

# La gloriosa storia dell'aeroporto di Tassignano:

## di Massimo Raffanti

L'Aeroporto di Lucca-Tassignano fu costruito dallo Stato nell'anno 1928 nel quadro di una politica che a quei tempi prevedeva in ogni provincia l'esistenza di un campo d'aviazione sia pure considerato anche come solo "di fortuna". Appunto come campo di fortuna nacque l'Aeroporto di Tassignano che raggiunse il suo grado di massima utilizzazione per scopi militari dal 1938 al 1943. Nel periodo che va fino al 1938 lo stesso ebbe fasi alterne nella sua operatività sia a carattere civile che militare (come civile fu sede dell'allora sezione RUNA, Regia Unione Nazionale Aeronautica), sottolineando però un dato molto importante: su quel campo si formarono i primi piloti civili lucchesi che poi, nel periodo bellico, entrarono a far parte dell'Aeronautica Militare. Sempre dal 1935 al 1937 l'aeroporto fu sede di una "scuola di primo periodo" per piloti militari mentre in quegli stessi anni il governo decise l'ampliamento del campo. Si giunse così ad effettuare nella zona nord del vecchio aeroporto, una serie di espropri con motivazioni militari e sullo sfondo di un marcato scontento da parte delle popolazioni contadine interessate al provvedimento che le privava di ampie zone di coltivazione.

Dopo il primo intervento d'esproprio, avvenuto nel 1928, furono pagate somme indennizzanti mentre per il successivo, avvenuto nel 1937, alcuni proprietari non ebbero alcuna somma di danaro. Si giunse così al 28 Marzo del 1938 all'inaugurazione del nuovo impianto che fu intitolato ad Enrico Squaglia, altro epico trasvolatore lucchese morto nel 1933 durante la Crociera "del Decennale". L'aeroporto si presentava in quei giorni modernissimo sotto il profilo delle infrastrutture, ma già da quel tempo si intravedeva la particolare difficoltà ad operare sull'area aeroportuale nel periodo invernale. La particolare natura del terreno, chiaramente acquitrinoso, venne a causare, proprio il giorno dell'inaugurazione un increscioso inconveniente: un aereo che portava a Tassignano una serie di personalità che dovevano presenziare alla cerimonia d'iniziazione, al momento dell'atterraggio, dopo una breve corsa, affondò nel pantano; si dice che solo con un robusto traino di buoi, si arrivasse a liberare il velivolo dalla posizione in cui si trovava. L'incidente insegnò subito qualcosa e furono presi provvedimenti che dettero un maggiore praticabilità al campo anche per le operazioni militari in condizioni di tempo non buono. Fra i tanti reparti che vi ebbero stanza, quello che soggiornò fisso fu la 28-ma Squadriglia d'osservazione aerea dotata dei famosi RO.37. Il reparto si trattenne a Tassignano fino al giorno dopo la dichiarazione di guerra ed esattamente fino all'11 Giugno 1940. Poi fu trasferito ad Arezzo. L'aeroporto vide passare sul suo "sedime" i reparti e gli aeromobili più diversi che facevano di Tassignano il loro aeroporto di tappa. Non a caso l'intera area veniva definita quasi un "trampolino" per altri campi operativi. Un altro reparto che vi soggiornò, e piuttosto a lungo, fu il 12° Gruppo complementare d'osservazione, dotato di aerei quali i RO-37, CA-310, 311-313 e 314: tutti ricognitori. (I vari aerei Caproni). Con il 25 luglio del 1943, praticamente alla caduta del fascismo, a Tassignano ebbero sede fissa alcuni reparti dell'Aeronautica Militare Tedesca che vi operarono con i temuti "Junkers 52-3M". Si arriva in questa cronistoria alla vigilia della liberazione della città di Lucca e, con l'approssimarsi delle truppe alleate, nelle vicinanze del campo, il presidio tedesco, che era rimasto a contrastare le prime pattuglie alleate, decise di distruggere tutte le attrezzature aeroportuali, compresi i fabbricati: l'impianto aveva avuto solo sei anni di vita, e misurava 900 m. per 1000. L'attività di volo civile, che già esisteva prima del conflitto, riprese a pieno ritmo col passaggio dalla locale sezione RUNA alla costituzione, nel 1947, dell'Aero-Club "Carlo Del Prete". Il primo problema che si pose per l'Ente fu la richiesta dell'uso del terreno della parte sud dell'aerostazione (la 400x1000). All'Aero Club, evidentemente interessava volare presto e bene, quindi si cominciò a livellare il terreno per ricostruire una nuova striscia d'atterraggio. L'anno 1953 vide concretizzarsi la rinnovata attività con un'altra inaugurazione che però fu anch'essa poco fortunata; infatti il 13 settembre 1953, durante uno dei voli inaugurali, un grave incidente costò la vita al fotografo Ercolini di Lucca ed al pilota Maggiore Cantini di Pisa. Per questo evento sfortunato l'aeroporto rimase inoperativo fino al 1959 quando fu riaperto, e questa volta definitivamente; da dire però che, già dal 1956, operava sul campo la Scuola Militare di Paracadutismo di Pisa per la preparazione e l'abilitazione al lancio delle aviotruppe.

---