



Settembre 1934

Il lancio di nove alianti dal Campo dei Fiori

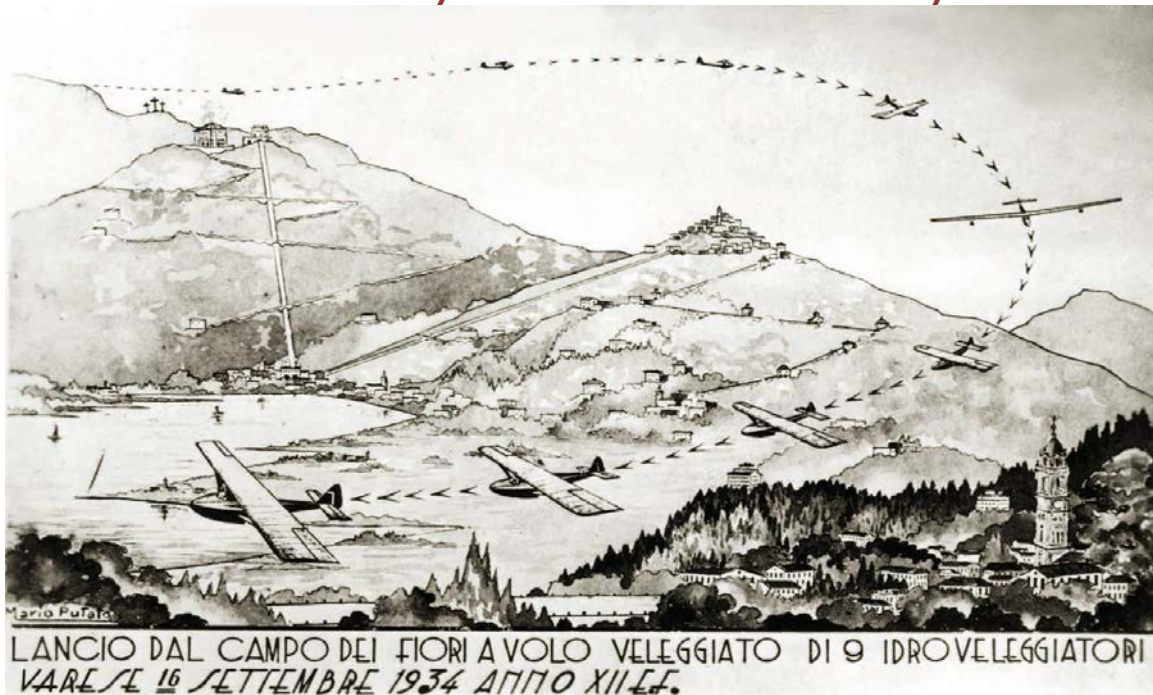


Raccolta di documenti, disegni e foto dell'avvenimento

Indice del contenuto del documento

- Premessa pag. 2
- Stralci di articoli - anno 1933 pag. 4
- Stralci di articoli - anno 1934 pag. 10
- Trent'anni fa (rivista VaV n.46) pag. 14
- 50° Anniversario del 1° lancio (rivista VaV n.165) pag. 20
- Celebrazioni 50°(rivista VaV n.167) Pag. 26
- Gli alianti del lancio pag. 31
- Libretto voli di Plinio Rovesti pag. 37
- Galleria foto dell'evento pag. 39
- Biografia di Plinio Rovesti pag. 46
- Considerazioni finali pag. 46
- Indice delle appendici pag. 47

16 settembre 1934
Lancio dal Campo dei Fiori di nove alianti anfibi



- **Premessa** -

Su questo memorabile evento, il lancio in sequenza di nove alianti anfibi con ammaraggio sulle acque del lago di Varese, forse unico al mondo, ho trovato inizialmente una scarsa e sparsa letteratura:

- tre articoli di Plinio Rovesti, artefice dell'impresa, pubblicati nella rivista "Volo a Vela" n. 46 del 1964, n. 165 e n. 167 del 1984 in occasione del 50° anniversario del lancio.
- nel libro di Vincenzo Pedrielli "Alianti Italiani d'Epoca" alcuni accenni all'impresa legati alla presentazione dei due tipi di alianti utilizzati.
- alcune foto inserite nel libro "Cinquat'anni di volo a vela di Calcinato" pubblicato dal Centro Studi di Volo a Vela Alpino (CSVVA) ed altre foto inserite nella fototeca del sito del medesimo ente.

Abbiamo quindi deciso di interpellare Fabrizio Rovesti, figlio di Plinio, ideatore e principale interprete di questa epica impresa, che ci ha fornito la raccolta di articoli che suo padre aveva diligentemente catalogato e conservato su tutti gli avvenimenti volovelisti dall'anno 1931 in poi. Da questa raccolta ho selezionato i ritagli dei giornali che hanno pubblicato notizie inerenti all'avvenimento oggetto di questo documento.

Inoltre, con l'amico Nino Castelnovo archivistica del CSVVA, abbiamo eseguito altre ricerche tra il materiale fotografico cartaceo del CSVVA che ci hanno portato a trovare ulteriore documentazione fotografica.

A questo punto abbiamo deciso di sviluppare un documento che riproduca tutti gli articoli reperiti aggiungendo come appendice del materiale aggiuntivo ritenuto di grande interesse storico.

Michele Roberto Martignoni

- Stralci di articoli da giornali e riviste - anno 1933 -

In queste prime pagine sono raccolti alcuni stralci da giornali e riviste che informano sulla costruzione ed il collaudo degli alianti che nel 1934 effettuarono il lancio in collettivo dal Campo dei Fiori.

Enalpina 16 Maggio 1933

**Il felice collaudo alla Schiranna
di un nuovo aeroveliero anfibia**

Dopo lunghi mesi d'infessso lavoro, dopo tanti sacrifici e tante ansie, domenica è finalmente uscito a tentare i primi voli nel cielo del nostro lago, il nuovo grande aeroveliero anfibia da record « Roma », costruito dai Giovani Fascisti del Gruppo Voloveliero Varesino « Tomaso Dal Molin », nel piccolo Cantiere di Via Procaccini, fucina dei meravigliosi, lievissimi ordegni della navigazione aerea senza motore.

Alle ore 14, l'apparecchio era già lucido e pronto sullo scivolo dell'Idroscalo della Schiranna.

S'iniziarono subito le prove di galleggiamento e di flottaggio che riuscirono ottimamente: difatti, l'apparecchio, rimorchiato da un motoscafo alla velocità di 20 km. all'ora, percorse sul lago una decina di chilometri.

Dopo che l'ing. cav. Angelo Mori, capitano del Genio Aeronautico, ebbe compiute le ultime verifiche, l'apparecchio si trovò pronto per l'esecuzione dei primi voli. Riportato a riva l'aeroveliero lanciato con un potente cavo elastico messo in tensione da una squadra di venti giovani al comando del pilota Rovesti, sotto l'esperta guida del cav. uff. Romeo Sartori, raggiunse la quota di 20 metri, iniziando quindi una dolce planata verso il lago, sulle cui acque s'adagiò dolcemente dopo aver percorso una distanza di circa 600 metri.

Un lampo di giocondo orgoglio sfavillò allora negli occhi dei giovani costruttori, perchè la bella macchina, uscita dalle loro mani, aveva saettato sicura nello spazio. Ed il loro orgoglio era legittimo, poichè questa volta gli aquilotti del Gruppo Dal Molin non hanno presentato uno dei soliti apparecchi Scuola, ma un « veleggiatore » ideato dall'ing. Mori, e fornito di eccezionali doti aerodinamiche.

*La Gazzetta dello Sport
17 Maggio 1933*

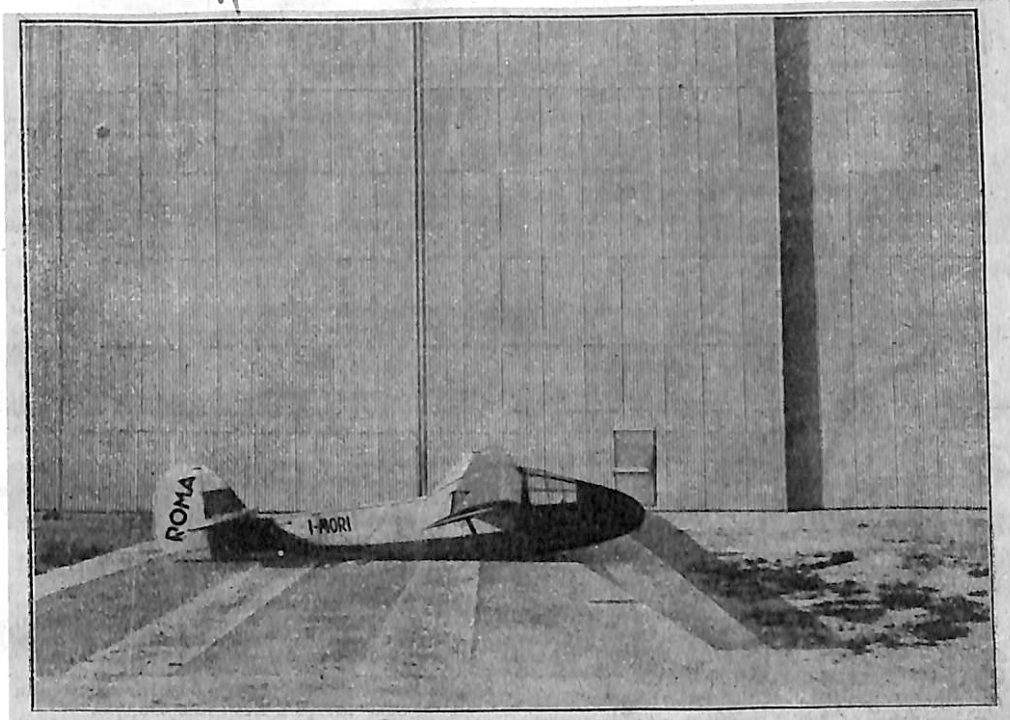
Il volo a vela

Il felice collaudo dell'anfibio « Roma »

VARESE, 16. -- Domenica scorsa, dopo lunghi mesi di infessso lavoro, è uscito sul lago di Varese, per i primi voli il nuovo grande aeroveliero anfibia da record « Roma » costruito dai Giovani Fascisti del Gruppo Voloveliero Varesino « Tomaso Dal Molin ».

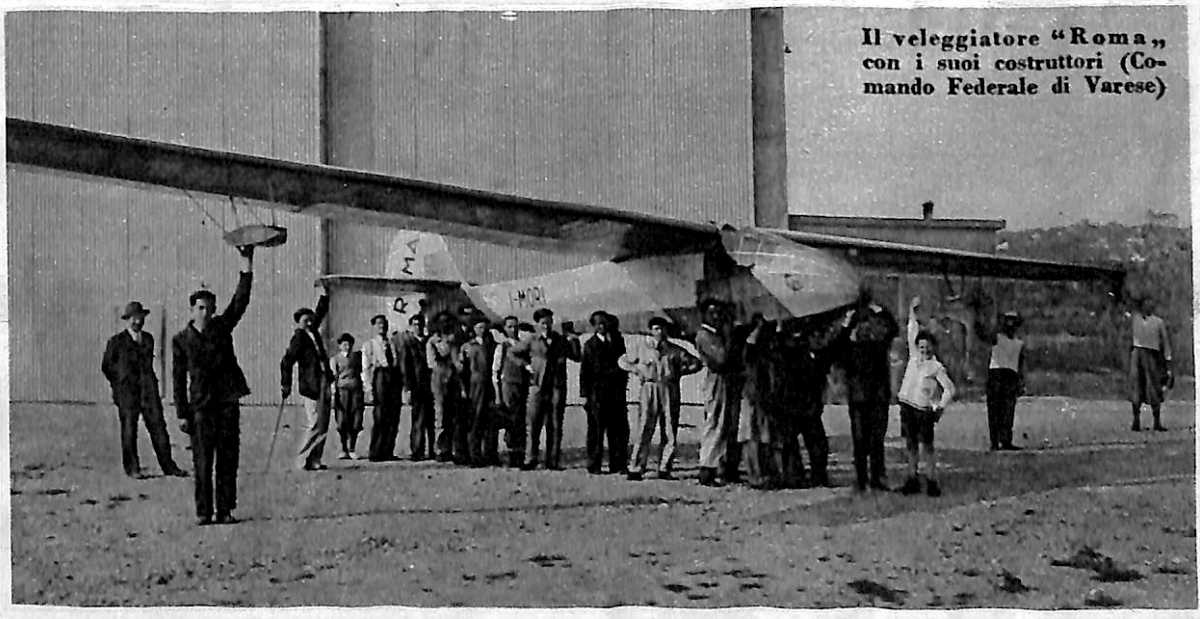
Dopo le prove di galleggiamento e di flottaggio, l'aeroveliero, pilotato dal cav. uff. Romeo Sartori, è stato lanciato da una squadra di Giovani Fascisti comandata dal pilota Rovesti; l'apparecchio ha raggiunto la quota di 20 metri compiendo una distanza di circa 600 metri.

28 Maggio 1933 x10 - "Le vie dell'aria"



Il nuovo veleggiatore anfibio costruito dai Giovani Fascisti di Varese. Ha effettuato le prime prove il 14 u. s. sul Lago di Varese dando buoni risultati

"Gioventù Fascista" 20 Giugno 1933 x10



Il veleggiatore "Roma", con i suoi costruttori (Comando Federale di Varese)

Bronca Qualpina 4 Luglio 1933 x 10

DALLA VETTA DEL CAMPO DEI FIORI ALLE ACQUE DEL VERBANO

L'ardito e felice volo di un apparecchio senza motore pilotato da Plinio Rovesti

2 luglio 1933

Domenica mattina, chi dalla strada che mena al Campo dei Fiori ha rivolto lo sguardo alla cima del monte, ha subito intuito che qualcosa di eccezionale si stava preparando, poichè due grandi ali bianche spiccavano lucide e nette sul verde pendio, come in attesa di spiccare il volo verso il cielo pieno di sole e d'azzurro. E, intorno a quelle ali, un gruppo di giovani affacciati in un paziente lavoro di montaggio ed una discreta folla di curiosi davano alla scena movimento e brio.

Non abbiamo tardato a comprendere di che si trattava.

Il grande uccello bianco non era che il nuovo magnifico veleggiatore anfibo da record „Roma“, costruito, sui disegni del cap. ing. A. Mori, nella Officina del Gruppo Aviatorio di Volo a Vela „Dal Molin“, del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento; gli uomini che s'affacciavano intorno ad esso erano appunto i Giovani Fascisti varesini che stavano preparando il primo lancio sperimentale del velivolo da loro stessi con infinita pazienza ed amore costruito. Avremo voluto non meravigliarci, poichè da tempo questi ottimi giovani del Gruppo Volevelleri ci hanno abituati alle sorprese che documentano larghamente la loro appassionata attività aviatoria; ma la macchina che avevamo sotto gli occhi, nella novità della sua concezione, nella finezza delle sue linee, nella perfetta rifinitura delle sue parti, nell'adeguatezza delle sue proporzioni, nell'eccellenza delle doti aerodinamiche già constatata in precedenza ci è apparsa così bella che non abbiamo potuto fare a meno di esprimere la nostra ammirazione.

Abbiamo avuto subito l'impressione che la prova che si stava preparando doveva superare tutte le precedenti manifestazioni aviatorie del Gruppo varesino e costituire una nuova affermazione della tecnica costruttrice.

Non ci siamo ingannati.

A mezzogiorno, l'apparecchio è in perfetto ordine e pronto per il volo. Ma il lancio non ha luogo che alle 13.30. Sull'apparecchio sale il pilota aviatore Plinio Rovesti, Comandante ed istruttore del Gruppo varesino, dopo avere indossato il paracadute ed avere collocato e riscontrato gli strumenti di volo.

Il progettista del velivolo, ing. cav. Angelo Mori, capitano del Genio aeronautico, dirige la manovra di lancio.

Tull'intorno è una folla numerosa di villeggianti, che segue con vivo interesse tutti i preparativi della partenza.

Ecco: i Giovani Fascisti s'attaccano con impetuosa energia al cavo elastico che, sotto il loro sforzo vigoroso, si tende, si tende, si tende. Un comando secco. L'apparecchio scatta rapidissimo e maestoso verso l'alto. Sono le 13.45. La manovra è perfetta. L'entusiasmo della folla è passionale e dei Giovani Fascisti è immenso. Quelle due grandi ali bianche si librano nell'aria lucente,

quell' superbo e benaugurante nome di „Roma“, che leggiamo scritto a caratteri vivaci sul timone di direzione dell'aeroveliero, quel giovane pilota che sentiamo lassù, tra cielo e terra, in una luce ed in un silenzio senza confine, navigante con tranquilla sicurezza come sopra una nave di sogno, tutto questo ci commuove e ci fa sentire la stupenda poesia di questi ardimenti che traducono nelle realtà le audaci fantasie dei poeti.

Fratanto, sganciato il cavo elastico usato per il lancio, l'apparecchio naviga favorevolmente, sotto l'impulso di una corrente verticale originata dall'incontro del vento di sud-ovest col pendio del monte, così che, per parecchi minuti, non perde quota.

Uscito da questa zona, il pilota volta a destra, puntando su Gavirate ed iniziando una dolce ed ampia planata. Su Comerio, trova qualche leggera corrente ascendente, che fa guadagnare un po' di quota al velivolo, mentre invece, più innanzi, entra in una zona sfavorevole e la discesa si fa tosto più rapida.

Il pilota Rovesti deve aver pensato che tale zona sfavorevole fosse determinata dalla vicinanza del Lago di Varese, perciò lo vediamo virare nuovamente a destra e mantenere l'apparecchio sul territorio che sta tra i Laghi di Varese, Blandrono, Monate ed il Lago Maggiore.

Il volo ritorna subito normale e tale si mantiene per qualche minuto, ma, presso il Verbano, l'apparecchio entra in una nuova zona di vento discendente, questa volta di fortissima intensità, così che perde rapidamente quota accelerando la sua discesa. Il pilota cerca di uscire da questa zona sfavorevolissima al volo, aumentando l'angolo di discesa e facendo così acquistare maggiore velocità all'apparecchio; ed infatti, pochi istanti dopo, vediamo il bel velivolo riprendere il suo normale assetto di volo. Durante la navigazione nella zona sfavorevole, la perdita di quota era

stata fortissima, ed il pilota, che prima aveva puntato verso la Rocca d'Angera, virò opportunamente a destra, dirigendosi risolutamente sul Lago Maggiore.

Ormai il volo è alla fine.

Il bel monoplano si libra maestoso tra l'azzurro del cielo e l'azzurro del lago, nella superba cornice dei nostri monti rivestiti di verde.

Sorride da una brezza fresca e tranquilla, il volo ha una grazia stupenda, certo, e questo il momento più bello di tutta questa magnifica prova sportiva. Non più le forti raffiche di vento, che facevano pateticamente ondeggiare il velivolo, mettendo a duro cimento la valentia ed il coraggio del pilota, ma un'atmo-sfera placida che consente un volo ampio, lento, lieve, "come quello ai rondine che voli".

Vediamo l'apparecchio sorvolare Lesa, sulla sponda piemontese del Lago Maggiore, poi, staccandosi dalla riva per una trentina di metri, lo vediamo disporsi per l'ammarraggio, dopo essersi messo osalta-

mente contro vento. La manovra riesce perfettamente: il velivolo sfiora leggermente l'acqua per una cinquantina di metri, poi s'arresta dolcemente, dopo un volo di 23 minuti e 12 secondi, durante i quali ha percorso una distanza in linea d'aria di km. 16,5. La bella prova — preliminare di altre prove più importanti e precludo, forse, di lunghi voli — è finita.

Un folto gruppo di villeggianti e di sportivi, che dalla riva aveva seguito con vivo interesse tutte le evoluzioni del velivolo, acclama con entusiasmo il pilota e sventola fazzoletti in segno di saluto.

Intanto, dal mezzo del Lago, giunge velocissimo un motoscafo di Giovani Fascisti; sono i camerati del Gruppo Dal Molin, che fanno incontro al loro veleggiatore, di cui hanno atteso con impaziente entusiasmo l'arrivo, e che si apprestano a rimorchiare alla riva. Nella luce dorata del sereno pomeriggio, i loro vibranti colori si mescolano agli applausi della folla, dando una nuova nota di festosità e di giovinezza all'ora splendente di bellezza.

Avvertito telefonicamente della prova, magnificamente riuscita, il cap. ing. Mori s'affretta a raggiungere in automobile il pilota Rovesti ed i Giovani Fascisti, che avevano intanto effettuato il rimorchio e l'ormeggio dell'apparecchio.

L'incontro tra l'ideatore del velivolo e il pilota è quanto mai cordiale, e poichè è questa la prima prova veramente importante del nuovo strumento di volo, è naturale che il progettista voglia sapere tante e tante cose, come si comporti in volo, come gira, quale stabilità possiede, come rispondano i comandi. E le domande incalzano.

Rovesti è semplicemente entusiasta del volo compiuto. Entusiasta — dice lui — nel più ampio senso della parola. E poichè gli chiediamo qualche particolare, egli aggiunge: «Ho provato a picchiare, a cabrare, ad inclinare l'apparecchio a destra ed a sinistra, lasciando poi liberi completamente i comandi e l'apparecchio è ritornato automaticamente nel suo assetto normale di volo. Con questo velivolo si potranno fare certamente delle grandi cose.

Il volo di oggi non è stato che un volo sperimentale, che mirava solo ad accertare, con un lancio da alta quota, il comportamento dello apparecchio in volo. Ma in seguito...

In seguito, lo soppiamo, sono nuove prove che si effettueranno e anche nuove vittorie che si conseguiranno. Le une e le altre potranno meglio dimostrare le eccezionali virtù del veleggiatore creato dall'ingegno di un appassionato cultore di cose aeronautiche e dalla fatica intelligente di un gruppo di giovani aguzzotti che, negli ardimenti sportivi di oggi, temprano il cuore ed i muscoli per le battaglie di domani.

Il Popolo d'Italia
4 Luglio 1933 - XI°

Una bella prova di volo a vela compiuta a Varese con un nuovo apparecchio

VARESE, 3 notte.
Oggi il pilota aviatore Plinio Rovesti, comandante del Gruppo volo a vela del Comando federale dei Fasci giovanili di combattimento di Varese, si è lanciato, alle ore 13,45, dalla cima del Campo dei Fiori a bordo del nuovissimo aeroveliero anfibio da record *Roma*, costruito dagli stessi Giovani fascisti del gruppo su disegni dell'ingegnere del Genio aeronautico capitano A. Mori. Il pilota, sfruttando le correnti generate dall'incontro del vento col pendio montano, ha veleggiato per qualche minuto, iniziando quindi una lunga planata verso il Lago Maggiore, dove, dopo aver raggiunto la sponda piemontese, ha felicemente ammarato a una trentina di metri dall'imbarcadero di Lesa. L'apparecchio si è mantenuto in aria 23'12", durante i quali ha percorso in linea retta chilometri 16,5. L'apparecchio di nuova concezione ha l'apertura di ali di m. 20; completamente in sbalzo, può partire e scendere tanto da terra quanto dall'acqua.

Corriere della Sera
4 Luglio 1933 (pomeriggio)

Ottima prova di un aeroveliero anfibio costruito da Giovani fascisti

VARESE, 4 luglio, matt.
Il pilota aviatore Plinio Rovesti, comandante del Gruppo volo veliero del Comando federale dei Fasci giovanili di combattimento di Varese, si è lanciato alle ore 13,45 di ieri dalla cima del Campo dei Fiori, a bordo del nuovissimo aeroveliero anfibio da «record» *Roma*, costruito dagli stessi Giovani fascisti del Gruppo, su disegni dell'ingegnere del Genio aeronautico capitano A. Mori.
Il pilota, sfruttando le correnti generate dall'incontro del vento col pendio montano, ha veleggiato per qualche minuto, iniziando quindi una lunga planata verso il Lago Maggiore, e, raggiunta la sponda piemontese, ha felicemente ammarato a una trentina di metri dall'imbarcadero di Lesa. L'apparecchio si è mantenuto in aria 23 minuti e 12 secondi, percorrendo in linea retta chilometri 16,5. L'apparecchio, di nuovissima concezione, ha una apertura alare di metri 20 completamente in sbalzo e può partire e scendere, tanto a terra quanto in acqua.

Cronaca Veralpina
7 Luglio 1933

Il compiacimento di S. E. Starace

L'ardito e felice volo su apparecchio anfibio senza motore effettuato domenica scorsa dal camerata Plinio Rovesti, comandante del Gruppo Giovanile Fascista di volo a vela «Tomaso Dal Molin», che ha compiuto in 23 minuti e 12 secondi la distanza di 16 km. che separa il Campo dei Fiori dalla riva verbanese di Lesa, ha suscitato vivo interesse nei reparti giovanili italiani.

Il Segretario del Partito S. E. Achille Starace, informato del brillante esito dell'audace volo, ha inviato al Comandante provinciale dei Fasci Giovanili di Varese, Angelo Tuttoilmondo, il seguente telegramma:

Esprimi mio nome Comandante Plinio Rovesti compiacimento per la bellissima prova che ritengo sarà presto imitata da altri appassionati a dimostrare come l'ardimento sia scuola quotidiana del Fascismo, specie tra i dirigenti delle giovani energie. — Achille Starace.

Al pilota Rovesti, che si prepara per altre superbe prove, sono pervenute congratulazioni da più parti.

"La Sera" 7 Luglio 1933

Il plauso dell'on. Starace al pilota Plinio Rovesti

Roma, 7.
Una magnifica affermazione di volo a vela è stata fornita dal pilota Plinio Rovesti, comandante il Gruppo

"L'Ambrasio" 7 Luglio 1933

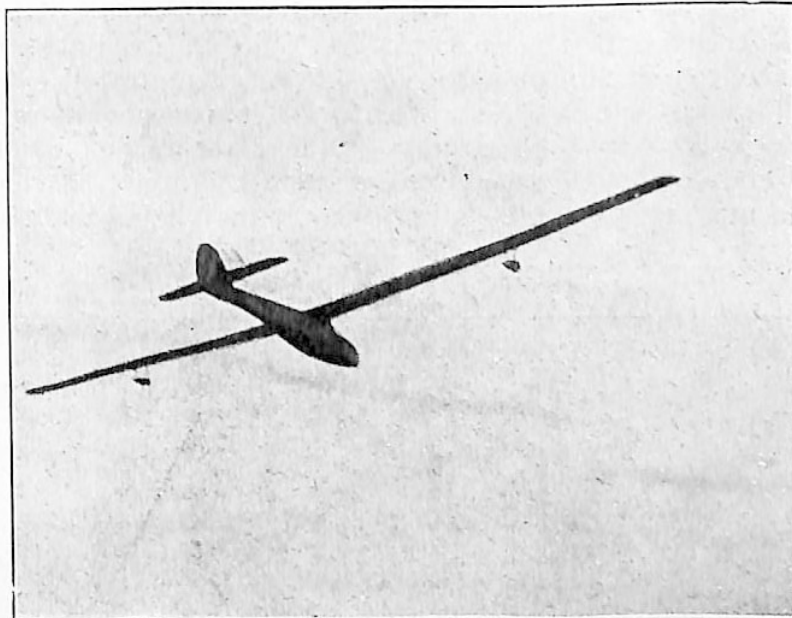
Un bel volo a vela di Rovesti I rallegramenti di S. E. Starace

VARESE, 7.
Una magnifica affermazione di volo a vela è stata fornita dal pilota Plinio Rovesti, comandante il Gruppo volo ve-

Corriere della Sera 8-7-1933-XI°

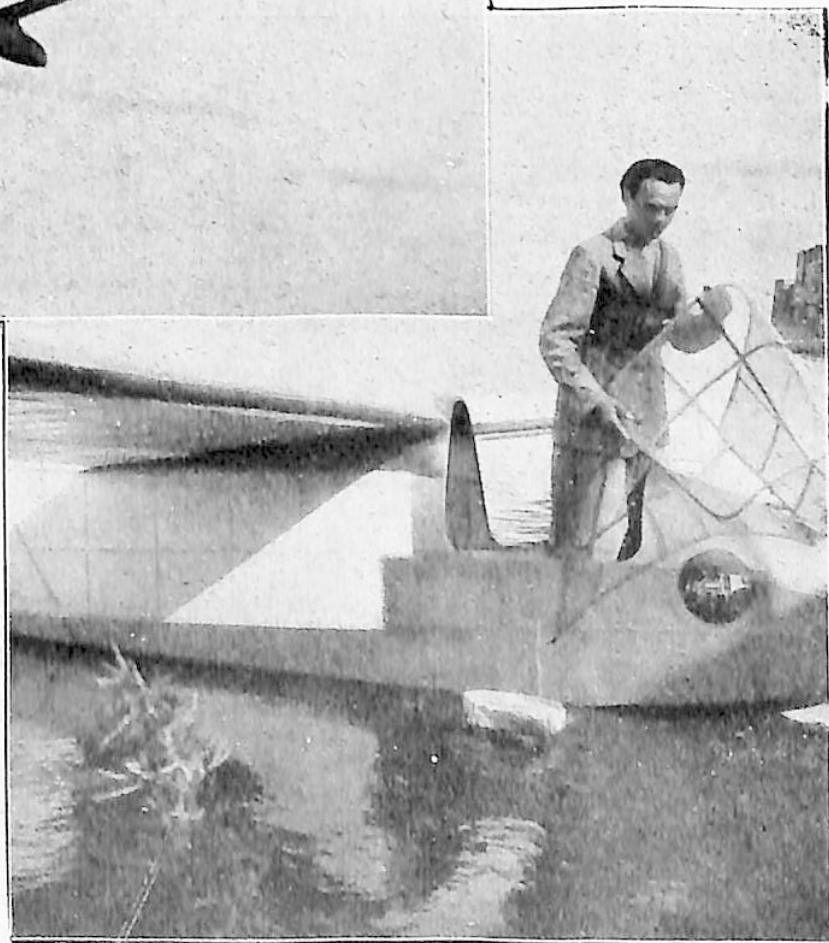
L'interessamento dell'on. Starace per una brillante prova di volo a vela

Roma, 7 luglio, notte.
Una magnifica affermazione di volo a vela è stata fornita dal pilota Plinio Rovesti, comandante il gruppo veliero dei Fasci giovanili di combattimento di Varese. Il comandante Rovesti si è lanciato dalla cima del Campo dei Fiori con un apparecchio di nuovo tipo, disegnato dal cap. Mori del Genio aeronautico, e costruito dagli stessi Giovani fascisti del gruppo veliero, ed ha raggiunto, con grande abilità e con perfetta manovra, la sponda piemontese del Lago Maggiore, percorrendo oltre 16 chilometri di volo e mantenendosi in aria per 23' e 12".
L'on. Starace, non appena venuto a conoscenza dell'ardimentoso volo, ha indirizzato al segretario federale di Varese il seguente telegramma: «Esprimi a mio nome al comandante Plinio Rovesti, il mio compiacimento per la bellissima prova che ritengo sarà presto imitata da altri appassionati a dimostrare come l'ardimento sia scuola quotidiana per il Fascismo, specie tra i dirigenti le giovani forze. — Achille Starace.»



Il « Roma » pochi istanti prima di ammarare nelle acque del Lago Maggiore

Rovesti dopo il suo volo dal Campo dei Fiori, scende all'imbarcadero di Lesa.



L'ardito e felice volo dell'aeroveliero "ROMA"

pilotato da Plinio Rovesti

(dalla "Cronaca Prealpina", del 4 luglio 1933 - XI)

Domenica mattina, chi dalla strada che mena al Campo dei Fiori ha rivolto lo sguardo alla cima del monte, ha subito intuito che qualcosa di eccezionale si stava preparando, poichè due grandi ali bianche spiccavano lucide e nette sul verde pendio, come in attesa di spiccare il volo verso il cielo pieno di sole e d'azzurro. E, intorno a quelle ali, un gruppo di giovani affacciati in un paziente

passionata attività aviatoria; ma la macchina che avevamo sotto gli occhi, nella novità della sua concezione, nella finezza delle sue linee, nella perfetta rifinitura delle sue parti, nell'imponenza delle sue proporzioni, nell'eccellenza delle doti aerodinamiche già constatate in precedenza, ci è apparsa così bella che non abbiamo potuto fare a meno di esprimere la nostra ammirazione.

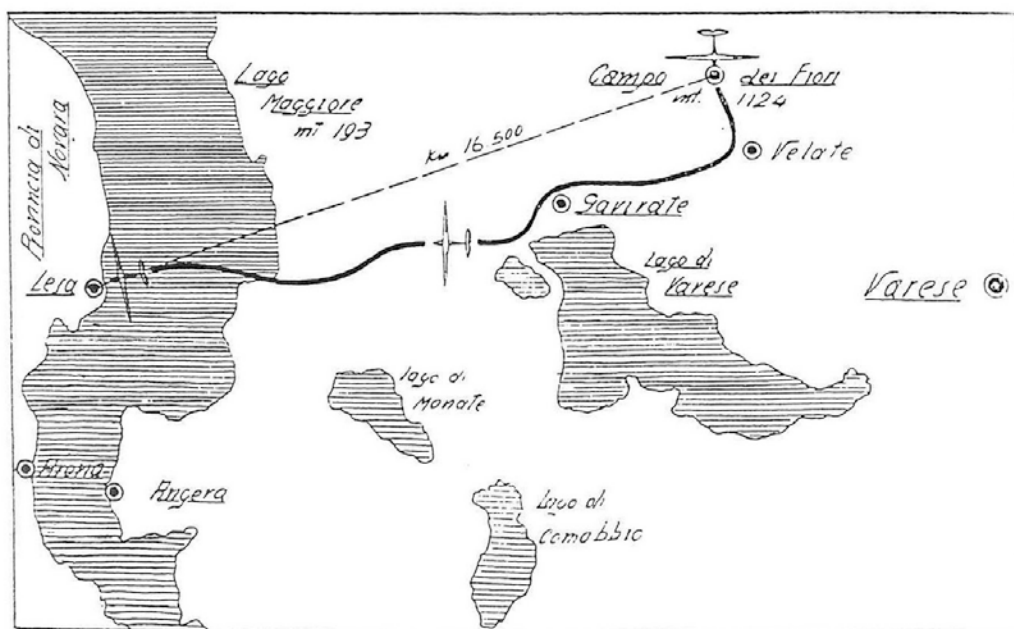


Grafico del percorso seguito dall'Aeroveliero « Roma » nel primo volo sperimentale dal Campo dei Fiori.

lavoro di montaggio ed una discreta folla di curiosi davano alla scena movimento e brio.

Non abbiamo tardato a comprendere di che si trattava.

Il grande uccello bianco non era che il nuovo magnifico veleggiatore anfibio da record « Roma », costruito, sui disegni del cap. ing. A. Mori, nella Officina del Gruppo Aviatorio di Volo a Vela « Dal Molin » del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento; gli uomini che s'affacciavano intorno ad esso erano appunto i Giovani Fascisti varesini che stavano preparando il primo lancio sperimentale del velivolo da loro stessi con infinita pazienza ed amore costruito. Avremmo voluto non meravigliarci, poichè da tempo questi ottimi giovani del Gruppo Voloveliero ci hanno abituati alle sorprese che documentano tangibilmente la loro ap-

passionata attività aviatoria; ma la prova che si stava preparando doveva superare tutte le precedenti manifestazioni aviatorie del Gruppo Varesino e costituire una nuova affermazione della tecnica costruttrice.

Non ci siamo ingannati.

A mezzogiorno, l'apparecchio è in perfetto ordine e pronto per il volo. Ma il lancio non ha luogo che alle 13,30. Sull'apparecchio sale il pilota aviatore Plinio Rovesti, Comandante ed Istruttore del Gruppo varesino, dopo aver indossato il paracadute ed avere collocato e riscontrato gli strumenti di volo.

Il progettista del velivolo, ing. cav. Angelo Mori, capitano del Genio aeronautico, dirige la manovra di lancio.

- Stralci da articoli di giornali riviste - anno 1934 -

Questo è l'anno del lancio collettivo di 9 alianti. Gli articoli visualizzati di seguito informano sui voli di prova effettuati prima del lancio collettivo e quindi il resoconto dell'impresa.

"Le Vie Dell'Africa" 2 Settembre 1934 XII

Felice lancio di due veleggiatori anfibi della Scuola Varesina di Volo a Vela

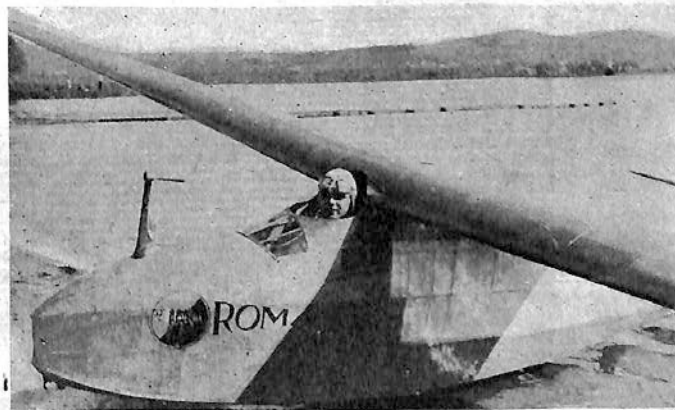
Nel pomeriggio di mercoledì u. s. ebbe luogo al Campo dei Fiori l'annunziato lancio di due apparecchi veleggiatori della Scuola Provinciale di Volo a Vela "Tommaso Dal Molin", rispettivamente pilotati dal Comandante Plinio Rovesti e dal Giovane Fascista Costantino Gada.

La fresca e lucente giornata aveva tratto su le pendici del monte una folla notevole di turisti e villeggianti. Erano presenti, tra gli altri, il Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo, il Seniore Gagliardi, il rag. Sanvito e il rag. Guido Pietriboni.

La bellezza di questa giornata festiva aveva svegliato nel cuore dei nostri piloti

un'idea favorevole gli ha consentito di descrivere delle ampie spirali su Masnago, Robbiate e Capolago; infine, con una manovra perfetta ha ammarcato all'Idroscalo della Schiranna, dopo un volo di 19 minuti e 12 secondi.

Cinque minuti dopo la partenza del pilota Rovesti, il Giovane Fascista Costantino Gada — giovanissimo aquilotto della Scuola Voloveliera Varesina — si è lanciato a bordo di un veleggiatore anfibio di nuovo tipo e di recentissima costruzione, pure creato nell'officina dei nostri Giovani Fascisti su disegni dell'ing. Angelo Mori.



Il « Roma » dopo l'ammarraggio sul lago

in speranza di potere compiere dei voli veleggiati di lunga lena; ma giunti sul monte, si accorsero subito che le condizioni erano tutt'altro che favorevoli ad un lungo volo, poichè un vento forte soffiava costantemente da settentrione, generando sul versante, dal quale dovevano forzatamente lanciarsi i due alianti, una corrente deviata discendente di grande intensità, che avrebbe impedito di guadagnare e di conservare una buona quota. Bisognava, dunque, rinunciare alla speranza di un volo che mirasse a migliorare i risultati precedentemente raggiunti e contentarsi di eseguire un semplice volo di allenamento.

Alle 14.15 a bordo dell'Aeroveliero Anfibio "Roma", il Comandante pilota Plinio Rovesti — Direttore della Scuola Voloveliera Federale — ha spiccato il volo. L'apparecchio, obbedendo all'impulso impressogli dal potente cavo elastico nel lancio, ha snettato per un istante nello spazio azzurro e luminoso; poi, preso dalla forte corrente discendente, ha perduto notevolmente di quota, non ostante che il pilota impiegasse tutte le risorse di una sperimentata abilità per ritardare la discesa.

Dopo aver sorvolato S. Ambrogio, l'apparecchio ha navigato in migliori condizioni atmosferiche; qualche corrente ter-

Anche questo secondo apparecchio non ha potuto sottrarsi, nella prima parte del volo, ad una rapida perdita di quota dovuta ad una corrente discendente di notevole intensità; sfruttando però le correnti termiche incontrate, il pilota ha tentato di rifarsi; e lo si è visto infatti veleggiare qualche minuto sul Colle Campigli e più a lungo su Capolago e poi ammarare regolarmente alla Schiranna, poco lungi dall'apparecchio di Rovesti, dopo un volo durato 16 primi e 8 secondi.

Questa, la cronaca sommaria delle prove compiute mercoledì dai nostri aquilotti. Ma più che tali fatti bisogna porre in rilievo la triennale fatica con la quale si è saputo creare un gruppo di eccellenti apparecchi che i competenti ammirano ed invidiano; la passione aeronautica che ha saputo organizzare nella nostra città una delle prime e più fiorenti scuole di volo; la sperimentata saggezza d'insegnamento, che ha saputo portare dei giovanissimi allievi non solo alla conquista del primo brevetto di volo a vela, ma al vero e proprio volo veleggiato, che è la meta più bella e più ardua delle scuole voloveliere.

Questi elementi costituiscono una garanzia delle sicure fortune che coroneranno sempre il lavoro ed il coraggio dei nostri aquilotti.

"Corriere della Sera"
17 Settembre 1934 XII

Un esperimento di volo collettivo con veleggiatori anfibi

Varese, 17 settembre, matt.

Nel pomeriggio di ieri dalla vetta del Campo dei Fiori, alla presenza del segretario federale, di un rappresentante del Reale Aero Club d'Italia e di tutte le gerarchie provinciali, si è compiuto felicemente un esperimento di volo collettivo con veleggiatori anfibi costruiti dai Giovani fascisti della scuola voloveliera del Comando federale di Varese.

I nove apparecchi, il primo dei quali porta il nome augurale di « Roma », mentre gli altri si fregiano dei nomi di Caduti fascisti della provincia (De Giorgi, Bianchi, Brumana, Coppa, Bagnati, Ponti, Santostefano, Gerlin) rispettivamente pilotati dal comandante della scuola Plinio Rovesti e da Giuseppe Burei, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nozari, Giorgio Mermet e Costantino Gada, sono stati lanciati nel breve spazio di otto minuti. I veleggiatori hanno dapprima sorvolato con larghi giri la vetta del Campo dei Fiori per prendere formazione, quindi hanno proseguito verso la pianura ammarando felicemente e ordinatamente nel lago di Varese presso le rive della Schiranna, dopo aver veleggiato sulla città.

"Le Vie dell'Ania" 23 Settembre 1934
XII

Un esperimento di volo collettivo con veleggiatori anfibi compiuto felicemente a Varese

Nel pomeriggio di domenica dalla vetta del Campo dei Fiori, alla presenza del segretario federale, di un rappresentante del Reale Aero Club d'Italia e di tutte le gerarchie provinciali, si è compiuto felicemente un esperimento di volo collettivo con veleggiatori anfibi costruiti dai Giovani Fascisti della scuola voloveliera del Comando federale di Varese.

I nove apparecchi, il primo dei quali porta il nome augurale di « Roma », mentre gli altri si fregiano dei nomi di Caduti fascisti della provincia (De Giorgi, Bianchi, Brumana, Coppa, Bagnati, Ponti, Santostefano, Gerlin), rispettivamente pilotati dal comandante della scuola Plinio Rovesti e da Giuseppe Burei, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nozari, Giorgio Mermet e Costantino Gada, sono stati lanciati nel breve spazio di otto minuti. I veleggiatori hanno dapprima sorvolato con larghi giri la vetta del Campo dei Fiori per prendere formazione, quindi hanno proseguito verso la pianura, ammarando felicemente e ordinatamente nel lago di Varese presso le rive della Schiranna, dopo aver veleggiato sulla città.

"La Stampa" 17 Settembre 1934 XII

Il magnifico volo collettivo di nove veleggiatori a Varese

Varese, 17 mattino.

Nel pomeriggio di ieri, dalla vetta del Campo dei fiori (metri 1124), alla presenza del Segretario federale, di un rappresentante dell'Aero Club d'Italia e di tutte le gerarchie provinciali si è compiuto felicemente un esperimento di volo collettivo con veleggiatori anfibi costruiti dai giovani fascisti della scuola voloveliera del Comando federale di Varese.

Nove apparecchi, il primo dei quali porta il nome augurale di « Roma », mentre gli altri si fregiano di quelli dei Caduti fascisti della provincia sono stati lanciati nel breve spazio di otto minuti.

I veleggiatori hanno da prima sorvolato con largo giro la vetta per prendere formazione, quindi hanno proseguito verso la pianura, ammarando felicemente nel lago di Varese presso la riva di Schiranna, dopo aver volteggiato sulla città.

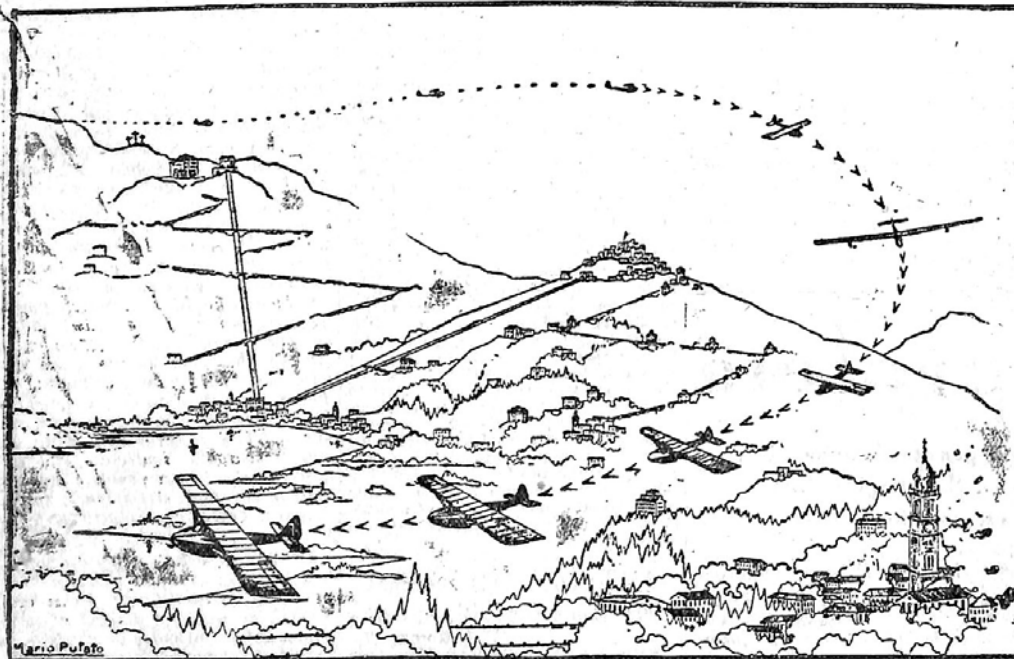
Il volo della squadriglia è durato ventidue minuti ed è stato seguito dall'intera cittadinanza ammiratissima.

"Ironace Prealpina" 18 Settembre 1934 XII°

UNA BELLA AFFERMAZIONE DEL COMANDO FEDERALE F. G. C.

Nove veleggiatori volteggiano nel cielo di Varese per oltre venti minuti

In memoria dei Caduti Fascisti - Mesi di febbrile lavoro - Hangars a 1200 metri - Ammaraggi al lago - Un atterraggio di fortuna



Lancio dal Campo dei Fiori di 9 Idroveleggiatori

Via Procaccio è indubbiamente una delle arterie più tranquille della città. Il silenzio è la nota predominante di quel luogo: qualche villa circondata da giardini, un lungo muro di cinta interrotto, a metà, da una porta malsicura.

In questa via di pace ha trovato appropriata sede l'officina della Scuola Provinciale di Volo a Vela del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento. Nel l'aureola di serena tranquillità, dietro la porta dai cardini stridenti, fra quattro pareti e un soffitto mal messi, nel silenzio, da più mesi si operava intensamente per una bella e nobilissima impresa.

Dal cantiere, dove venne concepito il veleggiatore «Roma», sono usciti altri otto veleggiatori-scuola ai quali sono stati imposti i nomi dei Caduti Fascisti della Provincia di Varese: De Giorgi Angelo, Ponti Battista, Coppa Luigi, Brunana Mario, Santostefano Giuseppe, Bagnati Giuseppe, Gerlin Tiziano, Bianchi Natale.

Con questo atto gli aquilotti della Scuola Provinciale hanno voluto onorare la memoria dei nostri Caduti e attingere dal loro esempio nuove energie, per continuare la via tracciata in nome del Loro glorioso sacrificio e per rendersi sempre più degni del Capo.

Questo gesto è tanto più significativo se si considerano gli stenti attraversati e l'opera prestata dai giovani per giungere al compimento, alla realizzazione del loro sogno.

Domenica il loro sforzo è stato premiato, il loro desiderio appagato da un pieno successo: gli otto veleggiatori ed il «Roma» hanno felicemente spiccato il volo dal Campo dei Fiori: i nomi degli otto Caduti, scolpiti a ricordo e monito sulle carlinghe policrome degli apparecchi, hanno solcato il cielo limpido e puro, guidati dal polso sicuro dei piloti della Scuola.

Al Campo dei Fiori, fin da sabato, erano state innalzate alcune ampie tende ove trovarono ricetto gli apparecchi e un gruppo di giovani che all'alba, dopo una notte trascorsa sotto il ticchettio dell'acqua che si abbatteva sulle tende, ha dato mano ad ali, carlinghe, chiavi e tiranti con una lena tale che poco dopo mezzogiorno i nove veleggiatori erano montati, pronti per il volo.

Saliamo verso il Campo dei Fiori e lungo la strada che dai garage del Grand Hotel prosegue per il fortino di Orino, notiamo qua e là qualche automobile ai margini dell'angusta strada, a monte. Sono macchine di ammiratori della Scuola che in virtù di qualche indiscrezione avranno saputo che si

sarebbe volato. Giungiamo sul campo di lancio: i nove veleggiatori sono disposti in ordine di squadriglia. Il quadro è interessante: il «Roma» fa la parte della chioccia e gli otto nuovi veleggiatori quella dei pulcini. Qua e là piccoli crocchi di piloti e di tecnici che confabulano. Gli scatti degli obiettivi sono frequenti. Il desiderio di qualche signorina, spintasi fin lassù, di farsi fotografare vicino agli apparecchi si legge negli occhi, ma nessuna di esse osa chiederlo al Comandante della Scuola, ch'è in tante faccende affaccendato.

Mentre si verificano le ali, i comandi e i tiranti, giunge sul posto il Comandante Federale accompagnato dal Ten. Col. Cav. Attilio Raggi, dal Comandante in II, e dagli Addetti del Comando Federale. Ricevuto dal Comandante pilota Rovesti, il Comandante Federale visita minutamente uno per uno tutti gli apparecchi, complimentandosi coi dirigenti, coi piloti e i componenti della Scuola.

Alle ore 16.30 il cavo di ancoraggio blocca il «Roma»: Rovesti sale a bordo, munito, come tutti gli altri piloti, del prescritto paracadute. Dirige la manovra il pilota Gadda. I voli si svolgono sotto il diretto controllo di un rappresentante dell'Aero Club d'Italia.

«Ai cavii» è l'ordine, e venti Giovani Fascisti in perfetta divisa

si precipitano ai loro posti: dieci da una parte e dieci dall'altra impugnano subito il cavo che è disposto a «V».

«Pronto! Camminare! Correre! Via!». Ecco il «Roma» superbamente innalzarsi con una dolce cabrata. L'apparecchio è veramente maestoso. Per le sue linee, in quel silenzio e in quella immensità di spazio in cui padroneggia e domina, ha del «signore dell'aria».

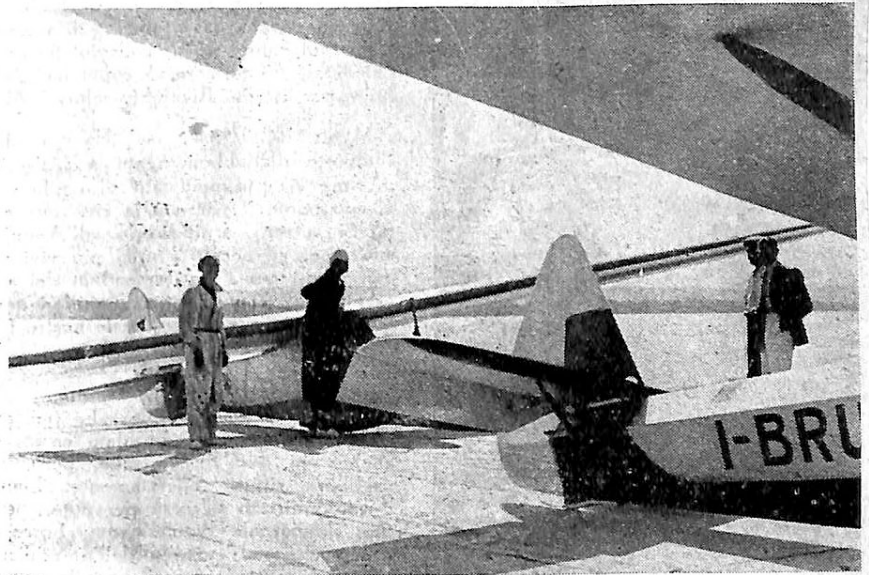
Mentre con abili manovre il veleggiatore volteggia verso il Lago Maggiore, poi su Varese, poi sul nostro Lago, di due in due minuti vengono lanciati rispettivamente gli apparecchi: De Giorgi, Bianchi, Brumana, Coppa, Bagnati, Santostefano e Gerlin. Tutti partono alla perfezione. Lo spettacolo è suggestivo: i nove veleggiatori virano con dolcezza, planano e incrociano attorno al «Roma».

Dopo una ventina di minuti circa, l'uno dopo l'altro, otto apparecchi si adagiano sulle quiete acque del Lago, vicino alla sponda della Schiranna, tra gli applausi e gli evviva della folla che improvvisa una entusiastica dimostrazione. Soltanto il «Santostefano», entrato in un forte «remour», ha perduto notevolmente quota ed ha dovuto compiere un atterraggio di fortuna conclusosi felicemente. Il pilota, che ha subito raggiunto l'idroscalo della Schiranna, è stato, unitamente agli altri, vivamente complimentato dal Comandante Federale, che nel frattempo aveva raggiunto l'idroscalo. Dopo essersi compiaciuto col Comandante Rovesti per la perfetta organizzazione dei lanci, salutato dai piloti e da Giovani Fascisti, il Comandante Federale ha lasciato gli hangars della Schiranna.

La Scuola Provinciale di Volo a Vela si è dunque arricchita di altri otto veleggiatori anfibi, frutto dello studio dell'ing. Mori, dell'opera dei disegnatori e del lavoro di tutti i Giovani Fascisti, che domenica, dopo una giornata spossante di lavoro, quando la sera era già calata, andavano in cerca di fiato per gridare più forte di quanto potevano il loro saluto al DUCE, animatore inimitabile di tutto ciò che sa di giovanile ardimento.

Mario Battistini

"L'Aquilone" 1. Ottobre 1934 XIII

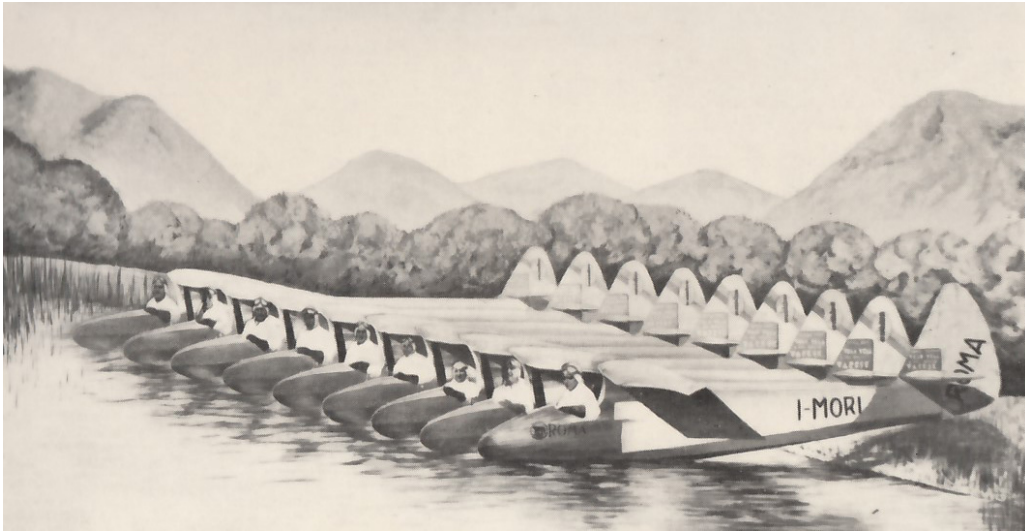


Due veleggiatori della scuola di Varese all'idroscalo della Schiranna dopo il lancio dal Campo dei Fiori

- Rivista "Volo a Vela" n. 46 Maggio-Luglio 1964 -

L'articolo di queste pagine riproduce integralmente l'articolo che Rovesti ha scritto dopo 30 anni da quella sua memorabile impresa. Il testo è stato riscritto in quanto il documento digitale è scarsamente leggibile, fotografie incluse; non ho variato nessuna parola mantenendo anche il carattere di stampa; mi sono limitato a cambiare l'impaginato per consentire di inserire le fotografie recuperate in un formato di maggiori dimensioni.

Trent'anni fa



Un cronista del tempo, volle fissare in questo fotomontaggio il ricordo di quel volo. I nove alianti (senza capottina) solo schierati sulla riva del lago di Varese, nello stesso ordine di partenza dal Campo dei Fiori: 1) Plinio Rovesti, 2) Giuseppe Burei, 3) Mario Putato, 4) Siro Casale, 5) Giuseppe Negri, 6) Carlo Poggi, 7) Luigi Nazari, 8) Giorgio Mermet, 9) Tino Gada

La modesta officina dei volovelisti varesini, dalla quale uscirono, nel 1931 i primi due semplici alianti liberatori e, poi il grande veleggiatore anfibia "Roma" con i suoi otto minori fratelli, gli anfibi "Varese"



Trent'anni fa - giusto il 16 settembre 1934 - in un pomeriggio caldo e placido e pur vibrante di entusiasmo giovanile, nove alianti anfibii, lanciati l'un dietro l'altro dalla vetta del Campo dei Fiori, dopo aver sorvolato la città di Varese, calavano sulle calme acque dell'antistante lago: primo esempio di un volo collettivo di alianti di cui si fosse fino allora avuto notizia.



La balza del Campo dei Fiori di Varese, la mattina del 16 settembre 1934, durante le operazioni di montaggio dei nove alianti che parteciparono al lancio.

Rammentare quella data e quel volo ci sembra, oggi, doveroso ed utile.

Doveroso verso la memoria di cinque dei nove piloti di allora, che non sono più e la cui testimonianza di amore per l'ala silenziosa non deve essere dimenticata. Sono i nostri compianti compagni di volo:

Giuseppe Burei, Siro Casale, Giorgio Mermet, Carlo Poggi e Mario Putato. ai quali va il commosso ed affettuoso ricordo dei volovelisti italiani.



Una squadra di lanciatori sulla balza del Campo dei Fiori attende l'ordine di tendere i cavi elastici.



Il lancio dell'ultimo anfibio «Varese», pilotato da Tino Gada, vecchio pilota istruttore del Gruppo Varesino.

Utile perché quell'esperienza presentò aspetti, come si ricava dalle valutazioni che ne furono fatte, che, anche dopo tanto corso di anni e di avvenimenti, conservano tutto il loro suggestivo valore.

Nella storia del volo a vela italiano, infatti, tornare indietro di trent'anni significa tornare quasi ai suoi primi albori.

Ricordate? Era solo di dieci anni prima quel concorso internazionale di Asiago, che costituì il primo Campionato di volo a vela nel mondo. E solo nel 1927 aveva iniziato la sua attività didattica la prima Scuola italiana di volo senza motore, quella di Pavullo nel Frignano - fondata dall'allora Ten. Nannini - a cui son legati la memoria e il cuore di quanti - come chi scrive - appartengono alla prima generazione dei volovelisti italiani. Erano, quelli, gli anni in cui solo qualche gruppo di studenti universitari - quale, ad esempio, quello di Pavia, capitanato da Cattaneo e Segrè, e qualche appassionato solitario - quali Bergonzi, Bonomi e Mazzaron - mantenevano viva qua e là la passione per l'ala silenziosa e la fede nel suo avvenire.

L'opinione pubblica di allora, placati i primi moti di curiosità, non prestava più alcuna attenzione alle succinte notizie che, di tanto in tanto, i giornali diffondevano sul volo a vela. Ed il regime di quel tempo,

inteso alla preparazione premilitare dei giovani, aveva ristretto il suo interesse volovelistico soprattutto alla scuola di volo librato, vista come propedeutica alla scuola di pilotaggio di velivoli a motore. L'impresa del 16 settembre 1934 maturò appunto in quest'atmosfera che, per la purezza e l'ardore della passione e per la francescana povertà che le fu compagna, può dirsi a giusta ragione « romantica ». Maturò infatti in seno ad un gruppo di giovani che, per significare l'audacia dei loro sogni e dei loro propositi, si erano dati il nome di un campione dell' Aeronautica italiana, Tommaso Dal Molin. Furono quegli stessi giovani a rubare, per mesi e mesi, ore al riposo ed allo svago per attrezzarsi un'officina e costruire là dentro, con le loro mani, che l'amore rendeva alacri ed abili, le ali a cui avrebbero affidato domani i loro sogni e le loro vite.



*Il "Roma" con tre anfi
"Varese", poco prima di
ammarare all'Idroscalo della
Schiranna*

E fu pure un giovane, un ufficiale del Genio Aeronautico, l'Ing. Angelo Mori, che quelle ali disegnò per loro. E furono ancora quei giovani che, di tutto poveri fuorché di coraggio e di voglia di volare, andarono a bussare alla porta delle industrie aeronautiche della Provincia di Varese per averne soccorso - del resto non mai negato e spesso dato anzi con signorile generosità - di legname, di lamiere, di bulloneria, di tela, di colle, di vernici, che consentirono loro di realizzare nel 1931 i primi alianti libratori e poi il grande anfibio « Roma » e infine i suoi otto minori fratelli, gli anfi « Varese ».



*L'amaraggio
dell'anfibio "Varese"
pilotato dal noto
aviatore luinese
Architetto Giuseppe
Negri*

Così l'Officina varesina del Volo a Vela poté divenire un'officina di ali e di sogni. • E solo chi allora - come chi scrive - ci lavorò, ci sofferse, ci attese con tenacia e con pazienza quell'alba domenicale del 16 settembre 1934, può sentire oggi tutta la suggestione di quei lontani ricordi.

La preparazione del lancio ebbe inizio sabato mattina 15 settembre col trasporto degli alianti sulla vetta del Campo dei Fiori. Il nostro fragoroso « 18 BL », reduce dalla ... prima guerra mondiale, arrancò per tutto il giorno su per le pendici del Campo dei Fiori, lasciando a mezza costa i nove alianti smontati.

Il recupero dell'aliante pilotato da Luigi Nazari, vecchio volovelista e noto pilota da caccia



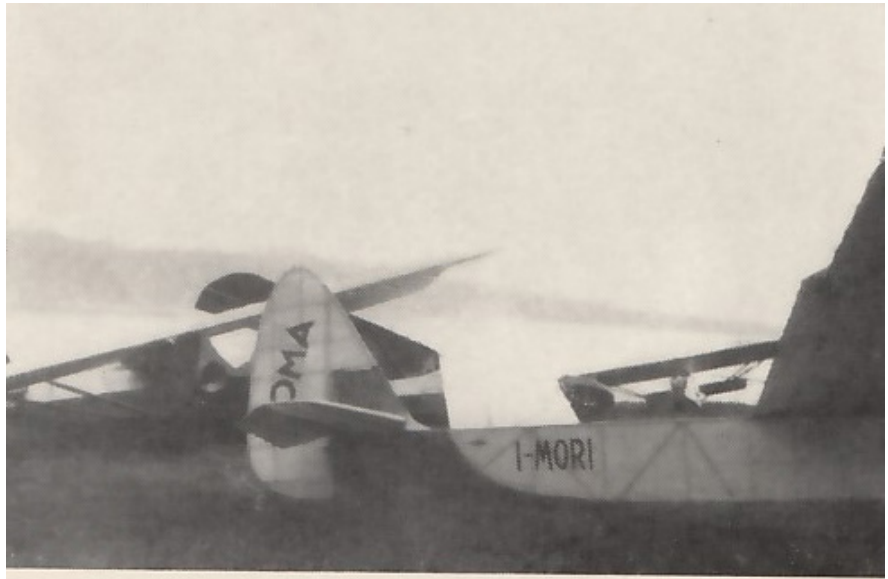
Poi, toccò a noi: salendo di balza in balza e portandoci sul dorso ali, fusoliere, piani di coda e matasse di cavi elastici per i lanci, raggiungemmo il pianoro dal quale il giorno seguente avremmo spiccato il volo verso il cielo e verso il sogno. Lì montammo alcune tende da campo, sotto le quali custodimmo gli alianti durante la notte, attendendo l'alba. Si fu in piedi prestissimo e si iniziarono le operazioni di montaggio.

La giornata è calda e l'atmosfera tranquilla. Il sole attenuato da un lieve velo di foschia in un cielo senza nubi. Non è certo la giornata ideale per veleggiare, ma troppe ragioni tecniche e logistiche vietano di rimandare l'impresa ad altro e più propizio giorno.



Piloti, specialisti e collaboratori del vecchio Gruppo Volovelistico varesino all'Idroscalo della Schiranna dopo il lancio dei nove alianti dal Campo dei Fiori.

*Un primo piano dell'aliante
"Roma" dopo l'ammarraggio
alla Schiranna. Si vedono
anche alcuni alianti "Varese"
sull'angusto spazio
dell'idroscalo.*



*Questo è il tramonto di quel 16 settembre
1934, dopo che, compiuto il felice
esperimento, i veleggiatori posano le ali
su le rive dell'Idroscalo della Schiranna.
I tramonti sul Lago di Varese non hanno
né il colore né i contrasti pittoreschi dei
tramonti su gli altri Laghi lombardi: nella
tenuità dei suoi contorni e delle sue tinte,
non manca tuttavia di una suggestiva malinconia.*

Gli alianti, schierati su l'alto pianoro sono pronti per il lancio. Intorno, una piccola folla di sportivi, di gitanti, di curiosi. Sono le 16 e 30. Una squadra di venti lanciatori, comandata da Tino Gada, che sarà l'ultimo a partire, tende nel massimo sforzo i cavi elastici. Ecco l'anfibio « Roma » che per primo saetta nell'aria, pilotato da chi scrive queste righe, seguito dagli otto anfibi « Varese »; i quali ad uno ad uno

scattano nel cielo, pilotati rispettivamente da Giuseppe Burci, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazari, Giorgio Mermet e Tino Gada.

È per tutti un momento d'intensa commozione: per il pubblico, visibilmente impressionato dal rapido susseguirsi dei lanci; per noi, che proiettati nel vuoto e nel silenzio dello spazio, sentiamo più che mai la bellezza pura della nostra passione. Alla folla che, sulle sponde del Lago di Varese, stava nell'attesa guardando alla vetta lontana del monte, parve che il cielo d'un tratto fosse stato invaso da uno stormo di aquile reali.

Gli alianti di Rovesti, Burei e Casale prendono formazione, seguiti da quello di Mario Putato, che si accoda; e dalla pattuglia di Negri con Poggi e Nazari. Gada si attarda spiralandolo sul costone per assicurarsi della incolumità di Giorgio Mermet costretto a prender terra su una stretta balza in seguito ad una improvvisa discendenza.

Poi ci raggiunge all'Idroscalo della Schiranna, dove gli ammaraggi si susseguono regolarmente nelle calme acque del Lago, rosee nel tranquillo tramonto.



All' idroscalo della Schiranna (da sinistra a destra) l'ing Angelo Mori – oggi Generale del Genio Aeronautico in ausiliaria – progettista degli alianti che hanno partecipato al volo collettivo, col compianto Colonnello pilota Giorgio Mermet e con Rovesti



A ricordo del lancio collettivo dalla vetta del Campo dei Fiori e di altri voli, prima e dopo, spiccati da quella cima, fu posta (e, recentemente rinnovata) una immagine della Madonna di Loreto, sotto la quale si legge questa epigrafe:

Qui – donde un giorno propizia arrise - ai voli dei pionieri- torna restaurata - a cura dei volovelisti varesini - la pia immagine della Vergine Lauretana - a benedire nuovi ardimenti - a confermare nuove speranze

10 Dicembre 1962

A impresa compiuta, era ovvio che ci si chiedesse quale ne fosse stato il valore e l'insegnamento.

Unanime fu il riconoscimento che essa aveva costituito una dimostrazione eccellente di capacità costruttiva, tecnica ed organizzativa nel campo del volo a vela. Ma, all'estero, ci fu chi seppe vederci qualcosa di più: si intravidero, cioè, le possibilità che l'impiego di stormi di alianti avrebbero potuto offrire in certe circostanze. E gli avvenimenti dell'ultimo conflitto mondiale dimostrarono che dal pacifico volo collettivo dei nove alianti varesini c'era chi effettivamente aveva imparato qualcosa.

Questo non induca nessuno a pensare che noi siamo lodatori dei tempi passati. L'attività volovelistica di Varese, da allora ad oggi, crediamo sia sempre stata aperta ad ogni progresso. Ma crediamo anche che ai giovani di oggi - che hanno, per loro fortuna, il volo facile - non sia inutile sapere quello che hanno saputo fare, e come l'hanno saputo fare, quelli che erano giovani trent'anni fa.

Plinio Rovesti

- **Articolo di P. Rovesti in ricordo del lancio collettivo dal
Campo dei Fiori -**

(da rivista VaV n. 165 del 1984)



1934 - 16 Settembre - 1984

50° Anniversario del primo lancio collettivo di 9 alianti veleggiatori anfibi dalla vetta del Campo dei Fiori

di **PLINIO ROVESTI**

Il 16 settembre 1984 è ricorso il 50° anniversario del primo lancio collettivo di 9 alianti veleggiatori anfibi dalla vetta del Monte Campo dei Fiori al lago di Varese. L'impresa è stata realizzata dal Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin, il Gruppo cui spetta il merito di aver lanciato nel lontano 1930 l'attività volovelistica in provincia di Varese.

La Rivista dei volovelisti italiani non poteva dimenticare questa ricorrenza, ed è pertanto lieta di offrire ai suoi lettori quanto ha scritto Plinio Rovesti sulle fatiche e sulle conquiste dei volovelisti varesini nei primi quattro anni della loro vasta attività tecnico-sportiva.

Il volo che Ettore Cattaneo compì nel 1926 lanciandosi dalla vetta del Monte Campo dei Fiori presso Varese, a bordo dell'aliante G.P.1 degli universitari pavesi, aveva destato molto interesse tra gli appassionati del volo, dando anche ai più scettici l'impressione che l'attività volovelistica potesse attingere dei fini non solo nel campo sportivo, ma anche in quello tecnico-scientifico (fig. 1).

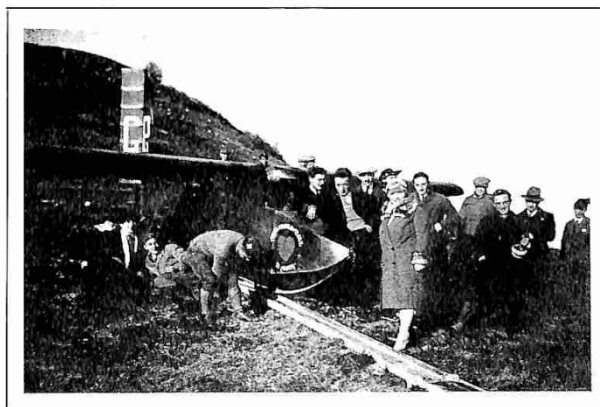


Fig. 1 - Nel 1926 Ettore Cattaneo si lancia dal Campo dei Fiori presso Varese, con l'aliante G.P.1 degli universitari pavesi.

Con il passare degli anni però, l'eco di quel volo si era spenta e, con essa, si erano spenti anche i buoni propositi di chi in un primo tempo sembrava aver compreso l'utilità e la bellezza del volo a vela.

Tra l'indifferenza generale, soltanto alcuni aeromodellisti varesini avevano conservata accesa nel cuore la fede e la passione del volo silenzioso. E furono questi giovanissimi che nell'autunno dell'anno 1930 lanciarono a Varese l'idea di costituire un gruppo di volo a vela.

I promotori di questa iniziativa furono tre giovani, ricchi soltanto di fede e di passione aviatoria: chi scrive queste note, con gli amici Emilio Conti e Carlo Carrera. La loro idea entusiasma ben presto molti altri giovani varesini, che aderirono con fervore ed entusiasmo all'iniziativa, non attendendo altro che il momento di cominciare a volare.

Si trattava di operare: ma come? Non c'erano denari per l'acquisto di un primo aliante, non un campo nelle vicinanze per esercitarsi, non un luogo dove raccogliersi.

La fede e la passione però muove le montagne: i volovelisti varesini ebbero fede, ed i miracoli si compirono. Non c'erano denari per comperare un aliante? Ebbene l'aliante se lo costruirono da loro stessi con della buona volontà e un po' di faccia tosta.

Grazie al diretto intervento del compianto Geom. Arturo Mascetti, appassionato sportivo varesino, l'Avvocato Domenico Castelletti ed il Comm. Ugo Introini, che negli anni trenta erano rispettivamente podestà e vicepodestà di Varese, con simpatico gesto, diedero ospitalità al Gruppo in un ampio salone annesso al palazzo delle scuole elementari di via Felicità Morandi, con ingresso dalla parallela via Procaccini. Tale assegnazione segnò la data d'inizio dell'attività del Gruppo di volo a vela che i giovani varesini vollero intitolato al nome ed alla memoria di Tommaso Dal Molin, asso dell'aviazione italiana dell'alta velocità, particolarmente caro al cuore di Varese.

Il 10 dicembre 1930, festa della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori, i volovelisti varesini intrapresero ufficialmente la loro attività.

Una visita fatta all'Aeronautica Macchi, alla SIAI-Marchetti, all'Aeronautica Agusta ed alla Caproni Vizzola, permisero di tornare a casa la sera con un autocarro, messi a disposizione dai Molini Marzoli Massari, carico di legnami, compensati, lamiere, cavi, tela, vernici e materiali aeronautici di ogni genere; la simpatia dell'Ing. Angelo Mori, allora Capitano del Genio Aeronautico addetto alla sorveglianza tecnica dell'Aeronautica Macchi, assicurò al nostro

Gruppo un valorosissimo tecnico progettista che, forte di grande esperienza, guidò con sicurezza i nostri lavori. Varie ditte varesine, unitamente alle organizzazioni giovanili del tempo, concessero sussidi in denaro, che consentirono di comprare una prima parte di macchine ed utensili, nonché i piani costruttivi di un aliante libratore di progettazione tedesca del noto tipo «Zögling».

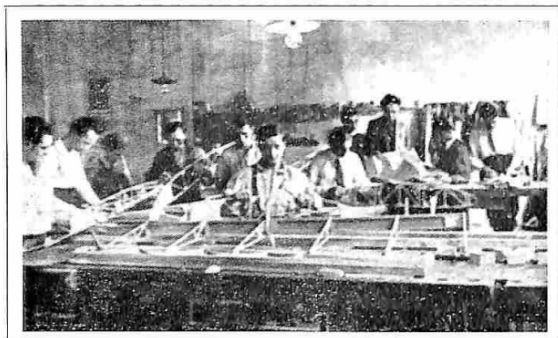


Fig. 2 - Nel mese di gennaio del 1931 i giovani volovelisti del Gruppo varesino intrapresero la costruzione del loro primo aliante libratore.

Così il nostro Gruppo volovelistico alla fine del mese di gennaio del 1931 fu in grado di intraprendere il suo fervoroso lavoro costruttivo. D'allora in poi, ogni sera i giovani appassionati varesini, comprendenti molti operai specializzati dell'Aeronautica Macchi, si raccolsero per ore ed ore nella loro officina, rubando il tempo al riposo (fig. 2), ed in breve volgere di mesi, quello che era parso impossibile divenne realtà: un primo aliante libratore, fu costruito ed esposto all'ammirazione del pubblico varesino, la domenica del 19 luglio 1931 (fig. 3).

Considerando che a quei tempi non c'era ancora un'industria volovelistica paragonabile a quella odierna, sottolineato che l'aver una officina propria, convenientemente attrezzata, significava avere una permanente possibilità di vita: è dalla propria officina che escono gli apparecchi, è nella propria officina che si costruiscono i pezzi di ricambio, è nella propria officina che si compiono tutte le operazioni di riparazione di cui gli apparecchi possono, ad ogni momento, avere bisogno (fig. 4).

Quando gli allievi, oltre che volare, sono anche costruttori, traggono ragione di maggiormente amare le loro ali, opera delle loro mani, frutto della loro fatica, ed acquistano più approfondite conoscenze tecniche e maggiori attitu-

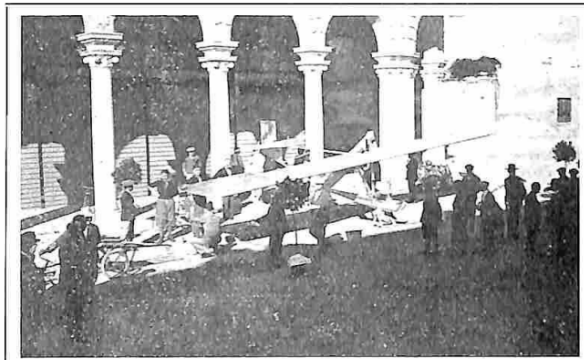


Fig. 3 - Il 19 luglio 1931 i volovelisti varesini esposero il loro primo aliante all'ammirazione del pubblico.

dini a far fronte con limitati mezzi alle molteplici continue ed imprevedibili esigenze di pronte riparazioni ed adattamenti in quegli incidenti che inevitabilmente si verificano durante l'allenamento e la scuola.

Nello stesso mese di luglio 1931, chi scrive queste note, unitamente agli amici Tino Gada, Umberto Frattini e Silvio Signorini, si recarono per quaranta giorni presso la Regia Scuola di Volo Senza Motore di Pavullo nel Frignano per conseguirci il brevetto B di pilota d'aliante: fu il primo gruppo di piloti che addestrò poi al volo gli altri aspiranti aquilotti.

Le esercitazioni di volo dei volovelisti varesini si svolsero inizialmente sia nel lontano aeroporto di Cascina Costa (Gallarate), dove sorgono gli stabilimenti aeronautici Agusta, sia in diversi campi di fortuna sperimentati un po' dappertutto alla periferia di Varese. Questi campi, però, non erano certo adatti allo scopo cui dovevano servire: terreni angusti, disuguali, solcati da fossi, rotti da palizzate; ovunque insidie tese ai nostri piloti, che rischiavano ad ogni lancio di scassare l'aliante ed anche di farsi del male. Tra questi campi di fortuna ricorderemo il migliore: quello di Masnago (fig. 5), ubicato nella zona dove sorge attualmente il campo sportivo ed il palazzetto dello sport di Varese.

Non si creda che, dopo la costruzione ed il collaudo del primo apparecchio, l'officina sia rimasta inoperosa: essa costituì sempre il centro vitale, ove l'attività non conobbe nè rallentamenti nè soste. Un nuovo libratore da scuola, del tipo «Zögling», fornito di qualità tecniche superiori a quelle del primo, fu ultimato e debitamente collaudato.

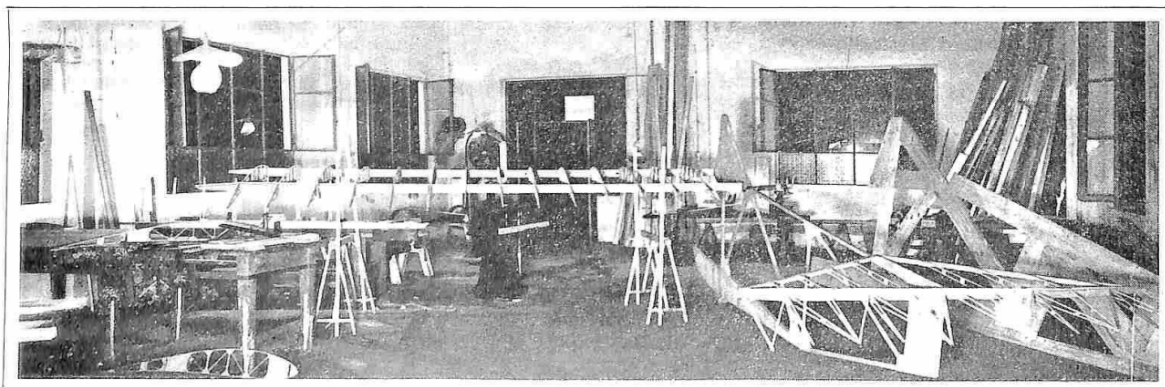


Fig. 4 - L'officina del vecchio Gruppo «T. Dal Molin» di Varese durante la costruzione del primo libratore «Zögling».

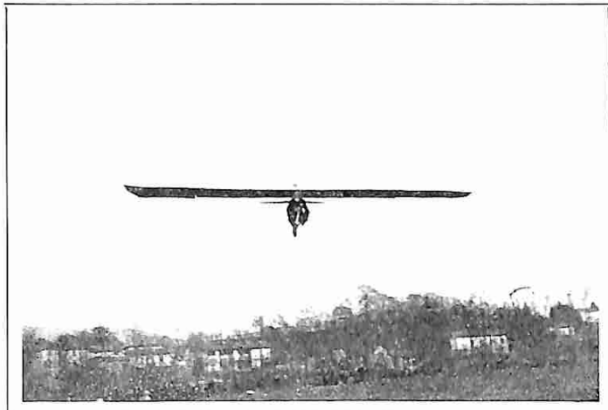


Fig. 5 - Il vecchio campo di fortuna di Masnago, alla periferia di Varese, dove i volovelisti del Gruppo «Dal Molin» compirono i loro primi voli.

Successivamente venne costruito un altro aliante: il «Roma». Non era questo un velivolo da scuola come i due precedenti, ma un grande veleggiatore anfibio dall'apertura alare di 20 metri, fornito di eccezionali doti aerodinamiche. Fu ideato dall'Ing. Angelo Mori, che ne seguì anche la costruzione. Si può affermare che questo aliante segnò un notevole progresso tecnico nel campo volovelistico nazionale. Per ciò che concerne la sua realizzazione, si può rilevare che, pur non essendo uscito dagli attrezzatissimi cantieri di rinomate ditte nazionali od estere, non aveva nulla da invidiare alle migliori macchine del mondo. Ad essa i volovelisti varesini dedicarono molte ore di lavoro e... scarsi mezzi finanziari.

Il «Roma» venne collaudato il 14 maggio 1933 all'idroscalo della Schiranna dal compianto pilota collaudatore Romeo Sartori e da chi scrive queste note. Successivamente l'aliante venne ripetutamente lanciato dalla vetta del monte Campo dei Fiori (1.124 m.s.l.m.). L'aliante, pilotato dallo scrivente, ammarò sia nelle acque del Lago di Varese, sia in quelle del Lago Maggiore (figg. 6 e 7).

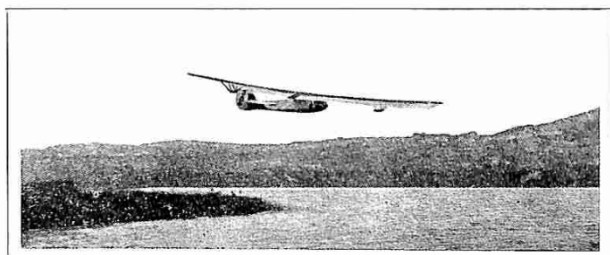


Fig. 6 - Il collaudo del grande anfibio «Roma» compiuto all'idroscalo della Schiranna (Lago di Varese) il 14 maggio 1933.

Mentre nell'officina di via Procaccini ferveva la costruzione degli alianti, i nostri giovani forgiarono con le loro mani una stele recante l'immagine della Madonna di Loreto che, il 10 dicembre 1933 — festa della Patrona degli aviatori e 3° anniversario della fondazione del Gruppo varesino — collocarono su quel pianoro del Campo dei Fiori, da cui le nostre ali scioglievano il volo verso sempre più alte e più lontane mete (fig. 8).

Nei primi mesi del 1934 venne poi intrapresa la costruzione di un veleggiatore anfibio di medie caratteristiche: l'Anfibio Varese, anche questo progettato dall'Ing. Angelo Mori. Questo veleggiatore venne riprodotto in ben otto esemplari. Tutte le sere, la nostra officina, apriva i suoi

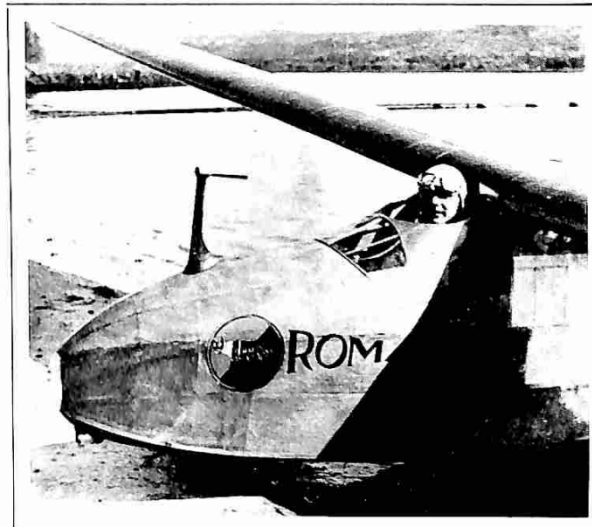


Fig. 7 - L'anfibio «Roma», pilotato da Rovesti, approda all'idroscalo della Schiranna dopo un lancio dalla vetta del Monte Campo dei Fiori (luglio 1933).

battenti per ricevere una folla di allievi che venivano nelle ore libere della loro giornata, a costruirsi le ali per i futuri voli. In quelle ore la vecchia officina di via Procaccini era tutta fremente di vita e folgorante di sogni. Il nostro lavoro è, infatti, pieno di poesia, perchè solleva l'uomo verso la più bella di tutte le realtà: il cielo. Ogni volovelista è necessariamente poeta, e tutto quello che ha in sé un alito di poesia gli parla al cuore.

Abbiamo parlato fin qui dell'attività costruttiva del Gruppo varesino. Ciò però non deve lasciar credere che sia stata trascurata la preparazione degli allievi piloti alle prove richieste per il brevetto. Si deve al contrario, mettere bene in rilievo che, nell'anno 1934, tale compito essenziale della nostra organizzazione fu assolto assai meglio che negli anni precedenti, in quanto si potemmo varenle per le esercitazioni di un ottimo campo di volo, che ci era prima sempre mancato. Grazie alla generosità della S.A. Caproni Vizzola potemmo finalmente disporre del suo aeroporto di Vizzola Ticino per i voli di addestramento e allenamento, dei suoi capannoni per il ricovero degli alianti, di una sua palazzina per ospitarvi gli allievi, che là si raccoglievano nella vigilia dei giorni festivi, per essere più pronti l'indomani alle esercitazioni. Grazie a questa generosa ospitalità, il Gruppo varesino, non più obbligato al miserevole vagabondaggio degli anni precedenti, poté svolgere il suo lavoro con ritmo costante in tutti i giorni festivi, e presentare — il 2 aprile — alle prove di brevetto un primo nucleo di 14 allievi.

Ecco i loro nomi: Migliavacca Giordano Bruno, De Wolf Carlo, Betti Romolo, Zani Adolfo, Stenech Angelo, Bianchi Carlo, Umberto Mina, Giovanni Pietriboni, Biotti Alberto, Pagani Bruno, Mondini Francesco, Nazari Luigi e Giuseppe Negri. A questo primo gruppo di piloti, doveva più tardi tener dietro una ben più folta schiera di aquilotti.

Questo primo confortante risultato poté essere ottenuto anche perchè, mentre si costruivano i nuovi veleggiatori, si era pensato a fornire il Gruppo di propri mezzi di trasporto, rendendone così più costante e meno dispendioso il funzionamento. Un autocarro Fiat 54 A, avuto in dono dall'Amministrazione Provinciale di Varese, per il benevolo interessamento del suo presidente, Grand'Ufficiale Giovanni Puricelli, venne riattato e rimesso in piena efficienza per servire al trasporto degli allievi da Varese all'aeroporto di Vizzola Ticino e — quando si facevano i

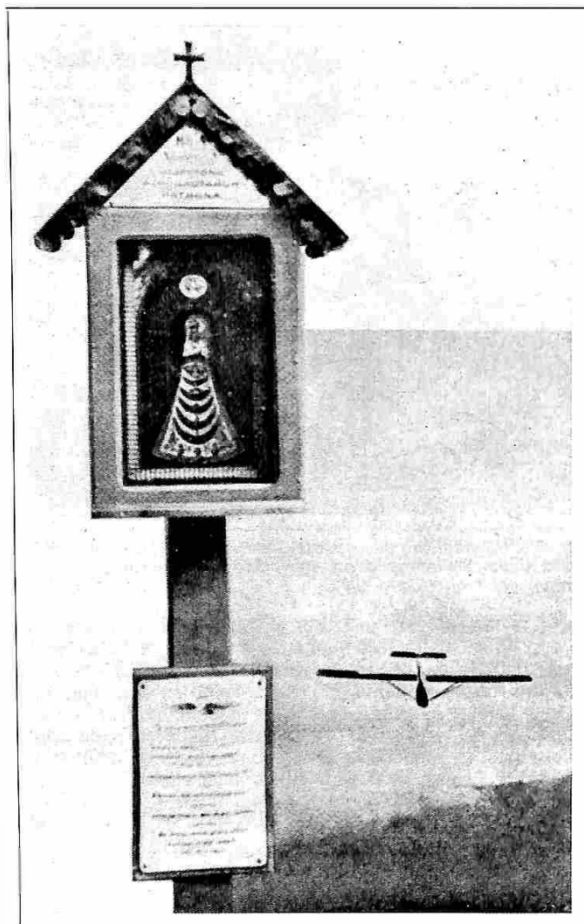


Fig. 8 - Il 10 dicembre 1933, nel terzo anniversario della fondazione del Gruppo «Dal Molin», i volovelisti varesini collocarono sulla vetta del Monte Campo dei Fiori una stele recante l'immagine della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori.

lanci dalle montagne — al Campo dei Fiori o al Mottarone, per i voli di più lunga portata (fig. 9).

D'altri risultati andarono orgogliosi i volovelisti varesini degli anni 30, del nascere cioè di due nuovi gruppi di volo a vela nella nostra provincia. A Somma Lombardo ed a Sesto Calende si costituivano due gruppi volovelistici che, tenendosi in cordiale affiatamento con l'ormai anziano gruppo del capoluogo, intraprendevano un'intensa attività.

A Somma Lombardo, sotto la guida del compianto pilota Siro Casale, un gruppetto di giovani entusiasti portarono a termine, in una propria officinetta, la costruzione di un aliante libratore del tipo «Zögling» e, unitamente al gruppo di Sesto Calende, partecipavano alle comuni esercitazioni domenicali sul campo di Vizzola Ticino con i piloti di Varese.

Intanto, mentre nell'officina del Gruppo «Dal Molin» procedeva con ritmo accelerato la costruzione degli otto «Anfibio Varese», messi in opera fin dall'inizio del 1934, all'idroscalo della Schiranna si collaudava un primo esemplare di tali alianti. L'esito delle prove, effettuate il 13 agosto 1934, fu largamente favorevole, tanto che i piloti Rovesti e Gada ritennero di poter compiere, il giorno successivo, un lancio in coppia dalla vetta del Campo dei



Fig. 9 - Il camion ed il rimorchio del gruppo varesino per il trasporto dei piloti e degli alianti al campo di volo (aprile 1934).

Fiori, allo scopo di poter comparare l'efficienza aerodinamica del piccolo «Anfibio Varese» con il grande «Anfibio Roma». Lanciato per primo il «Roma», pilotato dallo scrivente, raggiunse le acque del Lago Maggiore. Al largo di Laveno, come stabilito prima della partenza, puntò verso Nord, ammarando poi nei pressi di Caldè. Tino Gada, invece, a bordo dell'«Anfibio Varese», giunto su Laveno con poca quota, preferì atterrare in un prato nei pressi della città, allo scopo di evitare possibili collisioni con le numerose imbarcazioni che incrociavano sul Lago Maggiore (fig. 10).

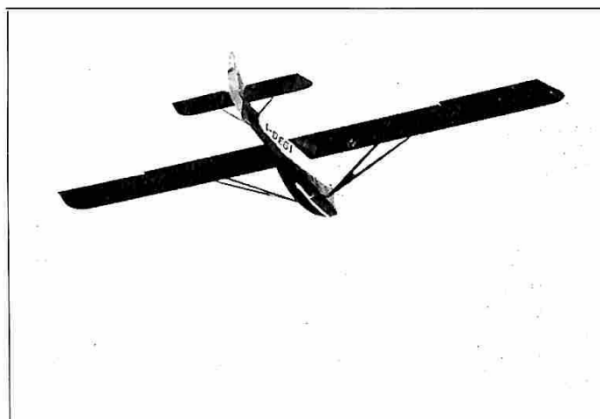


Fig. 10 - L'anfibio «Varese» collaudato all'idroscalo della Schiranna da Rovesti e Gada il 13 agosto 1934.

Con questi alianti Rovesti e Gada compirono numerosi altri voli sperimentali, lanciandosi sia dal Monte Campo dei Fiori che dal Mottarone ed ammarando nelle acque del Lago Maggiore ed in quelle del Lago d'Orta. Tali voli in coppia furono il preludio di una successiva impresa volovelistica che ebbe allora vasta risonanza internazionale.

Il 16 settembre 1934, dopo mesi di febbrile lavoro, il Gruppo di volo a vela «Tommaso Dal Molin» lanciò dalla vetta del Campo dei Fiori, nel breve volgere di dieci minuti, ben nove alianti anfibio: il «Roma» ed otto «Anfibio Varese», pilotati rispettivamente da Plinio Rovesti, Giuseppe Burei, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Neri, Carlo Poggi, Luigi Nazzari, Giorgio Mermet e Tino Gada (i piloti sono stati elencati nell'ordine di lancio). Chi dalla strada che porta al Campo dei Fiori, quella do-



Fig. 11 - Il montaggio dei nove alianti anfibi sulla vetta del Campo dei Fiori per il lancio collettivo del 16 settembre 1934.

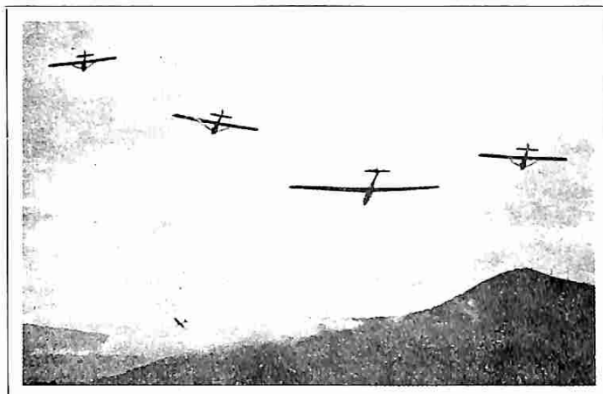


Fig. 12 - Il volo collettivo di nove alianti anfibi del Gruppo «Dal Molin» dalla vetta del Campo dei Fiori al Lago di Varese (16 settembre 1934).

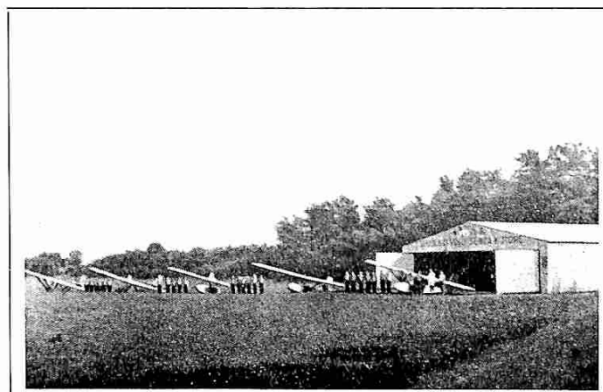


Fig. 13 - Allievi ed istruttori schierati con i loro alianti davanti all'aviorimessa della Scuola di Vizzola Ticino (1934).

menica mattina del 16 settembre 1934, ha rivolto lo sguardo alla cima del monte, ha subito intuito che qualcosa di eccezionale si stava preparando, poichè tante ali bianche brillavano lucide e nette sul verde pendio, come in attesa di spiccare il volo verso il cielo. E' intorno a quelle ali, un gruppo di giovani affaccendati in un paziente lavoro di montaggio ed una discreta folla di curiosi davano alla scena movimento e brio.



Fig. 14 - Tino Gada, sulla vetta del Campo dei Fiori, saluta con i volovelisti varesini il «Roma» che sorvola la montagna.

Ognuno ebbe l'impressione che la prova che si stava preparando doveva superare tutte le precedenti manifestazioni volovelistiche del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin e costituire una nuova affermazione della tecnica costruttrice lanciata dai volovelisti varesini sotto la guida dell'allora Capitano del Genio Aeronautico Ing. Angelo Mori (fig. 15).

Verso le 15 pomeridiane i nove alianti erano in perfetto ordine e pronti per il volo. Ma i lanci non ebbero luogo che alle 16,30. Dopo aver indossato i paracadute i piloti salirono sugli apparecchi. A terra, per una decina di minuti ancora, rimase soltanto Tino Gada, addetto alle manovre di lancio. Tutt'intorno era una folla numerosa di villeggianti, che seguiva con vivo interesse i preparativi delle partenze.

Ecco: ora i giovani volovelisti varesini si attaccano con energia ai cavi elastici, che sotto il loro sforzo si tendono sempre più. Un comando secco. Il primo aliante saetta rapidissimo e maestoso verso l'alto. Sono le 16,30. La manovra è perfetta. L'entusiasmo della folla occasionale e dei giovani volovelisti varesini è immenso. Le grandi ali bianche, una alla volta si librano nell'aria; quei giovani piloti, lassù tra cielo e terra, in una luce ed in un silenzio senza confine, naviganti con tranquilla sicurezza come sopra navi di sogno, tutto questo fa sentire ai presenti la stupenda poesia di questi ardui tentativi che traducono nella realtà le audaci fantasie dei poeti.

Ultimo a lanciarsi è Tino Gada, che dopo aver diretto le operazioni di lancio degli otto suoi compagni di volo, sale sull'ultimo «Anfibio Varese» rimasto a terra, e chiude la serie degli involi.



Fig. 15 - L'allora Capitano del Genio Aeronautico Ing. Angelo Mori, progettista dell'«Anfibio Roma» e degli otto «Anfibio Varese» che parteciparono al volo collettivo. L'Ing. Mori, ultratottantenne, assieme ai piloti Rovesti e Gada, è uno dei tre protagonisti viventi della memorabile impresa.

Gli alianti favoriti dalla corrente originata dall'incontro di una leggera brezza da Sud-Ovest col piedo del monte, per un poco non perdono quota. Usciti da questa zona virano a sinistra, puntando su Sant'Ambrogio Olona e iniziando una dolce planata dietro la scia del «Roma».

Rovesti, in testa alla formazione, grazie alla maggiore apertura alare del suo aliante, va perdendo quota più lentamente degli otto «Anfibio Varese», che procedono in pattuglie di tre, scalati di una cinquantina di metri l'uno dall'altro.

Su Sant'Ambrogio il «Roma» trova qualche leggera ascendenza che fa guadagnare qualche metro di quota all'aliante. La pattuglia dei tre «Anfibio Varese» che lo seguono, sotto la guida di Giuseppe Burei (il compianto pilota collaudatore dell'Aeronautica Macchi, scomparso qualche anno dopo nel corso di un volo di collaudo), compie una virata di sondaggio sullo stesso punto, senza però trovare nulla di notevole e, seguendo l'esempio del «Roma», prosegue direttamente verso la città di Varese.

Frattanto, il gregario di destra della pattuglia Burei, si stacca dalla formazione e si dirige verso il lago di Varese, dove ammara per primo (questo pilota sarà poi denominato dai suoi compagni di volo: «aquila solitaria»)...

Il penultimo partito, Giorgio Marmet, vira anzi tempo a sinistra, ed avvicinandosi troppo al costone montano, urta con l'ala contro un folto cespuglio... sul quale si adagia. Tino Gada, dopo aver sorvolato il punto di impatto dell'aliante di Marmet, vedendolo incolume al suolo, insegue la pattuglia dei sei «Anfibio Varese» e la guida verso la città.

Intanto Rovesti aveva raggiunto col «Roma» la verticale dei giardini pubblici, sui quali stava compiendo ampie spirali. Era questo il punto di ritrovo della formazione. Ogni aliante, ad una cinquantina di metri dalle cime dei pini che sovrastano la parte più alta della collina, doveva abbandonare la formazione e planare verso il lago di Varese, cercando di ammarare nelle acque antistanti l'idro-



Fig. 16 - Di mano in mano che gli alianti ammaravano venivano recuperati da un motoscafo ed ammassati davanti alle aviorimesse dell'idroscalo della Schiranna.

scalo Macchi della Schiranna. La manovra per per tutti perfetta. Il volo, che si protrasse per circa 20 minuti sul cielo di Varese, si concluse così felicemente. Di mano in mano che gli alianti ammaravano venivano recuperati da un motoscafo ed ammassati davanti alle aviorimesse dell'idroscalo (fig. 16). Questo primo pionieristico esperimento, fu in seguito raccolto ed all'estero imitato da altri, non solo in campo sportivo ma anche in campo strategico militare.

La rievocazione storica di questo avvenimento, di cui sono stati protagonisti i vecchi piloti del Gruppo Varesino di Volo a Vela Tommaso Dal Molin, ha avuto luogo il 16 settembre 1984 sulla vetta del Monte Campo dei Fiori, sul quale i piloti viventi della pionieristica impresa hanno collocato la targa commemorativa che riportiamo nella figura 17. Nel prossimo numero di VOLO A VELA pubblicheremo notizie e fotografie dell'avvenimento.

Il 16 settembre 1934
alle ore 16,30
da questo costone montano
i volovelisti del Gruppo Dal Molin di Varese
lanciarono in volo 9 alianti anfibio
da loro stessi costruiti

Sorvolata la città gli alianti si dirigevano
sul Lago di Varese ed ammaravano
all'Idroscalo della Schiranna

Il 16 settembre 1984
50° anniversario dell'impresa
i vecchi volovelisti varesini rievocano
l'avvenimento
consapevoli di rafforzare in tutti coloro che
meditano sul passato il senso di una continuità
storica volta con uguale passione
al compimento di sogni sempre nuovi
e di sempre nuove speranze

Fig. 17 - Targa commemorativa, collocata il 16 settembre 1984 sul costone montano del Campo dei Fiori dal quale vennero lanciati i 9 alianti veleggiatori anfibio che parteciparono all'impresa.

- Le celebrazioni per il 50° anniversario del lancio -
(da rivista VaV n. 167 del 1984)



Il lancio collettivo di nove alianti anfibi Sul Campo dei Fiori... cinquant'anni dopo

di Plinio Rovesti

Il 16 settembre di quest'anno è ricorso il 50° anniversario del primo lancio collettivo di nove alianti veleggiatori anfibi dalla vetta del Campo dei Fiori al lago di Varese. Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce, che giustamente si considera il continuatore dell'attività volovelistica lanciata in provincia di Varese nel lontano 1930 dal Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin, non poteva dimenticare questo avvenimento. E infatti, in seno allo stesso Centro Alpino, fin dai primi mesi del 1984 era stato costituito un Comitato Organizzatore per le celebrazioni del 50° anniversario dello storico lancio. Giorgio Orsi, «pioniere dell'Aeronautica» ne aveva accettato la presidenza e, validamente coadiuvato dall'instancabile Renzo Scavino, si prestò all'onere di organizzare le celebrazioni per ricordare l'importante avvenimento volovelistico.

Le celebrazioni sono iniziate sabato sera 15 settembre 1984 alle ore 20 con un conviviale tenutosi presso il ristorante dell'aeroporto volovelistico di Calcinate, al quale sono intervenuti i rappresentanti della Presidenza Centrale dell'Aero Club d'Italia, dell'Associazione Nazionale Pionieri dell'Aeronautica, della Provincia e del Comune di Varese, dell'Associazione degli Industriali Varesini, del locale Panathlon Club, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia e di numerosi altri Aero Clubs periferici, nonché — naturalmente — tutti coloro che rimangono del vecchio Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

Al levar del conviviale hanno preso la parola i rappresentanti dei volovelisti varesini organizzatori delle celebrazioni del 50°: Giorgio Orsi, presidente del Comitato Organizzatore, Giorgio Nidoli, presidente del C.S. V.V.A. e Dante Caraffini, presidente dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia; i quali, dichiarandosi orgogliosi di essere i continuatori dell'opera intrapresa dai volovelisti varesini degli anni 30, hanno esaltato l'opera dei loro predecessori, particolarmente nel campo delle costruzioni volovelistiche e delle esperienze di volo senza motore compiute nei cieli e nelle acque del Verbano.

Ricordando il primo lancio collettivo dei nove alianti lago di Varese, Orsi, Nidoli e Caraffini hanno avuto

parole di caldo elogio e di ammirazione per i piloti-costruttori del vecchio Gruppo Dal Molin, organizzatori e protagonisti della storica impresa.

Renzo Scavino, regista delle celebrazioni, ha dato quindi la parola all'ing. Guagnellini, presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia; il quale, dopo aver portato ai convenuti il caloroso saluto dell'Avv. Baracca, presidente dell'Ae.C.I., unitamente al Consigliere Federale Italo Rossi, ha consegnato ai tre protagonisti viventi dell'impresa, Generale Ing. Angelo Mori, progettista degli alianti anfibi, Ten. Col. Plinio Rovesti, pilota dell'Anfibio Roma e capo della formazione, e Com.te Tino Gada, pilota di uno degli anfibi Varese e direttore delle operazioni di lancio, tre artistiche medaglie d'argento del Presidente della Repubblica, nonché medaglie d'argento del CONI, concesse ai seguenti volovelisti viventi del Gruppo Dal Molin, che all'inizio degli anni 30 si sono maggiormente distinti nei lavori per la costruzione dei nove veleggiatori anfibi che hanno partecipato al volo collettivo: Ing. Ermanno Bazzocchi, Cav. Uff. Almo Del Grande, Rag. Carlo De Wolf, Capotecnico Umberto Frattini, ed agli specialisti Antonio Bertagna,



Fig. 1 - Al tavolo d'onore (da sinistra a destra) Adele Orsi, il Generale Giulio Cesare Graziani, il Prof. Nidoli e il Dott. Leopoldo Zambelletti.

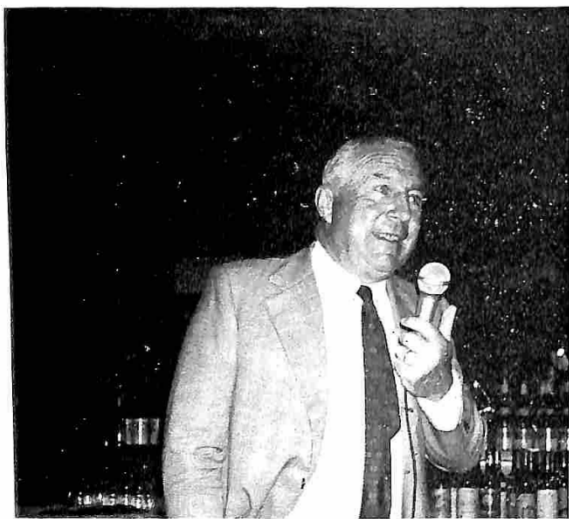


Fig. 2 - Il Comm. Dante Caraffini — il dinamico Presidente dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia — porge il saluto alle Autorità ed agli ospiti.

Giovanni Biotti, Angelo Grilletti, Natale Parnisari, Angelo Stenech e Adolfo Zani.

Ha quindi preso la parola il Generale di Squadra Aerea Giulio Cesare Graziani (medaglia d'oro al valor militare della 2ª guerra mondiale), che nella sua veste di Presidente dell'Associazione dei Pionieri dell'Aeronautica, dopo aver pronunciato un brillante discorso commemorativo del lancio dei nove alianti anfibi ed aver esaltato l'attività volovelistica del Centro di Calcinante, ha consegnato i diplomi ed i distintivi di «Pionieri dell'Aeronautica» ai volovelisti varesini recentemente insigniti di tale titolo (Giorgio ed Adele Orsi, Tino Gada, ed Angelo Mori).

E' quindi la volta di Renzo Scavino, direttore della rivista «Volo a Vela» e membro del Consiglio direttivo del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, il quale consegna ai cinque pionieri antesignani del Gruppo Dal Molin (Rovesti, Conti, Carrera, Gada e Mori) la speciale medaglia d'argento fatta coniare dal C.S.V. V.A. per celebrare il 50° del lancio collettivo. Una riproduzione in bronzo della stessa medaglia viene consegnata alle autorità presenti al conviviale, tra cui ricordiamo il Generale Adriano Mantelli, pioniere del volo a vela italiano, l'ing. Iginio Guagnellini ed il Consigliere Federale Italo Rossi, l'ing. Ambrosini, pioniere dell'Aeronautica, il dott. Leopoldo Zambelletti, presidente dell'Associazione Industriali della provincia di Varese, i rappresentanti della Provincia e del Comune di Varese, il presidente del Panathlon Club, il Cappellano dei volovelisti varesini pilota Don Adriano Sandri, la scrittrice e giornalista Alba Bernard, Giorgio Minazzi, redattore capo del quotidiano «La Prealpina», il rag. Antonio Carlo Montonati, membro del Consiglio direttivo della «Famiglia Bosina», e molte altre personalità di cui ci sfugge il nome.

Infine, chi scrive queste note, ha chiuso la cerimonia del conferimento delle medaglie, rivolgendo, a nome dei vecchi piloti del Gruppo Dal Molin, un vivissimo



Fig. 3 - Il Generale Graziani consegna all'Ing. Mori, progettista degli alianti anfibi, il diploma di «Pioniere dell'Aeronautica».

ringraziamento ai coniugi Adele e Giorgio Orsi (cui recentemente è stato conferito il titolo di «Pionieri dell'Aeronautica») ed ai quali è stata consegnata un'artistica targa ricordo del 60° ed una medaglia di argento di benemerita concessa dal Presidente della Repubblica Sandro Pertini.

Il convivio del 50° si è concluso con brindisi augurali, strette di mano ed abbracci a non finire... L'appuntamento è per il giorno dopo sulla vetta del Campo dei Fiori, dove Mons. Macchi celebrerà una Messa al campo e pronuncerà il discorso commemorativo dell'impresa volovelistica.

Il comitato organizzatore delle celebrazioni in onore dei pionieri varesini del volo silenzioso, aveva indetto appunto per quel giorno, domenica 16 settembre, un raduno di alianti, i quali, giungendo a Varese



Fig. 4 - Rovesti consegna a Giorgio Orsi la targa ricordo del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

dai vari aeroporti volovelistici dell'alta Italia, prima di atterrare all'aeroporto di Calcinate avrebbero sorvolato e fotografato la balza del Campo dei Fiori dalla quale nel 1934 presero l'involo i nove alianti veleggiatori del Gruppo Dal Molin.

Poichè le condizioni meteorologiche non erano favorevoli al volo veleggiato, gli alianti partecipanti al raduno sono giunti sulla verticale del Campo dei Fiori a rimorchio aereo. Fin dalle prime ore del pomeriggio è stato un ininterrotto suggestivo carosello di alianti aerotrainati che, dopo lo sgancio dai velivoli rimorchiatori, hanno volteggiato come falchi sulla vetta della montagna, creando un clima di grande entusiasmo tra i numerosissimi gitanti che continuavano ad affluire sul pendio del Campo dei Fiori.

Noi eravamo tra quelli che accorrevano alla storica balza di lancio. Quanti ricordi affioravano alla nostra mente arrampicandoci faticosamente su quel sentiero che cinquant'anni prima avevamo scalato con giovanile baldanza trasportando in vetta alla montagna ali e fusoliere. Preceduti da Mons. Pasquale Macchi, che «tirava» in testa alla fila con passo da alpino (l'arciprete del Sacro Monte è un sacerdote di montagna allenato a queste... salite), siamo arrivati sul punto di lancio col fiato grosso e col cuore gonfio di emozione. Per riprendere fiato, ci fermiamo a contemplare il paesaggio e la folta vegetazione che in mezzo secolo ha notevolmente mutato l'aspetto della montagna. Piante e cespugli, avanzando dai due lati della balza di lancio, hanno ridotto considerevolmente lo spazio erboso un tempo disponibile al centro del pendio per l'involo dei nostri alianti. Anche il panorama in direzione di Varese e del lago, è molto cambiato: il cemento s'è mangiato gran parte del verde che abbelliva i dintorni della «città giardino» e che ora sono fittamente punteggiati di ville e di fabbricati industriali. E' il progresso di mezzo secolo!

Don Adriano Sandri — arrivato in vetta molto prima di noi — ci riceve festosamente assieme al folto gruppo degli «Amici della Montagna», che hanno aiutato Don Adriano ad approntare l'altare da campo sul quale Mons. Macchi celebrerà la Santa Messa. Sono presenti quasi tutte le autorità incontrate la sera prima al conviviale di Calcinate, unitamente a



Fig. 6 - Numerosi gitanti ed appassionati del volo silenzioso sono convenuti sulla balza del Campo dei Fiori per assistere alle celebrazioni del 50°.

diversi iscritti all'Associazione Arma Aeronautica di Varese, capeggiati dal loro presidente Generale Crespi, ed a molti volovelisti di oggi e di cinquant'anni fa, che Tino Gada (l'indimenticabile compagno di tanti voli in coppia iniziati da questa montagna) intrattiene scherzosamente con motti e battute da... fine dicatore.

Numerosi anche gli appassionati studiosi del vicino osservatorio astronomico diretto dal Prof. Furia; il quale con i suoi allievi ha fatto più volte la spola per trasportare in macchina i «vecchi» del Gruppo Dal Molin e le signore che cercavano il sentiero che conduce alla vetta del Campo dei Fiori, che i piloti di Calcinate da tempo hanno battezzato col nome di «Vetta Volo a Vela».

Mentre gli alianti continuavano a volteggiare nel cielo e gli aero-traini si susseguivano ininterrottamente, è iniziata la celebrazione della Santa Messa. Qualcuno osserva che lo storico lancio cominciò alle 16,30 mentre ormai sono le 17. Mons. Macchi, però, sorridendo, fa presente che 50 anni fa non era in vigore «l'ora legale» e che pertanto tutto procedeva secondo il palinsesto del programma...



Fig. 5 - Poichè le condizioni meteorologiche non erano favorevoli al volo veleggiato gli alianti partecipanti al raduno sono giunti sulla verticale del Campo dei Fiori a rimorchio aereo.



Fig. 7 - La celebrazione della Santa Messa sul punto di lancio dei 9 alianti anfibi. Celebra Mons. Macchi assistito dal pilota Don Sandri.



Fig. 8 - La posa della targa commemorativa.

Il rito religioso ebbe inizio sotto un cielo grigio ed imbronciato, che sembrava minacciare pioggia da un momento all'altro. Ma quel cielo, evidentemente non se l'è sentita di prendersela con noi volovelisti, che siamo fra i suoi più appassionati studiosi... Non cade quindi una goccia d'acqua!

Don Sandri — pilota di volo a vela e 2° grado di volo a motore — concelebrava con Mons. Macchi il sacro rito. Ad un certo punto della Santa Messa, chi scrive queste note avrebbe dovuto leggere ad alta voce un brano riportato su un foglietto affidatogli all'inizio della cerimonia. La commozione però, gli giocò un brutto scherzo... e dopo poche parole la voce non volle più uscire! Per fortuna Don Adriano mosse subito in soccorso, e continuando personalmente la lettura, sciolse l'increscioso imbarazzo di quel momento, mentre i «vecchi» del Gruppo Dal Molin lanciavano benevoli occhiate di comprensione verso il loro antico «capo», e Tino Gada abbozzava significativi sorrisi per fargli coraggio...

Nel corso della Santa Messa Monsignor Macchi pronunciò un breve e toccante discorso celebrativo; un discorso che sembrava dettato dal cuore di un vecchio volovelista, e che Mons. Macchi aveva scritto per non dilungarsi e per non uscire dal tema, come



Fig. 9 - Mons. Macchi e Plinio Rovesti davanti al cippo sul quale è stata fissata la targa a ricordo del 50°.

quando si parla a braccio. Ne riportiamo integralmente il testo.

«Rivolgo innanzitutto un vivissimo cordiale saluto ai pionieri del volo a vela, a tutti gli appassionati di questo sport e a tutti gli amici, con particolare ossequio alle autorità presenti a questa celebrazione cinquantenaria.

Sono felice dell'opportunità che mi è stata data di essere in mezzo a voi questo pomeriggio e ringrazio chi mi ha invitato, perchè così ho modo di esprimere tutta la mia simpatia, la mia ammirazione per voi pionieri; stima e ammirazione che è nata nel mio animo più di 50 anni or sono, quando, allievo delle scuole elementari di Via Felicità Morandi, restavo a lungo a vedere il lavoro di costruzione degli alianti che si realizzavano nella vicina officina del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

Nel mio cuore è sempre rimasta la nostalgia del volo a vela... fin che, tanti anni dopo, il Colonnello Rovesti da Rieti venne a prendermi in Vaticano per offrirmi l'esperienza meravigliosa di questo volo.

Grazie vivissime.

Che significato ha questa celebrazione religiosa?



Fig. 10 - Tino Gada e Plinio Rovesti - i piloti viventi della storica impresa volovelistica.

E' utile? E' opportuna? E' necessaria?

Io lo credo.

Voi avete fatto bene perchè a cinquant'anni di distanza da quei primi momenti pionieristici sentiamo tutti il bisogno di esprimere la nostra gratitudine.

Gratitudine per quegli inizi fortunati e gratitudine per la storia certamente positiva di questi cinquant'anni.

Ovviamente nella nostra preghiera ricorderemo anche tutti quelli che mancano a questa nostra celebrazione, quelli che hanno avuto particolari meriti ed anche quelli che sono morti vittime di qualche grave incidente.

Progressi enormi si sono avuti nell'aviazione in questi 50 anni fino a rendere possibili i voli extra terrestri. Anche il volo a vela si è perfezionato, ma non ha perso il suo carattere originario di volo silenzioso, di volo stupendo a contatto con la natura, potremmo dire di volo puro. Io sicuramente non sono un competente, ma dalla piccola esperienza che ho potuto godere mi pare di poter affermare che questo volo è tendenzialmente religioso, perchè è un volo che può servire a scoprire Dio nel silenzio, nella contemplazione della natura e nella riflessione pacata e pacificante.

E questa motivazione religiosa mi spinge ad esprimere gratitudine a voi che avete arditamente ricercato il volo a vela quando poteva sembrare assurdo o temerario, a voi che lo avete favorito con costanza, a voi che lo praticate e a tutti quelli che sono amici del volo a vela.

Grazie, perchè è sport benefico, perchè è sport meritevole, perchè è sport che fa bene soprattutto alla psicologia, allo spirito dell'uomo. E' sport che favorisce l'equilibrio umano e spirituale.

Formulo quindi vivissimi voti perchè questo vostro sport abbia sempre maggior diffusione, perchè sia sempre fedele al suo carattere originario e possa essere utile soprattutto ai giovani per la loro formazione umana, morale ed anche religiosa.

Dio benedica tutti. E la Madonna del Sacro Monte, sotto la cui protezione avete fatto qui i primi voli, sia sempre vostra benevola protettrice».

A conclusione della Santa Messa Mons. Macchi lesse ad alta voce l'iscrizione della targa metallica, che fu quindi collocata nell'apposito cippo approntato dagli «Amici della Montagna» capitanati da Giuseppe Gorini.

A questo punto credavamo che le cerimonie fossero concluse, ma gli amici del «Club Aviazione Popolare» ci serbavano una sorpresa. Chiesero il microfono collegato all'alto parlante portato sul Campo dei Fiori da Guglielmo Giusti (il vecchio dirigente del Centro Studi del Volo a Vela Alpino) ed improvvisarono un discorsetto, comunicando ai convenuti che il loro Club, «a ricordo della grande impresa che nobilita la costruzione amatoriale» aveva deliberato di concedere ai tre protagonisti viventi del lancio collettivo (Gada, Mori e Rovesti) tre artistiche targhe, che ci vennero consegnate tra gli applausi dei presenti. Comossi ringraziammo vivamente gli ingegneri Duranti, Puppi e Brini, rappresentanti del Club, e con loro ci



Figg. 11 e 12 - Due belle foto scattate a Mons. Macchi nell'Aeroporto di Rieti in occasione del volo veleggiato compiuto nella valle Santa qued'era segretario di Paolo VI. Il pilota che lo ha portato in volo è Alvaro De Orleans Borbón.

avviammo lentamente verso il sentiero che ci riportò sulla strada cosiddetta della «punta di Orino», dove ci attendevano le macchine degli studenti dell'Osservatorio Astronomico.

Tino Gada non aveva più voglia di scherzare... Forse ripensava come noi a quel 16 settembre del lontano 1934. Da allora erano trascorsi esattamente cinquant'anni: quanti ricordi, ahimé quanti ricordi...

Plinio Rovesti

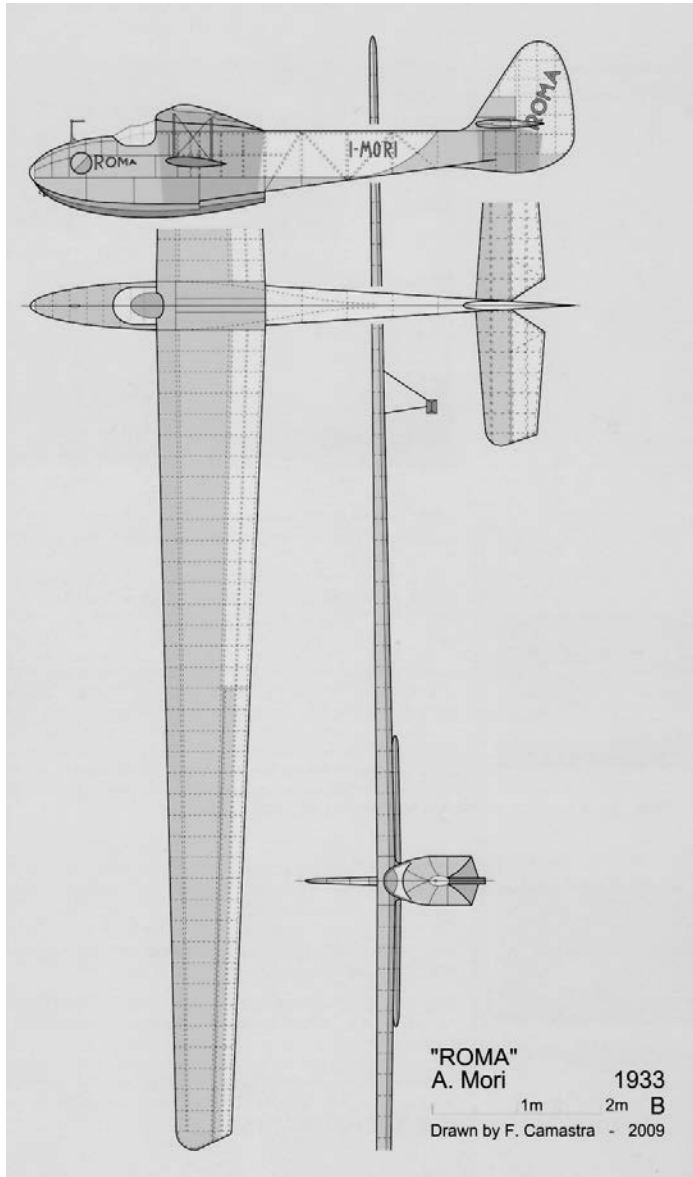
Ci sono pervenuti molti scritti, sia da parte di chi non ha potuto essere presente, sia da parte dei presenti che hanno voluto ribadire la loro sentita partecipazione allo storico avvenimento.

Il Comitato Organizzatore e la rivista VOLO A VELA ringraziano tutti e colgono l'occasione per ringraziare anche gli amici (e le amiche, principalmente!) che si sono prodigati nel collaborare, nel contempo si scusano per qualche dimenticanza nel diramare gli inviti.

297

- Gli alianti del lancio -

Le informazioni di questa parte del documento sono tratte dal libro di Vincenzo Pedrielli "Alianti Italiani d'Epoca" dove le illustrazioni dei trittici sono state mirabilmente disegnate da F. Camastra; ringrazio entrambi per la concessione di utilizzare questo materiale.



Aliante anfibio Roma

L'aliante "Roma" fu progettato dall'ing. Angelo Mori nel 1932 come aliante anfibio e venne costruito in esemplare unico nelle officine del gruppo Tommaso Dal Molin situate a Varese. Sotto le ali, verso la parte esterna, aveva due galleggianti. Per il suo decollo da terra utilizzava un carrello che si sganciava dopo involo. Il suo primo volo di collaudo avvenne all'idroscalo della Schiranna di Varese nel maggio del 1933; pilota Romeo Sartori.

Caratteristiche principali:

- Apertura alare 19,50 m
- Lunghezza 6,43 m
- Superficie alare 20 mq
- Allungamento 19,10
- Carico alare 13,00 kg/mq
- Massa a vuoto 170 Kg
- Massa totale 255 kg
- Rapporto di planata 26:1

L'aliante "Roma" dopo un ammaraggio alla Schiranna



Il certificato di immatricolazione dell'aliante Roma (archivio Rovesti)

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE
N. 1484



REGNO D' ITALIA
Ministero dell'Aeronautica

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE N. 1484

Marche di nazionalità e di immatricolazione: I-MORI

(1) Tipo e descrizione: Volo a Vela - monoplano - Manoposta - normale - ruota

(2) Nome e indirizzo del costruttore: Gruppo Varesino Volo a Vela "Bianca Del Morin" Varese

(3) Numero di serie dato dal costruttore: _____

(4) Nome del proprietario: Giuseppe Varesino Volo a Vela "B. del Morin"

(5) Domicilio del proprietario: Varese - Varese

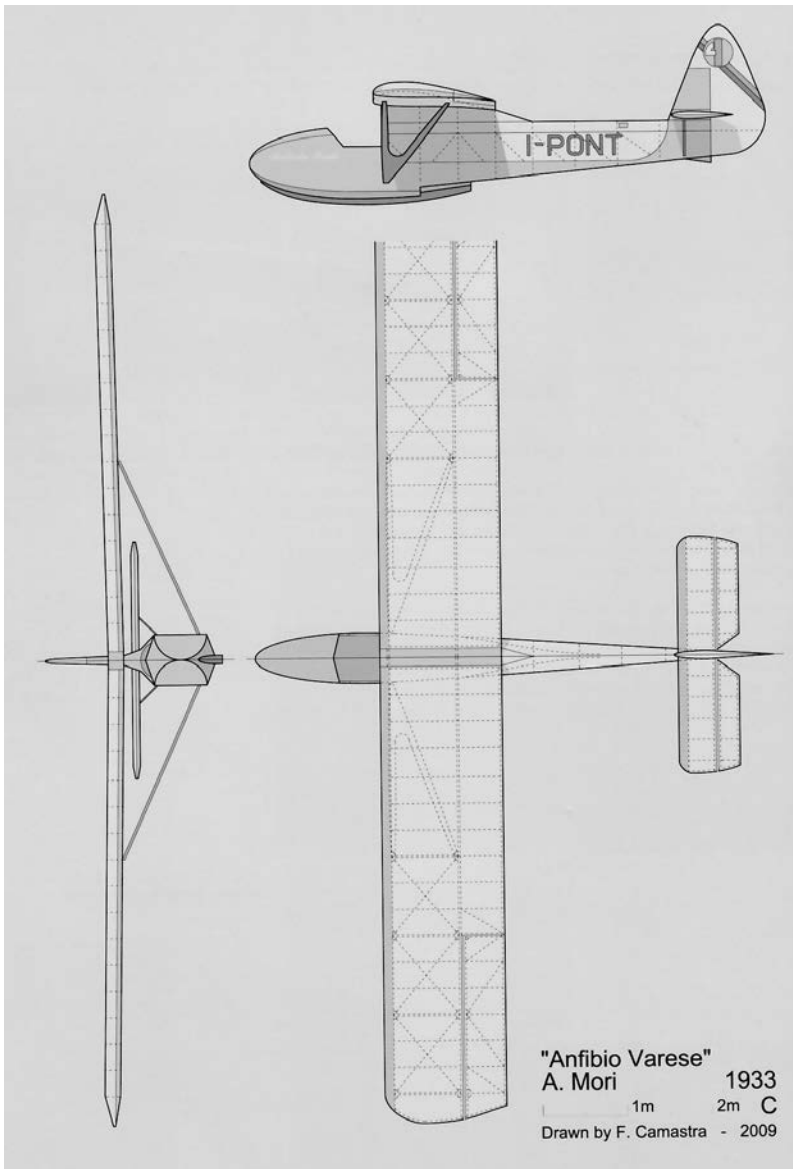
(6) Nazionalità del proprietario: Italiana

(7) Aeroporto di abituale residenza dell'aeromobile: Varese

Vista la dichiarazione che l'aeromobile sopra descritto non è immatricolato in altro Stato, si certifica che il detto aeromobile è stato debitamente iscritto sul Registro di Roma il giorno 5 agosto 1933 a norma della Convenzione per il Regolamento della Navigazione Aerea del 13 ottobre 1919, Allegato 4 e del Regolamento per la Navigazione Aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e che esso sono state assegnate le marche di nazionalità e di immatricolazione I-MORI e che esso possiede la nazionalità italiana.

5 AGO. 1933 Anno XI
IL CAPO DELL'UFFICIO
AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO
Altoppa





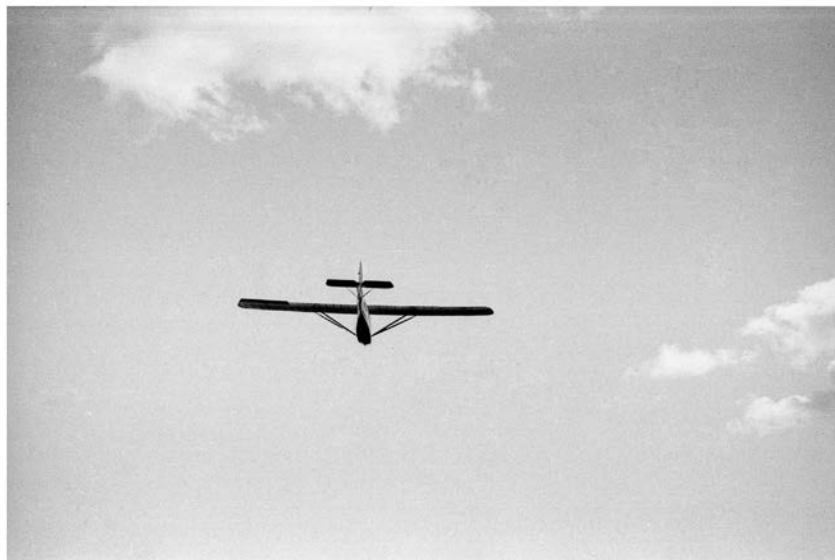
Aliante anfibio "Varese"

L'aliante anfibio "Varese" (come per il "Roma") è stato progettato dall'ing. Angelo Mori nel 1932 e costruito dal gruppo Tommaso Dal Molin di Varese. Ne sono stati costruiti in tutto otto esemplari, che, insieme al "Roma", hanno partecipato al lancio dal Campo dei Fiori di Varese. Aveva un'ala rettangolare arrotondata all'estremità e controventata con montanti a V. La fusoliera, a sezione esagonale, era completamente rivestita in compensato per consentire il galleggiamento.

Caratteristiche principali:

- Apertura alare 11,16 m
- Lunghezza 5,95 m
- Superficie alare 17,90 mq
- Allungamento 7
- Carico alare 10,75 kg/mq
- Massa a vuoto 125 Kg
- Massa totale 210 kg
- Rapporto di planata 11:1

L'aliante "Varese" sul cielo della Schiranna



- **Caratteristiche alianti Roma e Varese** -
(documento di Plinio Rovesti)

Caratteristiche tecnico-costruttive degli alianti anfibi Roma e Varese

	<u>ANF. ROMA</u>	<u>ANF. VARESE</u>
Anno di costruzione	1932	1934
Ideatore	A. Mori	A. Mori
Progettista	A. Mori	A. Mori
Costruttore	Gr. Dal Molin	Gr. Dal Molin
Tipo	Monoplano ala alta	Monoplano ala alta
Impiego		Scuola volo velegg. .

Misure d'insieme

Apertura alare	m	19,50	11,16
Lunghezza	m	6,43	5,95
Altezza	m	1,85	1,38
Largh. esterna fusoliera	m	0,62	0,59
Altezza fusoliera	m	1,00	0,85

Superfici portanti

Ali con alettoni	m ²	20,00	17,90
Alettoni (complesso)	m ²	2,94	2,00
Sup. attravers. ali-fusoliera	m ²	0,71	-
Stabilizzatore	m ²	1,08	1,00
Equilibratore	m ²	1,11	1,20
Impennaggio profond. (compl.)	m ²	2,19	2,20
Deriva	m ²	0,26	0,18

Centro Studi Volo a Vela Alpino (CSVVA)

Timone di direzione	m ²	0,85	0,85
Impennaggio direzione (compl.)	m ²	1,11	1,03
Galleggiantini laterali (cad.)	dm ³	12,50	n.i.

Caratt. aerodinamiche superfici portanti

Forma in pianta		trapezoidale	rettangolare
Freccia	gradi	0°	0°
Diedro trasversale	gradi	1° 30''	1° 30''
Corda all'incastro	m	1,30	1,60
Corda media	m	1,02	1,60
Corda all'estremità	m	0,74	1,60
Allungamento λ		19,10	7,00
Rapporto di rastremazione		1,75	1,00

Profili

All'incastro		USA 35 A	Gottinga 604
Inizio alettone	secondo raccordo tra 2 profili estremi		Gottinga 604
All'estremità		USA 35 B	Gottinga 604
Impennaggio di direzione		St. Cyr n. 171	St Cyr 171
Impennaggio di profondità		St. Cyr n.171	
Angolo d'incidenza all'incastro		3°	4°
Svergolamento geometrico		1° 35'	0°

Pesi

Aliante a vuoto	kg	170	125
Equipaggio	kg	75	75
Carico utile d'omologazione	kg	85	85
Peso a pieno carico d'omolog.	Kg	255	210

Caratteristiche di volo

Rapporto di planata	Cp/Cr	26	11
Velocità discesa:			
.minima	m/sec.	0,70	1,95
.all'assetto di efficienza max.	m/sec.	0,52	1,35
Velocità sulla traiettoria:			
.all'assetto min. veloc. discesa	km/h	38,6	40,0
.all'assetto di efficienza max.	km/h	48,5	63,0
Velocità massima ammessa	km/h	150,0	150,0
Carico alare	kg/m ²	13,0	10,75
Rapporto peso totale/apertura ²	kg/m ²	0,685	1,69

Coefficiente di robustezza 2n 7 7

Misure dell'apparecchio smontato (min. ingombro con o senza timoni)

Lunghezza	m	9,75	5,58
Larghezza	m	1,10	1,12
Altezza	m	1,00	0,85

AVVERTENZE: **1- Anno di costruzione** è riferito al prototipo. **2- Altezza dell'apparecchio** è misurata dall'estremità superiore del piano verticale a terra, con l'apparecchio in linea di volo. **3- Ali con alettoni** (superficie) è calcolata comprendendo la superficie d'attraversamento ali-fusoliera. **4- Forma in pianta** – Per uniformità di redazione si sono determinate quattro ipotesi: rettangolare, trapezoidale, rettangolo-trapezoidale, rettangolare con estremità arrotondate. **5- Freccia** si intende l'angolo formato – con la perpendicolare al piano longitudinale verticale dell'apparecchio – dalla congiungente ideale condotta fra il 30% della corda d'incastro e il 30% della corda d'estremità, assunto positivo se all'indietro. Per le ali di forma in pianta mista, vengono definiti due angoli. **6- Diedro trasversale** si intende l'angolo formato dalla retta coincidente col bordo d'attacco dell'ala e una retta orizzontale perpendicolare al piano di simmetria dell'apparecchio; per le ali ad M, vengono definiti due di tali angoli. **7- Corda media** è quella che, moltiplicata per l'apertura alare, dà la superficie portante dell'apparecchio. **8- Corda all'estremità** per le ali arrotondate all'estremità è quella che verrebbe ad avere una semiala della medesima superficie che non portasse arrotondamento alcuno. **9- Allungamento** è il rapporto fra corda media e apertura. **10- Rapporto di rastremazione** è il rapporto fra corda massima e corda all'estremità. **11- Angolo di incidenza all'incastro** è quello formato da una corda congiungente il bordo d'attacco con quello d'uscita dell'ala e il piano orizzontale di costruzione dell'apparecchio. **12- Svergolamento geometrico** è la differenza tra l'angolo d'incidenza del profilo d'incastro e quello d'estremità, assunta col segno derivante dalla sottrazione. Le incidenze vengono definite con gli stessi criteri precisati per l'angolo d'incastro. **13- Le dimensioni dell'apparecchio smontato** (minimo ingombro) vengono determinate con le semiali affiancate alla fusoliera.

- Libretto voli di Plinio Rovesti -

Riportiamo le due pagine del libretto voli di Plinio Rovesti che maggiormente interessano l'avvenimento. Nella prima pagina viene sottolineata la prova in solitario del lancio dal Campo dei Fiori con ammarraggio alla Schiranna, la seconda riporta i dati del volo collettivo e di due altri dati significativi per quell'epoca.

10-5-34	Vizzola Ticino	Prova Alfarecchio	Amf ROMA	45
"	"	"	Amf. VARESE	40
"	"	"	"	40
13-5-34	"	"	" Zogling	40
"	"	"	"	30
20-5-34	"	"	"	35
27-5-34	"	"	"	30
"	"	"	Amf ROMA	45
31-5-34	"	"	" Zogling	45
"	"	"	"	30
10-6-34	"	"	"	35
2° SEMESTRE 1934				
1-7-34	Vizzola Ticino	Prova Alfarecchio	Zogling	30
22-7-34	"	"	"	35
29-7-34	"	"	Amfibio Varesse	40
5-8-34	"	"	Zogling	30
12-8-34	"	"	"	35
12-8-34	Idroscalo Schiranna	"	Amfibio Varesse	40
"	"	"	"	40
15-8-34	M. Campo dei Fiori	1124	Amfibio Varesse	19' 12"
			ammarraggio Lago di Varese	
19-8-34	Vizzola Ticino	Prova Alfarecchio	Zogling	30
2-9-34	"	"	collaudo Amf Varesse	40
"	"	"	"	40
9-9-34	"	"	Prova Alfarecchio	Zogling
10-9-34	"	"	"	35

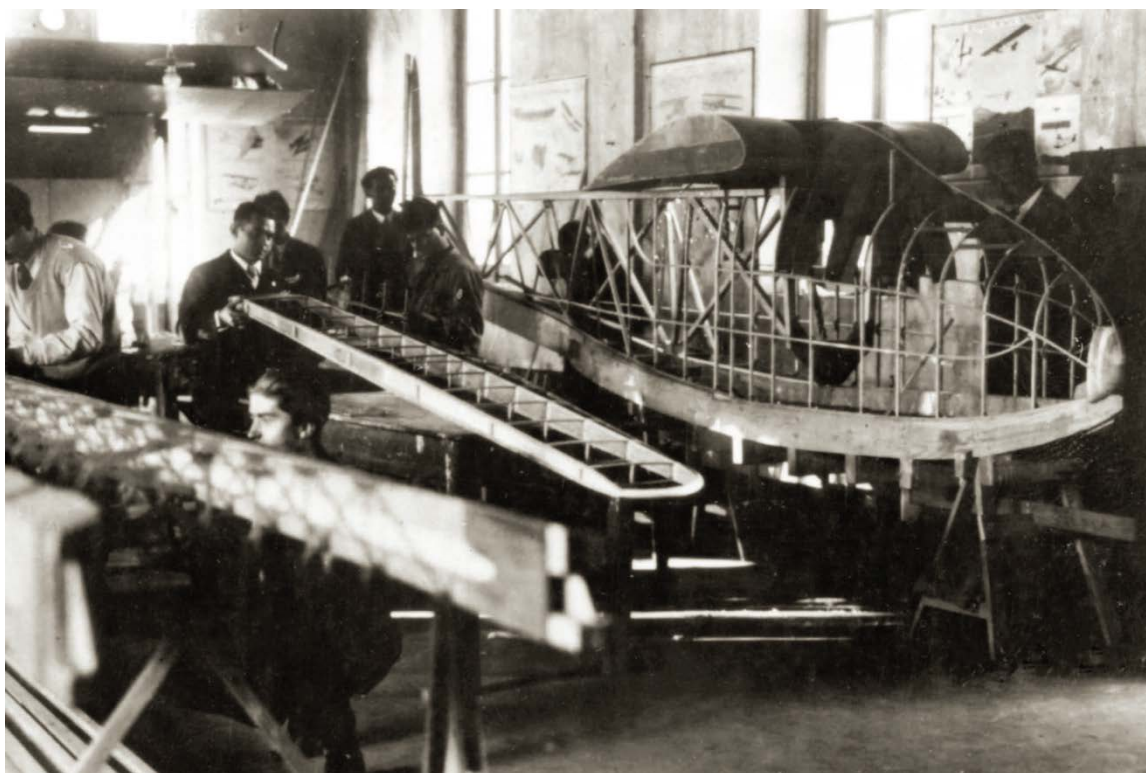
11-9-34	Vizzola Ticino	Collando Anf. Varese	35
"	"	Trova Ath. Zögling	40
"	"	"	30
12-9-34	"	"	30
14-9-34	"	Collando Anf. Varese	40
"	"	"	40
16-9-1934	M. Campo dei Fiori 1124	Anf. bio Pome lancio collettivo ammoraggio Lago Varese	22'10"
20-9-34	Vizzola Ticino	Trova Ath. Zögling	35
21-9-34	"	"	35
22-9-34	"	Anf. Varese	40
"	"	"	40
"	"	Zögling	30
30-9-34	"	" Anf. Varese	30
"	"	"	35
7-10-34	"	"	40
11-10-34	M. Campo dei Fiori 1124	Anf. bio Pome ammoraggio sul Lago Maggiore (colde)	34'45"
14-10-34	M. Mottarone m 1493	Anf. bio Pome ammoraggio sul Lago d'Orta presso Omegna	41'12"
21-10-34	Vizzola Ticino	Trova Ath. Zögling	30
25-11-34	"	" Anf. Varese	40
1° semestre 1935			
19-3-35	Vizzola Ticino	Trova Ath. Zögling	30
"	"	"	35
7-4-35	"	" Anf. Varese	40
22-4-35	"	" Zögling	30

La riproduzione completa del libretto dei voli è inserita nell' Archivio Rovesti del sito del museo del CSVVA; pagina "Documentazione con link:

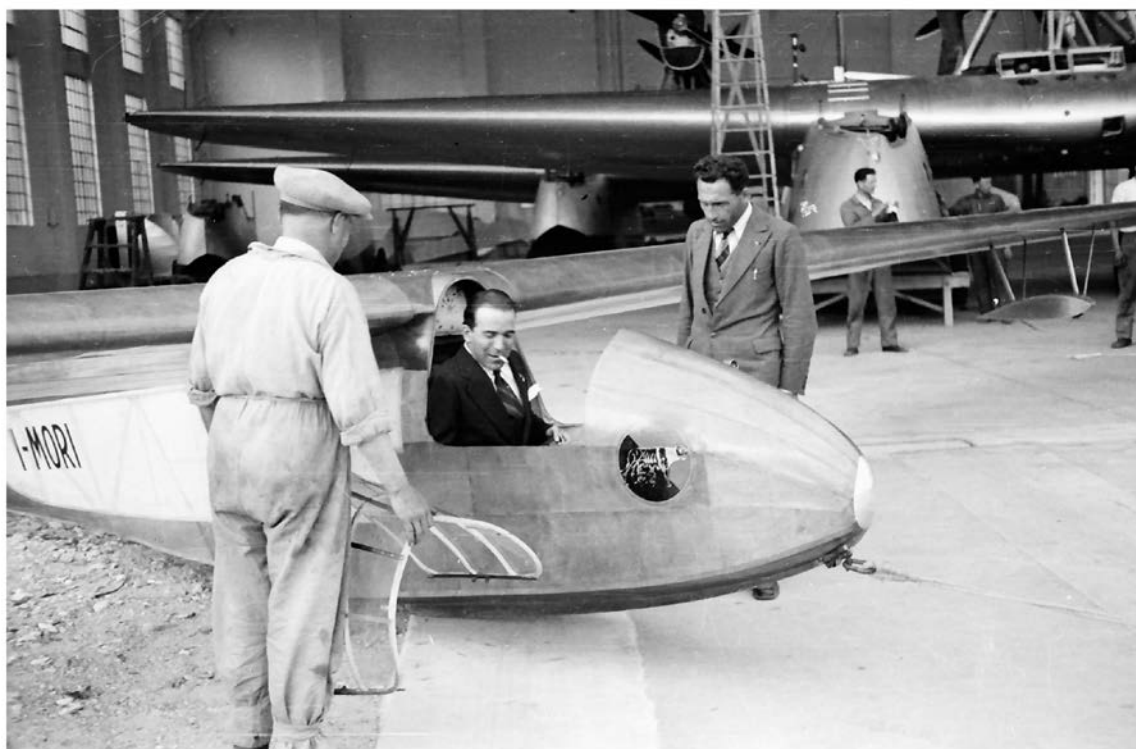
<http://www.csvva.eu/it/documentazione-storica-volovelistica>

Galleria fotografica

La costruzione degli alianti del lancio



L' idroveleggiatore "Roma" in costruzione nel laboratorio del gruppo Tommaso Dal Molin



Il "Roma" nell'hangar AerMacchi a Schiranna durante le fasi di collaudo. A bordo il prof. Antongiulio Mazaron Fontanive

Immagini del lancio dal Campo dei Fiori



L'aliante "Roma" viene preparato per il lancio



Plinio Rovesti si appresta a salire a bordo attorniato da amici e curiosi



L'aliante "Roma" durante la fase iniziale del decollo con lancio mediante cavi elastici



Il "Roma" in volo verso la base di atterraggio - lago di Varese, idroscalo Schiranna

Immagini dell' ammaraggio



L'aliante "Roma" in fase finale di ammaraggio alla Schiranna



Uno degli otto alianti "Varese" si appresta a scendere sulle acque del lago di Varese

Alcune immagini dei personaggi del lancio



Plinio Rovesti a bordo del suo "Roma" dopo l'ammarraggio all'idroscalo della Schiranna



Plinio Rovesti e Tino Gada di fronte all'anfibio "Varese" con amici dopo l'arrivo



Gli alianti "Varese" e "Roma" sullo scivolo dell'idroscalo della Schiranna dopo il volo



Schieramento dei nove alianti del lancio. Idroscalo della Schiranna



L'ing. Angelo Mori (al centro) attorniato da personaggi in attesa dell'ammarraggio degli alianti



Specialisti, forse AerMacchi, che posano per foto ricordo con l'aliante "Roma"

- Biografia di Plinio Rovesti -

La biografia di questo pioniere del volo a vela ed ideatore del lancio in sequenza di nove alianti dal Campo dei Fiori la si può leggere nel sito "voloavela.it" del CSVVA al seguente indirizzo:

<http://www.voloavela.it/biografie/106-plinio-rovesti-1911-2006.html?showall=&limitstart=>

- Considerazioni finali -

Questo documento è stato pensato come un contenitore multimediale "aperto", dove in ogni momento sia possibile modificare od aggiungere informazioni che in questa prima stesura siano sfuggite al redattore sul tema dell' avvenimento . Pertanto non è prevista una stampa cartacea del documento (ad eccezione di casi eccezionali e singoli) ma una sua divulgazione come file nel formato .pdf. E' previsto che questo documento sia anche inserita nel sito del CSVVA "voloavela.it" alla pagina "Vintage/Note storiche".

Data la flessibilità di modificare/aggiungere informazioni il redattore si augura che gli possano giungere segnalazioni per arricchire il contenuto del documento che si ritiene abbia una valenza storica per il volo a vela italiano ed in particolare per quello varesino.

Il materiale utilizzato per costruire questo documento è stato ricavato, salvo dove espressamente indicato, dagli archivi cartacei ed informatici del Centro Studi di Volo a Vela Alpino (CSVVA) di Varese e dall' "Archivio Rovesti". Si ringrazia il sig. Fabrizio Rovesti per averci consentito di accedere ai documenti di suo padre e tutti gli amici del CSVVA (Nino, Elio e Paola) per il supporto prestato nella ricerca e riproduzione informatica dei documenti.

Per concludere questa carrellata di storia del volo a vela varesino ritengo opportuno inserire una bellissima immagine degli spazi che hanno accolto l'avvenimento descritto.



Edizione: Novembre 2020

Indice delle appendici

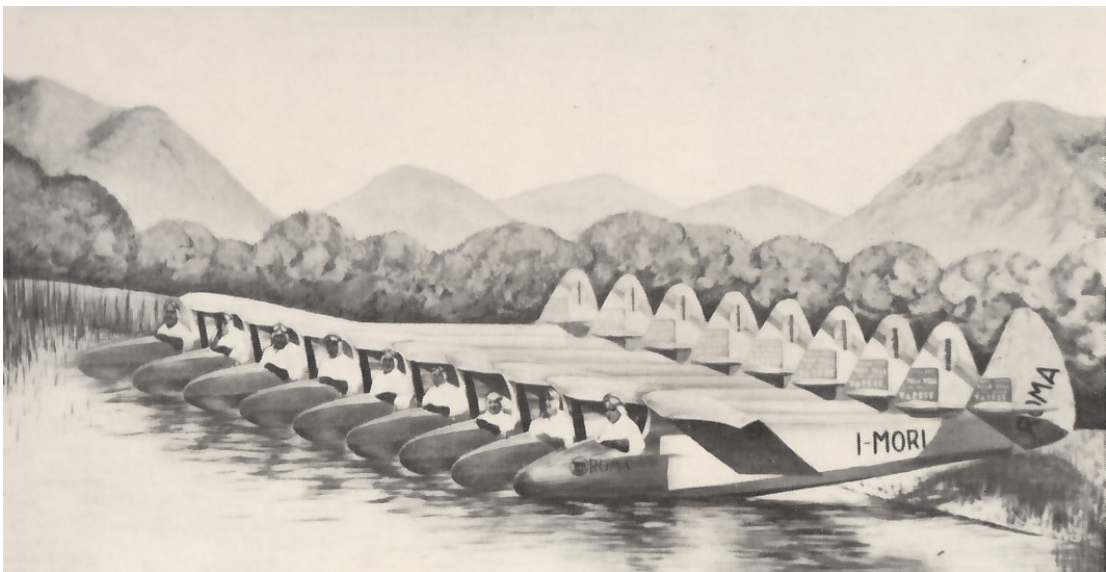
Appendix 1	- English language	page 48
Anhang 2	- Deutsche Sprache	seite 55
Annexé n.3	- Langue française	page 63
Apéndice n. 4	- Lengua española	pàgina 69

Appendix 1 - English language

- "Volo a Vela" magazine n. 46 May-July 1964 -

The article in these pages reproduces in full the article that Plinio Rovesti wrote 30 years after his memorable feat. The text has been rewritten as the digital document is poorly legible, including photographs; I have not changed any word while maintaining the print character; I limited myself to changing the layout to allow to insert the recovered photographs in a larger format.

Thirty years ago

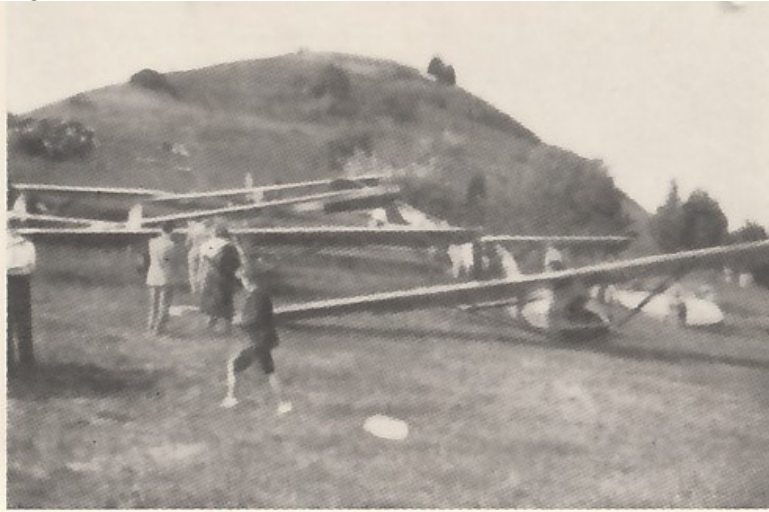


A chronicler of the time, wanted to fix in this photomontage the memory of that flight. The nine gliders (without canopy) lined upon the shore of Lake Varese, in the same order of departure from Campo dei Fiori: 1) Plinio Rovesti 2) Giuseppe Burei 3) Mario Putato, 4) Siro Casale, 5) Giuseppe Negri, 6) Carlo Poggi, 7) Luigi Nazari, 8) Giorgio Mermet, 9) Tino Gada

The modest workshop of the Varese flyers, from which the first two simple book gliders came out in 1931 and then the great amphibious sailor "Roma" with his eight younger brothers, the "Varese" amphibians



Thirty years ago - just on September 16, 1934 - on a warm and placid afternoon, yet vibrant with youthful enthusiasm, nine amphibious gliders, launched one after the other from the summit of Campo dei Fiori, after flying over the city of Varese, descended on the calm waters of the opposite lake: the first example of a collective flight of gliders that had been known until then.



The crag of the Campo dei Fiori in Varese, on the morning of September 16, 1934, during the assembly operations of the nine gliders that participated in the launch.

Remembering that date and that flight today seems right and useful.

Duty to the memory of five of the nine pilots of the time, who are no longer and whose testimony of love for the silent wing should not be forgotten. They are our late flight mates: Giuseppe Burei, Siro Casale, Giorgio Mermet, Carlo Poggi and Mario Putato. to whom goes the moving and affectionate memory of the Italian flyers.



A team of pitchers on the crag of the Campo dei Fiori awaits the order to tend the elastic cords.

The launch of the latest "Varese" amphibian, piloted by Tino Gada, old pilot instructor of the Varesino Group.



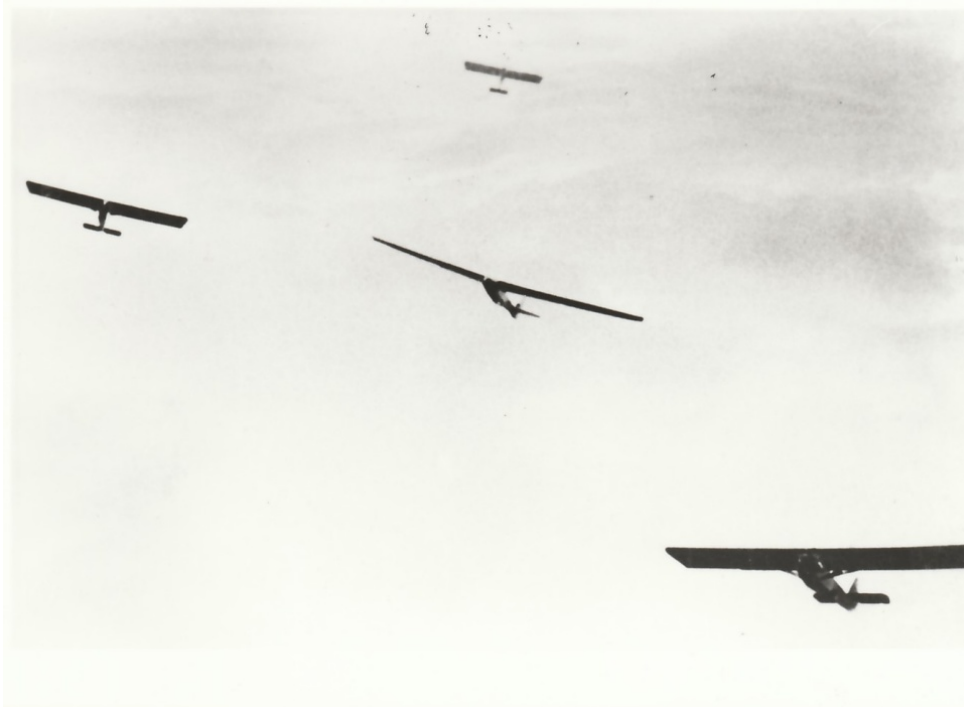
Useful because that experience presented aspects, as can be deduced from the evaluations that were made of it, which, even after so many years and events, retain all their suggestive value.

In the history of Italian gliding, in fact, going back thirty years means going back almost to its earliest beginnings. Do you remember? It was only ten years earlier that Asiago international competition, which constituted the first gliding championship in the world. And it was only in 1927 that the first school began its Italian flight teaching activity without engine, the Pavullo nel Frignano - founded by the then Lt. Nannini - to which the memory and the heart of those who - like the writer - belong to the first generation of Italian flyers are linked. Those were the years in which only a few groups of university students - such as, for example, that of Pavia, led by Cattaneo and Segrè, and some solitary enthusiasts - such as Bergonzi, Bonomi and Mazzaron - kept alive here and there the passion for the silent wing and the faith in its future.

The public opinion of the time, once the first outbursts of curiosity subsided, no longer paid any attention to the succinct news that, from time to time, the newspapers spread about gliding. And the regime of that time, intended for the pre-military preparation of young people, he had restricted his flying interest above all to the hovering school, seen as a prerequisite for the piloting school of motor aircraft

The enterprise of September 16, 1934 matured precisely in this atmosphere which, due to the purity and ardor of passion and the Franciscan poverty that was its companion, can rightly be called "romantic".

In fact, he matured within a group of young people who, to signify the audacity of their dreams and their intentions, had given themselves the name of a champion of the Italian Air Force, Tommaso Dal Molin. They were those same young people to steal, for months and months, hours of rest and leisure to equip themselves a workshop and build inside, with their hands, which love made active and skilled, the wings to which they would entrust tomorrow their dreams and their lives.



The "Roma" with three "Varese" amphibians, just before landing at the Idroscalo della Schiranna

And it was also a young man, an officer of the Aeronautical Engineers, Eng. Angelo Mori, who designed those wings for them. And it was also those young people who, poor in everything except courage and the desire to fly, went to knock on the door of the aeronautical industries of the Province of Varese to help them - after all, never denied and often given with noble generosity - of timber, sheet metal, bolts, canvas, glues, paints, which allowed them to create the first book gliders in 1931 and then the great amphibian «Roma» and finally his eight younger brothers, the «Varese» amphibians.



The landing of the "Varese" amphibian piloted by the well-known Luinese aviator Architect Giuseppe Negri

In this way, the Varese workshop of Volo a Vela could become a workshop of wings and dreams. And only those who then - like the writer - worked on it, suffered on it, waited for us with tenacity and patience that Sunday dawn of September 16, 1934, can feel today all the suggestion of those distant memories.

Preparation for the launch began on Saturday morning 15 September with the transport of the gliders to the top of Campo dei Fiori. Our thunderous «18 BL», a veteran of the ... First World War, struggled all day up the slopes of Campo dei Fiori, leaving the nine disassembled gliders halfway up.

The recovery of the glider piloted by Luigi Nazari, an old flyer and well-known fighter pilot



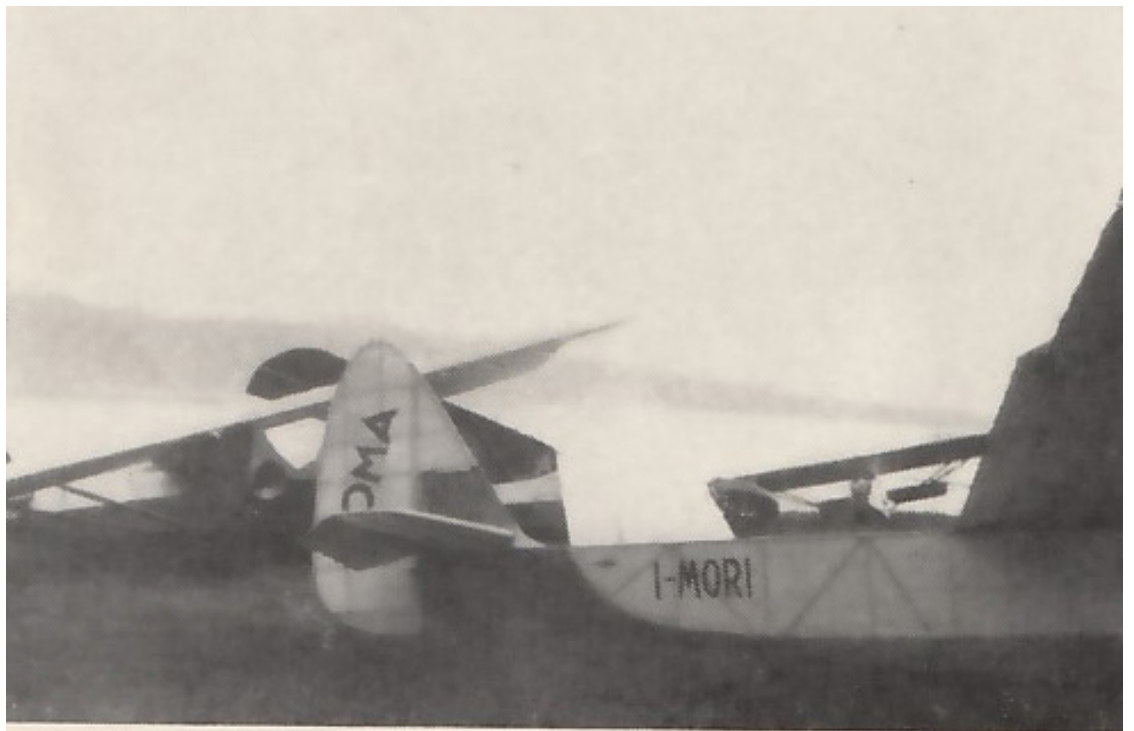
Then, it was our turn: climbing from leap to leap and carrying wings, fuselages, tail planes and skeins of elastic cables for launches on our backs, we reached the plateau from which the following day we would take flight towards the sky and towards the dream . There we set up some camp tents, under which we kept the gliders during the night, waiting for the dawn. We were up very early and the assembly operations began.

The day is hot and the atmosphere is peaceful. The sun attenuated by a slight haze in a cloudless sky. It is certainly not the ideal day to sail, but too many technical and logistical reasons prohibit postponing the company to another and more propitious day.



Pilots, specialists and collaborators of the old Varese Flying Group at the Idroscalo della Schiranna after the launch of the nine gliders from Campo died Fiori.

A close-up of the "Roma" glider after landing at the Schiranna. You can also see some "Varese" gliders on the narrow space of the seaplane base.





This is the sunset of that September 16th 1934, after that, made the happy experiment, the sailors lay their wings on the banks of the Schiranna seaplane base. The sunsets on Lake Varese do not have neither the color nor the picturesque contrasts of the gods sunsets on the other Lombard lakes: in softness of its contours and colors, however, it does not lack a suggestive melancholy.

The gliders, deployed on the high plateau are ready for launch. All around, a small crowd of sportsmen, hikers, curious people. It is 4.30 pm. A team of twenty pitchers, commanded by Tino Gada, who will be the last to leave, stretches the elastic cables with maximum effort. Here is the "Roma" amphibian that first throws in the air, piloted by the writer of these lines, followed by the eight "Varese" amphibians; which one by one snap into the sky, piloted by Giuseppe Burci, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazari, respectively, Giorgio Mermet and Tino Gada.

It is a moment of intense emotion for everyone: for the public, visibly impressed by the rapid succession of launches; for us, who projected into the void and silence of space, feel more than ever the pure beauty of our passion. Alla

crowd that, on the shores of Lake Varese, was waiting looking at the distant peak of the mountain, it seemed that the sky had suddenly been invaded by a flock of golden eagles.

The gliders of Rovesti, Burei and Casale take training, followed by that of Mario Putato, who is queuing up; and by the Negri patrol with Poggi and Nazari. Gada lingers, spiraling on the ridge to ensure Giorgio Mermet's safety forced to land on a narrow cliff following a sudden offspring. Then he joins us at the Idroscalo della Schiranna, where the ditches follow one another regularly in the calm waters of the lake, rosy in the peaceful sunset.



At the Schiranna seaplane base (from left to right) Eng Angelo Mori - today General of the Aeronautical Engineers in auxiliary - designer of the gliders that participated in the collective flight, with the late pilot Colonel Giorgio Mermet and with Rovesti



*In memory of the collective launch from the top of Campo dei Fiori and of other flights, before and after, taken from that top, it was placed (and, recently renovated) an image of the Madonna di Loreto, under which we read this epigraph:
Here - whence one propitious day smiled - at the flights of the pioneers - the pious image of the Virgin of Loreto - by the Varese flyers - is restored - to bless new daring - to confirm new hopes
10 December 1962*

When the undertaking was complete, it was obvious that one wondered what its value and teaching had been. Unanimous was the recognition that it had constituted an excellent demonstration of constructive, technical and organizational capacity in the field of gliding. But, abroad, there were those who were able to see something more: that is, the possibilities that the use of flocks of gliders could offer in certain circumstances could be glimpsed.

And the events of the last conflict world show that from the peaceful collective flight of the nine Varese gliders there were those who had actually learned something.

This does not lead anyone to think that we are praises of the past. We believe the flying activity of Varese has always been open to any progress since then. But we also believe that today's young people - who fortunately have an easy flight - are not useless to know what they were able to do, and how they did it, those who were young thirty years ago.

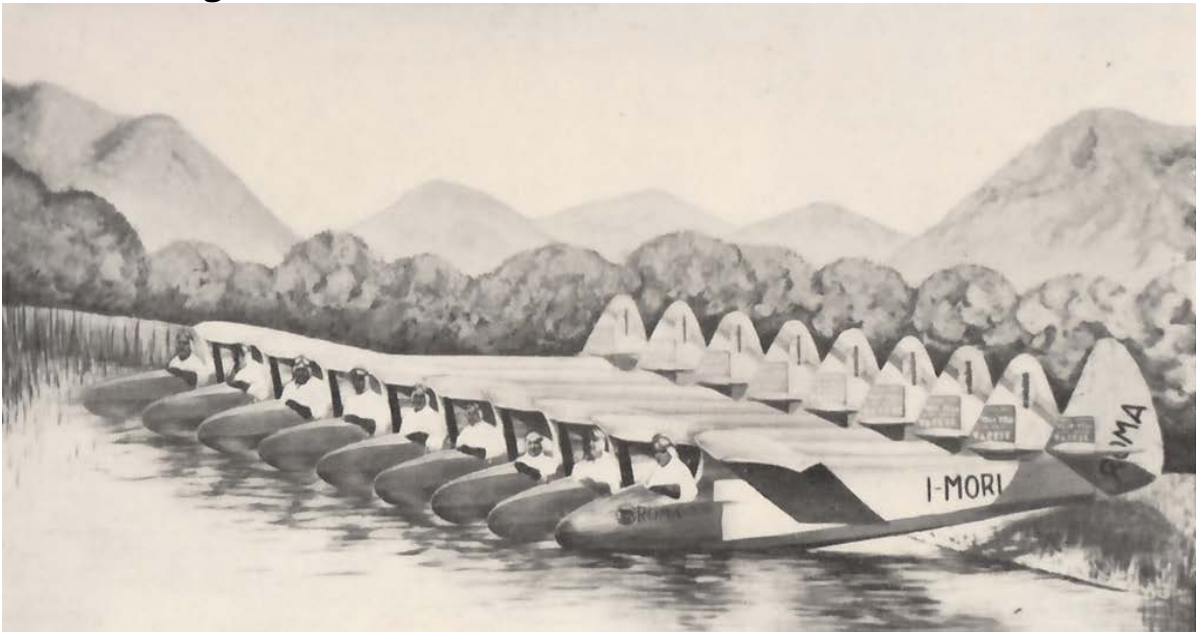
Plinio Rovesti

Anhang 2 - Deutsche Sprache

- Zeitschrift "Volo a Vela" Nr. 46 Mai-Juli 1964 -

Der Beitrag auf diesen Seiten reproduziert vollständig den Artikel, den Rovesti nach 30 Jahren seiner unvergesslichen Leistung schrieb. Der Text wurde umgeschrieben, weil das digitale Dokument, einschließlich die Bilder, schlecht lesbar ist; ich habe keine Wörter geändert, wobei ich die Druckschriftart beibehalten habe; ich habe nur das Layout angepasst, um die wiederhergestellten Bilder in einem größeren Format einfügen zu können.

Vor dreißig Jahren

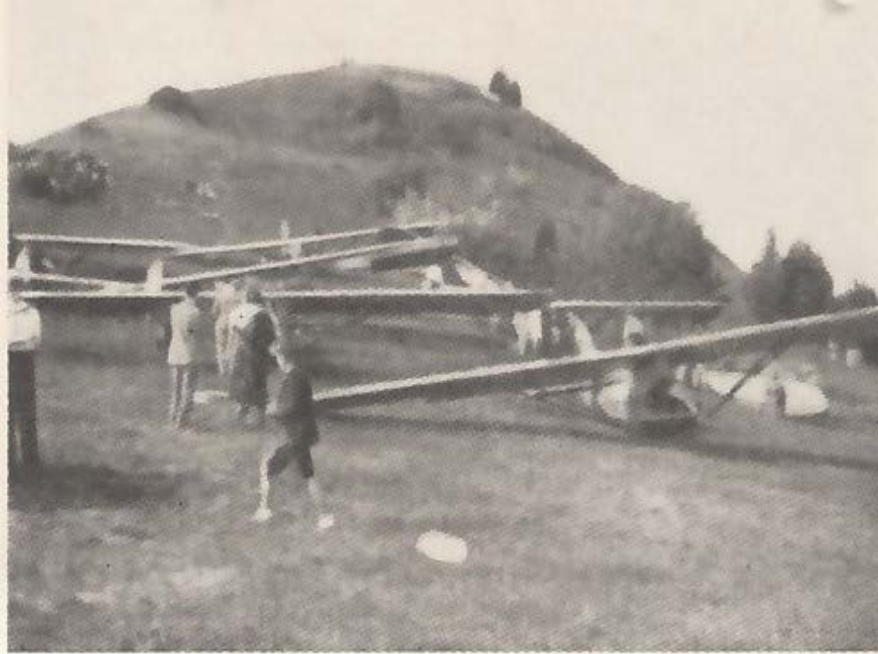


Ein Reporter von damals wollte in dieser Fotomontage die Erinnerung an diesen Flug festhalten. Die neun Segelflugzeuge (ohne Kabinenhaube) wurden nur am Ufer des Varese-Sees gestellt, in der gleichen Reihenfolge des Abflugs vom Campo dei Fiori: 1) Plinio Rovesti, 2) Giuseppe Burei, 3) Mario Putato, 4) Siro Casale, 5) Giuseppe Negri, 6) Carlo Poggi, 7) Luigi Nazari, 8) Giorgio Mermet, 9) Tino Gada.



Die überschaubare Werkstatt der Segelflieger von Varese, aus der 1931 die ersten zwei einfachen Gleiter entstanden und dann der große amphibische Segler "Roma" mit seinen acht jüngeren Brüdern, die Amphibienflugzeuge "Varese".

Vor dreißig Jahren - genau am 16. September 1934 - starteten an einem warmen und ruhigen Nachmittag, der von jugendlichem Enthusiasmus erfüllt war, neun Amphibiensegelflugzeuge nacheinander von der Bergspitze des Campo dei Fiori, nachdem sie die Stadt Varese überflogen hatten, und setzten sich auf dem ruhigen Wasser des davor liegenden Sees ab: das erste Beispiel eines kollektiven Segelfluges, von dem es bis zu dieser Zeit Nachrichten gegeben hatte.



Die Klippe des Campo dei Fiori in Varese, am Morgen des 16. September 1934, während der Montagearbeiten der neun Segelflugzeuge, die am Start teilnahmen.

Sich an dieses Datum und diesen Flug zu erinnern, erscheint uns heute pflichtbewusst und sinnvoll. Dem Gedenken an fünf der neun damaligen Piloten, die nicht mehr mit uns sind und deren persönlichen Zeugnis der Liebe zum lautlosen Flügel nicht vergessen werden darf. Sie sind unsere betrauerte Fliegerkollegen:

Giuseppe Burei, Siro Casale, Giorgio Mermet, Carlo Poggi und Mario Putato, denen die bewegende und liebevolle Erinnerung an die italienischen Flieger gehört.



*Eine Startmannschaft von "Gummihunden" auf dem Campo dei Fiori wartet auf den Dehnungsbefehl des elastischen Seils.
Tino Gada, dem alten Fluglehrer der Varese*



Der Gummiseilstart des letzten Amphibienflugzeuges "Varese" geflogen von Gruppe.

Wertvoll, weil diese Erfahrung, wie aus den vorgenommenen Bewertungen ersichtlich ist, Aspekte aufweist, die auch nach so vielen Jahren und Ereignissen ihren ganzen Reizwert behalten.

In der Geschichte der italienischen Segelfliegerei bedeutet dreißig Jahre zurückgehen in der Tat, fast bis zu den frühen Anfängen zurückzugehen.

Erinnern Sie sich? Es dauerte nur zehn Jahre bis zu diesem internationalen Wettbewerb in Asiago, der die erste Weltsegelflugmeisterschaft war. Und erst 1927 begann die erste italienische Schule des motorlosen Fliegens, die von Pavullo nel Frignano - gegründet vom damaligen Leutnant Nannini -, in der die Erinnerung und das Herz jener, die - wie ich - zur ersten Generation der italienischen Segelflieger gehörten, ihre Lehrtätigkeit aufnahmen. Das waren die Jahre, in denen nur wenige Gruppen von Universitätsstudenten - wie zum Beispiel die von Pavia, angeführt von Cattaneo und Segrè, und einige einsame Enthusiasten - wie Bergonzi, Bonomi und Mazzaron - hier und da die Leidenschaft für den stillen Flügel und den Glauben an seine Zukunft am Leben erhielten.

Die damalige öffentliche Meinung, die ihre anfängliche Neugierde gestillt hatte, schenkte den prägnanten Nachrichten, die die Zeitungen von Zeit zu Zeit über das Segelfliegen verbreiteten, keine Aufmerksamkeit mehr. Und das damalige Regime, das für die prä militärische Vorbereitung der Jugendlichen bestimmt war, hatte ihr Interesse am Fliegen auf die Segelflugschule verringert, die als Vorbereitung für die Motorflugschule. Die Herausforderung vom 16. September 1934 reifte in dieser Atmosphäre, die für Reinheit und Leidenschaft auf franziskanischer Armut ihre Begleiterin war, mit Recht als "romantisch" bezeichnet werden kann.

Sie reifte in der Tat in einer Gruppe junger Leute heran, die sich, um die Kühnheit ihrer Träume und Absichten zu verdeutlichen, den Namen eines Champions der italienischen Luftwaffe gegeben hatten, Tommaso Dal Molin. Es waren dieselben jungen Leute, die monatelang ihre Freizeit nahmen, um sich eine Werkstatt einzurichten und dort mit ihren Händen zu bauen, die ihre Leidenschaft fleißig und geschickt machte, denen sie morgen ihre Träume und ihr Leben anvertrauen würden.



Die "Roma" mit drei Amphibien "Varese", kurz vor der Wasserlandung an der Schiranna Wasserflugplatz.

Und es war auch ein junger Mann, ein Offizier der Luftwaffe, Ingenieur Angelo Mori, der diese Flügel für sie entwarf. Und es waren immer noch diese jungen Leute, die, arm an allem außer Mut und Flugfreude, an die Tür der Luftfahrtindustrie der Provinz Varese klopften, weil sie ihnen - was nie verweigert wurde und oft mit nobler Großzügigkeit gegeben wurde - mit Holz, Blech, Bolzen, Leinwand, Klebstoff, Farbe geholfen hatten, was es ihnen ermöglichte, 1931 den ersten Gleiter und dann die große Amphibie "Roma" und schließlich seine acht jüngeren Brüder, die Amphibien "Varese".



Die Wasserlandung der Amphibie "Varese", geflogen von dem berühmten Flieger aus Luino, architekt Giuseppe Negri.

So könnte der Segelflug-Workshop in Varese zu einer Werkstatt der Flügel und Träume werden. - Und nur diejenigen, die damals - wie wer schreibt - an jenem Sonntag im Morgengrauen des 16. September 1934 dort arbeiteten, litten und geduldig auf uns warteten, können heute all die Anregungen dieser fernen Erinnerungen spüren.

Die Vorbereitungen für den Start begannen am Samstagmorgen, dem 15. September, mit dem Transport der Segelflugzeuge auf die Bergspitze des Campo dei Fiori. Unsere donnernde "18 BL", gerade zurück von ... Ersten Weltkrieg, raste den ganzen Tag über die Hänge des Campo dei Fiori hinauf und ließ die neun ausgerüsteten Segelflugzeuge auf halber Strecke.

Das Schleppen des von Luigi Nazari, erfahrenem Segelflieger und bekanntem Kampfpilot, geflogenen Segelflugzeuges.



Dann waren wir an der Reihe: Wir stiegen von Sprung zu Sprung auf und trugen auf dem Rücken Flügel, Rümpfe, Leitwerke und Stränge von elastischen Seilen für die Starts und erreichten das Plateau, von dem aus wir am nächsten Tag in den Himmel und in den Traum fliegen würden. Dort bauten wir einige Feldzelte auf, unter denen wir die Segelflugzeuge während der Nacht hielten und auf die Morgendämmerung warteten. Wir sind sehr früh aufgestanden und haben mit den Montagearbeiten begonnen.

Der Tag ist warm und die Atmosphäre ruhig. Die Sonne wurde durch einen leichten Nebelschleier an einem wolkenlosen Himmel aufgeweicht. Es ist sicherlich nicht der ideale Tag zum Segeln, aber zu viele technische und logistische Gründe verbieten es, ihn auf einen anderen, verheißungsvolleren Tag zu verschieben.



Piloten, Spezialisten und Mitarbeiter der alten Segelfluggruppe am Schiranna Wasserflugplatz nach dem Start der neun Segelflugzeuge vom Campo dei Fiori.

Eine Nahaufnahme des Segelflugzeugs "Roma" nach der Wasserlandung an der Schiranna. Man kann auch einige "Varese"-Segler auf dem engen Raum des Wasserflugplatzes sehen.





Dies ist der Sonnenuntergang an jenem 16. September 1934, an dem, nach dem glücklichen Versuch, die Segler sich an den Ufern des Schiranna-Wasserflugplatzes ihre Flügel setzten.

Die Sonnenuntergänge am Varese-See haben weder die Farbe noch die malerischen Kontraste der Sonnenuntergänge an den anderen Seen der Lombardei: In der Sanftheit seiner Konturen und Farben mangelt es jedoch nicht an suggestiver Melancholie.

Die auf dem Hochplateau eingesetzten Segelflugzeuge sind startbereit. Um sie herum eine kleine Schar von Sportlern, von Ausflüglern, von Neugierigen. Es ist 16:30 Uhr. Ein Team von zwanzig "Gummihunden" unter dem Kommando von Tino Gada, der als Letzter starten wird, spannt das elastische Seil mit maximaler Anstrengung. Hier ist die amphibische "Roma", die als erste den Blitz in die Luft wirft, gesteuert von dem, der diese Zeilen schreibt, gefolgt von den acht Amphibien "Varese", die eine nach der anderen am Himmel stehen, jeweils geflogen von Giuseppe Burci, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazari, Giorgio Mermet und Tino Gada.

Es ist für sie alle ein Moment intensiver Emotionen:

für die Bevölkerung, die sichtlich beeindruckt ist von der schnellen Abfolge der Starts; für uns, die wir in die Leere und Stille des Weltraums projiziert werden, spüren wir mehr denn je die reine Schönheit unserer Leidenschaft. Unter

Menschenmenge, die am Ufer des Varese-Sees wartete und auf den fernen Gipfel des Berges blickte, schien es, als sei plötzlich ein Schwarm Steinadler in den Himmel eingedrungen.

Die Segelflugzeuge von Rovesti, Burei und Casale nehmen Formation, gefolgt von der von Mario Putato, der in der Schlange steht, und von der Negri-Patrouille mit Poggi und Nazari. Gada wartet und windet sich entlang des Kammes, um die Sicherheit von Giorgio Mermet zu gewährleisten, der nach einem plötzlichen Abstieg gezwungen ist, auf einer schmalen Klippe zu landen.

Dann kommt er zu uns in das Wasserflugplatz der Schiranna, wo Wasserlandungen aufeinander folgen regelmäßig in den ruhigen Gewässern des Sees, rosig im friedlichen Sonnenuntergang.



Auf der Wasserflugplatz von Schiranna (von links nach rechts) Dr. Ing. Mori - heute General des Luftfahrtingenieurs in Hilfskraft - Konstrukteur der Segelflugzeuge, die am Sammelflug teilnahmen, mit dem verstorbenen Oberstpiloten Giorgio Mermet und Rovesti.

*In Erinnerung an den kollektiven Start vom Gipfel des Campo dei Fiori und andere Flüge vor und nach dem Gipfel, die sich von diesem Gipfel abhoben, wurde ein Bild der Madonna von Loreto aufgestellt (und vor kurzem erneuert), unter dem diese Inschrift zu lesen ist:
Hier - von wo aus ein glückverheißender Tag anbricht - zu den Flügen der Pioniere - kehrt - von den Segelfliegern aus Varese - das fromme Bild der Jungfrau Lauretana wiederhergestellt - zurück, um neue Kühnheit zu segnen - neue Hoffnungen zu bestätigen...
10. Dezember 1962*



Nachdem die Aufgabe erfüllt war, war es logisch, sich zu fragen, was der Wert und die Lehre gewesen war.

Es wurde einhellig anerkannt, dass es eine ausgezeichnete Demonstration konstruktiver, technischer und organisatorischer Fähigkeiten auf dem Gebiet des Segelflugs gewesen sei. Aber im Ausland gab es diejenigen, die etwas mehr sahen: Sie sahen die Möglichkeiten, die der Einsatz von Segelflugzeug-Schwärmen unter bestimmten Umständen bieten könnte.

Und die Ereignisse des letzten Konflikts Welt zeigte, dass es aus dem friedlichen kollektiven Flug der neun "Varese"-Segelflugzeuge diejenigen gab, die tatsächlich etwas gelernt hatten.

Das lässt niemanden glauben, dass wir Lobredner der Vergangenheit sind. Die Segelflug-Aktivität von Varese, von damals bis heute, war unserer Meinung nach immer offen für jeden Fortschritt.

Aber wir glauben, dass es für die jungen Leute von heute, die vor dreißig Jahren jung waren, nützlich ist zu wissen, was sie tun konnten und wie sie es tun konnten.

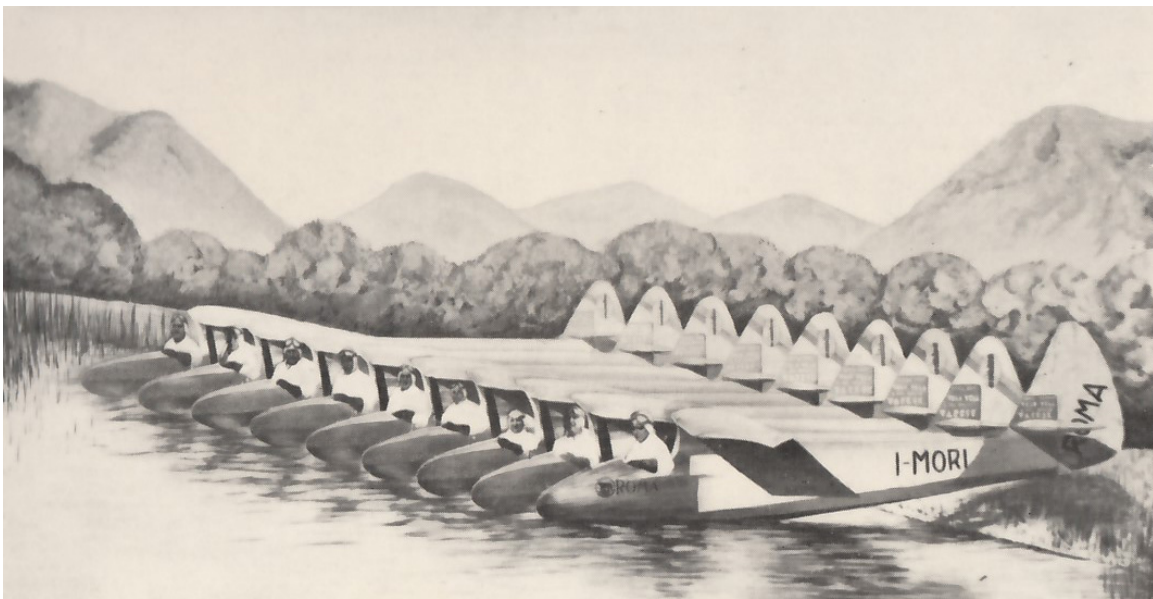
Plinio Rovesti

Annexé n.3 - Langue française

- Magazine "Volo a Vela" n°46 Mai-Juillet 1964 -

Le texte qui suit reproduit intégralement l'article que Rovesti a écrit 30 ans après son exploit mémorable. Le texte a été réécrit parce que le document numérisé est peu lisible, y compris les photographies ; Les mots sont inchangés, de même que la police de caractères ; j'ai simplement modifié la mise en page pour permettre l'insertion des photographies récupérées dans un format plus grand.

Il y a trente ans



Un reporter de l'époque a voulu immortaliser dans ce photomontage le souvenir de ce vol. Les neuf planeurs (sans verrière) sont alignés sur la rive du lac de Varèse, dans l'ordre de départ du Campo dei Fiori : 1) Plinio Rovesti, 2) Giuseppe Burei, 3) Mario Putato, 4) Siro Casale, 5) Giuseppe Negri, 6) Carlo Poggi, 7) Luigi Nazari, 8) Giorgio Mermet, 9) Tino Gada



Le modeste atelier des vélivoles de Varèse, d'où sont sortis les deux premiers planeurs basiques en 1931, puis le grand planeur amphibie "Roma" et ses huit petits frères, les "Varese".

Il y a trente ans exactement - le 16 septembre 1934 - par un après-midi chaud et tranquille et cependant animé de l'enthousiasme de la jeunesse, neuf planeurs amphibies se sont élancés les uns après les autres de la

cime du Campo dei Fiori. Et après avoir survolé la ville de Varèse, il sont descendus au-dessus des eaux calmes du lac qui se trouvait devant eux : Ce fut le premier exemple connu d'un vol collectif de planeurs.



Le sommet du Campo dei Fiori à Varese, le matin du 16 septembre 1934, durant le montage des neuf planeurs qui ont participé au lancement.

Revenir sur cette date et de ce vol nous semble, aujourd'hui, nécessaire et utile.

Nécessaire le devoir de mémoire envers cinq des neuf pilotes de l'époque, qui ne sont plus et dont l'amour pour le vol silencieux ne doit pas être oublié. Ce sont nos regrettés compagnons de vol : Giuseppe Burei, Siro Casale, Giorgio Mermet, Carlo Poggi et Mario Putato, dont se souviennent avec émotion et affection les vélivoles italiens.



Une équipe de lanceurs sur la crête du Campo dei Fiori attend l'ordre de tendre les élastiques.



I
Le lancement du dernier amphibie "Varese", piloté par Tino Gada, pilote instructeur de longue date du groupe de Varèse.

Utile parce que, comme le montrent les évaluations qui en ont été faites, cette expérience présentait des aspects, qui, même après tant d'années et d'événements, ont conservé toute leur valeur évocatrice. De fait, revenir trente ans en arrière dans l'histoire du vol à voile italien, signifie revenir presque à ses débuts.

Vous vous en souvenez ? Cette compétition internationale à Asiago, seulement dix ans plus tôt, fut le premier championnat de vol à voile au monde. Et ce ne fut pas avant 1927 que la première école italienne de vol sans moteur devait commencer son activité d'enseignement, à Pavullo nel Frignano. Elle fut fondée par celui qui, à l'époque, était le Lieutenant Nannini, à qui sont liés la mémoire et le cœur de ceux qui - comme l'auteur de ces lignes - appartiennent à la première génération de pilotes italiens. Ce furent les années où seuls quelques groupes d'étudiants universitaires - comme, par exemple, celui de Pavie, dirigé par Cattaneo et Segrè, et quelques enthousiastes solitaires - comme Bergonzi, Bonomi et Mazzaron - ont maintenu ici et là la passion pour le vol silencieux et la foi en son avenir.

L'opinion publique de l'époque, après avoir assouvi sa curiosité initiale, n'a plus prêté attention aux nouvelles succinctes que les journaux diffusaient de temps en temps sur le vol à voile. Et, focalisé sur la préparation

prémilitaire de sa jeunesse, le régime de l'époque avait restreint son intérêt pour le vol à voile au seul vol libre, considéré comme préparatoire à l'école du pilotage des avions à moteur.

Sur de la passion que pour la pauvreté franciscaine qui l'accompagnait.

Elle a en effet mûri au sein d'un groupe de jeunes qui, pour marquer l'audace de leurs rêves et de leurs intentions, s'étaient donné le nom d'un champion de l'Armée de l'Air italienne, Tommaso Dal Molin. Ce sont ces mêmes jeunes qui, pendant des mois et des mois, ont consacré leurs heures de repos et de loisirs à l'équipement d'un atelier et à la construction des planeurs auxquels ils confieront demain leurs rêves et leur vie.



Le "Roma" avec trois planeurs amphibies "Varese", juste avant l'amerrissage à l'hydrobase de la Schiranna

Et c'est également un jeune, un officier du Génie de l'Armée de l'Air, l'ingénieur Angelo Mori, qui a conçu pour eux ces aéronefs. Et ce sont encore ces jeunes qui, pauvres en tout sauf en courage et en désir de voler, sont allés frapper à la porte des industries aéronautiques de la province de Varèse pour obtenir de l'aide - jamais refusée et même souvent donnée avec une noble générosité - comme du bois, de la tôle, des boulons, de la toile, de la colle, de la peinture. Cela leur a permis de réaliser en 1931 les premiers planeurs libres, puis le grand planeur amphibie "Rome" et enfin ses huit petits frères, les "Varese".



L'amerrissage du planeur amphibie "Varese" piloté par un aviateur bien connu de Luino, l'architecte Giuseppe Negri.

Ainsi, l'atelier de vol à voile de Varèse devint un atelier de planeurs et de rêves. Et seuls ceux qui à l'époque - comme l'auteur de ces lignes - y ont travaillé, y ont souffert, y ont attendus avec ténacité et patience ce dimanche 16 septembre 1934, peuvent aujourd'hui ressentir toute la force de ces lointains souvenirs. Les préparatifs du lancement ont commencé le samedi 15 septembre au matin avec le transport des planeurs au sommet du Campo dei Fiori. Notre tonitruant Fiat "18 BL" datant de ... la Première Guerre mondiale, s'est trainé sur les pentes du Campo dei Fiori toute la journée, laissant à mi-pente les neuf planeurs démontés.

La récupération du planeur piloté par Luigi Nazari, un vélivole de la première heure et pilote de chasse bien connu



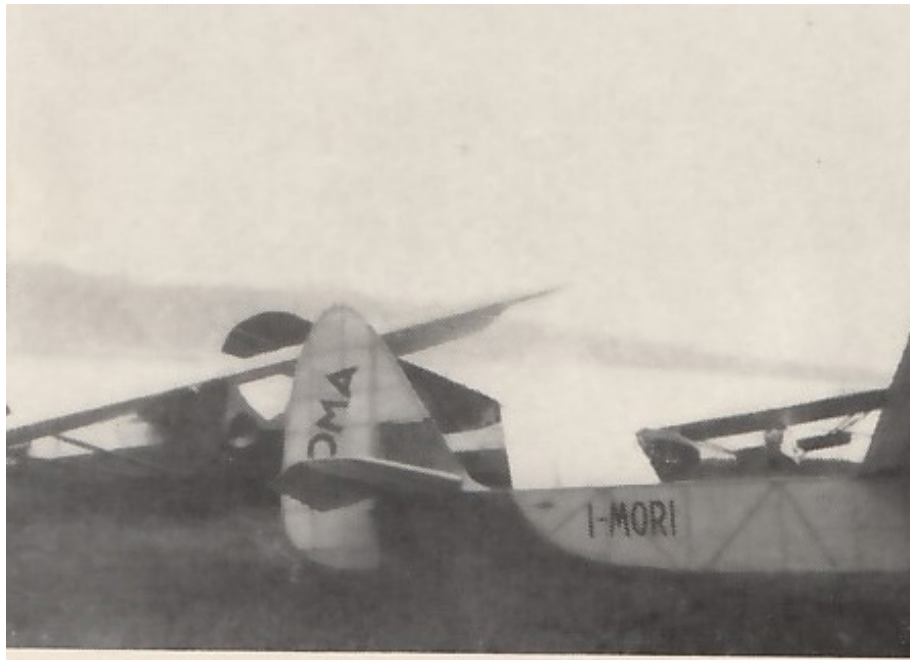
Puis, ce fut notre tour : Grim pant de crête en crête et portant à dos d'homme ailes, fuselages, empennages et écheveaux de cordes élastiques pour les lancers, nous avons atteint le replat d'où le lendemain nous prendrons notre envol vers le ciel et vers le rêve. Nous y avons installé des tentes de campagne, sous lesquelles nous avons gardé les planeurs pendant la nuit, en attendant l'aube. Nous nous sommes levés très tôt et avons commencé les opérations de montage.

La journée est chaude et l'atmosphère calme. Le soleil était adouci par un léger voile de brume dans un ciel sans nuage. Ce n'est certainement pas le jour idéal pour naviguer, mais trop de raisons techniques et logistiques interdisent de reporter les lancers à un autre jour, plus propice.



Pilotes, techniciens et collaborateurs de l'ancien Groupe de Vole à Voile de Varèse à l'hydrobase de la Schiranna après le vol des neuf planeurs du Campo dei Fiori.

Gros plan du planeur "Roma" après l'amerrissage à la Schiranna. On peut également voir quelques planeurs "Varese" dans l'espace étriqué de l'hydrobase



Coucher de soleil de ce 16 septembre 1934. Une fois leur tentative réussie, les pilotes ramènent leurs planeurs sur la rive de l'hydrobase de la Schiranna.

Les couchers de soleil sur le lac de Varèse n'ont ni la couleur ni les contrastes pittoresques des couchers de soleil sur les autres lacs de Lombardie : Et pourtant dans la douceur de ses contours et de ses couleurs, il évoque une certaine mélancolie

Les planeurs, déployés sur le haut plateau, sont prêts à décoller. Autour d'eux, une petite foule de sportifs, d'excursionnistes, de curieux. Il est 16h30. Une équipe de vingt lanceurs, commandée par Tino Gada, qui sera le dernier à partir, tend de toutes ses forces les cordes élastiques.

Et voici l'amphibie "Roma", le premier à s'élancer dans les airs, piloté par qui écrit ces lignes, suivi par les huit amphibies "Varese", qui s'élancent un par un dans le ciel, pilotés respectivement par Giuseppe Burci, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazari, Giorgio Mermet et Tino Gada.

C'est pour tous un moment d'intense émotion : pour le public, visiblement impressionné par la succession rapide des lancers ; pour nous, projetés dans le vide et le silence de l'espace, nous ressentons plus que jamais la pure beauté de notre passion. À la foule qui, sur les rives du lac de Varèse, attendait en regardant le lointain sommet de la montagne, il semblait que le ciel avait été soudainement envahi par une nuée d'aigles royaux.

Les planeurs de Rovesti, Burei et Casale se mettent en formation, suivi de celui de Mario Putato, qui les rejoint à l'arrière ainsi que la patrouille Negri avec Poggi et Nazari. Gada attend et spirale sur la crête pour s'assurer que Giorgio Mermet est sain et sauf, après un atterrissage de fortune sur un replat étroit à cause d'une descentance soudaine.

Puis il nous rejoint à l'hydrobase de la Schiranna, où les amerrissages se succèdent régulièrement dans les eaux calmes du lac, rose dans le paisible coucher de soleil.



A l'hydrobase de la Schiranna (de gauche à droite), l'ingénieur Angelo Mori - aujourd'hui général du Génie Aéronautique en auxiliaire - concepteur des planeurs qui ont participé au vol collectif, avec le regretté colonel pilote Giorgio Mermet et Rovesti.



*En mémoire du lancer collectif depuis le sommet du Campo dei Fiori, et d'autres envols depuis ce sommet a été placé (et, récemment renouvelée) une image de Notre-Dame de Lorette, sous laquelle nous lisons cette épigraphe : Ici / d'où un jour propice sourit / aux vols des pionniers / revient restaurée / par les vélivoles de Varèse / l'image pieuse de la Vierge de Lorette / pour bénir de nouvelles audaces / pour confirmer de nouveaux espoirs
10 décembre 1962*

Une fois l'exploit accompli, il était naturel de se demander ce qu'il valait et quels enseignements en tirer.

Il a été unanimement reconnu qu'il avait été une excellente démonstration de compétences constructives, techniques et organisationnelles dans le domaine du vol à voile. Mais, à l'étranger, certains ont pu y voir quelque chose de plus : ils ont vu les possibilités que l'emploi d'escadrilles de planeurs pouvait offrir dans certaines circonstances.

Et les événements de la dernière guerre mondiale ont montré que du vol collectif pacifique des neuf planeurs de Varèse, certains en avaient réellement tiré les enseignements.

Que personne n'en déduise que nous chantons les louanges du passé. Nous sommes convaincus que l'activité vélivole à Varèse, de cette époque à nos jours, a toujours su rester ouverte à l'innovation. Mais nous pensons aussi qu'il n'est pas inutile que les jeunes d'aujourd'hui - qui ont, heureusement pour eux, la facilité de voler - sachent ce qu'ont pu faire, et comment ils ont pu le faire, ceux qui étaient jeunes il y a trente ans.

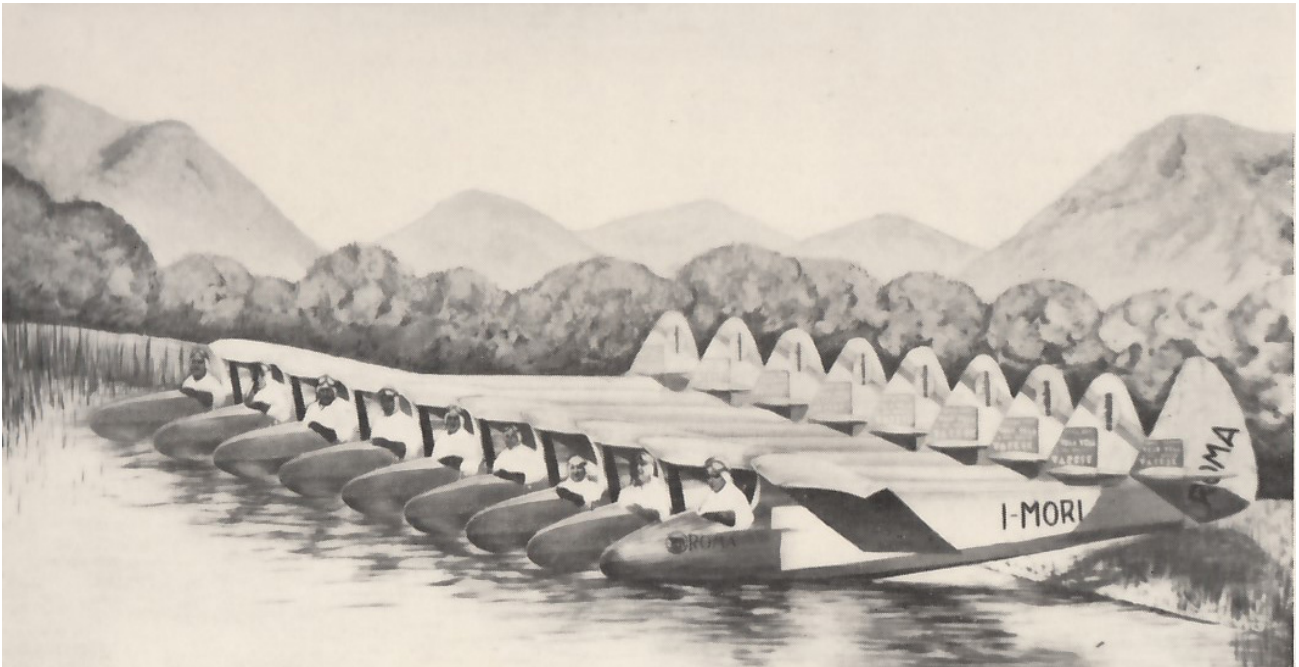
Plinio Rovesti

Apéndice n. 4 - Lengua española

Revista "Volo a Vela" n. 46 Mayo-Julio 1964

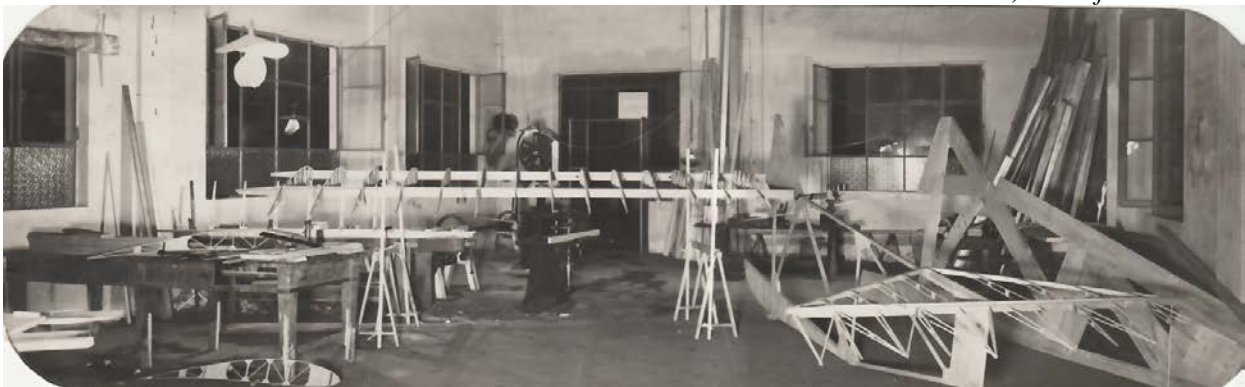
El artículo de estas páginas reproduce totalmente el artículo que Rovesti ha escrito después de 30 años de aquella memorable empresa suya. El texto ha sido reescrito ya que el documento digital es apenas legible, fotografías incluidas; no he cambiado ninguna palabra manteniendo también el carácter de estampa; me he limitado a cambiar la compaginación para poder agregar las fotografías recuperadas en un formato mas grande.

Treinta años atrás



Un cronista de la época quiere fijar en este fotomontaje el recuerdo de aquel vuelo. Los nueve planeadores (sin tapa cabina) son formados sobre la costa del lago de Varese en el mismo orden de partida del Campo dei Fiori: 1) Plinio Rovesti, 2) Giuseppe Burei, 3) Mario Putato, 4) Siro Casale, 5) Giuseppe Negri, 6) Carlo Poggi, 7) Luigi Nazare, 8) Giorgio Mermet, 9) Tino Gada.

El modesto taller de los volovelistas de Varese del cual salieron, en 1931 los primeros dos simples planeadores primarios y después el grande planeador anfibio "Roma" con sus ocho hermanos menores, los anfibios "Varese"



Treinta años atrás, justo el 16 de setiembre de 1934 –en una tarde calurosa, tranquila y también vibrante de entusiasmo juvenil, nueve planeadores anfibios lanzados unos detrás del otro desde la cumbre del Campo dei Fiore, después de haber sobrevolado la ciudad de Varese, bajaban sobre las calmas aguas del inmediato lago; primer ejemplo de un vuelo colectivo de planeadores del cual hasta ahora se haya tenido noticias.



En una escarpada del Campo dei Fiori de Varese, la mañana del 16 de setiembre de 1934 durante las operaciones de armado de nueve planeadores que participaron al lanzamiento.

Conmemorar aquella fecha y aquel vuelo nos parece, hoy, debido y útil.

Debido por la memoria de cinco de los nueve pilotos de entonces, que ya no están y de cuyo testimonio de amor por el ala silenciosa no debe ser olvidada. Son los nuestros sentidos compañeros de vuelo: Giuseppe Burei, Siro Casale, Giorgio Mermet, Carlo Poggi e Mario Putato, a los cuales va el conmovido y afectuoso recuerdo de los volovelistas italianos.



Una escuadra de lanzadores sobre la escarpada Del Campo dei Fiore espera la orden de sujetar Los cables elásticos



El lanzamiento del ultimo anfibio "Varese" pilotado por Tino Gada, viejo piloto instructor del grupo Varesino.

Útil porque aquella experiencia presentó aspectos como se deduce de las evaluaciones que fueron hechas, que también después con el correr de la años y de los acontecimientos, conservaron todo su sugestivo valor. En la historia del vuelo a vela italiano, en efecto, volver atrás de treinta años significa volver casi a sus primeros albores.

Recuerdan? Eran solo diez años antes del Concurso Internacional de Asiago, que constituía el primer campeonato de vuelo a vela del mundo. Y solo en el 1927 había iniciado la actividad didáctica la primera escuela italiana de vuelo sin motor, aquella del Pavullo en el Frignano –fundada del entonces Teniente Nannini- a quien están ligadas la memoria y el corazón de quienes, como el que suscribe- pertenecen a la primera generación de volovelistas italianos- eran, aquellos, los años en que solo algún grupo de estudiantes universitarios- tal como por ejemplo aquel de Pavía, capitaneado por Cattaneo y Segré, y algún apasionado solitario como Bergonzi, Bonomi y Mazzaron- mantenían viva por aquí y por allá la pasión por el ala silenciosa y la fe en su futuro.

La opinión pública de entonces, aplacados los primeros motivos de curiosidad, no prestaba más atención a las sucintas noticias que, de tanto en tanto, los periodistas difundían sobre el vuelo a vela – y el régimen de aquel tiempo, atento a la preparación preliminar de los jóvenes, había limitado el interés volovelístico sobre todo a la escuela de vuelo librado, vista como preparación a la escuela de pilotaje de vuelo a motor.

La empresa del 16 de setiembre de 1934 maduró precisamente en esta atmósfera que, por la pureza y el ardor de la pasión y por la franciscana pobreza que la acompañó puede decirse con justa razón “romántica” Maduró, efectivamente en el seno de un grupo de jóvenes que, por lo que significa la audacia de sus sueños y de sus propósitos se habían dado el nombre de un campeón de la Aeronáutica Italiana, Tommaso Dal Molin. Fueron aquellos mismos jóvenes a robar, por meses y meses, horas al descanso y al reposo para procurarse un taller y construir allí dentro, con sus manos, que el amor rendía solícitas y hábiles, las alas a quienes habrían confiado el día de mañana sus sueños y sus vidas.



*El “Roma” con tres anfibios
“Varese” poco antes
de amerizar en el
“Idroscalo” de Schiranna.*

Y fue también un joven, un oficial del Genio Aeronáutico, el Ing . Angelo Mori, que aquellas alas diseñó para ellos. Y fueron aun aquellos jóvenes que, de todo pobres menos de coraje y ganas de volar fueron a llamar a las puertas de las industrias aeronáuticas de la Provincia de Varese para pedir socorro –por el resto nunca negado y a menudo dado de mas con caballerosidad- de madera, de metales, de burlonería, de chapas, de tela, de pegamentos, de barnices, que posibilitó a ellos de realizar en 1931 el primer planeador primario y después el grande anfibio “Roma” y finalmente sus ocho hermanos menores , los anfibios “Varese”.



El amerizaje del anfibio "Varese" piloteado por El conocido aviador Luinese arquitecto Giuseppe Negri.

Así, el taller varesino del vuelo a vela pudo transformarse en un taller de alas y de sueños.

Y solo quienes entonces –como el que suscribe- allí trabajó, allí sufrió, allí esperó con tenacidad y paciencia aquella alba dominical del 16 de setiembre de 1934, puede sentir hoy, toda la sugestión de aquellos lejanos recuerdos.

La preparación del lanzamiento tiene inicios la mañana del sábado 15 de setiembre con el transporte de los planeadores sobre la cumbre del Campo dei Fiore. Nuestro rumoroso "18 BL" sobreviviente de la...primera guerra mundial avanzó con fatiga durante todo el día por las laderas del Campo dei Fiore dejando a mitad del camino los nueve planeadores desarmados.

La recuperación del planeador piloteado Por Luigi Nazari, viejo volovelista y conocido piloto de caza.



Después, tocó a nosotros, subiendo de barranco en barranco y llevando sobre nuestras espaldas alas, fuselajes, planos de cola, y madejas de cables elásticos para los lanzamientos, alcanzar el altiplano desde el cual al día siguiente habríamos despegado el vuelo hacia el cielo y hacia el sueño. Allí montamos algunas carpas de campaña bajo las cuales custodiamos los planeadores durante la noche, esperando el alba. Estábamos en pie tempranísimo y se iniciaron las operaciones de armado.

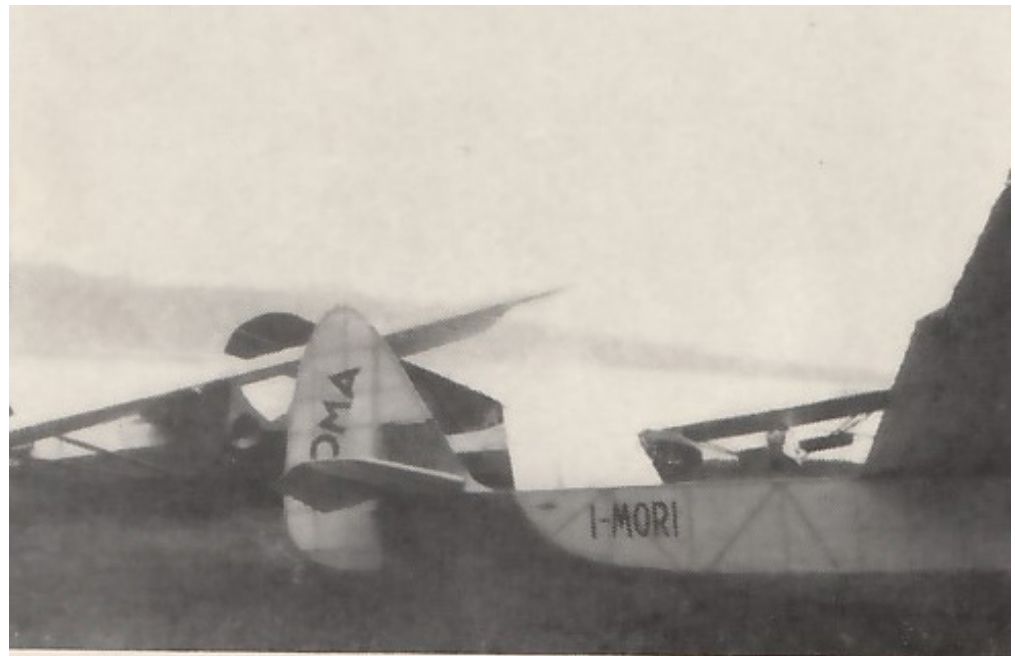
El día es caluroso y la atmosfera tranquila. El sol atenuado por un tenue velo de niebla en un cielo sin nubes

No es seguramente el día ideal para volar a vela, pero demasiadas razones técnicas y logísticas aconsejan no diferir la empresa a otro día más propicio.



Pilotos especializados y colaboradores del Viejo Grupo Volovelistico Varesino en el "Idroscalo" de Schiranna después del lanzamiento. De los nueve planeadores desde el Campo Dei Fiore.

Un primer plano de planeador "Roma" después Del amerizaje en Schiranna. Se ven también Algunos planeadores "Varese" sobre el angosto espacio del Idroscalo.





Esto es el atardecer de aquel 16 de septiembre de 1934, después que, cumplido el feliz experimento Los volovelistas apoyan las alas sobre la costa del Idroscalo De Schiranna. Los atardeceres sobre el lago de Varese No tienen ni los colares ni los contrastes pintorescos De los atardeceres de otros lagos lombardos: en la tenuidad de sus contornos y de sus tintas, no carece sin embargo de una sugestiva melancolía.

Los planeadores formados sobre el altiplano están listos para el lanzamiento, rodeados de un pequeño grupo de deportistas, de excursionistas, de curiosos. Son las 16:30 hs. Un equipo de veinte lanzadores comandados por Tino Gada, que será el último a partir tiende con máximo esfuerzo los cables elásticos. He aquí el anfíbio “Roma”, que primero se lanza en el aire, piloteado por quien escribe estas líneas, seguido de los ocho anfíbios “Varese”, los cuales uno a uno se disparan al cielo, piloteados respectivamente por Giuseppe Burci, Mario Putato, Siro Casale, Giseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazari, Giorgio Mermet e Tino Gada.

Es para todos un momento de intensa conmoción: para el público, visiblemente impresionado por el rápido sucederse de los lanzamientos; para nosotros, que proyectados en el vacío y en el silencio del espacio sentíamos más que nunca la belleza pura de nuestra pasión. A la muchedumbre que, a la orilla del lago de Varese estaba a la espera mirando la cima lejana del monte, parecía que el cielo en un momento estaba invadido por una bandada de águilas reales.

Los planeadores de Rovesti, Burei e Casale se forman, seguidos de aquel de Mario Putato que se mete en fila, y de la patrulla de Negri con Poggi y Nazari. Gada se retrasa virando sobre la ladera para asegurarse de la incolumidad de Giorgio Mermet, obligado a aterrizar en una estrecha escarpada después de una imprevista descendente.



Angelo Mori –Hoy General del Genio Aeronáutico- en auxiliar- Proyectista De los planeadores que han participado Al vuelo colectivo, con el compañero Coronel Piloto Giorgio Mermet y con Plinio Rovesti.



Para recuerdo del lanzamiento colectivo desde la cumbre del Campo dei Fiore y de otros vuelos, antes y después, fue puesta, (y recientemente renovada) una imagen de la Madonna del Loreto, bajo la cual se lee este epígrafe:

“Aquí, -donde un día propicio –al vuelo de los pioneros- retorna restaurada – a cargo de los volovelistas varesinos- la pía imagen de la Virgen Lauretana – a bendecir nuevas osadías – a confirmar nuevas esperanzas”.

10 de diciembre de 1962.

Después nos alcanza en el Idroscalo de Schiranna, donde los amerizajes se sucedían regularmente en las calmas aguas del lago, rosáceas en el tranquilo atardecer.

A empresa cumplida, era obvio que se nos preguntase cual había sido el valor y el enseñamiento.

Unánime fue el reconocimiento que ella había constituido una demostración excelente de capacidad constructiva, técnica y organizativa en el campo del vuelo a vela. Pero en el exterior hubo quien pudo ver algo más: se entrevió la posibilidad que el empleo de escuadrillas de planeadores podrían ofrecer en ciertas circunstancias.

Y los acontecimientos del último conflicto mundial demuestran que del pacífico vuelo colectivo de los nueve planeadores varesinos hubo quien efectivamente había aprendido algunas cosas.

Esto no puede llevar a pensar que nosotros somos alabadores de tiempos pasados. La actividad volovelística de Varese, de entonces y de ahora, creemos que siempre ha estado abierta a todo tipo de progreso. Pero creemos también que para los jóvenes de hoy –que tienen para su fortuna el vuelo fácil- no sea inútil saber eso que han sabido hacer, y como lo han podido hacer, aquellos que eran jóvenes treinta años atrás.

Plinio Rovesti