

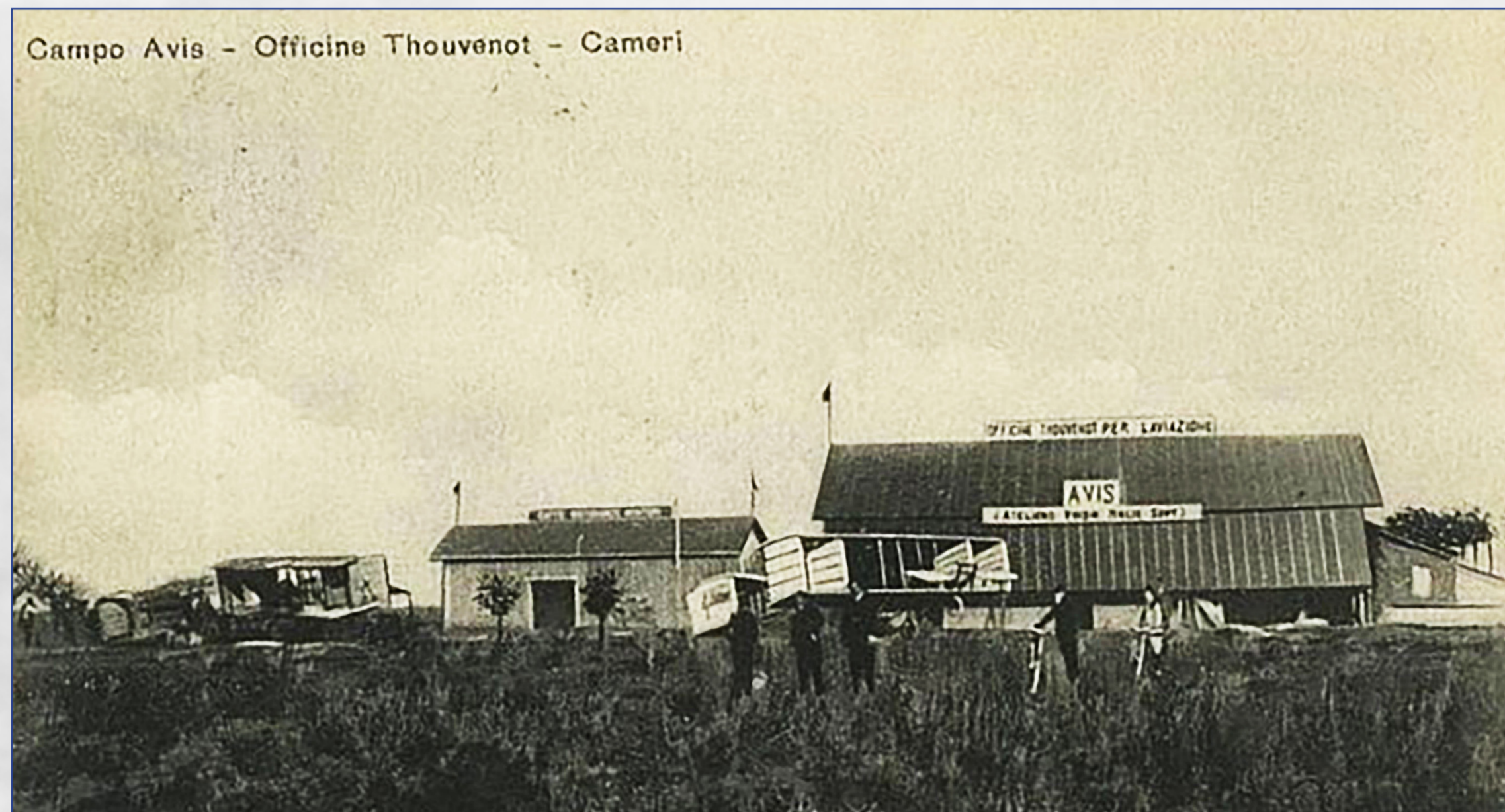
# 1. DA AERODROMO A BASE AEREA\*

## 1908 - L'insediamento

Che la brughiera compresa tra i paesi di Cameri e Bellinzago, una dozzina di chilometri a nord di Novara, fosse idonea all'attività di volo degli aeroplani, viene intuito già nel 1908.

Il suo terreno morenico ha ottime caratteristiche, soprattutto in relazione alle fasi di decollo e atterraggio, oltre a offrire spazi per eventuali situazioni di emergenza: è ampio, sufficientemente piano e libero da vegetazione di alto fusto o altri ostacoli, è compatto ma drenante. Si tratta in particolare della cosiddetta Regione Castellana, in massima parte occupata da un'area addestrativa per l'artiglieria e la cavalleria.

È lo stesso Ministero della Guerra a concederne lo sfruttamento di una porzione periferica ad alcuni imprenditori del Novarese: Giuseppe Cobianchi, Andrea Fauser e Giovanni Negretti che offrono tale opportunità al francese Clovis Thouvenot, ingegnere titolare della AVIS con il preciso scopo di impiantare «un campo di esperimenti d'aviazione e un'industria per la costruzione di aeroplani».



Le officine AVIS dell'ing. Thouvenot

## 1909-1915 - Thouvenot e la Prima Scuola Italiana di Aviazione

«Ho accettato il gentile invito del signor Bianchi allievo dell'ing. Thouvenot e mi sono recato al campo di Cameri giungendovi dopo una buona ora di carrozza perché nessun altro mezzo comune di trasporto vi è oggi tra Novara e il campo. La brughiera non ha l'immensa vastità di quella di Montichiari e più che altro potrebbe paragonarsi ad una grandissima piazza d'armi, ma però presenta un terreno pianeggiante, privo affatto di sterpi, molto adatto per le prove di aviazione. A fianco della strada di accesso l'ingegner Thouvenot ha costruito per se una modesta casetta di legno in cui ha riunito studio ed abitazione; vicino vi è una grande baracca di legno che ricovera due aeroplani Avis. Verso il fondo la baracca è divisa in due metà nel senso dell'altezza e la parte superiore serve da deposito di materiale per la costruzione degli Avis e da ricovero per gli operai; la parte inferiore è un piccolo atelier per riparazioni e nuove costruzioni. A fianco di questo hangar, destinato a scomparire, stanno innalzandosi i nuovi hangars in muratura. Dall'altro lato della strada di accesso è già sorta un'ampia baracca in legno (divisa in tre sale) e vi è installato un restaurant il quale offre già oggi il più desiderato confort ai visitatori ed agli abitatori della piccola Mourmelon italiana [...]». Così inizia l'articolo di "L'Aviatore Italiano" del 20 maggio 1910 dedicato all'Aerodromo di Cameri e alla sua Prima Scuola Italiana di Aviazione, a quel punto in piena attività da almeno tre mesi. In effetti, la stampa specializzata sportiva ed aeronautica dell'epoca dedica spesso intere pagine alle cronache di Cameri, e i giornalisti vi si recano di frequente. Anche il re Vittorio Emanuele III va in visita. La buona organizzazione di Thouvenot e le caratteristiche dell'aerodromo richiamano in breve tempo proprietari di aeroplani e piloti da altre località per eseguire i loro esperimenti di volo ed eventualmente conseguire il brevetto di pilota aviatore, a fianco degli allievi giunti qui proprio per questo scopo.

Ben presto quello di Cameri è giudicato il migliore campo di volo italiano. Questo riconoscimento ha un immediata ricaduta sul territorio circostante: i terreni della brughiera incrementano di valore e vengono aperti trattorie e alberghi sfruttando anche le cascate dei dintorni.

Purtroppo l'isolamento della zona, soprattutto nei collegamenti con Novara e nei servizi quali telefono e telegrafo, rimane per troppo tempo un disagio. L'indecisione delle amministrazioni locali a dar corso a lavori di miglioramento è causa di una grande occasione persa: i militari, in cerca di una nuova sede per la Scuola d'Aviazione di Centocelle, decidono infine di stabilire la sede ad Aviano, dove la scuola si trasferisce nell'aprile 1911.

Questo capitolo iniziale della secolare storia dell'aeroporto di Cameri si conclude tra il 1912 e il 1913 con il fallimento, per motivi finanziari, dell'iniziativa di Thouvenot. Ma un nuovo capitolo, dominato dalla figura di Giuseppe Gabardini, è già all'orizzonte.



L'aereo AVIS di Marcello Serrazanetti precipitato nel 1910

\* testo tratto da "Aviazione Italiana, 100 anni dell'aeroporto di Cameri", Renzo Sacchetti, ed. De Agostini