", motore a pistoncini di 3500 HP, del J-57 turboreattore e del T-34 turboelica; alla stessa fabbrica inoltre abbiamo visto il banco prova volante del J-57 che era montato in gondola sotto la fusoliera di un B-50 e del T-34 montato a prua di un B-17.

Abbiamo poi volato sulla città di Hartford con l'elicottero della P.W. Siamo stati poi al museo della Colt, alla base di sommergibili di New London dove abbiamo visitato un sommergibile; abbiamo poi alloggiato all'Università di Yale per parecchio tempo.

Dopo esserci abbastanza divertiti e stancati parecchio lasciamo il Connecticut per New York a bordo di un Beechcraft D-18. Atterriamo all'aeroporto di Mitchel dove ritroviamo la simpatica "babele" che avevamo lasciato a Washington.

La mattina dopo ci trasferiscono dalle baracche di legno della Mitchel Air Force Base al Waldorf Astoria dove alloggiamo per i tre giorni che passiamo a New York. Qui abbiamo un ricevimento dal Sindaco ed un ultimo pranzo ufficiale in un ristorante italiano (l'unico posto dove abbiamo mangiato bene); era presente quella sera anche Jacqueline Cochran che, a 53 anni, si concede il lusso di fare la donna più veloce del mondo. Il resto del tempo è stato libero a disposizione dei cadetti.

La mattina dell'11 Agosto, addio America! e stesso itinerario per tornare a casa.

Una bella e insperata fortuna, tutto sommato.

Il secondo pezzo non è collaborazione vera e propria ma lo stralcio da una lettera di un nostro socio dalla Germania che, per il contenuto prevalentemente volovelistico, merita adeguato spazio. Dopo l'A.V.M. in America quindi, l'A.V.M. in Germania:

- Lettera da Frankfurt.

Io sono qui installato da ormai 15 giorni (7 il 13 Agosto) ed ho già preso contatto con il volo a vela locale (a dire la verità, da dieci giorni non faccio altro che stare al campo dalle 9 di mattina alle 6 di sera!). La scuola che io frequento è a Egelsbrech, a 20 chilometri da Francoforte e a 11 da Darmstadt e dipende appunto dall'Ae.C. di Darmstadt. L'attività si fa in un gran prato ancor più conciato di Bressò, che ha però il vantaggio di avere infinite piste perché non ne ha neanche una. L'hangar manca totalmente (ne stanno però costruendo uno con relativa casetta in mattoni) e gli apparecchi sono in un recinto all'aperto, insieme ad alcuni aerei a motore inglesi e svizzeri che usano il nostro campo.

Io mi sono presentato costà mercoledì 4 con la lettera di presentazione che gentilmente mi aveva dato Galli e col mio libretto di volo. Mi hanno subito fatto fare un volo-prova col verricello e a doppio-comando. Il giorno dopo ho cominciato i voli regolari. Ieri, dopo aver fatto 20 verricellate a doppio-comando (di cui 2 ieri mattina) ho finalmente fatto il decollo, che è andato benone. E' stata una esperienza magnifica, e anche un po' emozionante, dopo essersi abituati a sapere sempre l'istruttore dietro pronto a dirti quando fai una sciocchezza o quando devi iniziare l'atterraggio.

Visto che il decollo era andato bene, mi hanno fatto fare subito le prove dell'Attestato "B". Questa è la nuova scuola: alla fine del doppio-comando si fa il "B" (l'"A" non c'è più neanche qui) e dopo due ore di volo soli si ha diritto a far le prove di Brevetto "C". E' un concetto niente affatto sbagliato che non sarei per niente alieno dal sostenere anche per l'A.V.M. Tanto più che il "B" è già una specie di brevetto con cui posso fare quello che voglio, pur sotto gli occhi dell'istruttore; si potrebbe paragonare al nostro "C pratico" come l'han fatto Rasini & C. Le prove di "B" consistono in tre voli con giro campo e atterraggio di precisione. Ho fatto ieri i tre voli, che sono andati bene.

Adesso devo fare le due ore per il "C" ma oggi pioveva e non abbiamo volato. Qui le condizioni sono piuttosto cattive: è perfetta pianura, quindi si va a termiche; il sole l'ho visto per un paio di giorni solo. Spero di non dovermi fare le due ore a furia di voli di 4-5 minuti! A proposito: mi fanno pagare 5 marchi (= 750 lire) ogni verricellata. Non si paga però l'apparecchio.

L'attrezzatura qui è la seguente: 2 verricelli da 90-100 HP e un verricello di recupero (rekul-winde) per recuperare il cavo, manovrato per mezzo di un motorino raffreddato ad aria; è molto comodo e non l'ho mai sentito descrivere in Italia. Agisce per mezzo di un cavetto leggero attaccato al gancio del cavo principale. Per il recupero macchine c'è quel che resta di una vecchissima "Opel", cioè il telaio, il motore e il ricordo di due sedili. Per quel che ho potuto vedere, mi dà molto più affidamento che non la nostra (al confronto) fiammante "jeep". Per le comunicazioni da un capo all'altro del campo usano un vecchio telefono da campo adattissimo allo scopo. In complesso sono bene organizzati pur con mezzi molto modesti.

Gli alianti sono piuttosto concitati perché, stando sempre all'aperto, non è che si aggiustino. Al momento c'è qui un "Doppelraab", biposto scuola di primo periodo, e un "Mu.13 E" che è quello che uso io e che è realmente un bell'apparecchio: non intendo per competere col "Canguro", ma non saprei immaginare macchina più adatta per scuola. E' un biposto in tandem ad ala media con struttura della fusoliera mista in legno e metallo, tipo "Spatz" (il "Passero" della METEOR), ala in legno e tela; i posti sono come nel nuovo "C.V.V.8" o nel "Kranich", quindi di comodissimo accesso. Pattino e ruotino fisso.

Posto anteriore con pedaliera regolabile. Diruttori per la verità non molto efficaci: 3-3,5 m/" a 85 orari.

Adesso poi c'è il nuovo modello, "Bergfalke II°" (mentre quello descritto è il "Bergfalke I°") con ala a freccia negativa per aumentare la visibilità del secondo pilota.

Quello che poi è sbalorditivo è il prezzo: 8.000 D.M. (= 1.200.000 lire circa) e per l'esportazione soli 7.000 (= 1.050.000).

Nei prossimi giorni vorrei provare a fare almeno un traino aereo (ogni tanto i piloti svizzeri e inglesi che hanno le macchine in campo ne fanno) per vedere come si comporta.

I dati tecnici che conosco (press'a poco) sono i seguenti:

- apertura alare: m. 15
- peso a vuoto: kg. 247
- peso con due piloti: kg. 427
- discesa minima: 70 cm/"
- massima efficienza: sui 75-80 orari
- velocità minima: 45 orari circa
- velocità massima: 130 orari in cattivo tempo
160 orari in condizioni normali

Adolfo Soldini

INDIRIZZI

- Il nostro socio e allievo Carlo Zurleni è stato improvvisamente chiamato alle armi. Da Bari, dove ora si trova, ha scritto salutando tutti i componenti l'Associazione.

Carlo Zurleni
9° C.A.R. Aeronautica
10^ Compagnia
BARI

- L'"americano" Egidio Gavazzi ha portato con sé venti lettere indirizzate dall'A.V.M. ad altrettanti gruppi di volo a vela statunitensi col saluto dei nostri volovelisti ai colleghi d'oltre Atlantico. Dette lettere sono state inoltrate attraverso un ufficiale della C.A.P. il cui indirizzo può tornare utile a quanti volessero avviare corrispondenza internazionale.

Captain Arthur Lenzi
627 Chapel Street
NEW HAVEN
Connecticut (U.S.A.)

- Il "tedesco" Adolfo Soldini, oltre a salutare istruttori e amici, fa sapere che la sua permanenza al Nord si protrarrà alquanto. Per coloro che volessero acquistare qualche..... "Bergfalke" diamo il suo recapito.

Adolfo Soldini
Pension May
Eppsteinerstr. 43
FRANKFURT AM MAIN (Deutschland)

DA TENER PRESENTE

La responsabilità di quanto pubblicato e non firmato è da attribuirsi al Direttore Stampa e Propaganda, nonché Direttore de "IL CUMULO-NEMBO", Signor Egidio Galli. Lo stesso che per reclami, articoli, collaborazione ed altro potrete interpellare sia per telefono (597.351), sia di persona (Viale Beatrice d'Este, 37). Tenendo naturalmente presente che lo stesso "CUMULO-NEMBO" esce al primo d'ogni mese e che le grane pubblicabili è bene pervengano all'individuo citato almeno entro il giorno 25 del mese precedente.

Voli liberi aeroplani (Didattica)

Piper Cub I-MINK	217	35h.20'
Piper Cub I-DODE	83	14h.51'
Fairchild I-GENI	-	-
Totale mensile	300	50h.11'
Totale mesi precedenti	91	17h.27'
Totale progressivo	391	67h.38'

Voli liberi aeroplani (Sportiva)

Piper Cub I-MINK	31	3h.37'
Piper Cub I-DODE	22	3h.58'
Fairchild I-GENI	36	4h.14'
Totale mensile	89	11h.49'
Totale mesi precedenti	96	19h.28'
Totale progressivo	185	31h.17'

R I E P I L O G O

	n°	traino	velegg.	totale
<u>Attività alianti</u>				
Didattica	163	15h.33'	27h.53'	43h.26'
Sportiva	111	11h.20'	54h.00'	65h.20'
Totale mensile	274	26h.53'	81h.53'	108h.46'
Totale mesi precedenti	151	13h.58'	30h.52'	44h.50'
Totale progressivo	425	40h.51'	112h.45'	153h.36'
<u>Attività aeroplani</u>				
Didattica traini aerei	163			23h.04'
" voli liberi	300			50h.11'
Sportiva traini aerei	111			16h.53'
" voli liberi	89			11h.49'
Totale mensile	663			101h.57'
Totale mesi precedenti	338			57h.29'
Totale progressivo	1001			159h.26'
<u>Attività globale</u>				
Didattica	626			116h.41'
Sportiva	311			94h.02'
Totale mensile	937			210h.43'
Totale mesi precedenti	489			102h.19'
Totale progressivo	1426			313h.02'
