



IL QUINQUENNALE

Bollettino A. V. M.

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



Sede	VIA UGO FOSCOLO n. 3
Sezione Sperimentale Volo a Vela	VIA SAN VITTORE
Laboratorio Gruppi Sportivi	VIA CONSERVATORIO n. 9
Campo di Volo	AEROPORTO BRESCO - CINISELLO

Anno X° - n. 1
Gennaio 1956

L'ASSEMBLEA ORDINARIA DEI SOCI

Il Consiglio Direttivo ha fissato nel giorno 26 febbraio 1956, la data della prossima Assemblea Generale Ordinaria dei Soci che verranno avvertiti, a norma di Statuto, mediante notifica di regolare avviso a domicilio.

PROPOSTA DI EMENDAMENTI ALLO STATUTO

Con ogni probabilità verrà discussa nelle prossime riunioni di Consiglio, l'opportunità di includere nell'O. d. G. dell'Assemblea Generale, una proposta d'emendamento agli Art. 11 e 22 dello Statuto, riguardanti il minimo di appartenenza all'Associazione per poter ricoprire cariche sociali e per aver diritto al voto. Tale minimo, che è attualmente di TRE MESI, dovrebbe essere nelle intenzioni dei proponenti, elevato a MESI SEI. Contemporaneamente si vorrebbe giungere ad una più dettagliata regolamentazione del meccanismo elettorale con limitazione al numero delle deleghe ammesse per ogni persona presente all'Assemblea.

GLI ESAMI TEORICI

Come da comunicazione precedente, nei giorni 21 e 22 gennaio si sono tenuti a Linate, nella palazzina dell'Aero Club Milano, gli esami teorici per i brevetti "C". La Commissione, presieduta dal Dr. SILVIO CONDEMI, Direttore dell'Aeroporto, era composta dai Sigg. Rag. Riccardo Brigliadori, Rag. Egidio Galli, Ing. Edgardo Ciani. Gli esaminati sono stati 44, di cui 11 del gruppo di Vergiate e due del gruppo di Venegono. Riportiamo qui sotto l'elen-

co degli esaminati dell'A.V.M. con le relative votazioni :

Badalotti	23/30	De Rosa	25/30	Pozzoli	23/30
Bagnato	27/30	Frailich	30/30	Rivolta E.	30/30
Bissoli	23/30	Gavardi	24/30	Respighi	21/30
Blondett	25/30	Gilli	30/30	Rovescalli	25/30
Bianchini	28/30	Greppi	24/30	Sabaini M.	21/30
Boni	28/30	Gussoni	25/30	Soldini	30/30
Brembati	25/30	Lovetro	28/30	Stucchi	28/30
Castiglioni	24/30	Massironi	30/30	Valentini	30/30
Cerletti	23/30	Massoni	29/30	Vergani G.	29/30
De Cesare	25/30	Pazzi	24/30	Volonté	24/30
		Weisse	24/30.		

Ai neo brevettati, tutte le nostre congratulazioni.

PROVE "C d'ARGENTO" OMOLOGATE

Per conoscenza dei singoli interessati, riportiamo qui sotto l'elenco delle prove parziali omologate dalla Commissione Sportiva Centrale, escluse quelle relative ai nuovi insigniti di cui a comunicazione precedente.

Questo elenco si riferisce ai soli nominativi interessanti la nostra Associazione.

GIACOPINI FRANCO	quota durata
SOLDINI ADOLFO	" "
LAMURA DOMENICO	" -
RASINI CESARE	" durata
BERGAGNA SERGIO	" -
GONALBA EMILIO	" -
BIANCHI LUIGI	" durata
PASTORELLI EMILIO	" -
BALDI MAURO	- durata
GRASSI IOLANDA	quota -
MESSINA ANTONINO	- durata

Sono state inoltre omologate le seguenti prove dei piloti del gruppo di Venegono :

PASTORI DONATO	quota
DELL'ACQUA GIACINTO	quota.

ATTIVITA' ITALIANA 1955

Il periodico "VOLO" Organo Ufficiale dell'Aero Club Italia ha riportato nell'edizione del dicembre scorso, alcuni dati relativi all'attività nazionale che trascriviamo a complemento e ret-

tifica di quanto precedentemente pubblicato sul Cumulo-Nembo. I dati in nostro possesso si riferiscono alle sole ore volo relative agli alianti, con esclusione quindi di quei voli a motore che pure rientrano nell'attività volovelistica, quali i doppi comandi sul Piper, che nel nostro caso elevano di parecchio il totale complessivo delle nostre ore volo. Per quanto ci riguarda, dobbiamo poi precisare che i dati da noi comunicati all'Ae.C.I. sono provvisori e che sarà molto probabile una variazione positiva del totale stesso.

	<u>ore</u>
Centro Militare Volo a Vela	900 00'
Scuola Centrale " " "	836 00'
A. V. M.	830 09'
Aero Club Torino	423 28'
Gruppo SIAI Marchetti (Vergiate)	270 35'
Associaz. Modenese Aeronautica (Ae.C.)	139 31'
Aero Club Parma	129 18'
" Vicenza	36 24'
" Treviso	25 49'
" Varese	17 45'
" Monfalcone	17 21'
" Genova	12 38'
" Firenze	9 35'
" Trento	4 18'
" Padova	2 13'

Totale ore 3655.04'

I NUOVI CORSI TEORICI

Domenica 8 gennaio scorso, si sono inaugurati nella sede di via Ugo Foscolo, i nuovi corsi teorici 1956. Notevole la partecipazione del pubblico che è andata aumentando nelle successive lezioni e che ci promette un buon numero di nuovi iscritti e di allievi. La RAI ha inviato per l'occasione due operatori che hanno intervistato il Vice-Presidente Egidio Galli, ed alcuni neofiti. L'avvenimento è stato riportato dalla stampa (La Notte, La Patria, Il Corriere Lombardo del 10 gennaio) e dalla Radio (Gazzettino Padano del 9 gennaio e Cronache del Mattino del 26 genn.). Ha pronunciato un discorso d'inaugurazione il Comandante Vico Rosaspina.

IL NUOVO INCARICO di VICO ROSASPINA

Il Direttore ed Istruttore della nostra Scuola, Vico Rosaspina, è stato eletto dal Consiglio ad un nuovo incarico: Direttore dell'attività culturale e delle manifestazioni dell'A.V.M., nonché consulente didattico e sportivo. In questo campo il nostro

dinamico Rosaspina, ha già iniziato una fertilissima attività che è seguita con interesse dalla gran parte dell'ambiente aeronautico.

LA SITUAZIONE MACCHINE

La S.S.V.V. ha presentato al Consiglio la situazione macchine con l'elenco delle riparazioni e delle spese da sostenersi. Il Canguro I-CICI è da revisionare,, il Pinocchio necessita di modifiche al carrello, mentre altri lavori debbono essere eseguiti su tutte le altre macchine. Le cifre, arrotondate, prevedono le seguenti spese : I-CICI £ 200.000 - Pinocchio £ 100.000 - I-MINK, Asiago L. 5 - I-AECC £ 50-60.000 ciascuno; attrezzature di campo £ 50.000 - Fairchild £ 35.000 - I-AVMD e Cat 20 £ 15.000 ciascuno. La Jeep, ormai piuttosto malandata, avrebbe bisogno di essere sostituita. Tuttavia per permetterle di funzionare ancora alla meglio, occorrono £ 25.000 circa.

LA POSIZIONE DELLO SPILLO E' DEFINITA

Lo Spillo, che porta le sigle dell'A.V.M. e che è rimasto a Bresso per tutta la stagione scorsa, ci era stato commissionato dall'Ae.C.I. nel 1953 in vista dei Campionati Mondiali che furono tenuti in Inghilterra l'anno successivo. L'A.V.M. consegnò regolarmente la macchina che infatti partecipò ai Campionati, ove fra l'altro subì dei danni. L'Ae.C.I. ci versò gran parte della somma pattuita, e che rappresentava il nostro costo puro, lasciando in sospeso un residuo e l'ammontare delle riparazioni da noi effettuate al ritorno dall'Inghilterra. Successivamente, anzichè ritirare la macchina e saldare la partita, ed autorizzarci ad effettuare per suo conto alcune modifiche di cui se ne era riscontrata l'opportunità, l'Aero Club Italia ritenne più opportuno iniziare alcune trattative per la cessione al nostro Sodalizio della macchina in oggetto. Queste trattative sono state concluse recentemente a Roma dal nostro Vice-Presidente Rasini, delegato dal Consiglio per la risoluzione delle stesse. Le condizioni di cessione sono le seguenti :

- a) L'A.V.M. provvede a proprie spese alle modifiche sopra accennate;
- b) L'A.V.M. mette a disposizione dell'Ae.C.I. l'aliante per tutte le gare ed i raduni nazionali ed internazionali, cui l'Ae.C.I. intenda partecipare;
- c) L'A.V.M. rinuncia al proprio credito di £ 700.000 circa comprensivo delle spese riguardanti le riparazioni e versa la cifra di £ 850.000 a saldo e stralcio, di cui : £ 500.000 in contanti e £ 350.000 a detrarsi dei premi di brevetto 1956.
- d) L'A.V.M. si impegna a non alienare l'aliante senza il benestare dell'Ae.C.I.

La somma di £ 500.000 è già stata versata da Rasini. Il contratto

to avrà tuttavia vigore dopo il benestare dei rispettivi Consigli.

UNA DEPLOREVOLE AZIONE DEL C.P.V.

Come precedentemente comunicato, erano da qualche tempo in corso trattative fra l'A.V.M. ed il C.P.V. sotto l'egida dell'Aero Club Milano, assegnatario dei Canguri Ministeriali, onde stabilire le modalità per l'uso comune di questi beni. Con sinceri intendimenti e spirito di collaborazione, l'A.V.M. aveva spontaneamente offerto al Centro Politecnico del volo, l'uso e la gestione di tutto un Canguro e precisamente dell'AECY, cioè il più nuovo ed efficiente. Il C.P.V. non ha una scuola come la nostra Associazione e lo scorso anno non ha nemmeno effettuato attività di volo. Il numero dei suoi iscritti è di qualche decina, ma di essi solo pochissime persone effettuano o potrebbero effettuare attività volovelistica. Da questo si può valutare l'importanza dell'offerta dell'A.V.M. che nulla ha chiesto in cambio e che desiderava in tal modo realizzare rapporti di fruttuosa coesistenza contribuendo alla risoluzione dei problemi del C.P.V.

Sarebbe stato senz'altro più comodo per noi richiedere l'uso comune e la gestione di tutti e tre i Canguri, in considerazione delle nostre esigenze e del limitato numero di ore volo potenzialmente effettuabili dai piloti dal gruppo concittadino.

In cambio di questo nostro amichevole atteggiamento, che i delegati dell'Ae.C.M. hanno rilevato, e dopo essersi quasi dichiarati d'accordo con noi, i rappresentanti del C.P.V. hanno iniziato una relazione scritta all'Aero Club che, oltre a contenere considerazioni spiacevoli per l'Ae.C.M. stesso, tentava di gettare discredito sul nostro sodalizio, dipingendolo come associazione di persone animate da egoistici propositi e tendenti all'impinguamento, a spalle altrui, del proprio personale patrimonio.

Tali considerazioni, dettate da spirito di parte di bassa lega, hanno avuto il vaglio che ad esse competeva da parte dell'Aero Club, mentre gli autori di questo scritto, lungi dall'aver migliorata la propria posizione, si sono logicamente autoclassificati ad un livello di molto inferiore. Per quanto riguarda l'A.V.M., il nostro Sodalizio è pronto a rispondere a qualsiasi inchiesta.

NELLE FAMIGLIE DEI NOSTRI SOCI

Con profonda tristezza dobbiamo comunicare la morte del padre del nostro amico Vittorio Laudi e della mamma di Giovanetti. Ai due amici ed alle loro famiglie, inviamo le nostre sincere condoglianze.

Il figlio di Malaspina, facente parte di una pattuglia acrobatica, è precipitato col suo apparecchio nel corso d'una esercitazione. Molti di noi possono ricordarsi di questo giovane alto che aveva preannunciato all'inaugurazione di questi corsi teorici. Siamo veramente addolorati per questa nuova perdita che colpisce così duramente il

nostro caro Malaspina. In questo particolare momento desideriamo essergli vicini ed esprimergli tutta la nostra solidarietà.

COMUNICAZIONI DELLA SEGRETERIA

La Segreteria prega di ricordare a tutti i Soci brevettati che la tassa di £ 311 pel rinnovo della licenza di volo a vela, va corrisposta nel mese di gennaio indipendentemente dalla data di scadenza del brevetto stesso. Tutti pertanto debbono effettuare il versamento sul c.c.p. n° 1/26965 - Ufficio Registro di Roma - il più presto possibile, pena la decadenza di validità del brevetto stesso.

Per ragioni di lavoro, il socio Luigi Bianchi non può più dare la sua attività come segretario. E' pertanto stato sostituito dal socio NINO MESSINA.

ANNUNCI ECONOMICI

L'A.V.M. mette in vendita i suoi Zoegling e Cantù. Il prezzo è conveniente e si concedono facilitazioni. Gli interessati scrivano o comunque comunichino con la Segreteria in via U. Foscolo 3.

Il Gruppo Volovelistico Patavino acquisterebbe un Asiago se rappresentasse una vera occasione. Chi potesse fornirlo, è pregato scrivere a noi od anche direttamente agli interessati.

Abbiamo ancora 10 distintivi "B" ed un discreto numero di "C" da vendere. Il prezzo è £ 250 cadauno.

LETTERE AL CUMULO NEMBO

A proposito di "BATRACOMIOMACHIA"

(Franco Tomasina)

Non sono d'accordo con Ricotti. In parte, almeno. Perché il suo invito ad una 'sana ed onesta, costruttiva e logica opposizione' è senz'altro positivo, ma si tratta di precisarne i termini.

Scartate a priori le inutili scenate sul campo - pochissime - ed i mugugnamenti - pochi anche questi - (che sono solo confusione), è necessario enunciare la premessa fondamentale: che "il governo" (perché governo è) dell'Associazione (e i soci quindi che ne sono stati democraticamente investiti) raccoglie, esamina, discute, delibera ed agisce in funzione unica dell'interesse associativo. La controprova, per dirla come il Galli, è evidente nel nostro progressivo, costante sviluppo di 'organismo', e se ne deve dedurre, ecco il primo termine, che i responsabili possono e devono valutare e decidere, trascurare e, se del caso, eliminare e punire (ed è successo). Può quindi capitare e capita che al Socio, ch'è sempre portato a considerare le cose associative attraverso il filtro delle proprie reazioni personali (ed è anche giusto ed inevitabile), sfugga il significato di determinati provvedi

menti o di azioni. Ma dovrebbe allora, io ritengo - perchè qui ragiona da Socio qualsiasi - prima di tutto informarsi, e ne ha la possibilità. Il secondo termine, quello contrapposto (e dati come fermi governo ed informazione; e poi scusate, vi sono le Leggi-Statuto e Regolamento interno), è quello, e qui collimiamo, del ragionato, coerente e lineare sviluppo dell'opposizione. Ma per me, è chiaro, l'opposizione non può che verte su questioni vitali che investono l'Associazione ed i suoi aspetti attuali di "organismo"; il resto, pur importante se si vuole, bisogna che si risolva ed esaurisca nel diretto scambio delle idee, nelle discussioni possibilmente pacifiche, come si conviene alla brava gente, superando personalismi e vecchi o nuovi pregiudizi. Perchè il pregiudizio, l'idea errata (che si mantiene tale), il risentimento anche, covano maggiormente in chi, incapace d'informarsi, di ragionare e proporre eque soluzioni, s'irrigidisce, in modo appunto improduttivo, nelle proprie chiamiamole posizioni, e finisce per diventare, quasi sempre, antiassociativo.

D'accordo, gli organismi non sono perfetti ed esistono gli errori: ma la sostanza non cambia, anzi. Si tratta solamente di considerare il problema dall'alto e non sempre dal basso o di traverso. E di discutere, telefonare ed informarsi prima. Per tutte queste ragioni di principio non condivido completamente la proposta di "Capitan Oreste".

A parte la considerazione che "Sorci" e "Rane" - pur rispettabili animali - non mi sembra possano essere rappresentativi del nostro ambiente (se mai ricorrerei ai volatili), rifuggo seriamente dall'idea, con gli "attaccati" e gli "attaccanti", delle periodiche polemiche. Le critiche e le proposte possono panifestarsi sul piano costruttivo dell'opposizione, e ben vengano quindi gli articoli sul "Cumulo Nembo" esiste già la rubrica "Collaborazione dei Soci", a meno che l'argomento non valga un'impaginazione di "fondo": ci penserà il Direttore!), ma di grazia! evitiamo pubblicamente gli elogi e le condanne di persone e/o sistemi che inevitabilmente finirebbero per evadere dai limiti e superare le intenzioni. E qui non si vuol evidentemente evitare l'elogio, per esempio, ad Addario, "Principe dei Piloti trainatori. Vi possono poi essere i casi particolarmente gravi, ma spettano, mi sembra, alla responsabilità del 'governo'.

E parliamo, brevemente, della S.S.V.V. Anche qui occorre una premessa: la SSVV - Sezione Sperimentale Volo a Vela - è situata come immobile, a Linate e si può toccare "con mano" (quanti Soci se ne sono accorti?). E' parte integrante dell'A.V.M. e rappresenta il settore officina, studi e progettazione; è diretta dal Consigliere Gonalba Felice, responsabile tecnico dei lavori e dall'ing. Ciani Edgardo, responsabile dei progetti; e dipende, come tutti gli altri settori (Segreteria, Amministrazione, Attività Volo, Stampa e Propaganda) dal Consiglio Direttivo dell'Associazione.

L'efficienza della SSVV, raggiunta in silenzio ed onerosamente, è ora alla base della nostra organizzazione associativa, di cui è uno

dei più tangibili e invidiabili risultati. (Constatazione non panegirico).

Dobbiamo domandarci che cosa ne sarebbe alla nostra attività di volo, di entità sempre maggiore, se non avessimo le spalle coperte da un laboratorio come quello della SSVV. Il Vergani, a proposito delle tariffe di volo, si è impropriamente espresso: avrebbe dovuto scrivere che all'A.V.M. non le "comodità" si pagano ma "la sicurezza" di volo e quindi delle nostre spine dorsali (cui siamo particolarmente affezionati). Di questa "sicurezza" moltissima parte poggia sulla SSVV, e sulle sue capacità di controllo e di lavoro, altra parte sui servizi di linea e, non vi sembri un paradosso, sulla Segreteria.

Ho parlato prima di "organismo": mi sembra sia evidente che il nostro, impegnato dalla conduzione di circa centosessanta Soci, di cui almeno ottanta, per ora, Piloti o allievi Piloti, non possa esimersi, purtroppo, dalla creazione di "costi" e, fra questi, quello della SSVV. Che è un costo duro ma indispensabile. Mi permetto allora di rettificare la formulazione dell'interpellanza - chiamiamola così - di Ricotti, in questi altri termini: Desidero conoscere quali sono i costi attuali di gestione della SSVV, le sue possibilità di reddito, come è amministrata." (Ed è sempre una formulazione inesatta perchè potrebbe far supporre che la SSVV è organizzazione autonoma).

La risposta esigerebbe qui troppo spazio e prego quindi Ricotti di riproporre più opportunamente l'argomento, è questione di non molti giorni, in occasione della prossima Assemblea Generale dei Soci. Perchè indubbiamente quello della SSVV è un problema importante ed esige il suo dimensionamento. Ed è auspicabile che durante l'Assemblea, trattando di bilanci e di problemi, la discussione, appunto, si manifesti costruttiva.

L'importante assoluto è sempre che l'A.V.M. continui. E che in marzo, grazie anche alla SSVV, possano andare in linea undici alianti e tre aerei a motore.

Milano, 29 Gennaio 1956

IL TOM

La "Batracomiomachia" di Ricotti è stata una trovata che ha avuto successo e già si incominciano a vedere i frutti. Oreste è un bravo ragazzo, pratico e positivo, che fra le sue buone qualità ha quella di interessarsi dell'A.V.M. Interessarsi, intendo, attivamente, in senso costruttivo e senza ambizioni o per puro spirito di polemica. Ed è così che egli ha inteso una logica opposizione al governo dell'A.V.M., anche se scherzosamente ha immaginato che potesse essere una battaglia. Una opposizione dunque disciplinata in domande e risposte, anzichè fatta di brontolii e malcontenti. Pertanto, sostanzialmente, lo spirito delle poche righe di Ricotti è

proprio quello che Tomasina ci dettaglia più sopra, perchè Oreste non ha affatto predicato polemiche o critiche di fatti che non siano stati esaminati abbastanza profondamente e con spirito collettivo. Per il resto, ben vengano le condanne o le approvazioni, e cioè le opinioni dei nostri soci, quale testimonianza della loro partecipazione alla vita del Sodalizio. Queste idee potranno anche essere formate da pregiudizi e personalismi che tuttavia è nostro compito combattere e che sarebbe invece grave errore voler ignorare. Fra i tanti nostri doveri c'è appunto quello di sviluppare la mentalità associativa; e questo lo potremo più agevolmente fare seguendo fin dove è possibile la strada di Oreste, che è quella di individuare dove essa possa eventualmente difettare e di favorire, come antidoto, quell'informazione che i soci trovano forse un pò difficile procurarsi con qualche occasionale domanda o qualche telefonata. Senza contare che solo il consiglio può fare dei problemi stessi una presentazione organica e sintetica.

I voli del mezzogiorno

(Mauro Baldi)

Plaudo all'iniziativa del Ricotti, e poichè vien sollecitata collaborazione e critica dei soci, dirò la mia partendo in quarta contro il consiglio.

Ma è necessario inquadrare prima limiti e portata di questi miei appunti, affinchè essi non vengano, da alcuno entro o fuori A.V.M., male intesi.

L'A.V.M. ha raggiunto ormai per numero macchine, di piloti e di voli, un successo così lusinghiero, che sarebbe sciocco ed ingiusto misconoscere e non renderne gran parte doveroso merito a chi ne ha retto con sacrificio le sorti da tempo o di recente. Ma purtroppo, nihil est perfectum, onde mugugnamenti ed impressioni negative.

E veniamo al quibus:

ho l'impressione che il Sig. Presidente Franco Giacomini non sappia far valere all'interno del Consiglio, con sufficiente fermezza l'autorità che gli è stata dai soci conferita. Se ciò fosse anche solo parzialmente vero, ricordi il Presidente che egli ci rappresenta più di ogni altra persona. Del S.S.V.V. ovvero dell'Ing. Ciani e dell'ottimo Gonalba se ne stà già occupando altri, ma ritengo che la questione sia più complessa di come sembra essere stata impostata.

Giungiamo ora al nocciolo di un'altra questione, al D.A.V. Sig. Egidio Galli che sopporta, a parer mio, il lavoro più duro, più ingrato, e forse il più massagrante, psicologicamente, ciò doverosamente premesso mi chiedo, come da molti ho sentito chiedere, perchè, e non poche volte, con allianti e piloti e trainatore e vice D.A.V. presenti e disposti a volare, l'attività sia stata sospesa

dalle ore 12 e 30 alle ore 14 e 30.???

Ciò non dovrà più accadere in nessun caso, si dovesse mobilitare il diavolo od invocare plurimi Santi; poichè è semplicemente assurdo che più di un consigliere e parecchi soci rivolgano lo sguardo rasse renato al cielo ed ai bei cumuli con questa testuale frase sulle labbra " Lui non vuole ".

Lui è l'Egidio, ottimissima, meritevolissima ed ammiratissima persona, lo dico senza ironia, poichè starsene da mane a sera sul campo a fare e vedere volare e veleggiare gli altri standosene a terra è da ben pochi.

Ma che l'Egidio per imperscrutabili motivi debba prendersi di questi lussi, e qualcun altro, alle sia pur scariche spalle nostre mi sembra francamente inammissibile.

E di questi fatti non è solo responsabile il DAV, che come tutti può sbagliare, ma principalmente il Consiglio, Presidente in testa a meno che sia più comodo o più pratico o più vero dimostrare che ho torto io.

Mauro Baldi

Il D.A.V. Risponde

(Egidio Galli)

Molto cortesemente l'autore dello scritto che precede, non appena inviato lo stesso al Direttore de "Il Cumulo Nembo", ne ha dato copia in lettura allo scrivente.

Ciò è stato apprezzato.

Si ritiene inoltre che sia questo il miglior modo di collaborare.

E infine è stata così data possibilità di contemporanea pubblicazione del quesito e della risposta.

La qual risposta vuol essere rigorosamente divisa in due parti: una diciamo "presidenziale" e sintetica - e l'altra strettamente legata al titolo "tra le 12,30 e pressapoco le 14".

La "presidenziale" - ed un pochino anche provocata - chiarificazione vuole semplicemente ricordare che l'autorità di cui gode il nostro Presidente non gli è stata conferita dai soci che indirettamente, in quanto questi, in Assemblea, eleggono semplicemente dei consiglieri. L'autorità piena e diretta - invece - viene attribuita a Presidente, Vice-Presidente e Amministratore proprio da quei Consiglieri che, secondo il citato scritto, riuscirebbero a non far valere o valere meno o (vuoi ancora) valere poco l'autorità medesima della massima personalità della nostra associazione.

La qual cosa, tradotta più pienamente, vuol solo significare l'at

taccoamento - derivante da capacità, tatto, saggia visione delle finalità dell'Ente da parte del massimo responsabile - che tutti indistintamente i Consiglieri hanno verso la persona e la figura del Signor Giacobini.

Per il secondo punto e prima di entrare nel vivo dell'argomento, giova effettuare un rapido rilevamento dei seguenti dati, ricavati dalle tabelle di volo:

- il 1° Maggio 1955 (per questa e per tutte le altre date si devono intendere Domenica o comunque giorno festivo pieno) l'attività di volo è stata sospesa dalle 13,25 alle 14,40, cioè 75',
- l' 8 Maggio dalle 13,12 alle 14,38 = 86'
- il 29 Maggio, dalle 13,00 alle 14,29 = 89'
- il 26 Giugno, dalle 12,25 alle 13,47 = 82'
- il 3 Luglio, dalle 12,11 alle 13,33 = 82'
- il 31 Luglio, dalle 12,55 alle 14,26 = 91'
- Il 28 Agosto, dalle 12,59 alle 14,31 = 92'
- il 29 Giugno non si è addirittura sospeso in quanto:
 - a) lo "Spillo" ha effettuato una prova di distanza (orario meridiano)
 - b) l'"Asiago" come sopra
 - c) il Cici, sempre nell'ora di mezzogiorno, un volo di oltre 2 ore
 - d) l' AECC, oltre 5 ore
 - e) il " Pinocchio" come sopra.

Occorre dire che i tempi sopra riportati si riferiscono ai decolli.

Se infatti si conteggiasse l'intervallo meridiano tra l'ultimo atterraggio ed il primo decollo del pomeriggio saremmo in presenza di valori alterati notevolmente.

In ogni caso si può osservare che "si riposa" per un quantitativo di minuti primi alquanto lontano (in difetto) dal valore di 120 portato dal socio Baldi.

Il materiale sopra raccolto - si noti - è stato prodotto solo con valore statistico in quanto le argomentazioni della Direzione dell'Attività di Volo, qui sotto precisate, non fanno che dare atto a Baldi della sufficiente approssimazione con cui si è avvicinato ad un problema di interesse collettivo.

I perchè della consueta sospensione meridiana dell'attività di volo sono infatti i seguenti, principalmente:

- Ragioni di sicurezza: svolgere attività di volo (alianti, aerei a motore, jeep, eccetera in movimento) significa disporre anche di un certo numero di persone o incaricati. E' inevitabile che la maggior parte di questi si rechi automaticamente a mensa con l'avvicinarsi dell'ora meridiana. La sicurezza entra in gioco quando, in caso di incidente, non si possa - appunto per scarsità di personale - intervenire prontamente e di forza. Si valuta questo punto molto importante.
- Ragioni di igiene o di medicina: permettere a piloti, sia pure validi o allenati, di effettuare voli che possano diventare anche di note-

vole durata o portata comunque, in condizioni quali il digiuno o di digestione in corso rappresenta azione di forte responsabilità. Vale citare il caso mortale di un allievo pilota emiliano accaduto appunto per la citata ragione. Si valuti questo punto come molto importante.

-Ragioni di economia: la richiesta di voli nel lasso di tempo intercorrente tra le 12,30 e le 14,00 in genere non è molto elevata. In piena stagione è noto che nella nostra zona le partenze più felici sono sempre avvenute prima delle 12,00. Tenere in moto una "macchina" organizzativa (che costa parecchio) per produrre poco (non si dice male) significa perdere un poco di vista uno stretto regime economico. Si valuti questo punto come importante.

-Ragioni di "relazione umane": all'A.V.M. e probabilmente in tutto il mondo volovelistico, tutti sono "piloti" e "serventi". ma quando prevale la prima personalità (e nasce dal momento del tanto atteso "adesso tocca a te") l'ometto si pianta in testa il berretto da "pilota" e stop: gli altri, tutti gli altri, devono autodeclassarsi subito a "serventi". Qualcosa come lo schiavo, l'atleta/facchino sempre accorrente e instancabile, l'"alza-code", l'"acchiappa-carelli", lo "stendi-aggiaccia-tira-cavi", il "lancia-tutte-le eliche" del mondo" e compagnia bella. Ma tra le 12,30 e le 14,00 di questi fenomeni ne trovi pochi. E nemmeno puoi sperare di avere molto successo se tenti di fermarli o di mandarli a mensa a turni. E tanto meno se gli si fa intravedere nel prossimo quasi immediato futuro un "adesso tocca a te". Si valuta questo punto come difficile da superare.

Ciò elencato - e altro sarebbe citabile - si vuol concludere:

- 1°- Le ragioni per cui la Direzione dell'Attività di Volo ha ritenuto di sospendere l'attività meridiana, permangono come valide.
- 2°- Un socio ha chiesto; nel suo pieno diritto, disvolgere attività di volo nel periodo tra le 12,30 e le 14,30. Meglio, ha chiesto che l'attività di volo tutta non venga sospesa.
- 3°- Si ritiene prevalga, come importanza, la richiesta del socio.

E pertanto verrà fatto quanto possibile per superare gli ostacoli sintetizzati nelle ragioni esposte. con una sola condizione posta: la collaborazione dei soci piloti proprio nelle ore considerate le più critiche della giornata. Non assolvendo la condizione posta come indispensabile, i soci piloti porranno la direzione dell'Attività di Volo in condizioni di trarre una conclusione che ora è solo potenzialmente tenuta.

Egidio Galli

Milano, 28 Gennaio 1956

Da tempo è stata fatta al D.A.V. la richiesta del volo meridiano, che presenta ovviamente dei problemi. Confermo subito l'infondatezza delle impressioni del socio Baldi per quanto riguarda l'autorità del Presidente,

il cui operato non presenta pecche, e del Consiglio. Se il problema del volo meridiano non è stato affrontato prima, è per il fatto che nessuno ufficialmente ha palesato tale desiderio, mentre all'ora del pranzo; tutti concordi, i piloti se ne vanno in mensa.

Il "Lui non vuole" è l'espressione dell'ordine con cui viene governata l'A.V.M., e non quella della sottomissione ad uno o più dittatori del volo. Sul campo, quando si tratta di attività di volo, i Consiglieri ed il Presidente diventano piloti e devono sottostare alla disciplina regolata dal D.A.V., a meno di casi di eccezionale importanza o gravità. Una modifica qualsiasi all'attività di volo stessa deve quindi essere esaminata e decisa dal Consiglio con sufficiente anticipo ed in altra sede, affinché ne venga rilevata l'opportunità ed il Direttore di volo abbia potuto predisporre la più razionale realizzazione.

Sono in ogni modo d'accordo con il socio Baldi sulla necessità di non perdere ciò che, nonostante l'abile presentazione in minuti primi del Galli, corrisponde pur sempre ad un'ora e mezza in media delle sette od otto che al massimo possiamo disporre per effettuare dei voli veleggiati.

Le Tariffe di Volo

(Ceriani)

Sul "Cumulo Nembo" n° 6 anno 1955 una voce, presumibilmente governativa, fa passare addirittura per finto tonto quel qualcuno, che sarebbe un Socio qualunque pagante, che ha usato sussurrare che le tariffe A.V.M. sono esagerate.

A parte l'evidente esagerazione dell'aggettivo, l'articolista ha l'aria di far capire che l'argomento tariffe è tabù e all'uopo snocciola tutte le serie di spese che gravano sul minuto di volo, che mai come in questo caso ha realizzato la nota massima " Il tempo è oro ". E' bene invece che l'argomento tariffe sia impugnabile e dal punto di vista legale e dal punto di vista sostanziale. Premesso che il governo A.V.M. curi in primissimo luogo la salute finanziaria dell'Associazione come garanzia di continuità dell'attività volativa di ogni singolo socio, non si deve purtuttavia arrivare alla sirenatura totale del contribuente qualunque, vera base finanziaria dell'organizzazione, senza lasciargli nemmeno il diritto di discutere o almeno influenzare la determinazione delle tariffe, diritto che il socio non ha perchè gli manca il tempo e il luogo, la posizione e gli argomenti giuridici per esercitare in maniera legale e determinante.

Questa la questione dal punto di vista politico. Dal punto di vista amministrativo invece, con poche cifre a disposizione, si può sin d'ora accennare qualcosa. Ritorhando al contenuto dell'articolo suaccennato, ritorco l'accusa di finto tonto all'articolista stesso,

il quale mi vuole gabellare per comodità tutti quegli elementi ormai ritenuti indispensabili, ma normali per il funzionamento dell'organizzazione dell'attività di volo, mentre invece non ritengo né normale né indispensabile la spesa per qualcuno di tali elementi. Faccio subito delle cifre: la voce manutenzione ordinaria, stando all'affermazione dell'articolista, permetterebbe un risparmio di £ 10 al minuto, se tutti a turno si occupassero di lavorare di lima e di martello (son parole sue). Se si consideri un'attività di volo alianti totale nell'anno 1955 in ore 800, il totale spesa manutenzione ordinaria risulterebbe di £ 800 x 60 x 10 = £ 480.000,=. Se considero invece l'attività totale alianti e motore in ore 1400, vedi statistiche pubblicate sul "Cumulo Nemi" n° 6, l'ammontare di tale spesa sarebbe di £ 1400 x 60 x 10 = £ 840.000,=. Non vedo perché davanti a tale cifra non ci si sia preoccupati di trovare la formula, magari, in ultima istanza, sotto forma di lavoro obbligatorio con cartolina pre-cetto, in modo da risparmiare tale cifra sia in favore del socio che risparmia £ 10 al minuto volo, sia destinando il tutto alla voce utili o fondo nuove costruzioni. E questo era compito governativo.

Ceriani

Prossimamente, in occasione dell'Assemblea Generale Ordinaria dei soci, tutti potranno chiedere e ricevere chiarimenti da Tomasina in merito ai costi ed alle tariffe di volo, essendo pronto ogni dato contabile relativo alla passata stagione.

Il lavoro coatto alla S.S.V.V., oltre a non incontrare l'approvazione di alcuno fra i soci, non mi sembra più di moda, specialmente in regime di specializzazione delle attività ed in una libera associazione come la nostra. Devo però far presente all'amico Ceriani, e lo dico senza ironia, che, volendo, può richiedere di essere impiegato in qualcuno di quei servizi dell'A.V.M. che siano remunerati. Tenga però presente, nel far questo, che non si tratta di fornire saltuariamente qualche oretta, e che gli impegni devono essere assunti con la massima serietà.

La responsabilità di quanto non firmato del presente bollettino è di Walter VERGANI - Pzsa Cavour, 5 - Milano.