

## Così Varese inventò l'aeronautica

**Pubblicato:** Giovedì 15 Novembre 2007

### Una provincia con le ali

**Nati per necessità belliche o aziendali, Malpensa, Vergiate, Calcinato e Venegono sono i testimoni della "tensione verso il cielo" della provincia di Varese.**

#### MALPENSA

Un'antica cascina, numerose famiglie di coloni che contendono la poca terra fertile al brugo, grano e persino cotone da coltivare, forse la costante idea di essersi lasciati andare a una "malpensata", la terra che rimbomba una o due volte all'anno per le frenetiche cariche della cavalleria che si esercita alla guerra; poi – all'improvviso – il cielo viene solcato da strane macchine alate che diventano sempre più numerose, mentre al posto dei solchi irrigui sorgono enormi piste di cemento e asfalto.

**La storia aeronautica di Malpensa comincia nel biennio 1909-1910, quando dapprima pochi appassionati sperimentatori e poi l'ingegnere Gianni Caproni pensano che quella sconfinata pianura possa diventare la culla dell'aviazione nazionale.** Così pure la pensano i vertici del nascente reparto di aeronautica militare dell'esercito diretto dal colonnello Mario Moris che consigliano ai Caproni di trovarsi una nuova sede (Vizzola Ticino) e fissano a Malpensa la sede del Battaglione Specialisti diretto dal Cap. Agostoni e per la parte aviatoria dal Cap. Piazza. Subito Malpensa diventa un'importante scuola di pilotaggio, presso cui otterranno il brevetto personaggi destinati a grande fama come: Francesco Baracca (il più famoso "top gun" italiano della Grande Guerra), Arturo Ferrarin (il grande trasvolatore oceanico) e Clemente Maggiora (l'uomo che fece amare l'aviazione ai Varesini e contribuì alla nascita dell'Aeronautica Macchi).

L'abito militare resterà stretto attorno a Malpensa sino alla fine del secondo conflitto mondiale e ciò provocherà non pochi problemi a causa degli eventi bellici e della lotta di liberazione.

In un certo senso la fine della guerra sembra provocare in un primo momento anche un vistoso ridimensionamento dell'aeroporto e del suo ruolo. Uscita sconfitta dalla guerra, l'Italia subisce una pesante punizione proprio nel settore aeronautico, poiché vengono ridimensionate la sua flotta, le sue industrie, il suo apparato bellico.

Fu grazie al settore civile e del trasporto merci che Malpensa riuscì dopo pochi anni a trovare la sua nuova e definitiva vocazione. Il merito va ascritto a **una pattuglia di imprenditori bustocchi, con alla testa il sindaco Giovanni Rossini, che nel luglio 1948 diedero vita alla Società Aeroporto di Busto Arsizio che, per l'appunto, utilizzava la pista di Malpensa. L'apposita società per azioni aveva un capitale di 297 milioni.**

I lavori di sistemazione dell'impianto furono portati avanti con alacrità e, dopo una serie di voli sperimentali, il 21 novembre 1949 si ebbe l'apertura ufficiale dell'aeroporto.

E' bene sapere che l'iniziativa degli industriali bustocchi si era inserita nel solco di un dibattito e di una tendenza che da tempo vedevano come protagonisti altri importanti soggetti della pubblica amministrazione e della finanza di Milano. Busto aveva anticipato tutto e con ciò aveva costretto i potenziali partners a uscire allo scoperto. Ben presto il Comune e la Provincia di Milano decisero di ampliare le loro partecipazioni finanziarie e assunsero un ruolo determinante, giungendo a controllare il pacchetto azionario

A ciò fece seguito un rimescolamento delle responsabilità e una modifica della società. Pertanto, nel 1955 nacque la Società Esercizi Aeroportuali (SEA) alla quale si deve il potenziamento e lo sviluppo oggi assunto da Malpensa.

## VERGIATE

Il piccolo, ma vivace, aeroporto di Vergiate affonda le sue origini negli anni trenta. **Fu la SIAI ad avere il bisogno di realizzare nuovi impianti produttivi e di affiancarvi una pista di volo per i frequenti collaudi degli apparecchi.**

Dopo lunghe ed estenuanti pratiche, la prima pietra del nuovo aeroporto venne posta nel giugno del 1937, mentre poco più di un anno dopo, nel settembre del 1938, giunse l'autorizzazione all'uso da parte del competente Ministero.

A quanto pare, escludendo gli apparecchi SIAI, **il primo scalo vi venne effettuato da un cittadino privato americano**, Donald Wilson, che vi atterrò con la consorte a bordo di un Fairchild il 14 novembre 1938. In realtà i due coniugi erano diretti a Linate, ma una fitta nebbia consigliò l'atterraggio a Vergiate dove, sempre a causa della nebbia, sarebbero restati sino a giorno 19.

Ciò fu tuttavia di buon auspicio, giacché nelle settimane successive l'attività aeroportuale divenne intensa, specie a motivo dell'arrivo di gerarchi e ufficiali.

La guerra si approssimava e la SIAI era destinata a un grande ruolo.

La pista misurava metri 50 di larghezza e 800 di lunghezza. I primi tre anni del conflitto furono contraddistinti dalla sperimentazione dei vari modelli di aerei SIAI destinati al fronte.

Dopo l'armistizio aeroporto e impianti industriali vennero occupati dalle forze armate tedesche e perciò subirono a più riprese l'attacco delle forze partigiane e degli alleati, ma a quanto pare senza gravi danni.

Come è noto gli azionisti e le maestranze della SIAI si adoperarono sin dall'estate del 1945 per tenere in vita questa grande azienda e nel suo ambito l'aeroporto di Vergiate.

L'attività comunque procedeva a bassi ritmi, per lo più si trattava di revisioni e riparazioni di vecchi veicoli. Fu interessante, ad esempio, il tentativo di stabilire una regolare linea di volo tra Milano e Roma. Da ciò sarebbe potuta derivare la rinascita dell'aviazione civile, ma la forte opposizione degli alleati lo impedì.

L'aeroporto di Vergiate diventa, quindi, il testimone della lunga lotta condotta dalla SIAI dapprima per non morire, poi per assicurarsi un futuro.

Aerei ed elicotteri hanno continuato a volteggiare sulla sua pista e ciò accade anche oggi, sotto l'egida industriale della Agusta. La pista di Vergiate ha però altre storie interessanti da narrare. Anzitutto quella di essere la sede e la base dell'Aero Club "Bruno Passaleva", la cui lunga storia ebbe inizio il 26 febbraio 1956 mediante la trasformazione del Gruppo Sportivo Volo a Vela SIAI Marchetti (attivo sin dal maggio 1945) in Aero Club.

La seconda storia riguarda la Manifestazione Aerea di Vergiate(MAV): una grande esibizione (a terra e in volo) di aerei, alianti ed elicotteri, in cui si riassume di volta in volta il glorioso cammino percorso dall'aviazione di tutto il mondo.

La prima MAV fu tenuta il 16 giugno 1957.

Da allora è stato un susseguirsi di successi che ha portato a Vergiate migliaia di appassionati.

*La manifestazione Aerea di Vergiate*

## CALCINATE

**L'idea di un aeroporto per la città di Varese cominciò a manifestarsi in parallelo con le esigenze dell'Aeronautica Macchi.**

La lunga tradizione costruttiva di idrovolanti e il ruolo di prestigio svolto dalla ditta varesina nella Coppa Schneider fecero sì che come pista naturale fosse utilizzato il Lago di Varese.

Il graduale passaggio alla produzione, sia civile, sia militare, di aerei terrestri portò la ditta ad

utilizzare un suo spazio a Malpensa. Contemporaneamente, però, le autorità varesine venivano convincendosi che sarebbe stato utile realizzare una pista di volo sia per le esigenze della Macchi, sia per il trasporto di merci e persone nell'area varesina.

Lo studio di un tale ambizioso progetto venne realizzato dall'Ing. Padoja. Questi, prendendo ad esame l'area lacuale, cercò di individuare una soluzione ponte tra le diverse esigenze, non solo civili e militari, ma anche per il decollo e l'atterraggio su acqua e su pista.

Le aree da lui prescelte ricadevano l'una in direzione di Capolago e l'altra di Calcinante. Fu subito evidente, nonostante le minori esigenze tecniche del tempo, che l'area di Capolago era la meno convincente a causa delle incombenti colline retrostanti. Fu così che ci si orientò per la realizzazione di un impianto a Calcinante.

Tuttavia, per l'effettiva realizzazione del campo di volo per alianti a Calcinante bisognò attendere gli anni successivi alla seconda guerra mondiale.

Un impianto, questo di Calcinante, pensato per il "volo alpino" e che divenne subito la culla delle attività di volo a vela che avevano trovato in tutto il Varesotto dei fervidi sostenitori. Sicuramente l'ispirazione nacque anche dal celebre volo effettuato dalle pendici del Campo dei Fiori in direzione del Lago di Varese. E' quella del **volo con gli alianti ancora oggi l'attività principe di questo piccolo, ma molto attivo impianto. Aero Club di Calcinante**

## VENEGONO

**L'origine dell'aeroporto di Venegono sta nel regio decreto che negli anni trenta decise la realizzazione sul posto di un primo "campo di fortuna".** Nell'acclusa baracca metallica vennero alloggiati alcuni ufficiali e pochi soldati. Per i primi anni non si hanno notizie di avvenimenti particolari. Furono gli eventi bellici a cambiare la situazione, specie quando Milano cominciò ad essere attaccata dalle formazioni alleate.

Il campo di Venegono venne così promosso a sede di una squadriglia per la caccia notturna.

Si trattava di sei aerei Fiat CR.42, dei biplani di antica concezione che ben poco potevano contro i più moderni aerei alleati, ma che compirono il proprio dovere. Solo in tempi successivi i Fiat furono affiancati da caccia Reggiane Re.2001, sempre idonei per la caccia notturna.

Dopo l'8 settembre il campo venne occupato da reparti tedeschi e della Repubblica sociale italiana. Fu così che Venegono divenne sede del Gruppo Aerosiluranti Buscaglia che aveva a disposizione dieci SM.79.

Dopo un paio di missioni contro navi alleate, il Gruppo venne trasferito a Lonate Pozzolo.

Al termine del conflitto la pista venne dapprima utilizzata dagli appassionati del volo a vela, quindi dall'Aeronautica Macchi che trovò conveniente trasferire qui le attività che in precedenza gestiva attorno a Malpensa.

Assurto al ruolo di aeroporto, l'impianto di Venegono venne battezzato col nome di "Arturo Ferrarin". Il salto di qualità, più che dagli eventi bellici, fu determinato proprio dalla Macchi, che cominciò sin dal 1946 a trasferirvi e a realizzarvi importanti impianti. Qui, ad esempio, atterrarono le decine di caccia Vampire di cui la Macchi aveva ottenuto la commessa per la revisione.

Qui furono effettuati i voli di collaudo di tutti gli apparecchi che hanno fatto la fortuna più recente della ditta varesina. Tale il caso dell'MB 326, iniziatore di una fortunata serie di addestratori avanzati a jet.

Ed è stata proprio la disponibilità di questa pista, unitamente alle difficoltà per l'espansione degli impianti incontrati in Varese, a convincere la Macchi ad effettuare il totale e definitivo trasferimento della ditta a Venegono.

Questo trasferimento si è concluso nell'estate del 1993. *Aero Club di Venegono*

Redazione VareseNews

[redazione@varesenews.it](mailto:redazione@varesenews.it)

