

**GIOVANI
FASCISTI
COSTRUTTORI
E
PILOTI**

P. N. F. - R. A. E. C. I.
Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento
Gruppo Aviatorio di Volo a Vela
"TOMASO DAL MOLIN",
VARESE



«Quali colombe dal disio chiamate,
Con l'ali alzate e ferme, al dolce nido
Volan per l'aere dal voler portate».
(DANTE, *Inf.*, V 82-84).



Molteplici sono gli scopi che ci siamo proposti pubblicando questa « Relazione » dell'attività svolta dal Gruppo Giovanile Fascista di Volo a Vela « Tomaso Dal Molin ».

Prima di tutto, s'è voluto dare una pubblica testimonianza di gratitudine ai molti Benefattori ed Amici, che il nostro Gruppo conta un po' dappertutto, poichè è innegabile che a poco sarebbe valsa la nostra fede e la nostra volontà, se non ci avesse sostenuti la simpatia e non ci avesse provveduti la generosità di tanti che compresero ed apprezzarono, fin da gli inizi, il valore pratico ed ideale del nostro lavoro.

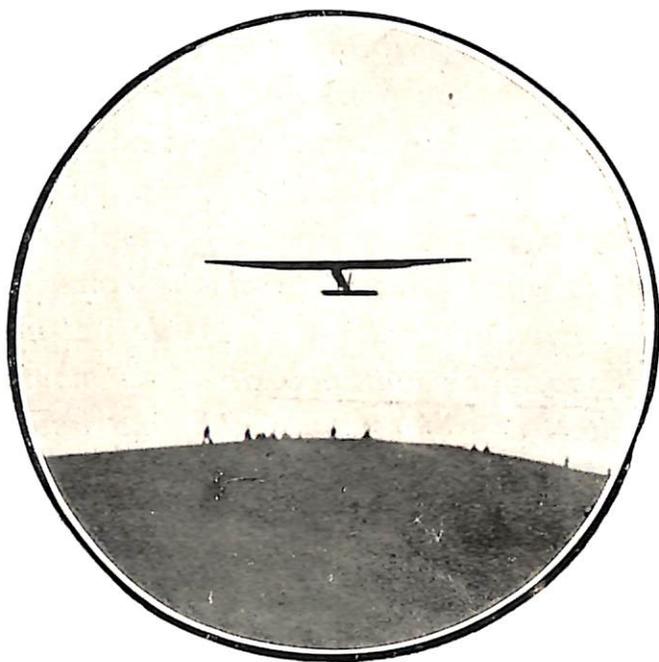
In secondo luogo, documentando gli sforzi compiuti in quasi tre anni di vita e i risultati conseguiti, non abbiamo avuto di mira dei fini reclamistici estranei al nostro clima spirituale, ma abbiamo inteso di far conoscere un'attività che a molti è, se non ignota, almeno estranea; abbiamo voluto mostrare che, con quello che finora si è realizzato, abbiamo anche noi saputo tenere alto il nome della nostra Provincia e collocarla fra le prime di tutta Italia; abbiamo voluto dire a tutti che, se noi diamo passione e tempo e fatica alle nostre ali e non curiamo i pericoli che ci attendono, lo facciamo non per conseguire dei primati sportivi, ma per allenare i nostri nervi e il nostro spirito a più audaci fatiche, che la Patria potrà imporci in avvenire: ed è proprio in questo che vorremmo sentire battere col nostro il cuore di tutti.

In fine, poichè un nuovo e vasto programma di costruzioni e di attività voloveliere ci sta dinanzi, a realizzare il quale occorrono non soltanto dei buoni propositi ma anche notevoli mezzi finanziari, abbiamo voluto fare appello a quanti possono in qualsiasi misura aiutarci a raggiungere i fini che ci siamo prefissi. Noi non ignoriamo la generosità di molti a favore di varie attività sportive: per questo noi crediamo che non resterà senza eco il nostro appello, tanto più che, mirando il nostro lavoro a preparare uomini ed ali per la potenza e l'onore della Patria, noi possiamo contare su quell'inesausta passione patriottica che ha dettato le più belle pagine nella storia della nostra Provincia.

Sorretti da questa fiducia noi siamo certi di giungere a tutte le mete.

P. R.

**Le oblazioni a favore della Scuola di Volo a Vela
si ricevono presso la Segreteria Federale Amministrativa
dei Fasci di Combattimento di Varese.**



Al tramonto... le ali silenziose volano verso il sole



ITALIA-NUOVA: GIOVANI FASCISTI COSTRUTTORI E PILOTI

La storia del nostro Gruppo è abbastanza recente poichè non va più in là del febbraio 1931. Pure, se l'orgoglio non ci fa velo alla mente, crediamo che questo periodo sia abbastanza ricco di attività voloveliera come mostreranno i fatti che verremo di mano in mano esponendo, e come si potrà dedurre dai dati statistici che a questa relazione si accompagnano.

Prima della fondazione del nostro Gruppo Aviatorio tra Giovani Fascisti aveva destato molto interesse e molte discussioni tra noi, il Volo di Cattaneo che, nel 1929, s'era lanciato dal vicino Campo dei Fiori, dando anche ai più scettici l'impressione che la navigazione aerea senza motore potesse attingere dei fini pratici non trascurabili.

Ma poi la eco di quel volo si era spenta e, con essa, si erano spenti anche i buoni propositi di chi aveva compresa l'utilità e caldeggiata l'istituzione di una Scuola di Volo a Vela per destare e conservare nei giovani quella « coscienza aviatoria » che il Regime vorrebbe viva nell'animo d'ogni Italiano.

Tra l'indifferenza generale, pochi uomini avevano conservata accesa nel cuore la fede e la passione del Volo a Vela. Tra questi pochi, uno vogliamo qui ricordare: uno tanto ardito quanto generoso, tanto intelligente quanto attivo, verso il quale va la nostra più viva riconoscenza, poichè tanto gli deve il nostro Gruppo Aviatorio: vogliamo accennare al Pilota Comm. Vittorio Bonomi che, animato di sincera ed ardente passione

per le nostre ali silenziose, già nei primi mesi del 1931 aveva portato sul Campo di Erba un apparecchio da scuola e cominciato con successo felice i primi voli.

Nel frattempo, Plinio Rovesti aveva lanciato a Varese, tra i Camerati dei Fasci Giovanili di Combattimento, l'idea di costituire un Gruppo Aviatorio di Volo a Vela. L'idea era piaciuta: molti giovani avevano aderito con fervore d'entusiasmo alla nuova iniziativa e non attendevano altro che il momento di cominciare a lavorare ed a volare.

Non mancarono — ed era ovvio prevederlo — nè gli ostacoli nè le incomprensioni, che non valsero però a stancarci nè a diminuire la nostra fede e la nostra passione.

Avemmo la gioia di vedere comprese le nostre idee ed apprezzati i nostri propositi dalle Gerarchie Fasciste: ciò, per noi, era più che sufficiente per puntare coraggiosamente verso le mete che ci eravamo prefisse.

Il Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo — ci è caro qui farne pubblica testimonianza — fu sempre largo verso di noi di incoraggiamenti e di aiuti di ogni specie e, per il nostro Gruppo Aviatorio, serbò una costante benevolenza, che costituì in ogni tempo il premio migliore ed il più forte incitamento al nostro lavoro.

Ed accanto a Lui, amiamo ricordare il Vice Segretario Federale, C. M. Geom. Arturo Mascetti; il C. M. Felice Ragni ed il Marchese Gianni Litta

Modignani: dalla loro esperienza traemmo saggie norme per la nostra attività; dalla Loro sicura fede traemmo la forza per superare le non lievi difficoltà, che spesso ci si pararono innanzi; su di Loro sappiamo di poter contare oggi, domani, sempre.

Intanto, come abbiamo già ricordato, sul Campo di Erba il Comm. Bonomi aveva già cominciato un proficuo lavoro. Orbene, quando il R. Aero Club di Como, indisse, per il 19 Marzo 1931, una solenne manifestazione voloveliera su quel Campo e ad essa invitò il nostro Gruppo — che contava già una trentina di iscritti — potemmo constatare con gioia che quegli esperimenti, accompagnati dalle parole piene di fede del Pilota Bonomi, avevano portato al più alto grado l'entusiasmo dei nostri camerati: ormai si trattava solo di fare, di fare, di fare.

Ma come?

Non c'erano danari per comperare un apparecchio, non c'era un campo dove poterci esercitare, non c'era un luogo dove raccoglierci.

Si sa però che la fede muove le montagne: i nostri Giovani Fascisti ebbero fede, ed i miracoli si compirono.

Non c'erano danari per comperare un apparecchio? Ebbene, l'apparecchio ce lo saremmo costruito da noi stessi. Impossibile? Neanche per sogno!

Tutto stava ad avere — come ebbe a rilevare più tardi il Segretario Federale in occasione di una Sua visita alla nostra Officina — della buona volontà, un po' di faccia tosta e molta voglia di lavorare.

Intanto, il Podestà di Varese, Avv. Comm. Domenico Castelletti, con simpatico gesto, dava ospitalità al nostro Gruppo in un amplissimo salone annesso al Palazzo delle Scuole di Via Morandi; la

Federazione Provinciale Fascista ci faceva avere un primo sussidio in danaro, che consentì di comprare una prima parte di utensili, diversi attrezzi ed i disegni per la costruzione di uno « Zogling », una visita fatta in un bel giorno alla SIAI, all'Aeronautica Macchi e ad altre Ditte, ci permetteva di tornare a casa, la sera, con un autocarro, su cui avevamo caricato ogni ben di Dio; legnami, cavi, lamie, tela, materiale d'ogni genere; in fine, la simpatia per il nostro Gruppo Aviatorio dell'Ing. Cav. Angelo Mori, Capitano del Genio Aeronautico, e la Sua fede nel Volo a Vela ci assicurava un valorosissimo Direttore Tecnico che, forte di una grande esperienza e di un'alta dottrina, avrebbe guidato con sicurezza i nostri lavori verso i fini che ci eravamo proposti.

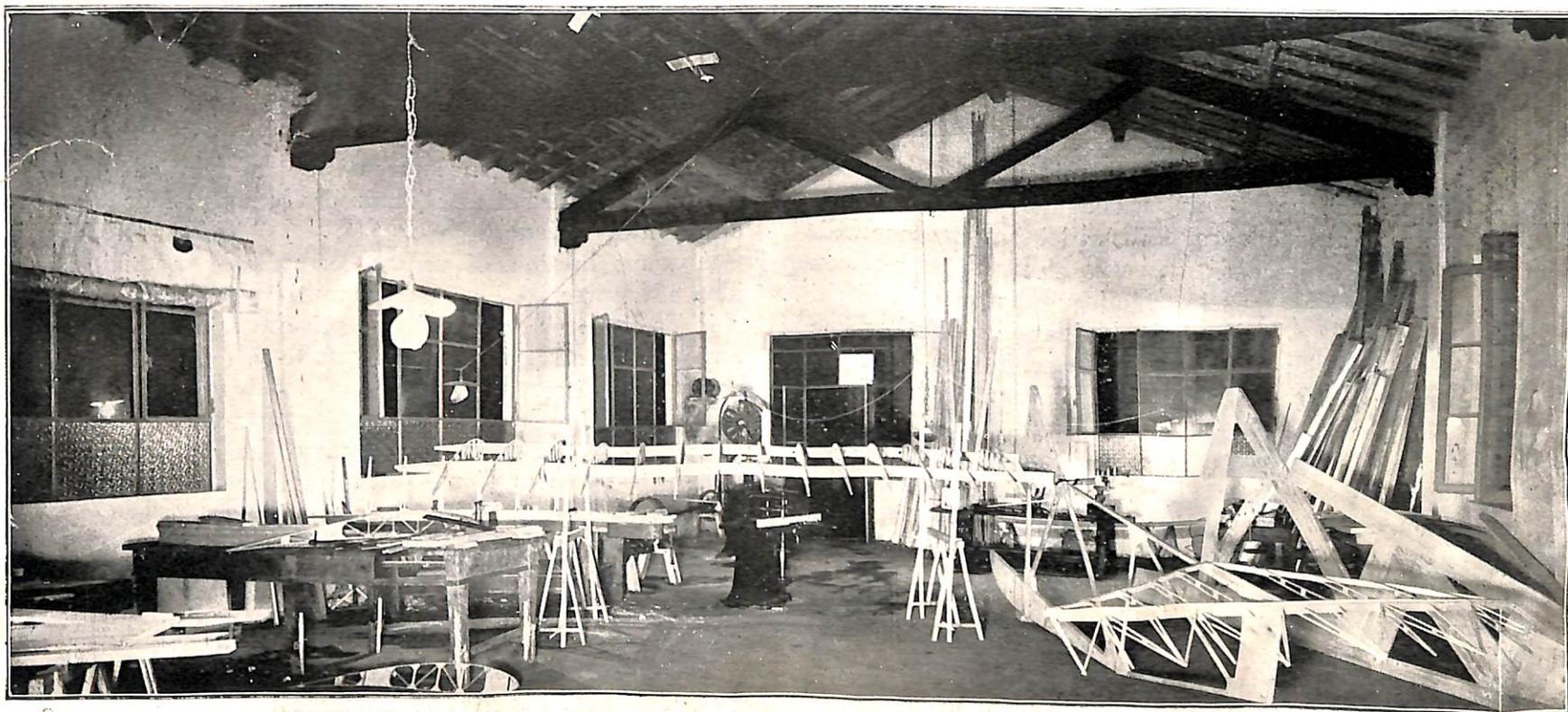
Così il nostro Gruppo Voloveliero, che si volle intitolato al nome ed alla memoria di Tomaso Dal Molin, iniziò il suo periodo di fervoroso lavoro.

D'allora in poi, ogni sera, i nostri giovani aquilotti si raccolsero per ore ed ore nella loro Officina, rubando il tempo sacro al riposo, ed in breve volgere di tempo, quello che era parso impossibile divenne una splendida realtà: un primo apparecchio del tipo « Zogling » fu costruito e poté essere esposto all'ammirazione del pubblico Varesino, la Domenica del 19 Luglio 1931.

Ha per nome il motto squadrista « *Me ne Frego* » quasi a significare l'indomabile coraggio con cui i nostri Giovani Fascisti amano guardare i pericoli e le difficoltà.

A proposito di questa prima costruzione, il noto scrittore di cose aeronautiche Prof. A. G. Mazzaron così scriveva nella Rivista « L'Ala d'Italia »:

« *Si diceva, in Lombardia, che questi giovani stavano costruendo alla buona un apparecchio elementare. Ma la visita ch'io feci alla loro officina*



Una veduta dell'Officina



Il gruppo al lavoro

mi rese persuaso di essere in presenza di una organizzazione completa e complessa, che può raggiungere le maggiori mete. Ho potuto osservare le bellissime macchine utensili installate, le provviste di materiale, il corredo di disegni ed un apparecchio in avanzata costruzione. Questi è dell'ultimo tipo « Zogling », adottato dal famoso Gruppo Tedesco Rhon-Rossitten; ma, a differenza di tutti questi tipi elementari per scuola, che sono costruiti direi quasi rozzamente onde renderne più basso il costo, esso è costruito in modo perfetto, come una macchina che richiede la maggiore rifinitura in tutte le sue parti. Le centine sono lisciate e curate come quelle dei migliori apparecchi, tutte le nervature sono rifinite in modo sorprendente ».

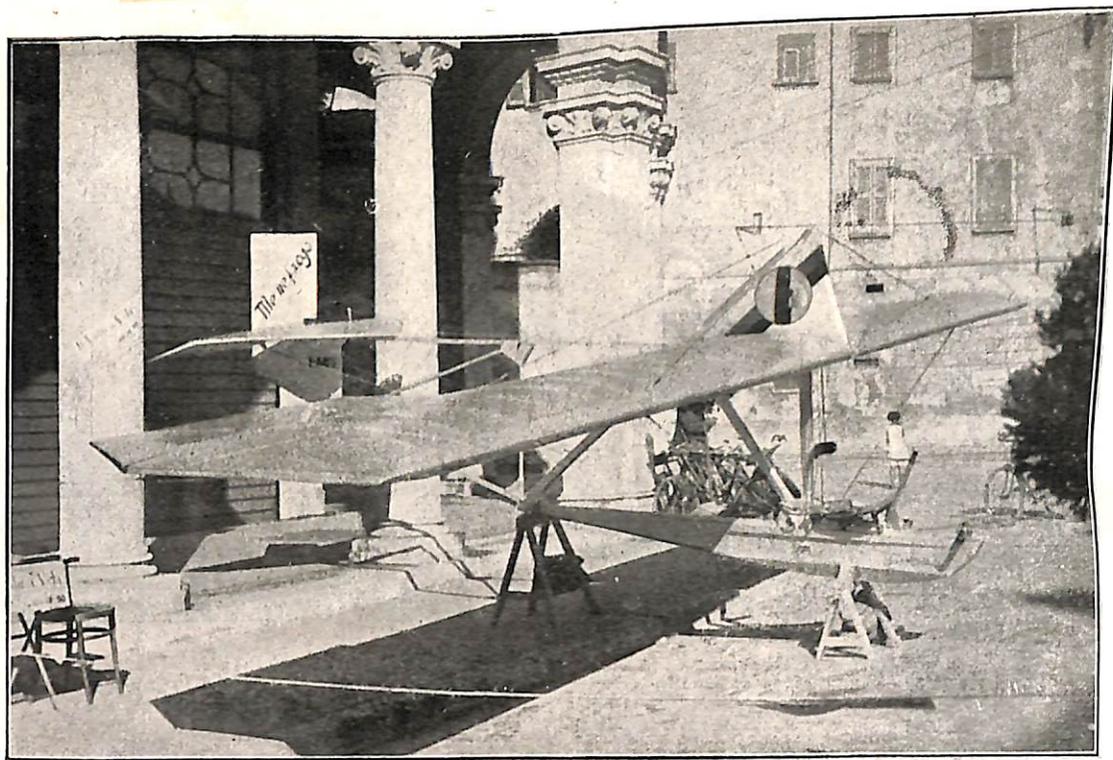
Nella stessa domenica — 19 Luglio 1931 — in cui il nostro apparecchio veniva esposto all'ammirazione del pubblico, usciva un numero unico edito a cura del nostro Gruppo ed intitolato « Volo a Vela ».

Insieme alle parole incitatrici del Comandante Generale dei Fasci Giovanili di Combattimento, del Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo, esso conteneva importanti articoli tecnici dell'Ing. A. Mori, del Prof. A. G. Mazzaron, del Mar. Marzioli nonché il discorso pronunciato in Senato, nella tornata del 19 Maggio 1931 dall'Ing. Senator Nicola Romeo. Il tutto era corredato da numerosissime illustrazioni, molte delle quali documentavano la speciale attività del nostro Gruppo. Se non erriamo, questo nostro numero unico deve essere stato, in Italia, una delle prime pubblicazioni in materia di Volo a Vela.

A questo punto, prima di proseguire a tracciare la storia del nostro Gruppo Voloveliero, crediamo opportuno aprire una parentesi per rispondere a qualche rilievo critico, che potrebbe esserci rivolto circa i criteri da noi adottati e seguiti nella creazione ed organizzazione del nostro Gruppo.



La rifinitura delle centine



**Il primo apparecchio
costruito dai
Giovani Fascisti
del Gruppo "Dal Molin",
esposto a Varese
in Via Verbano**

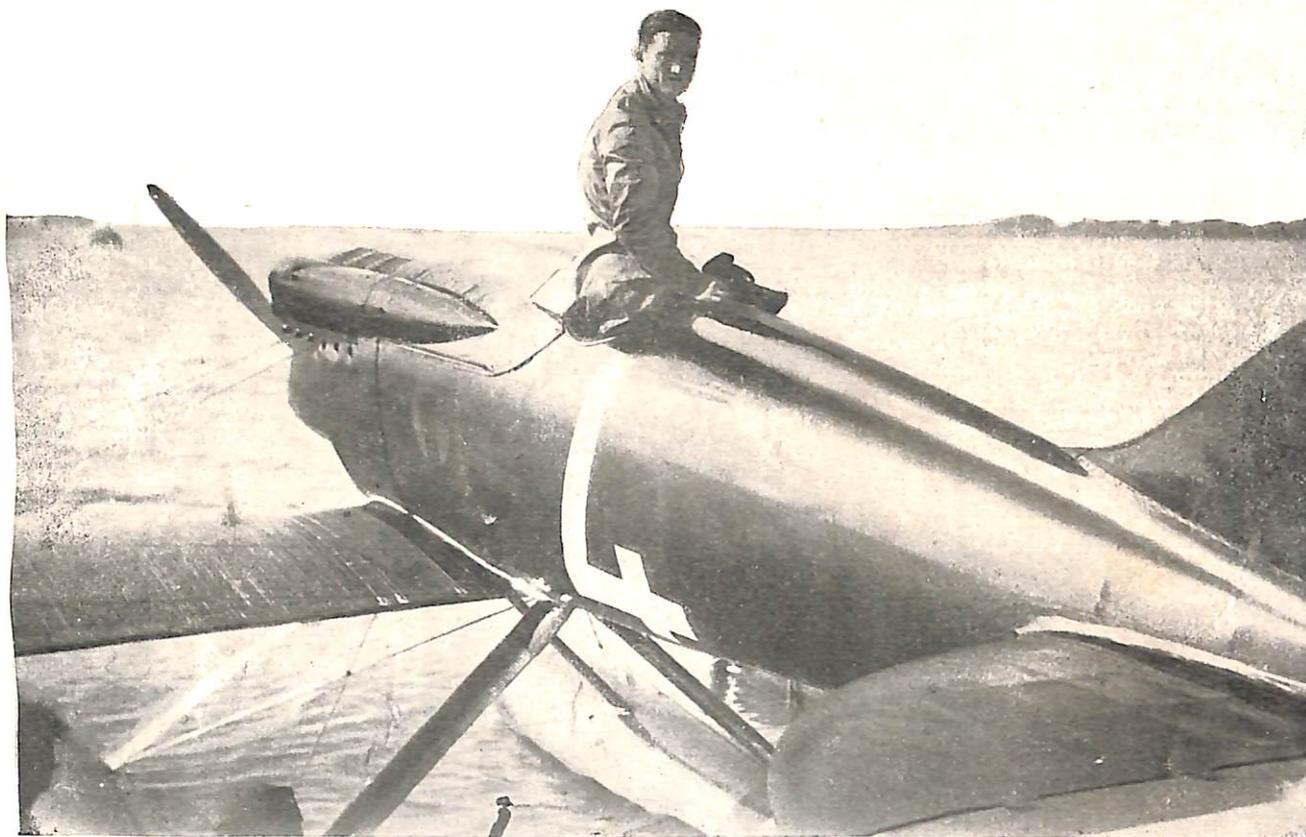


Si potrebbe — per esempio — rimproverarci di aver perduto assai tempo, assumendoci la costruzione degli apparecchi, mentre, se fossero stati acquistati presso i costruttori, si sarebbe potuto iniziare immediatamente il vero e proprio lavoro di addestramento dei piloti. Ci si potrebbe obiettare anche che l'attrezzamento di una officina richiede l'impiego di discreti fondi, che potrebbero invece essere meglio usati nell'acquisto di apparecchi già pronti e provati; che non è sempre facile trovare operai capaci di lavorare intorno a macchine, che richiedono pur sempre una certa precisione di opera e rifinitura di parti; che non è sempre possibile avere a propria disposizione un tecnico capace di dirigere con competenza tali costruzioni.

Gruppi Aviatori che, come il nostro non possono disporre di cospicui mezzi finanziari e devono fare assegnamento quasi esclusivamente sulla propria buona volontà e sulla munificenza altrui.

In questo caso, l'aver un'officina propria, convenientemente attrezzata significa avere una permanente possibilità di vita, perchè 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 riparo di cui gli apparecchi possono, ad ogni momento, abbisognare.

Tutto ciò può avvenire — e difatti avviene — senza che l'addestramento degli allievi abbia a subire delle interruzioni.



L'eroico Pilota Tomaso Dal Molin, alla cui memoria s'intitola il Gruppo Varesino di Volo a Vela

Ed altro ancora si potrebbe aggiungere.

Non possiamo certo disconoscere il reale valore di simili appunti.

Ma, a nostro modo di vedere, essi valgono solo per dei gruppi aviatori che dispongano di considerevoli mezzi finanziari. Solo questi — e non possono certamente essere numerosi — potrebbero acquistare apparecchi già pronti per il Volo ed, in caso di avarie, che in una scuola del genere della nostra sono frequentissime, far fronte prontamente alle spese di riparazione.

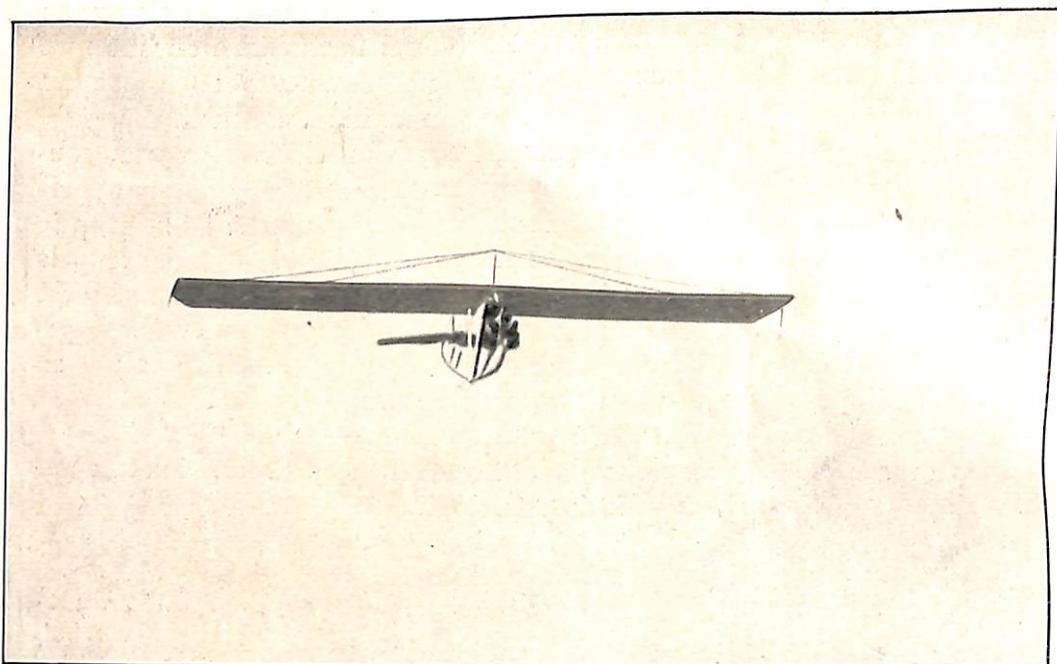
Naturalmente, perchè lo svolgimento del tirocinio non dovesse subire interruzioni dannose, occorrerebbe sempre che si potesse disporre non di uno solo, ma di più apparecchi.

Diverso è il caso, invece, quando si tratta di

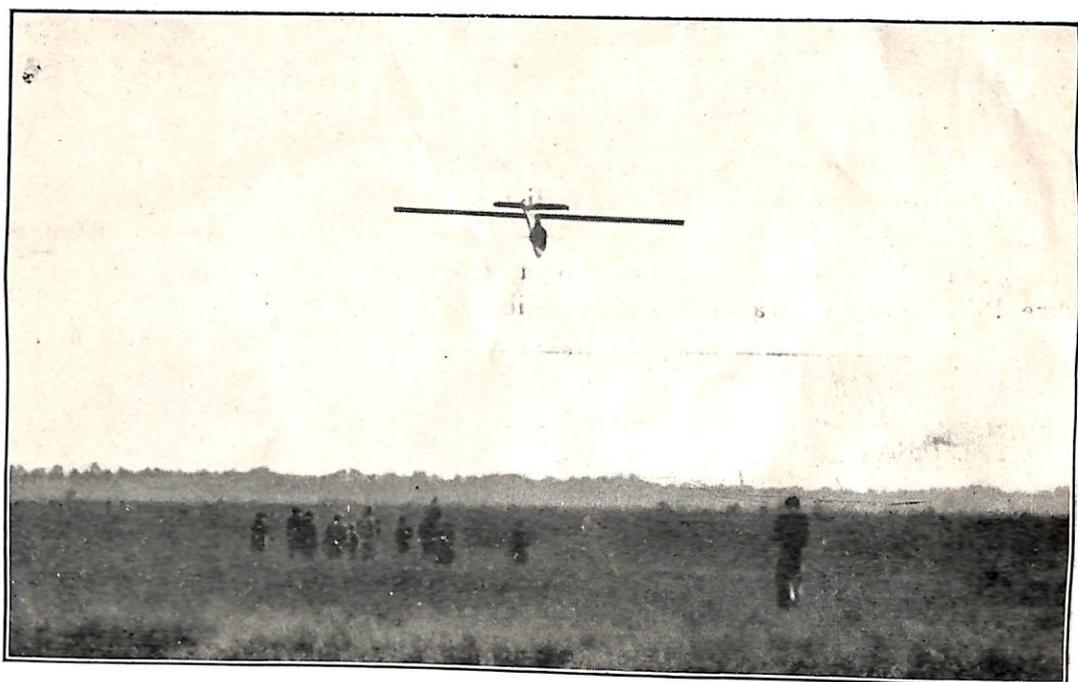
Questo è già un vantaggio non disprezzabile.

E un altro vantaggio sta in questo che, se gli allievi sono anche i costruttori delle loro macchine per il volo, trarranno da ciò una ragione di maggiormente amare le loro ali, opera delle loro mani, frutto della loro fatica, ed acquisteranno nello stesso tempo più approfondite conoscenze tecniche e maggiori attitudini a far fronte con limitati mezzi alle molteplici, continue ed imprevedibili esigenze di pronte riparazioni ed adattamenti di apparecchi comunque danneggiati.

Abbiamo visto spesso un lampo di giocondo orgoglio sfavillare negli occhi dei Giovani Fascisti nostri camerati, quando le nostre macchine sono uscite lucide e pronte al volo, dalla nostra officina: chi vive tra i giovani — ed il Volo a Vela è attività



**Il collaudo in volo
del primo
apparecchio
costruito dai
Giovani Fascisti
Varesini**



per cuori e muscoli giovani! — sa di quale valore è questo elemento psicologico: trascurarlo ci parrebbe un vero errore.

Noi abbiamo speso quattro mesi — è vero — a costruire il nostro primo apparecchio, ma non ci parrebbe giusto dire che questi quattro mesi furono perduti se pensiamo a quello che, praticamente, sanno fare i nostri camerati intorno ad un apparecchio e se possiamo affermare che l'aver imparato a fare tutto da noi soli con mezzi totalmente nostri, ci mette oggi nella condizione di poter iniziare e proseguire una scuola di volo, senza timore di dover subire lunghe interruzioni per avarie o di dover fronteggiare delle spese eccezionali per mandare in riparazione gli apparecchi presso officine specializzate.

Chiudiamo la parentesi per continuare la modesta rassegna del nostro lavoro.

Nel luglio del 1931, sei dei nostri giovani, mandati alla R. Scuola di Pavullo, si conquistavano il brevetto di piloti; era il primo gruppo di aquilotti che avrebbe poi addestrato al volo gli altri.

Nella seconda domenica del settembre successivo, aveva luogo sul campo di Cascina Costa, il collaudo del nuovo apparecchio, alla presenza dell'Ing. Zanasi del R. Registro Aeronautico, dei rappresentanti della Federazione Fascista Varesina, dei piloti Comm. Bonomi, Muzio Macchi, Landini, Sartori, del Prof. Mazzaron e di numerose altre personalità del mondo politico ed aviatorio.

Così, le buone doti aerodinamiche dell'apparecchio ebbero modo di essere collaudate e degnamen-

**La
manifestazione
voloveliera
di
Cascina Costa**

Un bel volo
del Giovane
Fascista Pilota
Silvio Signorini



te apprezzate, sia attraverso i molteplici voli dei valorosi piloti sunnominati, sia attraverso i voli compiuti dai piloti appartenenti al nostro Gruppo Aviatorio.

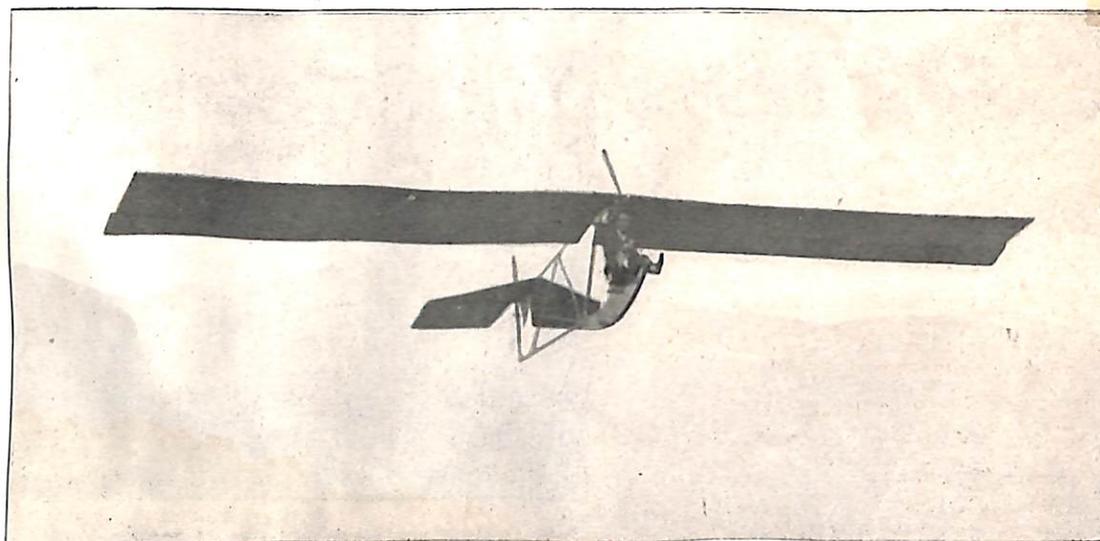
Un'altra importante manifestazione aviatoria — pur essa promossa da noi allo scopo di far conoscere ed apprezzare il volo senza motore — ebbe luogo ancora all'Aeroporto di Cascina Costa, il 10 ottobre 1931, quando, tra un folto pubblico colà con-



venuto, avemmo l'onore di ospitare tra noi l'asso dell'Aviazione Italiana Arturo Ferrarin, i piloti Bonomi, Macchi, Ponti, Antonini, Sartori, Landini, il Segretario Federale Angelo Tuttoilmondo, il Vice Segretario Geom. Arturo Mascetti, ed altri ancora.

Giornata memorabile fu quella per noi, non solo perchè la presenza dei nostri Gerarchi e di valorosissimi piloti dell'Aviazione Italiana significava apprezzamento della nostra fatica ed incitamento a nuovo lavoro, ma anche perchè sentivamo che la nostra attività cominciava ad essere seguita con interesse e con simpatia anche dai profani: segno non dubbio che l'idea cominciava a farsi strada e che il Volo a Vela non era più, come qualche tempo addietro, oggetto di un sorriso scettico — frutto di incomprendimenti — ma cominciava a rivelare le sue possibilità pratiche ed il suo valore morale, come scuola formativa del carattere. A questo punto segniamo con orgoglio una data per noi memorabile. *La Domenica del 22 gennaio 1933, S. E. Achille Starace — Segretario del Partito — nel corso della*

Il
lancio
del Comandante
Arturo Ferrarin

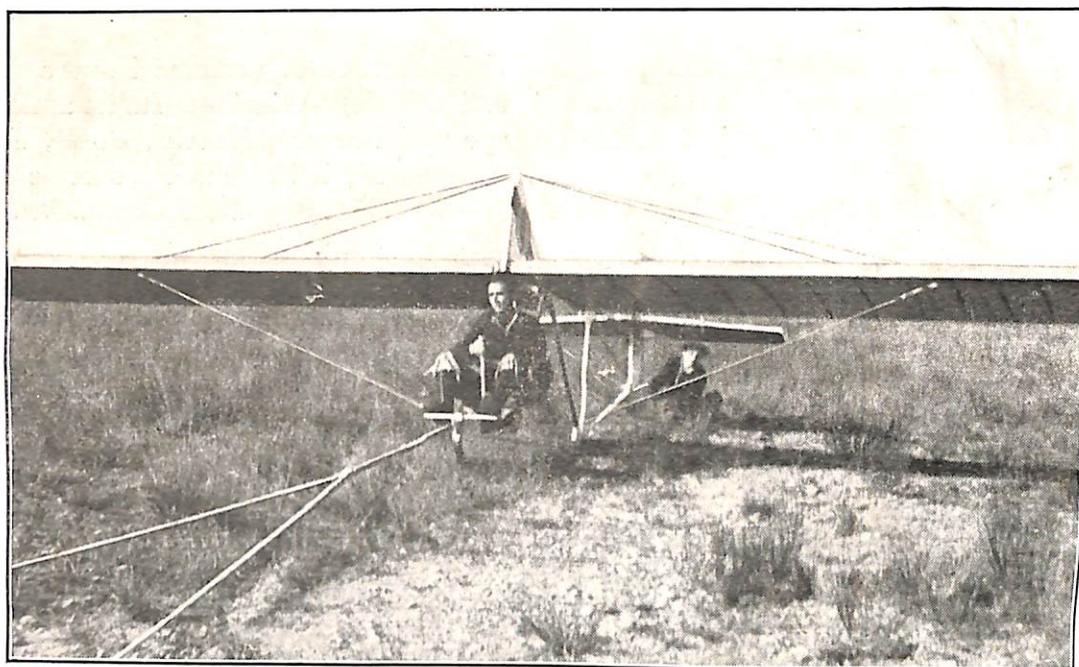


LA S
DI

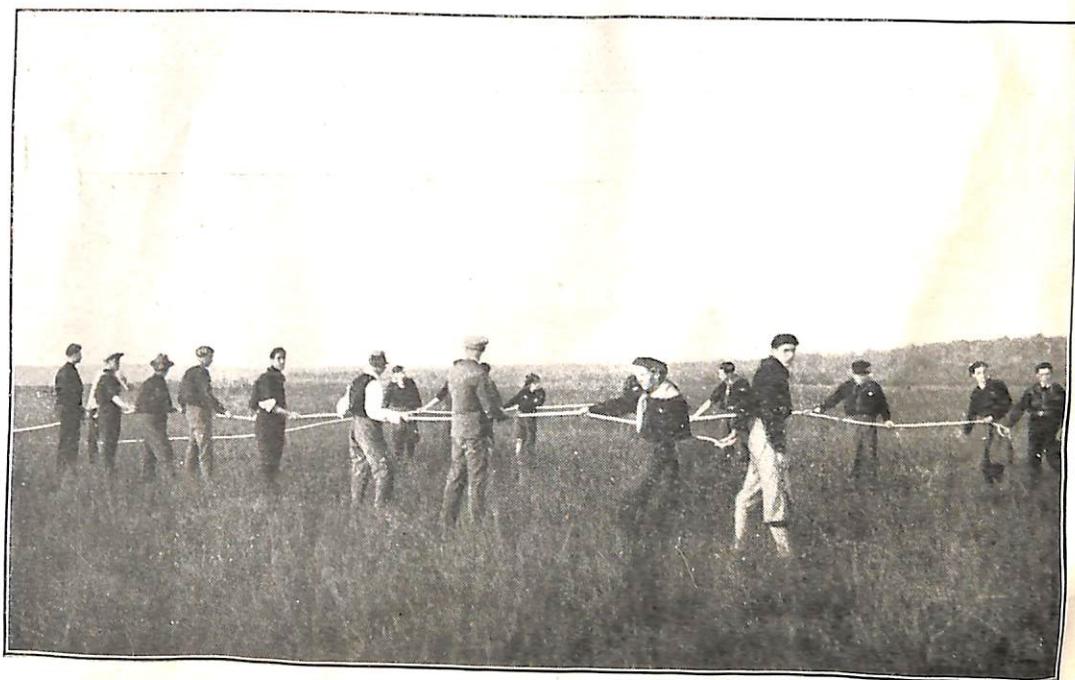
Giovani Fa



L'ancoraggio dell'apparecchio



Il pilota e l'addetto allo sgancio



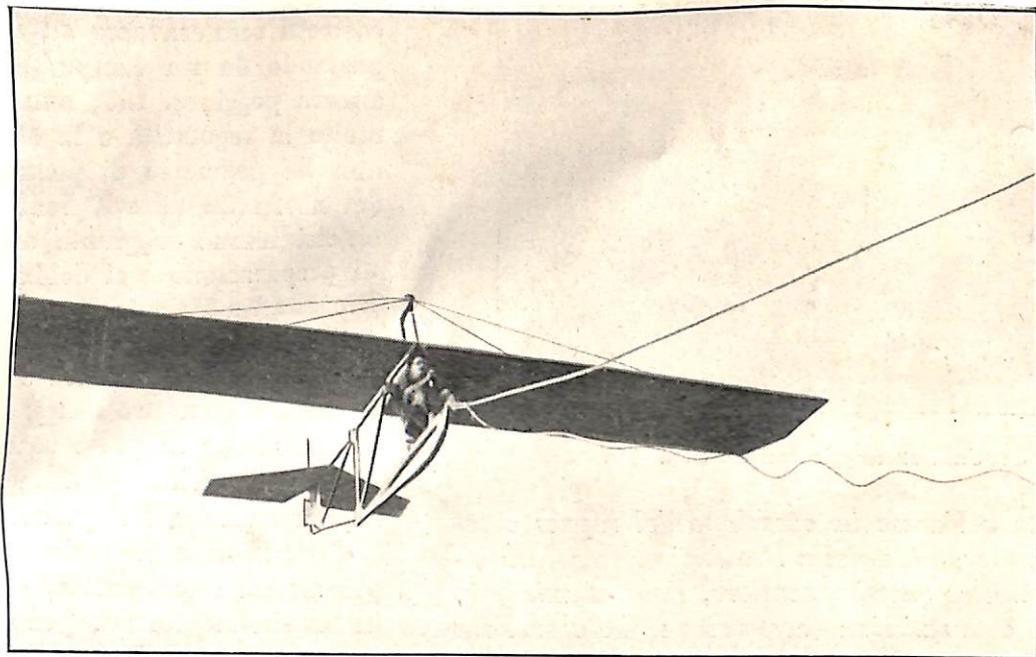
I Lanciatori alle cordate

UOLA

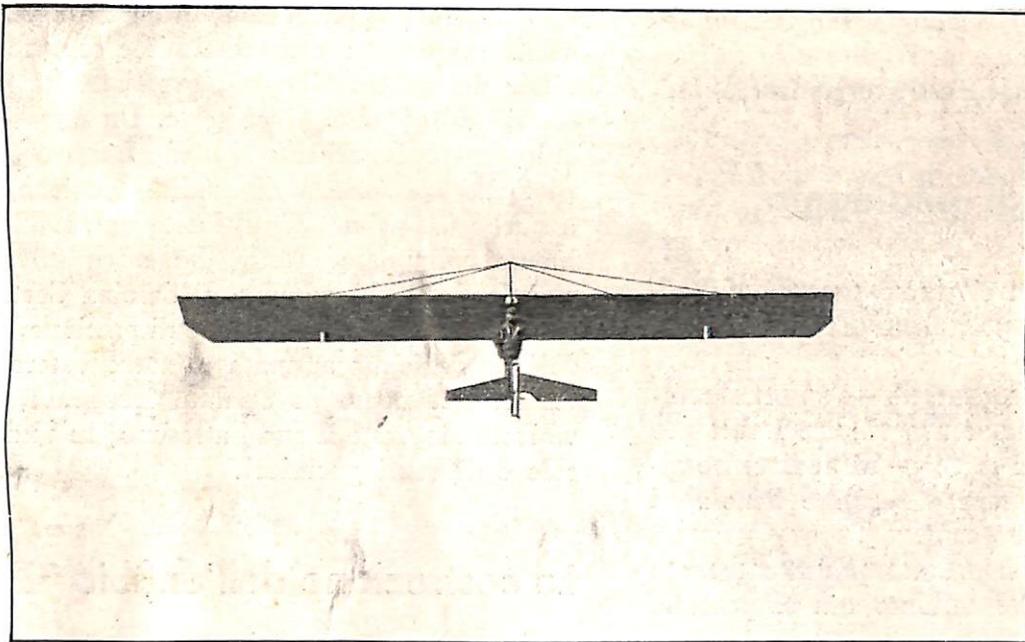
OLO

i

isti Varesini



Il lancio (G. F. Allievo Pilota Betti Romolo)



In volo librato (G. F. Pilota Signorini Silvio)



Verso l'atterraggio (G. F. Allievo Pilota Carlo De Wolf).



Un... atterraggio mal riuscito...

Sua visita a Varese in occasione del rapporto tenuto alle Gerarchie della Provincia, ha voluto visitare il nostro piccolo cantiere, dove ammirò, in corso di avanzatissima costruzione, l'Aeroveliero Anfibio « Roma » e gli altri apparecchi del tipo « Scuola » precedentemente costruiti dai nostri Giovani Fascisti.

S. E. Starace s'è soffermato a lungo compiaciuto, elogiando calorosamente l'opera e lo spirito, prettamente fascisti, della nostra organizzazione.

La Scuola di pilotaggio

Non si creda, che noi ci siamo preoccupati soltanto di manifestazioni sporadiche di carattere propagandistico.

Ci siamo preoccupati soprattutto — e non avremmo potuto farne a meno, senza tradire i fini per cui il nostro Gruppo era sorto — di addivenire alla costituzione di una vera e regolare Scuola di pilotaggio per Giovani Fascisti.

E, su questo punto, anche noi abbiamo trovato delle serie difficoltà, che soltanto ora si possono dire completamente superate.

Infatti, fino a pochi mesi fa, noi non avevamo mai avuto un campo a nostra disposizione per le esercitazioni di volo. Ed, in conseguenza, non si

è mai potuto tenere dei corsi regolari di pilotaggio, costretti com'eravamo ad emigrare di qua e di là, passando da un campo poco adatto ad un altro ancora peggiore. Ciò, naturalmente, ha ostacolato molto la regolarità e la continuità della Scuola e non ha permesso di portare al brevetto nessuno dei nostri 32 allievi, benchè si debba ammettere ch'essi hanno raggiunto uno stadio avanzatissimo di preparazione e si debba constatare che i piloti brevettati a Pavullo hanno potuto mantenere perfetto il loro allenamento.

Oggi, questa difficoltà è stata vinta a sua volta.

Infatti, il nostro Gruppo Aviatorio dispone ora di un campo ampio e sicuro per i voli nei pressi di Vizzola Ticino, gentilmente concesso dalla S. A. Scuola Aviazione Caproni.

Così, la normale attività della scuola non subirà più alcuna interruzione, e siamo sicuri di potere, in brevissimo tempo, presentare agli esami per il conseguimento del brevetto « A » uno stuolo di non meno di venti aquilotti.

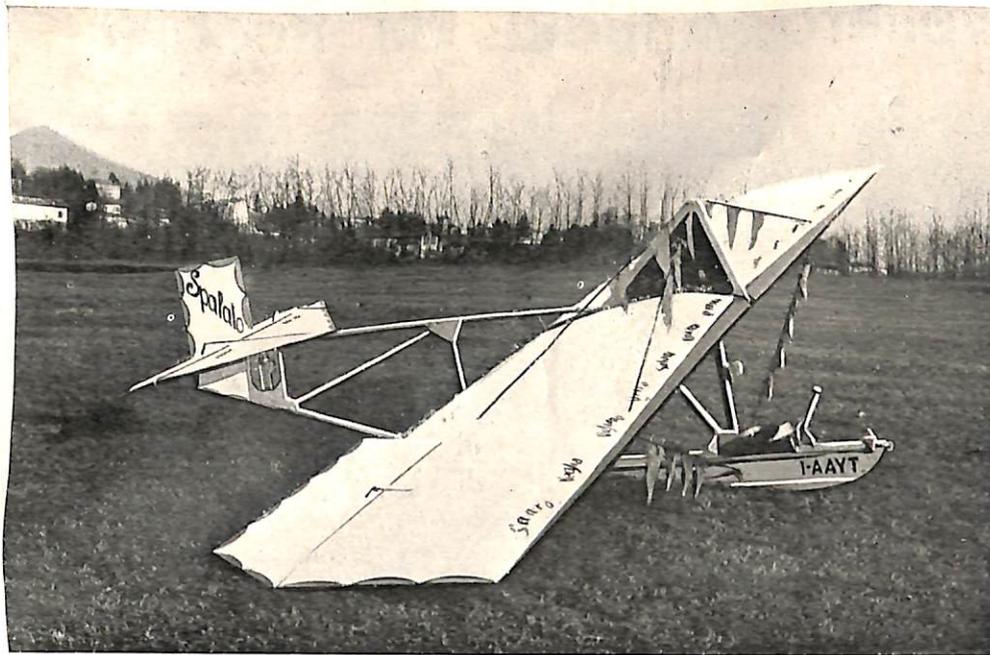
Non si creda che, dopo la creazione ed il collaudo del primo apparecchio, la nostra officina sia rimasta inoperosa: essa costituisce sempre il centro vitale del nostro Gruppo, ove l'attività non conosce nè rallentamenti, nè soste. Un nuovo apparecchio da scuola, recante il nome fatidico ed i colori di Spalato e fornito di qualità tecniche superiori a quelle del primo, fu ultimato nel 1932 e debitamente collaudato. Nella domenica 23 aprile di quest'anno, all'Aeroporto di Cascina Costa, in una memorabile giornata vibrante di passione, celebrandosi una solenne adunata di forze veterane e giovanili, nel nome di Spalato irredenta, il nuovo velivolo ricevette il suo battesimo, in una gloria di sole e di canti guerrieri.

La costruzione dell'anfibio "Roma,"

Dopo la costruzione di questi due apparecchi da scuola, un più arduo compito si sono assunti i nostri Giovani Fascisti: quello di realizzare un appa-



Dopo un'intensa giornata di voli, gli aquilotti riportano al loro nido le belle ali silenziose



Spalato!: Il secondo apparecchio costruito dai Giovani Fascisti Varesini

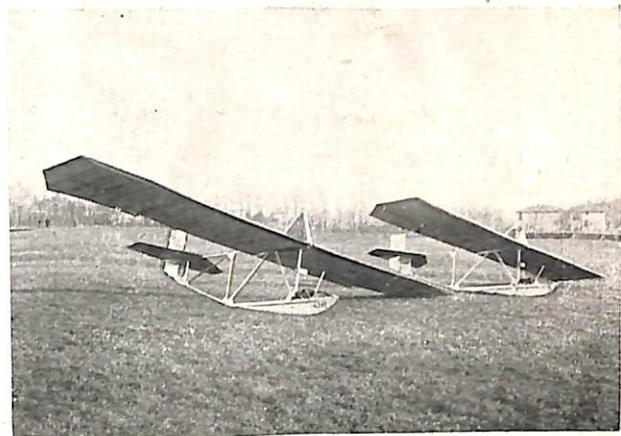
recchio di ben altra portata, destinato a più difficili prove, un «veleggiatore» di originalissima concezione, ideato dal capitano del Genio Aeronautico Ing. A. Mori che — come più sopra è stato detto — segue e dirige i nostri lavori con tutta la simpatia del suo cuore, buono, con tutta la competenza che gli deriva dal suo ingegno, dalla sua dottrina, dalla sua esperienza. La costruzione di questo aeroveliero ha richiesto lunghi mesi di lavoro indefesso, ma i nostri Giovani, nelle prove di collaudo eseguite alla Schiranna la domenica 16 maggio di quest'anno, hanno ricevuto la più desiderata delle ricompense, quando hanno visto la loro macchina, guidata dal povero Sartori, fluttare sul lago e filare nell'azzurro del cielo con perfetta sicurezza.

Crediamo che non sia fuori luogo dire un po' in particolare di questo veleggiatore a cui s'è voluto dare il nome di « Roma », ispiratrice e meta d'ogni nostro ardimento. Si tratta di un monoplano

no anfibio — sta in questo appunto una delle sue più originali caratteristiche, per cui esso è unico nel suo genere — ad ala alta, completamente a sbalzo ed a fortissimo allungamento, rastremata in spessore ed in profondità. Ha un'apertura alare di 20 metri ed una superficie portante di mq. 19,90. Il peso a vuoto è kg. 165; per ogni mq., kg. 12. Rapporto di allungamento: 21. La struttura alare è formata da due lungheroni a doppio T e da centine speciali: è rivestita di compensato dal bordo d'entrata al lungherone posteriore. Anche gli impennaggi sono a forte rapporto di allungamento ed è stato inoltre applicato agli aleroni uno speciale comando differenziale. L'ala costruita in due parti trapezoidali, posa direttamente sulla fusoliera. Questa è profilatissima per diminuire le resistenze passive, e racchiude completamente il pilota che può guardare all'esterno attraverso dei trasparenti di celluloidi. Il velivolo è munito di uno speciale carrello — sganciabile in volo dal pilota

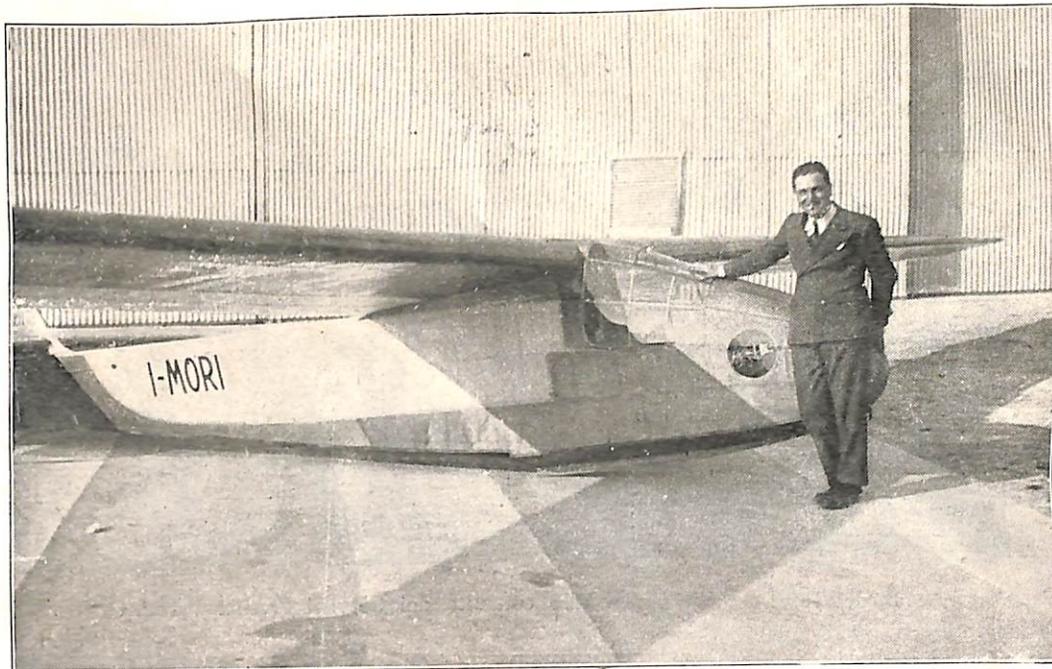


Esercitazioni di volo in un prato di Masnago



I primi due apparecchi costruiti dai Giovani Fascisti Varesini ed adibiti alla loro scuola di pilotaggio

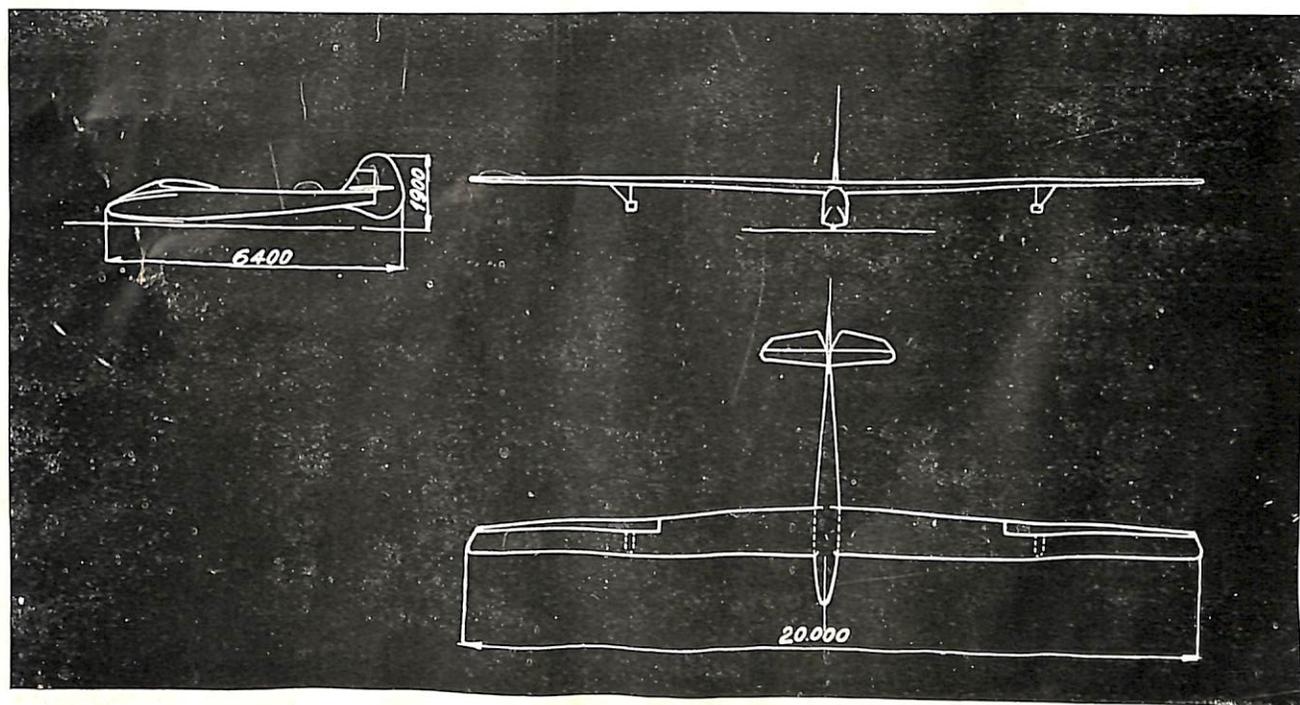
L'Aeroveliero Anfibio da Record "ROMA,"



Il Cap. G. A. Ing. Angelo Mori, geniale ideatore dell'Anfibio « Roma »

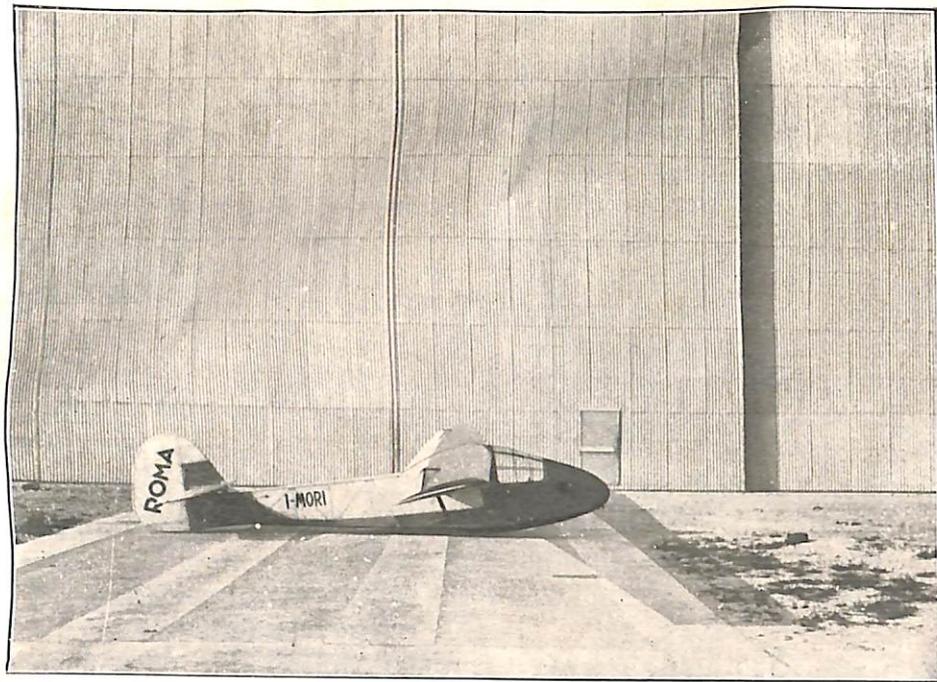


Il « Roma » prima dell'intelatura



L'Aeroveliero Anfibio « Roma » nelle tre principali « vedute schematiche »
Si noti l'elegante aspetto, d'ogni linea, costruttivo

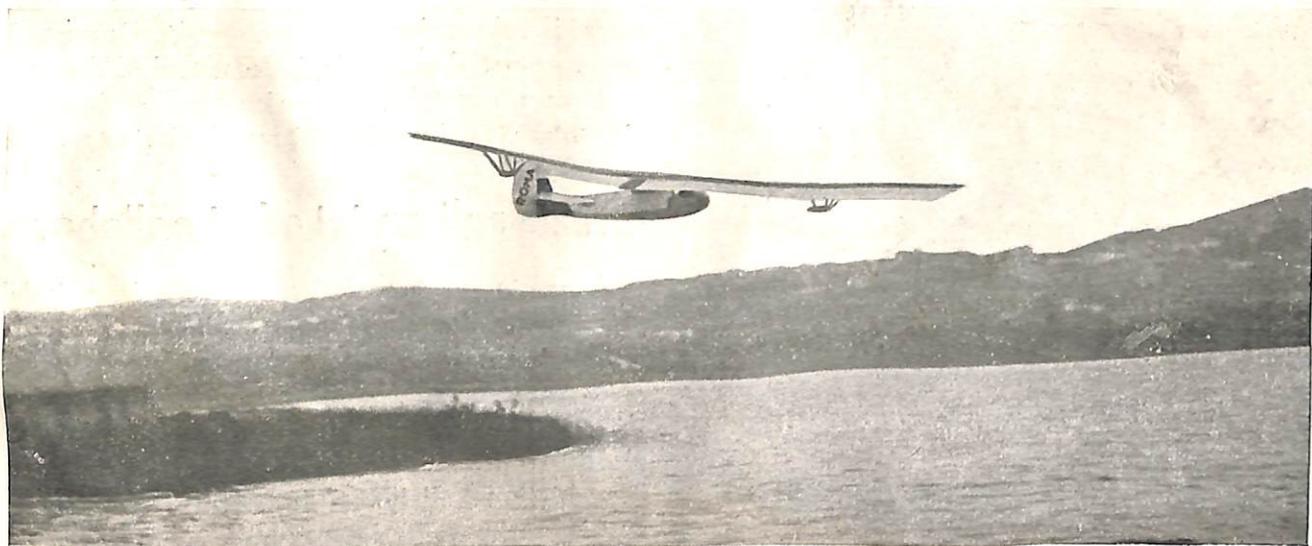
costruito dai GIOVANI FASCISTI VARESINI



Il « Roma » visto di fianco



Il « Roma » visto per due quarti



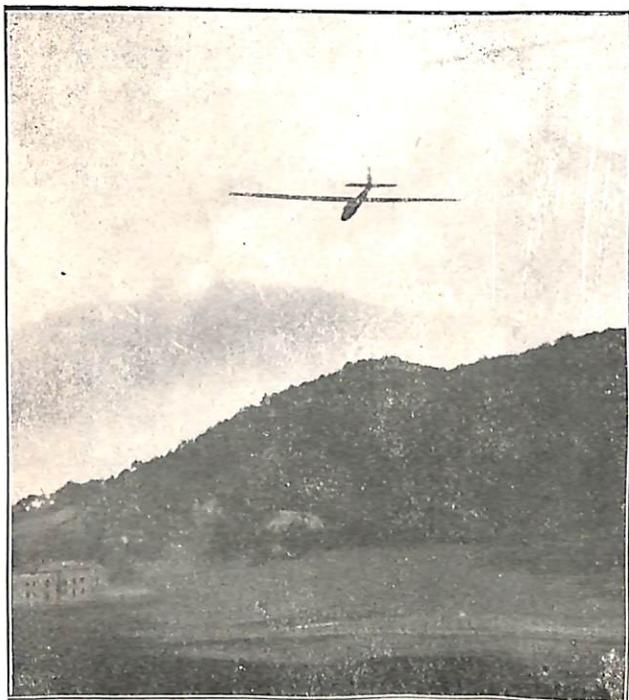
L'Anfibio « Roma » in volo sul Lago di Varese

dopo il decollo — che ha lo scopo di facilitare il decollaggio durante gli auto ed aero-traini. In fine, il gancio anteriore di lancio e quello posteriore di ancoraggio sono direttamente comandati dal pilota.

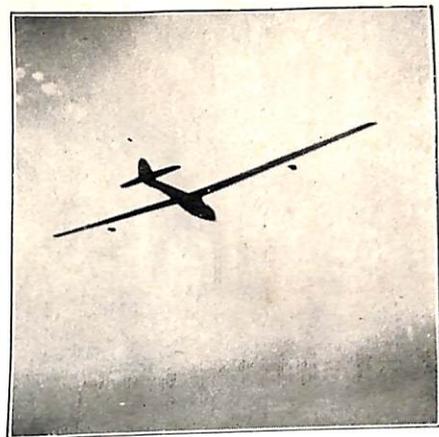
Questo apparecchio fu visitato e pilotato, il 6 giugno di quest'anno, dal Presidente del R. Aero Club d'Italia, on. Diaz, il quale, dopo il volo, espresse all'ideatore Capitano Mori ed ai costruttori Giovani Fascisti la sua schietta, per noi quanto mai lusinghiera, ammirazione. Con questo medesimo apparecchio, la domenica 2 luglio u. s., il Comandante Rovesti ha effettuato un volo di prova, lanciandosi da un pianoro del Campo dei Fiori — m. 1224 — ed ammarrando, dopo avere percorso Km. 16,500, in linea d'aria, a Lesa, sulla sponda piemontese del Lago Maggiore — m. 199. — Tale volo, durato 23 minuti e 12 secondi, non ebbe altro scopo che quello di saggiare le qualità aerodinamiche del velivolo, qualità risultate, durante la prova, veramente superbe.

Il Roma alla Sett. Naz. del volo a vela

Infatti, il nostro Gruppo, che con questa macchina si proponeva di effettuare altri voli, con più alti obiettivi; poichè il lavoro fino allora compiuto non era stato per noi una meta, ma soltanto una scuola preparatrice di nuovi e più ardui cimenti, nel Settembre di quest'anno partecipava alla 1ª Settimana Nazionale del Volo a Vela, organizzata dal Reale Aero Club d'Italia a Roma, all'Aeroporto di Ciampino Sud. Fu appunto in tale occasione che il nostro magnifico aeroveliero rivelò le sue mirabili doti di grande veleggiatore. L'Anfibio « Roma », pilotato da Plinio Rovesti, effettuò una lunga serie di voli, sperimentando i più moderni sistemi di lancio che suscitavano l'unanime ammirazione delle numerosissime personalità aviatorie presenti al campo.



... Veleggiando lungo i pendii montani



Il « Roma » - pilotato da Plinio Rovesti - in volo sul Lago Maggiore dopo il lancio dalla vetta del Campo dei Fiori

Particolare rilievo meritano gli ottimi voli che il nostro Aeroveliero ha effettuati, trainato in quota da apparecchi a motore.

Tali aero-traini, con quelli effettuati dai veleggiatori del pioniere Bonomi, rappresentano i primi esperimenti del genere realizzati in Italia da macchine e piloti italiani.

La settimana Nazionale del Volo a Vela, che ha avuto luogo dal 18 al 28 settembre di quest'anno, è stata quindi per il nostro Gruppo, ricca di preziose esperienze, grazie agli ottimi risultati conseguiti dal nostro apparecchio ed alla impeccabile organizzazione tecnica mirabilmente curata dalla Presidenza Centrale R. Ae. C. I.

Esperimenti nel Golfo di Genova

Dopo le superbe affermazioni del nostro apparecchio, alla Settimana Nazionale del Volo a Vela, il Comitato organizzatore della grande manifestazione aerea genovese, svoltosi il 22 ottobre di quest'anno al Lido d'Albaro, sotto l'alto Patronato di S. A. R. il Principe di Piemonte, ha invitato il nostro Gruppo ad inviare a Genova l'Aeroveliero « Roma » per compiere alcune esibizioni di volo a vela.

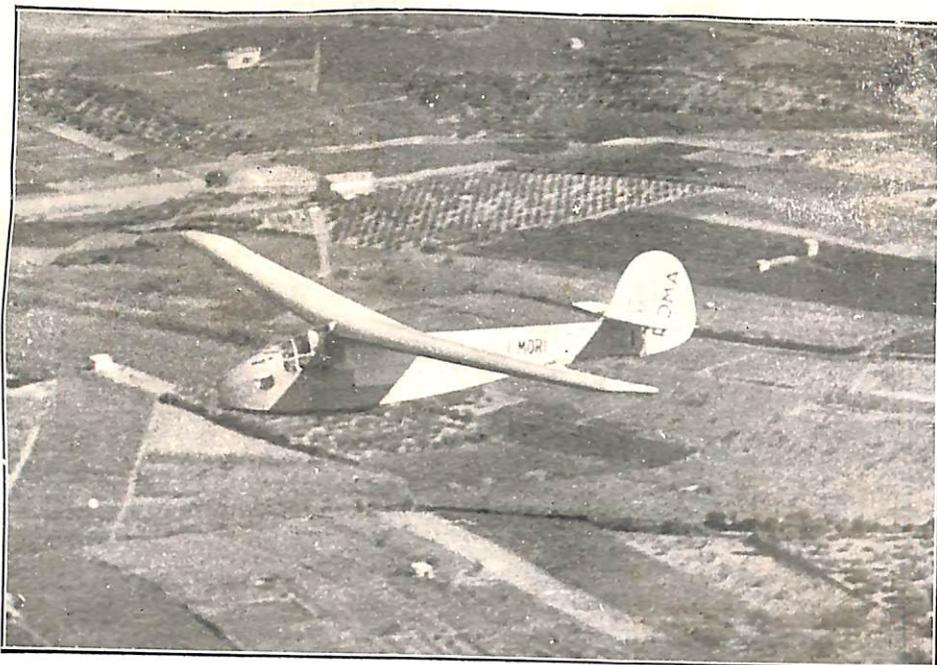
Fu appunto in tale occasione che il pilota Rovesti, Comandante del nostro Gruppo, sperimentò per la prima volta, nelle agitate acque del Golfo di Genova, il volo trainato da motoscafo. Durante le diverse prove, dopo ottimi decollaggi, l'Aeroveliero « Roma », con tale nuovo sistema di traino, ha raggiunto un massimo di 300 metri di quota.

Grazie agli amici ed ai collaboratori

A questo punto, non possiamo esimerci dall'inviare un tributo di vivissima riconoscenza ai molti amici, che il nostro Gruppo aviatorio conta, sia in Varese che fuori: all'Ing. Alessandro Marchetti della S. I. A. I., che ci fu largo di aiuti agli inizi difficili del nostro lavoro: alla S. A. Aeronautica Macchi, i cui dirigenti Ing. Giulio e Pilota Muzio Macchi furono, in ogni tempo, pieni di benevolenza verso di noi e prodighi di aiuti d'ogni specie.

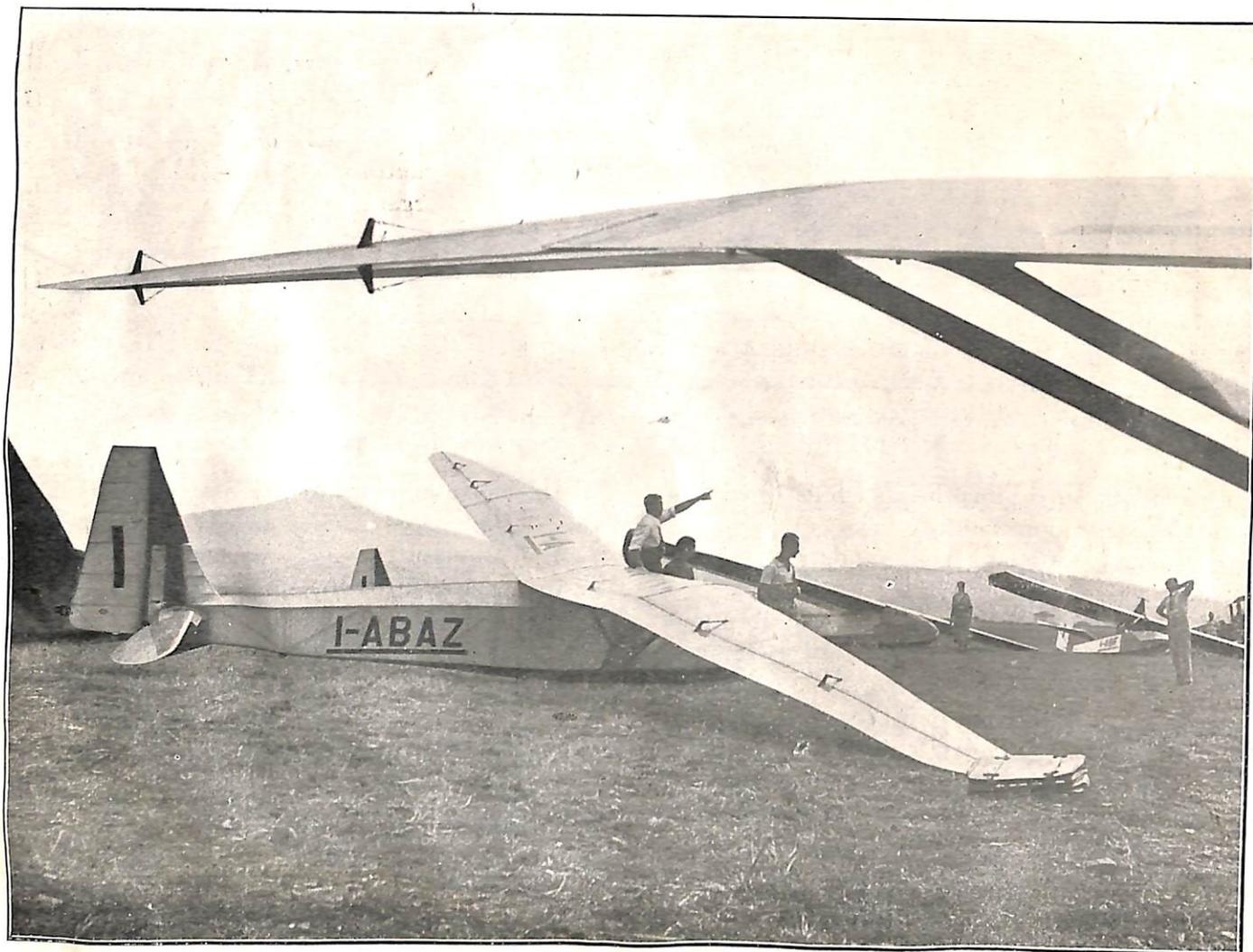
che sarebbe troppo lungo ricordare ad uno ad uno; alla S. A. Scuola Aviazione Caproni che, come più sopra abbiamo detto, ha messo a nostra disposizione un ampio e comodo campo per le esercitazioni nei pressi di Vizzola Ticino; alla vecchia Camicia Nera Camerata Almo Del Grande, il quale ha dato e continua a dare alle nostre costruzioni il contributo disinteressato di una esperienza tecnica consumata ed una operosità instancabile; al modesto, silenzioso e valentissimo Capo Officina Amedeo Del Soldato ed ai Sigg. Rotelli, Penati, Rabuffetti, De Santis, Gordini e Lovati, operai specializzati dell'Aeronautica Macchi, che, con mirabile spirito di cameratismo fascista, si sono affratellati ai nostri giovani per assisterli ed aiutarli nel lavoro; a tutti coloro che, da vicino o da lontano, hanno saputo intendere la fede che ci animava e che ci anima, e non ci negarono il conforto della loro simpatia, il suggerimento della loro esperienza, spesso il contributo del loro danaro.

Chiudendo questa rassegna, crediamo di poter trovare una ragione di legittimo orgoglio nell'opera che il Gruppo ha potuto compiere in meno di due anni di vita, anche se quest'opera non fu, forse, esente da manchevolezze e da errori inseparabili da ogni attività umana, specialmente quando si tratta di incominciare lavoro nuovo, in cui non può soccorrere l'esperienza di altri. E, nello stesso tempo, crediamo di poter trarre da quello che s'è già



Il « Roma » - pilotato da Rovesti - vola su Ciampino in occasione della I^a Settimana Nazionale del Volo a Vela

fatto un sicuro auspicio per il lavoro che si intende di compiere nell'avvenire; lavoro diretto a tenere sempre viva nei cuori dei giovani la passione per l'ala ed a renderne sempre più forti e temprati i muscoli per le fatiche che, in un prossimo domani, saranno chiamati a compiere nei cieli azzurri della Patria.



Lo schieramento dei veleggiatori all'Aeroporto di Ciampino Sud in occasione della I^a Settimana Nazionale del Volo a Vela
Il secondo apparecchio che si vede al centro della fotografia è il « Roma » dei Giovani Fascisti Varesini

DALLA VETTA DEL CAMPO DEI FIORI ALLE ACQUE DEL VERBANO

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 affaccendati 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.

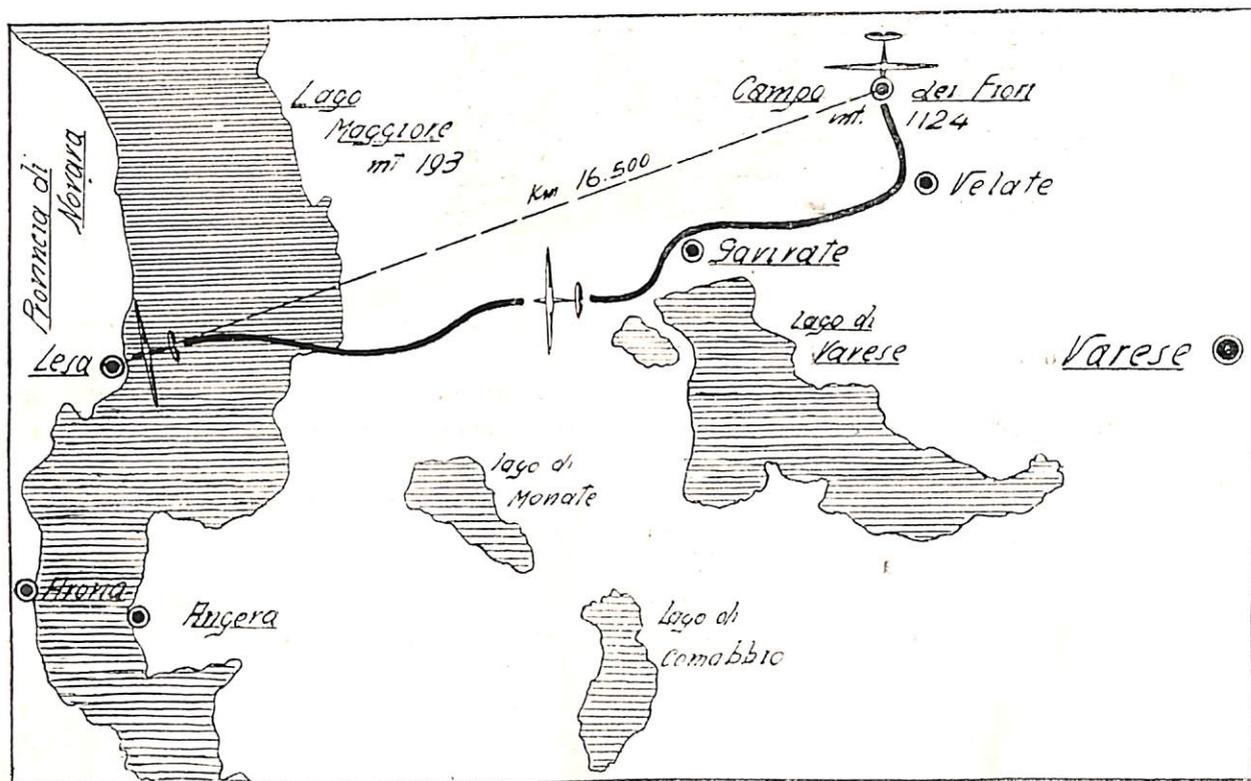


Grafico del percorso seguito dall'Aeroveliero «Roma» nel primo volo sperimentale dal Campo dei Fiori

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

Non abbiamo tardato a comprendere di che si trattava.

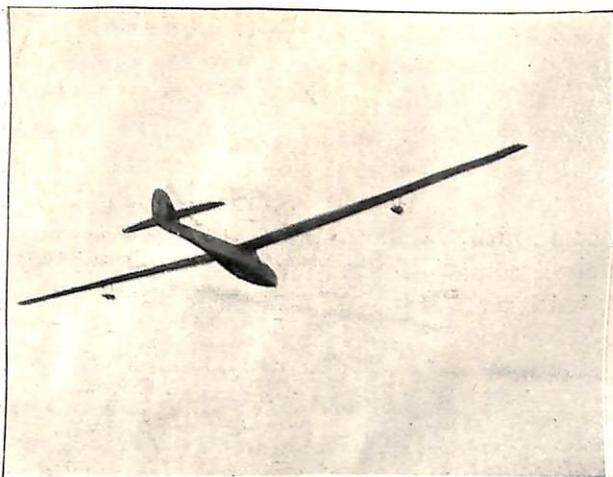
Il grande uccello bianco non era che il nuovo magnifico veleggiatore anfibio da record «Roma», costruito, sui disegni del cap. ing. A. Mori, nella Officina del Gruppo Aviatorio di Volo a Vela «Dal Molin» del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento; gli uomini che s'affaccendavano intorno 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-

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 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.



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



Il « Roma », dopo lo splendido volo dal Campo dei Fiori, ancorato a Lesa, sulla sponda Piemontese del Lago Maggiore

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



Tutt'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 si tende, si tende, si tende. Un comando secco. L'apparecchio saetta rapidissimo e maestoso verso l'alto. Sono le 13,45. La manovra è perfetta. L'entusiasmo della folla occasionale e dei Giovani Fascisti è immenso. Quelle due grandi ali bianche si librano nell'aria lucente, quel superbo e beneaugurante 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 nella realtà le audaci fantasie dei poeti.

Frattanto, 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 vira a destra, puntando su Gvirate 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, en-

tra 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, Biandronno, 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, vira 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.

Sorretto da una brezza fresca e tranquilla, il volo ha una grazia stupenda, certo, è questo il momento più bello di tutta questa magnifica prova sportiva. Non più le forti raffiche di vento, che facevano paurosamente ondeggiare il velivolo, met-

tendo a duro cimento la valentia ed il coraggio del pilota, ma un'atmosfera placida che consente un volo ampio, lento, lieve, « come quello di rondine che cali ».

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 esattamente 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 e preludio, 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 filano 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 alalà 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 Gio-

vani 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 nuovissimo strumento di volo, è naturale che il progettista voglia sapere tante e tante cose, come si comporti in volo, come gira, quale stabilità possenga, 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 dell'apparecchio in volo. Ma in seguito...

In seguito, lo sappiamo, 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 aquilotti che, negli ardui sportivi di oggi, temprano il cuore ed i muscoli per le battaglie di domani.

