

2. LO SVILUPPO DURANTE LE DUE GUERRE MONDIALI*

1915-1918 – L'avvento di Gabardini

L'accordo tra la Gabardini e l'Amministrazione Militare per l'esercizio di una scuola di pilotaggio rappresenta il vero fattore di sviluppo dell'aerodromo di Cameri soprattutto con l'ingresso dell'Italia nella Prima Guerra Mondiale. I legami via via sempre più stretti tra le due parti comportano un riassetto aziendale e così nell'aprile 1916 alla Aeroplani Gabardini subentra la Società per l'incremento dell'Aviazione Aerodromo Cameri, con cui tra l'altro la sede sociale si sposta da Milano a Novara. Due anni dopo, in seguito a un'ulteriore riorganizzazione, la dicitura Aeroplani Gabardini torna a far parte della denominazione, mentre la sede si trasferisce a Cameri aeroporto. È un periodo di affari d'oro grazie ai corsi per i militari, ma al tempo stesso i Gabardini-Carbone mantengono una gestione dell'amministrazione societaria piuttosto disinvolta, tanto che nel 1918 la stessa Angiolina Carbone non esita a definirla «una Babilonia». Con la fine della guerra ogni attività aeronautica, sia di volo sia di costruzione o manutenzione, viene sospesa e la Gabardini per un buon paio d'anni si dovrà dedicare al settore automobilistico.

1915-1918 – Tra le due guerre

Il periodo tra le due Guerre Mondiali è particolarmente ricco di avvenimenti e iniziative. La Gabardini, grazie alla ripresa dei corsi di pilotaggio e della manutenzione agli aerei militari, torna a prosperare, anche se non come prima, fino a quando, accusata di irregolarità e in contrasto con settori del regime fascista, entra in crisi e soccombe. Nel 1936, per la sola parte di costruzioni aeronautiche, gli subentra la CANSA, ma già da qualche anno in aeroporto è anche presente un importante distaccamento di una delle maggiori industrie italiane del settore, la SIAI di Sesto Calende.

L'addestramento al pilotaggio continua comunque a rimanere l'attività di volo principale di tutta la struttura di Cameri. Due anni dopo infatti, l'Aerocentro, la Squadriglia di Turismo Aereo, l'Aero Club di Novara e la Scuola di Volo a Vela iniziano ad operare. A queste attività si aggiunge la Scuola di Pilotaggio della Regia Aeronautica.

La costituzione di questa Scuola si inserisce nel quadro di potenziamento generale della Forza Armata in atto in quegli anni, che vede anche un'espansione delle infrastrutture militari in un'area del campo nel comune di Bellinzago. Inoltre, il generale comandante della Divisione Aerea Drago annuncia all'inizio del 1940 che «nella prossima primavera si costituirà sull'aeroporto di Novara (Cameri) uno Stormo da Bombardamento; successivamente un Gruppo di aeroplani da Caccia». Il reparto da caccia però non vedrà mai la luce e, per gli anni precedenti la guerra, Cameri sarà sostanzialmente sede di bombardieri.



Il biplano C.5

1940-1945 – La seconda guerra mondiale

La Seconda Guerra Mondiale lascia sostanzialmente indenne Cameri, così come altri aeroporti di questa parte d'Italia, non soggetta realmente ai combattimenti. Con l'eccezione del breve periodo di operazioni belliche contro la Francia, il suo utilizzo è quello di aeroporto delle retrovie, dove per lo più vengono inviati i reparti al termine di un ciclo di operazioni per ricostituirsi e riaddestrarsi in preparazione del ciclo successivo.

La parte industriale vede un netto declino, a causa del pieno funzionamento dello stabilimento e dell'aeroporto di Vergiate. Per contro, la CANSA lavora a pieno ritmo con le manutenzioni, soprattutto su BR.20 e CR.42 della Regia Aeronautica e, dalla primavera del 1941, anche sugli Ju 87 Stuka della Luftwaffe. La produzione di nuovi velivoli è fondamentalmente limitata a piccole serie di CR.30B e C.5, in quanto alcune proposte della ditta, su personale iniziativa o in risposta a concorsi ministeriali, non hanno successo.

Subito dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 l'aeroporto viene occupato dai tedeschi che però lo utilizzano scarsamente, così come non è di alcun interesse per l'Aeronautica Nazionale Repubblicana, già ben attestata appena al di là del Ticino, a Lonate Pozzolo e Malpensa. Lo scarso utilizzo durante l'occupazione tedesca si riflette anche sulla CANSA che addirittura cessa definitivamente le attività aeronautiche per convertirsi agli autotrasporti.

E solo il preludio di un lungo periodo di distruzione e abbandono.

1946-1957 – L'abbandono post-bellico

Per quasi dieci anni dalla fine della guerra, l'aeroporto di Cameri giace in stato di abbandono pressoché totale. La sua custodia e sorveglianza sono affidate a un sottufficiale, qualche aviere e un guardiano civile. La vegetazione riprende rigogliosa a crescere in mezzo agli edifici ridotti a macerie dai tedeschi e i custodi organizzano una sorta di tenuta di campagna con tanto di orto, pollaio, piscina e battute di caccia.

Solo dopo l'aprile 1947, con l'abolizione delle restrizioni al volo poste dalle autorità alleate d'occupazione in Italia, l'Aero Club di Novara riprende pian piano a operare. Per anni sarà questa l'unica attività di volo più o meno regolare dell'aeroporto di Cameri, finché l'Aeronautica Militare deciderà di ricostruirlo integralmente, ampliandolo per farne un'importante base di difesa aerea.

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