

Bisogna salire fino a metà del Colle Campigli, nel parco aperto del Palace Hotel, prendere un breve sentiero a sinistra e affacciarsi infine tra gli alberi per rendersi effettivamente conto di quanto sia imponente e distesa nella città giardino l'ex area industriale della Aeronautica Macchi che proprio lì, negli anni '10 del secolo scorso, iniziò la sua vincente avventura tecnologica nel mondo, con il nome di Società Anonima Nieuport-Macchi, in un capannone preso in affitto dall'allora Carrozzeria Macchi. Una superficie di circa 48.mila metri quadrati, di cui 29mila coperti per una volumetria complessiva di 230mila metri cubi, uno spazio enorme a cavallo tra due grandi arterie, il viale Sanvito Silvestro e la via Crispi, che portano verso il Nord ovest del territorio comunale e poi in direzione del Lago Maggiore. Oggi i capannoni, cresciuti a geometria variabile in base alle esigenze delle varie fasi di crescita aziendale, sono un guscio vuoto. Solo in minima parte vengono utilizzate dall'attuale proprietà Casti Group. Di fatto rappresentano un'interruzione ormai anomala del tessuto urbano residenziale cresciuto, a dire il vero con dubbia qualità, intorno al vecchio impianto dove hanno trovato lavoro nel tempo migliaia di operai, tecnici, dirigenti, impiegati e che è stato, senza dubbio alcuno, uno dei grandi vanti della storia industriale della provincia di Varese e dell'intera economia nazionale. Da questi impianti, da quelli della Schiranna e da altri sparsi sul territorio provinciale sono stati prodotti, nell'arco di quasi un secolo, i migliori aerei dell'aeronautica militare italiana: dagli idrovolanti ai biplani, dai caccia da combattimento della seconda guerra mondiale agli addestratori MB-326 e MB-339. Velivoli, pensati e allestiti da progettisti di grande genio e razionale intraprendenza come Mario Castoldi ed Ermanno Bazzocchi, che hanno conquistato per le loro straordinarie qualità tecniche i mercati di mezzo mondo. Al di là del suo attuale valore commerciale l'area ex Aeromacchi (pesantemente bombardata nell'agosto del 1944 ma subito risorta) racchiude nelle sue strutture dismesse un elevato valore simbolico per quanto riguarda la storia industriale passata e un rilevante potenziale di sviluppo urbano di una porzione nevralgica della città quasi a ridosso del suo centro storico. Per tutte queste ragioni l'Accademia di Architettura di Mendrisio ne ha fatto uno dei sei temi del diploma di laurea 2009/2010 dei suoi studenti ponendo così Varese al centro di una riflessione urbanistica e architettonica che si materializzerà a fine anno in una mostra a Villa Baragiola di Masnago. Ne parla con appassionato interesse Antonio Citterio, l'architetto-professore milanese che guida i sei laureandi dell'Accademia impegnati nell'ipotizzare un futuro plausibile per l'area dell'ex Aeromacchi: «Siamo partiti dalla semplice constatazione che una città come Varese, con il suo glorioso passato industriale, non può rassegnarsi a vivere di solo terziario ma deve piuttosto ragionare sulla possibilità di investire seriamente nell'innovazione e nella ricerca. Per questa ragione sarebbe una scelta di corto respiro ipotizzare solo un museo dell'architettura industriale che diverrebbe in breve tempo polveroso e poco vitale. La sfida che vedo possibile è invece quella di uno spazio articolato che preveda sia un museo ma accanto anche una scuola superiore del design industriale, una scuola tecnica raccordata alle esigenze del territorio, un centro congressi, una biblioteca, un centro sportivo, cinquecento parcheggi sotterranei e un'ampia fascia verde che faccia da cerniera tra le due arterie che lambiscono i vecchi stabilimenti. E all'interno della zona ristrutturata un dedalo di strade e stradine che la rendano familiare e appetibile ai cittadini ». In definitiva - sottolinea l'architetto che ama definirsi né archistar né rivoluzionario ma erede dell'alta tradizione milanese del design e della formazione architettonica - si tratta di creare un campus vero e proprio dell'innovazione e della ricerca, una risposta forte alla deindustrializzazione: «E' chiaro che in questa fase si sta ragionando e studiando sganciati dal necessario investimento - conclude Citterio - ma con la consapevolezza di poter offrire alla città gli strumenti per innescare al suo interno un processo creativo positivo».

Nella fotografia d'epoca gli stabilimenti Aeromacchi prima del bombardamento del 1944, sotto l'elegante design dell'idrovolante dell'Aeromacchi Campione del Mondo di velocità



In a period photograph the sheds of Aeromacchi before the bombing in 1944. below the elegant design of the Aeromacchi seaplane Speed World Champion

To learn Design Where Aeronautics becomes History

If you want to see the ex industrial area where Aeronautica Macchi is placed, you need to rise up to half Colle Campigli, enter in the Opened Palace Hotel park, follow a short path on the left and look among the trees. In this way you actually realize the impressiveness and the extension of this ex-industrial area of our garden city, in which Aeronautica Macchi started its winning technological adventure in the world. During the Tenth of the Twentieth century its name was Società Anonima Nieuport-Macchi and it was situated in a rented shed of the Carrozzeria Macchi. The shed had a 48,000 square metre surface (29,000 square metres of covered surface) and a total 230,000 cubic metre volume. This was an enormous space, located between two important roads (Viale Sanvito Silvestro and Via Crispi) which lead towards the northwest part of Varese and the Lake Maggiore. Nowadays these sheds are like empty shells, although the different stages of business growth changed their structure. Only a minimum part is used by the actual owner Casti Group. This section of the building represents an anomalous interruption in the urban residential network, which in my opinion has been developed with doubtful quality all around the old factory. This business was without doubt one of the greatest merits of the industrial history of the Province of Varese and of the global national economy, where worked thousands of workers, technicians, managers and clerks. In almost a century its systems, the plants in Schiranna and of the sheds placed in our Province produced the best airplanes used by the Italian Air Force, that is seaplanes, biplanes, bombers employed during the Second World War, as well as MB-326 and MB-339. These airplanes were invented and designed by very ingenious and rational men, such as Mario Castoldi and Ermanno Bazzocchi, who won global markets with their extraordinary technical abilities. Aeromacchi area was heavily bombed in August 1944, but it flourished again. Beyond its current commercial value, the abandoned structures of this area have a high symbolic value, given by its past industrial history and its relevant urban potential. The area is situated in a nerve part of Varese, very near to its old town centre. For these reasons the *Accademia di Architettura* of Mendrisio chose this area as one of the six themes for the degree certificates of the academic year 2009/10. Varese is the centre of town planning and architectural analysis, which will materialize in an exhibition in Villa Baragiola of Masnago at the end of this year. Antonio Citterio is a Milanese architect and professor, who speaks about it with great interest. He supervises six final year students of the *Accademia*, who attend to the development of possible development's hypothesis for the ex-Aeromacchi area. He says: «We started from the simple observation that a town with a glorious industrial past like Varese cannot resigned itself to living only on service industry. It has to think about the possibility to invest seriously in innovation and research. This is why the hypothesis of an industrial architecture's museum does not represent a lasting idea and the museum would become soon old and not much vital. In fact my challenge is based on the planning of an area which includes a museum, but also an industrial design high school. This technical school answers our land's needs and is combined with a meeting centre, a library, a sport centre, an underground parking area (for 500 cars) and a big garden which connects the two roads licking the old sheds. And inside the restructured area there will be a maze of streets and paths which will make this space become familiar and attractive for citizens ». The architect prefers not to be considered a star or a revolutionary, but a heir to the highest Milanese design and architectural tradition. On the whole he proposes the opening of a real campus for innovation and research, that is a strong answer to deindustrialization. Citterio ends the interview: «It is clear that in this moment we are studying and arguing about the above-mentioned idea without considering the necessary investments, but with the awareness that we can offer Varese the instruments to develop a positive creative process».

25

Imparare il Design là dove si è fatta la Storia dell'Aeronautica

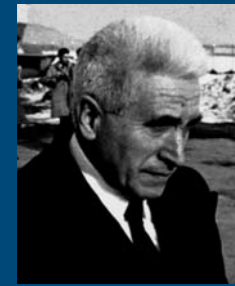
di Cesare Chiericati



Quando gli Aerei si Disegnavano a Mano Libera

di Gianni Spatà

dal volume "Vivere d'aria", Macchione 2009



Se potessero parlare i muri della scuola elementare Felicità Morandi a Varese racconterebbero una storia degli anni '30 animata da personaggi con il volo nel sangue che a quell'epoca dovevano contentarsi di disegnare e fabbricare aeromodelli. In un'ala dell'edificio stava il gruppo "Tommaso Dal Molin" guidato da Plinio Rovesti, capostipite dei costruttori di alianti maestro della meteorologia aeronautica, e frequentato con altri da Ermanno Bazzocchi, futuro papà del volo moderno. Frattini, Gada, Signorini tra gli allievi dei corsi che parevano propedeutici agli insegnamenti impartiti al Politecnico di Milano da dove sarebbero usciti maestri della progettazione come Ermenegildo Preti, Mario Pittoni e Stelio Frati. In quegli anni i velivoli si disegnavano

a mano libera: una matita, una squadra, un regolo per fare calcoli matematici. Il risultato erano creature di straordinaria finezza aerodinamica, corpi che dovevano avere carlinghe e ali capaci di solcare l'aria in un magico equilibrio di forze e di pesi. Si può parlare di design come lo si intende oggi? Carlo Ferrarin, figlio dell'eroe Arturo, risponde di no dall'alto di un'autorevolezza che gli deriva dall'aver firmato prototipi di gran classe, quando lavorava per la Caproni e dall'essere stato premiato col Compasso d'Oro. Più appropriato, secondo lui, usare un altro sostantivo: progettazione. Perché un aereo è prima di tutto tecnica. Perché le forme, l'estetica vengono dopo altri fattori fondamentali. Gli anziani dell'Aermacchi hanno nitido il ricordo di Ermanno Bazzocchi chino sul tavolo da disegno. Pareva intento a dipingere un ritratto, un paesaggio e invece dalle sue mani, che dovevano essere pilotate dalla forza misteriosa del genio, uscivano aerei. Il "308", l'aereo che decretò il ritorno al volo civile dopo la parentesi della guerra, il "328" venduto negli anni '60 e '70 alle forze armate di mezzo mondo (800 esemplari), il "339" sul quale si addestrano i piloti e volano le Frece Tricolori. Dubitiamo che si sentisse designer l'ingegnerino di Tradate, scomparso nel 2005 all'età di 91 anni dopo aver tenuto conferenze in numerose università del mondo, Cina compresa. Sicuro che l'amore per il volo gli sboccò improvviso nel giardino di casa: il ragazzo aveva quattordici anni, vide un biplano della Caproni a bassa quota e da quel giorno cominciò a buttare giù schizzi e disegni di cose volanti. Il primo lavoro è come il primo bacio: non si scorda mai. Era un aliante che Bazzocchi aveva disegnato sul tavolo da cucina e costruito pezzo dopo pezzo nel garage. Questa ce la raccontò proprio lui. E' la storia di una fredda notte del '46 nella quale l'ingegnere rischiò la fucilazione e l'aereo che aveva spinto fuori dall'hangar per poco non sprofondò sulla superficie gelata del lago di Varese. La guerra era finita da poco. Il prototipo del "308" se ne stava in uno dei capannoni dell'azienda giù alla Schiranna, ma i voli erano vietati per ordine delle autorità. Chi sgarrava era passato per le armi. Bazzocchi decise il golpe. Tirò fuori l'aereo, lo portò sul lago ghiacciato, gli vide fare un giro di prova tra la nebbia e le tenebre e quando rientrò stappò una bottiglia. Alla cloche c'era il comandante Carestiano, un altro nome celebre della Varese con le ali. Il "308" era abile e arruolato. Nessuno seppe mai di quella bravata fino a quando l'ingegnere non si decise a svelarla.

26

When we drew airplanes freehand

If the walls of the primary school Felicità Morandi of Varese could speak, they would tell us the story of children who had flight in their blood. During the Thirties these children could only be content with drawing and inventing model aircrafts. In a part of this school there was a group called "Tommaso Dal Molin", led by Plinio Rovesti, who was the founder of gliders' manufacturers and a master as regards aeronautic meteorology. This group was frequented by Ermanno Bazzocchi, father of modern flight. Frattini, Gada and Signorini were some of the students attending courses which seemed to be preparatory to the teachings of the Politecnico of Milan. Prestigious designers like Ermenegildo Preti, Mario Pittoni and Stelio Frati came from this university. In that period airplanes were drawn freehand using only a pencil, a square and a slide rule. These drawings were extraordinarily refined aerodynamic models, which had nacelles and wings able to plough air in a magic balance of force and weight. Can we speak about design as we consider it today? Carlo Ferrarin, son of the hero Arturo, says that we cannot. This is an influential answer, given by a man who designed prestigious prototypes when working in Caproni and was awarded with the Compasso d'Oro. In his opinion it is better to use another word: technical design. First of all an airplane derives from technique and other fundamental factors, while forms and aesthetics come successively.

Old AerMacchi's workers clearly remember Ermanno Bazzocchi, bowed on his drawing table. It seemed he was painting a picture or a landscape. On the contrary his hands were led by a mysterious ingenious power and he designed airplanes, such as the "308" model, that opened civil flights after the war; the "328", that was sold armies all over the world during the Sixties and the Seventies (about 800 models sold); the "339", that is used by pilots during their trainings and by Frece Tricolori during their flights.

We do not think that this engineer of Tradate considered himself a designer. The ninety-one year-old Bazzocchi died in 2005, after a life of lectures in numerous international universities (and also in China). He confirmed that his passion for flight came suddenly: He was fourteen years old and in his garden he saw a Caproni's biplane flying low. From that moment he started sketching and designing flying objects. He told us that his first project was like the first kiss: it was impossible to forget it. He designed a glider on the table of his kitchen and built it bit by bit in his garage. This story is set in a cold night in 1946, when the engineer risked to be shot and when the airplane he pushed out of the hangar risked to sink into the icy water of the Lake of Varese. The war was just finished. The "308" prototype was in one of the firm's sheds situated in Schiranna. Flights were forbidden by authorities. Therefore people who did not respect this rule were shot. Bazzocchi decided to act as a coupist: He moved the airplane out of the hangar, took it on the icy lake, saw its testing although it was foggy and dark and then he returned in the hangar and uncorked a bottle. The control stick was used by the captain Carestiano, an other famous name of Varese as regards flights. The "308" model was fit and recruited. Nobody knew of that bravado till he decided to reveal it.

27



L'ing. Ermanno Bazzocchi mentre attende alle operazioni di collaudo del MB-339

The engineer Ermanno Bazzocchi while attending MB-339 testing operations