

**L'Aeroclub Volovelistico Lariano ha il piacere di ospitare sul proprio sito il servizio
tratto da **CONCORDIA****

la rivista della **Cassa Rurale ed Artigiana di Cantu BCC**

che ringraziamo per la gentile concessione!

CANTU', CITTA' DEGLI ALIANTI

Di Rosanna Moscatelli

Qui e nelle pagine successive, alcune immagini in bianco e nero tratte dal libro "Ali sul Lario".
Un pedialiante a due eliche controrotanti, ripreso a Cantù, il 19 settembre del 1936.
Sotto, l'aliante Bertina, sempre a Cantù.

CANTÙ, CITTÀ DEGLI ALIANTI

DI ROSANNA MOSCATELLI

Un ringraziamento particolare a Giovanna Castoldi ed Ermanno Moscatelli per le preziose ricerche effettuate.

Aveva già tentato di aprire una Scuola di Volo a Vela a Erba, nel 1930, Vittorio Bonomi, imprenditore milanese, presidente dell'Aero Club di Como e proprietario dell' "*Aeronautica Bonomi*", una piccola azienda con sede a Cantù, in fondo all'attuale Corso Unità d'Italia. Il suo è il "*primo stabilimento in Italia specializzato per la costruzione di apparecchiature per volo a vela*" e già, all'inizio del 1930, produce ottimi alianti, piccoli aerei che volano magicamente senza motore, come l'aquila, come l'albatros, come il gabbiano.

In quegli anni, carichi di entusiasmo per il promettente, pionieristico lancio dell'attività aeronautica, i veleggiatori che lui progetta e costruisce con l'ingegner Camillo Silva, diventano subito famosi in tutta Italia. Nella sua officina, strutture e metodi artigianali convivono con ingegno, abilità, coraggio, fiducia nel progresso e nella tecnica. E in fondo al cuore, a fare da traino, c'è l'eterno, affascinante sogno dell'uomo: volare.

L'azienda di Bonomi vanta ben presto un catalogo di tutto rispetto: a Cantù si producono l'aliante libratore da scuola, *Allievo Cantù*, monoposto ad ala alta, anno di costruzione 1930-1932; l'aliante libratore da scuola, *Allievo Bonomi* adatto per le strisciate e i primi lanci; l'aliante libratore da scuola, *Allievo Milano*.

E poi *Biancone* uno dei primi alianti munito di pattini per il traino con motoscafo, un idro-aliante, insomma. E poi alian-

ti dai nomi più disparati e dalle prestazioni più disparate: il *Balestruccio*, che ha bellissime ali a gabbiano, il *Basettino*, l'*Ardea*, l'*Airone*, l'*Alcione*, il *Bigiarella*, il *Bertina*, l'aliante che sa volare anche con la neve.

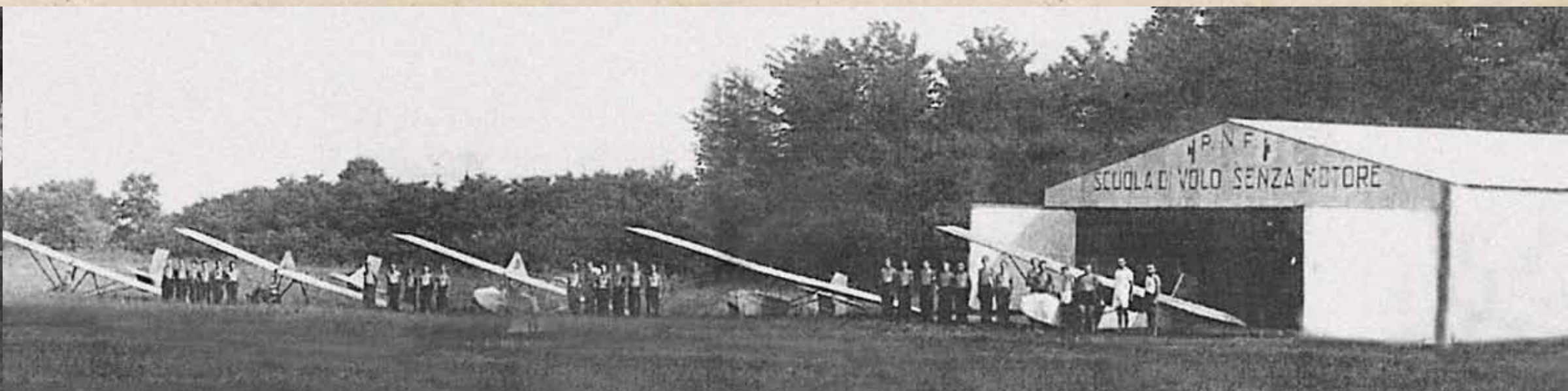
Naturalmente il più amato è quello che porta il nome della città di Cantù: libratore da scuola per planate e brevi voli veleggiati. Ha un'apertura alare di dieci metri, è lungo poco più di sei, pesa a vuoto 125 chili e può sviluppare una velocità massima di 85 chilometri all'ora. Uno dei cento esemplari prodotti è oggi conservato presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, in Comune di Bracciano. Gli alianti della *Bonomi* sono costruiti quasi interamente in legno con anime di compensato e rivestimenti di seta. Servono per addestrare i giovani goliardi al volo, sono alianti di iniziazione e hanno scopi propedeutici: conseguire i brevetti di volo A e B. Brevetti che si conquistano frequentando la Scuola di Volo a Vela che Bonomi apre a Cantù nel 1932 con il pieno appoggio dei podestà Gino Marelli prima e Giovanni Camagni poi. Un'iniziativa fantastica che raccoglie tutti gli appassionati di volovelismo intorno ad un progetto che è sì preparatorio per futuri piloti d'aerei, ma anche sportivo e ludico.

L'apertura della Scuola di Volo a Vela di Cantù si deve al fatto che Erba non dà più garanzie di efficienza e sicurezza, perché il decollo degli alianti può avvenire solo in piano.





Aliante in fase di decollo in località Montina, Cucciago.
21 agosto 1932, autorità all'inaugurazione del campo di volo a vela. Alianti e allievi alla scuola di volo senza motore.



E ciò non è consentito. Bonomi quindi cerca un'altra località e la trova a Cantù sui terreni della Büsciana.

Domenica, 21 agosto 1932, la cerimonia d'inaugurazione dei Corsi con la benedizione del campo e i discorsi delle autorità. Davanti ad un migliaio di persone, ad animare la festa arriva a sorpresa, da San Maurizio sopra Brunate, l'aliante *Balestruccio* che fa un giro sopra Cantù e poi plana dolcemente sul nuovo Campo Scuola.

È un momento magico che si deve alla tenacia e all'entusiasmo di Vittorio Bonomi. Qualche mese dopo, domenica 2 ottobre 1932, al Campo Scuola intitolato ai *Fratelli Resnati*, arriva il presidente del Reale Aero Club d'Italia, Marcello Diaz, già pilota di aerei a motori. Diaz si fa alcuni lanci e riceve il brevetto n° 1 della Scuola di Volo a Vela di Cantù. E Cantù diventa ben presto una Scuola ambita e ricercata. E se in agosto conta ventotto allievi, a dicembre l'elenco s'allunga a 65.

Gli alianti si producono nella sede dell'Aeronautica Bonomi, il collaudo e le lezioni di volo si fanno nella vicina località della Büsciana, una vasta piana oggi occupata in parte dalla piattaforma ecologica, in parte dal campo sportivo di via Giovanni XXIII, dal supermercato e dalle case dei *Miristela*. Un po' in Comune di Cantù, un po' in Comune di Cucciago. L'aliante viene posizionato ai piedi del colle che sale verso la Montina alta, lo si aggancia ad un carro trainato da due asini e portato fino in cima. Girato, fissato a grandi elastici, è poi fatto decollare come un sasso lanciato da una fionda. L'aliante prende il volo, cerca qualche breve corrente ascensionale, prova a star su fin che può, poi plana e atterra.



Pochi minuti: il tempo necessario all'aspirante pilota di provare il decollo, sentire l'aria che sostiene le ali, planare e ritornare a terra. E a terra ci sono istruttori di volo che consigliano, correggono, puntualizzano. Ci sono Bonomi e Silva che osservano, studiano, preparano modifiche ora alle ali, ora alla fusoliera, ora ai tiranti. Controllano tempi, angoli di lancio, velocità di brezze e

di venti, irraggiamento solare. Oppure, più sconsolatamente, prendono atto di ali spezzate e corpi centrali squarciati a metà. E negano il brevetto di volo a vela a chi, fracassandosi al suolo, non sa tenere a bada un innocuo aereo di legno e compensato.

Intorno un sacco di curiosi, soprattutto il sabato e la domenica. Ci sono i falegnami, i tappezzeri, i meccanici che lavorano all'Aeronautica, i contadini chiamati per issare gli alianti con carri ed asini, ci sono bambini e anziani, i più incantati, ma anche i più incauti, quelli che vanno sempre a finire nei posti più pericolosi e sono sempre lì ad intralciare passaggi e spostamenti di macchine e attrezzature. Ci sono quelli che sanno tutto e sentenziano su ogni cosa. Ci sono quelli che non riescono a capire se quello che sta accadendo sia un bel gioco o se qualcosa di enormemente grande stia davvero cambiando la storia dell'uomo.

In alto, intanto, un giovane aspirante pilota guarda la terra ai suoi piedi, ascolta il silenzioso fruscio del vento sulle ali, sente l'energia del sole e dell'aria farsi presente e viva.

Quanto tempo è passato da quando sontuose mongolfiere tentavano la fortuna del volo? Quanto, da quelle memorabili imprese compiute da dirigibili rivestiti di seta e verniciati di alluminio?

Con il volo, Cantù ha un conto in sospeso: alcuni canturini hanno ancora sulla carne le bruciature provocate dall'incendio del dirigibile *Città di Milano* che il 9 aprile 1914, giovedì santo, era piombato sui prati nei pressi della Cascina Novello e, nonostante fosse stato ancorato con cavi e canapi ai tronchi dei gelsi, aveva strappato gli ormeggi, si era trascinato per alcuni metri e poi era scoppiato facendo strage fra i vigili del fuoco, gli uomini di bordo, gli specialisti e la gente accorsa. Una sciagura aerea, che è considerata tra le prime in assoluto.

E adesso, destino curioso, i canturini hanno una Scuola di volo in quella grande piana verde che s'allunga da Cantù verso Cucciago, un *Campo di Volo a Vela* dove si esercitano gli aspiranti piloti decollando in modo ingegnoso. Adesso non è più necessario, per volare, essere più leggeri dell'aria: basta sfruttare le correnti ascensionali, masse d'aria calda che salgono dalla terra grazie all'irraggiamento solare. Sono loro a tenere in alto il gabbiano di legno, l'aquila di compensato, l'albatros con le ali rivestite di seta. Ma bisogna cercarle, inseguirle, circuirle, indovinarle, capirle.

Il regime fascista appoggia le Scuole del *volo silenzioso* non per il possibile utilizzo militare degli alianti e neppure per diffondere una nuova, audace disciplina sportiva: il regime vede la Scuola di Volo a Vela come strumento per selezionare i giovani migliori e per avviarli poi all'addestramento su aerei a motore.

L'aliante, e le relative Scuole di Volo a Vela, non rientrano perciò nelle *glorie italiane* e nessuno pensa all'aliante come strumento di guerra.

Inutilmente Vittorio Bonomi, in un articolo apparso sulla *Gazzetta dello sport* il 6 dicembre 1934, prefigura un possibile impiego bellico dell'aliante. La sua teoria cade nel vuoto. Ma avrà ragione lui. Alcuni anni dopo, in piena guerra, le autorità competenti intravedono finalmente l'utilità militare dell'aliante, non solo come trasporto truppe o materiale, ma anche come kamikaze imbottito di bombe da radioteleguidare. *"Et silenter deleo"*, *"e silenziosamente distruggo"* è il motto degli allievi che si preparano all'uso di alianti come macchine da guerra. Ma sarà troppo tardi.

Intanto la propaganda per le grandi imprese aeronautiche è sempre più serrata: durante le settimanali adunate, ma anche nelle scuole di ogni ordine e grado il racconto delle epiche gesta dei pionieri del volo affascina e incuriosisce. Al Collegio *De Amicis* di Cantù, il 5 marzo 1927, tutti gli alunni sono invitati ad una entusiasmante conferenza sul volo transoceanico di De-Pinedo. Nel 1934, il 3 giugno, è il capitano aviatore Carlo Bertolini della IV Brigata Aerea di Gallarate a parlare agli alunni del genio e dell'ardimento italiano in campo aeronautico.

Alla Scuola canturina di Volo a Vela guardano con interesse non solo gli studenti del *De Amicis*, ma anche e soprattutto i giovani universitari provenienti dal Politecnico di Milano. I più coraggiosi si cimentano per la pura curiosità di provare l'ebbrezza del volo, il brivido della paura, emozioni e sensazioni nuove. Altri vedono nella Scuola il mezzo per realizzare un sogno: diventare pilota d'aerei.

Tra questi ultimi c'è Giorgio Savoia, un giovane studente che abita a Cucciago e frequenta, insieme con la sorella Anna Federica, l'Istituto Tecnico al Collegio *De Amicis* di Cantù.



Vittorio Bonomi sull'aliante all'aeroporto di Ciampino. In piedi il giovane Giorgio Savoia. Pubblicità della produzione di alianti da parte dell'industria aeronautica Bonomi di Cantù, comparsa su un numero della rivista "Ali d'Italia" del 1933.

VOLO A VELA

AERONAUTICA BONOMI

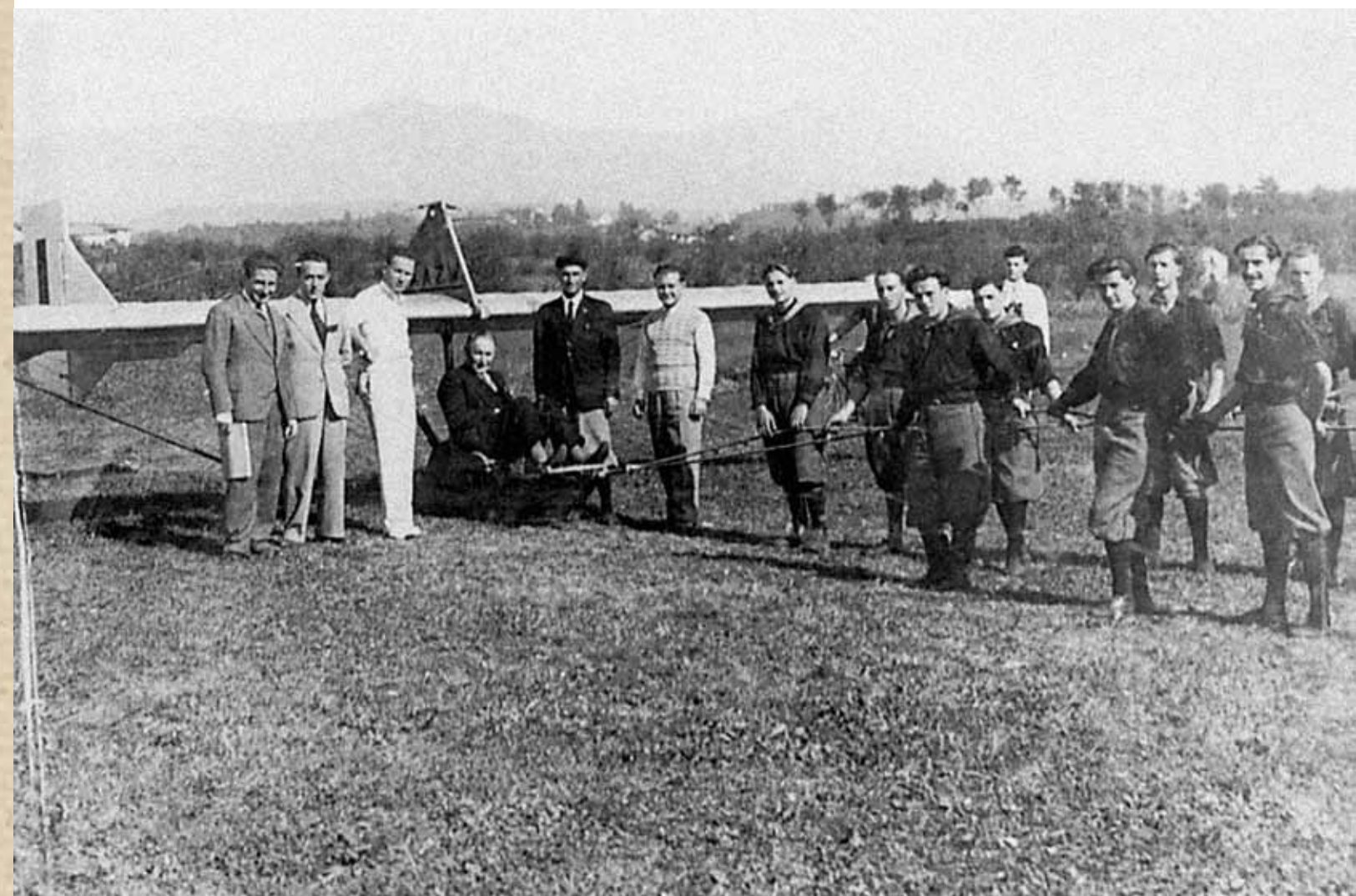


PRIMO STABILIMENTO
IN ITALIA
SPECIALIZZATO PER
LA COSTRUZIONE DI
APPARECCHI PER VOLO
A VELA - SCUOLA AL-
LENAMENTO RECORD

CANTÙ - COMO



I brevetti A e B di Anna Federica Savoia, dell'Aero Club d'Italia, conseguiti a Cantù nel 1934. Anna Federica e Giorgio Savoia, capitano della Regia Accademia Aeronautica. L'onorevole Baragiola pronto per il lancio su aliante tipo Allievo, nell'ottobre 1932; ai cavi di lancio alcuni "giovani fascisti".



Quando si iscrive alla Scuola di Volo a Vela, ha poco più di sedici anni e conseguire gli attestati "A" e "B" è un gioco per lui che ha la passione per il volo. Con questi attestati si presenta a Pavullo nel Frignano, presso Modena, dove ha sede la Scuola per aspiranti pilota d'aerei a motore e fa suo il brevetto "C". Nel 1939 entra nella Regia Accademia Aeronautica di Caserta, diventa ufficiale e comincia le sue missioni in Africa settentrionale. Compie qualcosa come più di quattrocento ore di volo, la maggior parte delle quali per missioni di guerra. Quindi in condizioni di estremo pericolo. E per questo decorato con tre medaglie d'argento e una croce di guerra. Il 22 gennaio 1943 il tenente Giorgio Savoia è chiamato a quella che sarà la sua ultima azione militare: fare da scorta al rientro in Italia, dalla Libia, di alcuni alti ufficiali. Lo scontro con gli aerei alleati è un duello epico, disperato: insegue gli aerei nemici con il dito puntato sul grilletto della mitragliatrice, fa audaci manovre nell'intento di schivare gli attacchi, compie voli radenti tra i colpi della contraerea. Enorme è la disparità di forze fra i caccia della Regia Aeronautica e quelli alleati. A sfavore, purtroppo, degli italiani. Il pilota Rovero Abbarchi, amico di Giorgio Savoia, racconta che il tenente, dopo aver messo in salvo il convoglio aereo con le alte autorità militari, viene abbattuto in terra di Libia, mitragliato al suolo da un caccia neozelandese e ritrovato, coperto di ferite, a molti metri dal suo apparecchio. Il suo corpo viene recuperato e portato in Italia all'ospedale di Palermo dove muore il 22 marzo 1943.

Un regio decreto lo promuove capitano pilota *alla memoria* e lo onora con una medaglia d'oro al valor militare. Giorgio Savoia riposa a Cucciago nella tomba di famiglia con la sorella Anna Federica, una delle prime donne italiane a conseguire, nel 1934, gli attestati "A" e "B" presso la Scuola di Volo a Vela di Cantù.

Intanto, nel 1937, la *Bonomi* viene assorbita dalla *Società Aeronautica Italiana Ambrosini*, un colosso tra le case costruttrici di velivoli. La Società era nata nel 1922 per iniziativa dell'ing. Angelo Ambrosini: sede, Passignano sul Trasimeno. A dirigere la sede di Cantù arriva però Romolo Ambrosini, il fratello che, con gli ingegneri progettisti Garbell e Preti, nel 1937, costruisce l'aliante *CVV2 Asiago* monoposto da allenamento e scuola, registrato come *veleggiatore acrobatico*. C'è aria di guerra e la *SAI-Ambrosini* sposta subito il suo interesse sugli *alianti militari*. Il primo modello è l'*AL 12 P MM 508* in funzione aerotrasporto tattico. Linea elegantissima, apertura alare 21 metri e mezzo, lunghezza 14 metri, velocità massima in affondata 250 chilometri all'ora, un armamento difensivo di tre mitragliatrici, posti per 14 passeggeri e due per l'equipaggio. Lo collauda Nello Valzania il 6 settembre 1942 in località Venegono. Con Valzania, famoso pilota e collaudatore, lavora il canturino Vittorio Riedo, meccanico e abile disegnatore aeronautico che Ambrosini aveva chiamato appositamente da Milano per la sua grande professionalità. "Riedo – diceva Franco Bocchietti, presidente dell'Aereo Club Como - aveva *mani impareggiabili, amava il suo lavoro e negli aeroplani da lui riparati c'era un pezzo del suo cuore*". Vittorio Riedo, seguendo l'*Ambrosini*, partecipa con Valzania ai collaudi di Venegono e abbandona la Bùsciana ormai inadatta ai nuovi modelli d'aliante. Per questa magnifica piana canturina comincia così un inesorabile declino.



Alianti-scuola in volo.



E c'è la guerra a dare il colpo di grazia. Dopo l'8 settembre 1943, il Campo di Volo a Vela viene occupato da un distaccamento di SS, mentre all'interno dell'*Aeronautica Lombarda*, questo il nome dell'ex *Bonomi*, nascono spontaneamente nuclei di operai antifascisti che partecipano agli scioperi della primavera '44 e fanno propaganda contro l'occupazione tedesca.

Nel mese di ottobre il gruppo canturino di azione patriottica prepara un attacco all'*Aeronautica* di Ambrosini, nel tentativo di impossessarsi di mitragliatrici. Si pensa anche alla distruzione totale dello stabilimento, come atto estremo di sabotaggio nei confronti di un'industria bellica. Gli operai contattati fanno però sapere che all'*Aeronautica* non si producono aerei, ma innocui alianti e giocattoli di legno. L'attacco non si fa, anzi, nell'aprile del 1945, durante i giorni che precedono e seguono la Liberazione, tutti gli operai dell'*Aeronautica* presidiano la fabbrica e la salvano da eventuali ritorsioni tedesche.

La fine della guerra pone fine anche a progetti e sperimentazioni: l'aereo a motore prende il sopravvento su tutto e su tutti. All'aliante il futuro riserva solo un posto nello spazio del tempo libero e dello sport.

Gli *alianti militari*, prodotti dalla *SAI-Ambrosini* di Cantù, benché quasi perfetti, restano allo stadio di prototipo e ben presto dimenticati. Cantù ha però il merito d'aver dato uno straordinario contributo al progresso aeronautico: gli studi e gli esperimenti dei suoi ingegneri progettisti e costruttori sono tappe importanti nella storia delle macchine volanti. E, prima ancora, infinitamente grande è il merito di Vittorio Bonomi, l'iniziatore di questa attività a Cantù, l'uomo con le ali, il cavaliere del cielo che al volo a vela riserva il meglio di sé e del suo ingegno. Paga duramente questa passione: durante il collaudo di un nuovo aliante, cade e si spezza la spina dorsale.

A guerra finita, Cantù ripiega le ali: l'*Aeronautica Ambrosini* non è più l'azienda che progetta e produce velivoli. Fa soltanto revisione di motori d'aereo e sforna meccanici altamente qualificati. Nel breve volgere di alcuni anni perde importanza e spazio, proprio nel momento in cui l'industria aeronautica decolla alla grande. E l'*Ambrosini* di Cantù chiude agli inizi degli anni '50.

Poteva andare diversamente. Chissà!

"Cantù, città degli alianti!".

E la storia sarebbe stata diversa.

