

tecipano il sindaco di Busto, Carlo Azimonti, il vice comandante del 2° Gruppo Aviatori il magg. Giulio Mosso, il cap. Parenti com.te della scuola, oltre ad ufficiali e soldati.

Mario Azzolini viene sepolto nel cimitero di Busto mentre un apparecchio segue il corteo funebre cospragendo il percorso di fiori.

La scuola SAML

Nel gennaio 1917 parte degli allievi piloti della Scuola Farman sono trasferiti a Foggia.

Nei primi mesi dello stesso 1917, come risulta dai resoconti settimanali dei campi di Cascina Malpensa-Cascina Costa-Busto Arsizio-Cameri, l'attività è notevolmente ridotta a causa delle avverse condizioni meteorologiche (Documento 7).

Il 10 febbraio 1917 sono comunque registrati a Busto Arsizio 64 voli sul campo, coperto di neve, durante i quali si raggiunge una quota massima di 3.700 metri ed una durata massima di 1 ora e 30 minuti.

In una lettera del Comando d'Aeronautica Aviatori di Torino datata 28 giugno 1917 (classificata «Riservata Speciale») si evidenzia che sono ancora due gli aeroplani di stanza sul campo d'aviazione di Busto Arsizio ed adibiti alla difesa aerea dello stesso.

Gli apparecchi sono biplani del tipo S.P. 2¹² ed i piloti incaricati sono il caporale Assunto Piccinelli ed il soldato Loris Cassolo Marchesi.

Sempre nel giugno 1917 la Scuola Farman di Busto Arsizio si trasforma in Scuola SAML dove gli allievi imparano a volare su di un biplano del tipo SAML¹³.

La ritirata delle truppe italiane nel dopo Caporetto provoca una nuova ridisposizione delle scuole e delle squadriglie.

La Scuola SAML di Busto Arsizio viene soppressa e gli allievi (circa 200) sono dislocati in altre sedi di addestramento.

Questo campo non è quindi più operativo divenendo, anche dopo la fine del 1° Conflitto Mondiale, un deposito di materiali dello Esercito.

Parte del campo d'aviazione è anche adibito dal 1918 all'inizio 1920 a campo di prigionia dei soldati soprattutto di nazionalità cecoslovacca,

¹² L'S.P. 2 è un biplano simile al «Savoia-Farman» MF14 ma che dispone di un apparato propulsivo ed un peso doppio rispetto al predecessore. Le caratteristiche in volo sono nettamente migliorate in termini di velocità e tempi di salita.

¹³ L'aeroplano SAML è realizzato dalla ditta Società Anonima Meccanica Lombarda con officine a Monza. È un biplano biposto da ricognizione e caccia.

La speciale cartolina distribuita dal ten. Cipriano Daverio in occasione della consegna della bandiera tricolore da parte della cittadinanza di Busto Arsizio al locale campo d'aviazione (11 novembre 1916). La cartolina è stata disegnata dall'illustratore Chin.



parte dei quali andarono a costituire degli appositi battaglioni territoriali prima di essere rimpatriati.

Il pilota futurista Azari a Busto Arsizio

Ma una piccola attività avitoria si registra comunque nel 1918 come testimoniato dal pilota Fedele Azari¹⁴.

Questi compie proprio sul campo d'aviazione di Busto Arsizio le pri-

¹⁴ Fedele Azari nasce a Pallanza nel 1896. Ufficiale pilota durante il 1° Conflitto Mondiale con l'incarico di corrispondente pilota. Finita la guerra e dopo aver conosciuto alcuni personaggi del movimento futurista quali F.T. Marinetti e Boccioni, lascia il suo lavoro di avvocato per dedicarsi anima e corpo per diffondere le idee e i contenuti di questo movimento. Nel 1919 è il firmatario del manifesto «Teatro Aerofuturista» e tra i fondatori della corrente di aeropittura ed anche di una compagnia aerea civile italiana. Muore a Milano nel 1930.

me acrobazie aeree eseguite per sperimentare una nuova forma artistica detta «Teatro Aerofuturista» ed anticipatrice della corrente futurista denominata di «Aeropittura».

La presenza dell'Azari è anche confermata da un rapporto redatto a seguito di un incidente avvenuto in località Cascina Olcella nel comune di Dairago in data 22 febbraio 1918.

Un aeroplano infatti del campo d'aviazione di Cascina Malpensa, pilotato dal ten. Enea Selvatici, per un inconveniente tecnico precipita causando la morte del suo occupante.

Da questo scritto risulta che è lo stesso ten. Azari, capo pilota al campo di Busto Arsizio, che segnala con fonogramma al cap. Sacchi, responsabile dell'ufficio voli del campo d'aviazione di Cascina Malpensa, questo incidente aviatorio.

Da quella data non si segnalano altri avvenimenti fatta eccezione per un avviso di pubblicazione di atti relativi all'esproprio dei beni concorsi all'ampliamento del campo d'aviazione ed inviati dalla Regia Prefettura di Milano in data 3 marzo 1920 al sindaco di Solbiate Olona.

Nella metà degli anni '30 si ricomincia però a parlare di rimettere in servizio questo campo.

L'Aeronautica Bonomi

Presso l'archivio comunale è conservata una corrispondenza tra il Podestà di Busto Arsizio, dott. Ercole Lualdi, ed il proprietario della ditta Aeronautica Bonomi, nella persona dell'ing. Vittorio Bonomi.

Questa azienda è dedicata alla progettazione e costruzione di alianti impiegati per addestrare i piloti civili e militari, ed anche per impieghi sportivi.

In una lettera datata 17 ottobre 1936, si ha notizia dal Podestà Lualdi che l'Aeronautica Bonomi, dopo un incontro con uno dei suoi responsabili qual è l'ing. Camillo Silva, è intenzionata ad istituire un campo d'aviazione civile.

Ma l'ing. Bonomi, nella sua risposta del 20 ottobre, ridimensiona le cose e smorza gli entusiasmi affermando che: «...la nostra visita (quella dell'ing. Silva n.d.r.) era fatta per vedere se vi era la possibilità di usare i vecchi impianti ed il vecchio campo di Busto Arsizio.

Con ciò voglio dirle che non ci è possibile prendere in esame la eventualità di fare nuove costruzioni».

Forse il Bonomi spera di trovare un campo d'aviazione con delle

strutture ancora in buone condizioni pronte per poter iniziare, con pochi investimenti, un'attività aeronautica.

Tra l'altro la scelta di Busto Arsizio non è casuale.

Le officine dell'Aeronautica Bonomi si trovano nelle vicinanze di Cantù in una zona un po' decentrata.

Riuscire quindi a spostare l'attività o iniziarne di nuove in una area geografica, come la provincia di Varese, dove sono presenti capitali e molte aziende metalmeccaniche anche del settore aeronautico (SIAI Marchetti, Agusta, Caproni, Aeronautica Macchi), rappresenterebbe un passo importante per questa ditta.

Da non dimenticare poi che in zona sono dislocati diversi aeroporti ed idroscali militari sede di stormi e reparti della Regia Aeronautica.

In una nota interna del Podestà Lualdi, datata 15 aprile 1937, all'ingegnere capo del comune, viene chiesto se sul territorio di Busto Arsizio esiste una superficie adatta per la costruzione di un campo d'aviazione con annesso stabilimento per la realizzazione e riparazione di aeroplani.

Pochi giorni dopo l'ing. Bonomi ed il Podestà Lualdi si incontrano presso l'autostrada all'altezza di Busto Arsizio (20 aprile 1937).

Insieme valutano quale può essere la zona adatta che deve avere almeno una superficie di 900 metri di lunghezza e 300 metri di larghezza.

L'area che si può prestare allo scopo è individuata presso la cascina «Candiani» terreno, questo, costituito da brughiera e da coltivi.

In data 28 aprile avviene un altro incontro ma in quella sede emergono delle difficoltà.

Si valuta che è impossibile ottenere la cessione del vecchio campo d'aviazione e l'acquisto e la sistemazione di un nuovo terreno (quello della cascina «Candiani»).

Il Bonomi chiede al Podestà Lualdi se è praticabile l'ipotesi di far sorgere il campo d'aviazione nel territorio di Olgiate Olona posto fra l'autostrada e la brughiera a Sud Ovest della strada d'accesso a questo paese.

Egli domanda inoltre se l'amministrazione di Busto Arsizio è interessata ad una aggregazione con la sua ditta, in questo caso l'ing. Bonomi presenterebbe i suoi progetti e gli impianti per la costruzione delle officine aeronautiche.

La risposta del Podestà Lualdi avviene in data 22 maggio 1937.

Ne riportiamo qui uno stralcio:

«Oggetto: Campo d'aviazione civile La possibilità di costruzione di un campo d'aviazione in prossimità di Busto Arsizio vi è in due località presso l'autostrada.

- Una a passante della strada comunale Busto-Fagnano;
- una a levante della stessa strada in pregio alla autostrada.

La prima è per la quasi totalità in territorio di Busto Arsizio ma interessa coltivi e boschi che rischierebbero una rilevante spesa di acquisto e sistemazione.

La seconda è costituita da brughiera secca e fuori del territorio e potrebbe essere presa in considerazione solo nell'ipotesi, poco probabile, che si possa ottenere l'autorizzazione.

In ogni caso l'intervento del comune per la costituzione del campo può essere giustificato solo dal sorgere di un'industria di importanza e sviluppo rilevante, tale da assicurare lavoro a buon numero di operai e da apportare un sensibile contributo finanziario al comune.

Per quanto sopra la S.V. può precisare quali siano i programmi della ditta e gli impegni che essa è disposta ad assicurare».

Non si è però trovata risposta dell'ing. Bonomi ma una lettera di un certo ing. Giovanni Genovesi (ingegnere civile di Gallarate - via Villoresi, 14) del 31 marzo 1938.

Questi afferma che ha avuto l'incarico da parte del Prefetto di Varese, che aveva già colloquiato con lo stesso Podestà Lualdi, di coordinare: «...le diverse vedute ed interessi dei vari gruppi che si interessano per la creazione di un campo civile di aviazione e relative officine di riparazione di apparecchi».

Il Genovesi chiede anche al Lualdi quale: «...concorso potrà dare il comune di Busto Arsizio per l'attività che si verrebbe a creare sul suo territorio ed a quali condizione tenuto conto che i promotori intendono eseguirvi oltre l'apprestamento del campo, degli hangars e delle officine con un'attrezzatura iniziale di 300 operai».

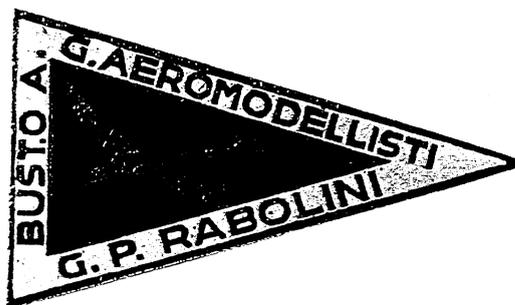
Nel mese di aprile avvengono degli incontri tra il Podestà ed il Genovesi che si presenta anche con un colonnello dell'aeronautica.

In questa occasione egli conferma la volontà di dare vita ad un campo d'aviazione con hangars per la riparazione di apparecchi.

In una lettera ancora dell'ing. Genovesi datata 9 maggio 1938, risulta però che anche l'Amministrazione Aeronautica, per voce del Col. Alteni della Direzione Territoriale del Demanio Prima Zona Aerea di Milano, pur seguendo con interesse la vicenda, non intende per il momento assumere impegni in proposito.

Il Genovesi quindi propone che sia il comune di Busto Arsizio a concorrere all'attuazione di questo campo d'aviazione magari con capacità e dimensioni ridotte rispetto a quelle concordate in precedenza.

Distintivo da occhiello portato dai soci del Gruppo Aeromodellisti «G.P. Rabolini» di Busto Arsizio.



Il Podestà Lualdi risponde ancora, come avvenuto in precedenza con l'ing. Bonomi, che il suo comune può prendere in considerazione la cosa solo se: «...si tratti di impianti di notevoli entità e sempre che l'onere del Comune costituisca solo una piccola parte delle spese totali occorrenti per gli impianti e sia assicurato un vantaggio sia pure indiretto per il comune» proponendo un ulteriore incontro tra le parti.

Alla data prefissata però nessuno si presenta ed in un appunto manoscritto dello stesso Podestà Lualdi si legge sulla pratica «Agli atti».

L'ultimo Conflitto ed il Dopoguerra

Le infrastrutture dell'ex campo di aviazione anche durante il Secondo Conflitto Mondiale continuano ad essere adibite a deposito di materiale militare e di presidio da parte dell'Esercito Italiano e poi, dopo l'8 settembre 1943, vengono occupate dalle forze tedesche.

Da segnalare l'intenzione da parte germanica, poi rientrata, di impiantare su quest'area un proprio campo d'aviazione.

Il 25 aprile 1945 sono ancora soldati tedeschi ad occuparlo fino a quando le forze della Brigata «Costanza», facente parte della Divisione Partigiana Alto Milanese, non li costringono alla resa per poi accompagnarli al campo raccolta prigionieri a Busto Arsizio.

Dopo la fine del 2° Conflitto Mondiale l'area dell'ex campo di aviazione è occupata nuovamente dall'Esercito Italiano con propri uomini e mezzi assumendo il nome di caserma «Ugo Mara».

Vi continuano però ad atterrare e decollare piccoli apparecchi ed elicotteri da osservazione e ricognizione impiegati quale appoggio tattico alle forze terrestri.

Ma non solo, gli appassionati del Gruppo Aeromodellista Bustese «G.P. Rabolini», associazione sportiva fondata nel 1960, vi hanno provato per anni i propri modelli di aeroplani quasi a voler rinverdire e proseguire la storia aviatoria di questo campo iniziata nella lontana estate del 1913.