

QUELLA SERA NACQUE IL MIO BIPLANO SE5A

A Marzo 2013 è mancato Gianni Tieppo, uno dei quattro soci fondatori del CAP. Vero mago del legno, il "composito di Dio", fu la chiave di volta per la costruzione del mio SE5a, replica del caccia inglese della prima Guerra Mondiale

Mario Pozzini

Uno che abitava a Lonate Pozzolo (Gallarate) e sulla cui casa gli aerei della Malpensa in atterraggio passavano a 200 metri di altezza, non poteva che amare il volo. Gianni Tieppo era specializzato nel legno, sapeva scovare e scegliere i listelli e le travi migliori, le più pure e regolari, e ha fornito a centinaia di costruttori di aeroplani amatoriali legname di qualità superba, in particolare a tanti ultraleggeristi. A me ha fornito non solo il legno per costruire l'aeroplano, ma è una storia che merita di essere raccontata: avevo appena ricevuto i piani di costruzione del biplano SE5a e mi ero reso conto dell'impegno folle necessario per la

costruzione; ero quasi deciso a lasciarli al primo acquirente, come ho raccontato su Volo Sportivo di Ottobre 2013. Il mio sconforto era così evidente che gli amici della sezione di Biella del CAP mi convinsero ad andare proprio a Lonate Pozzolo per ascoltare Gianni Tieppo che avrebbe parlato di costruzioni amatoriali in legno, in occasione di una riunione fra autocostruttori. Era una sera del 1984 e mi fu così tanto enfaticata la sua figura che andai pensando a Gianni quasi come a un "illuminato".

Si rivelò una piacevolissima serata, Gianni parlò delle caratteristiche del legno e dei me-

Il VP1 Volksplane di Blini e Tieppo fu il primo autocostruito del CAP a ottenere la certificazione

todi di incollaggio con una tale semplicità e competenza che, prima ancora di passare a un bicchierino di una delle sue ottime grappe, avevo deciso senza più alcun timore che avrei costruito il mio biplano. Un vero maestro, da allora l'ho sempre considerato "il mio maestro"; fu quella una serata che, non esagero, sconvolse in positivo la mia vita. Nacque presto una bella amicizia che ci ha visto spesso insieme la sera, tra i suoi quadri, a sentire i suoi dischi di Jazz, a parlare di aerei, dei primi passi del CAP. Di più, non fu solo un compagno di una comune passione, fu per me un vero e caro amico. Poco alla volta mi fornì tutto il legno necessario e, in particolare, quando mi consegnò gli otto longheroni alari per il mio SE5a fui commosso nel vedere una vera opera d'arte della natura. Li aveva scelti per me con una cura che rasentava la perfezione. Gianni Tieppo è stato uno dei quattro fondatori del CAP e il miglior modo di ricordarlo è proprio quello di tornare ai primi passi della nostra Associazione.

È il Settembre del 1970 quando quattro amici, Gianni Tieppo, Giuseppe Blini, Guido

Gianni Tieppo con Giuseppe Micheli, pilota e per una vita progettista di eliche in Siai Marchetti; Micheli fece il suo primo volo nel 1931 su un idrovolante S55



Pozzi e Giuseppe Pajusco, decidono di andare a Bergerac per partecipare a un raduno dei costruttori amatoriali aeronautici francesi, che già avevano una lunga tradizione di velivoli e di progetti e un'ottima organizzazione. Di ritorno a casa i quattro decidono di fondare una associazione e di darle nome "CAP", ovvero Club Aviazione Popolare, sottolineando così che si doveva riuscire a rendere l'aviazione alla portata di tutti, economicamente e tecnicamente. Da notare che, dopo un solo anno di attività, nel Settembre 1971 gli iscritti erano già 22 al costo associativo di 14.000 Lire annuali. Al successivo raduno europeo della EAA Europe a Grenoble - Le Versoud (Maggio '72) Tieppo e Blini si presentano con il mitico monoposto Evans VP1 "Volksplane" ancora in fase di costruzione, e hanno la possibilità di incontrare Paul Poberezny ottenendo ufficialmente il riconoscimento di Italian Chapter 459, conservando comunque la propria identità e il proprio Statuto. Nel frattempo vola a metà Maggio l'autogiro di Vittorio Magni, di Samarate, con un motore Franklin 120A bicilindrico da 60 hp, e poco più tardi, il 29 Ottobre 1972 alla Caproni Vizzola, vola il VP1 I-CAPA costruito dal binomio Blini-Tieppo e motorizzato inizialmente con un MV Agusta bicilindrico GA40. I soci del CAP sono già in numero consistente, tra

Gianni Tieppo nel suo laboratorio con la quadripala appositamente realizzata per la replica del caccia SE5a

loro ricordo il Prof. Gianfranco Rotondi, l'Ing. Carlo Ferrarin, il Prof. Orlando Jannotta, Gian Paolo Ghidotti e Giancarlo Zanardo, allora presidente del Volo Club Italiano Ultraleggeri, confluito più tardi nel CAP.

L'anno successivo, precisamente il 21 Gennaio 1973, alla Assemblea Generale tenutasi ad Oleggio (NO) il Prof. Rotondi viene eletto Presidente, carica che rivestirà fino al 1982. Il 30 Settembre 1973 si tiene il primo raduno del CAP alla Caproni Vizzola (Malpensa), raduno che ha festeggiato lo scorso

anno sull'aeroporto di Reggio Emilia i suoi 40 anni. Tappa storica, infine, il 9 Febbraio 1976, l'emissione della Circ. NAV-15 che consente ai piloti di costruire e volare legalmente il proprio aeroplano; la circolare è il risultato del lavoro del Prof. Rotondi (cui ogni anno è intitolato il Trofeo al miglior auto costruito) e dell'allora Direttore Generale del RAI - Registro Aeronautico Italiano - Ing. Aldinio, che ancora oggi la F-CAP ricorda con il trofeo che porta il suo nome e che ogni anno è dato al pilota, o all'equipaggio, che ha compiuto il volo più lungo.

