

RACCOLTA ARTICOLI DI PLINIO ROVESTI

IL VOLO A VELA - ANNI DAL 1935 AL 1939

VOLUME 3



A cura del Centro Studi Volo a Vela Alpino - Varese

PREFAZIONE AL DOCUMENTO

La raccolta di articoli relativi al volo a vela, collezionata da Plinio Rovesti, ha inizio nel 1931 e si compone di diverse cartelle in diversi formati che abbiamo deciso di suddividere e portare in formato elettronico .pdf, mantenendo la sequenza ma suddividendo i file per annate, realizzando documenti facilmente gestibili e consultabili. I volumi realizzati sono 6 dove questo è il 3° della serie.



Anno 1935 - Plinio Rovesti a bordo del "Roma" su Ciampino

Per conoscere Plinio Rovesti e le sue avventure e realizzazioni nel mondo del volo a vela, fare riferimento alla biografia inserita alla seguente pagina del sito del Centro Studi di Volo a Vela Alpino:

<http://www.voloavela.it/biografie/106-plinio-rovesti-1911-2006.html>

Anno 1935

ANNO VII° N. 1

NORD M
Rivista
delle Ferrovie



La Madonnina di Loreto, Patrona degli Aviatori, issata su la vetta del Campo dei Fiori dagli Aquilotti Varesini

Ali silenziose della

rio di azzurro — fervido sopra tutto in chi si affaccia nuovo alla vita — ha il potere di sedurre e di attrarre i giovani, dei quali stimola la fantasia ed il coraggio.

Tre anni fa, a Varese, non vi era che uno sparuto manipolo di Giovani Fascisti, che osassero sperare di potere un giorno solcare, con ali silenziose, i cieli della Patria. Oggi, quel manipolo è diventato legione, ed il volo non è più una speranza lontana, ma una gioconda realtà presente, poichè i Giovani Fascisti hanno saputo foggare con le proprie mani le ali per i sogni audaci del loro cuore.

Miracoli? Forse! Non è la prima volta, del resto, che la fede e l'amore creano i prodigi. Non v'è da stupirsi, poichè il clima creato in Italia dalla Rivoluzione Fascista è propizio ad ogni più temerario ardimiento.

Non dispiaccia adunque ai lettori di « Nord Milano » che riassumiamo su queste pagine il lavoro che la Scuola Voloveliera Varesina ha svolto nel 1934: esso mostrerà che possiamo con ragione vantarci di confortanti successi e che possiamo contare su più ardue conquiste nel domani.

NEL NOME DEGLI EROI.

Quando, nel novembre del 1933, il Duce ricevette a Palazzo Venezia il Comando Federale di Varese, espresse il desiderio che nel cielo della nostra Provincia — che è terra di confine — s'alzassero frequenti e folti gli stormi alati per testimoniare agli italiani ed agli stranieri lo spirito operoso e vigile dell'Italia nuova. Quel desiderio del Capo fu come una consegna, a cui non si poteva mancare. E poichè, già da tempo, era nato nel cuore dei Giovani Fascisti Varesini il pensiero di onorare in maniera nuova e degna i Martiri della Provincia — af-

Tra le attività sportive, che maggiormente appassionano l'anima dei giovani, deve annoverarsi senza dubbio l'attività voloveliera, la quale — pur essendo nata da poco tempo — ha raggiunto già in Italia uno sviluppo notevolissimo ed appare destinata a raggiungerne uno ancora più grande nel nuovo ordinamento guerriero, che il Regime sta foggando alla Nazione.

La ragione di questa rapida popolarità non va cercata semplicemente nella novità della cosa, ma piuttosto in quell'aspirazione alla conquista dei cieli, che gli uomini hanno sempre portata con sè, dall'alba dei mondi. Il volo a vela, venendo incontro con mezzi agevoli — e pur tecnicamente perfetti — a questo insopprimibile deside-

GENNAIO 1935 - XIII

MILANO
Mensile
e Nord-Milano

11

sull'azzurro cielo Città Giardino

fermando così l'identità dello spirito che animava i militi dell'eroica vigilia ed anima quelli di oggi — così il Comando Federale ritenne che avrebbe egregiamente risposto alla consegna del Capo ed al voto dei Giovani decidendo la costruzione di otto veleggiatori da intitolarsi a quelle otto Camicie Nere che, col loro sangue, avevano consacrato la nobiltà del Fascismo Varesino.

Il Capitano del Genio Aeronautico, Ing. Angelo Mori, che da tre anni ormai dedica alla nostra scuola i tesori della sua scienza e della sua genialità, ha fornito i disegni per il nuovo stormo di aerovelieri, creando un tipo di apparecchio anfibio, che unisce le migliori doti di stabilità con eccellenti qualità aerodinamiche. Insieme con i disegni, vennero i mezzi: un caldo appello rivolto dal Segretario Federale a tutti gli amici del volo a vela fece affluire da ogni parte copiose offerte di danaro e di materiali da

costruzione, così che fu possibile dare tosto principio a quel lavoro che doveva durare assiduo ed appassionato per oltre nove mesi.

FECONDITA'.

Mentre però ferveva il lavoro intorno ai nuovi apparecchi, non veniva trascurata la preparazione degli allievi piloti alle prove richieste per conseguire i brevetti. Si deve, al contrario, mettere bene in evidenza che, quest'anno, tale compito essenziale della nostra organizzazione fu assolto in più larga misura che negli anni precedenti, perchè ci fu possibile provvedere in maniera conveniente e continuata alle necessità indispensabili di una scuola voloveliera, quali sono un buon campo di volo, degli ampi capannoni per il ricovero degli apparecchi, dei sufficienti mezzi di trasporto per le macchine e per gli uomini.



I veleggiatori anfibi della Scuola Varesina all'Idroscalo della Schiranna



Il lancio del « Roma » dalla vetta del Campo dei Fiori



La folla degli escursionisti che assiste dalla vetta del Campo dei Fiori al lancio collettivo dei nove veleggiatori anfibi della Scuola Varesina

In tal modo, il nostro lavoro potè essere, più che nei passati anni, fecondo di buoni risultati, che lasciano sperare assai di più per l'avvenire. Se si riflette che pur essendo limitata l'attività didattica della scuola ai soli giorni festivi favoriti da buone condizioni atmosferiche — abbiamo potuto effettuare nel ciclo dell'anno XII più che 3.000 lanci e portato alle prove di brevetto 74 allievi e mantenuti in perfetto allenamento i vecchi piloti, non si potrà dire — crediamo — che il nostro tempo e la nostra fatica siano andati perduti. E se si aggiunge che a Gallarate, a Busto Arsizio, a Somma Lombardo, a Sesto Calende, a Valmarchirolo sono sorte e fioriscono nuove scuole che, tenendosi in perfetta dipendenza ed in cordiale affiatamento con la scuola dei Capoluogo, vanno svolgendo con tenacia e con metodo il loro compito di preparare i giovani al volo e di creare nel popolo una salda coscienza aviatoria, si può con tranquillità affermare che non fu vana la nostra fede nelle ali silenziose e che, in un prossimo avvenire, ogni angolo della nostra bella Provincia avrà il suo nido di arditi aquilotti.

IN VOLO SU VARESE.

Intanto, mentre nella nostra Officina procedevano con ritmo accelerato le costruzioni ed a Vizzola Ticino gli allenamenti, col tornare della primavera e della buona stagione, si presentava la possibilità di tentare voli di più lunga lena con il grande Anfibia « Roma » rimasto inoperoso durante i mesi invernali. Nessuna data parve di più felice augurio del XXI Aprile — Natale di Roma e festa del lavoro — nel qual giorno dovevano affluire a Varese grandi folle di lavoratori da tutti i centri della Provincia e dalla Metropoli Lombarda.

Non ostante la bassa nuvolaglia che ostacolava notevolmente la visibilità, il grande velivolo fu lanciato, nel pomeriggio di quel giorno, dalla Vetta del Campo dei Fiori. Pilotato da chi scrive queste note, l'apparecchio compì delle ampie spirali sul cielo della città ed andò ad ammarare felicemente nel lago di Varese, dopo avere affidato al vento migliaia di manifestini bene auguranti alle fortune della Patria.

Il 15 Agosto successivo, aveva luogo con esito favorevole un primo esperimento di

volo collettivo. Ancora dal Campo dei Fiori, benchè pure in quel giorno le condizioni atmosferiche non fossero del tutto soddisfacenti, vennero lanciati, alla distanza di pochi minuti l'uno dall'altro, due apparecchi: il « Roma » pilotato dallo scrivente ed uno dei nuovi veleggiatori anfibi pilotato dal Capo Centuria Costantino Gada, esperto pilota della Scuola Federale. I due voli, che non miravano a conquistare dei records, ma a sperimentare il comportamento del nuovo aliante in un lancio da alta quota ed a stabilire la possibilità di lanci multipli e di voli in formazione, furono come il preludio di un esperimento assai più complesso, che doveva tentarsi circa un mese dopo, quando tutto lo stormo dei velivoli e l'allenamento dei piloti sarebbe stato completo.

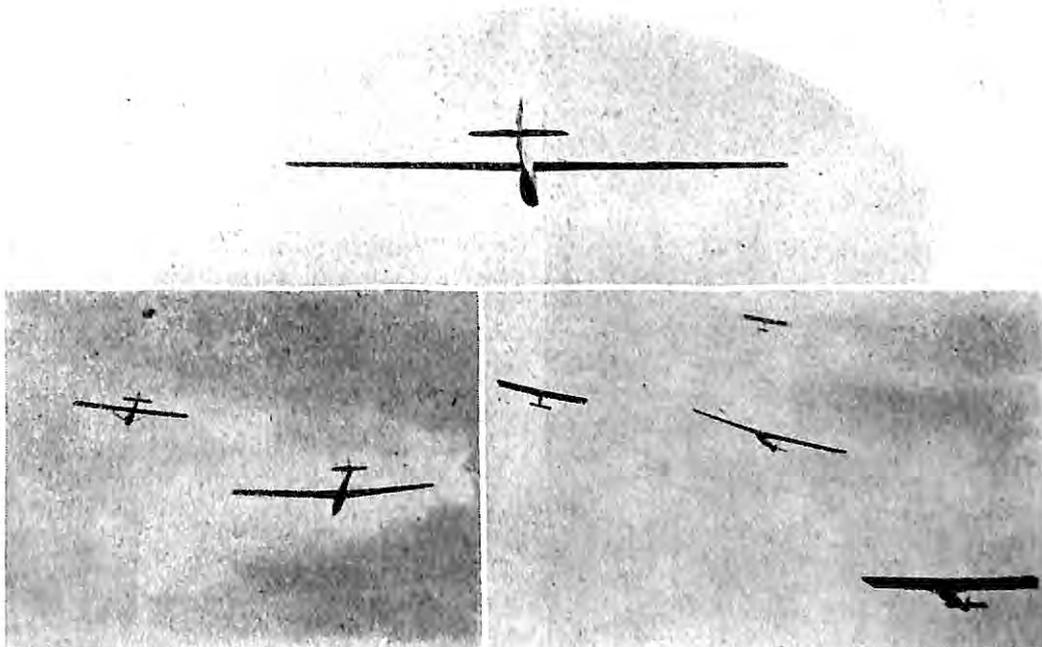
Frattanto, voluto ed organizzato dal Comando Federale, si apriva all'Aeroporto di Vizzola Ticino il primo Campeggio Provinciale di Volo a vela — durato dal 10 al 25 settembre — al quale convennero da ogni parte della Provincia una cinquantina di Giovani Fascisti a tentare, con l'entusiasmo in cuore, i loro primi voli verso l'azzurro ed a vivere — in perfetto spirito di

cameratismo — quindici giorni di sana e gioconda fatica, che rimarranno incancellabili nella loro memoria. Per tutto il tempo che il campeggio durò, la vita vi si svolse con ritmo intenso e con disciplina militarmente perfetta.

A chiusura del Campeggio si svolsero le prove di brevetto davanti all'apposita Commissione Provinciale: su 62 allievi presentatisi all'esame, ben 60 ottennero l'approvazione, documentando così nel modo più lusinghiero la bontà dell'insegnamento che la Scuola impartisce.

UNA SQUADRIGLIA IN VOLO.

Mentre però ferveva la vita al campo di Vizzola Ticino, nell'officina di Varese non si dormiva, ma si lavorava, con ritmo sempre più intenso, alla rifinitura dei nuovi veleggiatori, che, lucidi arditi e belli, attendevano ormai di essere saettati attraverso il nostro bel cielo a cantare l'ardore ed il coraggio della Gioventù Fascista. La nostra fatica di più che nove mesi era stata feconda, perchè accanto allo stormo degli 8 aliante erano stati costruiti anche due nuovi apparecchi da scuola del consueto tipo « Zogling ».



In alto: Il « Roma » in volo — A sinistra: Il « Roma » ed il « Gerlin » lanciati dalla vetta del Mottarone
A destra: Il « Roma » vola in pattuglia con altri veleggiatori anfibi della Scuola Varesina

Con la costruzione di quei nuovi apparecchi, che andavano ad affiancarsi al loro maggior fratello, il « Roma », fu possibile la creazione della Squadriglia Voloveliera Federale, composta dei migliori e più provati piloti della Provincia, i quali — compiuto il necessario allenamento sia sul campo di Vizzola che all'idroscalo della Schiranna — attendevano l'ora propizia per un nuovo e più vasto esperimento di volo collettivo dal Campo dei Fiori al Lago di Varese.

Il tentativo venne infatti compiuto nel pomeriggio della domenica 16 settembre: una scialba giornata che, se non presentava eccezionali possibilità di volo, poteva dirsi tuttavia sufficientemente buona. Alle 16 e 30, alla presenza del Segretario Federale, del Rappresentante del Reale Aero Club d'Italia e di una folla di turisti e di sportivi, fu dato il via, ed i nove veleggiatori

scattarono ad uno ad uno nel cielo, che s'era fatto grigio per un velo di nebbia sorgente dal Lago e dalle valli. Fu per tutti un momento di intensa commozione: per il pubblico, che tremava al pensiero di nove giovani vite affidate a così fragili ali; per noi, che proiettati d'improvviso nel silenzio solenne dello spazio, sentivamo più che mai la bellezza pura della nostra passione. Alla folla che, su le sponde del Lago, stava in attesa, guardando alla vetta lontana del monte, parve che d'un tratto il cielo fosse stato invaso da uno stormo d'aquile reali.

Il volo, iniziato sotto buoni auspici, si svolse regolarmente per il « Roma » e per sette degli altri apparecchi, che poterono ammarare felicemente nelle calme acque del Lago, fatte rosse nel tranquillo tramonto. Uno solo dei veleggiatori preso, poco dopo la partenza, da una sfavorevole corrente discendente, che gli fece perdere quota e minacciò di proiettarlo contro un costone della montagna, fu obbligato ad un atterraggio di fortuna su una stretta balza, senza che il pilota riportasse danno alcuno.

La prova — che voleva essere un saggio della bontà delle nostre macchine, della perizia dei piloti, della capacità organizzativa dei Dirigenti della Scuola, e che doveva riuscire strumento efficace di propaganda aeroveliera — era felicemente compiuta.

DA UN LAGO ALL'ALTRO.

Dopo l'esperimento sopra ricordato di volo collettivo, la stagione ormai molto inoltrata, e perciò poco propizia al volo a vela, non ci ha permesso di fare grandi cose. Tuttavia, dobbiamo ancora registrare due fortunati tentativi, che hanno migliorato notevolmente i tempi da noi precedentemente raggiunti in volo.

Il primo ebbe luogo nel pomeriggio del giorno 11 ottobre. Due apparecchi — il « Roma » ed il « Gerlin », pilotati rispettivamente da Rovesti e da Gada — furono lanciati dal Campo dei Fiori, e, non ostante il forte vento di tramontana che soffiava in coda e che generava una notevole corrente discendente, i due piloti riuscirono a sorvolare con ardita manovra la cresta del monte alla Punta di Orino ed a portarsi sul

Il ricupero di un veleggiatore anfibio ammarato nell'acque del Lago di Varese



versante opposto, dove — grazie alle intense correnti dinamiche generate dal vento contro il pendio montano — poterono veleggiare a lungo, senza perdere quota. Così, il « Roma » poté ammarare nel Lago Maggiore, presso Caldè, dopo 34 primi e 45 secondi di volo; il « Gerlin » invece atterrava, dopo 28 primi e 16 secondi, in un prato, nei pressi di Laveno, con un'abile manovra che salvava il velivolo da ogni danno.

Il secondo tentativo ebbe luogo la domenica seguente, 14 Ottobre, dalla vetta del Mottarone, con gli stessi apparecchi e con gli stessi piloti.

Il forte vento che spirava quel giorno da sud-ovest aveva svegliato nel cuore dei volatori la speranza di poter compiere dei voli veleggiati di notevole durata, poichè lungo i costoni montani che fronteggiano il lago d'Orta si generavano correnti ascensionali di grande intensità. Ma, mentre si facevano i preparativi per il lancio, densi banchi di nebbia, spostati dal vento, invasero tutta la regione del Verbano, togliendo la visibilità e rendendo impossibile la navigazione. Parve per qualche tempo che si dovesse rinunciare al tentativo per non esporre piloti e macchine ad un pericolo mortale; ma uno squarcio, apertosi d'improvviso in mezzo al nebbione, lasciò intravedere un lembo di cielo e di lago e decise i piloti alla partenza. Nel volo, essi poterono giovare delle correnti ascensionali incontrate, benchè grandemente ostacolati dalla nebbia, e poterono far registrare dei tempi che migliorarono di parecchio quelli raggiunti in precedenti tentativi: il « Roma » infatti tenne l'aria per 41 primi e 12 secondi; il « Gerlin » per 29 primi e 55 secondi. I due alianti ammararono felicemente nel Lago d'Orta, a circa 15 Km. dal punto di partenza.

AL NOSTRO POSTO

Oggi, ancor più che per il passato, confortati dalla benevolenza di molti e dalla certezza di compiere opera utile alla gioventù ed alla Patria, noi sentiamo la bellezza ed il valore della nostra fatica — da quando il DUCE, pensoso dei destini d'Italia, ha riaffermato la necessità di foggarsi quell'anima guerriera, che diede a Ro-



Uno schieramento di veleggiatori anfibi della Scuola Varesina

ma i momenti più belli della sua storia. Ebbene, in questi ranghi che si vanno serrando, noi — come Giovani Fascisti e come Aviatori — rivendichiamo il nostro posto. L'anno 1935 vedrà la nostra Scuola durare assidua nella consueta fatica per raggiungere nuove e più superbe mete.

Fermamente convinti che il volo a vela sia lo sport dell'avvenire, quello che attirerà a sè la parte migliore dei nostri Giovani, perchè al loro animo fa intravedere tutte quelle seduzioni a cui sono maggiormente sensibili, noi non ci stancheremo nel prodigare l'opera nostra per procurare alle ali silenziose sempre più folte schiere di aquilotti.

Così, dai nostri nidi, con ben più valide ali, i nostri stormi spiccheranno il volo nell'ora del pericolo, per contendere coi rostri e con gli artigli, il cielo della Patria alle aquile nemiche.

Gli Eroi della Guerra e della Rivoluzione ci hanno insegnato come si deve restare al proprio posto e come — se occorre — ci si deve morire: l'esempio non andrà perduto!

Con questo proposito in cuore, verchiamo la soglia dell'anno nuovo.

Dicembre 1934-XIII.

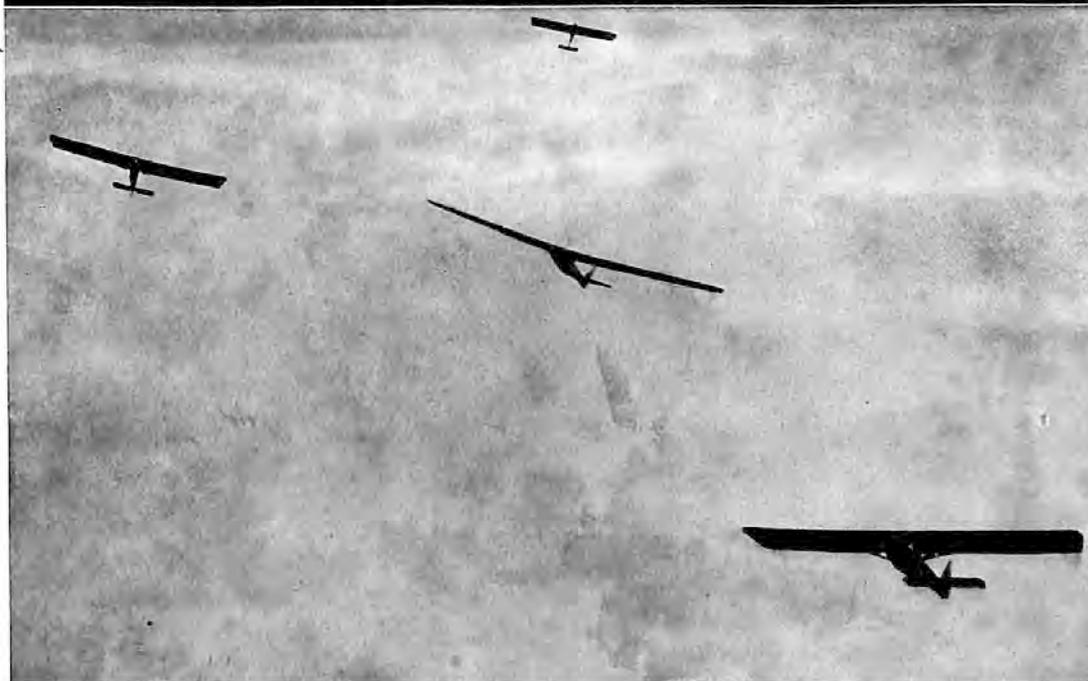
PLINIO ROVESTI

L'ALA D'ITALIA

PERIODICO NAZIONALE DELL'AVIAZIONE FASCISTA

FEBBRAIO 1935-XIII

VOLO A VELA VARESINO



Se ci dichiarassimo perfettamente soddisfatti dei 3000 lanci e dei settanta brevetti « A » che la scuola varesina di volo a vela presenta alla chiusura annuale di bilancio ci accontenteremmo di poco. Bisogna pensare al giorno in cui ogni provincia delle novantatre d'Italia avrà realizzato 30.000 lanci e 70 brevetti « C ». Solo allora il volo a vela sarà « attività » autentica nel quadro aeronautico nazionale. Ciò non toglie che Varese e i risultati dei suoi Giovani Fascisti meritino la segnalazione perchè nessuna città ha fatto altrettanto, escluse soltanto — ma non tutte — quelle che orgogliosamente si chiamano metropoli e soverchiano col peso di possibilità economiche di troppo superiori.

Quando, nel novembre del 1933, il Duce ricevette a Palazzo Venezia il Comando Federale di Varese, espresse il desiderio che nel cielo della nostra Provincia — che è terra di confine — s'alzassero frequenti e folti gli stormi giovanili per testimoniare ad Italiani e stranieri il nostro spirito operoso e vigile. Quel desiderio del Capo fu una consegna. E poichè, già da tempo, era nato nel cuore dei Giovani Fascisti Varesini il pensiero di onorare in maniera nuova e degna i Martiri della Provincia, così il Comando Federale ritenne che avrebbe egregiamente risposto alla consegna del Capo ed al voto dei Giovani decidendo la costruzione di otto veleggiatori da intitolarsi a quelle otto Camicie Nere che, col loro sangue, avevano consacrato la nobiltà del Fascismo Varesino.

Il problema si presentava molto difficile, ma noi non pensammo neppure per un istante che fosse impossibile risolverlo. Sapevamo di poter contare, prima di tutto, sull'appoggio del Segretario Federale, al quale tutte le attività giovanili stanno a cuore e particolarmente, crediamo, quella voloveliera. In secondo luogo, sapevamo di poter di-

Il « Roma »
in formazio-
ne sul Lago.

sporre della fatica abile e generosa dei Giovani Fascisti, i quali reclamavano per sé la gioia di costruirsi le ali per i voli futuri. Infine, sapevamo di avere attorno a noi una folta cerchia di amici e di benefattori a cui non avremmo richiesto invano l'aiuto necessario a realizzare un disegno che assommava in sé tanti fini pratici ed ideali. Siamo lieti, oggi, di poter affermare che i nostri calcoli non furono errati.

Il Capitano del Genio Aeronautico, Ing. Angelo Mori, che da tre anni dedica alla nostra scuola entusiasmo e genialità, ha fornito i disegni per il nuovo stormo di aerovelieri, creando un tipo di apparecchio anfibia, che unisce le migliori doti di stabilità con eccellenti qualità aerodinamiche. Insieme con i disegni, vennero i mezzi.

L'ATTIVITA' DIDATTICA

Mentre ferveva il lavoro intorno ai nuovi apparecchi, non veniva trascurata la preparazione degli allievi. Dobbiamo alla S. A. Caproni di Vizzola Ticino, se non fummo più costretti al miserevole vagabondaggio degli anni passati, in quanto essa, con una generosità degna del migliore elogio, mise a nostra disposizione il suo aeroporto per i voli di addestramento e di allenamento, i suoi capannoni per accogliere i nostri velivoli, una sua palazzina per ospitare gli allievi nelle ore di riposo. Ad altri amici del volo a vela dobbiamo, se la nostra Scuola ha potuto essere dotata di un ottimo autocarro per il trasporto degli allievi e di un'automobile da adibirsi al ricupero degli apparecchi sul campo di volo. Alla nostra industriosa fatica dobbiamo, in fine, la costruzione di un ampio e comodo furgone coperto per il trasporto dei velivoli.

In tal modo, il nostro lavoro poté essere, più che nei passati anni, fecondo di buoni risultati, che lasciano sperare assai di più per l'avvenire. Se si riflette che l'attività didattica della scuola ha dovuto essere limitata ai soli giorni festivi favoriti da buone condizioni atmosferiche e che ciò nonostante abbiamo potuto effettuare nel ciclo dell'anno XII più di 3.000 lanci e portare alle prove di brevetto 74 allievi e infine mantenere in perfetto allenamento i vecchi piloti, non si potrà dire — crediamo — che il nostro tempo e la nostra fatica siano andati perduti. E se si aggiunge che a Gallarate, a Busto Arsizio, a Somma Lombardo, a Sesto Calende, a Valmarchirolo sono sorte e fioriscono nuove scuole che vanno svolgendo con tenacia e con metodo il loro compito di preparare i giovani al volo e di creare nel popolo una salda coscienza aviatoria, si può affermare che non fu vana la nostra fede nelle ali silenziose e che, in un prossimo avvenire, ogni angolo della nostra bella Provincia avrà il suo nido di arditi aquilotti.

VOLO COLLETTIVO

Il 15 agosto, aveva luogo con esito favorevole un primo esperimento di volo collettivo. Dal Campo dei Fiori, benchè pure in quel giorno le condizioni atmosferiche non fossero del tutto soddisfacenti, vennero lanciati, alla distanza di pochi minuti l'uno dall'altro, due apparecchi: il « Roma » pilotato dallo scrivente ed uno dei nuovi veleggiatori anfibi pilotato dal Capo Centuria Costantino Gada, esperto pilota della Scuola Federale. I due voli, che non miravano a conquistare dei records, ma a sperimentare il comportamento del nuovo aliante in un lancio da alta quota ed a stabilire la possibilità di lanci multipli e di voli in formazione, furono come il preludio di un esperimento assai più complesso, che doveva tentarsi circa un mese dopo, quando tutto lo stormo dei velivoli e l'allenamento dei piloti sarebbe stato completo.

Frattanto, si apriva all'Aeroporto di Vizzola Ticino il primo Campeggio Provinciale di Volo a vela — durato dal 10 al 25 settembre — al quale convennero da ogni parte della Provincia una cinquantina di Giovani Fascisti. Per tutto il tempo che il campeggio durò, la vita vi si svolse con ritmo intenso e con disciplina militarmente perfetta. A chiusura del Campeggio si svolsero le prove di brevetto davanti all'apposita Commissione Provinciale: su 62 allievi presentatisi all'esame, ben 60 ottennero l'approvazione.

Con la costruzione di otto nuovi apparecchi, che andavano ad affiancarsi al loro



In alto: un gruppo di veleggiatori anfibi in riva al Lago.
Sopra a destra: altri apparecchi costruiti dai rispettivi piloti.
A sinistra: il « Roma » lanciato da Campo dei Fiori.
Qui di fianco: schieramento dei veleggiatori anfibi.

maggior fratello, il « Roma », fu possibile la creazione della Squadriglia Voloveliera Federale, composta dei migliori piloti della Provincia, i quali — compiuto il necessario allenamento sia sul campo di Vizzola che all'idroscalo della Schiranna — attendevano l'ora propizia per un nuovo e più vasto esperimento di volo collettivo dal Campo dei Fiori al Lago di Varese. Il tentativo venne infatti compiuto nel pomeriggio della domenica 16 settembre: una scialba giornata che, se non presentava eccezionali possibilità di volo, poteva dirsi tuttavia sufficientemente buona. Alle 16 e 30, alla presenza del Segretario Federale, del Rappresentante del Reale Aero Club d'Italia e di una folla di turisti e di sportivi, fu dato il via, ed i nove veleggiatori scattarono ad uno ad uno nel cielo, che s'era fatto grigio per un volo di nebbia sorgente dal Lago e dalle valli. Il volo si svolse regolarmente per il « Roma » e per sette degli altri apparecchi, che poterono ammarare felicemente nelle calme acque del Lago. Uno solo dei veleggiatori preso, poco dopo la partenza, da una sfavorevole corrente discendente, che gli fece perdere quota e minacciò di proiettarlo contro un costone della montagna, fu obbligato ad un atterraggio di fortuna su una stretta balza, senza che il pilota riportasse danno alcuno. Dopo questo esperimento la stagione ormai molto inoltrata non ci ha permesso di



Sopra a destra: Il « Roma »
anfibia; a sinistra: uno degli
apparecchi costruiti dai Gio-
vani fascisti.

fare grandi cose. Tuttavia, dobbiamo ancora registrare due fortunati tentativi, che hanno migliorato notevolmente i tempi da noi precedentemente raggiunti in volo. Il primo ebbe luogo nel pomeriggio del giorno 11 ottobre. Due apparecchi — il « Roma » ed il « Gerlin », pilotati rispettivamente da Rovesti e da Gada — furono lanciati dal Campo dei Fiori, e, non ostante il forte vento di tramontana che soffiava in coda e che generava una notevole corrente discendente sulla balza di lancio, riuscirono a sorvolare con ardita manovra la cresta del monte alla Punta di Orino ed a portarsi sul versante opposto, dove — grazie alle intense correnti dinamiche generate dal vento contro il pendio montano — poterono veleggiare a lungo, senza perdere quota. Il « Roma » ammarò nel Lago Maggiore, presso Caldè, dopo 34 primi e 45 secondi di volo; il « Gerlin » atterrava, dopo 28 primi e 16 secondi, in un prato, nei pressi di Laveno.

Il secondo tentativo ebbe luogo la domenica seguente, 14 Ottobre, dalla vetta del Mottarone, con gli stessi apparecchi e con gli stessi piloti.

Nel volo, essi poterono giovare delle correnti ascensionali incontrate, benchè grandemente ostacolati dalla nebbia, e poterono far registrare dei tempi che migliorarono di parecchio quelli raggiunti in precedenti tentativi: il « Roma » infatti tenne l'aria per 41 primi e 12 secondi; il « Gerlin » per 29 primi e 55 secondi. I due alianti ammarono felicemente nel Lago d'Orta, a circa 15 Km. dal punto di partenza.

UN ELOGIO MERITATO

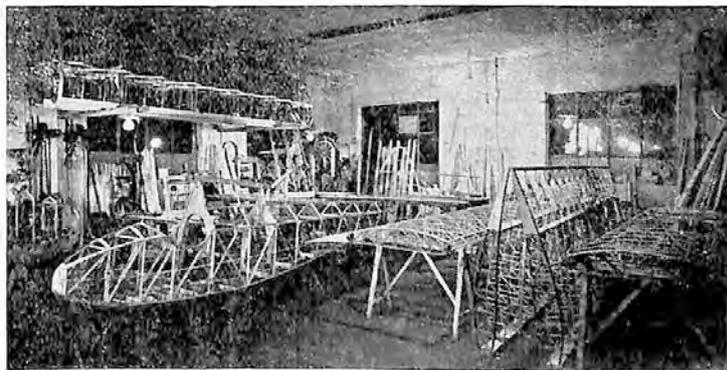
Ecco dunque in sintesi il lavoro che noi abbiamo compiuto nell'anno XII, confortati dalla benevolenza di molti e dalla certezza di compiere opera utile. L'anno XIII vedrà la nostra Scuola durare assidua nella consueta fatica per raggiungere nuove mete. Siamo fermamente convinti che al volo a vela sono riserbate stupende conquiste in un avvenire non molto lontano e non ci stancheremo di prodigare l'opera nostra per attirare verso di esso sempre più folte le schiere dei giovani.

PLINIO ROVESTI

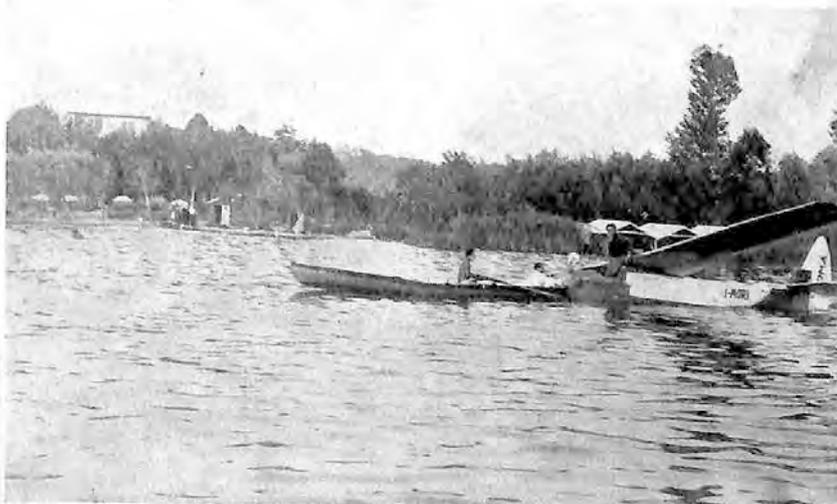
"L'Aquilone" 30 Marzo 1935 XIII



Un anfibia in volo sul lago di Varese.



Una vista dell'officina della Scuola di Varese durante la costruzione di otto veleggiatori anfibi.



Un anfibia della scuola provinciale di volo a vela «Tomaso dal Molin» nelle acque del lago di Varese.

"L' Aquilone" 15 Aprile 1935 - am



Una bella infilata di veleggiatori della fiorente scuola di Volo a Vela «Tomaso dal Molin» di Varese.

"Cronaca Prealpina" 28 Febbraio 1935
XIII

Il Federale, Agello e l'Ing. Castoldi visitano l'Officina della Scuola di Volo a Vela

Teri sera, mentre la nuova Officina della Scuola Federale di volo a vela era in pieno fervore di lavoro, vi giunse il Segretario Federale accompagnato da uno stuolo di personalità, tra le quali erano Agello, l'Asso degli assi della velocità, l'Ingegnier Castoldi, il superbo ideatore dei « bolidi rossi », il camerata Ragni, Comandante in Seconda e il camerata Locatelli, Aiutante in Prima dei Fasci Giovanili di Combattimento, il Sciencor Cav. Eugè, il Pilota Siro Casale, il Cav. Uff. Secondo Mona e l'Ing. Bruno Mona di Somma Lombardo, il Prof. Basso, Direttore della Cattedra d'Agricoltura, il Rag. Pietriboni, ecc.

Ricevuti all'ingresso dal Comandante della Scuola, Plinio Rovesti, i visitatori hanno compiuto il giro dell'Officina, interessandosi al lavoro che una trentina di Giovani Fascisti vi compiono con passione indefessa e puro spirito volontaristico, onde apprestare Ali sicure e salde alla loro febbre di volo che, invece di affievolirsi, si accutizza sempre più e fa ogni giorno nuovi proseliti.

I visitatori hanno ammirato con cuore commosso questi giovanissimi pionieri del volo a vela della nostra Provincia che attorno a freiatrici e a pialatrici, davanti a seghe circolari e a torni, a trapani, a mole e a trince si alternano nelle ore di riposo, animati da un fervore quasi mistico non digiunto da spirito di emulazione e zelo di superamento. Gli apparecchi che conoscono il nostro cielo per gli innumerevoli voli che vi hanno compiuto, nell'attesa della buona stagione vengono rimessi in efficienza, mentre altri, già in postati, attendono l'allestimento.

Il Federale e i visitatori tutti hanno ammirato altresì l'ordine di ogni reparto, l'ufficio di Direzione e il deposito del materiale.

La Scuola di Volo a Vela - come si sa - è stata creata dalla volontà tenace e ferma del Federale che ha trovato nel camerata Rovesti un animatore impareggiabile.

La visita è durata poco più di un'ora; al termine di essa le giovanissime maestranze che se ne erano compiute in cuor loro, non abbandonando in precedenza il posto di lavoro, si sono riunite attorno al Federale e hanno lanciato con animo vibrante il saluto al DUCE.

"Cronaca Prealpina" 17/3/1935
XIII

**Il Volo a Vela dei Giovani Fascisti
L'inaugurazione dei nuovi Corsi di pilotaggio veloveliero**

Martedì 19 corrente, presso l'Aeroporto di Vizzola Ticino, verranno inaugurati i nuovi corsi di pilotaggio veloveliero riservati ai Giovani Fascisti della provincia. Le lezioni di volo si svolgeranno dalle ore 9 alle 12 e dalle 13.30 alle 16.30.

Gli allievi del Gruppo Varesino dovranno trovarsi presso la sede di Via Cimone 19, alle ore 7.45, mentre quelli dei Gruppi di Busto Arsizio, Gallarate, Sesto Calende e Somma Lombardo, dovranno presentarsi al campo di volo per le ore 9.

**COMANDO FEDERALE FF. GG. C.
Il Campeggio Federale a Vizzola Ticino**

Col giorno 8 giugno avrà inizio presso l'Aeroporto di Vizzola Ticino, il primo turno del Campeggio Federale di Volo a Vela per lo svolgimento dei Corsi di pilotaggio di velivolo senza motore.

Tali Corsi hanno principalmente lo scopo di addestrare al pilotaggio veloveliero gli appartenenti ai Fasci Giovani di Combattimento. Sarà data la preferenza di iscrizione a coloro che sono in possesso dei titoli di studio e in corso di conseguimento, per l'ammissione ai Corsi premilitari di pilotaggio aereo della R. Aeronautica (Scuola media inferiore).

Al termine del periodo d'istruzione, ai giovani ritenuti idonei, verranno rilasciati gli attestati « A » o « B » di pilota di velivolo senza motore, che costituiranno, a parità di merito, titolo preferenziale per la ammissione ai Corsi Premilitari di pilotaggio aereo istituiti dal Ministero dell'Aeronautica, o per l'ammissione ai Corsi regolari della R. Accademia Aeronautica.

Gli allievi ammessi ai Corsi Velovelieri verranno divisi in due squadre: prima squadra: composta esclusivamente da Giovani fascisti o graduati del FF. GG. C. che alloggieranno e consumeranno i pasti al campo sino al conseguimento del brevetto (25 giorni circa); seconda squadra: composta da Giovani fascisti o graduati del FF. GG. C. residenti in centri prossimi al Campo di Vizzola Ticino, che potranno frequentare le lezioni di pilotaggio nelle ore libere dalle loro normali occupazioni (dalle 6 alle 8 e dalle 18 alle 20).

Il soggiorno dei campeggisti sarà a carico del Comando Federale.

I Comandanti dovranno pertanto segnalare con la massima urgenza - e comunque non più tardi del 3 giugno, - il numero del G. F. che frequenteranno i Corsi di pilotaggio, avendo cura di tenere distinto il numero di quelli disposti a soggiornare al Campo per un periodo di almeno 25 giorni, dal numero di coloro che frequenteranno soltanto i Corsi di pilotaggio nelle ore di libertà.

In seguito a tali segnalazioni, il Comando Federale trasmetterà tempestivamente i moduli di domanda e quelli per la visita sanitaria, che gli aspiranti piloti dovranno preventivamente subire o da un medico del FF. GG. C. o dal locale Ufficiale Sanitario. Ulteriori notizie verranno quanto prima comunicate in merito al concentramento dei campeggisti, agli orari di partenza ed all'equipaggiamento.

COMANDO FEDERALE FF. GG. C.

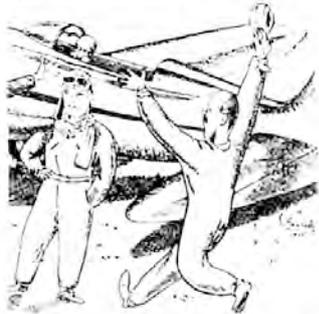
La commemorazione a Vizzola Ticino del camerata Giovanni Pietriboni

Il 21 corrente, ricorrendo il primo anniversario della morte del camerata Giovanni Pietriboni, presso l'Aeroporto di Vizzola Ticino, ove sorge il Campo Federale di volo a vela, alle ore 7, verrà celebrata una Messa al Campo in suffragio del Caduto. Alla cerimonia, alla quale interverrà anche una rappresentanza della R. Aeronautica, debbono intervenire le rappresentanze di tutti i FF. GG. C. delle zone di Gallarate, Busto Arsizio e Somma Lombardo, con Gagliardelli e Piamme. Saranno gradite le partecipazioni di rappresentanze degli altri FF. GG. C.

"L'Aquilone" 1° Agosto 1935
XIII

CAMPEGGIO VARESENO DI VOLO A VELA

Si è chiuso in questi giorni il primo turno di campeggio federale di volo a vela che si è svolto all'aeroporto di Vizzola Ticino. La Commissione esaminatrice ha as-



sistito alle prove per il conseguimento del brevetto di per il pilotaggio di aeromobili senza motore, felicemente superate dai seguenti 23 giovani iscritti ai diversi Fasci della provincia di Varese: Bassetti Santino, Carù Dante, Martegani Eligio, Riboni Enrico, Senaldi Giovanni, Arlini Bruno, Colombo Giovanni, Marchi Costante, Lattuada Isidoro, Faglia Giordano, Manzoni Egidio, Eadie Francesco, Moretti Nerio, Cattaneo Luigi, Giupponi Domenico, Ragni Rinaldo, Rossi Bertolotti Carlo, Colombo Elio, Corbetta Giovanni, Honora Paolo, Moro Fausto, Bonfatti Camillo, Brischè Giovanni.

**IL VOLO SENZA MOTORE
L'inizio del 2° Corso di pilotaggio al Campeggio Federale di volo a vela**

Sabato 20 corrente, presso l'Aeroporto di Vizzola Ticino, si inizierà il 2° Corso di pilotaggio veloveliero riservato ai Giovani Fascisti della provincia ammessi al Campeggio Federale di volo senza motore.

Il concentramento degli allievi piloti che non avranno la possibilità di raggiungere il campo di volo con mezzi propri, avrà luogo presso la stazione ferroviaria di Gallarate, nella mattinata alle ore 10.30.

Tutti i Giovani Fascisti ammessi ai Corsi di pilotaggio dovranno presentarsi al Campo in livrea regolamentare ed equipaggiati secondo le disposizioni impartite ai Comandi interessati.

I Fasci che non hanno ancora fatto pervenire al Comando Federale la domanda del campeggio, sono invitati a voler provvedere, merito con la massima urgenza,

Credere, obbedire, combattere!

LITTORIALI DELLA CULTURA E DELL'ARTE

VARESE, 18 Aprile 1935 - XIII

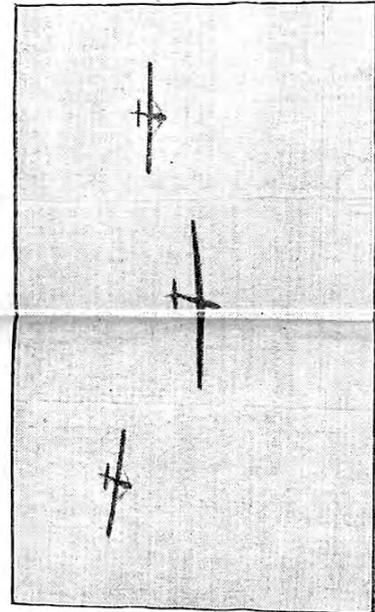
L'ITALIANO NUOVO

GIORNALE-TIPO DEL GRUPPO UNIVERSITARIO FASCISTA DI VARESE

VOLO A VELA - SCUOLA D'ARDIMENTO

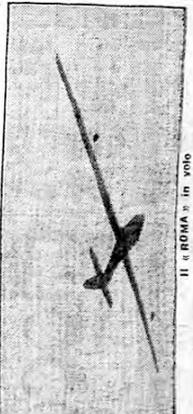
Il Volo senza motore n Provincia di Varese

«L'Ala d'Italia» l'Ente federale per l'ardimento nazionale dell'aviazione sportiva, pubblicando nello scorso febbraio una rassegna del lavoro compiuto dalla Scuola Federale di Volo a Vela, riconferma il suo interesse per questo tipo di volo, e per il suo sviluppo in Italia. Il volo a vela, che si chiama anche volo senza motore, è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela. Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela.



Il «ROMA» vola in pattuglia con altri due velisti della Scuola Varese

Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela. Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela.



Il «ROMA» in volo

Questo lavoro, che ha raggiunto il riconoscimento e l'elogio del segretario del Partito e quello di un tempo accomunato nazionale, con la Scuola d'ardimento, ha permesso di organizzare in tutta la provincia di Varese una scuola di volo a vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela. Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela.

Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela. Il volo a vela è un tipo di volo che si pratica in tutto il mondo, e che ha una storia che si può dire millenaria. In Italia, il volo a vela ha fatto alcuni passi in avanti, e si è organizzato in una scuola che si chiama Scuola Federale di Volo a Vela. Questa scuola ha il compito di insegnare a volare senza motore, e di organizzare le competizioni di volo a vela.

Plinio Rovesti



Un lavoro del «BERLIN»

L'AUTO - 4 Maggio 1935-XIII

Scuole provinciali di volo a vela



LA SCUOLA FEDERALE VARESENA
« T. DAL MOLIN »

Fu fondata nel febbraio 1931 dalla giovane camicia nera Plinio Rovetto. Così egli scrive:

« ... Quando, nel novembre del passato anno, il Duce ricevette a Palazzo Venezia il Comando Federale di Varese esprime il desiderio che nel cielo della nostra Provincia — che è terra di confine — s'alzassero frequenti e numerosi gli stormi alati per testimoniare agli italiani e agli stranieri lo spirito operoso e vigile dell'Italia nuova. Quel desiderio del Capo fu per il Comando Federale come una consegna, a cui non si poteva mancare. E poiché, già da qualche tempo, era nato nel cuore dei

Giovani Fascisti di Varese il pensiero di onorare in maniera nuova e degna i Martiri della Provincia, così il Comando Federale ritenne che avrebbe degnamente risposto al desiderio del Capo e al voto dei Giovani decidendo la costruzione di otto veleggiatori da intitolarsi a quelle otto eroiche Camicie Nere che, col loro sangue, avevano consacrato la nobiltà del Fascismo varesino. La decisione del Comando Federale fu accolta con schietto entusiasmo dai Giovani Fascisti poiché mentre essa risolveva il problema di adeguare il numero dei velivoli alle sempre crescenti esigenze della Scuola di volo a vela, illuminava la nuova fatica di una luce di eroica poesia, che nei cuori giovanili non manca mai di accendere fiamme di generosità e di coraggio.

E di generosità e di coraggio vi era infatti bisogno, poiché per l'attuazione di un così ardito disegno — che secondo i preventivi, avrebbe importato una spesa di circa 65.000 lire — non si avevano ancora i mezzi necessari, e non si sapeva se e come avrebbero potuto essere procurati. La sola base sicura dell'impresa era costituita da quel tanto che la Federazione Provinciale Fascista avrebbe potuto mettere a disposizione; tutto il resto rappresentava un problema da risolvere.

Risoluzione difficile certo, ma non impossibile. Poiché a risolverlo si era impegnato, da una parte, il Segretario Federale, Angelo Tuttoilmondo — al quale tutte le attività giovanili stanno a cuore e particolarmente, crediamo, quella velivola — e, da un'altra parte, i nostri Giovani Fascisti — già esperti e provati costruttori — i quali mettevano gratuitamente a disposizione dell'impresa la loro intelligente fatica. Si sapeva inoltre d'aver intorno a noi una cerchia di amici e di benefattori, ai quali non invano si sarebbe fatto appello per la realizzazione di un disegno che assommava in sé tanti fini pratici ed ideali. Così, senza esitazioni, si diede principio a quel lavoro, che doveva durare, assidue ed appassionato, per oltre nove mesi.

Il capitano del Genio Aeronautico ingegnere Angelo Mori, che da tre anni ormai dona alla nostra Scuola i tesori della sua scienza e della sua genialità — di cui è documento il grande anfibio « Roma » non ancora superato in Ita-

lia — ha fornito i disegni del nuovo stormo di aerovelieri, creando un tipo di apparecchio anfibio che unisce le migliori doti di stabilità con le più spiccate qualità aerodinamiche.

... E così predisposti i piani di costruzione, raccolti i materiali ed i fondi offerti, l'officina dei Giovani Fascisti aprì, tutte le sere, i suoi battenti per ricevere una folla di allievi che venivano nelle ore libere della loro giornata, a costruirsi — sotto la guida dei loro capi — le ali per i futuri voli. In quelle ore, l'ampio padiglione di Via Procaccini era tutto fremente di vita e folgorante di sogni.

Non sembra, adunque, strano che, mentre ferveva la costruzione dei nuovi velivoli, i nostri Giovani abbiano voluto con le loro mani una stele recante l'immagine della Madonna di Loreto e l'abbiano voluta erigere — la domenica 10 dicembre 1933 — su quel pianoro del Campo dei Fiori, da cui le nostre ali sciolgono di solito il loro volto verso sempre più alte e più lontane mete. Nella pia leggenda, che ha valso alla Vergine Lauretana il titolo di patrona degli aviatori, i nostri Giovani hanno sentito un accento lirico e l'hanno voluto fissare in un'opera d'arte e di pietà religiosa, che rinnovasse perennemente la fiamma del loro ardore e sonasse felice augurio alle ali della Patria.

Mentre però ferveva la vita al Campo di Vizzola Ticino, nell'officina di Varese non si dormiva; chè anzi, con ritmo sempre più intenso, si lavorava alla rifinitura dei nuovi veleggiatori, che — lucidi, arditi e belli — attendevano ormai di essere saettati attraverso il nostro bel cielo a cantare l'ardore ed il coraggio della Gioventù Fascista. La nostra fatica di più che nove mesi era stata feconda perchè accanto allo stormo di allianti sacri ai Caduti Fascisti erano stati costruiti anche due nuovi apparecchi da scuola, del consueto tipo « Zögling », che andavano a raggiungere i due veterani « Me ne frego! » e « Spalato ».

Con la costruzione degli otto nuovi apparecchi, che andavano ad affiancarsi al loro maggior fratello, il « Roma », fu possibile la creazione della Squadriglia Velivola Federale composta dei migliori piloti della provincia, i quali — compiuto il necessario allenamento sia sul campo di Vizzola che all'Idroscalo della Schiranna — attendevano l'ora propizia per un nuovo e più vasto esperimento di volo collettivo dal Campo dei Fiori.

Il tentativo venne infatti compiuto nel pomeriggio della domenica 16 settembre, una scialba giornata che, se non presentava eccezionali possibilità di volo, poteva darsi tuttavia sufficientemente buona. Alle 16.30 alla presenza del Segretario Federale, di altri dirigenti e di una notevole folla di sportivi e di villeggianti, fu dato il « via ». Una squadra di venti vigorosi Giovani Fascisti tende nel massimo sforzo il cavo elastico ed i nove veleggiatori scattano ad uno ad uno nel cielo, che si è fatto grigio per un velo di nebbia che sale lentamente dal lago e dalle valli e lo invade. E' per tutti un momento di intensa commozione: per il pubblico, che trema per quelle giovani vite affidate a così fragili ali; per noi, che profittati d'improvviso nel vuoto e nel silenzio solenne dello spazio, sentiamo più che mai la bellezza pura della nostra passione. Alla folla che, su le sponde del Lago di Varese, stava nell'attesa guardando alla vetta lontana del monte, par-



VARESE: gli allievi costruiscono i propri allianti.

ve che il cielo d'un tratto fosse stato invaso da uno stormo di aquile reali.

Il volo, iniziato sotto buoni auspici, si svolse regolarmente per il « Roma » e per sette degli altri apparecchi che poterono ammarare felicemente nelle calme acque del Lago, rosee nel tranquillo tramonto. Uno solo dei veleggiatori — il « Santo Stefano » — preso, poco dopo la partenza, da una sfavorevole corrente discendente, che gli fece perdere quota e minacciò di lanciarlo contro un costone della montagna, fu costretto ad un atterraggio di fortuna su una stretta balza, senza che il pilota riportasse alcun danno.

La prova — che voleva essere un saggio della bontà delle nostre macchine, della perizia dei piloti, della capacità organizzativa dei dirigenti della Scuola, e che doveva riuscire uno strumento efficace di propaganda voloveliara — era felicemente compiuta.

Oggi, ancor più che per il passato, noi sentiamo la bellezza ed il valore della nostra fatica — da quando il Duce, pensoso dei destini della Patria, nell'ora torbida che grava sul mondo, ha riaffermato la necessità per il Popolo Italiano di foggarsi quell'anima guerriera, che diede all'Italia i momenti più belli della sua storia. Ebbene, in questi ranghi che si vanno serrando, noi — come Giovani Fascisti e come Aviatori — rivendichiamo il nostro posto; noi, che d'ogni giovane vogliamo e sappiamo fare un'aquila futura; noi, che da ogni legno sappiamo cavare un'ala; noi che d'ogni casa sappiamo fare un nido per i nostri stormi, da cui spiccare il volo, nell'ora del pericolo, per contendere coi rostri e con gli artigli, il cielo della Patria alle aquile nemiche.

Gli Eroi della Guerra e della Rivoluzione ci hanno insegnato come si deve restare al proprio posto e come — se occorre — si deve morire: l'esempio non andrà perduto!

Con questo proposito in cuore, varchiamo la soglia dell'Anno XIII ».



Le ali silenziose della Scuola Federale Varesina.

"Le Vele dell' Aerea" 14 Luglio 1935

PROBLEMI DEL VOLO A VELA

L'aliante veleggiatore anfibio

Come ognuno sa, si è soliti chiamare « anfibi » quegli apparecchi che, per le loro particolari caratteristiche, sono atti a partire sia da terra che dall'acqua ed a scendere parimenti sia nell'acqua che sulla terra. Ora, è facile che qualcuno sia indotto a pensare che — dovendo tali apparecchi possedere buone doti di stabilità e di navigabilità in acqua — debbano per ciò rinunciare in buona parte a quelle qualità aerodinamiche, che debbono essere possedute da ogni buon veleggiatore. Parrà inoltre indubitabile che tali apparecchi debbano essere notevolmente più pesanti in confronto dei terrestri per la necessità di avere la fusoliera a tenuta stagna e, per di più, maggiormente costosi per la convenienza di adottare quegli accorgimenti costruttivi e quei sussidi tecnici, che devono giovare alla sicurezza.

Orbene, tali pregiudizi non hanno davvero ragione di essere.

Infatti, per quello che riguarda le qualità aerodinamiche, affermo che quelle dell'anfibio non si trovano per nulla in condizione di sensibile inferiorità in confronto di quelle dei veleggiatori terrestri, nè — molto meno — in confronto di quelle degli apparecchi marini muniti di floteurs: i dati tecnici, controllati da ripetute esperienze, sono là a dimostrarlo.

Per quello poi che riguarda il peso, posso affermare che esso è uguale — e può essere talora anche inferiore — a quello di qualsiasi apparecchio terrestre perchè, se è necessario allo scopo di garantire una buona navigabilità rivestire di legno compensato la fusoliera, almeno fino alla linea d'immersione, ciò — oltre che giovare ad irrigidire il complesso costruttivo della fusoliera stessa — dispensa poi dalla necessità di impiegare quei complessi tralicci che troviamo in molti apparecchi rivestiti interamente di tela.

Per quello infine che riguarda gli speciali accorgimenti costruttivi ed i sussidi tecnici, che devono giovare alla sicurezza dell'anfibio, dirò che tutto si riduce a saper prevedere a tempo le necessità ed i bisogni che potranno derivare dalla duplice natura e dal duplice impiego dell'apparecchio che si vuole costruire. Anche su questo punto, l'esperienza ha già fornito dei dati e delle osservazioni che potranno, a tempo e luogo, essere fatte conoscere con vantaggio ai volovelieri.

Nessuna ragione esiste dunque — sotto l'aspetto tecnico e costruttivo — per ritenere l'anfibio un aliante meno apprezzabile d'ogni buon veleggiatore terrestre o marino. Dico di più: l'anfibio presenta notevolissimi vantaggi, che ne consigliano

l'impiego a preferenza di ogni altro tipo.

Si rifletta, prima di tutto, a la possibilità di scendere indifferentemente sul terreno o nell'acqua: ciò ha un'importanza grandissima sia in ordine all'ineolamità del pilota che a quella dell'apparecchio. Tutti sanno, infatti, come spesse volte il veleggiatore terrestre sia costretto ad effettuare atterraggi di fortuna in luoghi disadatti, che riescono pericolosi sia per la macchina che per l'uomo. Come conseguenza, si hanno da deplorare molto frequentemente delle scassature che, quando non sono irreparabili, richiedono spese rilevanti per essere riparate.

Tali pericoli e danni sono assai minori per il veleggiatore anfibio, poichè, volando su di esso, il pilota sa di poter fare assognameuto, non solo sui probabili campi di fortuna che potrà scorgere sotto di sé quando sarà costretto a scendere, ma anche sui fiumi, sui laghi, sui mari, dove potrà posarsi senza rischio alcuno. Ciò significa, in altri termini, che l'anfibio, offrendoci garanzie migliori di sicurezza e minori probabilità di danni, è sotto l'aspetto pratico ed economico l'apparecchio da preferirsi.

Con l'anfibio, inoltre, possiamo compiere sull'acqua tutte quelle esercitazioni che si sogliono compiere con le «idroali» — come, per esempio, il traino con motore e lo sfruttamento delle correnti ascendenti, che si generano nelle zone marine.

In fine, è possibile con l'anfibio effettuare dei lanci da terra con discesa in acqua: possibilità questa che meriterebbe di essere tenuta in molto conto dalle scuole voloveliere delle città che sorgono su la riva di fiumi, di laghi, di mari, specialmente se manchino buoni campi di volo, poichè esse, con l'impiego di apparecchi anfibi, possono mettersi in grado di svolgere un'attività proficua e raggiungere risultati pratici non indifferenti.

Fu appunto la considerazione di questi molteplici importanti vantaggi che ha indotto la Scuola Federale di Varese a dare la preferenza, nelle costruzioni voloveliere, a cui attendono gli stessi Giovani Fascisti allievi della scuola, ai veleggiatori anfibi, i quali avrebbero trovato, nei numerosi laghi che abbelliscono la provincia altrettante opportunità di ammaraggi comodi e sicuri. E le previsioni fatte non andarono errate, poichè con gli anfibi usciti da quelle officine furono possibili numerose e felici prove di voli individuali e collettivi, sia partendo da l'acqua che dalla terra e valendosi di tutti i sistemi di lancio oggi conosciuti e praticati. Il grande aeroveliero anfibio «Roma», che ha al suo attivo numerosi ed importanti voli, ha detto se non erro una parola nuova in fatto di apparecchi senza motore; parola nuova, che può essere meditata con interesse da gli amici del volo a vela.

Plinio Rovesti

Giugno 1935-XIII

STIRPE ITA

Nidi d'aquile sui laghi lombardi

*Con le penne delle nostre ali
scriveremo le nuove pagine
della storia d'Italia.*

«Se hai il cuore dolorante e sei in pena, prendi questo gingillo e va a respirare una boccata d'aria lassù. Dimenticherai tutto e ti sentirai bene» soleva dire Romeo Sartori ai camerati che sulle rive del lago della Schiranna vivevano la bellezza ideale di realtà alate, mentre spruzzi di perle iridate ingemmavano le carlinghe e le ali, rossa nell'aurora.



La prima squadriglia Voloveltra

Il Campo dei Fiori invitava al volo, offrendo ai piloti fragranze di mille, mille narcisi. Lassù, veramente, o Romeo, ci si sente bene! Il sogno è una bella realtà e la poesia è nella bellezza delle fusoliere.

La strofe alata è oggi ripetuta dall'armonia dei motori e dal cuore dei volatori. Ogni pilota è poeta perché sollevato verso la più sublime di tutte le realtà: il cielo.

Ho già detto in altri articoli, di questa nuova poesia, che va conquistando gli esseri, specie i giovani ai quali sorride la primavera più bella in una sfera di viva luce tricolore.

L'aviazione non è fatta per i poltroni, i «ganimede», i malcontenti ed i pavidi... Sono tollerati i residui della vecchia Italia demoliberale. Ne abbiamo già abbastanza!

Il Fascismo che ha forgiata la nuova Italia ha dato alla giovinezza la coscienza di servire l'Ida con dedizione assoluta, con ardore e con sicura fede.

Nel Volo a Vela ha trovato la gioventù italiana la realtà di un magnifico ideale. Sono centinaia i giovani fregiati dell'aquila d'oro.

Il Volo a Vela — affermò Kronfeld — è un mezzo pratico e poco costoso per attirare tutta la gioventù di un Paese verso l'aviazione.

Guido Keller, il cavaliere azzurro, lo

definì: perno fondamentale del senso del volo.

Donando le ali ai giovani il Fascismo intende formare una coscienza aviatoria nella Nazione e preparare i piloti per le vittorie del domani.

E' inoltre il Volo a Vela «lo sport dell'avvenire, quello che attirerà a sé la parte migliore della gioventù italiana».

Questa luce di idealità accende i cuori dei Giovani Fascisti che vogliono avere la propria Scuola Voloveltra.

E così per volontà dei Capi, per ar-

Ottenuti inoltre tutti i mezzi logistici necessari, la Scuola Voloveltra Federale ha un funzionamento continuo e indipendente.

Nell'anno XII furono effettuati più di 3000 lanci; ottennero il brevetto 74 allievi.

Altre scuole sono state aperte in breve volgere di tempo a Somma Lombardo, a Sesto Calende, a Gallarate, a Busto Arsizio, frequentate tutte da buon numero di allievi. La propaganda svolta dagli aquilotti di Varese ha dato buoni risultati.

Nel Natale di Roma, Festa del Lavoro, il grande «anfibia» Roma pilotato da Plinio Rovesti venne lanciato



L'anfibio «Roma» sul Lago di Varese

dente desiderio di giovani, sono sorte e vanno sorgendo in molte città d'Italia Scuole di Volo a Vela ove gli allievi trascorrono le ore destinate al riposo nel fervore di attività per la costruzione dei veleggiatori.

La Scuola «Dal Molin» di Varese è un magnifico modello e di ciò ne va data lode al Segretario Federale Tuttoilmondo, al Comandante Plinio Rovesti e a tutti i Camerati che con la loro valida collaborazione morale e materiale resero possibile l'istituzione di tale importante Ente.

«Quando, alzando gli occhi verso il nostro bel cielo di Lombardia, ognuno dei nostri benefici amici vedrà qualcuna delle nostre agili carene alate solcare silenziose l'azzurro, potrà con giusto orgoglio vantarsi d'aver fornito le penne ai giovani e vigorosi aquilotti d'Italia».

La Società A. Caproni ha messo a disposizione della Scuola Varesina il suo aeroporto di Vizzola Ticino, i capannoni per il ricovero degli apparecchi, una palazzina per ospitare gli allievi.

dal Campo dei Fiori e dopo 24 minuti e 19 secondi di volo ammarava sul lago di Varese, mentre mille manifestini augurali si cullavano ancora sulle onde atmosferiche:

«Sole d'aprile - che splendesti sul capo di Romolo - quando - intorno al Colle Sacro - scavava il solco - gravido d'un immane destino - splendi anche su noi - giovani aquile dell'Italia nuova - che scaviamo con l'ali - nei cieli - nuovi solchi - alle fortune della Patria».

In un incidente di volo sacrificava qualche mese dopo la sua giovane esistenza il camerata Giovanni Pietriboni. «Cadde, percorso dal destino, mentre l'alba estiva pareva piangesse, attraverso ogni stilla di rugiada, quella giovane vita strappata ai suoi affetti, ai suoi sogni, alle sue speranze». I gagliardetti azzurri si sono inchinati ed i cuori hanno ripetuto un giuramento!

Dal 10 al 25 settembre si è svolto a Vizzola Ticino il primo Campeggio Prov. di Volo a Vela, al quale parteciparono numerosi Giovani Fascisti che

LICA

l'azzurro. Su sessantadue allievi presentatisi all'esame ben sessanta hanno ottenuto l'approvazione della Commissione.

Il giorno 16 settembre, alla presenza delle Autorità di Varese, sul Campo di Fiori fu dato il via a nove veleggiatori, la prima Squadriglia Volovelie-Federale.

« Scattano nel cielo che si è fatto tigio per un velo di nebbia che sale lentamente dal lago e dalle valli e lo vade. E' per tutti un momento di intensa commozione: per il pubblico e trema per quelle giovani vite afflitte a così fragili ali, per noi, che prottati d'improvviso nel vuoto e nel silenzio solenne dello spazio, sentiamo che mai la bellezza pura della nostra passione... Il volo, si svolse regolarmente per il « Roma » e per sette degli altri apparecchi, che poterono ammirare felicemente nelle calme acque del lago di Varese, rosee nel tranquillo tramonto ».

I commenti sono inutili! La magnificenza provata era un primato!

Il maggiore Umberto Nannini scriveva sulle « Vie dell'Aria »: « Non possiamo tacere i bellissimi voli individuali e collettivi compiuti dai Giovani Fascisti della Federazione di Varese. Il Campo dei Fiori e il Mottarone, il Lago di Varese e di Orta, sono state le palestre di quegli audaci. Questi voli rivelano un magnifico complesso di qualità spirituali e tecniche ».

E Plinio Rovesti, alla soglia dell'anno XIII affermava: « Nei ranghi che si vanno serrando, noi rivendichiamo il nostro posto; noi, che d'ogni giovane vogliamo e sappiamo fare un'aquila futura; noi, che da ogni legno sappiamo cavare un'ala; noi, che d'ogni casa sappiamo fare un nido per i nostri stormi, da cui spiccare il volo, nell'ora del pericolo, per contendere coi rostri e con gli artigli, il cielo della Patria alle aquile nemiche. Gli Eroi della Guerra e della Rivoluzione ci hanno insegnato come si deve restare al proprio posto e come — se occorre — si deve morire! L'esempio non andrà perduto! » Fedeli a questa consegna tutti i giovani dell'Italia di Mussolini guardano in alto verso l'azzurro che è irraggiato dalla stella d'Italia.

Risplendono al sole le ali tricolori che superano tutti i confini del mondo ed allargano gli orizzonti della nostra vita.

Octavio Carlotto

La chiusura del Campo Federale voloveliero

Sessantatré allievi brevettati e 58 piloti allenati - 3858 lanci effettuati senza incidenti

Nei mesi di giugno, luglio e agosto, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, ha avuto luogo il Secondo Campeggio Federale di volo a vela riservato ai Giovani fascisti della provincia aspiranti al conseguimento dei brevetti per il pilotaggio degli aeromobili senza motore. Anche quest'anno la felice iniziativa del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento ha avuto un successo eccellente. U-

ba chiamava i campeggisti al rancio, al quale, dopo l'intenso lavoro della mattinata, veniva fatto onore in maniera veramente straordinaria.

Dopo quattro ore di riposo si riprendevano le lezioni e le esercitazioni di volo che duravano fino alle venti, ora in cui gli allievi riponevano nei capannoni gli aianti per riunirsi poi tutti al pasto serale. Seguiva un'ora di gioconda e



Lancio di un apparecchio scuola al Campo di Vizzola Ticino

sta a testimoniare come il passo ne per il volo sia ormai molto diffusa tra le file dei nostri giovani grazie a quell'attivissima propaganda aviatoria che da quattro anni va svolgendo la Scuola Federale di volo a vela in provincia di Varese.

Infatti al Campeggio di Vizzola Ticino sono affluiti da ogni centro i Giovani fascisti, per tentare i loro primi voli verso l'azzurro e per vivere in cordiale spirito di cameratismo aviatorio, giorni di fati-

chiassosa riunione: canzoni militari ed inni della Rivoluzione, vecchi stornelli aviatori e nuove canzoni d'amore fiorivano allora, l'uno dopo l'altro, su le labbra dei nostri giovani aquilotti, accompagnate da strumenti d'ogni genere, finché suonava il segnale del riposo.

A chiusura dei Corsi, svoltisi in due turni, si sono compiute le prescritte prove di brevetto davanti all'apposita Commissione nominata dalla Presidenza Centrale del Reale Aero Club d'Italia, e così



Apparecchio da allenamento in volo al Campeggio Federale

ca intensa e gioconda che resteranno incancellabili nella loro memoria.

Comandava il Campo il direttore della Scuola Federale di volo a vela, pilota Plinio Rovesti, al quale era pure affidata l'istruzione e l'allenamento degli allievi. Il comando del Campeggio e la numerosa schiera di aquilotti erano comodamente alloggiati in una palazzina annessa all'Aeroporto, che la S. A. Scuola Aviazione Caproni, con la sua ben nota generosità, aveva messo a completa disposizione della Scuola Federale.

La vita al campo, durante i due turni, si è svolta con un ritmo intenso e con una disciplina militarmente perfetta.

Alle sei il trombettiere dava segnale della sveglia e, mezz'ora dopo, tutti gli allievi si portavano sul campo, dove gli apparecchi, creati nell'Officina dagli stessi Giovani fascisti, attendevano splendenti nella luce del sole mattutino. Qui venivano impartite ai giovani aquilotti le indispensabili nozioni teoriche intorno al volo, alle quali tenevano dietro immediatamente le esercitazioni pratiche, che si protraggono sino alle undici. A mezzogiorno, un nuovo squillo di trom-

posta: cap. pilota R. A. Negri arch. Giuseppe, rappresentante R. A. e C. I.; pilota R. A. Siro Casale, Commissario Sportivo del R. A. e C. I.; pilota R. A. Plinio Rovesti, direttore della Scuola Federale e Delegato Federale per il volo senza motore.

Su sessantacinque allievi presentatisi agli esami, ben sessantatré hanno ottenuto l'approvazione della Commissione, la quale ha inoltre dichiarati allenati per l'anno XIII cinquantotto piloti brevettati negli anni precedenti.

Alla fine delle prove, il capitano Negri, Presidente della Commissione esaminatrice, si è rivisitato compiaciuto per l'ottima preparazione degli allievi, ai migliori dei quali ha rivolto parole di elogio e d'incoraggiamento.

I proficui risultati conseguiti durante lo svolgimento del Secondo Campeggio Federale di volo senza motore, dimostrano ancora una volta come la Scuola voloveliera varesina sappia magnificamente moltiplicare non solo i suoi apparecchi, ma anche i suoi piloti e mantenersi costantemente all'avanguardia nel campo del volo a vela nazionale.

VOLO A VELA: SCUOLA D'ARDIMENTO

L'aeroveliero anfibia "Roma,, vola su Varese

Migliaia di manifestini inneggianti ai legionari dell'Africa Orientale affidati al vento

Che la gioventù fascista senta profondamente la poesia del rischio e dell'avventura — a cui il DUCE la va educando — è cosa che tutti sanno e che tutti ammirano, in Patria e fuori. Una prova di grande valore morale si ha in questi giorni d'importanza decisiva per l'avvenire d'Italia: i Giovani fascisti, in gara coi veterani della grande guerra e della Rivoluzione, allenano spirito e corpo per il domani, che alla Patria assicurerà — come essi spesso cantano — «gloria e impero in oltremar».

Non v'ha dubbio che, tra le attività che meglio giovano ad educare i giovani al rischio e alla lotta, è l'attività voloveliera, la quale è una preparazione spirituale e tecnica al volo e mira a dare aquile ardite e numerose a quell'Aviazione a cui sono intimamente legate la sicurezza e la potenza dell'Italia. Orbene, nei passati anni, molte volte, su queste colonne, fu data notizia delle fatiche e delle conquiste degli aquilotti della Scuola Federale, e la cittadinanza ha seguito sempre con interesse ed ammirazione quei tentativi che hanno meritato ai nostri ardentissimi giovani un posto primissimo, nell'attività voloveliera nazionale. Ma se in quest'anno XIII la cittadinanza ha avuto meno numerose occasioni di stupirsi per l'ardimento dei nostri aquilotti, non vuol dire che la attività della Scuola sia stata meno intensa e meno faticosa: la realtà è che quest'anno, più che ai voli spettacolosi di propaganda e più che alla costruzione di nuovi tipi di apparecchi, s'è dato tutto il tempo e tutta la fatica alla istruzione di nuovi allievi ed all'allenamento dei già numerosi piloti. Con una esatta percezione dell'attuale momento politico, che esige più i fatti che le parole, dato che ormai il volo senza motore è già conosciuto, apprezzato e amato dai giovani, tenuto presente che i numerosi ed eccellenti apparecchi costruiti nei passati anni costituiscono un complesso di macchine più che sufficiente ai bisogni della Scuola, ogni sforzo è stato rivolto a fare d'ogni giovane un buon pilota per le necessità di domani, nella convinzio-

ne assoluta che ciò valga meglio di ogni altra cosa a creare quelle forze di cui il DUCE ha bisogno per affermare nel mondo il diritto e la volontà dell'Italia Fascista.

E' in questa luce che bisogna guardare il volo compiuto domenica dal pilota Plinio Rovesti, Direttore della Scuola Federale di volo a vela, lanciandosi sul grande anfibia «Roma» dalla vetta del monte Campo dei Fiori (punto trigonometrico).

La giornata, «piatta», e grigia, specialmente nelle prime ore del pomeriggio, non lasciava sperare affatto di poter fare del volo veleggiato vero e proprio, superando i tempi notevoli altre volte segnati. Pure, il volo fu tentato e compiuto, nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, precisamente perché, più che a stabilire o a superare dei «records», si volle riaffermare che, nell'ora che volge e che può richiedere la totale dedizione di sé, i Giovani fascisti volovelieri sentono nello spirito quello stesso fervore di fede, quello stesso bisogno d'azione, quella stessa sete di sacrificio che è nello spirito delle vecchie e delle nuove Legioni, da Mogadiscio al Brennero. E' ciò appunto che vuol significare il messaggio che il pilota, sorvolando con ampie e maestose spirali la città, ha affidato al vento perché lo portasse ad ogni angolo della nostra provincia:

Mentre nei cieli della Patria i Giovani fascisti volovelieri di Varese temprano l'ali al volo e i cuori alla battaglia, salutano le legioni del Littorio che, sotto i cieli folgoranti dell'Africa, ripercorrono le vie di Roma e ne portano più lungi le invitte insegne.

Il bel volo di Rovesti è terminato con un ammaraggio perfetto all'Idroscalo della Schiranna: volo lieve, volo breve, volo carezzato dalla brezza mite del nostro placido settembre.

Ma Plinio Rovesti, per primo, e i suoi aquilotti con lui, sentono pronto il cuore e i polsi per voli più ardui e più lunghi, a cui scandirà il ritmo il rombo dei motori. Presto l'ora suonerà, ed ognuno dei nostri arditi aquilotti saprà dire con fiera gioia: «Presente!».

*"Le Vie de l'Air" 22/9/1935
XIII*

VARESE

**L'aeroveliero anfibia «Roma»
vola su Varese**

Domenica 1° settembre il pilota Plinio Rovesti, direttore della Scuola federale di volo a vela, si è lanciato sul grande anfibia «Roma» dalla vetta del monte Campo dei Fiori.

La giornata, «piatta» e grigia, specialmente nelle prime ore del pomeriggio, non lasciava sperare affatto di poter fare del volo veleggiato vero e proprio, superando i tempi notevoli altre volte segnati. Pure, il volo fu tentato e compiuto, nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, precisamente perché, più che a stabilire o a superare dei «records», si volle riaffermare che, nell'ora che volge e che può richiedere la totale dedizione di sé, i Giovani fascisti volovelieri sentono nello spirito quello stesso fervore di fede quello stesso bisogno d'azione, quella stessa sete di sacrificio che è nello spirito delle vecchie e delle nuove Legioni, da Mogadiscio al Brennero. E' ciò appunto che vuol significare il messaggio che il pilota, sorvolando con ampie e maestose spirali la città, ha affidato al vento perché lo portasse ad ogni angolo della nostra provincia:

Mentre nei cieli della Patria i Giovani fascisti volovelieri di Varese temprano l'ali al volo e i cuori alla battaglia, salutano le legioni del Littorio che, sotto i cieli folgoranti dell'Africa, ripercorrono le vie di Roma e ne portano più lungi le invitte insegne.

Il bel volo di Rovesti è terminato con un ammaraggio perfetto all'Idroscalo della Schiranna: volo lieve, volo breve, volo carezzato dalla brezza mite del nostro placido settembre.

Ma Plinio Rovesti, per primo, e i suoi aquilotti con lui, sentono pronto il cuore e i polsi per voli più ardui e più lunghi, a cui scandirà il ritmo il rombo dei motori. Presto l'ora suonerà, ed ognuno dei nostri arditi aquilotti saprà dire con fiera gioia: «Presente!».

11 WNS 1750

LE VIE DELL'ARIA.

8 settembre 1935 - XIII

La chiusura del Campo Federale voloveliero di Varese

63 allievi brevettati e 58 allenati - 3858 lanci

Nei mesi di giugno, luglio e agosto, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, ha avuto luogo il secondo campeggio federale di volo a vela riservato ai Giovani fascisti della provincia aspiranti al conseguimento dei brevetti per il pilotaggio degli aeromobili senza motore. Anche quest'anno la felice iniziativa del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento ha avuto un successo eccellente. Ciò sta a testimoniare come la passione per il volo sia ormai molto diffusa tra le file dei nostri giovani grazie a quell'ottimissima propaganda oratoria che da quattro anni va svolgendo la Scuola Federale di volo a vela in provincia di Varese.

Infatti al Campeggio di Vizzola Ticino sono affluiti da ogni contro i Giovani Fascisti, per tentare i loro primi voli verso l'azzurro e per vivere in cordiale spirito di camaratismo aviatorio, giorni di fatica intensa e gioconda che resteranno incancellabili nella loro memoria.

Comandava il Campo il direttore della Scuola Federale di volo a vela, pilota Plinio Rovesti, al quale era pure affidata l'istruzione e l'allenamento degli allievi. Il comando del Campeggio e la numerosa schiera di aquilotti erano comodamente alloggiati in una palazzina annessa all'Aeroporto, che la S. A. Scuola Aviazione Caproni, con la sua ben nota generosità, aveva messo a completa disposizione della Scuola Federale.

La vita al campo, durante i due turni si è svolta con un ritmo intenso e con una disciplina militarmente perfetta.

Alle sei il trombettiere dava il segnale della sveglia e, mezz'ora dopo, tutti gli allievi si portavano sul campo, dove gli apparecchi, creati nell'Officina dagli stessi Giovani fascisti, attendevano splendenti nella luce del sole mattutino. Qui venivano impartite ai giovani aquilotti le indispensabili nozioni teoriche intorno al volo, alle quali tenevano dietro immediatamente le esercitazioni pratiche, che si protraggono sino alle undici. A mezzogiorno, un nuovo squillo di tromba chiamava i campeggiati al rancio, al quale, dopo l'intenso lavoro della mattinata, veniva fatto onore in maniera veramente straordinaria.

Dopo quattro ore di riposo si riprendevano le lezioni e le esercitazioni di volo che duravano fino alle venti, ora in cui gli allievi riponevano nei capannoni gli alicanti per riunirsi poi tutti al pasto serale. Seguiva un'ora di gioconda e chiacchiera riunioni: canzoni militari ed inni della Rivoluzione, vecchi stornelli aviatorii e nuove canzoni d'amore fiorivano allora, l'uno dopo l'altra, su le labbra dei nostri giovani aquilotti, accompagnate da strumenti d'ogni genere, finché suonava il segnale del riposo.

A chiusura dei Corsi, svoltisi in due turni, si sono compiute le prescritte prove di brevetto davanti all'apposita Commissione nominata dalla Presidenza Centrale del Reale Aero Club d'Italia, e così composta: cap. pilota B. A. Negri aron. Giuseppe, rappresentante il R.A. e C. I.; pilota B. A. Siro Casale, Commissario Sportivo del R.A.C.I.; pilota B. A. Plinio Rovesti, direttore della Scuola Federale e Delegato Federale per il volo senza motore.

Su sessantacinque allievi presentatisi agli esami, ben sessantatre hanno ottenuto l'approvazione della Commissione, la quale ha inoltre dichiarato allenati per l'anno XIII cinquantotto piloti brevettati negli anni precedenti.

Alla fine delle prove, il Capitano Negri, Presidente della Commissione es-

minatrice, si è vivamente compiaciuto per l'ottima preparazione degli allievi, ai migliori dei quali ha rivolto parole di elogio e d'incoraggiamento.

I proficui risultati conseguiti durante lo svolgimento del Secondo Campeggio Federale di volo senza motore, dimostrano ancora una volta come la Scuola

voloveliera varesina sappia magnificamente moltiplicare non solo i suoi apparecchi ma anche i suoi piloti e mantenersi costantemente all'avanguardia nel campo del volo a vela nazionale.



Il refettorio del campo



Lezioni teoriche sul campo

SCUOLA FEDERALE DI VOLO A VELA

"T. DAL MOLIN,"

VARESE

Mentre nei cieli della Patria i Giovani Fascisti Volovelieri di Varese temprano l'ali al volo e i cuori alla battaglia, salutano le legioni del Littorio che, sotto i cieli folgoranti dell'Africa, ripercorrono le vie di ROMA e ne portano più lungi le invitate insegne.

Cielo di Varese, 1 Settembre 1935 - XIII.

- L' Aquilone - 15 settembre 1939

CRONACHE DEL VOLO A VELA

ATTIVITÀ DELLA SCUOLA DI VARESE

Un centro di volo a vela certamente efficiente è, in Italia, quello di Varese, che svolge la sua attività senza soste e con passione, guidato da uno dei migliori volovelisti italiani: Plinio Rovesti, un appassionato vero.

L'attività di questo centro si svolge si può dire su tutta la provincia: dall'idroscalo della Schiranna, all'aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, alle vette del monte Campo dei Fiori.

Lago, pianura, monti. Con la creazione del bell'apparecchio anfibo «Roma», la Scuola di volo a vela federale di Varese «T. Dal Molin» si è messa in prima mano: posizione che mantiene con i corsi che svolge regolarmente e con le belle prove di lanci dalla vetta del monte Campo dei Fiori con ammaraggio nelle acque del lago di Varese. Prove che dimostrano non solo le buone qualità aerodinamiche del «Roma», ma anche la genialità della concezione dell'ing. Mori, progettista dell'apparecchio, genialità che ha portato il frutto di un apparecchio idrovolante che può agevolmente essere trasportato nella località più opportuna per il lancio: ed è notorio che, in linea generale, gli apparecchi idrovolanti sono più pesanti degli apparecchi terrestri e si prestano meno ai trasporti, anche i più facili.

Quest'anno l'attività del centro di volo a vela di Varese è stata rivolta, in massima parte, all'istruzione di nuovi allievi ed all'allenamento dei già brevettati. A tale scopo ha avuto luogo il Secondo Campeggio Federale di volo a vela, all'aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, durante i mesi di giugno, luglio e agosto. Il successo è stato eccellente: il bilancio è questo: 63 allievi sono stati approvati dalla Commissione giudicatrice, 58 piloti hanno compiuto i regolari allenamenti per l'anno XIII; sono stati effettuati 3858 lanci, sempre regolarmente, senza incidenti.

Questo sta a dimostrare come la passione di pochi sia divenuta la passione di molti, ai quali molti altri si aggiungeranno; e che gli sforzi di uno, sorretti dalla passione degli altri, rendono possibile lo svolgersi regolare di una organizzazione bene intesa come disciplina e cameratismo.

Il campo, nel quale si sono svolti i due turni del campeggio, era comandato da Plinio Rovesti. Gli apparecchi erano stati costruiti nell'officina degli stessi Giovani Fascisti.

E' questa infatti una delle attività che più appassiona e che maggiormente fa desiderare di imparare a pilotare l'apparecchio che si è costruito con le proprie mani.

Gli allievi erano alloggiati in una palazzina annessa all'aeroporto, messa a loro disposizione dalla S. A. Scuola Aviazione Caproni. Caproni, nome caro a tutti gli aviatori, a tutti gli italiani; il nome che fa ripensare ai primi balzi, che vollero ancora non si potevano chiamare: uno dei pochi nomi rimasti dei costruttori di quelle epoche ormai lontane: Caproni, Blériot, Farman; i pionieri.

La vita del campeggio si è svolta con un ritmo intenso, ritmo permesso da

una comprensione intima di disciplina da tutti gli allievi.

Le comodità dell'alloggiamento, non hanno servito che di premio alle fatiche della giornata; hanno permesso un perfetto riposo per riprendere il lavoro il giorno seguente.

Dalle 6 del mattino fino al segnale del riposo, la vita si è svolta, escluse le ore del rancio e del riposo pomeridiano, quasi esclusivamente sul campo.

Infatti per prima cosa gli allievi, sul campo stesso, seduti in circolo intorno all'istruttore, accanto agli apparecchi, ascoltavano una lezione teorica, con tanto maggiore profitto perchè subito dopo avevano luogo le esercitazioni pratiche: è logico supporre che verso mezzogiorno, alla fine di queste, diventasse uno dei personaggi più importanti del campeggio, all'improvviso, il cuoco. Basta vedere quante padelle nella cucina, e che coltello per fare le porzioni. Poi il riposo, per riprendere le lezioni e le esercitazioni fino alle 8 di sera. Solo allora gli allievi venivano riportati in hangar, e gli allievi si riunivano per la cena. Dopo aver svolta coscienziosamente anche questa parte di attività, un'ora

Schiranna, dopo 21' e 50" dal lancio effettuato dalla cima del monte Campo dei Fiori.

Un bel volo dunque, per essersi svolto in condizioni di tempo non favorevoli e per il suo contenuto spirituale.

Abbiamo parlato della Scuola di volo a vela di Varese. Abbiamo pubblicato un resoconto sull'attività della Scuola di Pavullo. Però, purtroppo, quando ci arrivavano degli avvisi di Concorsi Internazionali di volo a vela, ancora dobbiamo pensare che non vi sarà nessun pilota a rappresentare i nostri colori. Ecco un altro concorso internazionale, con un nome noto nel volo a vela: Jungfrauoch.



Particolare del dormitorio del campo di Vizzola Ticino.



La cucina del campo federale varese.



Vizzola Ticino - Lezione teorica all'aria aperta.

di chiassosa riunione, poi il segnale del riposo.

Vita sana, vita gioconda, vita istruttiva di disciplina anche verso se stessi per raggiungere la meta: il pilotaggio. Domani gli allievi di oggi passeranno al pilotaggio a motore: saranno aviatori completi.

Ed è questo uno dei maggiori meriti della Scuola di Varese.

Ma la Scuola di Varese non trascura nemmeno la propaganda nelle masse e segue appassionatamente le vicende del momento: Plinio Rovesti ha compiuto, domenica 1° settembre, un bel volo nel cielo di Varese, con l'anfibio «Roma».

La giornata, «piatta» e grigia, specialmente nelle prime ore del pomeriggio, non lasciava sperare affatto di poter fare del volo «volteggiato» vero e proprio, superando i tempi notevoli altre volte segnati. Pure il volo fu tenuto e compiuto, nonostante le sfavorevoli condizioni atmosferiche, precisamente perchè, più che a stabilire nuovi primati, si volle riaffermare che la gioventù voloveliera sente nello spirito quello stesso fervore di fede che anima le vecchie e le nuove Legioni.

E' ciò appunto che vuol significare il messaggio che il pilota, sorvolando con ampie e maestose spirali la città, ha affidato al vento perchè lo portasse ad ogni angolo della provincia:

Mentre nei cieli della Patria i Giovani Fascisti Volovelieri di Varese temprano l'ali al volo e i cuori alla battaglia, salutano le legioni del Littorio che sotto i cieli folgoranti dell'Africa, ripercorrono le vie di ROMA e ne portano più lungi le insitte insegne.

Il bel volo di Rovesti è terminato con l'ammarraggio all'idroscalo della

CRONACA PREALPINA - 20 Novembre 1935 - Anno XIV

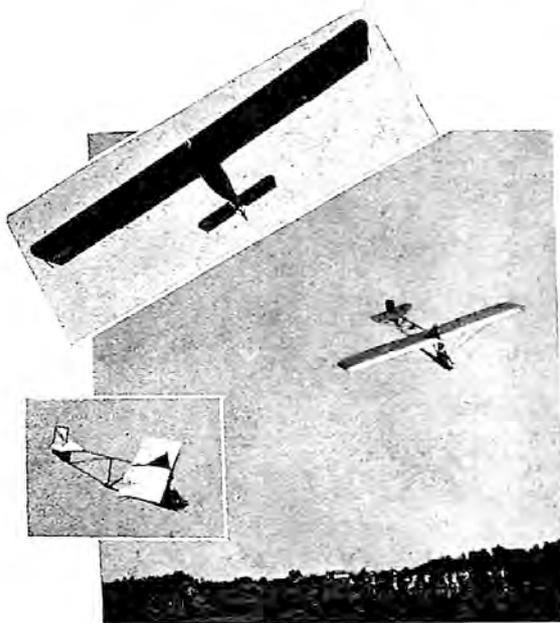
La Scuola Federale di volo senza motore all'ordine del giorno del Partito

Con ordine del giorno n. 14 del 16 ottobre, S. E. Achille Starace, Segretario del Partito e Comandante del Fasci Giovanili di Combattimento, elogia il Comando Federale di Varese per l'attività svolta dalla Scuola Federale di Volo senza motore.

NORD MILANO

Rivista Mensile
delle Ferrovie Nord-Milano

Il Campeggio Federale Varesino di volo a vela



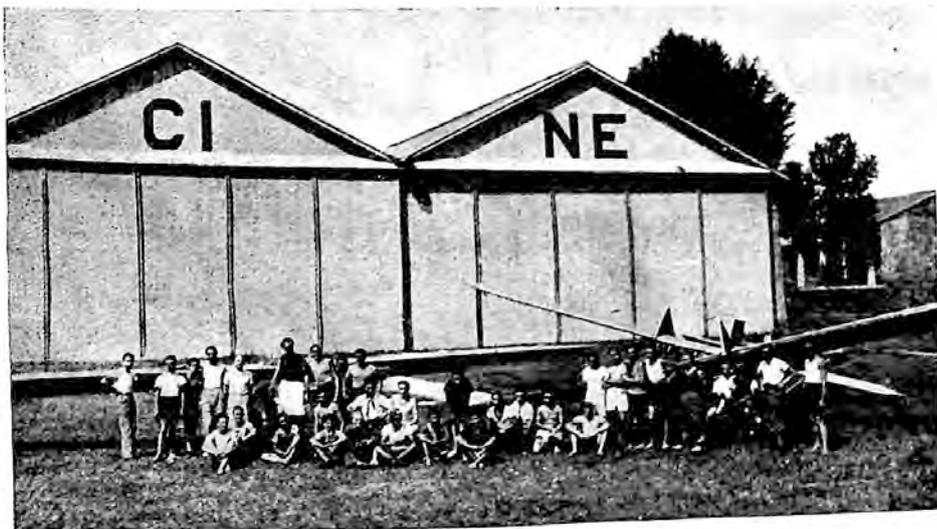
Veleggiatore anfibio. Apparecchio scuola e libratore scuola in volo

Per tre mesi consecutivi, dai primi di Giugno alla fine di Agosto, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, ha avuto luogo il Campeggio Federale di volo a vela riservato ai Giovani Fascisti della Provincia di Varese, sotto la direzione del pilota Plinio Rovesti. A questo campo hanno preso parte, in due turni, ben 65 allievi, dei quali 63 hanno ottenuto l'approvazione e la vita vi si è svolta con un ritmo intenso e con una disciplina militarmente perfetta.

Sono stati in tutto effettuati ben 3858 lanci, che si sono svolti senza il minimo incidente.

Alla fine del campeggio sono pure stati dichiarati allenati per l'anno XIII 58 piloti brevettati negli anni precedenti.

Questi ottimi risultati stanno a dimostrare ancora una volta come la Scuola voloveliera varesina sappia magnificamente moltiplicare non solo i suoi apparecchi, ma anche i suoi piloti e mantenersi costantemente all'avanguardia nel campo del volo a vela nazionale. E di ciò si è compiuto la Commissione esaminatrice.



L'hangar del Campo Federale di volo a vela

CRONACHE DEL VOLO SENZA MOTORE

L'Aquilone

16 Febbraio
1935
XIV

Quando, nel febbraio del 1931, si costituì in Varese quel primo nucleo di aquilotti, che si chiamò Gruppo Aviatore Tommaso Dal Molin, il volo a vela non era conosciuto in questa Provincia e da pochi e non era praticato da nessuno. Bisogna anzi aggiungere che la maggior parte di coloro che, attraverso la lettura dei giornali, ne avevano avuta qualche notizia, si mostravano piuttosto scettici che fiduciosi circa il valore pratico e l'avvenire di questo nuovissimo sport offerto all'ardimento della gioventù italiana. Non è quindi piccolo merito degli aquilotti varesini l'aver creduto nel volo a vela quando nessuno o pochi vi credevano, come non è piccolo vanto per il Comando Federale di Varese l'aver subito compreso l'efficacia di un tale mezzo per ottenere quella preparazione aeronautica e militare dei giovani, che tanto sta a cuore al Regime Fascista. Non bisogna infatti dimenticare che, se il volo senza motore appare come una delle attività sportive migliori per le molteplici doti fisiche e spirituali che esige e sviluppa in chi lo pratica, esso è sopra tutto e prima di tutto una preparazione tecnica e spi-

rituale capito ed attuato prima che altro, ma anche sempre conseguito con costanza di sforzi, che furono coronati dal migliore successo.

Infatti il suo primo anno di vita si chiude segnando al proprio attivo una salda organizzazione del gruppo aviatore, la costruzione del primo apparecchio da scuola «Me ne frega» ed il conseguimento a Pavullo dell'attestato «A» di un primo nucleo di allievi. Il secondo anno — 1932 — vede l'efficienza dei Giovani Fascisti attrezzarsi sempre meglio per i suoi compiti ed un nuovo allievo liberatore dal nome augurale di «Spalato» andare a raggiungere il primo; segna una più intensa e feconda attività didattica e rammenta diverse giornate vololibere di propaganda volte a far conoscere ed apprezzare la provincia il volo a vela. Il terzo anno segna un notevole passo innanzi nel campo delle costruzioni, poiché vede uscire dall'officina degli aquilotti varesini il grande veleggiatore anfibia «Roma» che volle e seppe essere una parola nuova in tema di apparecchi vololibere. E' di quell'anno il primo tentativo di volo veleggiato dalla vetta del Campo dei Fiori a Lesa, sulla sponda piemontese del Lago Maggiore (Km. 16,500). E' di quell'anno la visita alla Scuola vololibera di S. E. Starace e del Presidente della Reale Unione Nazionale Aeronautica, i quali manifestarono il loro alto compiacimento per i risultati raggiunti. E' di quell'anno la partecipazione alla Settimana Vololibera

di Roma ed alla Giornata dell'ala di Genova, nelle quali manifestazioni aviatore piloti e macchine varesine seppero dare la misura di quella che valevano. Il 1934 è stato l'anno che ha registrato la più intensa e felice attività della Scuola: altri 8 veleggiatori anfibi costruiti e collaudati, organizzato il 1° Campieggio Federale vololibere, effettuati oltre 3000 lanci, conseguiti 74 brevetti, compiuto un volo collettivo di 9 apparecchi dal Campo dei Fiori al Lago di Varese, felici tentativi di voli veleggiati puri, ampliata la sede della Scuola e migliorata ancor più la sua attrezzatura, create in tutti i centri della provincia delle Sezioni della Scuola Federale. In fine, nel 1935, più che ai voli propagandisti e più che alla costruzione di nuovi tipi di apparecchi, s'è dato tutto il tempo e tutta la fatica alla istruzione di nuovi allievi ed allo allenamento dei già numerosi piloti. Con una esatta percezione dell'attuale momen-

to politico, che esige più fatti che parole, dato che ormai il volo senza motore è già conosciuto, apprezzato ed amato dai giovani, tenuto presente che i numerosi ed eccellenti apparecchi precedentemente costruiti dagli aquilotti varesini, costituiscono un complesso di macchine più che sufficiente ai bisogni della Scuola, ogni sforzo è stato rivolto a fare l'ingui giovane un buon pilota per la necessità di domani, nella convinzione assoluta che ciò valga meglio di ogni altra cosa a creare quelle forze di cui il Duce ha bisogno per affermare nel mondo il diritto e la volontà dell'Italia Fascista.

Venne così organizzato nei mesi di giugno, luglio ed agosto, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, il secondo Campieggio Federale di Volo Senza Motore riservato ai Giovani Fascisti della Provincia di Varese. A chiusura dei Corsi, svoltisi in due turni, su sessantacinque allievi presentatisi alle prove di brevetto, ben sessantatré ottennero l'approvazione della Commissione, la quale inoltre, dopo le prescritte prove di volo, dichiarò allentati per il 1935 cinquantotto piloti brevettati negli anni precedenti.

A chiusura dell'attività vololibera dell'Anno XII, venne poi effettuato un lancio dalla vetta del Monte Campo dei Fiori col grande aeroveliero anfibia «ROMA». L'apparecchio, sorvolando con ampie e maestose spirali la città di



Un gruppo di allievi al campo di Vizzola Ticino.

rituale di indiscussa efficacia per l'aviatore di domani.

Il che è solennemente confermato dal fatto che, tra le forme di attività che recenti deliberazioni del Governo Nazionale raccomandano per foggare lo spirito guerriero della nuova Italia, è ricordato come una delle più importanti il volo a vela, di cui, in breve volgere di tempo, per volere e per impulso del Regime, si sono in ogni angolo della Patria moltiplicate le scuole e gli allievi.

Tale preparazione aeronautica dei giovani la Scuola Federale Varesina non ha cercato di raggiungerla solamente con l'allenare i suoi allievi al volo fino al conseguimento dei diversi brevetti, che attestano i successivi gradi di capacità raggiunti dal pilota, ma anche col fare di ogni allievo un artefice amoroso ed intelligente delle proprie ali. Tutti sanno infatti che, a differenza di quanto si suol fare da altri che acquistano gli apparecchi presso apposite Case costruttrici, la Scuola Federale di Varese costruisce da sé le proprie macchine, impiegando in tale lavoro gli allievi stessi, i quali creano con la propria volenterosa ed assidua fatica quelle ali che poi dovranno portarli attraverso l'azzurro del cielo.

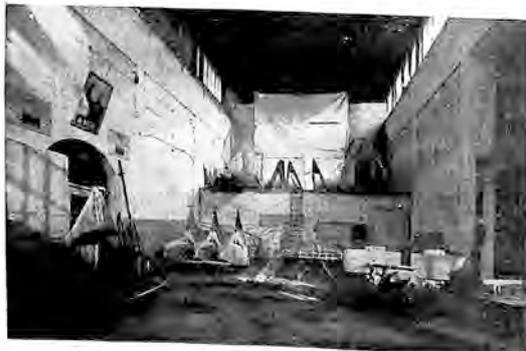
Così del proprio velivolo il futuro pilota conosce ogni struttura ed ogni nervo, ogni potere ed ogni insidia, ogni linea ed ogni misura; lo erca con gioia, lo guida con sicurezza; s'attua nel migliore dei modi quella fusione dello spirito e della materia, dell'uomo e della macchina, che assicura il conseguimento dei migliori risultati.

Tutta la storia della Scuola Velolibera Varesina sta a testimoniare come questo obiettivo della preparazione tecnica dei futuri piloti — integrata naturalmente dalla preparazione spirituale nascente dal sentimento e dalla pratica dei principi fascisti della vita e dell'azione — sia stato non solo con felice

di Roma ed alla Giornata dell'ala di Genova, nelle quali manifestazioni aviatore piloti e macchine varesine seppero dare la misura di quella che valevano. Il 1934 è stato l'anno che ha registrato la più intensa e felice attività della Scuola: altri 8 veleggiatori anfibi costruiti e collaudati, organizzato il 1° Campieggio Federale vololibere, effettuati oltre 3000 lanci, conseguiti 74 brevetti, compiuto un volo collettivo di 9 apparecchi dal Campo dei Fiori al Lago di Varese, felici tentativi di voli veleggiati puri, ampliata la sede della Scuola e migliorata ancor più la sua attrezzatura, create in tutti i centri della provincia delle Sezioni della Scuola Federale. In fine, nel 1935, più che ai voli propagandisti e più che alla costruzione di nuovi tipi di apparecchi, s'è dato tutto il tempo e tutta la fatica alla istruzione di nuovi allievi ed allo allenamento dei già numerosi piloti. Con una esatta percezione dell'attuale momen-



Officina della Scuola Federale di volo senza motore di Varese. Riparto lavorazione meccanica del legno.



Riparto montaggio, nell'officina della Scuola Federale di volo a vela di Varese.

Varese, affidare al vento migliaia di manifesti inneggianti ai legionari dell'Africa Orientale, ammarando poi all'Idroscalo della Schiranna.

Tale — in rapida rassegna — il lavoro compiuto dagli aquilotti varesini 5 anni di intensa attività, per dare a cuori ai cieli della Patria.

Questo lavoro ha meritato il riconoscimento e l'elogio del Segretario del Partito e quello di uomini di grand competenza della stampa aeronautica nazionale.

Tutti così si sentono sponati a continuare nella patriottica missione di afezionare al volo l'anima dei giovani di prepararsi ad essere in breve abili artefici ed audaci piloti. L'aria che spirava oggi, non è certo di pace: il Duce con chiarezza e ferme parole ammonisce gli italiani della necessità di essere forti e pronti. La Scuola Federale Varesina di Volo Senza Motore può asserire con fierezza di avere, fin dal suo primo giorno di vita, compreso ed obbedito a questo monito, dando ali ed atigli alle future aquile d'Italia.

Pilato Rovesti

Anno 1936

"Cronaca Sealpina" 23 Novembre 1935
XIV

Nella Scuola Federale di volo senza motore

La Direzione della Scuola Federale di volo senza motore « T. Dal Molin », in conformità delle istruzioni avute dall'Ispettorato Tecnico — allo scopo di evitare da parte del pubblico apprezzamenti ingiustificati e dannosi all'attività voloveliera — ritiene opportuno e doveroso comunicare che i tentativi di volo effettuati a Tradate, il 28 scorso, dal giovane Ermanno Bazzocchi, non erano stati preventivamente autorizzati né da parte della Autorità Aeronautica, né da parte della Scuola Federale, a cui, secondo le disposizioni vigenti, spetta di vigilare e dirigere l'attività voloveliera nella nostra provincia.

Si mette pertanto in guardia il pubblico contro queste iniziative individuali, le quali, oltre essere nettamente contrastanti con le disposizioni in vigore, non hanno nulla a che fare con l'attività voloveliera che la Scuola Federale — nell'ambito dei regolamenti e con le migliori garanzie per l'incolumità delle macchine e dei piloti — va svolgendo in provincia per attingere i fini morali e tecnici, ad essa prefissi nell'interesse della gioventù e della Patria.

Cronaca Proalpina
3 Maggio 1936 XIV

COMANDO FEDERALE FF. GG. C.

**Corsi di volo senza motore
a Vizzola Ticino**

Presso la Scuola di volo senza motore di Vizzola T. — per disposizione del Comando Generale del FF. GG. Combattimento — si svolgeranno nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre, quattro Corsi di pilotaggio che avranno inizio a termine al principio e alla fine di ogni mese. Gli aspiranti a detti Corsi, dovranno possedere come minimo titolo di studio la licenza di Scuola media inferiore, che è lo stesso titolo indispensabile per l'ammissione ai Corsi per allievi sottufficiali piloti che vengono indetti dalla R. Aeronautica. Il possesso di attestati di volo senza motore, costituisce notevole titolo preferenziale per la ammissione a tali corsi.

Gli aspiranti ai Corsi di pilotaggio di volo senza motore dovranno essere sottoposti a visita psico-fisiologica presso i centri medico legali della Regia Aeronautica. Le visite avranno luogo a Milano (Aeroporto di Taliedo) dal 13 al 17 maggio per gli aspiranti ai Corsi di giugno e luglio, e nella prima quindicina di luglio per gli aspiranti ai Corsi successivi.

Per evitare inutili spese di viaggio i Comandi di Fascio Giovanile dovranno far sottoporre gli aspiranti a preventiva visita medica da parte di un ufficiale medico del FF. GG. C. o del locale ufficiale sanitario. Tale visita contempera anche l'esame dell'occhio e dell'orecchio. Ogni aspirante ai Corsi dovrà risultare di sana e robusta costituzione fisica, di sistema nervoso normale, scevro da organiche imperfezioni e da malattie fisiche psichiche. L'esito delle visite dovrà pervenire al Comando Federale quale specchio numerico diviso per idonei e non idonei (specificando le cause di non idoneità) non oltre l'8 maggio p. v. dovendo gli idonei recarsi a visita definitiva presso il R. Aeroporto di Taliedo.

A cura del Comando Federale è imminente la pubblicazione di un manifesto contenente le norme e le disposizioni relative al reclutamento degli allievi.

Cronaca Proalpina 23-5-1936 XIV

COMANDO FEDERALE FF. GG. C.

**L'anniversario della morte
di Giovanni Pietriboni**

Il 24 giugno XII, suo compleanno, il Giovane Fascista Giovanni Pietriboni cadde nell'adempimento del suo dovere.

Anima nobile ed ardimentosa aveva spiccato il volo come esempio.

La crudeltà del destino chiuse una parentesi di gloria, in un attimo. Cadde da volontario e da pioniere.

Domani, alle ore 7, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, verrà celebrata una Messa di suffragio.

Tutti i Giovani Fascisti della zona liberi da occupazioni dovranno trovarsi per tale ora presso l'Aeroporto per assistere alla cerimonia.

**RASSEGNA SETTIMANALE DEL
CONSIGLIO E UFFICIO PROVINCIALE
DELL'ECONOMIA CORPORATIVA**

VARESE, 29 Aprile 1936-XIV

**Assegnazione di contributo a favore della
scuola di volo a vela « Tomaso Dal Molin ».**

Il Presidente comunica che la Scuola Federale di Volo senza motore « Tomaso Dal Molin » di Varese ha chiesto al Consiglio un contributo straordinario allo scopo di sollevare le sorti finanziarie della scuola medesima dato che la Federazione dei Fasci di Combattimento, unica finanziatrice dell'istituzione non è in condizioni di aumentarle il sussidio annuale.

La scuola ha denunciato di aver in corso di lavoro importanti costruzioni di apparecchi per cui in considerazione del particolare momento che attraversa la nazione essa fa un sicuro affidamento sull'aiuto del Consiglio.

Il Presidente dice di aver seguito assai favorevolmente la progressiva evoluzione di questa scuola la quale progredisce di anno in anno per la viva passione che anima i dirigenti e i giovani piloti, per cui vedrebbe assai volentieri che la Presidenza avesse ad accogliere la richiesta di contributo formulata nella cifra di L. 3000.

Il Comm. Caproni si unisce alla proposta di S. E. con parole di elogio per questi giovani che meritano di essere appoggiati in ogni modo in quanto concorrono ad istituire le riserve fresche e bene addestrate della nostra armata azzurra.

La Presidenza, senza discussione, ma con espressioni di vivo compiacimento, accoglie la proposta presidenziale e delibera di corrispondere alla scuola un contributo straordinario di L. 3000 con prelevamento dal Cap. 28 del bilancio in corso.

Cronaca Proalpina
25 giugno 1936

In memoria di un Caduto

Ieri mattina, all'Aeroporto di Vizzola Ticino, si è celebrato un rito in suffragio di Giovanni Pietriboni che, or sono due anni, aveva su quel campo di volo stroncata la vita piena di promesse. Erano convenute all'aeroporto numerose autorità politiche della Provincia e squadre di Giovani Fascisti che nello scorcio avevano avuto un'ardente di fede fascista, pronto all'ardimento, intaccabile nell'azione.

Alle ore 7 è stata celebrata una messa al campo durante la quale, nell'animo di tutti è rimasto più che mai presente e vivo il sacrificio che era cingito di luce non moritura la memoria di Giovanni Pietriboni.

Terminato il rito sacro, un apparecchio levatosi in volo, mentre si compiva l'appello fascista, lasciava cadere una pioggia di fiori sul luogo dove si era compiuta l'offerta e era cominciata la gloria dell'indimenticabile aquilotto varesino.

Cronaca Realfina
17 Novembre
1935
xv°

IL VOLO SENZA MOTORE

L'inaugurazione d'un aeroveliero dedicato a Giovanni Pietriboni

Nella mattinata di domenica, sull'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, i Giovani Fascisti della Scuola Regionale di volo senza motore hanno inaugurato un nuovo aeroveliero anfibio, biposto, dedicato alla memoria purissima del compianto aquilotto varesino Giovanni Pietriboni, che, or sono due anni, aveva su quel campo di volo stroncato la vita piena di promesse.

All'Aeroporto convennero una Coorte di formazione di Giovani Fascisti delle zone di Gallarate e Somma Lombardo, la Centuria Pre-Aeronautici «Domenico Antonini», gli Allievi Piloti della Scuola Voloveliera che nello Scomparso avevano avuto un camerata pronto all'ardimento, instancabile nell'azione.

La cerimonia si svolse alla presenza del Comandante in seconda dei Fasci Giovanili di Combattimento, camerata Felice Ragni — che accompagnava il rag. Giulio Pietriboni e la signorina Lucia Pietriboni, rispettivamente padre e sorella del compianto aquilotto — del centurione della Milizia di frontiera De-Filippi, del cav. Mazzetti, che segue con particolare simpatia gli sviluppi della Scuola voloveliera, e del rag. Braga, altro appassionato del volo senza motore.

Alle ore 10,30, dopo il rito sacro della benedizione, il bel velivolo, con a bordo il camerata Rovesti, Comandante della Scuola Voloveliera, e la signorina Lucia Pietriboni, compiva il volo inaugurale, lasciando cadere un mazzo di fiori sul luogo dove si era compiuta l'offerta ed era cominciata la gloria dell'indimenticabile aquilotto.

Dopo il compimento dell'appello fascista, la fanfara del Fascio Giovanile di Somma Lombardo intonava le note di «Giovinezza», mentre sul campo risplendente di sole e sorvolato da una leggera brezza, gli aquilotti varesini si irrigidivano sull'attenti.

Cronaca Realfina
22 Novembre
1935
xv°

COMANDO FEDERALE FF. GG. C.

Corsi gratuiti per GG. FF. verricellisti e montatori d'alianti

Presso la R. Scuola di Volo Senza Motore di Pavullo nel Frignano (Modena) si svolgeranno nei prossimi mesi corsi di istruzione per conduttori di verricello e montatori d'aeroplano.

I corsi avranno la durata di tre mesi, durante i quali i GG. FF. allievi avranno alloggio e vitto gratuito. Le spese di viaggio saranno a carico del Comando Federale FF. GG. C.

Gli aspiranti dovranno possedere i seguenti requisiti minimi: per conduttori di verricello: licenza elementare e patente d'autista di primo grado;

per montatori d'alianti: licenza elementare ed uno dei seguenti requisiti: brevetto Pre-Aeronautico di montatore d'aeroplano; licenza di Scuola Professionale o Industriale; certificato di lavoro di falegname.

Sarà data la precedenza assoluta ai Giovani Fascisti che hanno già adempiuto agli obblighi di leva.

Gli aspiranti a tali corsi dovranno, con la massima urgenza, inoltrare domanda al Comando Federale in carta libera specificando i requisiti posseduti.

I Comandanti di Fascio dovranno svolgere la massima propaganda ed inviare le domande degli interessati non oltre il giorno 25 corrente.

TOMASO DAL MOLIN

(nei VI Annali della sua morte)

Il giorno 18 del corrente mese di gennaio ricorreva il sesto anniversario della morte di Tomaso Dal Molin, il cui nome — scritto a caratteri d'oro nei fasti della nostra Aeronautica — è particolarmente caro al cuore degli Italiani.

Alla memoria purissima di Lui s'intitolano — come è noto — Scuole di Pilaggio, Campi di Volo ed organizzazioni Aviatorie; la gioventù rinnovata dal Fascismo, che questo nome scelse ad insegna e ad esempio, ha dato un buon saggio di sensibilità fascista, perché ha intuito come tutta la vita di Dal Molin realizzasse pienamente quel programma che il Duce ha sintetizzato nel motto: « Credere, Obbedire, Combattere! ».

Prima di tutto, credere!

Una vita senza fede è una vita senza luce. L'azione non illuminata dal-



la fede diviene necessariamente egoistica e perciò sterile.

Tomaso Dal Molin fu, al contrario, uno di quegli uomini in cui la fede mette radici profonde e investe tutta l'anima e tutta l'azione; uno di quegli uomini in cui la fede è la suprema ragione del pensare e del volere e la forza ispiratrice d'ogni ardimento e d'ogni rinuncia; uno di quegli uomini per i quali servire la fede è il maggior onore e la ricompensa più ambita. Con la logica intuitiva, delle anime semplici e pure, egli sentì la fede come fattore di unità spirituale, perché nascente da un unico principio fondamentale; non credette mai che la sua fede avesse bisogno di variare i propri atteggiamenti per adattarsi alle necessità diverse della sua vita, né credette mai che i principi che regolavano la sua vita religiosa non bastassero anche a regolare la sua vita morale e politica.

Così, egli ebbe fede, innanzi tutto, nei valori trascendentali della vita; ma questa fede non lo fece straniero — come talora accade in certi spiriti angusti — alle fortune ed ai bisogni della sua patria né ai comandamenti del suo tempo. Se mai, da questa sua alta fede religiosa gli derivò una più nitida concezione del dovere, una maggiore austerità di vita, una più forte tempera del carattere. E poiché ebbe fede in Dio, ebbe anche fede nella patria; in quella patria che — a l'indomani della Grande Guerra — tanti degenerati rinnegavano; in quella patria che il sangue d'infiniti Eroi aveva restituito ai suoi superbi destini. E perché ebbe fede nella Patria, ebbe fede immediatamente e pienamente nel Fascismo, che ne restaurava le sorti e ne difendeva il

E' bene non dimenticare che, nel febbraio 1921, prima ancora che una Sezione del Fascio sorgesse a Pieve di Chiampo, egli domandava di essere iscritto al Fascio di Vicenza. Come Dal Molin ebbe fede nell'Italia e nel Fascismo, così ebbe fede nelle fortune delle Ali tricolori; in quelle Ali, che distrutte dai negatori della patria e della Vittoria, Mussolini aveva ridonato all'Italia; in quelle ali che, nel volgere di brevi anni, dovevano portare, per tutte le vie del cielo, luminoso e temuto il Nome eterno di Roma.

E, dopo avere creduto, egli ha obbedito.

Chi non ha una fede da servire, è tratto necessariamente a servire se stesso, facendo del suo io enduco il centro di tutto l'universo. Costui potrà pretendere che altri lo serva, ma non ammetterà mai di dovere egli stesso servire; per un tale uomo la parola « obbedire » non ha senso. Chi, al contrario, serba una fede nell'anima, non per sé vive, ma per la sua fede; sa che la gloria non può venirgli che dal servizio di essa; sa che, per servirla, ogni posto è buono; sa che se una preferenza è lecita è quella che gli fa chiedere per sé i posti di pericolo maggiore. In una parola, un tal uomo non domanda che di obbedire, e del suo obbedire è fiero, sapendo che è la sua obbedienza di oggi quella che prepara il trionfo della sua fede nel domani. Per tali tempe di uomini non sono né strane né ostiche le parole del Duce: « Servite, non servitevi! ».

Ora, proprio perché ha saputo credere, Tomaso Dal Molin ha saputo obbedire. E, se la sua obbedienza attinse le vette dell'eroismo, fu perché la sua fede non aveva conosciuto confini. Cristiano, cittadino, soldato, fu sempre al suo posto, servì con fedeltà semplice e costante, senza pose e senza falsi entusiasmi, parco di parole, schivo d'ogni lode; servì con quella forza e quell'ardimento che l'amore ispirava e che la fede illuminava di una luce superiore: servì senza chiedere posti di privilegio e rinunciando, anzi, a quella carriera di ufficiale a cui lo chiamavano i suoi superiori; servì, prodigandosi ad ogni momento e senza mai commisurare ciò che dava con ciò che gli sarebbe stato dato. Senza mai sconfinare nella temerarietà, egli, obbedendo, seppe compiere quei miracoli di ardimento che davano il brivido alle folle e gli conciliavano la stima e l'ammirazione di tutti. Il suo stile di volo — pronto, audace, preciso, veloce — non era che lo stile del suo spirito, che mirava dritto alle mete più alte segnate dal dovere.

Ma un dubbio può sorgere dal fondo di un cuore scettico: « E' sincera quella fede? E' cordiale quell'obbedienza? ».

Sì. Non se ne potrà dubitare quando suggellate dal sangue.

Ogni religione, ogni Patria, ogni scienza ha i suoi martiri; le generazioni umane li venerano, perché trovano che in tali generosi campioni la coerenza del pensiero con l'azione arriva sino al sacrificio della vita. Come essi, Tomaso Dal Molin suggella col suo sangue la sua fede e la sua obbedienza. Combattere per la sua fede religiosa, per la sua fede politica, per la sua fede aviatoria è una necessità per il suo spirito, nel quale le convinzioni hanno radici profonde e, appunto perché tali, hanno bisogno della testimonianza delle opere. Egli sa bene che una fede non la si serve

solo nei momenti di maggiore pericolo, né una Patria si difende solo quando i nemici urgono alle frontiere, né si portano alla gloria le ali nostre solo col renderle vittoriose di ali nemiche. Egli sa bene che la fede in Dio, nella Patria, nell'Aviazione dev'essere testimoniata ad ogni momento con la dedizione totale della vita; sa bene che ogni ora è buona per combattere per questi ideali dell'anima, per mettere in loro nome nuove vittorie, per trarre da essi l'ispirazione e la forza per nuovi ardimenti e nuove conquiste.

Tutto questo egli sa; tutto questo egli compie con grande semplicità di cuore.

Il gran pubblico non ha potuto conoscere lo spirito combattivo di Tomaso Dal Molin che nelle grandi occasioni, quando le sue virtù mirabili di volatore travevano grida di entusiasmo dal cuore delle folle. Ma v'è chi l'ha conosciuto più da vicino, v'è chi ha potuto scandagliare sino nel profondo la sua anima magnifica; vi sono amici e superiori che recano mirabili testimonianze della prontezza e della generosità del suo cuore, allorché il dovere lo chiamava ad una battaglia in difesa di quegli ideali cui aveva consacrato la vita. Tali testimonianze non vanno dimenticate; sono esse che rivelano gli aspetti più nobili di quell'anima; è per esse che ci è possibile comprendere il valore morale delle sue audacie ed il segreto delle sue vittorie. In lui, l'ardimento, la sfida perenne alla morte, lo spregio della propria vita non erano l'effetto di un moto inconsulto dell'animo né, tanto meno, una bravata temeraria e volgare utile a guadagnarsi il facile plauso delle folle; ma erano la conseguenza logica delle sue convinzioni, erano la testimonianza incontentibile della fiamma che gli ardeva in cuore. Avendo amato il suo ideale, aveva accettato di servirlo e di combattere per esso; e quando l'occasione si presentava, egli dava tutto per assicurare, con la vittoria, il trionfo non suo, ma di quell'ideale; cui aveva consacrato la vita. Solo così vanno interpretate le sue audacie; solo in questa luce si devono ammirare le sue vittorie.

Né la sua morte stessa va intesa diversamente.

Per quanto dovuta ad un fortuito incidente, essa era stata da lui presentita e prevista ed accettata anticipatamente; morire, servendo le ali della Patria, era un dovere da lui ben conosciuto e faceva parte di quella donazione totale, che egli aveva fatto di sé ai suoi ideali. E, se l'Italia ed il mondo tanto si commossero e piansero a quella morte, ciò fu, non solo per la pietà di una nuova giovane vita troppo presto troncata, ma perché l'Italia ed il mondo intero istintivamente intesero il sublime valore di quella morte incontrata con eroica semplicità per assicurare nuova gloria e nuove conquiste al proprio ideale.

Raccogliamo il pensiero intorno a questa giovanile e cara figura di Eroe, che sempre e profondamente seppe credere e, per la sua fede, seppe obbedire, combattere e morire. La sua memoria resta fulgida nel cielo che egli ha zoccolato tante volte con le sue ali veloci. Il suo Nome è scolpito nel cuore dei nostri Aquilotti, che ne braggiono sprone ed esempio per prepararsi ad ogni battaglia e ad ogni ardimento.

Plinio Rovesti

Varese, affidava al vento migliaia di manifestini inneggianti ai legionari dell'Africa Orientale, ammarando poi all'idroscalo della Schiranna.

Tale — in rapida rassegna — il lavoro compiuto dagli aquilotti varesini in 5 anni di intensa attività, per dare ali e cuori ai cieli della Patria.

Questo lavoro ha meritato il riconoscimento e l'elogio del Segretario del Partito e quello di uomini di grande competenza della stampa aeronautica nazionale.

Tutti così si sentono spronati a continuare nella patriottica missione di affezionare al volo l'anima dei giovani e di prepararli ad essere in breve abili artefici ed audaci piloti. L'aria che spirava oggi, non è certo di pace; il DUCE con chiare e ferme parole ammonisce gli italiani della necessità di essere forti e pronti. La Scuola Federale Varesina di Volo Senza Motore può asserire con fierezza di avere, fin dal suo primo giorno di vita, compreso ed obbedito a questo monito, dando ali ed artigli alle future aquile d'Italia.

Plinio Rovesti

IL VOLO SENZA MOTORE

La Scuola Federale Voloveliera nei suoi cinque anni di vita

Quando, cinque anni or sono, sotto l'egida del Comando Federale dei Fasci Giovani di Combattimento, si costituì a Varese quel primo nucleo di volovelieri, che si chiamò Gruppo Aviatorio «Tommaso Dal Molin», il volo senza motore non era conosciuto nella nostra provincia che da pochi e non era praticato da nessuno. Bisogna anzi aggiungere che la maggior parte di coloro che, attraverso la lettura dei giornali, ne avevano avuta qualche notizia, si mostravano scettici circa il valore pratico e l'avvenire di questo nuovissimo sport offerto all'ardimento della gioventù italiana.

Il volo che Cattaneo aveva effettuato nel 1929 lanciandosi dalla vetta del Campo dei Fiori, aveva destato molto interesse e molte discussioni tra i varesini. 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 caldeggiato l'istituzione di una scuola di volo a vela. Tra l'indifferenza generale, pochi giovani soltanto avevano conservata accesa nel cuore la fede e la passione del volo silenzioso. Tra questi pochi vogliamo qui ricordare il pilota Plinio Rovesti che nel febbraio 1931 lanciava a Varese, fra i camerati del Fascio Giovani di Combattimento, l'idea di costituire un gruppo voloveliero. Non è piccolo merito degli aquilotti varesini l'aver creduto nel volo senza motore quando nessuno o pochi vi credevano, come non è piccolo merito per il Comando Federale di Varese l'aver subito compreso l'efficacia di un tale mezzo per ottenere quella preparazione aeronautica e militare dei giovani, che tanto sta a cuore al Regime Fascista.

Non bisogna infatti dimenticare che, se il volo senza motore appare come una delle attività sportive migliori per le molteplici doti fisiche e spirituali che esige e sviluppa in chi lo pratica, esso è sopra tutto e prima di tutto una preparazione tecnica e spirituale di indiscussa efficacia per l'aviatore di domani.

Il che è solennemente confermato dal fatto che, tra le forme di attività che recenti deliberazioni del Governo Nazionale raccomandano per foggare lo spirito guerriero della nuova Italia, è ricordato come una delle più importanti, il volo a vela, di cui, in breve volgere di tempo, per volere e per impulso del Regime, si sono in ogni angolo della Patria moltiplicate le scuole e gli allievi.

Tale preparazione aeronautica dei giovani da Scuola Federale Varesina non ha cercato di raggiungere solamente con l'allenare i suoi allievi al volo fino al conseguimento dei diversi brevetti, che attestano i successivi gradi di capacità raggiunti dal pilota, ma anche col fare di ogni allievo un artefice amorevole ed intelligente delle proprie ali. Tutti sanno infatti che, a differenza di quanto si suole fare da altri che acquistano gli apparecchi presso appositi negozi costruttori, la Scuola Varesina...

rale di Varese costruisce da sé le proprie macchine, impiegando in tale lavoro gli allievi stessi i quali creano con la propria volenterosa ed assidua fatica quelle ali che poi dovranno portarli attraverso l'azzurro del cielo.

Così del proprio velivolo il futuro pilota conosce ogni struttura ed ogni nervo, ogni motore ed ogni insidia, ogni linea di ogni misura; lo crea con gioia, lo guida con sicurezza; s'attenta nel migliore dei modi quella fusione dello spirito e della materia, dell'uomo e della macchina, che assicura il conseguimento dei migliori risultati.

Tutta la storia della Scuola Voloveliera Varesina sta a testimoniare come questo obiettivo della preparazione tecnica dei futuri piloti — integrata naturalmente dalla preparazione spirituale nascente dal sentimento e dalla pratica del principio faustosi della vita e dell'azione — sia stato non solo con felice risultato capito ed attuato prima che altrove, ma anche sempre conseguito con costanza di sforzi, che furono coronati dal migliore successo.

Infatti il suo primo anno di vita si chiude segnando il proprio attivo una salda organizzazione del gruppo aviatorio, la costruzione del primo apparecchio da scuola «Me na fregò» ed il conseguimento a Pavullo dell'Attestato «A» di un primo nucleo di allievi. Il secondo anno — 1932 — vede l'efficienza dei Giovani Fascisti attrezzarsi sempre meglio per i suoi compiti ed un nuovo allievo, liberato dal nome augurale di «Spalato» andare a raggiungere il primo: segna una più intensa e feconda attività didattica e rammenta diverse giornate voloveliere di propaganda volte a far conoscere ed apprezzare in provincia il volo a vela. Il terzo anno segna un notevole passo innanzi nel campo delle costruzioni, poiché vede nascere dall'Officina degli aquilotti varesini il gruppo velogegatore Anfibia «Roma» che volle e seppe essere una parola nuova in tema di apparecchi volovelieri. E' di quell'anno il primo tentativo di volo velogegato dalla vetta del Campo dei Fiori a Insa...

sulla sponda Piemontese del Lago Maggiore (alt. 1630m). E' di quell'anno la visita alla Scuola voloveliera di S. E. Sforza e del Presidente della Reale Unione Nazionale Aeronautica, i quali manifestarono il loro alto compiacimento per i risultati raggiunti. E' di quell'anno la partecipazione alla settimana Voloveliera di Roma ed alla giornata dell'ala di Genova, nelle quali manifestamenti aviatorie piloti e macchine varesine seppero dare la misura di quello che valevano. Il 1934 è stato l'anno che ha registrato la più intensa e fallose attività della Scuola: altri 8 velogegatori anfibia costruiti e collaudati, organizzato il primo Campionato Federale voloveliero, effettuati oltre 3000 lanci, conseguiti 75 brevetti, compiuto un volo collettivo di nove apparecchi dal Campo dei Fiori al Lago di Va...

Chomasa Preadhen
3-3-1936
LIVE

rese felici tentativi di voli veleggiati puri, ampliata la sede della Scuola e migliorata ancor più la sua attrezzatura, creati in tutti i centri della provincia delle Sezioni della Scuola Federale. In fine, nel 1935 più che ai vol propagandisti e più che alla costruzione di nuovi tipi di apparecchi, s'è dato tutto il tempo e tutta la fatica alla istruzione di nuovi allievi ed all'allenamento dei già numerosi piloti. Con una esatta percezione dell'attuale momento politico, che esige più fatti che parole, dato che ormai il volo senza motore è già conosciuto, apprezzato ed amato dai giovani, tenuto presente che i numerosi ed eccellenti apparecchi precedentemente costruiti dagli aquilotti varesini, costituivano un complesso di macchine più che sufficiente ai bisogni della Scuola, ogni sforzo è stato rivolto a far sì d'ogni giovane un buon pilota per le necessità di domani, nella convinzione assoluta che ciò valga meglio di ogni altra cosa a creare quelle forze di cui il DUCE ha bisogno per affermare nel mondo il diritto e la volontà dell'Italia fascista.

Venne così organizzato nei mesi di giugno, luglio ed agosto, all'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, il secondo Campionato Federale di Volo Senza Motore riservato ai Giovani Fascisti della provincia di Varese. A chiusura dei corsi, svoltesi in due turni, su sessantacinque allievi presentatisi alle prove di brevetto, ben sessantatré ottennero l'approvazione della Commissione, la quale inoltre, dopo le prescritte prove di volo, dichiarò allentati per il 1935, tra quantotto piloti brevettati negli anni precedenti.

A chiusura dell'attività voloveliera dell'Anno XII, venne poi effettuato un lancio dalla vetta del Monte Campo dei Fiori sul grande Aeroveliero Anfibia «Roma». L'apparecchio sortolando con ampie e maestose spirali la città di Varese, affluiva al vento migliaia di manifestini inneggianti ai legionari dell'Africa Orientale ammarando poi all'idroscalo della Schiranna.

Tale — in rapida rassegna — il lavoro compiuto dagli aquilotti varesini in cinque anni di intensa attività, per dare ali e cuori ai cieli della Patria.

Questo lavoro ha meritato il riconoscimento e l'elogio del Segretario del Partito e quello di uomini di grande competenza e della stampa aeronautica nazionale.

Tutti così si sentono spronati a continuare nella patriottica missione di affezionare al volo l'anima dei giovani e di prepararli ad essere in breve abili artefici ed audaci piloti. L'aria che spirava oggi, non è certo di pace; il DUCE con chiare e ferme parole ammonisce gli italiani della necessità di essere forti e pronti. La Scuola Federale Varesina di Volo Senza Motore può asserire con fierezza di avere, fin dal suo primo giorno di vita, compreso ed obbedito a questo monito, dando ali ed artigli alle future aquile d'Italia.

Cronaca Prealpina 18-3-1936

COMANDO FEDERALE FF. GG. C.

**La costituzione del Reparto
"Pre-aeronautici,"**

In seguito a disposizioni ricevute dal Comando Generale del Fascio Giovanili di Combattimento, è stato costituito presso il Comando Federale di Varese il « Reparto Pre-Aeronautici » nel quale saranno inquadrati tutti i Giovani fascisti: a) che sono in possesso di brevetti o attestati di pilota d'aeroplano con o senza motore, o di brevetti di specializzazione aeronautica (motoristi, montatori, elettricisti, radioelettrici, armieri, conduttori di verricello, ecc.); b) che, avendone i requisiti necessari, intendano frequentare i prossimi Corsi di volo senza motore, per i quali verranno diramate al più presto disposizioni particolareggiate; c) che attualmente partecipano ai Corsi di specializzazione « Pre-Aeronautici », che si stanno svolgendo sotto il controllo del Ministero della Aeronautica, a Varese ed a Gallarate.

Oltre alle funzioni di inquadramento dei Giovani fascisti che svolgono attività aviatorie, i Reparti « Pre-Aeronautici » hanno funzioni di propaganda e di diffusione della conoscenza aviatoria, di selezione e preparazione teorica degli aspiranti ai corsi di pilotaggio con o senza motore ed ai concorsi per piloti o specialisti banditi dalla R. Aeronautica.

Mediante conferenze, proiezioni di film a soggetto aviatorio, visite ad aeroporti, a stabilimenti di costruzioni aeronautiche e mediante corsi teorici regolari che verranno svolti nei vari centri della provincia, si desterà e terrà vivo l'interesse del Giovane fascista ai problemi riferentisi all'aeronautica, la cui grande importanza nel confronto della preparazione militare della Nazione tocca ogni giorno di più ad aumentare.

Tutti i Giovani fascisti in possesso dei requisiti sopraccennati dovranno chiedere al Comando di Fascio a cui sono in forza, di essere inquadrati nel Reparto « Pre-Aeronautici » costituito presso il Comando Federale FF. GG. C.

I G. F. « Pre-Aeronautici » indosseranno la speciale divisa con bustina, pantaloni e mollettiere grigio-azzurro.

I Comandi di Fascio dovranno far pervenire con la massima urgenza al Comando Federale FF. GG. C. l'elenco nominativo dei Giovani Fascisti che dovranno essere inquadrati nel nuovo Reparto, indicando per ognuno, l'anno di nascita e la specialità.

"Cronaca Prealpina" 15-4-1936

NEI FASCI GIOVANILI DI COMBATTIMENTO

**Il Colonnello Moretti Capo di S.M.
ha ispezionato il Comando Federale**

Ieri mattina è giunto nella nostra città il Colonnello Umberto Moretti, Capo di Stato Maggiore dei Fasci Giovanili di Combattimento.

Alla Federazione è stato ricevuto dal Comandante in II, dall' Aiutante in I e dagli Addetti Federali, successivamente dal Comandante Federale e dal Vice Segretario Federale.

Il Colonnello Moretti si è vivamente interessato della attività atletico-sportivo-militare che il Comando Federale va attualmente svolgendo, fermando la sua attenzione particolarmente sul progetto del campo mobile che sarà attuato nell'entrante stagione estiva; indi ha ispezionato i vari uffici, l'armeria, i magazzini dei materiali, l'officina di costruzioni aeronautiche della Scuola Federale di volo senza motore, la cui attività gli è stata illustrata dal Comandante della Scuola stessa.

Ossequiato dal Comandante Federale, dal Comandante in II e dagli Ufficiali che lo avevano accompagnato nelle visite, il Colonnello Moretti è ripartito nel pomeriggio alla volta di Milano.

Cronaca Prealpina 21-4-1936

**Un'ispezione alla Scuola federale
di volo senza motore**

Ricevuto ed accompagnato dal Comandante in 2°, il Ten. Colonnello R. A. cav. uff. Tambisi dell'Ispettorato Generale Premilitare, ha visitato domenica la Scuola di volo senza motore e l'officina per costruzioni di alianti del Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento.

L'Ispettore si è intrattenuto con il C. M. Plinio Rovesti, direttore della scuola e dell'officina e con gli Ufficiali del Comando Federale, sull'attività di volo svolta e sul programma, in corso di attuazione, circa la costituzione di reparti preaeronautici e loro specialità. Nella visita all'officina si è reso conto del materiale in dotazione, del macchinario e dei diversi tipi di apparecchi costruiti e in costruzione.

Anno 1937

I Fasci Giovanili e l'Aviazione

L'istituzione della Leva Aeronautica o la formazione del Reparto Federale Pre-Aeronautici - La Scuola Federale di Volo senza motore elevata al rango di Scuola Interprovinciale - La creazione a Varese di un Centro Sperimentale Idro-Voloveliero d'importanza nazionale

Come è noto, ai Fasci Giovanili di Combattimento, non recente decreto, è stata affidata anche l'istruzione premilitare aeronautica, che si svolge attraverso i Corsi di Volo senza Motore ed i Corsi di specializzazione pre-aeronautica. Mentre questi ultimi sono attuati nella nostra Provincia nelle Scuole Professionali di Varese e Gallarate, i Corsi di Volotologia Voloveliero si svolgono presso la Scuola di Volo senza Motore di Vizzola Ticino, che soltanto nello scorso anno XIV ha totalizzato un'attività che si può compariare

Scuola a carattere regionale, in diversi punti della Pentola. Urbino, la vecchia Scuola Voloveliera Varesina, delle cui fatiche e conquiste da molti anni su questo giornale diamo notizie, seguita sempre con grande interesse dalla cittadinanza la quale ha potuto ammirare quei tentativi che hanno meritato ai nostri ardimentosi aquilotti un posto primissimo nell'attività voloveliera nazionale, non è stata soppressa, bensì elevata al rango di Scuola Interprovinciale, col compito di addestrare al volo senza motore i giovani Fas-

ciisti e gli Universitari della Provincia di Varese, Pavia, Piacenza e Genova. Tale promozione - per gli aquilotti varesini - costituisce un meritato premio, essendo quando nessuno al volo a vela creduto nel volo a vela, mentre per il Comando Federale di Varese, la creazione della Scuola Interprovinciale rappresenta un giusto riconoscimento delle fatiche e del merito conseguito nel più importante campo del volo senza motore, poiché - come è noto - fu appunto sotto l'egida di questo Ente

nela cospicua cifra di 55 brevetti "A" e 48 "B", con la effettuazione di oltre quattrocento voli, senza incidenti. Tali ragguardevoli risultati sono gli esiti raggiunti poiché nello scorso anno, più che ai voli spettacolosi di propaganda, la Scuola Voloveliera Varesina ha dato tutto il tempo e tutta la fatica alla istruzione di nuovi allievi ed ha rivolto ogni sforzo per fare di ogni giovane un buon pilota nell'assoluta convinzione che ciò valga meglio d'ogni altra cosa a creare quegli aquilotti di cui l'Italia ha bisogno per affermare nel mondo la sua volontà ed i suoi diritti.

Il Reparto pre-aeronautici

Il Reparto Federale Pre-Aeronautici - recentemente istituito ed intitolato alla memoria purissima del compianto aquilotta varesino Giovanni Pieriboni, è entrato in questi ultimi giorni nella fase di massima attività; esso ha infatti ingannato i giovani Fascisti in possesso del brevetto di pilota a motore, quella fetta di allievi di voli senza motore, quelli in possesso di brevetti di specializzazione pre-aeronautica ed infine quei giovani Fascisti che lavorano come operai o industriali militari dell'Aeronautica, allo scopo di impartire loro, oltre i necessari elementi di cultura aeronautica, anche l'istruzione premilitare.

Il Reparto Federale Pre-Aeronautici comprende quattro Centriche, rispettivamente costituite a Varese, Gallarate, Sesto Calende e Somma Lombardo.

In detto Reparto sono inquadrati complessivamente 530

che sorse nella nostra città il vecchio Gruppo Giovanile Fascista Voloveliero "Tommaso Dal Molin", primo nucleo di appassionati aquilotti, che tanto contribuì allo sviluppo ed alla espansione del volo silenzioso nella nostra Penisola e che, per primo, comprese la grande efficacia del volo a vela per ottenere quella preparazione aeronautica e militare dei giovani, che tanto sta a cuore al Regime Fascista.



Il grande Aeroveliero Anfibio "Roma" che sarà adibito ai voli sperimentali del Centro Idro-Voloveliero

Il Centro sperimentale idro-voloveliero

Il carattere pre-aeronautico impresso dalle Superiori Gerarchie alle esercitazioni di

campo, potrà vantare un indiscutibile primato che, del resto, gli è già stato riconosciuto anche all'estero - come appunto ricorderà - precisamente al Congresso Internazionale della I. S. T. U. S. tenutosi nello scorso anno a Berlino dove, alla presenza dei capi del volo a vela delle principali Nazioni del mondo, è stata segnalata ed elogiata l'attività svolta nel campo del volo a vela sull'acqua dai piloti della Scuola varesina, pionieri e mirabili esecutori dell'idro-aviazione silenziosa.

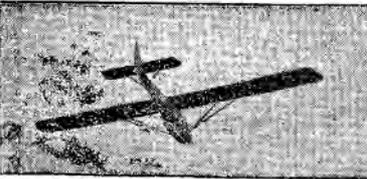
Il Centro Sperimentale Idro-

Voloveliero disporrà di un attrezzamento che lo metterà in grado di dedicarsi all'attività prepostagli, con modernità di mezzi ed assoluta indipendenza d'azione.

Infine, per la realizzazione del nuovo e vasto programma di lavoro, per il quale occorrono non soltanto dei buoni propositi ma anche notevoli mezzi finanziari, i piloti volovelieri varesini sono certi di poter essere anche per l'avvenire sostenuti dalla simpatia e provvidi dalla generosità di coloro che comprendono ed apprezzano il valore pratico ed ideale del loro lavoro. In sei anni di feconda attività i nostri GG. FF. aquilotti, hanno saputo tenere in alto il nome della nostra Varese e collocarla - nel campo del volo a vela - fra le prime di tutta Italia, dando passione, tempo e lavoro alle loro ali, per allenare nervi e spirito a quelle più ardue fatiche che la Patria potrà loro imporre in un non lontano domani.

Per questo noi crediamo che non resterà senza eco l'appello degli aquilotti varesini, tanto più che, mirando il loro lavoro a preparare uomini ed all'ottimo e la potenza di Roma, essi potranno contare su quell'inesausta passione patriottica che ha dettato le più belle pagine della nostra storia.

Plinio Rovesti



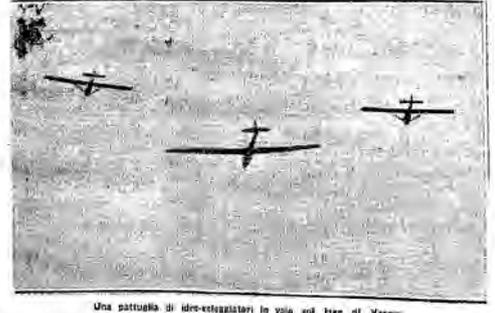
Un volo di brevetto "B" alla Scuola Interprovinciale di Vizzola Ticino

Giovani Fascisti, che costituiscono un nucleo di ragazzi entusiasti e preparati a cui l'aeronautica attingerà largamente all'atto della leva per il proprio fabbisogno di piloti e specialisti d'ogni categoria.

La Scuola interprovinciale di volo senza motore

In seguito al netto carattere di istruzione pre-aviazione, impresso dal Regime al Volo senza Motore, il Direttore Nazionale del P. N. F. ha ritenuto necessaria intensificare l'attività per elevare il rendimento qualitativo e numerico. Non rispondendo perfettamente alle esigenze, quindi previste dalla vecchia Scuola nazionale, si è provveduto ad un'opera di ampliamento della sua attività di adde-

"Cromara Inalpine" 13 gennaio 1937 XV



Una pattuglia di idro-velatori in volo sul lago di Varese

data, Obbedire, Combattere

A Tomaso Dal Molin

(nel VII annuale della sua morte)

Domani, 18 gennaio, ricorre il settimo anniversario della morte di Tomaso Dal Molin, il cui nome, scritto a caratteri d'oro nei fasti della nostra Aeronautica, è particolarmente caro al cuore della nostra Varese, da cui l'ardimentoso pilota trasse le ali per attingere le vette della gloria.

Alla memoria purissima di Lui — come è noto — s'inti-



tolò prima il Gruppo Varesino di Volo a Vela, poi il Centro Sperimentale Idro-voloveliero, creato in seguito all'assorbimento del Gruppo stesso da parte della Scuola Interprovinciale di Volo senza Motore.

I Piloti Volovelieri varesini, che scelsero il nome di Tomaso Dal Molin ad insegna e ad esempio, hanno dato un buon saggio di sensibilità fascista, perchè hanno intuito come tutta la vita di questo Eroe realizzasse pienamente quel programma sintetizzato dal motto del DUCE: « Credere, Obbedire, Combattere »

18 gen
ta. olini farao annive
ma pct e di Tomaz
provinc
cui nome, senza Mo-
tore.

I Piloti Volovelieri varesini, che scelsero il nome di Tomaso Dal Molin ad insegna e ad esempio, hanno dato un buon saggio di sensibilità fascista, perchè hanno intuito come tutta la vita di questo Eroe realizzasse pienamente quel programma sintetizzato dal motto del DUCE: «

Tomaso Dal Molin! Oggi flammeggia più che mai nel nostro cuore il ricordo di quella virtù eroica che, dopo i baci della gloria, ti portò al sacrificio supremo. Quel ricordo ed il tuo nome ci rammentano come si serva la Patria con la più limpida fede, con la più ferrea volontà, con la più completa rinuncia.

Noi non abbiamo le tue forti ali d'aquila, nè il tuo folle ardimento, nè il tuo fortissimo cuore. Pure, tante ali noi abbiamo saputo costruirci con la nostra quotidiana fatica: pure, il giovanile ardimento sentiamo fremere il nostro spirito; pure, un cuore generoso e saldo noi sapremo crearci in petto per quell'intima virtù che dal ricordo tuo si sprigiona. Poichè — come te — sentiamo di amare l'Italia nostra e, come te, sognamo di portarne il nome e la gloria sempre più in alto e sempre più lontano.

« Più salgo, più valgo » tale è il nostro convincimento indistruttibile; tale è e sarà il nostro motto. Così per i cieli del mondo, come per i cieli dello spirito.

Quando, domani, il DUC chiamerà a raccolta i suoi aquilotti per scagliarci attraverso i cieli, pronti alla difesa ed all'offesa, Tomaso Dal Molin, tu ci vedrai. Ci vedrai saettare l'azzurro con ben più valide ali, ci vedrai forse cadere con lo stesso sogno che balenò nei tuoi occhi morenti: l'Italia sempre più bella, più forte, più grande! In quelle ore, in cui si compiranno forse i più alti destini della Patria, intravisti da lungi dai profeti e dai martiri del nostro Risorgimento, il tuo gran-

te sulicaunome te comdo a abbi- l'Itali il DUC la eernero ila, nacollà i suoi ed aelare gioagliarci attra- lin, tu am frennti alla difesa saettare l'azzu omaso Dal Mo- valide ali, ci drail. Ci vedrai dere con lo strro con ben più balenò nei tuoedrai forse ca- ti: l'Italia senesso. sogno che più forte, più g occhi tu sen- le ore, in cui e sempre più forse i più e Patria, intran più valgo" tale è

de spirito sard accanto a noi per ridirci ancora una volta come tutto si osa, come tutto si dona!

E si vedrà allora come fu vana la fatica della morte che, spezzando a te le ali ed a tanti altri generosi, credette forse di arrestare il fatale cammino di nostra gente. La stirpe degli Eroi non è ancora spenta, e, per uno che cade, sorgono mille e gridano: Presente!

Pilinto Rovesti

*Cronaca Prealpina
11 gennaio 1937
xv*

militari e civili, ha bisogno l'Italia oggi? Di parecchie migliaia. Di quanti n'avrà bisogno domani? Di molti di più. Senza dire che - oltre i piloti - occorrono a migliaia gli avari, che tanto più varranno quanto meno saranno lontani dalla conoscenza e dalla pratica del volo e dal maneggio delle macchine. Ora, diciamo pure che i millecinquecento giovani che nel passato anno le scuole voloveliere italiane hanno preparato al volo, non rappresentano che una minima parte del fabbisogno dell'Aeronautica militare e civile italiana, tanto più che quei millecinquecento - per cause diverse - non arriveranno che in parte al pilotaggio di velivoli a motore ed ai servizi sussidiari dell'Aeronautica. E' facile concludere che, se si vuole che non manchino gli uomini dell'armata aerea, bisogna che crescano ancora a decine le scuole precavaliere in Italia, che si diffonda ancora più la coscienza aeronautica tra le folle, che salgano a molte migliaia i giovani che sentono la stupenda poesia del volo e che amano in dura disciplina temprare la carne e lo spirito a quei compiti severi che la Patria impone a chi vuole davvero assicurare nel mondo la sua potenza militare e civile.

I volavelieri varesini, che senza false modestie possono dire d'aver sempre creduto nel volo senza motore, d'averlo amato e fatto conoscere ai giovani, vorrebbero moltiplicare la potenza della loro parola e del loro esempio, perchè in folla accorressero ai campi di volo i giovani a sentire - come essi sentono ogni giorno - nel silenzio, nel rischio, nella disciplina dei ranghi, una più completa realizzazione di loro stessi, nel danno totale della vita alla Patria - a cui nulla importa dei divi dell'esibizionismo sportivo - a cui molto importa d'aver soldati del mare, della terra, del cielo, che tutto danno, nulla chiedono e sanno in silenzio marciare e morire.

Plinio Rovesti

**LA LIBRERIA DELLO STATO
ROMA - PIAZZA VERDI**

Amministra tutta la stampa periodica dello Stato. Ha una vasta collezione di volumi contenenti leggi, regolamenti e studi legislativi; nonché una notevole raccolta di pubblicazioni di carattere artistico e culturale. Gestisce le inserzioni legali nella Gazzetta Ufficiale del Regno e nel Foglio Annunzi della Provincia di Roma

Ritaglio N.

L'ARALDO DELLA STAMPA

UFFICIO DI RITAGLI DA GIORNALI E RIVISTE

Direttore Cav. LUCIANO NANNINI
ROMA (120)

PIAZZA CAMPO MARZIO, N. 3 - Telefono 50-417

**IL PANORAMA DEL GIORNALE ITALIANO
- ROMA -**

1937 Anno XV

ROVESTI PLINIO - La Scuola provinciale Voloveliera e il nuovo ordinamento dei Corsi di pilotaggio - (*Cronaca Prealpina* - Varese, 7 Febbraio 1937)

Prende in esame la Scuola Interprovinciale Voloveliera di Varese. L'indirizzo dato di recente in Italia alle scuole di volo senza motore, serve a creare la massa dei futuri piloti. Con ciò non si è rinunciato all'ardimento isolato e alla conquista dei primati. Da tabelle statistiche, l'A. rileva che l'Italia è seconda, fra le nazioni europee, con il numero dei brevetti conseguiti nel 1935.

VERGANI ORIO - Quando i bolidi corrono



Volo a vela

La bella prova d'un aliante costruito da Giovani Fascisti

L'On. Starace, Comandante dei Fasci Giovanili di Combattimento, ha rivolto, nei giorni scorsi, il suo elogio al pilota Plinio Rovesti, Comandante del Gruppo Voloveliero dei F. G. C. di Varese, che ha compiuto un magnifico volo veleggiato, sull'aliante «Roma» mantenendosi in aria 23 minuti primi e 12 secondi, e percorrendo oltre sedici chilometri.

Il Segretario del Partito non si è limitato a elogiare la bellissima prova compiuta, ma ha anche espresso l'incitamento a imitarla, a dimostrazione di come l'ardimento sia scuola quotidiana del Fascismo, specie tra i dirigenti le giovani forze fasciste.

Il volo del comandante Rovesti merita un commento.

Anzitutto va rilevato come in tutta Italia il programma di volo a vela, concordato dal P. N. F. e dal R. A. C. I. vada rapidamente realizzandosi, con grande, immenso entusiasmo dei Giovani Fascisti, e come la realizzazione rapida ed entusiastica porti a risultati tangibili, immediati, ed anche della più grande importanza.

Il volo compiuto a Varese è una delle tante prove di come efficacemente funzionano, ormai in tutta Italia, le scuole di volo a vela per i Giovani Fascisti, e quali promettenti mete si siano già raggiunte.

Il volo a vela è «anche» sport. Anche, abbiamo detto, perchè prima di essere sport è scienza, è palestra di sereno ardimento. Il volo veleggiato ha compiuto, in questi ultimi tempi, progressi veramente giganteschi, e chi una volta lo relegava tra gli sport fine a se stessi, e quindi, sotto molti aspetti, inutili, va cauto, oggi, nel definire le possibilità che l'aeroplano senza motore potrà avere nel domani. Queste possibilità possono essere molto grandi, e possono essere raggiunte solo che si prosegua

nel studio delle macchine e nello studio dell'ambiente aereo, in relazione alla terra. Ed

ecco che con questo si apre, al Giovane Fascista, un vasto campo di attività che si compendia in una formula assai semplice: «Studiare per far progredire! Studiare molto per far rapidamente progredire!». E mentre studia, e studiando realizza, per accelerare la via al progresso, il Giovane Fascista, in un ambiente di assoluta sanità fisica e morale, temprando il suo animo e i suoi muscoli al rischio da superare, al pericolo da vincere, dominando gli elementi, asservendo le forze di questi elementi alla volontà, alla intelligenza, al coraggio, alla cultura.

Sotto infiniti aspetti le scuole di volo a vela sono preziose fucine per forgiare i giovani, e quando la materia prima da forgiare è costituita dalla gioventù di pura impronta fascista, allora i risultati non possono essere che come quello raggiunto dalla scuola di Varese che ha offerto una prova alla quale non mancherà eco mondiale.

Il volo del comandante del Gruppo voloveliero dei G. F. di Varese, notevolissimo per durata e percorso, non soltanto è stato compiuto con la collaborazione entusiastica di tutti i Giovani Fascisti, ma sono stati gli stessi Giovani Fascisti che con cura e bravura, pazienti, appassionati e sagaci hanno costruito la macchina perfetta — ideata dal capitano del Genio Aeronautico Monti — che ha decollato con sicurezza da Campo dei Fiori, ha elegantemente e leggermente volato sul Lago Maggiore, e che poi ha ammarato con maestria, dopo aver tenuto l'aria per oltre 23 minuti.

La geniale costruzione dei Giovani Fascisti di Varese — che ha, anche, la interessante caratteristica di potersi posare su terra e su acqua, indifferentemente — verrà imitata e superata; il superbo volo compiuto dal comandante Rovesti verrà imitato nelle altre scuole di volo a vela dei Giovani Fascisti. Anzi, verrà superato!

Poichè la scuola del Fascismo, l'esempio del DUCE danno, come un ordine da eseguire, il superamento continuo, incessante, fascistico.

Guido Stellingwerff



ECONOMIZZERETE
usando il Nuovo
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

LE VIE DELL'ARIA - 20 febbraio 1937-XV

Volo a vela - Scuola d'ardimento

NUOVI ORIENTAMENTI DEL VOLO SENZA MOTORE

Non è la prima volta che su queste ospitali colonne si parla di volo senza motore.

Se oggi riprendiamo la penna in argomento, non è per ripetere cose già dette e ormai entrate nella mente di molti, — non però di tutti, purtroppo! — ma perché, dopo un periodo abbastanza lungo di discussioni e d'incertezze, appare ormai definitivamente fissato l'indirizzo che il Regime vuole impresso a questa peculiare attività dei Fasci Giovani di Combattimento, e ci par bene che queste direttive siano da tutti conosciute, affinché si sappia esattamente valutare il nostro lavoro sia in sé, sia in confronto di ciò che si fa all'estero, e non si chieda alle nuove scuole interprovinciali di volo senza motore quello che non si propongono di dare.

Valore del volo senza motore

Fino a qualche tempo fa, si discuteva da molti circa l'utilità maggiore o minore del volo senza motore.

Mentre parecchi, seguendo più la fantasia che i dati della realtà, designarono spettacolose prospettive al suo avvenire, altri — e furono i più — non videro in esse che uno sport qualunque, che non presentava possibilità di seri sviluppi in ordine a fini pratici ben determinati.

Oggi, tali discussioni sono superate.

Nessuno, infatti, ha più difficoltà ad ammettere che il volo senza motore ha un'importanza notevolissima, sia in rapporto a l'individuo che educa al coraggio, a la fatica, al silenzio, alla disciplina, a lo sprezzo del pericolo — virtù, queste, fondamentali dell'italiano nuovo — sia in rapporto alla vita della Nazione, in quanto esso rappresenta il primo stadio — non il meno importante — della formazione di quei piloti aviatori che, sia in pace che in guerra, dovranno condurre sempre più in alto e più lontano le ali della Patria.

Per vie diverse

Ma se nessun dubbio può esservi più sul valore educativo e su l'utilità pratica del volo silenzioso, molto ancora si discute tra gli appassionati dei vari Paesi circa l'indirizzo da darsi a le scuole dove s'insegna a volare.

C'è chi riguarda il volo a vela come a sé stante, indipendentemente da altre attività che possono integrarlo e da fini superiori che possono esigere la subordinazione a sé: attività sportiva pura e semplice, aperta a tutte le competizioni, esibizioni, speculazioni comuni ad ogni attività sportiva. Per chi la pensa così, ciò che più si apprezza e si cerca è il primato, qualunque primato, anche quello che praticamente e scientificamente non significa nulla.

C'è invece chi considera il volo senza motore come un vero ed importantissimo tirocinio per la preparazione dei piloti di domani, attività quindi essenzialmente subordinata a scopi ben più alti e più vasti di quelli propri a gli sport più comuni. Per costoro, quindi, la conquista di primati ha interesse solo quando importa la realizzazione di un progresso tecnico suscettibile di applicazioni

pratiche e generali, ma non può costituire la ragione unica e nemmeno la più importante dell'attività volante.

Quello che maggiormente importa non è avere tre, cinque, dieci virtuosi del volo veleggiato « puro », ma avere delle folle di giovani capaci di volare; non è l'esperimento individuale che interessa, anche se questo può talora sbalordire il pubblico, ma è il volo di massa, in quanto rivela una più diffusa coscienza aviatoria, una più generale preparazione tecnica, una maggiore capacità organizzativa, una sicura certezza di saper attingere mete pratiche di interesse nazionale.

Orientamento

Orbene, è questo appunto l'indirizzo che il Regime ha dato recentemente alle scuole di volo senza motore ormai fiorite in tutta Italia. Coerente con quello che è ormai un principio tradizionale dell'Aviazione Italiana — creare ed esaltare lo spirito di massa sopra lo spirito particolare, proporre la preparazione di un'aviazione potente per numero ed eccellenza d'uomini e di macchine a le imprese clamorose ma sterili — il Regime intende rivolgere gli sforzi suoi a rendere più conosciuto e meglio praticato il volo senza motore, perché domani la Patria possa trovare senza difficoltà tra i volovelieri quelle legioni di piloti che occorrono per lanciare lungo le vie dei cieli miriadi di velivoli, formidabile testimonianza della sua rinnovata potenza imperiale.

Idee sbagliate

Obiettivi, dunque, eminentemente pratici e d'interesse superiore sono quelli proposti dal Regime alle nostre scuole di volo senza motore.

Questo però non deve far credere che in Italia si voglia abbandonare ogni tentativo di conquista di primati, né che si voglia negare il nostro contributo alle ricerche ed alle esperienze per migliorare la tecnica e le possibilità del volo silenzioso. Ciò non sarebbe degno di noi, ai quali il passato insegna che, quando non giungemmo primi nelle conquiste civili, fummo secondi a pochi. Quello che si vuole impedire è questo solo, che la caccia ai primati diventi lo scopo precipuo dell'attività volaveliera, con pregiudizio di interessi più seri e più generali.

D'altra parte, queste direttive specifiche dettate dal Regime alle nostre scuole volaveliere, devono anche servire a valutare più esattamente quello che si fa a casa nostra in confronto di ciò che si fa nei Paesi stranieri. Noi siamo i primi a riconoscere con franchezza fascista i meriti altrui e siamo anche capaci di andare a scuola da chi ci può insegnare qualcosa, poco o tanto che sia. Ma questo non ci vieta di affermare con orgoglio che, in materia di volo senza motore, siamo all'avanguardia.

Parlano le cifre

Gli inguaribili lodatori di tutto ciò che si fa oltre confine e negatori per partito preso di tutto ciò che si fa in casa nostra, prendano buona nota dei dati statistici che più sotto riportiamo, dai quali si deduce che in Italia

il volo senza motore è diffuso e coltivato più e meglio che in tutte le nazioni europee, esclusa la sola Germania, dove — sia per le condizioni meteorologiche di certe ottime zone particolarmente adatte al veleggiamento, sia per le note ragioni di carattere politico internazionale — il volo silenzioso ha raggiunto sviluppi finora non sorpassati da alcuno.

	Anno 1934:	
	Attestati « A »	Attestati « B »
Italia	1142	167
Francia	177	134
Gran Bretagna	478	237
Ungheria	101	34

	Anno 1935:	
	Attestati « A »	Attestati « B »
Italia	1500	250
Francia	102	90
Gran Bretagna	695	287
Ungheria	59	52
Svizzera	103	61
Spagna	175	50
Austria	175	117
Jugoslavia	64	54
Danimarca	7	3

Per il 1936 non si hanno ancora cifre ufficiali dai Paesi stranieri; possiamo tuttavia dire che in essi non si sono superate le cifre raggiunte nei passati anni, mentre in Italia furono rilasciati 622 Attestati « A » e 617 Attestati « B ». E chi, esperto di volo a vela, sa quale notevolissimo progresso del pilota significhi il passaggio dall'uno all'altro attestato, non stenterà a riconoscere come da noi si sia progredito, non solo perché si è aumentato il numero degli allievi, ma anche perché si è migliorata per essi la preparazione al volo. Infatti, grazie ai nostri metodi di insegnamento — per la prima volta applicati con tanto successo in Italia — gli attestati « B » sono ottenuti da allievi che superano largamente le prove prescritte, raggiungendo quote mai inferiori ai 150 metri ed eseguendo perfette e complete evoluzioni. Tali ottimi risultati sono principalmente dovuti all'integrale adozione del verricello, portato dalle nostre Scuole ad un notevole grado di perfezionamento ed impiegato dai nostri istruttori con accuratezza e capacità ammirabili. Se poi a queste statistiche si dovesse aggiungere anche quella concernente l'organizzazione delle scuole ed il numero degli istruttori abilitati e si dovesse scendere a l'esame dell'attrezzatura tecnica delle scuole stesse, erodiamo che resterebbe ancor meglio dimostrato quello che più sopra affermammo: essere cioè, l'Italia, anche in questa branca nuovissima dell'attività sportiva giovanile, a l'avanguardia tra i paesi civili.

Ci mancano i primati? E' vero. Ma i tentativi ci furono, e a Vigna di Valle, a Milano, ad Asiago, a Pavullo ed a Varese ottennero dei risultati che a nostro avviso riteniamo tutt'altro che trascurabili. Nella prossima stagione estiva, poi, si vedrà come non si sia rinunciato ad ulteriori ricerche ed a nuovi tentativi, tanto che siamo ora certi di non errare affermando che, anche nel seducendo campo del volo veleggiato « puro », l'Italia potrà conseguire presto, dei

risultati degni di ammirazione.

Per il domani

Tuttavia, se quello che s'è fatto nel campo del volo librato può dare a chi ha faticato una ragione d'orgoglio, non dobbiamo illuderci che si sia fatto abbastanza. Siamo ancora molto lontani dagli obbiettivi minimi che bisogna raggiungere per una inderogabile necessità di vita. Poniamoci delle semplici domande: Di quanti piloti, tra militari e civili, ha bisogno l'Italia oggi? Di parecchie migliaia. Di quanti n'avrà bisogno domani? Di molti di più. Senza dire che — oltre i piloti — occorrono a migliaia gli avieri, che tanto più varranno quanto meno saranno lontani dalla conoscenza e dalla pratica del volo e dal maneggio delle macchine.

Ora, diciamo pure che i 1500 giovani che nel passato anno le scuole voloveliere italiane hanno preparato al volo, non rappresentano che una minima parte del fabbisogno della Aeronautica militare e civile italiana, tanto più che quei 1500 — per cause diverse — non arriveranno che in parte al pilotaggio di velivoli a motore ed ai servizi sussidiari dell'Aeronautica. E' facile concludere che, se si vuole che non manchino gli uomini dell'armata aerea, bisogna che crescano ancora a decine le scuole preaviatriche in Italia, che si diffonda ancora più la coscienza aeronautica tra le folle, che salgano a molte migliaia i giovani che sentono la stupenda poesia del volo e che amano in dura disciplina temprare la carne e lo spirito a quei compiti severi che la Patria impone a chi vuole davvero assicurare nel mondo la potenza militare e civile del proprio Paese.

Plinio Rovesti

GRONAGA PREALPINA — 26 Agosto 1937 - Anno XV

Volo senza motore alla Scuola di Vizzola Ticino

Si è chiuso in questi giorni, presso l'Aeroporto di Vizzola Ticino, il primo Corso di Volo senza motore riservato ai Giovani Fascisti ed agli iscritti ai G.U.F.

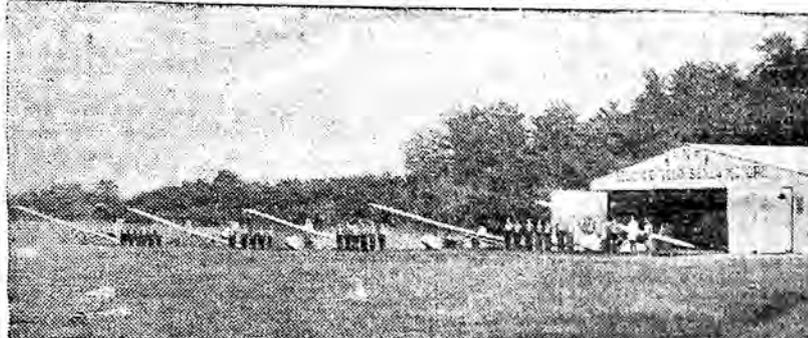
I risultati conseguiti in questo primo corso dell'Anno XV sono stati di gran lunga superiori a quelli raggiunti negli scorsi anni, grazie all'abolizione completa del sistema di

lancio a mezzo dei cavi elastici, sostituiti dagli auto-verricelli. Con questo nuovo sistema, gli allievi raggiungono, negli ultimi voli, quote che si avvicinano ai duecento metri ed hanno la possibilità di effettuare ogni evoluzione e di mantenersi in aria per alcuni minuti.

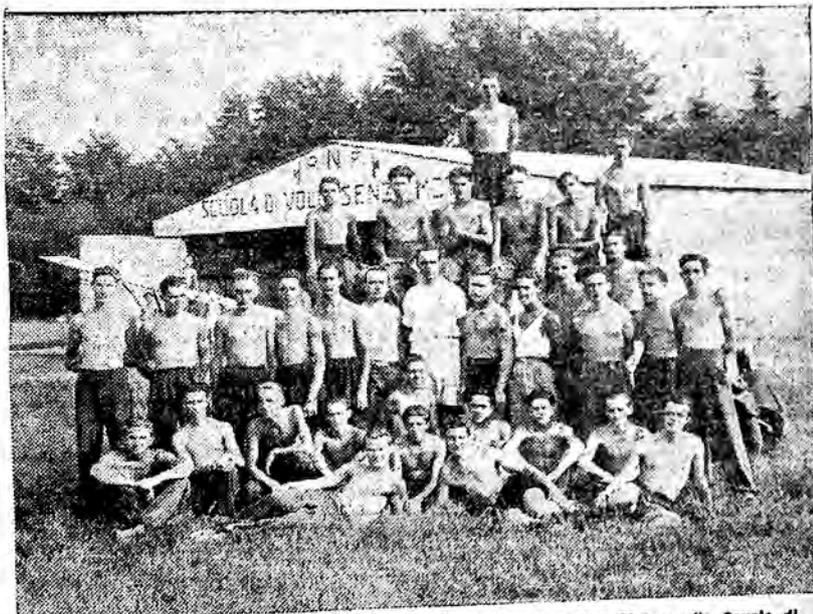
I Giovani Fascisti e gli Uni-

versitari che hanno conseguito il brevetto „B“ in questo primo turno, sono stati in numero di trenta, mentre altri quattro allievi, costretti per ragioni varie ad abbandonare il corso prima della fine, hanno conseguito il brevetto „A“.

A giorni avrà inizio un secondo corso, al quale parteciperanno 35 allievi.



L'Aviorimessa della Scuola ed uno schieramento di apparecchi a di Allievi



Gli allievi Giovani Fascisti bravettati al I Corso di Volo Senza Motore alla Scuola di Vizzola Ticino

CRONACA PIRELLIANA - 19 OTTOBRE 1937 - ANNO XV -

Il Comandante Federale in visita alla Scuola di Volo a Vela

Il Comandante Federale dei Fasci Giovani di Combattimento ha visitato nel pomeriggio di ieri la Scuola di Volo senza motore di Vizzola Ticino.

Ricevuto dal Comandante la Scuola e dagli allievi, oltre che dall'ing. Pantoli, Direttore della Scuola Caproni, il Comandante Federale ha innanzitutto compiuto una interessante visita ai cantieri ed alle officine e quindi ha assistito a diversi lanci con verricello.

Fra gli allievi si è particolarmente distinto il giovane fascista Mascetti, il quale ha saputo dimostrare tutte le qualità e le possibilità di un aliante.

Il Comandante Federale si è compiaciuto vivamente anche con gli allievi — una cinquantina circa, provenienti da tutte le parti d'Italia, poichè, come è noto, la Scuola, sorta a Varese, ha assunto un tale sviluppo da farla assurgere a Scuola Nazionale — che rappresentano delle belle promesse.

Il funzionamento della Scuola, infatti, ha carattere prettamente militare e corrisponde a tutte le necessità per assicurare la formazione di piloti per volo releggiato e per il

sondaggio del pilota motore militare.

È notevole il perfezionamento che in questa Scuola si è ottenuto nel sistema di traino con verricello, sistema che in un primo tempo, in tutte le Scuole, non mancava di recare qualche disagio al volo. Oggi tale disagio è stato superato e anche all'occhio del profano risalta la normalità e continuità della trazione del cavo che favorisce, anzi assicura, la graduale ascensione dell'apparecchio.

Anche l'ing. Castoldi — incontratosi sul campo col Comandante Federale — con la autorità che gli deriva dall'alta competenza in materia di volo, ha espresso il suo compiacimento al Comandante della Scuola che da pioniere ha saputo suscitare la passione del volo releggiato in giovani volonterosi e, costituito il gruppo, ha favorito il sorgere della Scuola. Oggi egli ha l'orgoglio di continuare il cammino sotto i diversi aspetti che è andato assumendo il volo senza motore. La Scuola è assolutamente indipendente, e sotto qualsiasi forma, da costruzioni od aggiustaggi. Essa stessa costruisce gli apparecchi e li ripara disponendo direttamente di apparecchiatori, montatori, meccanici e verricellisti.

CRONACA PREALPINA - 19 Settembre 1937 - Anno XV

LO STEMA DEI "CAVALIERI DELL'ARIA..

AQUILE E GALLINE

Aquile e galline.
 L'oste Francesco poteva amare la
 uccello e le altre perché egli amava
 tutte le bestie.

Io, no.
 Io amo l'aquila, detesto la gal-
 lina.

Amo l'aquila, che sfida lo spa-
 zio profondo, che fissa gli occhi
 nel sole, che colloca il nido su
 le roccie impervie, che sente la
 vampa della battaglia, che è cro-
 ca nel vivere e nel morire.

Detesto la gallina, che stamazza
 nei cortili delle case, che croc-
 chia monolona, paurosa e stupida,
 fornita d'ali e pur inetta al volo,
 destinata a far brodo in una pen-
 tola borghese.

Detesto la gallina. Anche lessata.
 Ammiro l'aquila, e sto con orgo-
 glio tra quelli che le contendono
 il dominio dei cieli.

L'aquila è il segno di cui si fre-
 gliano gli aviatori: simbolo di co-
 raggio, emblema di sacrificio.

Porta corona, perché è lo stema
 di una nobiltà nuova: quella
 dei cavalieri dell'aria.

Gli aviatori sono degni di que-
 sto simbolo.

Anch'essi sfidano i cieli, né il
 sgomento nessuna altezza, né il
 fiacca nessuna distanza.

Il loro canto è un rombo che
 riempie gli sterminati oceani del
 fatero e sbigottisce tutte le crea-
 ture.

I loro cuori hanno fiamme, co-
 mo i loro motori.

I loro occhi vedono quello che
 altri usarono appena sognare.

Ei hanno, come le aquile, arti-
 gli e rostre, per glernire, per fer-
 rare, per dilaniare, a morte.

La loro vita è una perenne de-
 risione di tutto ciò che il piatto
 borghese allora - i buoni affari,
 la buona tavola, le compiacenti
 fiamme - e di tutto ciò che teme

la guerra, il sangue, la morte.
 Io amo le aquile e gli aviatori.
 Gli uni son degni delle altre.

Ora, state ad ascoltare.
 Narra una favola che, un tem-
 po, venne a nota alle galline la
 vita sempre uguale del cortile.

Desiderarono d'essere da più del-
 le altre bestie, arde, papari, lac-
 chini, dannati a beccare come loro
 tra la polvere e l'immondizia.

Sognaron d'esser come l'aquila,
 che vedevano allora con le ali
 sue vaste tendere lo spazio, ed esse
 sbigottite jugliavan chiocciando
 e starnazzando entro il pollaio.

Ma non avevano aff bastanti al-
 noio, né cuore.

E allora cominciarono da un mat-
 famato rigallere del fatero delle
 penne d'aquila e se ne fecero bet-
 te e le portarono in giro con tron-
 fia prosopopca.

E il popolo dei puperi, delle oche
 e dei becchini, ammirò e stette ad
 ascoltare le galline che, sotto le
 spoglie mentite dell'aquila, raccon-
 tavano di fantastici viaggi e di
 prodigiose avventure tra le scon-
 tinate solitudini del cielo.

Ma il gallo, sorione, in un can-
 to tutto sole del cortile, porera
 ridesse.

Senza dubbio, trovava che le gal-
 line erano ridicole, e che chi le
 precedeva sul serio, era scemo. Io
 sono del suo parere.

Anche il "gagà" che appunto sul
 suo petto l'aquila dell'aviatore, sen-
 za essersi mai levato una spanna
 da quel suolo ove razzola ogni
 dì, è ridicolo.

E chi lo prende sul serio, è scem-
 mo.

Egli non ha mai spaziato in
 altro cielo che in quello - oh,
 quanto modesto! - del suo cortile;
 non conosce altro orizzonte che
 quello del caffè e della spiaggia
 di moda; non ha avuto altre av-
 venture che quelle perniciose del-
 la foga stupidità delle donne; non
 ha altro coraggio che di calar-
 chiarare.

Gli, dunque, da quel petto l'a-
 quila degli aviatori, segno di un

ardire che non c'è, d'un sacrificio
 che non fu compiuto, d'una mi-
 lizia a cui non si appartiene, di
 una virilità che ha perduto i suoi
 attributi.

Chi ha l'anima di gallina non ves-
 tia penna né prenda nome d'aqui-
 la: è un abuso di titolo, che il
 Codice Penale prevede a punisce
 come reato.

Anche le donne, ora, portano l'a-
 quila sul petto. Né più né meno
 degli autentici aviatori.

Ma l'aquila è un uccello grande
 e rapace: non sta bene sul petto
 della donna, creatura fragile e ge-
 nile.

Dell'aquila la donna non ha nul-
 la, né l'anima né la forza né l'oc-
 chio né l'ali.

Via, dunque, dal vostro petto, o
 donne, quel segno che è troppo
 più grande di voi.

I simboli della religione, della
 Patria, del valore, del sacrificio,
 la moda non li toglie. Li profa-
 nerebbe.

Che se proprio all'apilla ci tenes-
 te, rendetevi capaci d'emularla e di
 vincere.

Possiate arditi il cuore e sui
 campi d'azione imparato come
 si giura sull'ali ai confini del
 sogno.

Plinio Rovesti
 Aviatore

Nell'Annuale dei Fasci Giovanili

11.000 iscritti - L'attività sportivo-militare - Lo "Scudo
 del Duce,, e le specializzazioni - Il tributo alla vittoriosa
 Impresa imperiale - Eloquente statistica di gloria

Cronaca Prealpina 19, 10/1937 x 100

Dall'inizio della sua attività
 a tutt'oggi la Scuola ha per-
 messo il conseguimento di ben
 200 brevetti di primo grado e
 di 150 di secondo grado. In
 questo Anno XV i brevetti di
 primo grado sono stati 52 e
 quelli di secondo 48. Stanno,
 attualmente operando, per con-
 seguire il brevetto, altri 18 al-
 lievi. Si può aggiungere, a
 complemento della attività
 svolta in questo campo, che il
 Comando Federale di Varese
 ha inviato allievi anche a Pa-
 vullo nel Frignano, ove hanno
 conseguito diversi brevetti di
 verricellisti e montatori.

Un'altra magnifica attività
 va ricordata in questo giorno
 di celebrazione: la Scuola di
 Volo a vela che, sorta nel feb-
 braio del 1931 in forma mode-
 sta, è andata via via prenden-
 do sviluppo, così da affermarsi
 sempre più con la costituzione
 di una Officina per la costru-
 zione degli apparecchi - co-
 struzione che sotto la guida di
 tecnici specialisti viene fatta
 da giovani Fascisti - e di-
 ventare gradualmente provin-
 ciale, poi regionale ed ora na-
 zionale permanente con il
 Campo di Volo a Vizzola Ti-
 cino.

OBONAGA PREALPINA - 22 Dicembre 1937 - Anno XVI

Onorificenza

Motu proprio di S. M. il Re Imperatore il camerata Luigi Pantoli è stato nominato cavaliere della Corona d'Italia. E' questo il riconoscimento all'attività del camerata Pantoli quale Segretario del Fascio di Combattimento di Vizzola carica che da lunghi anni ricopre e all'appoggio costante ed appassionato concesso alla Scuola di Volo a Vela che ha trovato la sua sede presso le Officine Caproni di cui il camerata Pantoli è apprezzato direttore. La notizia della onorificenza non potrà che essere accolta con vivo compiacimento, particolarmente fra le Camicie Nere del Fascio di Vizzola Ticino e di Somma Lombardo ove il cav. Pantoli è assai conosciuto e stimato. Al cav. Pantoli le più cordiali felicitazioni.



Scuola di ardimento



il Volo a Vela

Il volo a vela è da annoverarsi senza dubbio tra le attività sportive che maggiormente appassionano l'anima dei giovani. Pur essendo nato da poco tempo, ha raggiunto in Italia uno sviluppo notevolissimo ed appare destinato a raggiungerne uno ancora più grande nel nuovo ordinamento guerriero, che il DUCE sta foggiano alla Nazione.

La ragione di questa rapida popolarità non va cercata semplicemente nella novità della cosa, ma piuttosto in quella aspirazione alla conquista dei cieli, che gli uomini hanno sempre portata con sé, dall'alba dei mondi.

Il volo a vela, venendo incontro con mezzi agevoli — e pur tecnicamente perfetti — a questo insopprimibile desiderio di azzurro — fervido sopra tutto in chi si affaccia nuovo alla vita — ha il potere di sedurre e di attrarre i giovani, dei quali stimola la fantasia ed il coraggio.

L'attività voloveliera giova meglio di ogni altra ad educare la gioventù al rischio ed alla lotta. Essa costituisce un'ottima preparazione spirituale e tecnica al volo e mira a dare aquile ardite e numerose a quell'Aviazione a cui sono intimamente legate la sicurezza e la potenza dell'Italia.

Sei anni fa, a Varese, non vi era che uno sparuto gruppo di giovani aquilotti che osassero sperare di potere un giorno solcare, con ali silenziose, i cieli della Patria. Oggi, quel gruppo solitario, assunto alla dignità di Scuola interprovinciale di volo a vela, può constatare con ferezza che la sua fede non fu vana, che le sue fatiche non furono perdute, che le mete non sono fallite. Folle di giovani, che affluiscono ne' suoi ranghi, e stormi d'ali, che solcano i cieli, danno la certezza di maggiori conquiste per il domani.

Non è piccolo merito del Comando Federale di Varese, l'aver subito compreso l'efficacia del volo senza motore per ottenere quella preparazione aeronautica e militare dei giovani, che tanto sta a cuore al Regime Fascista, come non è piccolo vanto degli aquilotti varesini, l'aver creduto nel volo a vela quando nessuno o pochi vi credevano. Non bisogna dimenticare che se il volo senza motore appare come una delle attività sportive migliori per le molteplici doti fisiche che esige e sviluppa in chi lo pratica, esso è sopra tutto e prima di tutto una preparazione tecnica e spirituale di indiscussa efficacia per l'aviatore di domani.

Veleggiatori anfibi degli Aquilotti varesini, sulla sponda del Lago di Varese dopo il lancio collettivo dalla vetta del Campo dei Fiori

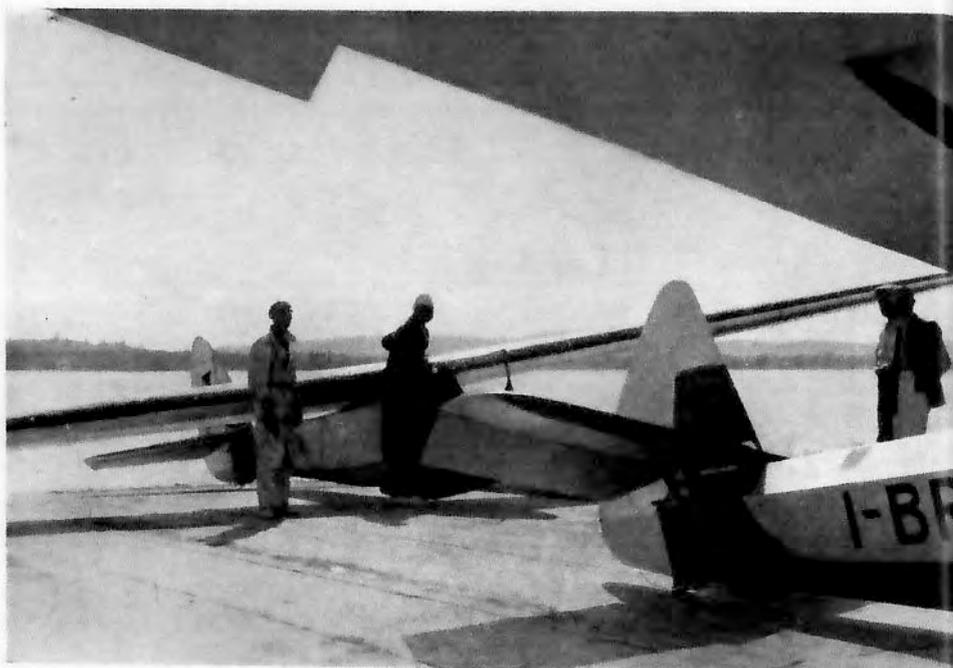


Ciò è solennemente confermato dal fatto che, tra le forme di attività che recenti deliberazioni del Governo fascista raccomandano per foggia-re lo spirito guerriero della nuova Italia, è ricordato come una delle più importanti, il volo a vela, di cui, in breve volgere di tempo, in ogni angolo della Patria, si sono aperte scuole e moltiplicati gli allievi.

Tale preparazione aeronautica dei giovani, la Scuola Voloveliera Varesina non ha cercato di raggiungerla solamente con l'allenare i suoi allievi al volo fino al conseguimento dei diversi brevetti, che attestano i successivi gradi di capacità raggiunti dal pilota, ma anche col fare di ogni allievo un artefice amoroso ed intelligente delle proprie ali. Così del proprio velivolo il futuro pilota conosce ogni struttura ed ogni nervo, ogni potere ed ogni insidia, ogni linea ed ogni misura; lo crea con gioia, lo guida con sicurezza; s'attua nel migliore dei modi quella fusione dello spirito e della materia, dell'uomo e della macchina che assicura il conseguimento dei migliori risultati.

Nessuno avrà certamente dimenticato che diffondere il volo tra i giovani, formare in essi una





Due alianti della Scuola voloveliera federale all'idroscalo della Schiranna

coscienza aviatoria, promuovere l'attività di masse più che quella di singoli, furono le mete a cui costantemente mirarono gli sforzi del vecchio Gruppo Voloveliero «Dal Molin» prima, della Scuola Federale, poi.

Ci sia qui consentito di rammentare con legittimo orgoglio, come i Giovani Fascisti Varesini siano stati tra i primi a raccogliersi in gruppo per educarsi al volo; essi ebbero non solo l'amore dell'azzurro, ma anche la capacità di costruirsi le ali; essi, in momenti in cui al volo senza motore pochissimi credevano, seppero accendere per esso la fede di tanti altri giovani camerati; essi, pur dando tempo



Il veleggiatore "Roma" vola verso il Lago di Varese lanciato dalla vetta del Campo dei Fiori

e fatica a non spregevoli tentativi di volo veleggiato « puro », ebbero l'occhio ed il pensiero al volo di massa e organizzarono, primi in Italia, quel volo collettivo di nove idro-veleggiatori dalla vetta del Campo dei Fiori al Lago di Varese che, se non altro, valse a testimoniare la loro preparazione tecnica e la sicura intuizione di quei compiti che oggi il Regime ha assegnato alle Scuole Voloveliere Italiane. Per quanto riguarda l'incremento del consenso del pubblico all'attività voloveliera, possiamo dire finalmente con gioia, che la diffidenza dei primi tempi è vinta. Abbiamo salutato con orgoglio sui nostri campi di volo, uomini della scienza, della politica, dell'arte, che, presi dalla nostra fede e dalla nostra passione, si sono schierati accanto a noi, desiosi di lanciarsi nell'azzurro, sulle nostre ali di sogno. Poesia?

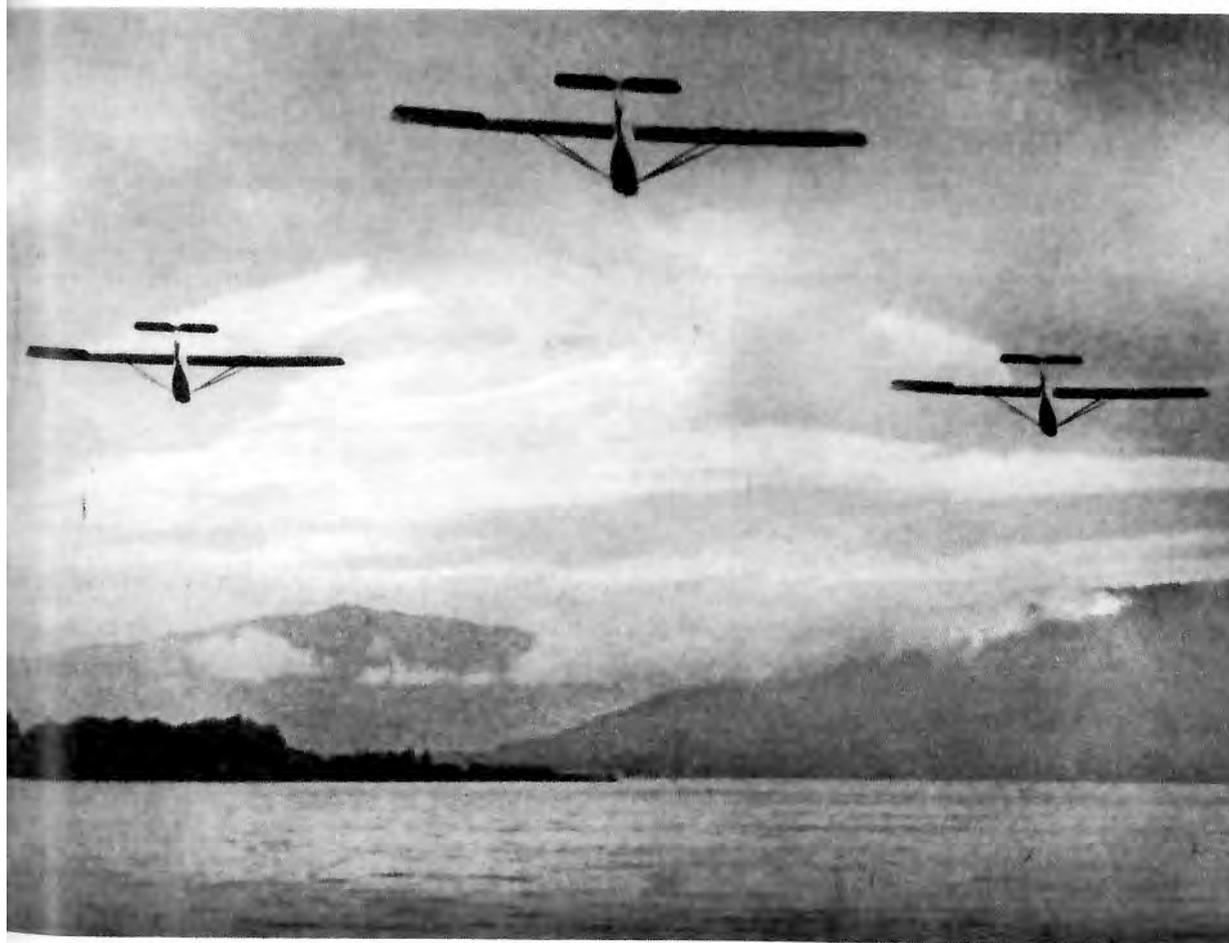
Certamente. Ma poesia che non nega la realtà, che nella realtà cerca le proprie ragioni, che per la realtà tempera i nervi ed educa il cuore.

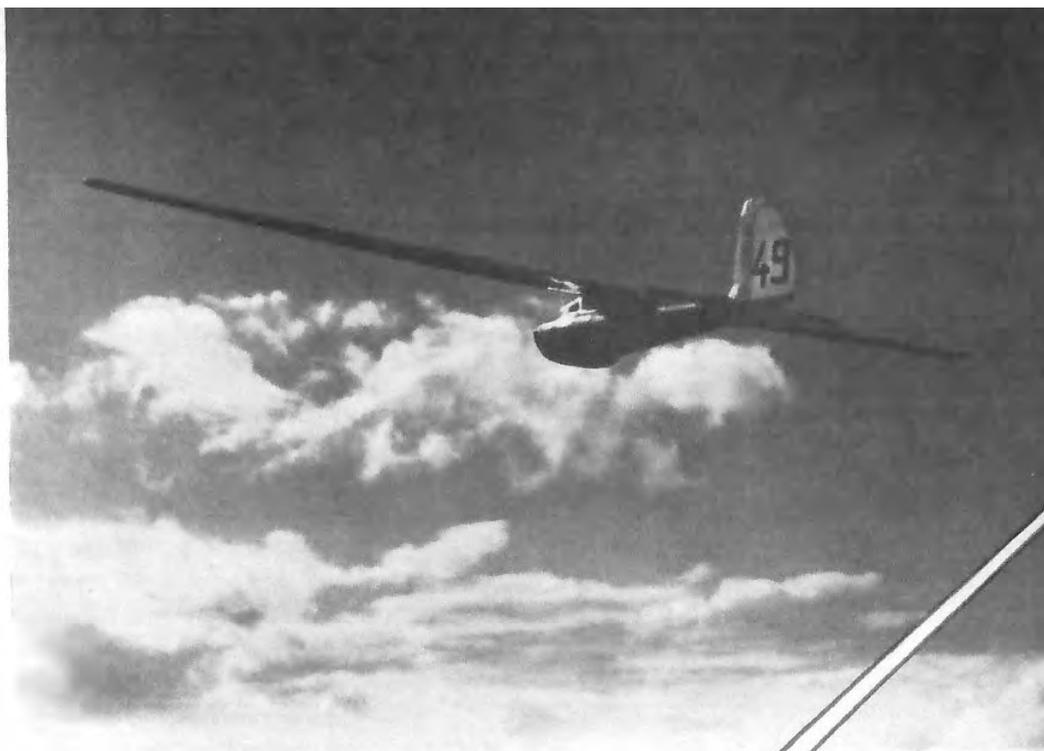
Concludendo, a noi pare che l'Anno XV° sia stato davvero caratterizzato, in tema di volo a vela Italiano, da un risveglio di energie sopite e da una messe abbondante di energie nuove e feconde. Questo permette di prevedere, per l'anno XVI°, un più ampio sviluppo sull'attività voloveliera, la quale, per noi, non è volta soltanto alla conquista di primati sportivi desiderati e apprezzati in tutti i paesi civili, ma è soprattutto intesa a temprare l'anima ed il fisico dei nostri giovani agli ardimenti del volo, perchè domani — per le libere vie dei cieli — possano portare sempre più alto e sempre più lontano, il nome e la civiltà di Roma.

Vizzola Ticino, Ottobre XV.

P. Rovesti

Veleggiatori anfibi della Scuola federale varesina in pattuglia sulle acque del Verbano





(Foto H. Eckert)

Volovelando

.....
*amò percorrere lieve e silente
delle nubi il cammino;
non sentito,
sfiorar con l'ali dei monti le cime;
sorgolare
e villaggi e città,
e tacito calar ad ogni riva,
come ombra di sogno
che viene, che va....*

Vizzola Ticino, aprile XVI

Plinio Rovesti

Anno 1938

Corriere della Sera,

Milano — Venerdì, 11 Marzo 1938 — Anno XVI

EDIZIONE DEL MATTINO

CORRIERE SPORTIVO

Nuovi orizzonti

per il volo a vela italiano

Un nuovo stato di fatto che non potrà che giovare allo sviluppo del volo a vela italiano si è creato con gli accordi fra il Partito Nazionale Fascista, il Ministero dell'Aeronautica e la Reale Unione Nazionale Aeronautica attraverso i quali si concretano cinque anni di propaganda e di progresso.

Cerchiamo di dare un'idea chiara di quanto è stato stabilito con l'accordo citato. Il P. N. F. conserva le sue scuole di volo librato, ma ne aumenterà opportunamente il numero per poter fare fronte all'afflusso sempre crescente dei giovani; così la fase preparativa dei novelli piloti, che ha carattere prettamente premilitare, è assicurata. L'attività sportiva di volo veleggiato invece viene curata dalla R. U. N. A. Essa gestirà quindi le già esistenti scuole di aeromodellismo e le sue due scuole di volo veleggiato; altre scuole saranno create a secondo delle necessità e delle esperienze che si faranno a mano a mano che l'attività di volo aumenterà.

Sono stati presi in considerazione anche i gruppi, e ciò rappresenta, a nostro avviso, la parte più interessante del nuovo ordinamento. Tali gruppi potranno essere formati dalle sedi provinciali della R. U. N. A. o dalle organizzazioni fasciste. Così vi saranno gruppi universitari di volo a vela, di carattere scientifico e sportivo, e gruppi dopolavoristici e federali con scopi puramente sportivi. La segreteria del G.U.F. e la direzione dell'O.N.D. nomineranno un proprio fiduciario per il volo a vela, incaricato di mantenere il collegamento coll'ispettore di volo a vela della G.I.L.

La tempestività della decisione è dimostrata dal fatto che ovunque stanno nascendo nuovi gruppi. Un fervore volovelistico davvero entusiasmante ha preso Universitari, Giovani fascisti, Dopolavoristi, piloti di primo pelo e vecchi « assai ». Il prossimo raduno di Asiago promette di essere affollatissimo.

Particolare interesse ha il nuovo ordinamento per gli Universitari che certamente dovranno rappresentare in un prossimo futuro il fior fiore del movimento volovelistico nazionale, come è già avvenuto negli altri Paesi. Nel prossimo agosto avranno luogo i Littorali del volo veleggiato indipendentemente dal numero del G. U. F. partecipanti. L'attività tecnico-scientifica infine è pure destinata ad assumere le proporzioni che le si

additano per la sua enorme importanza. La Presidenza del Centro Studi ed Esperienze « Liberato De Amici » è stata assunta dal vice-direttore del R. Politecnico di Milano, gen. prof. Gino Cassinini, e, in collaborazione colle autorità competenti, si procederà con ritmo fascista alla realizzazione di tutto quanto è necessario per dare all'Italia un Istituto atto a risolvere qualsiasi problema tecnico e scientifico del volo senza motore.

Nel contempo Plinio Rovesti, capo del più antico gruppo volovelistico italiano, si dedicherà ad un ramo importantissimo degli studi del volo a vela nel quale egli ha particolari competenze: vogliamo dire quello del volo a vela marino. È saputo e confermato da osservazioni ed esperienze antiche e recenti, che anche sul mare esistono notevoli movimenti verticali atti a sostenere i veleggiatori. Ora a Varese si è formato, tempo fa, un centro sperimentale idro-velocifero per opera di Rovesti che presto entrerà nella fase realizzativa.

Questa è la situazione al principio della stagione dell'Anno XVI. Nessun altro anno era incominciato con tanti buoni presagi: apparecchi nuovi, gruppi in formazione, mutua collaborazione e collaborazione da parte di tutti, capi e giovani. Sarà certamente questa la strada che porterà in alto il volo a vela italiano.

IL VOLO SENZA MOTORE

Una nostra aquilotta conquista il primato nazionale

Oltre sei ore di veleggiamento - Il Gruppo federale dell'ala silenziosa - Come il varesino Gada ha vinto l'atmosfera - Le evoluzioni sul costone di Sezze - Varese resta salda al suo posto d'avanguardia

Tutti i quotidiani del Regno, hanno dato notizia — in un trafiletto di poche righe — del volo di primato compiuto dal pilota varesino Costantino Gada, a bordo di un apparecchio senza motore del tipo «Asiago».

Per noi la notizia merita ben più ampio rilievo, non solo perché nella nostra provincia il volo a vela è compreso meglio che altrove, ma soprattutto perché il pilota che ha superato la bella prova appartiene a quel nostro Gruppo federale, che un recente autorevole articolo del «Corriere della Sera» definisce come «il più antico d'Italia».

E' con legittimo orgoglio che parliamo di questa vittoria dell'ala silenziosa, ripensando all'ormai lontano 1931, quando nasceva a Varese — tra l'indifferenza generale — quel Gruppo di aquilotti che tanto contribuì allo sviluppo del volo a vela nella nostra penisola, e che oggi, dopo aver conquistato l'anima dei giovani, dopo aver vinto le riserve dei scettici e dei caparri, dopo avere popolato d'ali il cielo del Verbano, dopo avere raggiunto mete ritenute impossibili, dopo avere infine provato a tutti il suo alto valore ideale e pratico, raggiunge finalmente quei risultati che consentiranno senza dubbio i più prosperi sviluppi in un vicinissimo domani.

Il volo di Gada, non è stato una improvvisazione né un caso fortunato, esso è frutto di consumata esperienza, congiunta ad una profonda conoscenza del cielo, in virtù della quale egli ha saputo scoprire e usare a suo vantaggio le incalcolabili sorgenti di energia che l'atmosfera ha in sé e che il profano neppure sospetta. Basta infatti sapere che non sempre si offrono uguali possibilità al volo a vela e di non tutte le ore sono caratterizzate da un uguale ritmo di moti atmosferici. La realtà conosciuta attraverso lunghi anni di applicazione — che non tutte le giornate di bel tempo come non tutte le ore della giornata, sono ugualmente propizie all'effettuazione di voli veleggiati «puri»



Costantino Gada (a destra) col Comandante del Volovelieri varesino

Le sei ore di volo senza motore compiute dal pilota varesino, sono quindi la conseguenza di una seria preparazione tecnica e scientifica, che ha permesso di uscire dall'empirismo dei primi tentativi, e che permetterà a tutti gli aquilotti di esplicitare per l'avvenire, un'attività voloveliaria guidata da norme razionali a cui non mancherà la corona di felici risultati.

In volo di primato, è stato compiuto quasi esclusivamente sfruttando il vento di pendio. Soltanto qualche rara ascendenza termica ha permesso al pilota di staccarsi dal costone montano di Sezze e di veleggiare spiralizzando entro colonne di aria calda ascendente, generate dall'insolazione e dalla condensazione.

Rumorchiato da un apparecchio a motore, alle 11.45 del mattino, l'Asiago decollava dall'Aeroporto di Sezze Littoria. Raggiunta in cinque minuti, la quota di 500 metri, il pilota si sganciava dall'apparecchio trainer, iniziando il veleggiamento.

La scarsità delle ascendenze termiche, consigliava il pilota di portarsi sotto il costone montano di Sezze, contro il quale urtava un buon vento proveniente dal mare. Tale costone, è di sufficiente

estensione in senso longitudinale da non poter essere aggirato dal vento, che pertanto, resta costretto a scivolare sopra di esso, assumendo un andamento ascendente.

Poco dopo le 12, Gada iniziava il suo continuo andare e venire lungo il pendio, volando trasversalmente alla direzione del vento e planando in modo da annullare la velocità di discesa del suo apparecchio con la velocità di salita della corrente ascendente. Il volo ha imposto al pilota una fatica non indifferente per resistere tanto tempo ad un sistema di veleggiamento che, per la sua uniformità, richiede non soltanto una volontà forte, e nervi saldi, ma anche un severo allenamento.

Varie volte, durante lo svolgimento del volo, Gada tentò di staccarsi dal costone di Sezze per sfruttare le ascendenze termiche prodotte dal riscaldamento del suolo, ma non essendo tali ascendenze abbastanza forti, dovette veleggiare quasi totalmente contro il pendio.

Pochi minuti prima delle 18, e cioè dopo sei ore e sette minuti, l'Asiago si dirigeva verso il campo di Sezze e dopo un mezzo giro di campo, atterrava con abile manovra nello stesso punto in cui al mattino aveva decollato a rimorchio di un fedele «Caproncino».

Subito dopo il volo, il pilota — festeggiatissimo dai presenti — salutava con un potente alalà la Scuola Voloveliaria Varesina, che gli ha dato le ali.

Il comando della Scuola di Volo veleggiato di Sezze Littoria, ha inviato la cartina geografica dello splendido volo alla Reale Unione Nazionale Aeronautica, per l'omologazione ufficiale. Il primato di durata era precedentemente tenuto dal pilota Tait, con 5 ore e 40 primi.

Varese, che in materia di volo a vela è sempre stata all'avanguardia tra le città italiane — sia perché tra le prime ha organizzato un suo Gruppo voloveliario, sia per-

chè ha sempre attuato una attività intensa, e spesso originale tanto nel campo delle costruzioni quanto in quello del volo - saluta con senso di legittimo orgoglio la nuova vittoria dell'ala silenziosa, e si compiace che gli aquilotti del Gruppo federale, abbiano deciso di impegnarsi a conservare la posizione di primato raggiunta.

Provincia aeronautica, per eccellenza, Varese è in grado di comprendere e di valutare tutta l'importanza del volo e i suoi problemi; essa che da anni ormai conosce e apprezza il volo senza motore, che da anni ospita ed educa nella Scuola di Vizzola Ticino centurie di aquilotti, che da anni largheggia di aiuti di ogni genere perchè i suoi giovani abbiano sempre nuove e più numerose ali, saprà anche per l'avvenire accendere e conservare inmutata la fede e l'amore nel volo silenzioso.

Plinio Rovesti

GRONACA PREALPINA - 23 Giugno 1938 - Anno XV.

Giovanni Pietriboni Presente!

Vizzola Ticino, nido di giovani aquilotti, domani mattina eternerà in un ricordo semplice ma austero, la memoria di Giovanni Pietriboni, caduto in quel campo or sono quattro anni.

Solo il clima fascista può dare di questi sublimi frutti. I giovani di questa epoca sono il raccolto di quanto hanno seminato i loro ancora giovani padri.

Giovanni Pietriboni seguì l'esempio fulgido del padre che, squadrista fra gli squadristi, educò i figli al culto della Patria.

Giovanni fu degno fratello e continuatore di Giorgio, che per un senso alto del dovere ed incurante del suo stato febbricitante volle seguire, contro il parere dei medici militari, il suo bel battaglione di allievi ufficiali alpini a Morbegno per le grosse manovre facendo precipitare un male che, guaribilissimo, gli inevitabili strapazzi resero mortale.

Giovanni fu tra i primi Ballilla di Varese, poi ottimo collaboratore dei dirigenti dell'Avanguardia Giovanile Fascista, sempre in stretto contatto spirituale e morale col padre e con la sorella Lucia, fervente anima fascista, diede tutto se stesso alle Organizzazioni del Partito e il suo sacrificio si è sublimato con l'aver egli voluto e attivamente partecipato, insieme al pilota Rovesti, ideatore della scuola di volo a vela a Varese, alla organizzazione ed allo sviluppo della scuola di pilotaggio a vela.

Lo ricordo alla vigilia della sciagura raggiante ed il-

re, di ritorno da Genova, dove si era brillantemente laureato.

In quel periodo Giovanni sostituiva Rovesti, trattenuto a Pavullo per servizio, nel Comando della scuola di volo a vela.

Egli svolgeva con impegno.



conscio della responsabilità del Comando, il suo mandato, ed il 24 giugno mattina, prima di fare iniziare il volo agli allievi, volle collaudare l'apparecchio-scuola, e provare le condizioni atmosferiche, lasciando nel sublime gesto la nobile ventenne vita.

Esempio di attaccamento al dovere e di alto sentimento fascista.

I giovani di questo magnifico tempo non lo dimenticano e non lo dimenticheranno le gioventù future.

Armando De Felice

Il rito di Vizzola Ticino

in omaggio a Giovanni Pietriboni
presente il Segretario Federale

Al Campo di Vizzola Ticino, nido di aquilotti, con austero rito religioso e civile, è stato commemorato il Giovane fascista Giovanni Pietriboni, rimasto vittima del suo giovanile ardimento mentre solcava le azzurre vie del cielo pilotando un apparecchio senza motore.

Al rito, oltre al padre e alla sorella del volatore sfortunato, rag. Giulio e signorina Lucia, hanno partecipato il Segretario Federale comm. Gino Zuccarelli, il Segretario Federale amministrativo comm. Ugo Sabaini, il comm. Federico Caproni, il cav. dott. Giorgetti per il Presidente dell'Amministrazione provinciale e un folto numero di impiegati della medesima con a capo il cav. Gaslini, colleghi dell'indimenticabile camerata scomparso, il colonnello comm. Pasqualini, il centurione don Camillo Coavezza anche in rappresentanza del Console Testa, il tenente pilota Magrini in rappresentanza del comandante del Campo della Malpensa colonnello Sacchi, il capomanipolo Isolino Morsiani, aiutante federale, in rappresentanza del primo seniore cav. Gagliardi, i capomanipoli Enos Colombo e Becchi della G.I.L. di Varese, la signora Anna Ceriani per il Fascio femminile di Arcisate, il Segretario del G.U.F. varesino dott. Della Bella, il centurione De Felice, il fascista Orlandi in rappresentanza degli Squadristi varesini, il Gruppo di volo a vela col comandante Plinio Rovesti, numerosi impiegati della Federazione dei Fasci, le sezioni preaeronautici di Gallarate, Somma Lombardo, Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo con gagliardetti e i dopolavoro aziendali Macchi, Siai e Caproni.

Il parroco di Vizzola Ticino, mentre gli allievi del volo a vela prestavano servizio d'onore, ha celebrato la Messa al campo, seguita da tutti in una atmosfera di commozione.

Quindi il Segretario Federale ha scoperto il bassorilievo, opera dello scultore Angelo Frattini, Littore dell'Anno XV, che consacra l'ardimento di Giovanni Pietriboni.

Sulla lapide sono state incise le seguenti parole: « Qui l'ala s'infranse — ma non il sogno di Giovanni Pietriboni — ne onorino la memoria i giovani — lauri di vittoria do-

nando a le ali d'Italia — 24 giugno 1934 XII.

Celebrato il rito fascista dell'appello, il Federale, con commosse parole, ha rievocato la figura del valoroso giovane, promettendo al padre che il Fascismo varesino non dimenticherà il nobile sacrificio dell'ardimentoso camerata.

La manifestazione, tutta vibrante di cuori commossi, si è chiusa col lancio dell'apparecchio dedicato al nome di Giovanni Pietriboni. Il pilota Plinio Rovesti, con a bordo la sorella del Caduto, ha sorvolato il campo su cui sono discesi, in segno di omaggio alla memoria del compianto camerata, alcuni fasci di fiori.

ORDINE DEL GIORNO FEDERALE – LUGLIO 1938 XVI°

Giovanni Pietriboni: *Presente!*



Nato a Varese il 3 Agosto 1912 deceduto il 24 Giugno 1934 in seguito ad un incidente di volo, durante una esercitazione alla Scuola di Volo a Vela, in Vizzola Ticino.

I Giovani del Littorio tuoi camerati, non ammettono le sterili e pietose rievocazioni, essi pensano che chi cade per l'ideale della Rivoluzione o durante l'assolvimento di un compito e di un servizio lascia, quale sacra eredità, tutte le forze del proprio spirito.

Queste dinamiche forze lievitano per le opere di pace e di guerra, trasformano il Milite in un Eroe, rendendo invincibile un reparto, potente una organizzazione, realizzabili i compiti affidati dalla storia al Fascismo.

Il rito di Vizzola Ticino in omaggio a Giovanni Pietriboni presente il Segretario Federale

Al Campo di Vizzola Ticino, nido di aquilotti, con austero rito religioso e civile, è stato commemorato il Giovane Fascista Giovanni Pietriboni, rimasto vittima del suo giovanile ardimento mentre solcava le azzurre vie del cielo pilotando un apparecchio senza motore.

Al rito, oltre al padre e alla sorella del volatore sfortunato, rag. Giulio e signorina Lucia, hanno partecipato il Segretario Federale comm. Gino Zuccarelli, il Segretario Federale amministrativo comm. Ugo Sabaini, il comm. Federico Caproni, il cav. dott. Giorgetti per il Presidente dell'Amministrazione provinciale e un folto numero di impiegati della medesima con a capo il cav. Gaslini, colleghi dell'indimenticabile camerata scomparso, il colonnello comm. Pasqualini, il centurione don Camillo Coarezza anche in rappresentanza del Console Testa, il tenente pilota Margrini in rappresentanza del comandante del Campo della Malpensa colonnello Sacchi, il capomanipolo Isolino Morsiani, aiutante federale, in rappresentanza del primo seniore cav. Gagliardi, i capomanipoli Enos Colombo e Beghi della G.I.L. di Varese, la signora Anna Ceriani per il Fascio femminile di Arcisate, il Segretario del G.U.F. varesino dott. Della Bella, il centurione De Felice, il fascista Orlandi in rappresentanza degli Squadristi varesini, il Gruppo di volo a vela col comandante Plinio Rovesti, numerosi impiegati della Federazione dei Fasci, le sezioni

preaeronautici di Gallarate, Somma Lombardo, Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo con gagliardetti e i dopolavoro aziendali Macchi, Siai e Caproni.

Il parroco di Vizzola Ticino, mentre gli allievi del volo a vela prestavano servizio d'onore, ha celebrato la Messa al campo, seguita da tutti in una atmosfera di commozione.

Quindi il Segretario Federale ha scoperto il bassorilievo, opera dello scultore Angelo Frattini, Littore dell'Anno XV, che consacra l'ardimento di Giovanni Pietriboni.

Sulla lapide sono state incise le seguenti parole: « Qui l'ala s'infranse — ma non il sogno di Giovanni Pietriboni — ne onorino la memoria i giovani — lauri di vittoria donando a le ali d'Italia — 24 giugno 1934-XII ».

Celebrato il rito fascista dell'appello, il Federale, con commosse parole, ha rievocato la figura del valoroso giovane, promettendo al padre che il Fascismo varesino non dimenticherà il nobile sacrificio dell'ardimentoso camerata.

La manifestazione, tutta vibrante di cuori commossi, si è chiusa col lancio dell'apparecchio dedicato al nome di Giovanni Pietriboni. Il pilota Plinio Rovesti, con a bordo la sorella del Caduto, ha sorvolato il campo su cui sono discesi, in segno di omaggio alla memoria del compianto camerata, alcuni fasci di fiori.

DRONACA PREALPINA - 5 Agosto 1938 - Anno XVI

Il gruppo federale di volo a vela al raduno di Asiago

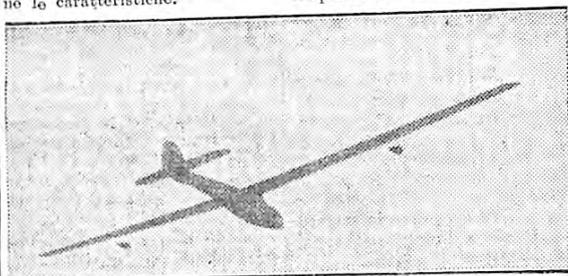
Al grande raduno di volo a vela, organizzato sull'Altipiano dei sette comuni, dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica, il Comando Federale di Varese invierà quattro piloti del proprio Gruppo di volo librato e veleggiato che, come è noto, svolge la propria attività presso l'Aeroporto Caproni di Vizzola Ticino.

Gli aquilotti varesini porteranno ad Asiago il loro grande veleggiatore anfibio «Roma», recentemente modificato per migliorare le caratteristiche.

La squadra dei volovelieri del Comando Federale della GIL disporrà inoltre di un autoverricello e di un carro attrezzi che rimorchierà da Varese ad Asiago il grande furgone adibito al trasporto del veleggiatore.

Al grande raduno nazionale del volo silenzioso, parteciperanno i più noti volovelisti italiani, che si cimenteranno in gare di durata, distanza, quota ed acrobazia.

Il veleggiatore degli aquilotti varesini è l'unico «anfibio» partecipante al Raduno.



L'Aeroveliero Anfibio «Roma» che parteciperà al raduno di Asiago

«L'Aquilone», 4 settembre 1938 XVI

7) G. I. L. Varese. Piloti: Plinio Rovesti coll'«Anfibio Roma».

I singoli gruppi erano naturalmente accompagnati da autisti, montatori, ecc. Rovesti si era portato perfino un bellissimo carro attrezzi ricavato da una 521.

Corriere della Sera, 9 agosto 1938

L'interesse del raduno di Asiago viene aumentato dall'arrivo di due nuovi concorrenti del gruppo di Varese, comandato da Plinio Rovesti, che porta il ben noto anfibio «Roma», e dello studente milanese Della Torre col nuovo veleggiatore Sant'Ambrogio.

Le Vie dell'Alria

13 agosto 1938-XVI

Anche il Gruppo di Varese s'è schierato sulla linea di partenza ai comandi dell'instancabile Rovesti con il vecchio ma pur sempre ottimo anfibio «Roma» che per l'occasione è stato un po' modificato e privato dei galleggianti alari.

18 Agosto 1938-XVI

LA GAZZETTA DELLO SPORT

Gli zingari varesini

Altro bell'esempio di passione aviatoria.

Arrivano ad Asiago, a gare cominciate, i piloti Rovesti, Migliavacca e Gaggini e il montatore Giannotto, della G.I.L. di Varese. E portano con loro, in un maestoso carro rimorchio a due assi, il veleggiatore anfibio «Roma». E con il rimorchio e il «Roma» uno stranissimo carro attrezzi, una vecchia «525» ingegnosamente trasformata, così da cavarne una piccola officina attrezzatissima, un capace magazzino di materiale e un verricello grosso e potente. Bisognava vedere come lo spazio era stato giudiziosamente utilizzato! Non

erano iscritti alle gare. S'accontentavano di fare qualche volo con il «Roma» e poi di vedere volare gli altri: i concorrenti.

Per alcuni giorni la carovana del Gruppo Federale di Volo a Vela Tomasec Dal Molin è stata oggetto della curiosità più viva e della più sincera ammirazione.

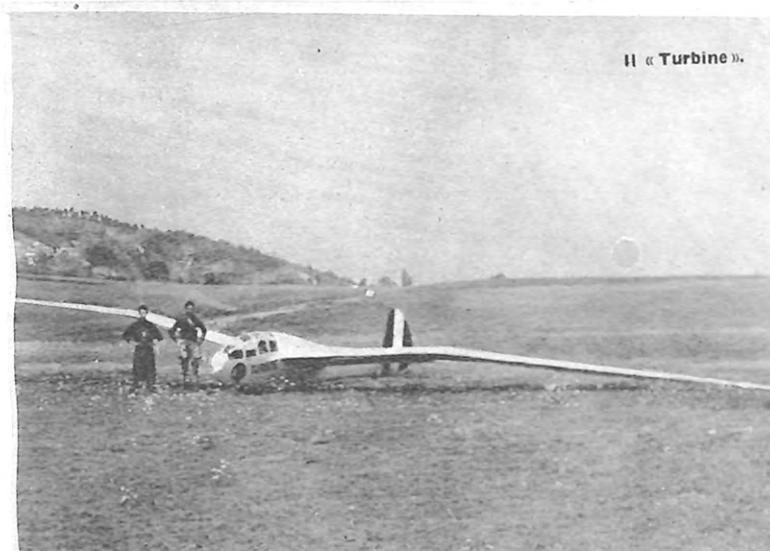
Plinio Rovesti gongolava!



VOLO SENZA MOTORE ITALIANO
Istantanee di vita al campo ad Asiago.

cospicua organizzazione del gruppo di Varese.

(Foto Bartocci)



Anno 1939

GRONACA PREALPINA - 5 Marzo 1939 - Anno XVI.

IL PREFETTO IN VISITA

agli impianti idroelettrici di Vizzola

assiste, insieme al Federale, al concerto di fabbrica alla Caproni.

omissis

..... il Capo della
precincia ha assistito ad un
fiuselissimo esperimento di
volo a vela per il quale ha
espresso il suo elogio al Co-
mandante del reparto.

GRONACA PREALPINA - 12 Maggio 1939 - Anno XVII

LA SEZIONE VOLO A VELA DEL G. U. F. VARESE

A VIZZOLA TICINO

i nostri goliardi possono imparare a volare

L'avvento dell'aviazione nella civiltà ha recato un forte cambiamento in tutte le essenziali forme di vita: così i giovani, che ne sono prima forma, risentono nel più intimo questo dinamismo spinto che infiora il secolo nostro, e di cui indice ne è l'aviazione. Ed i sogni, che in forme ormai cristallizzate avevano per secoli disturbati i sonni giovanili, hanno dovuto pure tramutarsi, svelarsi, hanno dovuto assumere pur essi forme dinamiche. Il sogno di vincere il proprio peso e librarsi in alto ad imitare gli uccelli, il quale da millenni torturava tutta una umanità è sfumato, essendo ormai divenuto realtà: ma questa grande passione, il sogno di raggiungere questa realtà bellissima rimane tuttora a torturare il cuore dei giovani.

La scuola di volo

Oggi però viene a tal punto compreso questo desiderio assillante che è in tutti, da agevolare al massimo, togliere ogni durezza ed asperità, dare a tutti la possibilità di raggiungere il sogno, il più bel sogno che non solo si possa fare, ma anche realizzare. E sotto questo riguardo molto infatti è stato fatto nella nostra provincia e tanto si fa oggi coll'appoggio delle superiori gerarchie, ed in particolare modo del camerata Plinio Rovelli che ha portato la scuola di Vizzola Ticino tra le migliori e le più equipaggiate d'Italia, per aderire al desiderio di tanti giovani che vogliono volare.

La scuola di Vizzola Ticino è attrezzata in un modo veramente magnifico e così perfetto da essere considerata un gioiello; possiede infatti ampi e spaziosi alloggiamenti in cui gli allievi possono avere tutti i conforti della candida mensa alle docili riconfortanti, dai dormitori perfetti alle aule di studio. E' stata dotata inoltre di ottimo materiale di volo, contando infatti

numerosi libratori del tipo Zögling semplice, Zögling caricato, del tipo Cantù. Il comandante Rovelli, validamente e generosamente sostenuto dalla S. A. Caproni Vizzola, in confidenza agli audaci sta inoltre portando a termine con una scrupolosa cura e un impegno tale da far invidia ad una mamma che prepara il corredo per il futuro nuotante, due velogliatori, che già hanno subito le prove di controllo d'officina, da parte del Registro Aeronautico ed ora non attendono che di far scagliare al sole la loro suntuosa verniciatura.

L'organizzazione della linea di volo non è certo, inferiore alla perfezione: i lanci infatti vengono eseguiti con un sistema modernissimo. Sul campo scuola della Caproni sono posti a circa mille metri di distanza l'uno dall'altro due verricelli, che azionati dal motore dell'automobile su cui sono applicati avvolgono alla velocità necessaria i cavi per il traino dei libratori.

Questo moderno mezzo consente di eseguire numerosi lanci in un tempo relativamente breve evitando i difetti del lancio con cavo elastico. E' possibile così rilasciare il brevetto B con una certa velocità in un tempo che va all'incirca dai venti ai trenta giorni senza per questo compromettere la efficiente preparazione degli allievi.

Gli allievi

Ovvero se si paragona i conforti che oggi si offrono agli allievi uniti alla sicurezza quasi matematica di un'ottima riuscitura, con le fatiche che i primi pionieri di questo splendido sport hanno incontrato, si nota subito quanto è stato fatto in questo campo per invogliare ed assecondare sempre più gli appassionati.

Ora che le vacanze estive sono prossime e gli studenti hanno quasi due mesi sicuramente liberi da qualsiasi impegno di studio, la R.F.N.A. offre nella sua scuola situata

nella foresta vicinanza del fresco Ticino una villeggiatura unita ad una completa attività di volo, che permetterà di conseguire si volentieri il brevetto B di volo a vela.

Come è visibilmente manifesto, non viene richiesto nessun sacrificio agli allievi, né si rimproveria a mano del tutto metallico non sarà altro che un aerotivo sano e di sicuro effetto alla lunga mensa, che nella sua fragilità varierà a tutto profitto del fisico, l'alimentazione sono i gravi studi. Agli studenti, che tutti sono nella provincia di Varese e che già fatte prove di ottima volontà hanno dato in altri sport che sono ben più occupanti e dispendiosi di energie e di tempo, non rimane altro che iniziare.

I brevetti

Ed iniziare consiste, per ora nel compiere queste semplici formalità: mettersi in collegamento con il fiduciario per il volo ed iscriversi alla sezione, che immediatamente inoltrerà le pratiche perché il richiedente venga sottoposto alla visita psico-fisiologica, per il riconoscimento della sua attitudine al pilotaggio. Dietro una sua richiesta nella data più comoda, verrà poi invitato alla scuola.

Con queste due spicce pratiche s'inizia l'attività per il conseguimento del brevetto B, il che non è cosa da superuomini.

Infatti il brevetto B, o di volo librato, consiste in un volo con sgancio a quota non superiore normalmente ai 150 metri, che superi il minimo di durata, che è di un minuto e di cui l'allievo deve dimostrare di saper compiere una virata a sinistra e una a destra. Per quanto tutto ciò sia di estrema facilità, il brevetto B è titolo preferenziale per i concorsi di ammissione alla Regia Aeronautica, e inoltre offre la possibilità di recarsi ad una scuola di Volo Velocità, quale quella di Sesto, quello di Asago per il conseguimento del brevetto C, di cui parleremo prossimamente.

Rovelli

ORONAGA PREALPINA - 23 Giugno 1939 - Anno XVII

Rito in memoria di Giovanni Pietriboni

Domani, sabato, alle ore 8, sul campo di volo Caproni di Vizzola Ticino, con rito religioso e guerriero verrà celebrato, a cura del comando del Reparto alianti della Reale unione nazionale aeronautica, il quinto anniversario della morte di Giovanni Pietriboni, caduto mentre sul mattino del suo di onomastico portava su due ali silenziose verso l'alto e l'azzurro del cielo, la sete di gloria, di poesia, di ardimento dei suoi giovani anni. La semplice e severa cerimonia, oltre ad essere un tributo di amore e di pietà verso il caduto, sarà anche un richiamo per tutti, e in particolare per gli aquilotti della vecchia scuola voloveliera varesina, a quei principi di etica fascista che rinnegano la vita comoda ed esaltano il vivere pericolosamente, segnando con ciò l'irriducibile antitesi tra l'italiano nuovo e l'uomo borghese d'ogni tempo e d'ogni paese.

Gli aquilotti varesini salutano il camerata caduto, fieri di poterne raccogliere la fede nell'ala fascista per esaltarla con nuove vittorie.

ORONAGA PREALPINA - 8 Luglio 1939 - Anno XVII

Il Colonnello Del Ponte ispeziona il reparto aliante della R. U. N. A.

Accompagnato da alcuni ufficiali dell'Aeronautica, il colonnello pilota comm. E. Del Ponte, comandante dell'Aeroporto «L. Ballo», ha ieri ispezionato il reparto aliante della Reale unione nazionale aeronautica, che ha sede presso l'aeroporto di Vizzola Ticino.

Il colonnello Del Ponte si è lungamente intrattenuto sul campo di volo assistendo alle esercitazioni degli allievi piloti d'aliante, ai quali ha poi rivolto parole di vivissimo incitamento, richiamando la loro attenzione sull'indirizzo pre-aeronautico che il Regime ha dato recentemente alle Scuole di volo librato della RUNA, perchè domani la Patria possa trovare senza difficoltà tra i volovelieri quelle legioni di piloti che occorrono per lanciare lungo le vie dei cieli miriadi di velivoli, formidabile testimonianza della rinnovata potenza imperiale dell'Italia fascista.

Il colonnello Del Ponte ha quindi visitato gli alloggiamenti dei pre-aeronautici e l'officina costruzioni annessa al reparto, rendendosi conto del materiale di volo in dotazione, del macchinario e dei vari tipi di aliante costruiti ed in costruzione.

LE VIE DELL'ARIA - 5 Agosto 1939-XVII

«Il volo a vela e il suo regno»

Un appassionato del volo a vela, il comandante del Reparto Alianti di Vizzola Ticino, Plinio Rovesti, ha pubblicato in questi giorni un'interessantissima opera che merita particolare segnalazione e per il pregio del contenuto e per l'alto scopo che ha ispirato l'autore nel darla alle stampe. «Il Volo a vela e il suo regno» è il titolo del bel volume in grande formato, ricchissimo di illustrazioni, e che denota una grande passione e una sicura competenza della materia del suo autore.

In esso il Rovesti fornisce utilissimi insegnamenti, frutto della sua esperienza e del suo entusiasmo, a tutti i cultori del volo silenzioso.

Si tratta di un'opera esteticamente bella, tecnicamente ben fatta e che merita perciò la più ampia divulgazione. Ma vi è di più: la passione dell'autore, che non è mosso da scopo di lucro, lo ha spinto finanche ad offrire la sua opera, attraverso la R.U.N.A., gratuitamente a tutti i piloti voloveleggiatori italiani, in possesso del brevetto «C», che sono attualmente circa 130.

Questo munifico e significativo gesto del Rovesti aggiunge al pregio intrinseco del volume — che tutti coloro che si appassionano ai problemi del volo dovrebbero conoscere — un altro non piccolo merito, giacchè dimostra ancora una volta di quanto entusiasmo siano animati i nostri cultori del volo senza motore.

ORONAGA PREALPINA - 10 Agosto 1939 - Anno XVII

Il varesino Aldo Bellò migliora ad Asiago il primato italiano di durata di volo veleggiato

Ci telefonano da Asiago, 9: Al terzo raduno nazionale di aliante indetto dalla R.U.N.A. ad Asiago, il pilota Aldo Bellò della R.U.N.A. di Varese, pilotando il «Vizzola II», col quale aveva tre giorni fa conquistato il primato di durata del volo a vela con ore 7.47', ha oggi migliorato il primato volando nel cielo dell'altipiano di Asiago per ben ore 8.21'.

Un lungo alato commento bisognerebbe scrivere in onore del camerata Aldo Bellò per aver così superbamente migliorato il primato di durata di volo a vela.

Egli è rimasto in aria otto ore e ventun minuti: le cifre che determinano la misura del tempo hanno un'eloquenza che

supera qualsiasi proposizione di elogio.

La Scuola di volo veleggiato per giovani fascisti, la prima sorta in Italia, può andare orgogliosa di questo suo aquilotto che onora Varese e tutta la Gioventù Italiana del Littorio.

Corriere della Sera, 8 agosto 1939 — Anno XVII

Il nuovo primato degli alianti

In volo senza motore per 7 ore e 47 minuti

Asiago 7 agosto.
Chi giunge in questi giorni sull'Altopiano di Asiago rimane colpito da un motivo nuovo: uno stormo di ali silenziosissime volteggia nel cielo, come gigantesche rondini bianche inebriate d'aria e di luce.

Le ardite sagome dei veleggiatori fendono l'aria con un fruscio lieve cercando sotto le nubi le correnti che le sorreggono. Sembra che a prima vista di assistere a una serie di esercitazioni; invece no: questa è una gara, una competizione agonistica, un torneo aereo del silenzio con il quale la Reale Unione Nazionale Aeronautica misura il grado di efficienza dei volovelisti azzurri.

Da questo aeroporto, che ha la prerogativa di essere il più alto d'Europa, essi prendono il volo, continuamente, in tutte le ore del giorno e si librano nell'azzurro per una generosa gara che non vuol mettere in evidenza il valore singolo del volatore, ma vuole affermare il grado di potenzialità e di efficienza tecnica raggiunto dal volo a vela italiano.

L'aeroporto, che porta il nome di un valoroso e audace aviatore figlio della terra dell'Altopiano, il sottotenente pilota Romeo Sartori, decorato più volte durante la guerra, collaudatore dei « boirdi rossi », caduto mentre provava un idrovolante sul lago di Varese sei anni fa, è nelle ore mattutine tutto punteggiato di alianti che attendono di spiccare il volo. All'ingresso del campo, dove siedono le tre modernissime avionesse, è stata piantata la stazione aerologica per il servizio radio-meteorologico, mentre in fondo al campo sono state piantate le tende per gli organizzatori del raduno e i componenti della Commissione sportiva.

Le attività della giornata cominciano all'alba; gli avieri conducono fuori dalle avionesse gli alianti, sui quali vengono installati gli strumenti di bordo per i rilievi della quota raggiunta dal punto di sgancio dall'apparecchio che traina il veleggiatore, per il volo di durata e per il volo di distanza.

Assegnato quindi il tema della giornata, i volovelisti spiccano il volo uno dopo l'altro, quasi contemporaneamente, popolando così il cielo di ali silenziose.

Anche oggi alle prime ore del giorno i volatori hanno preso le vie del cielo solcandole con le ali silenziose. Il tempo era meravigliosamente bello e le condizioni atmosferiche favorevoli per lunghi voli: i piloti non si sono lasciati sfuggire questa buona occasione e i risultati non ci hanno delusi. Infatti con le prove odierne si è battuto ad Asiago il primato italiano di durata del volo a vela con 7 ore e 47 minuti. La superba affermazione è dovuta al pilota Aldo Bellò della R.U.N.A. di Varese, che con apparecchio *Vizzola 2* ha superato di 21 minuti il massimo di Mantelli (ore 7 e 26').

Bellò, varesino d'adozione, ma veneto poiché nato a Bassano del Grappa, si era alzato in volo in mattinata e, mentre i suoi camerati dopo alcune prove scendevano

nel campo per poi tornare a librarsi, egli rimaneva in aria a cercare la corrente favorevole qua e là di sotto ai cumuli che punteggiavano la cappa azzurrissima.

Con il pilota varesino rimaneva in aria anche Casana della R.U.N.A. di Torino, il quale, dopo avere sorvolato in lungo e in largo l'altopiano, prendeva la via di Trento con l'intenzione di atterrare in quell'aeroporto, ma dopo circa 4 ore e mezzo l'aliante ritornava all'aeroporto di partenza. Bellò intanto continuava il suo superbo volo e nel tardo pomeriggio atterrava accolto da entusiastiche acclamazioni della folla che si era radunata sul campo.

Ecco le classifiche alla quarta giornata:

Gara di distanza: 1. Mantelli-Cattaneo (biposto Cat, R.U.N.A. Milano); 2. Cus (R.U.N.A. Torino); 3. Venturini (Aeroguf Milano).

Gara di quota: 1. a pari merito Casana (R.U.N.A. Torino), Venturini (Aeroguf Milano) e Mantelli (R.U.N.A. Milano). — Gara di durata: 1. Bellò (R.U.N.A. Varese); 2. Cus (R.U.N.A. Torino); 3. Mantelli-Cattaneo (R.U.N.A. Milano).

Il punteggio dopo le prime giornate di gare è il seguente: 1. Mantelli-Cattaneo (R.U.N.A. Milano) p. 3019; 2. Venturini (Aeroguf Milano) p. 2179; 3. Cus (R.U.N.A. Torino) p. 1860.

Corriere della Sera, 10 agosto 1939 — Anno XVII

Conquiste del volo a vela

Il nuovo primato nazionale di durata con 8 ore e 21 minuti

Asiago 9 agosto.

Anche oggi le attività dei voli a vela del III Raduno nazionale di alianti sono state particolarmente intense. Le migliori condizioni atmosferiche hanno favorito lo svolgersi delle gare, con le quali sono stati conseguiti ancora una volta notevoli successi. Infatti il pilota varesino Bellò, detentore del primato del volo di durata con 7 ore e 47 minuti, ha migliorato stamane il suo massimo volando per 8 ore e 21 minuti col veleggiatore *Vizzola 2*, apparecchio le cui caratteristiche lo fanno uno dei migliori tipi finora costruiti per il volo senza motore.

Dopo la giornata di ieri, che non ha avuto motivi d'interesse poiché le avverse condizioni del tempo hanno ostacolato le prove, oggi le gare sono state riprese con ritmo intenso e tutti i piloti hanno decollato nelle prime ore della giornata. Una numerosa folla di spettatori è convenuta all'aeroporto Romeo Sartori per assistere alle gare. Il tempo era particolarmente propizio per il volo librato che sull'altopiano di Asiago trova un ambiente particolarmente favorevole.

Il primo a partire a rimorchio di un Caproncino alle 9,12 precise è stato Aldo Bellò con il *Vizzola 2*. Dopo 12 minuti esatti raggiunta la quota di 1400 metri, il nostro valoroso campione si è sganciato e ha cominciato a evolvere nel cielo saggiamente sfruttando le varie correnti termiche. Più volte lo si è visto perdere quota, poi riguadagnarla, poi perderla ancora per risalire successivamente, sempre compiendo larghissimi giri nella zona dell'altopiano.

Alle 12,40 partiva a rimorchio Mantelli col *Cat* biposto. Soltanto due minuti dopo, alla quota di 200 metri, egli si sganciava e proseguiva il volo in direzione sud-sud-est sparendo ben presto alla vista dei commissari. Interrotta l'attività per l'ora della colazione, mentre tanto Bellò quanto Mantelli erano in volo, si ricominciava nelle primissime ore del pomeriggio e i numerosi alianti invadevano il cielo di Asiago. Alle 17,45 Bellò, dopo avere evoluto sul campo perdendo lentamente quota, prendeva terra ricevuto e complimentato dal comm. Gandolfi, dal col. Nannini e dal comm. Bonomi e da tutti gli altri dirigenti e commissari presenti. Il pubblico lo applaudiva calorosamente quando veniva comunicato il risultato della prova: nuovo primato nazionale di durata con 8 ore e 21 minuti.

Bellò è sceso freschissimo dall'apparecchio dalle linee agili e soprattutto confortevolissimo nell'abitacolo del pilota, munito della strumentazione necessaria anche al volo alla cieca. Quasi contemporaneamente all'atterraggio di Bellò un fonogramma annunciava che Mantelli con il *Cat* biposto, il solo munito di doppio comando, aveva felicemente atterrato a Cro-daro, a est di Ferrara, dopo un volo di 103 km. Evidentemente, sfruttando le correnti termiche prima dell'altopiano poi del monte Berici, è riuscito a compiere questo volo che è uno dei più lunghi qui effettuati. Naturalmente non si potranno avere particolari più precisi se non dopo il recupero dell'apparecchio.

Voli nel cielo vicentino

Pionieri - Asiago vanta uno dei più alti aeroporti d'Europa - Il raduno di volo veleggiato - Alla R.U.N.A. di Varese i premi di durata e di altezza

(Nostro servizio particolare)

Asiago, 8

Venendo quassù dalla piana vicentina, il pensiero è volato ai patriarcali tili d'ante guerra nei casolari ove si adunavano i giovani e i vecchi montanari attorno alla scoppiettante fiamma. E, trasportati dalla fantasia, ci sembra che il rombo dell'automobile, e quello degli aeroplani succeduti nel limpido cielo, occupassero ancora la cantata del mattino, le nenie pastorali, le preghiere. Ma nonno Jekel, il magnifico narratore e il profondo conoscitore dei segreti della foresta, dei lochi e dei pabel, non era con noi, pronto, come un tempo, a suscitare dolci ricordanze. L'alpighiano, scomparso a tarda età da questi incanterati siti, portava il tradizionale costume dei boscaioli; alto, con gli occhi sfavillanti, grace nell'incendere e misurato nel censurare, donava a tutti il consiglio e il prudente ammonimento. Da lui avremmo voluto conoscere, come dallo Spello di Pojana, i pronostici sulle vicende del tempo e degli uomini; avremmo voluto indicargli il segno probante una sua lontana profezia:

"I omeni volerà come i osei,

— I omeni volerà come i osei!

Venendo quassù, conversando con alcuni turisti attratti dalle odierne prove del volo silenzioso, abbiamo pure rievocato la figura di un nobiluomo vicentino: del conte Almerico Da Schio che fu pioniere dell'aeronautica. Il patrizio veneto fu costruttore della prima aeronave italiana: egli diede dati tecnici al mondo intero.

— Ogni riuscita ha un solo punto di partenza: l'ardire! Bisogna «fare» e non «chiacchierare». Quando i ga visto che vadò per aria col balòn, i ga capio che gavevo fato qualcosa!

Con queste osservazioni, egli si sottraeva agli elogi dei suoi ammiratori. Il 17 giugno 1905, l'aeronave «Italia» di Almerico Da Schio tentò felicemente i primi voli sopra i prati della Caussa. Tra il gaudio degli scledensi e la viva compiacenza di una augusta

testimone: Margherita di Savoia.

Ardire! Il motto del nobiluomo e fervente patriota è stato raccolto con entusiasmo dai figli di questa nobile terra: Ferrarin, Capitano, Dal Molin, Sartori, da tanti altri piloti protesi verso le supreme conquiste. E' stato raccolto dalle autorità che, nel settembre 1939, presente S. E. Balbo, hanno inaugurato a Vicenza, nel nome del Duce, l'aeroporto di Vicenza. E' stato raccolto dalla R.U.N.A. provinciale «Ugo Capitano» di Vicenza, presieduta dal gr. uff. Alberto Garelli, che, in unione alla Sezione staccata «Romeo Sartori» di Asiago, nel 1924 ha ospitato sull'Altiziano i concorrenti-italiani e stranieri al raduno internazionale di volo veleggiato (il primo in Italia) con apparecchi lanciati dal monte Sisenol a mezzo di cavi elastici. Da allora, quanto cammino ha fatto il volo silenzioso! Oggi, sul campo di fortuna di Asiago, a oltre mille metri sul mare (campo che è certamente uno dei più alti d'Europa), vediamo anche un apparecchio a due posti, con mirabile attrezzatura di bordo, che, pilotato dall'asso di guerra legionario Mantelli, fa sommo onore al suo costruttore: al valoroso pilota Cattaneo che già nel 1924 giunse ad Asiago, con un gruppo studentesco, per partecipare al memorabile raduno.

Le vittorie dei piloti varesini

Il generale Mecozzi, presidente centrale della R.U.N.A., il comm. Bonomi, pioniere del volo a vela e capo della commissione sportiva, il dott. Garelli, presidente del comitato promotore, sono presenti alle odierne manifestazioni. Nelle prove di durata, di altezza, di distanza, trenta piloti si avvicendarono su venti apparecchi e si avvicendaranno, con cameratesco spirito, fino al 12 corrente mese.

Si sono ricordati i primi lanci con cavi elastici; oggi gli alianti vengono trainati da apparecchi a motore; in aria essi vengono sganciati e lasciati in cerca del miglior scello di vela, delle più favorevoli correnti ascendenti. I piloti partono, gonfio il cuore di speranza e di gioventù, munitosi di ogni conforto, di buo-

ne provviste di zucchero: aleano a non toccare terra, come le rondini! I voli vengono detusi dalla brezza contraria? Non importa. Si ritenta con rinnovata fede, con rinnovato coraggio!

I progressi già sono evidenti. Alcuni veleggiatori, superata la pittoresca conca asiaghesca, si sono lanciati a capofitto sulla pianura lusingata dal miglior alloro; quello per la distanza. Un apparecchio è giunto a Vicenza, un altro ad Arsiero, un terzo a Susegana.

La R.U.N.A. di Varese, anche quest'anno presente alla bella manifestazione, domenica scorsa ha vinto il premio di altezza e quello di durata con

un apparecchio «Vizzola» che, pilotato da Bellò, asso di Spagna, è rimasto in aria 3 ore e 10. Sullo stesso apparecchio anche il pilota Vitale ha ottenuto lusinghieri risultati premiando il fervore del camera-la Riccioli che, autore del noto libro: «Il volo a vela e il suo regno», ebbe realizzati i suoi sogni.

Lo stesso Bellò nella quarta giornata ha mantenuto lungamente l'aria ed ha atterrato dopo 7 ore e 35 minuti di volo conquistando il primato italiano di durata per alianti detenuto dal tenente Mantelli con ore 7 e 26 minuti.

Asiago, risorta per incanto dalle rovine della grande guerra, memore del valore dei nostri combattenti, dominata dal monumentale Ossario del Loten che testimonia la patria riconoscenza, saluta i militi del cielo, gli annunciatori di mete sublimi.

P. Piovesan

LE VIE DELL'ARIA — 12 Agosto 1939-XVII

Il volo veleggiato e il suo regno

Plinio Rovesti ha scritto un libro: naturalmente l'argomento non poteva essere che il volo a vela cui da più di un decennio Rovesti si dedica attivamente con tutto l'entusiasmo della sua fede e la competenza di pilota, istruttore e costruttore.

Nella famiglia dei veleggiatori italiani che ormai sta diventando legione sono molti che conoscono questo nome e molti quelli che lo ricordano con affetto perchè sotto la guida di Rovesti hanno avuti i primi assaggi con l'aria, hanno compiuto i primi voli.

A Vizzola Ticino la "fabbrica" dei piloti di alianti funziona a meraviglia ed egli riesce a trasfondere nei suoi allievi oltre che le necessarie cognizioni tecniche anche la sua fede e il suo entusiasmo.

Plinio Rovesti non è alle prime armi come scrittore che la sua attività sui campi di volo l'ha sempre affiancata e sostenuta con gli scritti su riviste e giornali, ma questa è la prima volta che si cimenta in una opera di notevole consistenza quale è questo libro "Il volo veleggiato e il suo regno".

Bisogna dirgli subito: bravo! e augurarsi che egli prosegua anche in questo particolare settore con la tenacia già dimostrata nell'attività pratica di volo. Giustamente ha affermato nella "prefazione" il Col. Nannini, il "papà del volo a vela italiano" come la vecchia e stereotipata frase che "questo libro colma una lacuna" acquisti nel caso specifico tutto il suo intrinseco e primitivo valore.

Nella scarsa bibliografia italiana sul volo a vela questo lavoro di Rovesti trova subito un posto d'onore e di primo piano.

Fino ad oggi coloro che hanno scritto qualche cosa in materia si sono limitati a un po' di storia, a vaghe ed elementari nozioni di aerodinamica e meteorologia, agli elementi di costruzioni di alianti e alla tecnica del volo librato con modestissimo... contorno di volo veleggiato.

Quest'ultima parte del volo a vela non era mai stata affrontata in pieno dagli scrittori italiani, non era mai stata presentata nella sua interezza. Non solo, ma si può dire che tutti, nei loro brevi cenni, eran partiti dal presupposto di avere nel lettore un profondo conoscitore di fisica in genere e di meteorologia in particolare per cui pochi cenni eran ritenuti sufficienti perchè egli potesse agevolmente passare dalle leggi generali alle particolari applicazioni.

Nella pratica ciò non è, perchè di rado accade che i piloti, specie i giovanissimi, siano conoscitori di queste materie e anche quando ciò si verifici non può dirsi semplice scendere dalle enunciazioni generali di una materia allo studio e alla comprensione di fenomeni particolari aventi loro speciali caratteristiche come quelli relativi al veleggiamento.

Rovesti perciò, prima di parlare del volo veleggiato, si è messo di buona lena a illustrare le necessarie premesse e nel titolo della prima parte ammonisce il lettore frettoloso: "Conosci il Cielo" e in circa 180 pagine suddivise in sei capitoli tratta dell'atmosfera, della pressione, della temperatura, dei movimenti dell'atmosfera, dell'umidità atmosferica e infine del tempo.

L'esposizione è semplice e piana ma precisa ed è utile a tutti; molti potranno dire: cose note! Sì, cose note, ma viste sotto il particolare angolo visuale del volo veleggiato; qui sta appunto l'interesse dell'esposizione e quel certo modo che la rende piacevole; altrimenti quei sei capitoli avrebbero potuto essere copiati di sana pianta oppure più semplicemente poteva esservi scritto in una sola pagina "vedi opera tale, pagina tale".

Invece no; in questi sei capitoli si sente tutto il travaglio e il lavoro del l'A. che anela di passare al tema ma che sa essere indispensabile questa premessa e vuole che essa appaia al lettore legata con lo scopo del lavoro.

La materia è arida ma vi si sente nella trattazione il soffio della passione dell'autore che è un poeta, un sognatore del volo che "picchia" veloce alla mèta. E infatti il titolo del primo capitolo della seconda parte è: "Il sogno d'Icaro", appena la materia glielo consente l'A. spiega il volo: una breve e concisa cronistoria del volo a vela in Italia e all'Estero.

Nel secondo capitolo l'A. tratta degli "Alianti veleggiatori" e ne trae occasione per illustrare con fotografie, grafici e dati tecnici un numeroso gruppo di alianti italiani e stranieri.

Nel terzo e quarto capitolo infine l'A. è di nuovo per le vie del cielo: "In volo, senza motore" è infatti il titolo del terzo capitolo e "quando e come si veleggia" è il titolo del quarto e ultimo capitolo.

Lo spazio tiranno non ci consente di riportare dei brani del libro che riuscirebbero assai interessanti, ma d'altra parte non sarebbe stato facile scegliere i pezzi da riportare perchè tutto il libro si presenta di alto interesse.

Il libro è uscito in edizione speciale fuori commercio e verrà distribuito gratuitamente a tutti i piloti veleggiatori italiani.

Noi ci auguriamo che Rovesti provi presto alla stampa di una edizione commerciale affinché tutti coloro che si interessano a questa attività possano conoscerlo.

Come opportunamente indica il Colonnello Nannini nella prefazione, questo libro di Rovesti non si appalesa utile ai soli piloti veleggiatori ma a tutti gli aviatori militari e civili che nel volo veleggiato debbono vedere un mezzo per affinare le loro qualità di piloti e di navigatori.

E' questa, in ultima analisi, la migliore lode che può essere fatta a Rovesti: aver scritto un'opera che dal volo a vela trae motivo ma che a tutta l'aviazione può riuscire vantaggiosa.

E un altro titolo di benemerenza che Rovesti aggiunge ai numerosi che si è già acquistati in anni di lavoro "duro, secco, sodo".

Enzo Bartocci

LE VIE DELL'ARIA -

- 2 Settembre 1939-XVII

NOTIZIARIO DEL VOLO SILENZIOSO ITALIANO

Parecchi piloti civili e militari farebbero cosa utilissima se leggessero il libro di Plinio Rovesti sul volo veleggiato, consiglio questo non nostro ma del colonnello Nannini, il quale nella sua chiara e giustissima prefazione al nuovo ed atteso volume dimostra per la millesima volta quanto possa essere utile l'esercizio del veleggiamento per conoscere da vicino l'elemento in cui dobbiamo navigare in pace ed in guerra.

Nell'opera del Rovesti i piloti militari troveranno molte cose da apprendere.

GRONADA PREALPINA - 4 Novembre 1939 - XVIII

IL VARESINO GADA

migliora il primato nazionale di durata per veleggiatori

Il pilota varesino Costantino Gada, ha superato a Sezze Litoria il primato nazionale di durata per alianti veleggiatori, stabilito nello scorso agosto da Aldo Bellò sull'Altopiano di Asiago, con ore 8 e 21 primi di volo.

L'ardimentoso aquilotto varesino, uscito dal vecchio e glorioso Gruppo Federale di volo a vela «T. Dal Molin», sfruttando sapientemente le correnti ascensionali, è infatti riuscito a mantenersi in aria ben 9 ore e 10 primi, superando così di 49 minuti il precedente primato.

La superba prova si è svolta il 28 ottobre scorso a bordo dell'aliante veleggiatore «Pellicano» nella zona dell'Agro Pontino. Il pilota, partito a rimorchio di un apparecchio a motore alle ore 8, ha iniziato il veleggiamento sfruttando le ascendenze generate dall'incontro del vento col pendio del monte Acquapuzza. Verso le 10, una vasta formazione di nubi temporalesche, sospinte dal vento proveniente dal mare, permetteva al pilota di staccarsi dal costone montano e di portarsi alla quota di 1200 metri, sfruttando abilmente le notevoli ascendenze che accompagnavano la formazione nuvolosa.

Alle 15,30, quando l'aliante aveva raggiunto la quota di 1600 metri, per l'improvvisa formazione di un violento temporale sulla zona di Litoria, il pilota è stato costretto a ritornare a Sezze. Durante il fragoroso l'aliante ha navigato in condizioni non sempre favorevoli ed è stato spesso investito da rovesci d'acqua mista a grandine e nevischio. Cessato il temporale il pilota ha proseguito il veleggiamento tra i 1000 e i 1200 metri di quota mantenendosi lungo i costoni dei monti Cerro e Furchiavacchia. Al tramonto, benché le ascendenze dinamiche fossero ancora ottimamente sfruttabili, il pilota è stato costretto dalla scarsa visibilità ad abbandonare la zona di veleggiamento ed a dirigersi verso l'aeroporto di Sezze Litoria, dove atterrò felicemente alle ore 17 e 15'.

Il primato nazionale di durata, per merito del nostro ardimentoso aquilotto, è stato così portato a 9 ore e 10 primi. Nel salutare con vivo orgoglio questa nuova vittoria dell'ala silenziosa, Varese si compiace che i suoi volovelisti continuino ad impegnarsi con audacia e decisione per conservare la posizione di primato, raggiunta anche in questo campo.

Scuole volovelistiche Attività dell'Anno XVII

LE VIE DELL'ARIA - 23 dicembre 1939-XVIII

SCUOLE	Attività dal 29 10 al 31-1 (gestione Gil)			Attività dal 1°-2 al 28 10 (gestione Runa)			TOTALE anno XVII		
	att. A	att. B	vol	att. A	att. B	voli	att. A	att. B	voli
S. Caterina	3	39	2254	3	113	9920	6	152	12174
Vizzola Ticino	5	39	2447	48	135	12354	53	174	14801
Casabianca	2	39	1732	10	157	13520	12	186	15252
Boggio Renatico	2	33	2054	11	79	6540	13	112	8598
Bovolone	8	29	1733	6	46	4506	14	75	7259
Montecorvino R.	3	63	3369	3	152	10451	6	215	13828
Torino Miraf.	3	6	473	18	21	1836	21	27	2309
Taliedo	-	-	333	1	14	2065	1	14	2398
Pavullo	-	-	-	69	23	6133	68	28	6133
	26	235	14419	163	745	67333	191	953	81752

LE VIE DELL'ARIA 23 marzo 1940-XVIII

NOTIZIARIO DEL VOLO A VELA IN ITALIA

A Sarzana il giovane Deslex, che si è da un anno dedicato al volo a vela, è stato nominato dalla R.U.N.A. delegato provinciale per quella città. La Versilia vedrà volteggiare gli alianti tra il mare e le Apuane che offriranno energia e facili atterraggi sul litorale. Deslex ha pure offerto alla R.U.N.A. di Sarzana un apparecchio a motore. Che vi sia quest'anno un sesto raduno in Toscana? Ne siamo quasi certi perchè conosciamo la passione e lo spirito organizzativo del giovane Deslex. La sua signorilità ed il suo senso di ospitalità riuniranno in quella deliziosa plaga un gruppo di proprietari di alianti invitati ad una specie di caccia alla volpe aerea. Ma chi farà da volpe? Abbiamo visitato... l'eremo di Plinio Rovesi. L'eremita che professa la nostra fede e che da dieci anni infaticabilmente non cede, ci ha mostrato la sua perfetta attrezzatura tecnica.

Anche a Vizzola si lavora alacremente e Rovesti forse più di tutti merita di essere citato, quale esempio di intelligente tenacia, di modestia, di operosità silenziosa come il volo delle sue creature alate.

nel mondo



L'AQUILONE

del volo silenzioso

A VIZZOLA TICINO 2 Luglio 1939

L'avvento dell'aviazione nella civiltà ha recato un forte cambiamento in tutte le essenziali forme di vita: così i giovani, che ne sono prima forma, risentono nel più intimo questo dinamismo spinto che informa il secolo nostro, e di cui l'indice è l'aviazione. Ed i sogni, che in forme ormai cristallizzate avevano per secoli disturbati i sonni giovanili, hanno dovuto pure tramutarsi, sveltirsi, hanno dovuto assumere pur essi forme dinamiche. Il sogno di vincere il proprio peso e librarsi in alto ad imitare gli uccelli, sogno che da millenni torturava tutta una umanità, è sfumato, essendo ormai divenuto realtà; ma questa grande passione, il sogno di raggiungere questa realtà bellissima rimane ancora a torturare il cuore dei giovani.

La scuola di volo

Oggi però viene a tal punto compreso questo desiderio assillante che è in tutti, da agevolare al massimo, togliere ogni durezza ed asperità, dare a tutti la possibilità di raggiungere il sogno, il più bel sogno che non solo si possa fare, ma anche realizzare. E sotto questo riguardo molto infatti è stato fatto.

La scuola di Vizzola Ticino è attrezzata in un modo veramente magnifico e così perfetto, da essere considerata un gioiello; possiede infatti ampi e spaziosi alloggiamenti in cui gli allievi possono avere tutti i conforti: dalla candida mensa alle docce riconfortanti, dai dormitori luminosi alle aule di studio. È stata dotata inoltre di ottimo materiale di volo, contando infatti numerosi libratori del tipo Zögling semplice, Zögling carenato, del tipo Cantù. Il comandante Rovesti, validamente e generosamente sostenuto dalla S. A. Caproni Vizzola, sta inoltre portando a termine con una scrupolosa cura e un impegno tale da far invidia ad una mamma che prepara il corredo per il futuro neonato, due veleggiatori, che già hanno subito le prove di controllo d'officina, da parte del Registro Aeronautico ed ora non attendono che di far scintillare al sole la loro smagliante verniciatura.

L'organizzazione della linea di volo non è certo inferiore alla perfezione: i lanci infatti vengono eseguiti con un sistema modernissimo. Sul campo scuola della Caproni sono posti a circa 1000 metri di distanza l'uno dall'altro due verricelli, che, azionati dal motore dell'automobile su cui sono applicati, avvolgono alla velocità necessaria i cavi per il traino dei libratori.

Questo moderno mezzo consente di eseguire numerosi lanci in un tempo relativamente breve, evitando i difetti del lancio con cavo elastico. È possibile così rilasciare l'attestato B con una certa velocità in un tempo che va all'incirca dai venti ai trenta giorni, senza per questo compromettere la efficiente preparazione degli allievi.

Gli allievi

Orbene se si paragonano i conforti che oggi si offrono agli allievi uniti alla sicurezza quasi matematica di un'ottima riuscita, con le fatiche che i primi amatori di questo splendido sport

hanno incontrato, si nota subito quanto è stato fatto in questo campo per invogliare ed assecondare sempre più gli appassionati.

Ora che le vacanze estive sono prossime e gli studenti hanno quasi due mesi sicuramente liberi da qualsiasi impegno di studio, la R. U. N. A. offre nella sua scuola situata nella fiorente vicinanza del fresco Ticino, una villeggiatura unita ad una completa attività di volo, che permetterà di conseguire ai volenterosi l'attestato B di volo a vela.

Come è visibilmente manifesto, non viene richiesto nessun sacrificio agli allievi, anzi il rimorchio a mano del cavo metallico non sarà altro che un aperitivo sano e di sicuro effetto alla lauta mensa, che nella sua frugalità varierà, a tutto profitto del fisico, l'alimentazione dopo i gravosi studi. Agli studenti della provincia di Varese, che in altri sports hanno dato tante prove di buona volontà, non resta che iniziare questa attività di volo.

I brevetti

Ed iniziare vuol dire, per ora, compiere queste semplici formalità: mettersi in collegamento con il fiduciario per il volo ed iscriversi alla sezione, che immediatamente inoltrerà le pratiche perché il richiedente venga sottoposto alla visita psico-fisiologica, per il riconoscimento della sua attitudine al pilotaggio. Dietro una sua richiesta della data per lui più comoda, verrà poi inviato alla scuola.

Con queste due semplici pratiche si inizia l'attività per il conseguimento dell'attestato B, il che non è cosa da superuomini.

Infatti l'attestato B, o di volo librato, consiste in un volo con sgancio a quota non superiore normalmente ai 150 metri, che superi il minimo di durata, che è di un minuto e in cui l'allievo deve dimostrare di saper compiere una virata a sinistra e una a destra. Per quanto tutto ciò sia di estrema facilità, l'attestato B è titolo preferenziale nei concorsi di ammissione alla Regia Aeronautica, e inoltre offre la possibilità di recarsi ad una scuola di Volo Veleggiato, quali quella di Sezzeno, quella di Asiago per il conseguimento del brevetto C.

INDICE DEI VOLUMI DELLA RACCOLTA

VOLUME I° - ANNI 1931-1932

VOLUME II° - ANNI 1933-1934

VOLUME III° - ANNI 1935-1939

VOLUME IV° - ANNI 1941-1949

VOLUME V° - ANNI 1950-1952

VOLUME VI° - ANNI 1953-1980



I volumi di questa raccolta sono stati realizzati internamente al CSVVA, grazie alla collaborazione dei volontari che operano per la conservazione della documentazione di questo centro, che costituisce un patrimonio storico del volo a vela italiano. Un sentito ringraziamento a Fabrizio Rovesti, figlio del noto volovelista Plinio, che ci ha messo a disposizione la preziosa documentazione storica raccolta da suo padre, conservata con cura meticolosa, che ci ha consentito la realizzazione di questo lavoro.

Questo documento è stato realizzato presso il Centro Studi di Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce con la collaborazione dei soci volontari appartenenti al Gruppo Alianti d' Epoca che operano presso questo centro.



Il documento è disponibile per visione/scarico solo tramite il sito del Museo del CSVVA accessibile dal collegato sito: <https://www.voloavela.it/>