

Cenni storici sul Gruppo Volovelistico Varesino (GVV) "T. Dal Molin"



Torre campanaria del Bernascone, simbolo della città di Varese



**A cura della
redazione del
Notiziario GAE**

**Fonte documentazione:
Archivio
Storico del CSVVA**

Premessa della redazione

La storia del Gruppo Volovelistico di Varese (GVV) deve essere necessariamente divisa in due periodi a causa della II° guerra mondiale che ha portato una lunga interruzione dell'attività aviatoria e la dispersione dei soci del sodalizio.

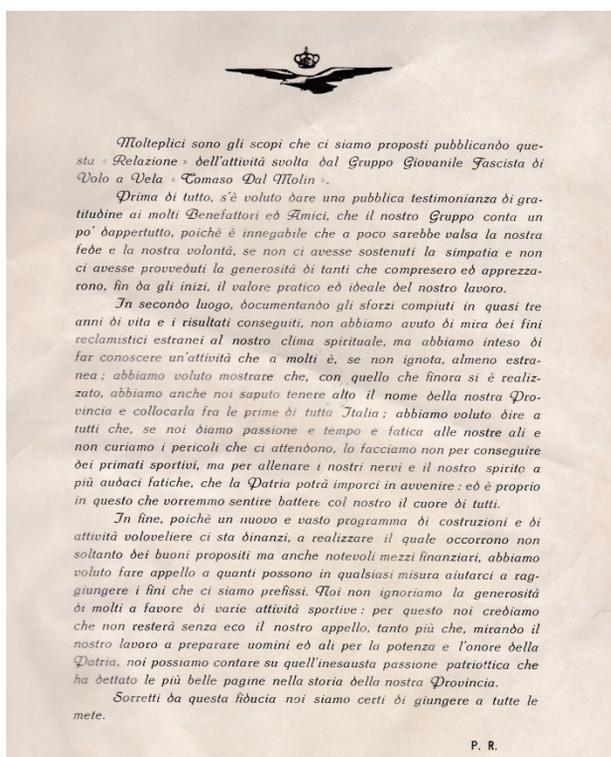
Il I° periodo viene identificato in questo articolo come **prebellico** (anni 31-42) e si incentra soprattutto su Varese come sede e Vizzola Ticino come aeroporto preferenziale.

Il II° periodo del gruppo, che noi chiameremmo **postbellico**, è inizialmente composto da uno sparuto manipolo di volovelisti ed ha come sede l'aeroporto di Venegono. L'attività considerata è dal 1945 al 1960.

Questo articolo, soprattutto la parte del I° periodo, è stato costruito sulla base di documenti giacenti presso il CSVVA inclusi gli articoli di giornali raccolti da Plinio Rovesti e facenti parte del relativo archivio che potete trovare aprendo il sito del museo del CSVVA *clickando sulla immagine a fianco*. Di questo periodo esiste anche un quaderno realizzato nell'epoca che lo potete sempre consultare/scaricare dal medesimo sito al seguente link:

<https://csvva.eu/attachments/article/122/GAVV-Tommaso%20Dal%20Molin.pdf>

La descrizione del II° periodo è invece basata su di un documento dattiloscritto (in rosso) che viene proposto nella sua veste originale. L'attività del GVV in questo documento è suddivisa in anni. Abbiamo pertanto deciso di presentare il I° periodo con una forma analoga ma integrata da immagini.



La pagina a fianco è l'introduzione di un documento che descrive la nascita del gruppo ed il suo sviluppo nei primi 3 anni di vita (1931-1933). Questo documento è archiviato in formato elettronico (.pdf) nel sito del Museo del CSVVA.

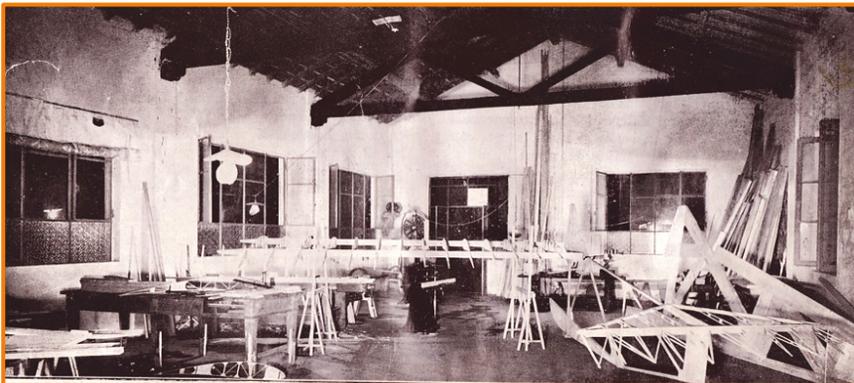
Per consultarlo/scaricarlo cliccare sull'immagine a fianco. Dalle pagine di questa relazione si può capire come alla base dell'attività del gruppo volovelistico ci fosse una forte spinta da parte delle autorità del periodo per la realizzazione di progetti ed attività che potessero portare la nazione a competere con altri paesi confinanti. Alcune immagini e testi sono stati tratti anche da questo documento.



Il gagliardetto del gruppo

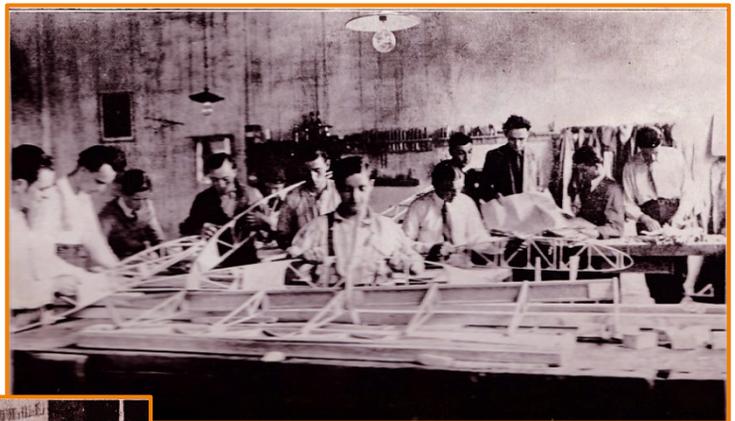
I° periodo - prebellico – anni 1931-1940

1931 - nasce a Varese il Gruppo aviatore di volo a vela con una riunione tenutasi il 13 febbraio, promossa dai Fasci giovanili appartenenti alle classi dal 1908 al 1913. La riunione è stata condotta da Plinio Rovesti ed Emilio Conti. I partecipanti decidono la nomina della nascente associazione "Gruppo Voło a Vela" ed è intitolato a Tommaso Dal Molin, famoso pilota deceduto durante voli di collaudo di un aeroplano idrocorsa. Il gruppo, affidato alla dimostrata capacità organizzativa di Rovesti, inizia così la sua vita operativa.



Il laboratorio del gruppo sito in via Morandi - Varese

I lavoratori/volovelisti impegnati nelle costruzioni di centine e longheroni



Il gruppo al lavoro. L'ala incomincia prendere forma

*Foto del gruppo iniziale
dei costruttori
/volovelisti Varesini*

Il 19 marzo 1931 l'aeroclub di Como organizzò un raduno volovelistico sul campo di Erba al quale furono invitati anche i volovelisti Varesini che a quella data era già una trentina. Nel frattempo era iniziata la costruzione di un "Zoegling"

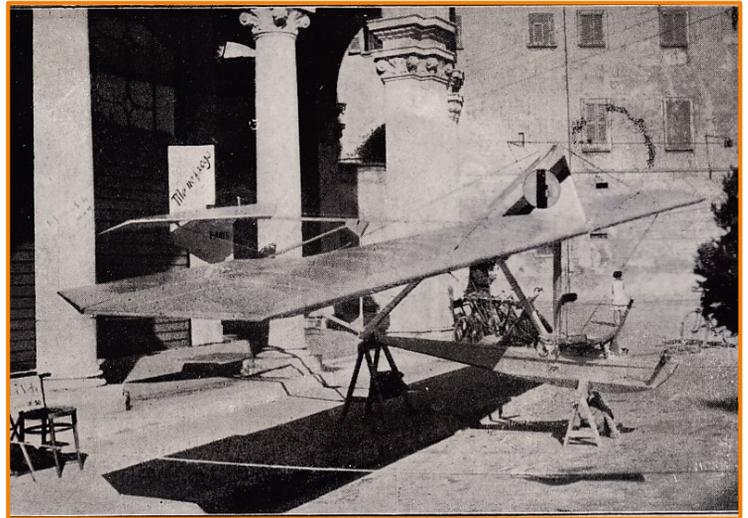


avvalendosi anche del materiale ed attrezzature fornite dalle ditte SIAI, Aeronautica Macchi, e da altre aziende e con un contributo della Federazione Provinciale Fascista per l'acquisto di diversi utensili e dei disegni dello "Zoegling". La funzione di direttore Tecnico fu assunta dall'ing. Angelo Mori Capitano del Genio Aeronautico.

Il primo libratore "Zoegling" fu ultimato nel luglio del 1931 e fu posto all'ammirazione del pubblico Varesino il giorno 19 di quel mese. Con l'occasione usciva un numero unico di una rivista del gruppo con titolo "Volo a Vela".

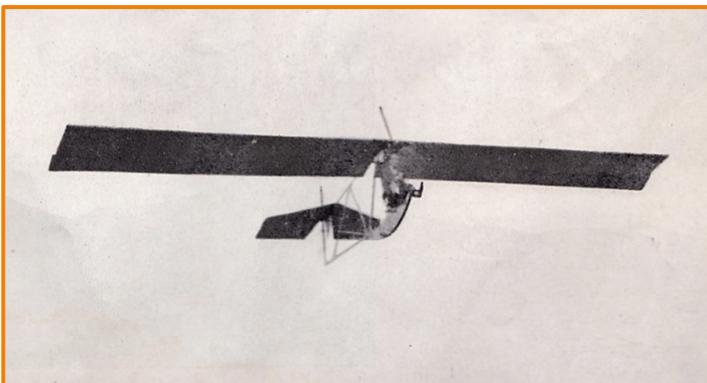
*Il primo libratore
costruito dai giovani
del gruppo "T. Dal
Molin" esposto a
Varese in via Verbanò.*

Nel medesimo mese sei giovani del gruppo venivano mandati alla scuola di volo di Pavullo per conseguire la licenza di pilota; era il primo gruppo di brevettati che avrebbero poi addestrato gli altri compagni del gruppo.



Nel mese di settembre ci fu il collaudo dello "Zoegling" sul campo di Cascina Costa; sempre sul medesimo campo ad ottobre ci fu una presentazione con la partecipazione di diverse autorità tra cui il pilota A. Ferrarin.

*Il lancio del
Comandante Arturo
Ferrarin*



I° periodo del GVV



Primi lanci dello Zoegling con cavo elastico effettuati sui campi di fortuna di via Prati Lunghi (zona Masnago) Varese

Sulla documentazione dell'epoca (giornali e riviste) non si trova accenno delle strisciate effettuate dallo Zoegling prima del volo di collaudo ufficiale. Ma tramite alcune fotografie è stato possibile documentare che questi pre-collaudi sono stati effettivamente compiuti.

1932 – La mancanza di un proprio campo di volo aveva rallentato di molto l'attività della scuola di volo e del conseguente raggiungimento del brevetto per i 32 allievi del gruppo. Questo inconveniente fu risolto con la concessione da parte della S.A. Scuola Aviazione Vizzola di utilizzare il proprio campo di volo, situato a Vizzola Ticino, per le attività volovelistiche del GVV.



IL "carrello" utilizzato dal gruppo per trasportare i libratori e gli alianti costruiti nel loro laboratorio

Prime strisciate sul campo della Caproni di Vizzola Ticino



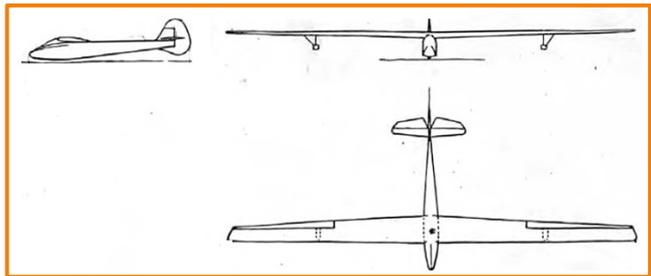


Il libratore "Spalato"

Il giorno 11-09-1932 viene collaudato il 2° libratore denominato "Spalato"; si tratta di uno Zoegling con non ben definite modifiche che secondo la stampa dell'epoca era fornito di qualità tecniche superiori al suo predecessore. Dopo la costruzione di questi due libratore utilizzati per la scuola di volo il gruppo si assume la responsabilità di costruire un aliante veleggiatore di "originalissima" concezione" progettato dall'ing. Mori: l'aliante "Roma".

1933 – La costruzione del veleggiatore "Roma" ha richiesto lunghi mesi di lavoro considerando anche le sue particolari caratteristiche. Era un aliante monoplano anfibio ad ala alta completamente a sbalzo ed a fortissimo allungamento. Le sue caratteristiche principali:

-Apertura alare	20,0 m
- Superficie alare	19,9 mq
- Massa a vuoto	165 kg
-Allungamento	12
- Lunghezza	6,4 m



Il collaudo fu effettuato alla Schiranna il 16 maggio pilotato dal comandante Sartori. Il 2 di luglio sempre con il Roma il comandante Rovesti effettuò un volo lanciandosi a quota 1224 dal Campo dei Fiori ed ammarando, dopo aver percorso 16.5 km a Lesa sulla sponda piemontese del lago Maggiore (quota m. 199). Tale volo, durato 23 minuti, aveva lo scopo di verificare le caratteristiche aerodinamiche della nuova macchina.



Il veleggiatore "Roma" dopo l'ammarraggio sull'idroscalo della Schiranna

I° periodo del GVV

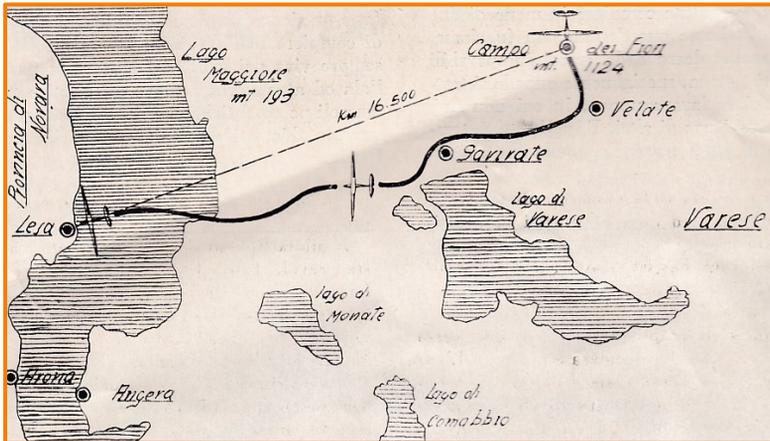


Foto a fianco:
La cartina del volo del
Roma pilotato Rovesti e
lanciato dal Campo dei
Fiori (Varese) con
ammarraggio a Lesa
(Lago Maggiore)

Foto sotto:
L'arrivo di Rovesti a Lesa

Il Gruppo Volovelistico Varesino partecipò dal 18 al 28 ottobre, alla “Settimana Nazionale del Volo a Vela” organizzata dall’ Aero Club d’Italia a Roma e tenutasi sull’aeroporto di Ciampino. Il GVV era presente con l’anfibio “Roma”, che pilotato da Rovesti, effettuò una lunga serie di voli sperimentando i più moderni sistemi di lancio.

Particolare rilievo suscitavano i voli che il “Roma” effettuò trascinato in quota da velivoli a motore. Questa tipologia di lanci costituì una grossa novità nel mondo del volo a vela italiano.

Dopo le affermazioni nella manifestazione della capitale, il gruppo di Varese fu invitato alla giornata aeronautica di Genova svoltasi il 22 ottobre al Lido d’Albaro. Anche in questo raduno il GVV fu presente con il veleggiatore “Roma”. Tra le varie esibizioni, il

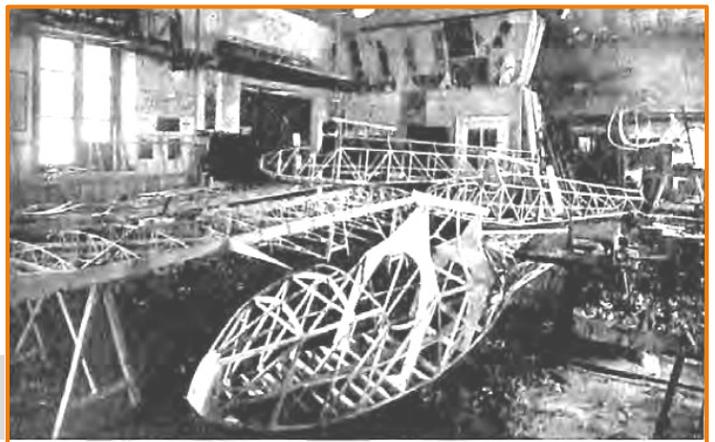
“Roma” pilotato da Rovesti sperimentò per la prima volta il lancio a traino di un motoscafo; con tale sistema di lancio il “Roma” raggiunse un massimo di 300 metri di quota.



1934 – All’inizio di quest’anno nell’officina del GVV ferveva un’intensa attività costruttiva, eseguita in maniera quasi furtiva considerando che la stampa dell’epoca non faceva menzione della costruzione in corso di ben 8 alianti anfibii monoposto che avrebbero assunto il nome di “Varese”. Questi alianti erano destinati per uno speciale evento che avrebbe dovuto tenersi nel mese di settembre.

Nel frattempo, durante il mese di Aprile, Rovesti effettuava con il Roma diversi lanci dal Campo dei Fiori.

L’officina del GVV ingombra di
strutture degli alianti Varese



Il 14 agosto 1934 la Prealpina, in un breve trafiletto, riportò che la domenica precedente ci fu un lancio dal Campo dei Fiori di un nuovo veleggiatore pilotato da Plinio Rovesti. Si trattava del nuovo aliante anfibio “Varese”; il primo di una serie di 8 che verranno approntati per l’evento che avrà seguito nel mese di settembre. A questo volo ne seguiranno degli altri. Alcuni di questi voli di collaudo del “Varese” con pilota Gada, furono preceduti dal lancio del veleggiatore “Roma” dove Rovesti si esibì anche in un veleggiamento sopra la città.

Il 3 settembre l’asso dell’aviazione Arturo Ferrarin, giunto alla Schiranna con il suo S.80, ha voluto eseguire un lancio dal Campo dei Fiori con il nuovo veleggiatore “Varese” ammarando sulle rive del lago.

14 settembre - Il lancio collettivo di nove alianti anfibi dal Campo dei fiori.

Questo straordinario evento di organizzazione, audacia (per l’epoca) e di bravura aeronautica ebbe una risonanza extra nazionale; furono molte le testate giornalistiche che esaltarono questa impresa. Il CSVVA ha recentemente realizzato una monografia che descrive in tutti i dettagli questo “lancio collettivo”. **Cliccare sull’immagine di copertina per aprire il documento.**



Gada si appresta per il lancio



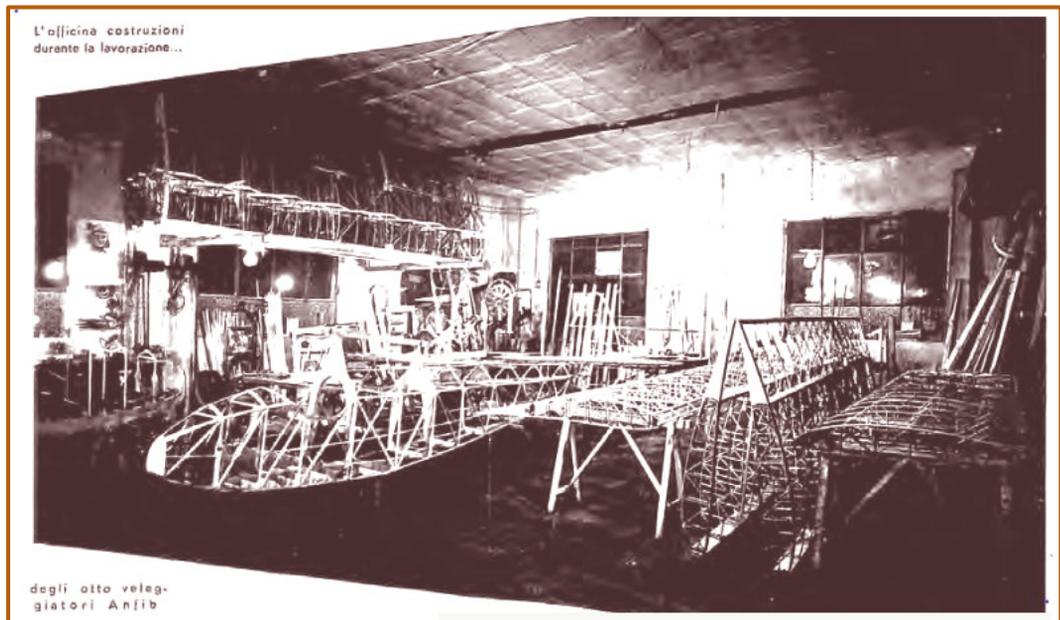
Immagine sopra: *La cartolina del volo.*
Immagine a fianco: *la copertina della monografia.*
Immagine sotto: *Schieramento degli alianti dopo l’ammarraggio.*



I° periodo del GVV

Successivamente al lancio collettivo dal Campo dei Fiori i volovelisti del GVV effettuarono altre imprese importanti. Il giorno 11 ottobre i piloti Rovesti e Gada effettuarono un volo con lancio dal Capo dei Fiori ed ammassaggio nel lago Maggiore in località Caldè il primo e Laveno il secondo. Gli alianti del volo furono il “Roma” ed un anfibio da addestramento “Varese” denominato “Gerlin”. Dopo pochi giorni e precisamente il 15 di ottobre i medesimi piloti con i rispettivi alianti effettuarono un lancio dalla cima del Mottarone con ammassaggio nel lago d’Orta.

Il 1934 si concluse con un bel articolo sul giornale “La Provincia di Varese” che sintetizzava l’attività del GVV nel 1934. L’articolo era corredato da belle foto: una di queste viene di seguito riproposta.



1935 – Nel mese di marzo vengono iniziati i nuovi corsi di pilotaggio del GVV presso l’aeroporto di Vizzola Ticino.

Nel mese di agosto sempre sul medesimo aeroporto si tiene un “campeggio federale”. Con questa iniziativa si chiudono i corsi di formazione che hanno brevettato 63 allievi e allenato 58 piloti. Sono stati effettuati 3858 lanci senza incidenti.

Nel medesimo mese Plinio Rovesti effettua alcuni lanci dal Campo dei Fiori con il sorvolo della città di Varese.

Foto di gruppo del GVV sull'aeroporto di Vizzola Ticino



I° periodo del GVV

1936 – In quest’anno vengono programmati quattro “corsi di volo senza motore” previsti per i mesi di giugno, luglio, agosto e settembre sull’aeroporto di Vizzola Ticino.
(non ci sono notizie relative ai risultati di questi corsi)

1937 – All’inizio dell’anno viene istituita la “Leva Aeronautica e la formazione del “Reparto Federale Pre-Aeronautico”. Come per l’anno precedente e nel medesimo periodo sono programmati i “corsi di volo senza motore”.
(anche per quest’anno non ci sono informazioni relative al numero di allievi brevettati)

1938 – Tra le normali attività del gruppo si ha, nel mese di aprile, un evento considerato straordinario per l’epoca. Il pilota Tino Gada conquista il primato nazionale di veleggiamento con un volo di 6 ore sui costoni di Sezze, luogo di un raduno al quale il GVV aveva aderito.

Il GVV partecipa anche nel mese di agosto, con un proprio aliante, al raduno di Asiago organizzato dalla RUNA. L’aliante è il “Roma” modificato per l’occasione mentre i piloti sono: Rovesti, Migliavacca e Gaggin. Il gruppo di Varese giunge ad Asiago con un rimorchio a 2 assi ed uno strano carro attrezzi ricavato da una vettura “525” modificata.



Il carro attrezzi ed il rimorchio dell’aliante “Roma”

Il carro attrezzi utilizzato come “officina di riparazioni”



Nella seconda parte dell'anno il GVV partecipa in collaborazione con la S.A. Caproni alla costruzione dell'aliante Vizzola M.F. Questo veleggiatore è progetto del prof. Antongiulio Mazzaron Fontanive dove in questa fase è stato coinvolto, data la sua esperienza anche P. Rovesti. Non vi è una data certa del suo collaudo ma è da ritenersi che sia avvenuta prima della fine del 1938. L'aliante aveva le marche I-ABRL.

1939 – Il GVV è sempre coinvolto nella costruzione/modifica dell'aliante Vizzola. Rovesti pensa a un restyling della fusoliera del *Vizzola M.F.* È quindi all'inizio dell'anno il Vizzola M.F. viene notevolmente migliorato nell'aerodinamica secondo le indicazioni di Rovesti. Date le ampie modifiche subite il Vizzola M.F. viene rinominato Vizzola I° dove assume le marche I-ABNY che viene collaudato nel mese di aprile. Nel frattempo viene ultimata la costruzione di un altro aliante di questo tipo che assume la denominazione di Vizzola II° ed ha come marche I-ABKX; il collaudo avviene il 30 luglio ad opera di Rovesti.

La attività operativa del GVV, oltre a quella effettuata sull'aeroporto di Vizzola Ticino, vede la partecipazione al raduno di Asiago tenutosi nel mese di agosto. Ed anche in questa occasione il gruppo di Varese si distingue:



Foto sopra: L'aliante Vizzola I° con marche I-ABNY

Foto a fianco: L'aliante Vizzola II° con marche I-ABKX

Il pilota Aldo Bellò con il nuovo veleggiatore Vizzola II° migliora il primato italiano di durata con un volo ben 8 ore e 21 minuti (tre giorni prima l'aveva già migliorato volando per 7h e 21'.

1940 – Nel 1939 la Germania ha scatenato una guerra e l'Italia si schiera come alleata di questa nazione nel giugno del 1940. Sono iniziati grandi sforzi per ammodernare l'armamento. Anche il GVV risente di questa fatti con praticamente la dissoluzione dello stesso. In questo contesto i volovelisti sono indirizzati verso attività di volo differenti da quello veleggiato.

Molti piloti volovelisti vengono indirizzati verso reparti dell'aeronautica militare che ha anche istituito un reparto di alianti da combattimento. Su questo argomento il figlio di Rovesti, Fabrizio ha scritto, utilizzando le memorie del padre, un bellissimo libro: "Aliantisti Italiani in guerra".



Aliante Italiano da sbarco TM-2

Il Gruppo Volovelistico di Varese/ (GVV) T. Dal Molin (periodo postbellico)



Il logo del gruppo impresso sul timone del Vizzola 1° I-RENI (ex I-ABNY)

Premessa



Come l'”Araba Fenice” anche il GVV è risorto dalle ceneri della II° guerra mondiale, grazie ai soliti volonterosi ed entusiasti volovelisti. Dopo la fine del marasma provocato dalla guerra vengono recuperati alcuni alianti che sono sistemati e rimessi in ordine di volo. Voli che si attuano sull'aeroporto di Venegono già dal 1945.

Relativamente all'aeroporto di Venegono penso sia doveroso dare alcune informazioni sulla sua origine considerando che non fu mai citato nella storia precedente riguardante il GVV prebellico. Le informazioni che seguono sono state tratte dal sito dell'AC di Varese. <https://www.aeroclubvarese.it>

L'origine dell'**Aeroporto di Venegono** sta nel regio decreto che negli anni trenta decise la realizzazione sul posto di un primo “campo di fortuna” per le truppe. Nell'acclusa baracca metallica vennero alloggiati alcuni ufficiali e pochi soldati. Per i primi anni non si hanno notizie di avvenimenti particolari. Furono gli eventi bellici a cambiare la situazione, specie quando Milano cominciò ad essere attaccata dalle formazioni alleate. Il campo di Venegono venne così promosso a sede di una squadriglia per la caccia notturna. Si trattava di sei aerei Fiat CR.42, dei biplani di antica concezione che ben poco potevano contro i più moderni aerei alleati, ma che compirono il proprio dovere. Solo in tempi successivi i Fiat furono affiancati da caccia Reggiane Re.2001, sempre idonei per la caccia notturna. Dopo l'8 settembre il campo venne occupato da reparti tedeschi e della Repubblica Sociale Italiana. Fu così che Venegono divenne sede del Gruppo Aerosiluranti Buscaglia che aveva a disposizione dieci SM.79. Dopo un paio di missioni contro navi alleate, il Gruppo venne trasferito a Lonate Pozzolo. Al termine del conflitto la pista venne dapprima utilizzata dagli appassionati del volo a vela, quindi dall'**Aeronautica Macchi** che trovò conveniente trasferire qui le attività che in precedenza gestiva attorno a Malpensa. Assunto al ruolo di aeroporto, l'impianto di Venegono venne battezzato col nome di “Arturo Ferrarin”.

Il Gruppo Volovelistico Varesino nasce nel 1945 mentre l'AeroClub Varese ebbe origine nel 1948. Il GVV operò sul campo di Venegono dal 1945 sino al 1962. In questa data i volovelisti del GVV emigrarono nel nuovo gruppo di Calcinato (nato nel 1960) per proseguire la loro attività di volo. Il testo e le immagini che seguono sono state selezionate con il contributo di un personaggio che ha vissuto ed operato come pilota nel GVV: Castelnuovo Alberico meglio conosciuto come Nino che ora è socio del CSVVA e collaboratore della redazione dei documenti del Gruppo Alianti d'Epoca (GAE).



L'aeroporto di Venegono come si presentava nel dopo guerra



Da nascosti rifugi si recuperano gli alianti rimasti. Questo è un CVV-2 Asiago

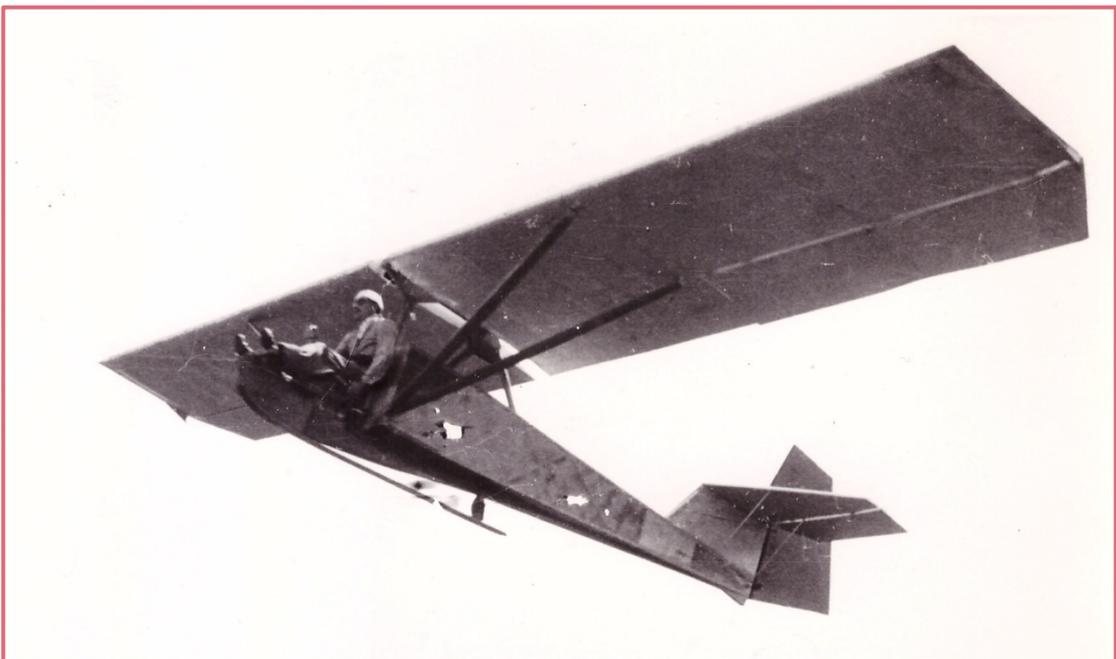
II° periodo del GVV

Il seguente documento, riproduzione dell'originale, è da attribuirsi al dott. A. Castiglioni. E' un documento unico che traccia la vita del GVV nel primo periodo del dopoguerra.

- 1945 - Ancora prima della fine delle ostilità (Aprile) Comunetti recupera da un deposito presso la palestra di V. delle Vittorie a Varese: N° 3 CANTU- N°1 ASIAGO +N° 2 VIZZOLA +N° 2 Furgoni per il trasporto degli stessi - una Mercedes vettura ed un CAPRON CINO (Da riparare) . Staziona il tutto a Casbeno presso uno zio.
- 1945... Si riuniscono a Varese P/za Monte Grappa nel caffè Socrate, lo stesso Comunetti e alcuni reduci dalla guerra (Gadda Costantino Ing. Bazzocchi, comandante Carestiato e altri) e fanno nascere l'Aero Club di Varese versando in proprio dei piccoli capitali sociali. Pubblicato sul giornale di Varese l'avvenimento, affluiscono nel gruppo parecchi giovanottelli (io e altri)
- 1945.. Malgrado il divieto americano, con un verricello prestato dai ragazzi di Vergiate (che a loro volta si erano costituiti in Club) a Venegono si eseguono alcuni piccoli salti con alianti recuperati. L'Ing. Bazzocchi nel frattempo recupera in un campo ARAR un ajeep infelicitata e noi giovani, sotto la direzione di Pastori ci impegnamo ad una revisione totale e ad una trasformazione con un verricello recuperato da un ferri-vecchi.
- 1946.. Lavorando di sera riusciamo a realizzare quanto voluto. Iniziamo sul campo come autodidatta strisciare e parabolare e infine a volare con i liberatori Cantu. Alcuni di questi dopo piccoli incidenti furono da noi con molta fantasia trasformati in simil ZOOGLIN.
- 1946-1952 Viene ceduto un VIZZOLA a Vergiate e noi con l'aiuto e l'opera di un ex militare provvediamo alla revisione del VIZZOLA rimasto e dell'ASIAGO. Nel frattempo fra molte vicissitudini impariamo tutti a portare il CANTU in volo.
- 1952 Una commissione dell'AVM di Milano per conto dell'Aero Club d'Italia, sul campo di Venegono ci sottopone ad esami teorici e pratici e conseguiamo L'ATTESTATO "B" di volo a vela il 22-5-52 (eravamo: io -Pastori -Malnati -i fratelli Preda -Silvagni-Ceriani-; Dell'Acqua)
- 1952-1954 Con verricello a gancio normale e baricentrale ci alleniamo con i veleggiatori e nello stesso estate, dopo aver sostenuto, presso l'Aeroporto Forlanini gli esami teorici conseguiamo il Brevetto "C" di volo a vela. Si continua a volare e ad uno a uno Pastori- Malnati- Ceriani Silvagni ed io conseguiamo l'insegna d'argento ed altri superano le prove parziali per la stessa insegna. Ci viene assegnato un CANGURO e noi con una iniziativa molto romanzesca (scambiamo strumenti di volo recuperati da un ferri-vecchi da Ceriani) riusciamo a barattare questi con un PASSERO.
- 1955 Ci trasferiamo per un breve periodo a Bresso con un nostro monopo e Ercolino si impegna a farci i primi traini. Tutti noi ci proviamo, tutto bene. Abbiamo imparato pure il traino aereo.
- Nel frattempo si decide che uno o due di noi imparino a trainare. Ceriani e Pastori conseguono il brevetto a motore e l'abilitazione al traino.
- 1962 Ci trasferiamo tutti a Calcinate abbandonando Venegono tutto il materiale volovelistico (compreso un L. 5 che Pastori aveva trasformato con gancio in coda per il traino) che avevamo assemblato con grandi sacrifici e passione. Tutto ciò viene da parte del Consiglio di Venegono alienato ma risulta che il glorioso Vizzola fa buona vetrina, con i nostri simboli, presso il museo Caproni.



L'aliante "Vizzola" in decollo. Sullo sfondo il seminario di Venegono



Il libratore "Allievo Cantù" modificato (manca carenatura cabina distrutta per un incidente) in decollo con lancio da cavo. Pilota Alberico Castelnovo detto "Nino" tuttora socio CSVVA e revisore di questo documento

II° periodo del GVV

La vita del GVV raccontata per immagini e didascalie

Si incomincia con un libratore "Allievo Cantù". Raramente i voli duravano più di un minuto. Nella foto a fianco si riconoscono: A. Castiglioni, GB. Avanti, G. Dellacqua, B. Cominetti e G. Preda



Con il CVV-2 "Asiago" si incomincia a veleggiare.



Il "Vizzola" fu molto usato ed apprezzato dai volovelisti del GVV

II° periodo del GVV



L'aliante "Vizzola" fu sicuramente quello più usato a Venegono.

Volava molto bene ed era apprezzato da tutti i piloti. Questa serie di immagini provocherà qualche nostalgia a chi ha avuto il piacere di vivere quel tempo.



L'aliante S-21 è un biposto svizzero costruito su licenza in Italia. Era di proprietà Ministeriale e dopo un breve utilizzo con il club di Vergiate venne assegnato a Venegono che lo fece volare assiduamente.

Un tritico di veleggiatori: L-55 Spatz, Vizzola e S-21. Il muso è quello del trainatore L-5 Stinson





Appoggiato al "Vizzola", Cesare Ruggeri. Un pilota del club di Legnano che volava a Vergiate e molto probabilmente quel giorno è atterrato "fuori campo" a Venegono



Il "Vizzola" in attesa del decollo attorniato dal solito nugolo di amici. In primo piano sulla sinistra si riconosce il nostro giovane "Nino".



Da sinistra: Ceriani, Baraffio, una giovinetta sconosciuta ed il nostro "Nino" che l'aiutano ad indossare il paracadute. Avrà volato....?



Da sinistra in piedi: Dellacqua, sconosciuto, Castiglioni, Comonetti, A. Malnati. Da sinistra in basso: Ceriani, Ceriani, Rossetti



Alcuni tra i più assidui piloti e animatori di Venegono: Donato Pastori, Aldo Castiglioni, l'istruttore Luciano Ceriani, Amilcare Perna e Giacinto Dell'Acqua



Tre immagini con l'aliante MS.30-L "Passero" prodotto dalla Meteor di Trieste (costruito in Italia su licenza della ditta tedesca Scheibe con il nome L-55 Spatz). Fu il primo aliante acquistato nuovo dal GVV e fu molto apprezzato. Nella foto a fianco si intravede l'aliante S-21 in attesa del decollo e sullo sfondo il Seminario di Venegono Inferiore

II° periodo del GVV



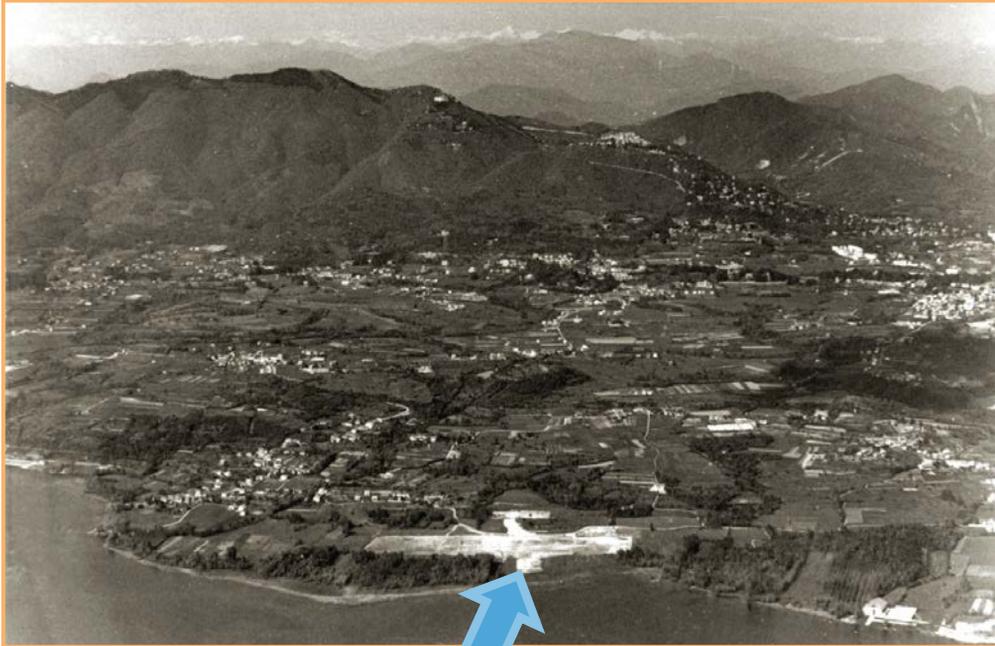
Il CVV-8 "Canguro" in attività sul campo di Venegono

A volte l'atterraggio fuori campo risultava più difficile del previsto!... Ma non ci si perdeva d'animo e l'opera di ricostruzione iniziava subito.

Con qualche ritardo rispetto ad altri club anche Venegono riuscì ad ottenere dall'Aero Club d'Italia un biposto "Canguro" col quale fu possibile iniziare corsi d'istruzione basati su criteri più moderni.



Il Canguro utilizzato a Venegono era in prestito d'uso dall'AeCI. Dopo alcuni anni di utilizzo l'AeCI richiese la restituzione in quanto il GVV non aveva il disciplinare richiesto per brevettare piloti con l'insegna "C".



Fine anni 1950, inizi anni 1960

Si apre una nuova prospettiva per i volovelisti varesini. E' in fase di preparazione il nuovo aeroporto volovelistico sulle rive del lago di Varese in località Calcinate.

Alla fine degli anni cinquanta appariva evidente che il futuro del volo a vela sui campi di Vergiate e Venegono era di fatto compromesso. Nei due Aeroclub il volo a motore era sempre più prevalente causando tra le due attività qualche incomprensione e gli spazi aerei venivano sempre più disciplinati per le esigenze del traffico aereo civile limitando e impedendo i voli in quota degli alianti. Si cominciò a pensare alla necessità di poter disporre di un campo vicino alle montagne, lontano dagli spazi aerei controllati ad esclusivo uso del volo a vela.

Era un sogno irrealizzabile ma, come talvolta raramente accade, anche i sogni possono divenire realtà. **I coniugi Adele e Giorgio Orsi diedero realtà a questo sogno.**

Con l'apertura di questo nuovo aeroporto, esclusivamente dedicato al volo a vela, i volovelisti di Vergiate e Venegono migrarono nel 1958 verso questa nuova realtà dando fine ai loro sodalizi per entrare in quello nuovo inizialmente denominato A.V.A.L. (Aero Club Volovelistico Alta Lombardia) e poi divenuto ACAO (Aero Club Adele Orsi). Il materiale di volo del GVV fu ceduto al gruppo volovelistico di Ferrara.

In questo contesto era nato sin dall'inizio il Centro Studi per il Volo a Vela (CSVVA) con finalità di ricerca nel campo volovelistico e di mantenimento della storia di questo sport anche attraverso l'onere di editare la rivista "Volo a Vela".

A conclusione della storia del Gruppo Volovelistico Varesino Tommaso dal Molin una bella immagine dei primi anni del periodo postbellico.



Questo quaderno di storia è stato realizzato grazie alla documentazione resa disponibile dal CSVVA ed al supporto fornito dagli amici del GAE.

Varese febbraio 2023

