

IL CUMULO NEMBO

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~~ AEROPORTO FORLANINI
VIALE DELL'AVIAZIONE
VIA CONSERVATORIO n. 9
AEROPORTO BRESCO - CINISELLO

Anno X° - n.4
Aprile 1956

LA SCIAGURA DI TORINO

apprendiamo dalla stampa che uno dei nostri colleghi, il Dott. Giuseppe Zoccola di Torino - insegna d'argento n.15 - ha perso la vita in un incidente di volo sul campo dell'Aeritalia, precipitando con un Canguro su un terrazzo ai confini dell'aeroporto. La sciagura è avvenuta martedì 1° maggio, mentre lo Zoccola effettuava la manovra di atterraggio. Il suo passeggero ha potuto cavarsela con contusioni di lieve entità.

Dolorosamente stupiti per la repentina, incredibile morte di questo nostro compagno, inviamo all'Aero Club di Torino l'espressione del nostro cordoglio e della nostra solidarietà in questa triste ora.

LA NOSTRA ATTIVITA'

La riapertura della stagione volovelistica milanese ha avuto luogo con semplice cerimonia il giorno 18 marzo scorso. Presenti alcune Autorità militari della I.Z.A.T. ed il Sacerdote Don Pozzi che ha benedetto le macchine ed ha pronunciato alcune calde parole di augurio.

Si è poi dato inizio ai voli, che hanno potuto essere numerosi anche per la assenza di condizioni favorevoli al veleggiamento.

L'attività di volo di questi primi 40 giorni, è stata fortemente ostacolata dalla pioggia che è caduta con grande frequenza nella ultima quindicina di marzo. Infatti l'attività sportiva è stata quasi nulla sino all'8 aprile, primo giorno in cui si sia potuto avere qualche volo superiore ad un'ora. In questo periodo, grazie alla formidabile volontà di Briadori, vero benemerito dell'A.V.M., la scuola ha però potuto seguire il suo corso ugualmente, in quanto il nostro Riccardo, accettando la sfida del maltempo, ha volato anche con la pioggia dalle 6 alle 8 di tutti o quasi i giorni feriali.

Il giorno 8 aprile la Seconda Sezione - magistralmente diretta da Oreste Ricotti - ha dato i primi frutti : cinque prove di quota per l'insegna d'argento, sono state realizzate seguendo il criterio razionale della limitazione alla durata di voli.

Tutte queste prove sono state compiute con un tempo di un'ora ciascuna, col risultato che le favorevoli condizioni sono state sfruttate dal massimo numero di piloti interessati.

Il giorno 13 aprile, accanto ai quattro Canguri coi quali solamente è stata iniziata l'attività, anche l'Asiago I-AVMA, il Pinocchio e il Cat 20 sono entrati in linea.

Si è sperato che queste tre macchine potessero diluire la pressante richiesta di voli che quest'anno - a causa del più che raddoppiato numero di piloti rispetto la scorsa stagione - si va verificando. Invece l'apporto, benchè immediatamente utilizzato, tranne il Cat 20, che è poco idoneo al veleggiamento, si è rivelato insufficiente. La nostra possibilità di soddisfare le richieste, è quest'anno scarsa, nonostante sia disponibile un numero superiore di macchine, ed ancor più precaria sarà più avanti, quando buona parte dei 42 nuovi allievi - che ora volano sul Piper - dovrà volare sui Canguri in ore favorevoli al veleggiamento.

Il giorno 21 aprile si è finalmente avuto il collaudo del GHEPPIO che si è rivelato una macchina oltremodo interessante. Brigliadori che lo ha pilotato, è rimasto entusiasta della maneggevolezza e della bassa velocità di discesa, inferiore a quella dell'Asiago, pur con velocità sulla traiettoria più elevata. Una modifica al comando degli aerofreni, si è rivelata necessaria e si spera che possa essere compiuta in breve tempo.

La seconda giornata propizia ai veleggiamenti, dopo una eclissi di diciassette giorni, si è avuta il 25 aprile, senza che tuttavia vi fossero condizioni eccezionali. In questo giorno si sono avuti ben cinque atterraggi fuori campo, tutti perfettamente riusciti, compreso quello di Brigliadori che ha preso terra addirittura in un'aia delle dimensioni di m.35x100 con tanto di corona di gelsi. Il totale dei Km. percorsi è di 118. Umoristico il " fuori campo " di Baldi che col Cat 20, è atterrato a Linate. Riassumendo, possiamo elencare :

MESSINA ANTONINO GIORGIO FRAILICH EGIDIO GAVAZZI RAFFAELE GUSSONI DARIO TOGNAZZI	Quota "C d'argento" realizzato su Canguro il giorno 8 aprile. Tempo, ore una circa ciascuno.
BRIGLIADORI R. - TOMASINA	distanza allenamento Km.58 Bresso-Briandate Canguro I-AVMD effettuata il 25 aprile;
SERGIO BERGAGNA	distanza tentativo "C d'argento" Km.35 Bresso-Ponte S.Pietro(Bergamo) su Asiago I-AVMA effettuata il 25 aprile;
MARIO CATTANEO	distanza allenamento Km.15 Bresso-Saronno su Canguro I-CICI (autorizzazione Aero Club Italia) il 25 aprile;
MAURO BALDI	Km.10 Bresso-Linate su Cat 20 I-CATT-25 apr.
ADOLFO SOLDINI	atterrato a Pero (Milano) nel tentativo della distanza " C d'argento ".

Tutte le macchine sono state prontamente recuperate.

IL NOSTRO CANGURO I-AVMD AI CAMPIONATI MONDIALI

L'Aero Club Italia ha scelto quale macchina concorrente nella categoria biposti dei prossimi Campionati del Mondo, il nostro Canguro I-AVMD che avrà come equipaggio la coppia RICCARDO BRIGLIADORI-FRANCO TOMASINA. Verrà inviata anche una squadra assistenza composta da nostri soci. La data di inizio dei Campionati è il 30 giugno prossimo; quella di chiusura, il 13 luglio.

Mentre siamo grati dell'alto onore concessoci di poter inviare un completo équipe alla massima manifestazione volovelistica, dobbiamo segnalare le gravi difficoltà che questo impegno solleva al nostro sodalizio, non tanto di natura finanziaria, quanto di natura tecnica in rapporto agli impegni che l'Associazione ha verso i suoi soci e verso gli allievi. Si aggiunga che l'Aero Club d'Italia ha intenzione di scegliere un terzo pilota da inviare quale rappresentante nella categoria monoposto, fra quei "C d'argento" che avessero compiuto le prove minime di Km.100 a meta prefissa e Km.150 a meta libera. Questo impegna ancora l'A.V.M. verso i suoi "C d'argento" a favorire la realizzazione di queste prove.

Segnaliamo all'Aero Club d'Italia ed alle competenti Autorità Ministeriali, queste nostre esigenze di macchine e di aiuti, con la preghiera che vengano obiettivamente considerate nell'interesse del volo a vela e della diffusione dello sport aeronautico, per la quale l'A.V.M. ha fatto grandi sacrifici ed ha profuso tante energie.

LA GRANDE RICHIESTA DI VOLI

Senza voler drammatizzare sui brontolii, sui mugugnamenti ed i reclami che più che mai si odono sul campo, riteniamo che l'attuale situazione sia effettivamente limitativa dei programmi di ciascun socio pilota, che d'altronde, nella gran parte e fatte le debite eccezioni, può dedicare allo sport volovelistico, solo le ore libere dal lavoro. Contando quanti effettivamente siamo e confrontando queste cifre con quelle dello scorso anno, abbiamo :

	<u>1955</u>	<u>1956</u>	
piloti brevettati	20	61	
allievi e piloti in attesa di brevetto	58	68	
piloti brevettati svolgenti scarsa attività	<u>11</u>	<u>11</u>	
	89	140	

Dei soci piloti, abbiamo : Insegne d'oro 1 : Brigliadori
" d'argento 8 Ciani, Rivolta V., Zanetti,
Cattaneo M., Brigliadori L.,
Vergani W., Tomasina, Fanoli.

Di questi nove, sei svolgono assidua attività all'A.V.M. e quattro devono allenarsi per i prossimi Campionati Mondiali, impegnando un minimo di due macchine. La nostra flotta, al contrario, ha avuto sinora un incremento proporzionalmente minore.

Infatti, in confronto abbiamo :

	<u>1955</u>	<u>1956</u>
Canguri svolgenti piena attività	2	3
Canguri ad attività ridotta (I-AVMD)	1	1
Monoposti disponibili	<u>3</u>	<u>3</u>
Totale macchine	6	7

Il rapporto persona-macchina è passato da 10:1 a 18:1; nè l'entrata in linea delle nuove costruzioni, potrà modificarlo di molto per quest'anno, essendo :

Gheppio	I-AVMG	usufrutto per ora di sole 4 persone
Spillo	I-AVME	in via di sistemazione; sarà peraltro una macchina accessibile per ora a pochi piloti fra i meglio allenati;
Urendo	I-AVMH	in costruzione;
Aliantino	I-AVMF	in costruzione.

LA SCIAGURA DI TORINO : UNA LETTERA DEL COL. NANNINI

Al momento di stampare questo Bollettino, riceviamo una lettera dal Col. Nannini, Capo della Commissione Centrale per il Volo a Vela, da cui stralciamo le seguenti righe :

" AERO CLUB d'ITALIA "

R O M A

Roma, 7.5.56

.....
Attività dell'1.5/ : Ricontro la Vs. del 2 corr. stesso argomento, e prendo atto con piacere della Vs. attività.

Vi ringrazio molto per la parte che prendete al grande dolore che ha colpito i volovelisti italiani. Da notizie pervenutemi, degne della massima fede, risulta che l'incidente è stato causato da una fragrante violazione delle norme di procedura. Il compianto Dott. Zoccola presentatosi sul campo dell'Aeritalia, ha sorvolato le aviorimesse a 60 mt. di quota con vento di fronte al suolo di 50-60 Km/h. invece di proseguire per prepararsi all'atterraggio, ha compiuto un'intera virata di 360 gradi e quando con un sospiro di sollievo gli astanti ritenevano si portasse all'atterraggio, ha ripetuto l'errore compiendo un secondo giro intero. Portato fuori dal campo dal vento ed avendo perso molta quota, ha stretto il giro mettendo l'ala sinistra in stallo e precipitando su una baracca.

La semplice descrizione dell'incidente, non richiede particolari illustrazioni, ma un semplice commento. Non si dovrebbero mai verificare incidenti dovuti a cause di tal genere, è pertanto necessario richiamare l'attenzione di tutti i piloti nell'interesse delle loro vite, del materiale e della serietà del nostro sport, sulla rigorosa osservanza delle norme disciplinari, norme che non sono dettate a capriccio ma da troppe evidenti ragioni di sicurezza.

E' doloroso, ma occorre far tesoro di questo incidente al fine

di salvaguardarsi. Insistete sulla inderogabile necessità di non cambiare la procedura iniziata. Giunti alla quota prevista e sui limiti del campo, non si modifichi il corso del volo, ma si proceda per l'atterraggio limitando le manovre a quelle solè indispensabili per portare a termine l'atterraggio.

Ed indipendentemente dall'aspetto disciplinare ci si ricordi sempre di non compiere a bassa quota gli interi giri, cioè di non mettersi mai con il vento in coda e di limitare le evoluzioni a quella "S" di posizione che è la manovra sicura ed idonea allo scopo.

Scusatemi se ripeto cose risapute e banali, ma pare impossibile che, per quanto di dominio comune e per quanto elementari, accade talvolta che non vengano ricordate.

Occorre inoltre aggiungere che se il Dott. Zoccola per sua fortuna, con quelle due ultime assurde virate, avesse potuto riprendere a salire, la sua mancanza non sarebbe stata meno grave anche se, come purtroppo non è avvenuto, si fosse evitata la funesta conclusione del volo.

So per esperienza che all'A.V.M. la disciplina e la tecnica volo velistica sono rispettate. Non sarà tuttavia inutile far sapere ai Vostri piloti il perchè il Dott. Zoccola è caduto.

f.to U.Nannini.

OMOLOGAZIONE " C D'ARGENTO " E PROVE PARZIALI

Con foglio in data 2.5.56 l'Ae.C.I. ci ha dato comunicazione dell'avvenuta omologazione delle prove di "C d'argento". I nuovi insigniti sono :

GIUSEPPE ZOCOLA	n. 15	} Torino
PIERO MORELLI	" 16	
ALBERTO MORELLI	" 18	

Prove di quota omologate : Ludovico CAMPARI, Dario TOGNAZZI, Antonino MESSINA, Raffaele GUSSONI, Giorgio FRAILICH.

LA SCUOLA CENTRALE DI RIETI

Anche quest'anno l'Aero Club d'Italia aprirà la Scuola Centrale di Rieti, che già dette lo scorso anno degli ottimi risultati. Dal Bollettino Ae.C.I. del 10 aprile, stralciamo i seguenti dati :

- data apertura Scuola : 1.5.56
- programma : a) corsi pel conseguimento del brevetto "C"
b) " reintegro brev. "C"
c) allenamento piloti brevettati e attività insegne F.A.I.
- modalità iscrizione : inviare domanda tramite l'Aero Club locale alla Scuola Centrale di V.V. - Rieti - via Cupa - Aeroporto.
- quota d'ammissione : £ 5.000 rimborsabili in caso di mancata partecipazione.
- spese a carico : viaggio, premi assicurazione, quota mensa (£ 800 giornaliera)
- Voli ed alloggio : offerti dalla Organizzazione.

I LAVORI DEL CONSIGLIO

L'attività del Consiglio, in questo periodo, ha avuto per oggetto i Paracadute, le trattative per ottenere l'assegnazione in temporanea di almeno un altro Canguro, trattative per ottenere la dotazione d'un automezzo per i Campionati, le Radio, e problemi d'ordinaria amministrazione.

I paracadute sono stati così rimediati : a seguito di pressioni esercitate presso l'Ae.C.I. s'è potuto ottenere l'assegnazione di due Salvatore dell'A.M. Altri 8 paracadute sono stati reperiti negli Stati Uniti fra i " Surplus " delle Forze Armate Americane. Detti paracadute si trovano attualmente alla Malpensa in punto franco. E' stata chiesta speciale licenza di importazione.

A mezzo corrispondenza, ripetute visite del nostro Vice-Presidente e dei Consiglieri Soldini e Vergani, è stata prospettata all'Ae.C.I. la nostra necessità di rimpiazzare la mancata attività del Canguro AVMD, tenuto a disposizione per i Campionati, con altro Canguro di nuova assegnazione, più un secondo per permettere l'allenamento dei piloti Ciani e Cattaneo Mario che sono stati autorizzati a compiere voli fuori campo con Canguri Ministeriali in vista della selezione per il terzo equipaggio. Queste trattative avevano condotto all'assegnazione per tre mesi dell'I-AECN che trovosi inoperoso a Firenze. Successivamente l'Ae.C.I. ci ha comunicato di non poter mantenere l'impegno avendo l'Aero Club Firenze fatto presente che proprio in questi giorni sta riprendendo una intensa attività che difficoltà varie avevano ridotta in passato. Pertanto siamo ancora in alto mare e probabilmente passerà ancora altro tempo prima che questa faccenda possa essere condotta a buon fine. Non vogliamo criticare l'Ae.C.I. ma riteniamo che prima di finanziare le attività potenziali, sia meglio aiutare quelle reali.

Ricordiamo altresì all'Ae.C.I. che la nostra Associazione ha dimostrato di saper bene utilizzare i Canguri Ministeriali, sia come impiego, che come ore di volo e relativa manutenzione.

Le Radio e gli apparati Ossigeno sono ancora in fase di studio. I lavori per poterne disporre, sono a buon punto.

I carrelli ed un nuovo automezzo sono le necessità fra le più impellenti della nostra Associazione. Per i primi, dovremmo averne almeno uno dall'Ae.C.I. per essere impiegato con l'AVMD nei suoi voli fuori campo, sia d'allenamento che ai Campionati; un secondo dovrebbe essere costruito dal gruppo del biposto per il biposto stesso. Manca sempre un automezzo che possa essere adibito ai ricuperi degli aianti atterrati fuori campo, la cui frequenza è notevolmente accresciuta in questa nuova stagione. La nostra Jeep è inoltre assai vecchia e malandata e dovrebbe essere sostituita. Mancando i fondi per simili spese - necessarie quanto gli aianti, per il funzionamento della nostra attività - è necessario trovare qualche volonteroso disposto a finanziare questi acquisti. E' questo un appello che da queste righe rivolgiamo a tutti i soci dell'A.V.M.; si ricordi che i sacrifici di pochi non possono provvedere a tutto; è necessario che tutti contribuiscano con una piccola prestazione, con una somma esigua, a fronteggiare le esigenze del Sodalizio.

E' un dovere e deve essere un vanto.

I RADUNI ESTIVI

Probabilmente quest'anno si terranno due o più raduni, stante l'ele-

vato numero di piloti sportivi. Uno di questi, secondo l'esperimento dello scorso anno, si farà fuori sede e probabilmente a Biella, memori della cordiale ospitalità e della particolare idoneità della zona a tali campeggi. Gli interessati devono prenotarsi presso il Direttore della Seconda Sezione Sig. Ricotti, ed indicare la data che per sè ritengono più adatta. Poichè tali raduni avranno un limitato numero di iscritti, al fine di concedere loro la possibilità di buone prove, si consiglia di non perdere tempo onde non vedersi esclusi da tali iscrizioni.

IL GRUPPO SPILLO

Lo Spillo è stato acquistato dall'A.V.M. grazie ad un prestito di £. 500.000 fatto da Rasini. Tuttavia questa macchina ci ha portato altri debiti, fra cui verso il gruppo di Cantù e che risale a due anni, verso il Ciani, che ha prestato gli strumenti, eccetera. Si sta costituendo un gruppo finanziatore che possa estinguere tali debiti, e che godrà di alcuni conseguenti privilegi. Chi può entrare a farne parte e si sente di partecipare alla vita dell'A.V.M. si metta in contatto con R. Briagliadori.

PREMIO VOLI DI DISTANZA

A tutti i "C d'argento" che effettueranno voli di distanza, oltre quello per il conseguimento dell'insegna, l'Ae.C.I. concede un premio che viene assegnato secondo la seguente formula:

Lit. 10.000 + 100 (K - 50), in cui K = km. percorsi.
Naturalmente la distanza minima deve essere di 50 chilometri.

IL NUOVO SEGRETARIO

Il Sig. GIARETTA è il nostro nuovo segretario in sostituzione del socio NINO MESSINA che sentitamente ringraziamo.

ABILITAZIONI

Per errore non abbiamo segnalato nei bollettini precedenti il passaggio sull'Asiago di Marco Giovanetti, avvenuto il 4/11/55.

MATRIMONI

Il nostro socio Enzo Fumagalli si è sposato il 3 maggio con la gentile Sig.na Nicoletta Majno. Le nostre felicitazioni ed i nostri auguri ai novelli sposi.

COMUNICAZIONI SPICCIOLE

Per completare la raccolta dei bollettini in Sede necessitano i seguenti numeri mancanti :

n. 24	anno	'47	n. 1	anno	'51
" 1	"	'48	" 12	"	'52
" 3	"	'49	" 8/12	"	'53
" 12	"	'50	" 3	"	'54

chi disponesse di qualcuno di questi Bollettini, farà cosa grata segnalarlo alla Segreteria.

Un nostro socio venderebbe una Vespa 1952 in ottimo stato, appena revisionata e fornita di accessori. Chi avesse interesse, telefoni al 268070 nelle ore dei pasti.

ASSICURAZIONI

Come da Regolamento Interno, le assicurazioni obbligatorie prevedono i seguenti massimali:

Morte	£. 450.000	Invalidità permanente	£. 750.000
-------	------------	-----------------------	------------

Detti massimali possono essere aumentati a richiesta degli interessati.

LETTERE AL CUMULONEMBO

Pubblico, sebbene con un certo ritardo, la lettera indirizzatami dal Socio Enrico Fanoli, a proposito dell'articolo di Brigliadori "Se ci sei batti un colpo", apparso sul bollettino precedente. Queste polemiche mi spiacciono, perchè oltre a non essere costruttive, dividono anzichè unire. Tant'è vero che ci si dà del Lei anche se, vedendosi, ci si saluta col "Ciao".

Lettera Fanoli Enrico, del 23 Marzo 1956

Al Sig. Walter Vergani
Direttore Organo Ufficiale
"Il Cumulo Membo

Milano

Risposta a "Se ci sei batti un colpo"

Egregio Direttore,

vorrà perdonare se la firma della presente è quella di uno qualunque del Volo a Vela e quindi priva di quel diritto di "poter ritoccare il tempo al prossimo" - Comunque, tale diritto lo ritengo del tutto gratuito da parte sua, come pure definirci "scrocconi" pronti soltanto a prendere dal Volo a Vela (A.V.M.?!), ma i fatti dimostrano che finora abbiamo sempre spassionatamente dato, ricevendo in contropartita: mortificazioni, inique sospensioni, subito cleptomane CAT/28 ecc. ecc.

Come vede, caro Direttore dell'Organo Ufficiale A.V.M., il nostro saldo è alquanto mortificante, nei riguardi dell'Organo Direttivo dell'A.V.M.-- Ciò posto, replico all'uomo dei pluriti: Santo Dio!..... se il Brigliadori fra le nebbie consiliari dell'Aero Club Milano sente dei pluriti, io mi domando: perchè non se li gratta? O meglio: perchè non va a farseli grattare da qualcuno più prossimo? Mi dispiace che sia sempre lui a scagliarsi contro chi in buona fede durante le Assemblee renda pubblico il proprio pensiero, non certo teso a dar fastidio al "proprio Paese", ma con il preciso intento di rinnovare la stima a quelle persone che, nel nostro Sodalizio, tanto hanno fatto per meritare la fiducia generale degna tutt'oggi, di figurare al timone dell'A.V.M.

Malauguratamente, il benemerito Brigliadori, di giusto, in senso associativo ne mastica pochino, tanto è vero che arriva a considerare "brando" malefico lo Statuto Sociale, quello Statuto che rappresenta la volontà dei Soci espressa in diritti e doveri che tutti devono, secondo gli intendimenti associativi, rispettare per un miglior funzionamento del Sodalizio.

Durante lo Assemblee 1956, giudicava pericoloso (forse in malafede?!) portare emendamenti all'art. II in quanto parte integrante del "Piano di fusione A.V.M. - Ae.C.M." - In proposito il caro Brigliadori, dimentica che Egli stesso con la proposta di modifica, circa il prolungamento di appartenenza all'Associazione per usufruire del diritto di voto, (approvata a maggioranza) aveva automaticamente emendato oltre l'art.22, anche il deprecato art. II ("Il Cumulo Nembo" non lo cita)..... Evidentemente lo Statuto in sua mano non rappresenta "il brando", ma una morbida piuma di struzzo per ac carezzare le Assemblee. E' questione di termine personale! -

L'altro fatto, per cui voglia definire "agitatella" l'Assemblea straordinaria, è indice di una nuova passata di piuma di struzzo sul volto degli amici e Soci.

Infatti, vuol far intendere che durante la suddetta Assemblea, qualcuno abbia mal digerito il malloppo (in verità un po' troppo grosso) circa l'applicazione dell'art.19 - Espulsioni - (Mantica); su questo punto si sbaglia di grosso!!!, perchè tutti i presenti all'Assemblea possono ben giudicare su tale falsità.

NESSUNO, trattò argomenti riguardanti lo scandalo A.V.M.-Mantica. Solo il pensiero di chi ha la coscienza sporca poteva sopporlo! Amenochè Egli, desideri conoscere il pensiero altrui; al riguardo il mio è questo : - A parte il biasimo personale, su parte dell'operato del Mantica, aborro la FRODE perpetrata a danno di un Socio, scacciandolo dall'A.V.M. con lo scarto dei voti procurati a base di deleghe giuridicamente non valide e usate dai Consiglieri proponenti Essi Stessi l'espulsione. (Deleghe giuridicamente non valide perchè non previste in Statuto: consuetudine non applicabile perchè trattasi di libera Associazione: tale è l'interpretazione autentica di legge.)

Orbene, simili puzze e non "malloppi" sono alquanto sgradevoli alle nari di un Socio che, nato libero, non intende sopportare i fili del burattinaio. Al riguardo vedasi la situazione attuale creatasi fra l'Ae.C.M. e l'A.V.M. nebulizzata ad arte per gli occhi dei Soci. La nomina dei Consiglieri extra Assemblea tutt'altro a norma di Statuto, ma con il criterio dei "Compagnucci della parrocchietta" ai quali, il suggerimento brigliadoriano; "Fare esattamente il contrario di ciò che il rancore può suggerire o di ciò che suggeriscono coloro che hanno paura di chiedere il passaporto del nostro Paese" - meglio suonerebbe:

.. "Fare esattamente tutto ciò che il giusto impone e non manovrare la verità per paura di scollarsi il cadreghino."

Ciò posto, gli "scottati" e non bruciati saranno ben lieti di scendere dall'Avventino, tornando sul campo a respirare aria socievole e non nebbia, pronti, come in passato a collaborare per il futuro del caro Paese, con lo stesso spirito di sacrificio ed abnegazione che caratterizzò la bella VECCHIA A.V.M.-

Senza rancore, a tutti il mio più caro saluto.

F.to Fanoli Enrico

A questa lettera rispondo solamente invitando Fanoli e Zanetti e quanti altri, soci dell'A.V.M. a frequentare il campo; frequentarlo come amici, naturalmente, e volare con noi. E magari, perchè no?, pagare le nostre tariffe, in omaggio a quello sforzo, a quei sacrifici anche finanziari, che Tomasina ci ha chiesto in Assemblea quando ha presentato il bilancio, sacrifici tendenti a potenziare l'A.V.M., per permettere a sempre maggiori quantità di giovani di avvicinarsi al volo a vela, fruendo essi di quanto dai loro predecessori creato, ma avvalendosi noi stessi, più anziani in questo sport, del loro insostituibile apporto di entusiasmo e collaborazione. Questo, anche se esposto, nella sua maniera terribilmente polemica, è anche il succo del "pezzo" di Brigliadori; e lasciati quindi chiedere, caro Fanoli, perchè non sei più venuto all'A.V.M. a volare, lo scorso anno; perchè sei solo venuto all'Assemblea e da allora sei nuovamente sparito? Se veramente ti sta a cuore ancora qualcosa della nostra, comune A.V.M., ed in essa qualcuno puoi trovare, che ti riesca amico, torna qualche volta; ti accorgerai che forse l'ambiente non è come tu credi e che chiunque voglia dividere passione ed entusiasmo e cameratismo sarà sempre bene accolto. Vedrai che gli Statuti, anche se pieni di pecche, e le nostre Assemblee, anche se trattate forse un po' alla garibaldina, saranno sempre rimediabili nelle loro deficienze ed il loro spirito sarà salvo anche senza la presenza del notaio.

Milano, 11 Marzo 1956

SIAMO VERAMENTE I MIGLIORI ?

E' da parecchio tempo che desidero scrivere queste poche righe sul nostro "Cumulonembo".

Prima però ho voluto rendermi conto il più esattamente possibile dell'organizzazione e delle possibilità dell'A.V.M. 1956.

I voli compiuti da Ferrari e da Morelli durante la stagione invernale 1955-56 mi hanno deciso.

E' giunto il momento per i piloti dell'A.V.M. di considerare, di ponderare ed infine realizzare un'attività di volo sportiva invernale.

Perchè il volo a vela non è stagionale.

Perchè le condizioni atmosferiche del periodo invernale sono differenti di quelle del periodo estivo e vale pertanto la pena di conoscerle meglio e sfruttarle.

Perchè non ci si deve ritrovare in primavera, quando le condizioni sono generalmente le più favorevoli, senza allenamento.

Perchè non ci dobbiamo far bagnare il naso.

Perchè l'A.V.M. non può perdere lo spirito moderno che ha sempre avuto fin dalla sua nascita.

A questo punto, affinché quanto ho scritto abbia una certa serietà, vorrei considerare il problema da un punto di vista più pratico e realizzativo.

Cominciamo col dire che, ovviamente, all'inizio, nella fase sperimentale, questa attività di volo è bene che sia ridotta.

I motivi sono parecchi e ritengo inutile elencarli. Due o tre macchine ed un traineratore sarebbero senz'altro sufficienti.

I piloti ammessi, per così dire, all'attività invernale, dovrebbero come al minimo aver compiuto le tre prove di insegna d'argento.

Indispensabili un istruttore e un direttore dell'attività.

Da prendere in massima considerazione sono i contatti con il centro

"Meteo" di Linate mediante telefonate o visite frequenti da parte degli interessati.

Questo naturalmente dopo una seria impostazione di carattere organizzativo.

E' possibile realizzare tutto ciò? Ritengo di Sì; considerando l'efficienza organizzativa, la potenzialità di macchine e di piloti, la maturità dell'associazione.

Abbiamo l'S.S.V.V., complesso operante che potrebbe assicurarci l'efficienza di poche macchine nel periodo invernale senza conseguenze per l'attività estiva più impegnativa.

Si potrebbe iniziare fin d'ora, con la notevole esperienza del consiglio direttivo, lo studio delle modalità e le possibilità di questa attività; si potrebbero fare osservazioni preventive, realizzare uno schema programmatico fin nei minimi particolari e ponderare accuratamente gli svantaggi (se ce ne sono) e i vantaggi conseguibili.

Invito a questo proposito i soci, che ne avessero intenzione, di scrivere, di esporre le proprie idee ed osservazioni.

Si potrebbe poi, se il consiglio non ne avesse il tempo, incaricare un gruppo di soci per lo studio e l'impostazione di questa attività che indubbiamente presenta delle difficoltà specialmente considerando il fatto della saltuarietà delle giornate utilizzabili; infatti, solamente in periodi distanziati e relativamente brevi si possono verificare nei mesi invernali, condizioni tali da esser prese in considerazione e assolutamente da non trascurare.

Conseguenza diretta di ciò potrebbe essere la difficoltà di accordo, di unità, di prontezza da parte dei soci "invernali" in ogni evenienza.

Difficoltà, ripeto, senz'altro superabili dato il livello organizzativo e le possibilità informative dell'associazione verso i soci.

Sergio Bergagna

L'attività invernale è ostacolata da noi dalle cattive condizioni meteorologiche invernali e da quelle del campo, che verso novembre diventa pesante fino ad impedire il decollo a traino. Una organizzazione, se deve essere poi veramente efficiente ed essere a disposizione del primo allarme, è parecchio onerosa. Assicuro il socio Bergagna che già lo scorso anno il problema è stato preso in considerazione dal Consiglio, che fra l'altro vedeva l'attività invernale come sistema per alleggerire la richiesta di voli degli allievi durante la buona stagione, grazie ad un opportuno smistamento degli stessi. Fino ad oggi, stante anche il limitato numero di persone che ogni anno è visibile negli ultimi giorni dell'attività, non è stato possibile attuare tale programma. Anche gli approcci per svolgere attività in campi di volo più fortunatamente attrezzati del nostro, non hanno portato a soluzioni concrete. Assicuro Bergagna che il Consiglio si occuperà del problema.

UN PIZZICO DI.... BATRACOMIOMACHIA

.....
Durante l'ultima stagione morta (in senso volovelistico) sono state tenute a cura dell'AVM alcune conferenze serali che, penso, abbiano avuto non solo lo scopo di radunare i soci una volta alla settimana, ma anche e soprattutto quello di aumentare e migliorare le nozioni aeronautiche di tut

ti, specie di noi pivelli che abbiamo come luminosa ed affascinante meta il "C" d'Argento!

Abbiamo sentito parlare di navigazione, stalli, viti, assetti pericolosi, acrobazia e tante altre cosette che formano l'indispensabile bagaglio di un esperto pilota.

Tutti sappiamo che ben poco contano le nozioni teoriche se non sono coadiuvate da serie e frequenti prove pratiche. Trascurando l'argomento "Acrobazia", che ritengo prematuro per noi candidati all'insegna d'Argento, vorrei, invece, prendere in esame le altre cosette.

Parlando poche settimane fa con il mio istruttore, mi sono sentito rispondere che quelle certe cosette non si devono fare, che l'aliante, se pilotato a dovere, non dà dispiaceri e che circa il volo cieco, non è problema per noi perchè in nube non ci si deve andare!

Questa risposta, di primo acchito, mi è parsa esauriente e convincente perchè molto logica, ma riflettendoci mi sono convinto del contrario.

A me personalmente è capitato al decollo che l'emozione mi giocò un brutto tiro e mi trovai a traino in assetti mai provati prima d'allora durante la scuola a doppio comando e che risolsi con uno sgancio prematuro ed avvilito.

Tornando all'argomento, il mio parere sarebbe di far provare a ciascuno di noi gli stalli e, sempre a doppio comando, la vite. Questo non per addestrare all'acrobazia, ma semplicemente per completare la preparazione teorico-pratica, per ottenere dall'allievo la massima tranquillità psichica e, in caso estremo, perchè l'allievo sappia rimediare a situazioni che potrebbero avere gravi conseguenze per lui e per l'Associazione stessa.

Circa il volo in nube, sempre a parer mio, non si dovrebbe aspettare che ognuno di noi abbia al suo attivo centinaia di ore-volo e che, come conseguenza di esperienza acquisita, da buon autodidatta, affronti le incognite del volo cieco, tanto più che si è verificato il caso di ragazzi con poche decine di ore-volo, che per provare un'emozione nuova, o per sfruttare completamente un'ascendenza al fine di concludere una prova di quota, siano entrati in nube! A questo proposito, chi è senza peccato.....!

Penso che qualche doppio comando con entrate in nube, od allenamenti con un biposto attrezzato per il volo cieco ed effettuati in tendina, sarebbero la cura migliore a questo mal comune, sicuramente più efficace di un divieto che può essere facilmente dimenticato in volo, forse perchè quel giorno ci sarà foschia e l'istruttore non vedrà!

Attendo su queste stesse pagine la risposta da chi di competenza, da persone che abbiano più esperienza e più ore di me, in poche parole, dai vecchi dell'AVM che sono i pilastri sui quali è stata eretta la nostra grande e amata Associazione che vive al motto:

"VOLARE SEMPRE DI PIU' E SEMPRE MEGLIO!"

Marco Giovanetti

Come sempre, è tutta questione di mezzi. Le idee di Giovanetti sono condivise anche da me, ma come si fa a fare i doppi comandi di volo strumentale, quando non si riesce a fare nemmeno il voiletto del giro campo? Arriveremo, Dio volendo, anche a questo; e sarà un bel giorno, quando l'A. V.M. sarà così magnificamente attrezzata. Se Giovanetti però volesse dedicarsi a questo, può chiedere a Ricotti di fargli qualche doppio comando; dovrà però rassegnarsi a sostituire i bei veleggiamenti a solista con questa scuola, e penso che non sarebbe poi nemmeno una brutta idea. La preparazione è un bagaglio indispensabile a che vuol divenire un buon pilota.

IL "PAPERO 2°" QUESTO SCONOSCIUTO

La storia dell'AVM offre a chi l'ha vissuta dall'inizio, ed a chi solo ora vi si affaccia, l'appassionante possibilità di aggiungere una gemma azzurra e felice alla propria vita.

Non si tratta solo di imparare a star per aria, seguendo i suggerimenti di altri, su macchine progettate costruite e revisionate da altri, usufruendo di una compagine associativa tenuta in piedi e mandata avanti da altri. Si tratta di mettersi di fronte a questi problemi, in via strettamente personale, cercare materialmente di risolverli, o magari anche solo interessarsene vivamente.

E' un po' come in montagna; la pappa bisogna sapersela fare da sè, per poterne gustare appieno il sapore.

Ma un po' di fatica e di brivido, e la possibilità di essere piantati a terra col naso in sù, perchè tutte, e dico tutte, le macchine volteggiano in cielo, e non hanno nessunissima intenzione di scendere, schiariranno a molti le idee; ed il pensiero del verbo "costruire" volgerà pian piano nelle zucche più evolute a forma riflessiva: "Costruirsi la macchina".

Già nella recentissima riunione degli sportivi, o seconda sezione, s'è constatato che il numero di questi è notevolmente aumentato, e l'incremento è fortemente superiore a quello delle macchine. Ma le macchine sono sempre state scarse, sin da quando all'AVM c'era solo uno striminzito Zoenling! I vari pinguini dovrebbero interessarsi ad un poco di storia aviemistica per sapere che cosa significasse allora "Voler volare".

Da quei tempi, l'effetto di sei anni di sole sulle teste di Sabaini G. e Biasci G. sortì il complesso "costruirsi macchine".

Sissignori! Plurale!

Plurale per aiutarsi in molti ad avere la macchina a disposizione di pochi: perciò piccola serie. Anzi, piccolissima serie; due o tre allianti eguali.

L'idea della serie è tutt'oggi da molti criticata: meglio un uovo oggi della gallina da noi preferita....oggi, anzi, prima di oggi. Poichè questa deve uscire nel tempo di un uovo e questo non è mediamente ancora trascorso, checchè ne dicano i maligni!

S'è parlato di macchine di serie, dovremmo invece dire macchine da costruirsi in serie, perchè un aliante di 15 metri, con le caratteristiche del Canguro può far leocare i baffi a tutti i medi volovelisti che li hanno.

Per quanto è progetto le modifiche al vecchio "Papero" sono state fatte dall'Ing. Rotondi (vedi Gheppio) coadiuvato dall'Ing. Macchi. Il tutto approvato dall'Ing. Preti che ha controllato il lavoro dei primi due.

Dando un'occhiata alle diverse curve delle caratteristiche, c'è da restare veramente sorpresi: non perchè questo sia il più bell'aliante del mondo, ma perchè potrà dare delle magnifiche soddisfazioni.

Si è parlato dell'idea del duo Sabaini-Biasci, idea che venne manifestata a 12 persone una sera dell'ottobre 1952 in una appartata trattoria del centro e sui due piedi si costituì il gruppo. Partivamo praticamente da zero. Modifica e rifai, del vecchio "Papero" è rimasta la forma degli impennaggi.

Ma si ricordi che chi ha messo in piedi l'AVM è partito da sotto zero. Il nostro traguardo era quindi un po' più facile.

Eravamo giovanissimi e senza mezzi, con poca esperienza. Sono passati più di tre anni: 8 dispersi, 4 superstiti. Parti varie per tre alian-

ti e del primo si inizia la fase di montaggio. C'è posto per chi vuole rimpiangere i dispersi (speriamo che sia qualcuno degli stessi) a stringere i denti coi rimasti per arrivare alla completa realizzazione dell'"operazione Papero". Noi siamo a Vostra disposizione per chiarirVi tutto quello che volete. Ed accettiamo tutti. Non vogliamo sprecare tremila ore di lavoro e le varie attrezzature approntate perchè ci dobbiamo fermare al primo aliantente. A noi quattro ne basta uno!

Sotto ragazzi: all'AVM c'è ancora lavoro, fatica e denaro da buttar via per tutti e il "Gruppo Papero" non fa eccezione; fa parte dell'AVM. L'era romantica e pionieristica del volo a vela non è ancora finita! Per noi comincia adesso.

G.Sabaini - M. Baldi

La descrizione del "Papero 2°" non ha bisogno di molte parole.

La sua costruzione è realizzata completamente in legno e segue gli schemi più ortodossi. Si è cercato di impostare il lavoro nel modo più razionale; il che non è stato sempre facile.

L'ala è completamente ricoperta in compensato (alettoni compresi) ed il longherone è relativamente largo al fine di permettere una costruzione leggera malgrado il basso spessore relativo dell'ala. Gli aerofreni, di grande superficie, sono stati preferiti alle varie soluzioni di diruttori.

La fusoliera è aerodinamicamente ben avviata e munita di ruotino fisso. L'abitacolo, pur godendo di una grande visibilità, ha un cruscotto più ampio del normale e tale da permettere la sistemazione degli strumenti più pratica e comoda. Impennaggi classici : cassone anteriore in compensato e parti mobili ricoperte in tela. Il timone di profondità è provvisto di flettner regolabile in volo.

Grande cura è stata dedicata ai comandi che, ad eccezione di quello del timone, sono tutti a trasmissione rigida. Al fine di non stancare eccessivamente il pilota durante i voli di lunga durata, il "Papero 2°" è munito di due pedaliera. La prima, in posizione normale, è regolabile in volo, la seconda è fissa e piazzata davanti al seggiolino fisiologico in posizione tale, da permettere il pilotaggio con le gambe piegate.

Per concludere, l'alto carico utile (120 e più kg.) le sue dimensioni, il coefficiente di robustezza acrobatico, fanno del "Papero 2°" un aliante di grandi prestazioni, sia per i manici che per gli allievi in addestramento avanzato.

ATTIVITA' DI VOLO 1956

SITUAZIONE AL 31 MARZO '56

ALIANTI voli n° 82 per 26h 44'
 MOTORE " " 238 " 35h 17'
 Totale voli n° 320 per 62h 01'

<u>Totale</u>		<u>Voli liberi</u>					
<u>voli</u>	<u>h</u>	<u>T.D.</u>		<u>T. S.</u>		<u>A.</u>	<u>V.</u>
I-MINK	154 22,52	Mink	126 1172'	6 59'	16 85'		
I-AEEN	78 10,17	Aeen	- -	- -	5 35'		
I-GENI	6 2,08	Geni	- -	6 128'	- -		
	238 35,17		126 1172'	12 187'	21 120'		
			19,32	3,07'	2,00		
<u>Totale</u>		<u>Traini</u>					
<u>voli</u>	<u>h</u>	<u>T.D.</u>		<u>T.S.</u>		<u>A.</u>	<u>T.</u>
Liberi	159 24,39	Mink	- -	- -	6 56'		
traini	79 10,38	Aeen	16 129'	55 440'	2 13'		
		Geni	- -	- -	- -		
			16 129'	55 440'	8 69'		
			2,09	7,20	1,09		
<u>Totale</u>		<u>Totale</u>					
<u>voli</u>	<u>h</u>	<u>T.D.</u>		<u>T.S.</u>		<u>A.</u>	<u>V.</u>
I-CICI	18 7,58		4 59'	13 412'	1 7'		
I-AECC	23 6,44		5 95'	17 290'	1 19'		
I-AECY	24 7,18		5 71'	16 330'	3 37'		
I-AVMD	14 4,40		2 67'	9 179'	3 34'		
I-AVMA	3° 0,04		- -	- -	3° 04'		
	82 26,44		16 292'	55 1211'	11 101'		
			4,52	20,11	1,41		

°lanci (autotraino)

Annotazioni

- Inizio effettivo dell'attività di volo : 18 marzo 1956.
- Nella presente situazione sono compresi i voli effettuati nei mesi di gennaio (1-4-28); febbraio (2-4) e nei giorni 10 e 16 marzo.

Milano, 9 Aprile 1956
 S.E. & O.

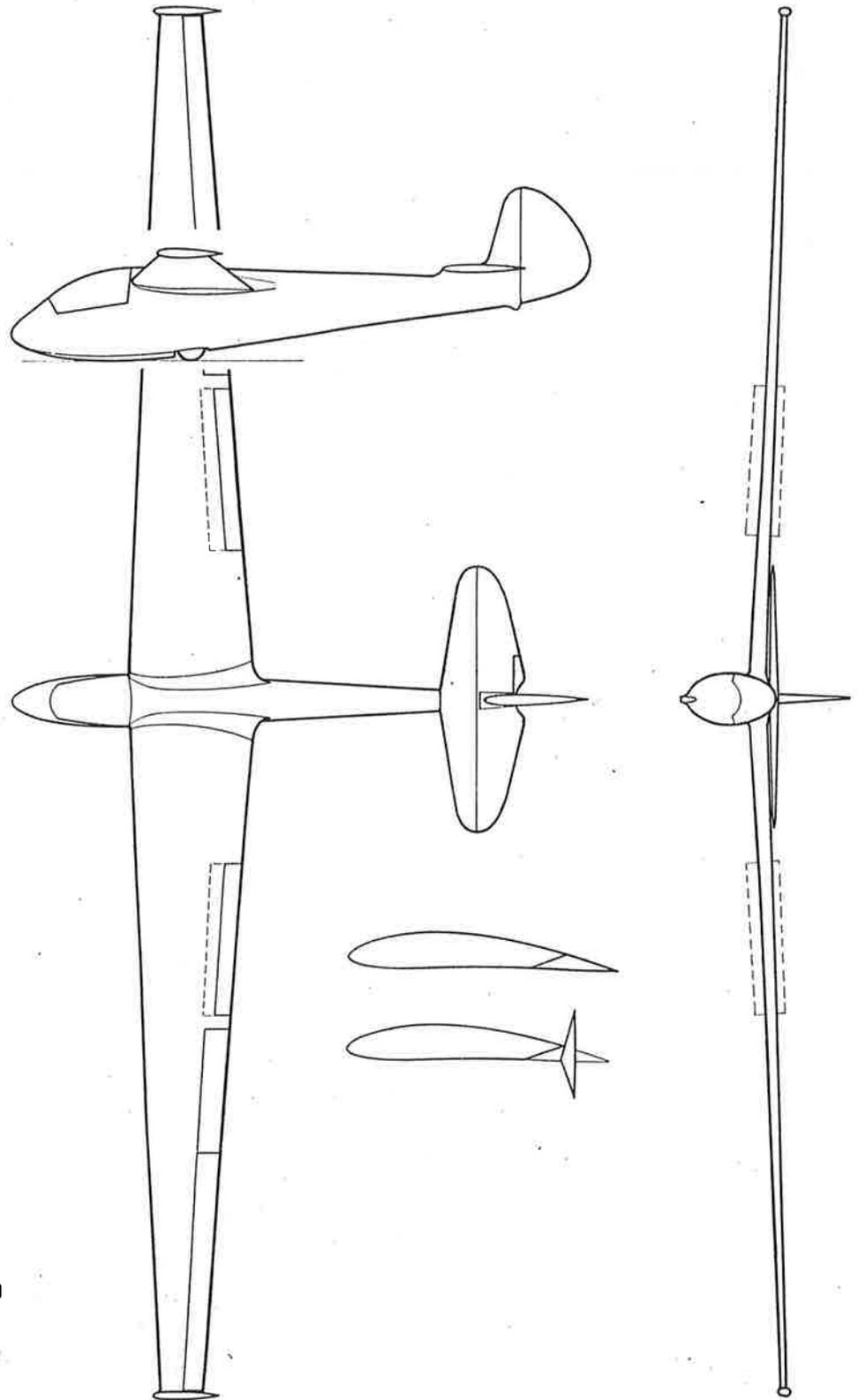
LEGGENDA : T.D. = Traini didattici
 T.S. = " sportivi
 A.V. = Altri voli
 A.T. = " traini

ATTIVITA' DI VOLO 1956

SITUAZIONE APRILE '56

ALIANTE	voli	n° 208	per	83h 28'
MOTORE	voli	n° 425	"	62h 42'
Totale	voli	n° 633	per	146h 10'

Totale			Voli liberi						
voli	h.		T.D.		T.S.		A.V.		
I-MINK	186	28,44	Mink	158	1492'	12	139'	13	73'
I-AEEN	180	23,19	Aeen	1	3'	4	27'	6	29'
I-GENI	44	7,58	Geni	-	-	2	25'	6	159'
I-MALU	15	2,41	Malu	14	156'	-	-	1	5'
	425	62,42		173	1651'	18	191'	26	266'
					27,31		3,11		4,08
Liberi	217	35,08							
Traini	208	27,34							
			Traini						
				T.D.		T.S.		A.T.	
			Mink	-	-	3	20'	-	-
			Aeen	52	387'	112	907'	5	46'
			Geni	5	38'	26	226'	5	30'
				57	425'	141	1153'	10	76'
					7,05		19,13		1,16
				T.D.		T.S.		A.V.	
			I-CICI	7	96'	34	869'	-	-
			I-AECC	28	394'	25	1002'	1	9'
			I-AECY	20	272'	38	1041'	2	47'
			I-AVMD	2	26'	7	300'	2	24'
			I-FIFA	-	-	14	397'	2	22'
			I-CATT	-	-	3	130'	1	10'
			I-AVMA	-	-	20	340'	1	13'
			I-AVMG	-	-	-	-	1	16'
				57	788'	141	4079'	10	141'
					13,08		67,59		2,21



ALIANTE VELEGGIATORE

PAPERÒ 2°

Scala appross. 1 : 75

CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

Apertura alare	m	15,61
Lunghezza fusoliera	m	6,50
Larghezza fusoliera	m	0,60
Altezza fusoliera	m	1,05
Sezione maestra	m ²	0,44
Superficie alare	m ²	14,36
Superficie aerofreni (totale)	m ²	1,04
Superficie aerofreni alla vena fluida	m ²	0,87
Superficie piano orizzontale	m ²	2,15
Superficie piano verticale	m ²	0,99
Peso a vuoto	kg	170,—
Carico utile normale	kg	105,—
Peso totale normale	kg	275,—
Carico alare corrispondente	kg/m ²	19,2
Carico utile massimo	kg	120,—

Peso totale massimo	kg	290,—
Carico alare corrispondente	kg/m ²	20,2
Corda massima	m	1,38
Corda minima	m	0,46
Corda media	m	0,92
Diedro alare		3°
Allungamento		17,2
Rapporto di rastremazione		3,—
Rapporto di planata (max.)		28,6
Velocità orizzontale corrispondente	km/h	72,—
Minima velocità di discesa	km/h	0,63
Velocità orizzontale corrispondente	m"	61,—
Velocità limite con aerofreni aperti	km/h	220,—
Coefficiente di robustezza	2n	9

N. B. - Le caratteristiche di volo sono riferite al carico utile massimo.