

MalpensaNews

21 settembre 1926, la tragedia sul Lago di Varese: l'ultimo volo di Vittorio Centurione Scotto

Roberto Morandi · Monday, September 21st, 2026

Il Lago di Varese era il grande campo di prova dell'idroaviazione italiana. Nel settembre del 1926, sulle acque davanti alla Schiranna, uomini e macchine si preparavano a una delle più importanti sfide aeronautiche del tempo: la Coppa Schneider.

Nel pomeriggio del 21 settembre 1926 tra i piloti impegnati negli allenamenti c'era il **capitano marchese Vittorio Centurione Scotto**, ufficiale della Regia Aeronautica e pilota di grande esperienza, a soli 26 anni (*foto di apertura: Mc.39, con ai comandi Arturo Ferrarin, idroscalo della Schiranna, e ritratto fotografico di Centurione Scotto*).

Quel giorno salì a bordo di uno dei **nuovi idrocorsa Macchi M.39**, le macchine progettate dall'**ingegnere Mario Castoldi** appositamente per affrontare la competizione internazionale riservata agli idrovolanti, che allora erano considerati un settore particolarmente promettente, specie in campo civile.

Il volo cominciò regolarmente. Poi, poco dopo le cinque del pomeriggio, davanti agli uomini che dalla Schiranna seguivano l'allenamento, qualcosa cambiò improvvisamente.

Il racconto più vicino all'accaduto è quello pubblicato dal quotidiano La Prealpina il giorno successivo, il 22 settembre 1926. La cronaca restituisce l'immediatezza di una tragedia avvenuta sotto gli occhi di chi si trovava sulle rive del lago.

Centurione Scotto aveva portato l'idrovolante in quota e aveva iniziato le consuete evoluzioni sopra il bacino varesino. Secondo la ricostruzione tramandata dalla cronaca dell'epoca, il velivolo raggiunse circa cinquecento metri di altezza, dirigendosi prima verso Gavirate e poi verso Ternate.

Per alcuni minuti tutto sembrò procedere normalmente. Poi arrivò una manovra improvvisa.

La cronaca parla di un «virage strettissimo», con l'apparecchio fortemente inclinato sull'ala sinistra. Subito dopo, il Macchi perse il normale assetto di volo. **L'idrocorsa cominciò a scendere rapidamente, avvitandosi verso la superficie del lago.**

Secondo la ricostruzione riferita alla Cronaca Prealpina del 22 settembre, l'aereo effettuò «due giri strettissimi» durante la caduta. Poi accadde qualcosa che dovette far sperare, per qualche secondo, in un possibile recupero. Il velivolo sembrò infatti riuscire a rimettersi in assetto, ma il motore sembrava non girare regolarmente.

Dalla riva si vide l'apparecchio perdere rapidamente quota, tentare apparentemente una correzione

e quindi precipitare. La cronaca sintetizza la sequenza indicando che alle 17.20 l'aereo «improvvisamente entrò in vite» e scomparve nelle acque insieme al pilota. L'impatto avvenne nelle acque del Lago di Varese **davanti alla zona della Schiranna**.

I soccorsi partirono immediatamente. Gli aviatori presenti raggiunsero il punto dell'incidente nel tentativo di estrarre Centurione Scotto dall'abitacolo, ma per lui non c'era nulla da fare (fu recuperato già cadavere, ancora legato al seggiolino; morì probabilmente per annegamento).

L'incidente sul lago di Varese – va notato – non fu il più grave che coinvolse idrovolanti in zona: dodici anni dopo un grave episodio fece tredici vittime su un aereo da trasporto passeggeri, precipitato non lontano dallo specchio d'acqua varesino.

[Schianto a Montonate: la tragedia aerea dell'idrovolante Macchi dell'agosto 1938](#)

Un pilota nato con l'aviazione moderna

Vittorio Centurione Scotto era nato a Genova il 7 maggio 1900. Apparteneva a una famiglia aristocratica ligure, ma aveva scelto molto presto la carriera militare. La sua formazione passò attraverso l'Accademia Navale e poi attraverso il mondo dell'aviazione (inizialmente sia Esercito che Regia Marina avevano proprie forze aeree, che in quegli anni stava diventando una forza autonoma e uno dei settori tecnologicamente più avanzati del Paese).

Centurione Scotto si specializzò nel pilotaggio degli idrovolanti. Negli anni Venti era già considerato uno degli aviatori italiani più esperti nel settore. Nel 1924 aveva stabilito un primato mondiale di altezza per idrovolanti con un carico di 500 chilogrammi, raggiungendo i 4.550 metri a bordo di un SIAI S.16, anch'esso progettato e costruito in provincia di Varese. Era quindi naturale che il suo nome finisse tra quelli dei piloti scelti per rappresentare l'Italia nella Coppa Schneider.

La grande sfida della Coppa Schneider

Negli anni Venti la Coppa Schneider era una gara che rifletteva la sfida tecnologica fra nazioni europee. Creata nel 1913 dal finanziere e appassionato di aviazione francese Jacques Schneider, la competizione era riservata agli idrovolanti.

Nel giro di pochi anni diventò uno dei principali motori dello sviluppo dell'aviazione mondiale. Italia, Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna investirono risorse enormi nella competizione. Per l'edizione del 1926 l'Italia puntò sulla Macchi, che per tutti gli anni Venti e Trenta sviluppò nuovi velivoli dedicati.

L' M.39 progettato da Mario Castoldi era un apparecchio radicalmente diverso dagli idrovolanti tradizionali: un monoplano ad ala bassa con due galleggianti e una fusoliera estremamente profilata. Il motore Fiat AS.2, a 12 cilindri a V, sviluppava circa 800 cavalli.

Il primo esemplare destinato all'addestramento volò sul Lago di Varese nell'estate del 1926, poche settimane prima del tragico incidente di Centurione Scotto.

I piloti dovevano imparare a conoscere un apparecchio completamente nuovo. L'M.39 era veloce, potente e innovativo, ma proprio per questo richiedeva grande attenzione. Le prove effettuate sul

Lago di Varese evidenziarono diversi problemi di messa a punto.

Il 17 settembre 1926, appena quattro giorni prima dell'incidente di Centurione Scotto, uno degli M.39 aveva raggiunto nelle prove una velocità dell'ordine dei 414 chilometri orari.

La vittoria alla Coppa Schneider

La morte di Centurione Scotto non fermò il programma italiano. Il tempo a disposizione era pochissimo: tecnici e piloti continuarono a lavorare sui Macchi M.39 alla Schiranna, il progetto venne affinato. Il 13 novembre 1926, meno di due mesi dopo la tragedia sul Lago di Varese, arrivò il risultato per il quale quella squadra aveva lavorato così a lungo.

A Hampton Roads, in Virginia, [il maggiore Mario de Bernardi vinse la Coppa Schneider con il Macchi M.39.](#)

La velocità media fu di 396,698 chilometri orari. Il successo rappresentò una consacrazione internazionale per l'industria aeronautica italiana e soprattutto per il gruppo di progettisti e tecnici cresciuto attorno alla Macchi.

L'acmé dello sviluppo degli idrovolanti arrivò negli anni Trenta con l'Mc.72, a doppia elica coassiale controrotante, destinato a detenere il record di velocità dal 1933 al 1939 (con punte sopra i 700 km/h). Paradossalmente, gli ottimi risultati ottenuti nello sviluppo degli idrovolanti con motori a V furono vanificati da limiti industriali e scelte strategiche che ri-orientarono troppo lentamente l'aeronautica italiana dai motori radiali ai più performanti motori a V, dovendosi orientare sulla fornitura di motori su licenza Daimler.

This entry was posted on Monday, September 21st, 2026 at 2:27 pm and is filed under [Varesotto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.