

# CRISI D'IDENTICAP



Il punto sulle autocostruzioni, sulle normative e sui restauri lo si è fatto in una sorta di incontro fra amici, non pubblicizzato e praticamente chiuso al pubblico, una specie di maldestro tentativo di suicidio che rischia di vanificare quanto di buono la Federazione CAP ha fatto e sta facendo per l'aviazione "popolare"

**A**rrivando all'aeroporto di Ferrara qualcuno ha pensato di avere sbagliato data: nessuna indicazione, nessuno agli incroci a deviare le auto verso i par-

cheggi, nessuno all'ingresso dell'aeroporto. Il 39° raduno nazionale della Federazione CAP, i costruttori di velivoli, si è svolto in una enclava ignorata da tutti, solo e unicamen-

te perché nessuno lo sapeva. Noi stessi di Volo Sportivo per sei mesi abbiamo inserito nell'agenda del volo una data indicata lo scorso anno a voce (3 e 4 settembre) senza che

nessuno della F-CAP avesse nulla da obiettare o da rettificare, data che è stata poi modificata un mese prima del raduno; ancora a luglio sul sito della F-CAP non era presente

nessuna notizia al riguardo, né una locandina, né un'indicazione. Una scelta (perché di scelta ci ha parlato il Presidente, Alberto Folchini) in parte comprensibile, visto

che la federazione è retta da appassionati e che l'impegno per adeguare le normative ed effettuare la sorveglianza sulle costruzioni ha assorbito le energie di tutti, ma una scelta

in assoluto contrasto con il ruolo che la F-CAP può avere nella promozione del volo. I motivi addotti sono i soliti: mancanza di fondi e di tempo per organizzare un minimo

Il Fiat G46 matricola militare 55491 di Pino Valenti; l'aereo è basato sull'aeroporto di Parma

di promozione, problemi con i vari aeroclub in grado di



Il nuovo RV7 di Carlo Grisogoni non rinuncia alle tip tronche, ormai segno distintivo di questo eclettico pilota

ospitare una simile manifestazione e di mettere a disposizione anche i locali per i workshop, problemi infine con la società che aveva organizzato in precedenza l'evento. Il risultato è stato che per il primo anno neanche sui forum internet di discussione era presente un accenno al raduno, che si è così consumato come incontro privato di piloti che "se la sono suonata e cantata" da soli. Follia. Comprensibile, ma pur sempre follia. La promozione se la si vuole fare può non

costare assolutamente nulla, visto che la stampa di settore (noi per primi) ha sempre messo a disposizione pagine pubblicitarie e articoli di promozione assolutamente gratuiti, e che basta per una volta riunirsi solo e unicamente per decidere come far sapere che esiste un raduno dove chiunque può partecipare, vedere come sono fatti gli aerei, come si costruiscono e come si restaurano. Per non parlare del programma "Young Eagles" che offre ai ragazzi la possibilità di effettuare un volo promozionale gratuito: chi ne sapeva

nulla? Quanti ragazzi avrebbero partecipato se solo lo avessero letto sulle riviste di settore qualche mese prima? Una scelta, dunque, magari frutto solo della disorganizzazione o, ne siamo convinti, del fatto che nessuno ci ha pensato, e che ha lasciato sgomenti i pochi operatori del settore che si sono presentati con i loro motori, velivoli, accessori, pensando di trovare almeno qualche centinaio di persone appassionate; operatori che il prossimo anno se ne staranno a casa se qualcosa non cambierà. Una federazione nazionale deve occuparsi anche di questi aspet-

ti, coinvolgendo i soci e i club locali, avendo magari l'umiltà di capire che se non si ha tempo per farsi conoscere e per fare promozione, basta prenderne atto e delegare il tutto a qualcuno che lo sappia e che lo voglia fare. E che sia chiaro: abbiamo appoggiato il CAP e il raduno con pagine e pagine in questi anni, e non abbiamo cambiato idea per un passo falso; ma riteniamo salutare un segnale di allarme, se volete sin troppo "duro", perché il prossimo anno si festeggia il 40° raduno. Vogliamo sperare che sia un evento

memorabile, ma bisogna iniziare a lavorarci su sin d'ora.

#### VISTI AL RADUNO

**Velivoli d'epoca** Nulla di nuovo: Pino Valenti è arrivato in volo con il suo Fiat G46, Renzo Catellani con il suo Birdog (e con la notizia che l'operazione di rimessa in volo dell'Aermacchi MB326 è ormai in corto finale), il gruppetto della Jonathan Collection ha portato i suoi biplani Tiger Moth e il Fokker DR1, e un tocco vintage anni '30 lo ha dato il bellissimo Sportster di Warner Aircraft, replica moderna LSA dello Skywalker, biposto tandem trasformabile in cinque minuti in monoposto (grazie a un tonneau

cover in alluminio che chiude il posto anteriore) con abitacolo posteriore sia aperto che chiuso. Il velivolo presente è il dimostratore americano dotato del Continental O-290 da 135 hp, in prova su questo numero.

**I figli di Van's** La famiglia degli RV, per la maggior parte RV7 in versione "bicycle", aumenta regolarmente e i motivi li conosciamo tutti: facile da costruire, robusto e pratico nell'uso, ha ottime prestazioni e un costo complessivo a livello di ultraleggero di fascia alta. Ultimo in ordine di apparizione I-FURY di Carlo Grisogoni, che mantiene non solo la colorazione del precedente velivolo I-KITS (uno Storm



Fra gli espositori presente anche Golden Car con la struttura completa dell'F30, l'ultimo velivolo progettato da Stelio Frati



Europa Motori propone l'interessante conversione Jabiru 85 hp "firewall forward" per il Tecnam P92

**“ Soli nel deserto, gli autocostruttori italiani meritano più interesse e visibilità ”**



Slanciato ed elegante, è il T9 Stiletto, esemplare unico ampiamente modificato da Stefano Arcifa

L'interno dello Stiletto è semplice e razionale, rifinito con grande eleganza



Il racer Midget Mustang, con appena 160 hp, ha raggiunto i 551 km/h

Spazio ai minimi e complessità elevata: l'abitacolo del Midget Mustang non è per tutti



## 39° RADUNO NAZIONALE F-CAP

iperaccessoriato), ma anche le caratteristiche tip tronche che (fortunatamente) hanno perso la inguardabile forma a "pesciolino". La proliferazione di RV, semmai, sta segnando una via dell'autocostruzione molto particolare: richiede comunque una discreta quantità di denaro ed è spesso supportata da mini-linee di produzione ben organizzate che hanno un po' fatto perdere lo spirito della costruzione fatta in uno scantinato con materiali poveri, pur di andare in volo. Il progresso è anche questo.

**Gli outsider** Ai raduni CAP si è sempre visto di tutto anche se i tempi degli incontri a Carpi che vedevano velivoli di tutti i tipi, dallo Sky Pup con ala in polistirolo e il monocilindrico, ai racer, alle repliche Mustang,

**L'aliante Alisport Silent2 Targa a decollo autonomo con il motore monocilindrico e l'elica monopala**

sono ormai passati, ma qualche vero e proprio lampo c'è stato anche in questa edizione.

**T9 Stiletto:** Stefano Arcifa ha lavorato sodo e bene, e ha rimesso in volo un elegante aereo leggero progettato a inizio anni '90 da Pietro Terzi, lo Stiletto. Nato come biposto VLA da turismo e addestramento, lo Stiletto non ha avuto seguito ed è rimasto un esemplare unico destinato probabilmente all'abbandono, comunque caratterizzato da linee molto personali con un'ala a elevato allungamento e profilo di derivazione aliantistica. Stefano l'ha acquistato e ha iniziato un lungo lavoro di ottimizzazione e restauro, intervenendo anche con modifiche sostanziali (fusoliera allungata, sostituzione dei comandi a cavo dello stabilizzatore con aste rigide, rifacimento di tutti gli impianti ecc.). L'aereo ha effettuato il suo nuovo 'primo volo' a novembre 2010 con le marche I-STIL e si presenta con una livrea sobria ed elegante e un interno curatissimo. Le pre-



Un immacolato Gropino, tubi e tela italiano robusto e affascinoso, l'interesse per i tubi e tela sta timidamente rimettendo in circolazione questi "old birds"

La cofanatura del Jabiru sei cilindri prevede uno scope inferiore di alimentazione, sistema di raffreddamento RAM e i sei corti scarichi disposti tre per parte



Fascino anni '30 per il tandem Sportster che è possibile trasformare in monoposto

arditi e innovativi, sino ai voli suborbitali. Ma il suo vero biglietto da visita nel mondo dell'autocostruzione è la fortunata serie di canard Vari e Long-Eze: efficienti, grintosi e performanti. A Ferrara abbiamo visto, in anteprima assoluta e ancora non completato, un fantastico apparecchio motorizzato con il sei cilindri Jabiru 3.300 da 120 hp che promette un rapporto peso potenza da record. La cofanatura posteriore, ancora da rifinire, è molto interessante e prevede due rigonfiamenti superiori che ospitano il sistema di raffreddamento dei cilindri, e uno scope inferiore di alimentazione aria. L'elica è una bipala in legno Hendrickson e gli scarichi sono riuniti in due gruppi di tre per parte, cortissimi e grintosi. Le prestazioni si annunciano elevatissime. **vs**

stazioni sono più che dignitose con una crociera superiore ai 100 kts.

**Midget Mustang:** il piccolo racer di Daniele Beltrame ha una mission impegnativa: deve arrivare a Oshkosh in volo e di lì in poi il giro del mondo è roba di poco, basta allungare dall'altra parte dell'emisfero! Scherzi

a parte il piccolo missile, spinto dal Lycoming da 160 hp, è un mostro di velocità (la massima raggiunta è di 551 km/h) e un mostro di complessità per quanto riguarda l'impianto carburante la cui gestione è decisamente impegnativa. Affascinante, e inquietante al tempo stesso, l'abitacolo nel quale il pilota è

letteralmente immerso, la foto del pannello vale più di qualsiasi discorso.

**I figli di Rutan** Burt Rutan, guru dell'aviazione estrema e dell'autocostruzione, lo scorso aprile si è ritirato a vita privata dopo una carriera che lo ha visto impegnato nei progetti più

