



ORGANO
UFFICIALE

A.V.M.

AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

N° 6 Anno 13° - Dicembre 1959 —

prova. Un elogio particolare spetta agli Allievi Piloti Ciampolini Valerio, Pagni C. Alberto, Pugno Vanoni Vittorio, Romeo Antonino e Velcich Aldo, che hanno ottenuto il massimo punteggio di 30/30. Bene anche gli altri: Casana Alessandro - Censabella Roberto - Serafini Giorgio - Cappato Alberto - Carbone Attilio - Cavenaghi Roberto - Provolo Renato - Bellosi Giorgio - Bugada Giorgio - Fustinoni Francesco - Maggioni Umberto - Mantegazza Mario - Moiraghi Giancarlo - Castro Piero - Giovacchini Roberto - Neri Dino - Gallizia Achille - Chiesa Mario - Ferrari Nunzio.

MESSAGGIO DEL PRESIDENTE

A tutti i Soci dell'A.V.M. i miei auguri per il Nuovo Anno sociale. Che anno, gente! Campionati Mondiali, Campionati Nazionali e Trofeo Bonomi, Gara Nazionale a Modena, Coppa AVM e Trofeo Bresso, Trofeo Nazionale Annuale di Vergiate, Trofeo B.B., e "temi" domenicali interni (e tutte le nostre preoccupazioni)!

Ed a me, giunto al termine del primo anno del mandato presidenziale, permettete un gesto che viene proprio dal cuore: lasciate che saluti la bandiera dell'A.V.M. che sventola sul pennone di Bresso e tutto quello che essa significa per noi.

Che possa sempre garrire su questo Aeroporto di cui è diventata il simbolo, che possa sempre trovare le forze sane che la mantengano dove è ora, che la portino ancora più in alto. Che in lei viva sempre l'A.V.M.: perchè è questo che conta.

CESARE RASINI

La Commissione Ministeriale

La Commissione Ministeriale per gli esami teorici, composta dal Dr. Silvio Condemi, Presidente, dal Generale Umberto Nannini (Rappre-

sentante dell'Aero Club d'Italia) e dal Capitano Guido Monaco (Rappresentante del Ministero), si è riunita, sull'Aeroporto di Bresso, nei giorni 12 e 13 novembre. Ventiquattro Allievi hanno superato la

FULVIO PADOVA, Maggiore dell'Aeronautica e Pilota di Aliante, è caduto in volo il quattordici novembre. L'Aeroclub Volovelistico Milanese lo ricorda.

Nuovi C.

I.XI MAGGIONI UMBERTO
I.XI PUGNO VANONI VITTORIO
(Istruttori Zoli e Cattaneo Mario)



« DEDALO » sarà denominato il Corso 1960.



L'Urendo C I-AVML, il quarto della famiglia, ha iniziato felicemente i voli di collaudo il 17 novembre. Ai comandi Angelo Zoli. Il Gruppo Sportivo I-AVML ha assunto la denominazione di « LA FREGATA ». Per gli amanti dei rebus serve ottimamente la prua dell'aliante; gli altri chiedano spiegazioni al Capo-Gruppo. Evviva a tutti, e tanti auguri da quelli del « Corsaro ».

SOCI !

Collaborate con noi, la propaganda è un dovere!

MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA E DELLA TECNICA

MILANO - Via S. Vittore, 21

DOMENICHE DEL VOLO SILENZIOSO

manifestazione
gratuita
di diffusione

ORE 9

24 GENNAIO

7 - 14 - 21 - 28 FEBBRAIO

6 MARZO

promossa e organizzata
dall'AEROCLUB VOLOVELISTICO
MILANESE

CONVERSAZIONI

IL VOLO A VELA di E. Venturi
METEOROLOGIA E IL VOLO A
VELA di P. Longaretti - VOLO A
VELA AGONISTICO di R. Brigliadori -
COME NASCE UN ALIANTE di E. Ciani -
L'AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE di Cesare Rasini.

F I L M S

L'AQUILA SOLITARIA - AQUILE
NELL'INFINITO - SOLI NELL'INFINITO -
IL PILOTA RAZZO E LA BELLA SIBERIANA -
ALI DEL FUTURO - I QUATTRO DEL GETTO
TONANTE.

e documentari di specifico
interesse, se si potranno
ottenere.

**collaborate con noi
la propaganda è un
dovere**

dei GRUPPI SPORTIVI

L'opinione di Walter Vergani

Una delle caratteristiche più singolari dell'AVM è la presenza dei "gruppi sportivi", ossia di particolari raggruppamenti di soci che, sotto l'egida dell'AVM stessa, si dotano di uno o più alianti (od anche aeroplani), con i relativi connessi, e li gestiscono in proprio per sottrarsi — almeno in linea programmatica — agli oneri ed alle limitazioni della vita volovelistica collettiva.

Va premesso che nell'epoca pionieristica i gruppi ebbero molta parte nello sviluppo dell'AVM, incentivando sforzi che in altre forme non si sarebbero prodotti ed attribuendosi una parte non piccola del merito dello sviluppo dell'AVM; per cui la loro esistenza può ritenersi storicamente giustificata ed opportuna.

Essendosi peraltro verificata una ripresa nella formazione di tali gruppi, dopo un triennio di assenza conseguente all'assorbimento da parte dell'AVM — che ne sistemò le posizioni amministrative non tutte attive — dei gruppi sorti nella epoca pionieristica (MINK, GENI, FIFA), vien ora fatto di osservare se tale struttura sia la più idonea al raggiungimento degli scopi prefissi e se essa non presenti qualche particolare difetto che conduca, col tempo, a risultati non previsti attualmente.

Il lato maggiormente negativo di questa struttura, che pur non trova ancora una precisa regolamentazione ma si regge su una specie di consuetudine, è quello dell'autonomia dei vari gruppi che, per essere una delle più importanti ragioni della formazione degli stessi, non può non esporre pericolosamente il Sodalizio al rischio di un frazionamento politico; frazionamento che d'altronde esiste già in via amministrativa in quanto i gruppi non rendono finanziariamente all'A.V.M., mentre sottraggono continuamente materia tassabile deviando le possibilità contributive dei soci più interessati, e sui quali il Sodalizio fa grande assegnamento, verso forme amministrative autonome.

Che un Sodalizio come il nostro si regga in virtù del rendimento della scuola è un luogo comune da distruggere. Gli allievi volano a tariffe apparentemente remunerati-

ve, ma se alla scuola si dovesse addossare la parte di spese generali che direttamente le competono (istruttore stipendiato, trainatore fisso, organizzazione di segreteria per la cura dei documenti, ecc.) probabilmente si troverebbe che è piuttosto l'attività sportiva ad integrare magnificamente il gettito della scuola.

Ma non sono queste le considerazioni che si vogliono esporre in questa sede; l'osservazione che si ritiene legittima e secondo la quale un aeroclub deve poter fornire ai soci tutti i tipi di volo, dal didattico allo sportivo alla performance, secondo il vecchio e sempre valido detto per cui è l'unione che fa la forza, ha spinto lo scrivente allo esame della validità delle circostanze che attualmente giustificano l'esistenza dei gruppi, non tanto per quello che può essere l'interesse dell'AVM — che è poi l'interesse di tutti — ma piuttosto per verificare se, anche a prezzo di un discapito economico del Sodalizio, vengono realizzate le finalità che ciascun componente si propone all'atto della sua adesione ad un gruppo.

Si è giunti pertanto ad una conclusione strabiliante: molti componenti di gruppo non sono contenti dello stato appena conseguito a prezzo di gravi sacrifici, e spesso si parla di cessioni di quote, ancor prima che essi si siano stancati del tipo di macchina o di una determinata attività sportiva!

Vediamo di analizzare le cause più ricorrenti che spingono un socio AVM ad entrare in gruppi sportivi:

a) reazione alla situazione attuale AVM, cioè alla scarsità di mezzi e macchine moderne; b) desiderio di avere un determinato tipo di aliante; c) reazione alla difficoltà di avere ampia disponibilità su un aliante, carrello e connessi, imposta dalle numerose necessità cui il Sodalizio deve provvedere; d) desiderio di contribuire ad arricchire il patrimonio o la flotta del Sodalizio usufruendo di una formula che consente una contropartita a tale sacrificio; e) desiderio di migliorare lo standard di efficienza di almeno un aliante, attraverso un uso meno logorante; f) desiderio di conseguire un certo allenamento su una macchina, orviando all'inconveniente di volare sui più svariati tipi d'aliante, il che è imposto

dalla difficoltà di far coincidere il tempo libero con l'ora migliore e la disponibilità della macchina preferita; g) desiderio di avere una certa libertà politico-amministrativa: in quest'ultimo caso gioca ruolo non trascurabile l'illusione che lo aliante di gruppo consenta di volare a prezzi che, ragguagliati all'ora volo, sono inferiori a quelli AVM; h) un certo senso della "proprietà" in contrapposto al senso della "roba del governo", e così via.

Di questi, i punti a-b-c-e-f. possono essere risolti con la formazione di una Sezione Sportiva dell'AVM, ben costituita, ben diretta e potenziata, e che intenda espresamente risolvere questi problemi, il che non è impossibile: i punti g-h sono negativi rispetto all'interesse ed al contributo che, almeno moralmente, ciascun socio è tenuto a dare al Sodalizio di appartenza; il punto d) è positivo, e può essere ugualmente sfruttato in altre forme (vedi per esempio il gruppo "finanziatore" AVMI, che si ritiene benemerito).

Vediamo ora, per contrapposto, cosa succede quando il gruppo è formato. Ben presto il componente si accorge che:

1) La proprietà di un mezzo esige cura ed interessamento per la manutenzione e la gestione;

2) L'ammortamento della macchina acquistata ed il costo di esercizio, se ragguagliati all'ora volo, portano a prezzi altissimi perchè la macchina, sfruttata solo nei giorni, nelle ore, nel periodo conveniente dal punto di vista della stagione, delle condizioni meteo e del tempo libero dalle cure personali, vola poco. Ad esempio, il gruppo AVMI, che ha svolto la maggiore attività 1959 rispetto ai gruppi similari, contro 150 ore ha speso 110/120 mila lire di bollo ed assi-

curazione per l'auto di traino e 180 mila lire di assicurazione aliante: solo queste due voci incidono per 2.000 lire/ora;

3) Poichè le disponibilità sono scarse e gli aliante costano, si acquista una macchina che presto risulta insufficiente per le accresciute esigenze individuali;

4) Qualora il gruppo si articoli su una sola macchina, può accadere che, ad onta dei sacrifici fatti, una scassatura costringa tutti a rivolare AVM;

5) Escluso il caso dell'aliante personale, che è un lusso e quindi è il caso del "costi quello che costi", oppure del gruppo di due o tre persone come massimo, che ben poco differisce dal primo, si arriva facilmente ad un rapporto — uomini per macchina — superiore a quello della stessa AVM, computando naturalmente i piloti ad attività non sporadica: per cui o il gruppo è composto in parte da persone che si sono accentrate di versare la loro quota d'acquisto, e si fanno raramente a chiedere il corrispettivo volo, oppure la libera disponibilità dell'aliante diventa un sogno.

E per ora possiamo chiudere. Esigenze di spazio vietano di dilungarsi su questo interessante problema, mentre altre considerazioni potrebbero essere ancora fatte. Sulla fisionomia e sul funzionamento di una Sezione Sportiva dell'AVM, il cui potenziamento è indifferibile, stante anche la posizione raggiunta quest'anno con la vittoria di Leonardo Brigliadori, ritorneremo con una successiva chiacchierata.

WALTER VERGANI

Ospitiamo volentieri — e integralmente — l'opinione del Walter. Non nuova per chi ha avuto occasione di discuterne con

lui — spesse volte — ed in modo anche cordialmente acceso. Qui, per ora, vogliamo solo sottolineare che l'argomento è indubbiamente interessante e vale certo di parlarne. Noi in parte dissentiamo: non tanto sul concetto quanto per gli aspetti pratici — attuali — che lo condizionerebbero.



Cento e ottantotto risultano i nostri Soci a fine dicembre.



Cento e quarantatre Piloti e Alievi Piloti hanno partecipato, nel corso del 1959, alla nostra attività di volo.



Ricordatevi che dovete provvedere, ai primi di gennaio, al pagamento della tassa di concessione governativa per il vostro brevetto. L. 311 sul c/c 1-26965 dell'Ufficio del Registro di Roma.



Sondaggio ad Aosta

(31 ottobre - 4 novembre)

Il D.A.V. Zoli, coadiuvato da Vergani W., Stucchi, Colombo A., Broggin, Cattaneo M., Calzecchi e Benzoni, ha organizzato una piccola spedizione in quel di Aosta con l'Urendo I-AVMI. Per i traini hanno collaborato i piloti del C.P.V., già sul posto con il loro Stinson e il « Buonavventura » di Mantica. Lo aeroporto è dotato di pista in macadam di mt. 900x60 — Est-Ovest — e di raccordo pure in macadam. Il rimanente terreno aeroportuale è costituito da materiale ghiaioso di riporto, rullato: non esiste prato. Sovrastrutture regolamentari. Avio-

Orologeria - Gioielleria

A. MANTICA

Concessionario

OMEGA e TISSOT

Cronografi da cruscotto per auto ed avio

Corso Buenos Ayres, 49 — MILANO — Telef. 273.303

rimessa 15x15. Palazzina di tre piani in costruzione.

Dalla relazione di Zoli stralciamo: « La zona non presenta grande interesse, in questa stagione, dal punto di vista del veleggiamento. Ritengo invece che nei mesi di luglio e ago-

sto possa offrire ottime condizioni per voli locali, specie di guadagno di quota, e rappresentare una interessante base di partenza per voli di distanza di un certo rilievo. Non è da escludere che si possano effettuare, anche di frequente, voli

d'onda ma con traini a quote elevate (oltre i 3000 metri)».

Sono stati effettuati complessivamente 6 voli, di cui due di oltre un'ora. Sganci fra 800 e 1200 mt. relativi. Quota massima raggiunta: 2400 mt. relativi.

ATTIVITA' DI VOLO MESI DI NOVEMBRE E DICEMBRE 1959

(contro il maltempo)

aeromobile	NOVEMBRE		DICEMBRE		TOTALE	
	N° Voli	ore	N° Voli	ore	N° Voli	ore
Stinson L.5 I-AEEN . . .	102	14,04	20	2,53	122	16,57
Piper Cub I-MINK . . .	30	8,27	9	1,29	39	9,56
Totale	132	22,31	29	4,22	161	26,53
Canguro I-AECC . . .	3	2,52	4	0,56	7	3,48
Canguro II I-AVMD . . .	2	2,41	4	1,16	6	3,57
Spillo I-AVME . . .	6	2,19	3	1,01	9	3,23
Pinocchio I-FIFA . . .	1	0,33	—	—	1	0,33
Urendo B I-AVMI . . .	6	5,08	—	—	6	5,08
Canguro I-AVMN . . .	31	9,15	3	0,33	34	9,48
Canguro I-AVMO . . .	39	10,49	—	—	39	10,49
Urendo C I-AVML . . .	1	0,11	—	—	9	0,11
Urendo C I-AVMM . . .	5	1,06	4	1,01	1	2,07
Totale	94	34,54	18	4,50	112	39,44