PAVULLO NEL FRIGNANO, QUI E' NATO IL VOLO A VELA

Andrea Rossetto
Foto Luca Marin

Come ogni anno l'Historical Aircraft Group Italy, oltre a organizzare il suo "main event" aperto a tutti (e completamente gratuito) rappresentato dal Flyparty, promuove per i suoi soci tutta una serie di attività che vanno dalle visite guidate ai musei alla partecipazione a eventi e manifestazioni organizzati da altre realtà, ma soprattutto le nostre "aerogite": piccoli voli che hanno per meta luoghi dove ancora non siamo mai stati, sedimi aeroportuali dalla particolare rilevanza storica o, più semplicemente, località particolarmente interessanti dal punto di vista paesaggistico e gastronomico che alla nostra bella Italia sicuramente non mancano. Quest'anno la stagione è stata aperta a fine marzo "invadendo" uno splendido e straordinariamente storico aeroporto che indubbiamente racchiude tutti gli elementi citati. Ci racconta come è andata il nostro presidente. (*Paolo Colucci*)

FATTI PER VOLARE

Lo scopo della nostra associazione non è solo quello di recuperare e restaurare velivoli d'epoca, ma è anche e soprattutto quello di far volare questi mezzi. Un velivolo storico, tranne qualche particolare eccezione, è un aeromobile come tutti gli altri che necessita soltanto di alcune attenzioni un po' più particolari. Nulla ne vieta, quindi, l'utilizzo per fare il classico turismo aereo.

HAG Italy apre la stagione del volo con la pacifica invasione dello storico aeroporto di Pavullo nel Frignano, legato al nome di Luigi Teichfuss e sede della prima scuola di volo a vela italiana

Così con l'apertura della stagione volativa abbiamo scelto una meta che da tempo volevamo visitare: l'aeroporto di Pavullo nel Frignano, ubicato sull'Appennino poco più a sud di Bologna. Già i primi contatti presi con Roberto Gianaroli, presidente del locale Aeroclub, ci hanno immediatamente confermato quanto la nostra scelta fosse azzeccata: loro erano entusiasti di averci come ospiti e in noi cresceva sempre di più la curiosità di raggiungere in volo questo storico luogo. Sabato 29 Marzo 2014, la giornata è ottima, anche se una leggera foschia appiattisce un po' i colori della primavera. Il precedente coordinamento con i soci, il giro di mail e le telefonate per smuovere anche i più pigri hanno dato i loro frutti e la flottiglia HAG si ritrova pronta a spiccare il volo: chi dal bresciano, chi dal Veneto e molti dal centro, segno evidente che la voglia di volare è tanta e che la meta indubbiamente attira. L'aeroporto di Pavullo, infatti, è stato istituito nel 1922 nella zona denominata "Piani di Pavullo" dove, complici le particolari condizioni meteorologiche e la conformazione geografica locale, Luigi Teichfuss (svizzero di nascita, ma italiano d'adozione) decise di istituire con l'appoggio della Regia Aeronautica la prima scuola di "Volo senza Motore". La storia di Teichfuss meriterebbe un articolo a parte, ma vi rimandiamo al box allegato per capire chi fosse e cosa rappresenti per il nostro

Realizzato nel 1923 e istituito nel 1930, l'aeroporto Paolucci era sede di una piccola caserma

A Pavullo, sede della prima scuola di volo senza motore, è nato il volo a vela italiano

Paese; diciamo solo che può, senza ombra di smentita, essere considerato il padre del volo a vela italiano. Tornando all'aeroporto, negli anni '30 subì degli ampliamenti con la costruzione di caserme e strutture di una certa rilevanza, che poi purtroppo furono distrutte dai tedeschi in ritirata nel '44 - '45. Dagli anni '80 in poi è stato oggetto di un crescendo di idee e investimenti che rendono oggi l'aeroporto "Paolucci" una struttura moderna ed efficiente la cui limitrofa comunità locale evidentemente, e giustamente, ritiene una pregevolissima risorsa e non un pesante fardello da sopportare.

ARRIVA UNO SPORTSTER

Con questi pensieri che attraversano la mente continuiamo il volo, desiderosi di conoscere finalmente i nuovi amici del club volovelistico lì basato. Avvicinandoci alla conca dove è letteralmente incastonata la pista, ci accorgiamo subito che, nonostante la giornata non sia eccezionale, l'attività aliantistica è prossima a partire con la testata 02 che comincia a riempirsi di alianti pronti al decollo. In sottovento sinistro non posso non pensare alla similitudine con l'aeroporto di Asiago, collocato in provincia di Vicenza, altra culla del volo a vela nazionale e anche questo incastonato in un altopiano, sebbene molto più ampio rispetto a quello di Pavullo (qui la parte pianeggiante è strettamente limitata all'area della pista, mentre tutto intorno si ergono delle bellissime colline). Atterriamo corti con l'I-NCOM e ci parcheggiamo dove il personale antincendio ci fa segno di dirigerci; l'aria è frizzante e piacevole. Fra una chiacchiera e l'altra aspettiamo che il gruppo HAG si compatti e nell'arco di un paio d'ore i velivoli di soci e amici che ci hanno raggiunto arriva a contare venti macchine che affollano il piazzale e gli spazi antistanti gli hangar del club. A un certo punto arriva anche un piccolo monoplano rosso e nero dall'aspetto molto vintage, è uno Sportster con l'abitacolo aperto e il carrello classico. Quando mi rulla davanti, sotto al caschetto di pelle indossato dal pilota scorgo i lineamenti familiari di una vera icona del volo: il Generale Carlo Zorzoli! La conferma e lo stupore, una volta tolto il caschetto, di avere tra noi un mito come lui che non necessita di presentazioni, è per noi tutti indescrivibile.

L'aeroporto è a stretto contatto con la cittadina di Pavullo, eppure è considerato una risorsa importante per il territorio

IL FALCO INTERCETTA LO YAK

L'atmosfera è festosa come si addice a una gita: c'è chi parla di motori, di gps o di semplici amenità, ma la fame comincia a farsi sentire e quindi, non senza difficoltà, cerchiamo di chiamare tutti a raccolta dirigendoci assieme agli amici del club verso l'ottimo ristoran-

Dietro il Cessna C170 D-ELUV, il Piper Pa-22 Tri-Pacer del 1956

te dell'aeroporto (le chiacchiere da hangar "imprigionano" qualsiasi pilota, e quelli di HAG non fanno eccezione). Il menù è il classico gnocco fritto e tigelle accompagnati da un buon lambrusco (i piloti solo acqua minerale, ovviamente!) e dai salumi e formaggi locali: vi lascio solo immaginare la bontà, ma fosse solo per questo una tappa a Pavullo la dovete proprio fare se passate in volo sulla zona… L'attività volovelistica intanto continua imperterrita, segno distintivo di questo splendido aeroporto. E mentre i primi soci cominciano a prepararsi per il rientro a casa verso Roma, riceviamo lo splendido saluto di

Lo Sportster I-ATOB portato in volo da Carlo Zorzoli

Paolo Gavazzi a bordo del potente caccia russo Yak-9 con il motore V12 Allison

LUIGI TEICHFUSS

Appassionato dalla tecnica fin da giovane, Ludwig Teichfuss era anche dedito al ciclismo e nel 1907 divenne campione di Svizzera. Nello stesso periodo si avvicinò al volo e sempre nello stesso anno a Pian del Falco, nei pressi di Sestola (località montana dell'Appennino modenese) fece il suo primo tentativo di volo senza motore costruendo "l'Aerocicloplano", un monoplano con carrello che utilizzava due ruote da bicicletta spinto da eliche messe in rotazione da pedali. Il tentativo fallì: dopo circa 300 metri l'apparecchio cadde al suolo e Ludwig non fece più altri tentativi di volo che sfruttassero la sola forza umana. Fra il 1908 e il 1912 lavorò come elettricista alla sede bolognese della AEG e allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, per non ritornare in Svizzera, si arruolò come volontario nel Deutsches Heer (l'esercito imperiale tedesco). Grazie ai suoi precedenti come tecnico, fu inviato a Mannheim per seguire un corso di specializzazione come motorista e montatore aeronautico, acquisendo le esperienze messe a frutto successivamente. Alla fine della guerra Teichfuss si sposò stabilendosi a Pavullo nel Frignano e italianizzando il suo nome in Luigi Federico Teichfuss. Nel 1920 iniziò presso il velodromo di Bologna la costruzione dell'aliante Condor I che successivamente presentò ad Asiago, nell'ottobre del '24, in occasione del primo concorso internazionale di volo a vela. A questo seguirono il Condor II e il Condor III. Attorno al 1920 i Piani di Pavullo, località a sud dell'omonimo paese, venne reputata particolarmente interessante da parte di Luigi Teichfuss e Umberto Nannini come base per il volo a vela. Nel '23 iniziarono i lavori di realizzazione e il 2 luglio 1931, mediante Regio Decreto n. 1610, nacque l'aeroporto di Pavullo con annessa la prima scuola di pilotaggio per volo a vela, di cui Teichfuss era capo progettista. Fra le innovazioni introdotte da questa scuola si ricorda lo sviluppo del traino al vericello che soppiantò il lancio a elastico allora ancora in voga. Negli anni seguenti Teichfuss aprì anche un'officina manutenzione alianti completa di ufficio di progettazione: nacque in questo modo la prima fabbrica in Italia specializzata in apparecchi per il volo a vela, la Fabbrica Alianti Luigi Teichfuss (F.A.L. Teichfuss). Nel 1944, dopo la distruzione della Caserma "G. Paolucci" da parte dei soldati tedeschi in ritirata verso nord, oltre che di tutti i velivoli presenti nel campo e nei capannoni, Teichfuss interruppe la sua attività dopo aver progettato 24 alianti per un totale di almeno 60 esemplari costruiti e funzionanti: complessivamente il 40% degli alianti italiani prodotti dal 1923 al 1943.

Luigi Teichfuss ai comandi dell'Aerocicloplano, spinto da eliche azionate dai pedali

Lo Yak-9 in apertura mostra la splendida ala rastremata con split flap

un caro amico: il Comandante Paolo Gavazzi che ci sorvola squarciando la quiete della piana con il possente rombo del 12 cilindri Allison del suo YAK-9! Non potevamo perdere l'occasione di fotografarlo in aria e così abbiamo letteralmente lanciato in volo il nostro intercettore "reatino", alias il Falco F8L di Stefano Gambaro (prova in volo su VS Ottobre 2013) che, a tutto motore e spremendo ogni singolo nodo di velocità infuso dalla matita del geniale Frati nelle ali del suo I-CECI, ha provveduto a raggiungere il bolide russo. Con un po' di pazienza e con la maestria di Paolo e Stefano, il nostro fotografo Luca Marin ha scattato le bellissime foto che vedete in queste pagine. Nella quiete della pianura sorvolata, rientrando a casa con il mio 308, ho pensato a quanto piacevole fosse stata la giornata e a come a volte basti solo un po' di fantasia per trasformare il classico giro intorno al campo (che troppi piloti si limitano a fare) in un volo diverso che ti permette di conoscere nuovi amici, rincontrarti col meraviglioso e affiatato gruppo che si è creato in seno a HAG e affacciarti sulle splendide località che esistono nel nostro Paese. Il tutto assaporato grazie ai nostri irrinunciabili e preziosi "gioielli" volanti. Grazie HAG e grazie a tutti gli amici che in vari modi ci seguono. E per finire desidero ringraziare di cuore l'Aeroclub Pavullo, nella figura del suo Presidente, per l'indimenticabile disponibilità e ospitalità che ci hanno riservato in questa nostra prima "aerogita" dell'anno.

Lo splendido Sportavia-Putzer Fournier RF5B I-Torr del 1969

Andrea Rossetto (HAG Mb308), Roberto Gianaroli (AeC Pavullo) e Stefano Gambaro (HAG Aeromere Falco F8L)