

L'ECO DELLA PISTA



**il 1° numero della
rivista aeronautica
dell'Aero Club di Lugo**



La P.A.N. a Cervia saluta il 5° Stormo che chiude destinato al Vittoriano



Un mesto saluto, senza fumi tricolori, in un clima autunnale

Interviste al colonnello Paolo Cianfanelli e al tenente colonnello Marco Lant, rispettivamente comandanti del 5° Stormo e della P.A.N.
I primi appuntamenti 2010 della Pattuglia Acrobatica Nazionale

L'editoriale - La Brigata, il ritorno

Andrea Golfero Medaglia d'Oro

La P.A.N. al 5° Stormo di Cervia

Intervista a Flavio Babini

Un giocattolo per un sorriso

Le assemblee - La rinascita dell'AeroClub

Il simulatore per elicotteri

La nuova foresteria

L'angolo dello Specialista

Stage di assetti inusuali

Non abbiamo notizie della piccola Nazifa

Nuova gestione per il Circolo degli Aviatori



Consiglio direttivo:

PRESIDENTE
Mauro Baldazzi

VICE PRESIDENTE E CONSIGLIERE
Avv. Giovanni Baracca

CONSIGLIERI:
Gianluca Babini
Alessio Brusa
Oriano Callegati
Luciano Frassinetti

RAPPRESENTANTE VOLO MOTORE
Pierantonio Nannini

RAPPRESENTANTE AEROMODELLISMO
Luigi Lanzoni

SINDACI REVISORI
Giuseppe Berardo, Roberto Monti,
Franco Suprani

F.T.O. I-035

Flight Training Organization

La F.T.O. (Organizzazione di Addestramento) dell'Aero Club Francesco Baracca e della Scuola Nazionale Elicotteri Guido Baracca, è ubicata sull'aeroporto di Villa S. Martino di Lugo di Ravenna e si prefigge di fornire un addestramento completo, secondo la normativa europea JAR-FCL 1 e 2, ai cittadini italiani e stranieri che intendono svolgere attività di volo con elicottero.

Presso l'F.T.O. è possibile conseguire:

- PPL (H) - (A) Licenza di pilota privato su elicottero e su aereo;
- CPL (H) Licenza di pilota commerciale di elicottero;
- Abilitazione per tipo su elicottero;
- I.R. (H) - (A) Abilitazioni I.F.R. su elicottero e su aereo;
- F.I. (H) I.R.I. (H) Abilitazione istruzionale V.F.R ed I.F.R. su elicottero
- RENEWAL e REVALIDATION licenze e/o abilitazioni
- Seminari per F.I. in carenza di attività triennale
- Corsi JAR FCL - OPS per conversioni licenze da ICAO a JAR

La F.T.O. ha anche il compito di concorrere, su richiesta delle preposte autorità e con propri uomini e mezzi, a tutte le operazioni di soccorso aereo e di protezione civile.

Organigramma F.T.O.:

Avv. Giovanni Baracca -
accountable manager

Com.te Roberto Bassi -
capo addestramento

Com.te Marino NINI -
capo pilota istruttore

Ing. Timoty Monducci -
resp.le istruttori teoria

Marta Bertini - resp.le segreteria

Alberto Mazzini - resp.le della qualità

Sommario

Il saluto della P.A.N. a Cervia - (in copertina)

L'editoriale (3)

La Brigata Friuli rientra dal Libano (3)

Andrea Golferà - Medaglia d'Oro all'Eroe (4)

L'aquila del Memorial Andrea Golferà (5)

Saluto della P.A.N. a Cervia (6-7)

L'intervista a Flavio Babini (8-9)

Un giocattolo per un sorriso (10-11)

Le assemblee dell'Aero Club di Lugo (12-13)

La rinascita dell'Aero Club di Lugo (14)

Il simulatore per elicotteri prossimamente a Lugo (15)

La nuova foresteria (15)

L'angolo dello specialista (16)

Stage per assetti inusuali (17)

Non abbiamo più notizie della piccola Nazifa (18)

Nuova gestione per il Circolo degli Aviatori (19)

E' NATA FINALMENTE LA NOSTRA NUOVA RIVISTA DI AVIAZIONE:

«L'ECO DELLA PISTA»

Da questo numero prende vita l'organo di stampa ufficiale dell'AERO CLUB FRANCESCO BARACCA & SCUOLA NAZIONALE ELICOTTERI DI LUGO DI ROMAGNA. Questa pubblicazione, che per il momento sarà solo Web, ha conservato il titolo del vecchio notiziario, ma inizierà col numero 1 - anno I°.

Nel tempo, e speriamo con il vostro prezioso aiuto, vuole diventare una vera e propria rivista di informazione aeronautica. Affronterà argomenti di cultura aeronautica e di pubblico interesse, ma seguirà ad interessarsi soprattutto delle notizie del sodalizio. Al Tribunale di Ravenna ha ottenuto il numero di registrazione **1352** del Registro Stampa, in data **18/02/2010**. Verrà inviata gratuitamente via web a tutti i soci del sodalizio (dirigenti e personale compresi) e a chi, non essendo socio, ne farà richiesta alla Segreteria dell'Aero Club o per e-mail. Un collegamento verrà inserito nel nostro sito.

Con la nuova rivista l'Aero Club lughese desidera proseguire la positiva esperienza fatta col vecchio notiziario nel solco tracciato dal precedente Consiglio Direttivo, guidato abilmente ed instancabilmente - per oltre un lustro - dall'Avvocato **Giovanni Baracca**, coadiuvato dall'esperta dirigenza di **Mauro Baldazzi**, attualmente stimato presidente dello stesso club, che insieme tanto hanno fatto e fanno tuttora per contribuire al progresso di questa importante struttura e, in generale, per lo sport dell'aviazione. Il successo che hanno avuto le diverse manifestazioni aeree organizzate in questi ultimi anni dall'Aero Club ne sono la prova inconfutabile.

«Informa», il "foglio telematico dalla Pista di Lugo", diventerà un supplemento de «L'Eco della Pista» e sarà disponibile sul sito dell'Aero Club e su quello della rivista, come "blog" di "WordPress", per raccogliere per mezzo di notizie flash, gli argomenti d'attualità riguardanti la vita sociale del club, le comunicazioni ufficiali del sodalizio e i vostri preziosi commenti e consigli. (Massimo Baldi) ●

L'ECO DELLA PISTA. Anno I° n. 1—

Reg. n. 1352 R.S. Tribunale di Ravenna, del 18/02/2010

Periodico di aviazione - mensile Web - www.ecodellapista.it

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Editore: Aeroclub Francesco Baracca Lugo di Romagna

Direttore responsabile: Giuseppe Falconi

Capo Redattore: Massimo Baldi

Redazione - impaginazione - grafica - fotografia: Massimo Baldi, Federica Ferlini

Segreteria di redazione - pubblicità: Marta Bertini, Orietta Muccinelli

Collaboratori: Oriano Callegati, Emanuela Bartolini, Dario Costa

Aero Club "Francesco Baracca" e Scuola Nazionale Elicotteri "Guido Baracca" - Aeroporto di Lugo - Villa San Martino, 48022, Via Ripe di Bagnara n. 4, Lugo di Romagna (Ravenna). Segreteria, Ufficio Piloti, Officina: 054576400; Linea di volo: 054576028; E-mail: info@aeroclublugo.it siti Web: <http://www.aeroclublugo.it/> <http://www.scuolaelicotteri.it> gruppo Facebook: Aero Club "F.Baracca" - Circolo Aviatori: 054576450

L'EDITORIALE:
«COSA FATTA CAPO HA»

D'Annunzio diceva che il fallimento più grande della vita dell'uomo stava nel non mettere a frutto gli **ARDORI GIOVANILI**, ovvero quel desiderio che ognuno di noi serba nel petto di condurre un'esistenza attiva, ricca di stimoli intensi, profondi ideali e... attività fiorenti.

Con ardore "scusate per il refuso 'giovane'", l'**Eco della Pista spicca il volo - così come la popolarità dei suoi gloriosi piloti** scrive il Vate riferendosi al *velivolo*, termine da lui coniato - e si pone come obiettivo la promozione e la formazione della cultura aeronautica, lo sviluppo del turismo e dello sport aereo, l'informazione sulle manifestazioni aeronautiche, le scuole civili di pilotaggio e di addestramento al volo, gli approfondimenti legati alle tematiche del volo rivolte ai piloti ed ai semplici appassionati.

A ben vedere esiste un Ente di diritto pubblico, con sede legale in Roma, sottoposto alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, eccetera, eccetera.. che nell'oggetto sociale ha questi importanti scopi: L'Aero Club d'Italia.

Senza nulla togliere a chicchessia noi proveremo a trasmettere la passione e l'amore per il volo e a tutto ciò che lo circonda. Il vitalismo, l'incoerenza e la passionalità questo contraddistingue l'esistenza degli uomini che seguono le proprie passioni nei confronti di tutti coloro che compiangono ciò che avrebbero potuto vivere o avrebbero voluto vivere.

In mezzo a questo scenario di vita e passione comunque faccio anche un appello: Giovanni, Mauro, Oriano, Giuseppe, Tiziano, Massimo, Gianluca, Alessio, Luciano, Pierantonio, Roberto, Antonio, Flavio, Franco, Luigi, Marta, Orietta, Marino, Timoty, Amedeo, Paolo, L'Eco della pista è cosa fatta, facciamo in modo che viva. (Giuseppe Falconi) ●

Missione Compiuta: LA BRIGATA "FRIULI" RIENTRATA DOPO SEI MESI IN LIBANO

Ha avuto luogo venerdì 11 giugno 2010 presso la Caserma Mameli di Bologna, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Generale di corpo d'armata **Giuseppe Valotto**, il Presidente della provincia di Bologna **Beatrice Draghetti**, i Generali di corpo d'armata **Armando Novelli**, comandante delle Forze Operative terrestri e **Mario Marioli** comandante del 1° FOD, la cerimonia di saluto per il rientro della **Brigata Aeromobile "Friuli"** dalla missione in Libano.

Alla cerimonia hanno partecipato la banda della Brigata paracadutisti "**Folgore**", i labari delle associazioni combattentistiche e d'arma, i gonfaloni della città e della provincia di Bologna e della regione Emilia Romagna.

La Brigata Friuli ha avuto la responsabilità del settore ovest di **UNIFIL (United Nations Interim Force in Lebanon)** nell'ambito dell'operazione Leonte 7 nella zona Sud del Libano, in accordo alla risoluzione 1701 del 2006 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, espletando numerosi compiti quali, come ha asserito il comandante Gen. **Luigi Francavilla** nella sua allocuzione, "oltre centomila ore di pattugliamento, la ricostruzione e lo sviluppo dei paesi martoriati,...59 progetti di ricostruzione di cui 46 portati a termine e i rimanenti avviati...la bonifica di 1200 metri di campo minato".



Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di corpo d'armata Giuseppe Valotto, a sinistra nella foto, assieme al Generale Luigi Francavilla comandante della Brigata "Friuli"

Il generale Valotto ha a sua volta elogiato la Brigata Friuli che "ha portato a termine in modo davvero brillante il proprio compito in Libano"compiendo una "missione che ha arricchito sia sul piano professionale che personale" e ha voluto evidenziare poi la stima che i militari italiani godono in campo internazionale proprio grazie alla professionalità con la quale svolgono il proprio compito.

Nell'occasione alla Bandiera di Guerra del 66° reggimento aeromobile "Trieste" è stata conferita la medaglia d'oro al valore dell'Esercito per l'operazione in Afghanistan e allo stendardo del reggimento "Savoia Cavalleria" la croce di bronzo al merito dell'Esercito per l'operazione Leonte 3 in Libano.

Infine il gen. Valotto, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha consegnato poi la croce di bronzo al merito dell'Esercito al padre del maggiore **Giuseppe Perna**, tragicamente scomparso nel gennaio 2006 a seguito di un incidente stradale durante il rientro dall'operazione Antica babilonia in Iraq. (Federica Ferlini) ●



Conferita alla memoria del pilota lughese di Canadair della Protezione Civile

Andrea Golferà, Medaglia d'Oro all'Eroe

Consegnata al comandante Bartolomeo Golferà, padre del pilota, la «Medaglia d'Oro di 1° Grado»

Nonostante il freddo intenso e la neve che iniziava a cadere, la mattina del 26 gennaio scorso tanti amici hanno voluto essere presenti nell'hangar dell'Aero Club Francesco Baracca di Lugo, per partecipare alla breve e commovente cerimonia di consegna della «Medaglia d'Oro di 1° Grado» (vedi foto) conferita alla memoria di **Andrea Golferà**; il pilota lughese della Protezione Civile morto in un grave incidente aereo avvenuto nel 2007 durante una pericolosa missione antincendio.

Andrea Golferà, aveva fatto del volo la sua ragione di vita. Si era formato fin da ragazzo all'Aero Club di Lugo, sotto la guida del padre **Bartolomeo**, istruttore di volo, e in tanti anni da pilota professionista aveva acquisito grande esperienza con all'attivo molte migliaia di ore di volo. Abilitato anche a pilotare gli aerei di linea, da anni lavorava stabilmente per la **Sorem**, la società che gestisce la flotta di Canadair, i velivoli antincendio della **Protezione Civile** nazionale, per la quale svolgeva l'attività di pilota e istruttore.

«Il 23 luglio 2007, durante una delle innumerevoli missioni di soccorso, che era solito compiere con perizia, coraggio e generosità non comuni – come riporta testualmente la motivazione della medaglia d'oro, concessa, su proposta della Prefettura di Ravenna a

titolo di benemerita e d'onore, dal consiglio d'amministrazione della «**Fondazione Carnegie per gli Atti di Eroiismo**» - nel tentativo di arginare le fiamme in un vasto incendio che minacciava numerose abitazioni nella zona di Acciano, nel Parco del Silente (L'Aquila), a bordo di un Canadair, si schiantava contro una montagna coperta da una fitta coltre di fumo perdendo la vita».

Alla presenza delle tante autorità civili, militari e delle forze di polizia intervenute alla cerimonia, hanno preso la parola: **Mauro Baldazzi**, presidente dell'Aero Club di Lugo, che ha ricordato con un discorso toccante la figura di Andrea, come amico, come pilota e come socio del sodalizio; il sindaco di Lugo **Raffaiele Cortesi**, il quale ha sottolineato che «...Andrea Golferà rappresenta un esempio per tutti i cittadini, perché ha fatto del bene alla comunità. Credo che ci sia necessità di persone come lui che si impegnano e si sacrificano per il bene di tutti». Nel suo intervento il prefetto di Ravenna **Riccardo Compagnucci**, ha evidenziato che «...c'è una piccola, sottile differenza tra il coraggio e l'eroismo, ma io penso che Andrea li abbia interpretati entrambi impegnandosi nella lotta agli incendi. Pilotare i Canadair, specialmente col loro carico di acqua durante le operazioni antincendio è un compito difficile, diverso dalla routine dei voli di linea. Era proprio questa la missione alla quale Golferà aveva dedicato tutto se stesso».

Dopo il suo intervento il prefetto Compagnucci ha letto la motivazione della medaglia d'oro e ha consegnato la stessa al comandante **Bartolomeo Golferà**, l'anziano padre del pilota scomparso, esperto pilota militare durante la Seconda



L'onorificenza consegnata in memoria del pilota lughese scomparso

Guerra Mondiale, all'epoca in forza a uno dei più decorati reparti della nostra aviazione, la 283ª Squadriglia Aerosiluranti. Nel dopoguerra fu uno dei fondatori dell'Aero Club lughese continuando a volare come istruttore per il sodalizio, raggiungendo oltre diecimila ore di volo. Bartolomeo Golferà fu il primo pilota di tre generazioni di aviatori della famiglia succedute all'Aero Club Baracca, ed è il nonno di **Gianni Golferà** - figlio di Andrea - che ha partecipato alla cerimonia, assieme alla mamma e alla moglie Barbara, anche lui valente pilota e noto studioso a livello internazionale di tecniche di apprendimento e di memorizzazione.

Nel suo breve discorso il padre del pilota scomparso ha voluto ringraziare i presenti: «...per la memoria che testimoniate per il mio figliolo, di cui sono molto orgoglioso. Il ricordo impedisce la morte definitiva delle persone e per questo credo che il mio Andrea vivrà ancora a lungo». Al termine, il suo commosso intervento è stato accompagnato da un lungo ed affettuoso applauso.

La cerimonia si è conclusa con la benedizione ai presenti del parroco della Chiesa di San Giacomo di Lugo, «**Don Gigino**», di cui era parrochiano Andrea Golferà, che ha voluto ricordare brevemente la figura dell'aviatore e della sua famiglia.

(Massimo Baldi) ●



Bartolomeo Golferà riceve la medaglia d'Oro dal Prefetto di Ravenna Riccardo Compagnucci



L'Aquila del "Memorial Andrea Golferà"

Un'immagine del II° Memorial 2009

L'Aero Club Francesco Baracca di Lugo, per ricordare il valore, il coraggio, la generosità e l'abilità del pilota lughese **Andrea Golferà** e mantenerne viva la memoria, dal 2007 ha istituito il **Memorial Andrea Golferà**, premio giunto quest'anno alla sua **IIIª edizione**.

Il premio viene assegnato su indicazione della **Protezione Civile Nazionale**, in occasione di una manifestazione pubblica organizzata dal sodalizio - da un Comitato fondato a Lugo, al pilota di ala fissa o rotante, oppure ai componenti degli equipaggi appartenenti ai corpi militari o civili dello Stato che sono impegnati nell'opera antincendio o nel soccorso umanitario, nella salvaguardia del territorio oppure nella tutela delle cose, distintisi nel corso dell'anno precedente, per coraggio, perizia, abilità e

generosità

Nel 2010, il **III° Memorial "Andrea Golferà"**, si terrà in occasione di un evento di rilievo, di cui al momento non è stata comunicata la data, al quale saranno invitate numerose personalità.

Lo scorso anno la cerimonia di consegna del **II° Memorial** si è svolta il 12 luglio, in occasione del meeting "**OPEN FLY - SOTTO LE ALI DELLA SOLIDARIETÀ**", organizzato dall'Aero Club di Lugo all'aeroporto di Villa San Martino, alla presenza di autorità civili e militari, tra cui il sindaco di Lugo, **Raffaele Cortesi**, il Generale di Squadra Aerea **Antonello Barale**, comandante della 1ª Regione Aerea di Milano, il Generale di Divisione **Enzo Stefanini**, comandante dell'Aviazione dell'Esercito, il Generale di Brigata Aerea **Roberto Azzolini**, proveniente dal COFA di Poggio Renatico, gli ufficiali della Brigata Aeromobile "Friuli". Il premio, una grande aquila in cristallo (foto a lato), intitolato al compianto pilota lughese, è stato assegnato all'equipaggio dell'elicottero C47 di pronto intervento dell'Aviazione dell'Esercito, formato dal comandante, ten. col. **Francesco Martinelli**, dal primo pilota, cap. **Stefano Filippi** e dai Primi marescialli, tecnici operativi di bordo, **Vittorio Fanciullo**, **Luigi Pizzullo** e **Pietro Petronio**, «evidenziatisi per tempestività e perizia in operazioni di spegnimento di un incendio, nonostante le condizioni meteorologiche proibitive, a Rocca Fluvione, in provincia di Ascoli Piceno, permettendo così alle squadre a terra di circoscrivere le fiamme».

Poco prima, con una breve cerimonia, era stato consegnato ufficialmente dall'Aeronautica Militare al sodalizio lughese, il **jet supersonico F104 ASA** (foto sotto), già impiegato come "intercettore" presso il 9° Stormo C.I. "Francesco Baracca" di Grazzanise (Caserta), che è stato dedicato "**Agli Aviatori**".

(Massimo Baldi) ●



Il tempo autunnale ha guastato la festa aerea - Grande affluenza di pubblico all'aeroporto di Pisignano dell'A.M.I.

A Cervia la Pattuglia Acrobatica Nazionale saluta il 5° Stormo che verrà soppresso



Il glorioso reparto destinato al Museo del Vittoriano a Roma - La bandiera verrà deposta sull'Altare della Patria Sarà sostituito dal 15° Stormo Elicotteri di soccorso SAR (Search and Rescue)



Oltre cinquemila spettatori hanno assistito venerdì 16 aprile scorso all'**Aeroporto Militare di Pisignano di Cervia** al volo della **P.A.N.** È stata l'opportunità per il pubblico di salutare gli amici della base aerea e per la nostra **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, rendere omaggio al **5° Stormo "Giuseppe Cenni"**, in vista della sua prossima soppressione, nonostante il reparto per tanti anni abbia assicurato e assicurati, 24 ore al giorno, la sorveglianza dello spazio aereo nazionale.

Di prima mattina, dopo aver ricevuto le autorità civili e militari, il comandante della base colonnello pilota **Paolo Cianfanelli**, ha tenuto un breve discorso di saluto agli ospiti nel quale ha sottolineato d'aver voluto questa giornata di festa «...per festeggiare, con gli amici che da sempre ci supportano, i traguardi raggiunti dal reparto e dal 23° Gruppo di volo e per celebrare la professionalità e l'orgoglio degli uomini del 5° Stormo, che fino all'ultimo giorno di vita del reparto sapranno confermare il prestigio che hanno già consacrato lo Stor-

mo alla storia».

Dopo l'arrivo degli aeroplani civili di alcuni ospiti, sono stati autorizzati al decollo gli F16 ADF dello Stormo. I piloti, come da programma, hanno effettuato un'esercitazione con simulazione di un'intercettazione, con scorta al suolo di un velivolo non identificato, di un combattimento ravvicinato e una serie di passaggi bassi in sicurezza. Subito dopo sono decollati, in formazione, composta da due gruppi serrati, i dieci velivoli MB339A/PAN-MLU della Pattuglia Acrobatica Nazionale comandati dal tenente colonnello **Marco Lant**. Purtroppo il peggioramento delle condizioni meteorologiche hanno permesso solo alcuni di passaggi a bassa quota e sconsigliato di effettuare il programma acrobatico previsto nel corso delle manifestazioni ufficiali. Dopo l'avvicinamento al campo in fila indiana, i piloti, senza dubbio dispiaciuti per non aver eseguito il solito programma per questa importante occasione, uno per volta sono rientrati alla base accompagnati ugualmente da un'ovazione della folla al loro ingres-

so sul piazzale.

Il pubblico si è potuto consolare con la mostra statica dei velivoli civili e militari, tra cui un Eurofighter Typhoon, un F104 ASA, un G91y, poi con la visita agli stand organizzati a margine del piazzale e in due hangar dello Stormo. Un club Ferrari, ha presenta-



to diverse auto stradali modernissime e d'epoca. La squadra corse della Ducati e alcuni espositori aeronautici hanno contribuito alla buona realizzazione della festa. Presenti anche le



Nuvole troppo basse per le manovre acrobatiche della P.A.N.

consuete rivendite ambulanti di panini e piadine che in Romagna non mancano mai e che hanno avuto un grande successo.

E' stata una giornata di festa breve ma ugualmente allegra e piena di emozioni, ma senza dubbio segnata, sotto-sotto, da una profonda nota di tristezza per il destino che aspetta il glorioso 5° Stormo.

A questo proposito abbiamo intervistato il comandante della base, il colonnello pilota **Paolo Cianfanelli**:

Colonnello, ci siamo quasi alla chiusura dello Stormo?

«Già, ci siamo quasi! In realtà avverrà tra qualche giorno – ha esordito il colonnello -. In attesa di arrivare a questo giorno abbiamo deciso di fare una festa con gli amici, approfittando della presenza della Pattuglia, per vivere una giornata di volo con le persone che ci sono sempre state vicine in tutti questi anni. Questo era lo spirito della giornata. Abbiamo fatto il nostro dovere e credo che siamo stati premiati perché la gente era veramente tanta. Gli F16 hanno fatto quello che dovevano fare. C'erano anche due nuove livree di F16. Peccato che il tempo non ci abbia aiutato. Ma almeno la pioggia ci ha risparmiato. Peccato perché ieri era una giornata meravigliosa e anche per oggi era previsto un tempo bellissimo. Per noi, comunque, il motivo più importante è stato quello di stare insieme a voi.»

Comandante, quale sarà il futuro degli F16 del 5° Stormo e dei piloti:

«Il 5° Stormo perderà i velivoli ai primi di giugno. Andranno dapprima a Trapani e da lì cominceranno le restituzioni agli americani. A Trapani, fino alla fine del 2012, rimarrà un gruppo di volo. I nostri piloti transiteranno quasi tutti su Eurofighter e verranno trasferiti presumibilmente tra Grosseto e Gioia del Colle.

Qui a Cervia arriveranno gli elicotteri a fine settembre e in quel periodo si insedierà il **15° Stormo elicotteri** (con gli HH3F che attualmente si trovano a Rimini, macchine impiegate in operazioni di soccorso aereo, il cosiddetto S.A.R. "Search and Rescue", ndr).»

Che fine faranno la bandiera e i simboli del glorioso 5° Stormo?

«Lo stormo credo che verrà messo in posizione "quadro", al Sacratio del del Vittoriano a Roma e lì rimarrà,

come è già successo per altri gloriosissimi stormi. E' un'aeronautica che si trasforma però che rimane sul territorio con mansioni importanti come quella del "Combat S.A.R.".

C'è uno scenario diverso e la gloriosa bandiera andrà sull'Altare della Patria.»

Il futuro della base di Pisignano di Cervia saranno quindi solo gli elicotteri?

«Gli elicotteri saranno una realtà operativa molto importante. Lo stormo si trasforma e rimarrà ben saldo sul territorio. La base, oltre agli elicotteri, dovrebbe rimanere alternata anche per gli altri velivoli.»

Il futuro del Colonnello Cianfanelli?

«Non si sa ancora nulla. Lo sapremo a breve. Probabilmente dovrei rimanere a fare un lavoro molto simile a questo nell'ambito della difesa aerea».

Nel corso della giornata abbiamo sentito anche il Tenente Colonnello **Marco Lant**, comandante della Pattuglia



Il colonnello Cianfanelli in compagnia di Giuseppe Falconi, direttore responsabile della nostra rivista

Acrobatica Nazionale:

Tempo brutto, ma è stata anche una giornata di grande partecipazione di pubblico che ha dimostrato grande affetto per la base e per le Frece:

«Una giornata in cui le Frece Tricolori e l'Aeronautica Militare si stringe al suo pubblico che si è appassionato e dimostra il proprio affetto all'aeroporto di Cervia Pisignano - ha sottolineato il comandante Lant -.

Uniamo l'utile al dilettevole, perché per noi questo era un volo di addestramento. Peccato per le condizioni meteorologiche che non ci hanno aiutato durante il nostro intervento. Però per noi è stata comunque un'esperienza preziosa dal punto di vista dell'addestramento e un'occasione unica per poter incontrare la gente.

Per oggi era previsto l'esecuzione del programma completo di 18 figure con i nostri 10 Aermacchi MB339, aerei in dotazione da oltre 20 anni alla Pattuglia Acrobatica.»

Esiste la possibilità di dotare la PAN della nuova macchina dell'Aermacchi?



Il tenente colonnello Marco Lant comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale

Non credo che questo sia a breve termine nei progetti dell'Aeronautica. Ci stiamo concentrando sul nostro velivolo in dotazione che risponde appieno a quelle che sono le caratteristiche e le esigenze della Pattuglia Acrobatica.»

Quali saranno i primi appuntamenti della P.A.N.?

Il primo appuntamento sarà a fine



Da sinistra Mauro Baldazzi, presidente AeCLUGO, il dott. Roberto Petri, capo di gabinetto del Ministro della Difesa Ignazio Larussa, Giovanni Baracca, vice presidente dello stesso aeroclub e il comandante Lant

maggio a Frosinone, poi saremo al 72° Stormo alla Scuola di Volo Elicotteri, poi a Ostia per l'Ostia Air Show, il 2 giugno a Roma per la parata militare e da lì partiremo il giorno dopo per la Spagna, la prima delle quattro tappe estere che faremo durante l'estate, in Ungheria, Francia e Svezia. Il resto della stagione lo passeremo in tutta Italia per culminare l'11 e il 12 settembre con l'anniversario e i festeggiamenti per i 50 anni delle Frece Tricolori a Rivolto.»

(Massimo Baldi) ●



Dal 2008 il Colonnello **Flavio Babini**, pilota di jet supersonici dell'Aeronautica Militare Italiana, in possesso di un curriculum professionale di altissimo livello, collabora con l'Aero Club Francesco Baracca di Lugo come istruttore di volo. Del Col. Babini riportiamo, la prima parte di un'intervista che ha rilasciato in occasione della presentazione alla stampa del suo libro "**Buon volo Maggiore**".

«Per quale motivo ha scritto questo libro?»

La passione di volare sui caccia a reazione non mi ha mai abbandonato e circa quindici anni fa, quando fui trasferito dal 101° Caccia Bombardieri e Ricognitori, di base a Cervia, verso un Quartier Generale del nord Italia, reagii alla prolungata ed improvvisa inattività di volo con ripetuti incubi notturni: sognavo che dovevo volare, ma immancabilmente un guasto tecnico o una telefonata del capo mi costringeva a ritornare alla palazzina del Gruppo di volo e così non riuscivo mai a decollare. Addirittura una volta sognai che, mentre facevo i controlli esterni pre-volo al mio jet, un pilota più giovane di me salì sull'aereo, prese posto nell'abitacolo ed iniziò la procedura di messa in moto. Pieno di rancore salii velocemente la scaletta e, quando gli fui vicino lo schiaffeggiiai.

Dopo quel terribile incubo pensai



Foto. In apertura di articolo e nella pagina seguente: il col. Babini ritratto durante due momenti di vita militare. Sopra: Flavio Babini oggi assieme all'Avv. Giovanni Baracca nel corso della sua presentazione ai soci dell'Aero Club di Lugo come istruttore di volo.

che nei momenti di nostalgia più acuta potevo scrivere e "romanzare", con tratti umoristici, i ricordi dei tanti miei voli o di quelli dei miei colleghi. In seguito fotocopiai alcune caricature di piloti appartenuti al 101° una dozzina di anni prima, che non avevo mai conosciuto, e cominciai ad abbinare ad ogni volo ora l'uno ora l'altro dei piloti, tutti legati tra loro dal forte spirito di corpo e goliardia che c'era tempo fa nei Gruppi di volo, divisi da sempre da una sola rivalità: l'essere piloti di caccia-bombardieri o di caccia-intercettori.

La sorpresa fu che, scrivendo, non ebbi più incubi notturni e anzi dopo i primi racconti, questi personaggi cominciarono a vivere di vita propria volando nuove ed avvincenti avventure e a bordo di un vero "purosangue" dell'aria: l'F-16 FALCON, l'aereo che tutti i piloti da caccia italiani della mia generazione avrebbero voluto pilotare e che sorprendentemente è ora in dotazione nella base aerea di Cervia. I racconti sono undici e si sviluppano nell'arco temporale di un anno. Sono ambientati in un periodo in cui il Muro di Berlino era ancora ben saldo e la libertà dell'Occidente doveva essere difesa, ogni giorno, volando al limite delle prestazioni dell'aereo e del pilota...

Ci può spiegare la differenza tra l'essere piloti di caccia-bombardieri e di caccia-intercettori?

La differenza non è legata al tipo di velivolo che può benissimo essere lo stesso per entrambi i ruoli, come lo è stato in Italia l'F 104 Starfighter che ricopriva sia il ruolo di intercettore che quello di bombardiere. Quello che cambia è lo scopo che si intende conseguire. Mentre gli intercettori si addestrano a difendere lo spazio aereo italiano da velivoli che lo violano senza esserne autorizzati, i bombardieri si addestrano a violare spazi aerei altrui senza essere scoperti da radar ed intercettori. Fino alla fine degli anni 80 i bombardieri si addestravano a volare bassissimi e oltremodo veloci, utilizzando continuamente l'orografia del terreno per mascherare la propria presenza ai radar e agli intercettori. Certo non era facile volare a pelo degli alberi percorrendo 250 metri al secondo ma, data l'alta efficacia dei sistemi di difesa anti-aerei sovietici dell'epoca, imparare a volare così bassi poteva fare la differenza tra chi, in caso di conflitto, raggiungeva incolume l'obiettivo e ritornava a casa e chi invece veniva individuato ed abbattuto. Per raggiungere questa abilità occorreva addestrarsi costantemente tutti i giorni, sia con il bel tempo che con il brutto, sia in pianura che nelle strette valli appenniniche o alpine, ma soprattutto era necessaria un'ottima pianificazione e studio della missione prima di volarla. Solo così, ciò che a prima vista poteva sembrare un volare da spericolati o da esibizionisti era invece dimostrazione di professionalità e sicurezza. Certo è che

l'assidua concentrazione di questi voli logorava e stressava parecchio: ricordo che nel primo anno al Reparto tornavo dai voli condotti a bassissima quota completamente esausto e quando a sera rientravo a casa andavo a dormire subito. Ora le nuove tecniche d'impiego dei caccia-bombardieri prevedono il volo a quote medio-alte e anche l'impiego dell'armamento è mutato: non è più previsto il sorvolo dell'obiettivo dato che l'armamento di precisione attuale consente di sganciarlo a notevole distanza dal target. Quindi oggi è ormai una rarità sentire un caccia volare a bassa quota.

Perché i piloti nei suoi racconti usano nomi di statisti o rivoluzionari sovietici?

Sulle tute grigio-verdi dei piloti vi sono innumerevoli distintivi: uno per il reparto di appartenenza, uno per la specialità, uno per il velivolo su cui si vola, uno per il grado e per ultimo vi è un distintivo in cui è indicato il nome di battaglia o nome in codice, come amano dire gli anglosassoni, che si utilizza sia in volo e sia a terra. Nel mio libro affermo che al 101° gruppo avevano accettato entusiasticamente l'idea di utilizzare le generalità degli statisti sovietici perché sarebbe stata un'ulteriore sfida, anche se ironica, a quel monolitico potere cui nulla sfuggiva... neppure le comunicazioni radio tra i piloti del Gruppo! Ed è così che nei racconti trovano posto nomi come Stalin, Lenin, Marx, Molotov, Beria, Trockij, Bakunin, Sverdlov, Kossighin, Kruscev, Podgorny

e Breznev.

Lei è originario di Faenza?

Sì, sono nato a Faenza da genitori anch'essi faentini, ma già dopo un mese dalla mia nascita mia madre è



tornata a vivere a Milano dove mio padre lavorava da circa un anno. Lì sono rimasto per i miei primi otto anni di vita, poi siamo tornati a Faenza e mi sono iscritto alla terza elementare della scuola Carchidio. All'età di diciannove anni sono entrato in Accademia Aeronautica e in Aeronautica ho totalizzato ben 14 trasferimenti, mediamente uno ogni tre anni, in città anche molto lontane da Faenza: Napoli, Lecce, Foggia, Cesena, Firenze, Padova, Mons (Belgio), Roma, Ferrara, Bruxelles (Belgio). Questo spiega perché dei cinque figli tre siano nati a Cesena, uno solo a Faenza e l'ultimo a Mons, in Belgio. Nonostante abbia abitato

relativamente poco a Faenza mi sono sempre sentito faentino, magari un faentino lontano ma pur sempre un faentino che ovunque fosse amava girare in bici, bere un bicchiere di buon vino, essere di parola. Avendo visitato in lungo ed in largo l'Europa e l'America del Nord posso tranquillamente dire che Faenza e la sua piazza centrale sono tra le più belle che vi siano in assoluto.

Come è nata in lei la passione del volo?

Anche mio padre è stato un pilota. Ha iniziato nel 1937, a soli 18 anni, conseguendo il brevetto di Pilota civile sul velivolo AS-1, all'aeroporto "La Spretta" di Ravenna. Per quell'epoca possedere una bicicletta era già molto per cui diventare addirittura piloti immagino dovesse essere un fatto abbastanza eccezionale. Nel 1939 l'Italia è purtroppo entrata in guerra e chiaramente mio padre è stato subito arruolato nella Regia Aeronautica ed inviato al corso di pilotaggio per conseguire il brevetto di pilota militare. In seguito ha volato sui caccia CR32, CR42, G50, Macchi 200 e per ultimo sul Macchi 202. Al momento dell'armistizio dell'8 settembre mio padre volava nel 23° Gruppo del

3° Stormo, di base a Cerveteri (vicino a Roma). Lo Stormo a seguito di quell'evento fu sciolto e tutti furono lasciati liberi di rientrare a casa. Mio padre iniziò allora una nuova vita come camionista lavorando per una ditta di Milano ma la passione del volo gli è sempre rimasta e me l'ha trasmessa, tant'è che anch'io presi il brevetto di pilota civile a Ravenna, all'età di soli 17 anni, e due anni dopo varcai l'ingresso dell'Accademia Aeronautica.

Il libro "Buon volo, Maggiore" l'ho dedicato proprio a mio padre che mi ha trasmesso questa passione.»

(continua nel prossimo numero)

Un Giocattolo per un Sorriso



L'amore per la Nostra Nazione, la solidarietà e la volontà di aiutare i più deboli sono i principi che da sempre ispirano i corpi militari italiani. Proprio su questi principi si è sviluppato il nuovo progetto fortemente voluto dalla **Brigata Aeromobile Friuli**, l'**Aero Club F. Baracca**, il **Comune di Lugo e di Bologna**, la **Protezione Civile della Bassa Romagna**, l'**A.I.C.E.** e il **Centro Commerciale Globo**.

Il rapporto speciale che lega la Brigata Aeromobile Friuli alla nostra cittadina nasce dal gemellaggio con l'Aero Club F. Baracca e dallo stretto sentimento che la lega al territorio e alla volontà comune di fare progetti per attività umanitarie.

L'anno scorso mentre erano stanziati ad Herat in Afghanistan ci siamo occupati dell'allestimento della mensa della Brigata e della sala per il ricevimento delle autorità, per far sentire più a casa i soldati in missione.

Quest'anno visto che la Brigata era in missione in Libano assumendo la responsabilità del Settore Ovest di

UNIFIL (United Nation Interim Force in Lebanon), missione sotto l'egida dell'ONU che ha previsto il potenziamento del contingente militare con lo scopo di monitorare il rispetto del cessate il fuoco e della Blue Line, aiutare la popolazione civile, assistere le LAF (Lebanese Armed Forces) per la stabilizzazione delle aree e proteggere il personale ONU e le organizzazioni umanitarie, si è pensato a un progetto la cui importanza nascesse dalla volontà di sostenere gli sforzi delle Forze Armate libanesi nella stabilizzazione del Sud del Libano.

Questa cooperazione è stata creata appositamente per fornire alla Brigata Aeromobile Friuli ulteriori strumenti

di interazione, contribuendo attivamente con un progetto concreto rivolto ai più piccoli.

Il nostro contributo è consistito nel regalare dei giocattoli donati dai bambini della Bassa Romagna, raccolti presso il Centro Commerciale Globo di Lugo, ai bambini libanesi e dei puzzle che riproducono alcune



delle città italiane in modo particolare visti i soggetti coinvolti, la scelta si è orientata su Bologna e Lugo (RA). L'iniziativa è nata come contributo da parte del nostro territorio di creare un dialogo fra la nostra amministrazione locale e la città di Tivolin nella provincia del Tiro, dove era di stanza il nostro contingente.

Dopo la raccolta, i giocattoli sono stati dati in consegna alla Protezione Civile della Bassa Romagna nella persona del Comandante **Roberto Faccani**, che ha poi provveduto a selezionarli, imballarli e a trasportarli con un camion in aeroporto a Pisa dove sono stati imbarcati per il Libano. Lo scopo è stato quello di cercare di restituire ai più piccoli il loro diritto al gioco in una terra bellissima: il Libano.



«Noi vogliamo dichiarare davanti al mondo l'importanza del Libano. È una missione storica, compiuta attraverso i secoli. Un paese di molte fedi religiose, il Libano ha dimostrato che queste diverse fedi possono vivere insieme in pace, fratellanza e cooperazione. Il Libano è più di un paese. È un messaggio.»

(Papa Giovanni Paolo II)

spitati bambini affetti da sindrome di down appartenenti a diverse religioni: alcuni cristiani altri mussulmani e islamici a testimonianza di come culture diverse possano convivere in paesi dilaniati dalla guerra.

La scelta di questa scuola è stata dettata dalla volontà di “regalare un sorriso” a questi bambini che tutti i gior-

volti di partecipare a questa iniziativa, come sostenuto dal **Coordinatore Giuseppe Falconi**, “nasce dall’idea comune di fare il possibile per aiutare i paesi meno fortunati, con la convinzione che anche un piccolissimo gesto di solidarietà concreto valga più di mille parole”, così come ci viene testimoniato dalle au-



Il giorno 24 aprile 2010 la **Protezione Civile della Bassa Romagna** ha fatto la prima consegna dei giocattoli presso la Scuola media statale di Chana a cui ha partecipato di persona il Comandante della Protezione Civile della Bassa Romagna **Roberto Faccani**, in presenza del Preside della scuola.

Il 5 maggio 2010 la Brigata Aeromobile Friuli alla presenza del Comandante, il Generale **Luigi Francavilla**, ha fatto la seconda consegna dei giocattoli presso l’orfanotrofio Srafa Multipurpose Centre in cui sono o-

ni convivono con enormi problemi tanto da non rendersi nemmeno conto



di vivere in un paese in guerra. La volontà da parte dei soggetti coin-

torità libanesi, in particolare il Generale di Brigata **Khalil Msan**, comandante del settore sud Litani delle **LAF (Forze Armate Libanesi)** in una precedente iniziativa ha dichiarato: “L’Italia è stata ed è ancora tra i principali paesi sostenitori del Libano, attraverso il suo puntuale contributo in UNIFIL, nell’implementazione della Risoluzione 1701 per l’assistenza alle Forze Armate Libanesi, insieme all’attività CIMIC (Cooperazione Civile e militare) e alle donazioni alla popolazione civile.”

(Federica Ferlini) ●



Le assemblee dell'Aero Club di Lugo

Approvato il bilancio consuntivo del 2009
Prese importanti decisioni nella recente assemblea straordinaria

Nella serata del 19 marzo scorso si è tenuta l'assemblea generale dei soci dell'Aero Club Francesco Baracca di Lugo di Romagna per discutere, tra le altre cose, l'approvazione del bilancio consuntivo 2009.

Prima della lettura della relazione il presidente dell'Aero Club, **Mauro Baldazzi**, ha voluto dedicare un minuto di silenzio agli amici del sodalizio scomparsi di recente: **Gianpiero Terranini, Dario Landini, Giorgio Bertolaso, Pier Giorgio Boidi**.

Dalla relazione del presidente è emerso che il 2009 è stato un anno «con un discreto successo - ha affermato Baldazzi - dovuto in gran parte al lavoro svolto da tutti i componenti del nostro organico, il cui impegno ha spaziato su tutte le attività che il nostro F.T.O. permette».

Per quanto riguarda l'attività di volo ad ala fissa, «...ha seguito la falsa riga dell'anno precedente - prosegue Baldazzi - consolidandosi ai minimi storici, nonostante si sia cercato di organizzare vari raid e altre iniziative durante l'arco dell'anno: non c'è stata un'adeguata risposta dei soci. Riduzione sentita maggiormente nella categoria dei velivoli più costosi, che sono stati sotto utilizzati, mentre c'è stato un incremento dell'utilizzo degli aerei meno cari. Anche la crisi economica del Paese ha concorso a frenare lo sviluppo del club, nonostante l'attuazione di un'attenta politica di contenimento delle tariffe ora volo e della quota sociale, che sono tra le più basse in Italia. Durante l'anno - prosegue il presidente - l'istruttore di volo **Dario Costa** ha conseguito la qualifica di istruttore acrobatico e ciò potrà senza dubbio in futuro incrementare il settore, con l'arrivo di altri nuovi soci interessati all'acrobazia aerea. Sensibili benefici al bilancio sono derivati dalle manutenzioni effettuate agli aeromobili di aero club vicini. Per garantire la continuità degli aeroplani dell'AeCLugo e soprattutto degli elicotteri della Scuola Nazionale, l'officina è senza dubbio l'elemento essenziale».

Nel 2009, sono state totalizzate, con due elicotteri, 1.254 ore di volo scuola, con un notevole aumento delle relative manutenzioni, mentre sul versante dell'ala fissa si sono registrate 1.079 di ore scuola. Le attività didattiche sono state 1.362 ore (sia aerei che elicotteri); le attività di

turismo e allenamento per l'ala fissa, sono state di 971 ore, di cui 124 con gli aerei acrobatici che hanno fatto segnare una buona ripresa. Rispetto al 2008 la Scuola Nazionale Elicotteri ha fatto registrare un aumento di 200 ore e questo fa ben sperare in una crescita di questo fondamentale settore dell'Aero Club, anche in previsione di poter concretizzare l'acquisto di un simulatore di volo professionale per elicotteri che permetterebbe di sicuro un incremento

Club di Lugo ed è stato assegnato il **II° Memorial Andrea Golferà**.

Nel corso della serata è stato eletto dall'assemblea il commercialista **Roberto Monti** quale membro del Consiglio sindacale dell'AeCLugo, in sostituzione di **Mauro Mei**, dimissionario.

Il bilancio consuntivo 2009 è stato regolarmente approvato all'unanimità dai soci intervenuti.



Alcuni partecipanti all'assemblea straordinaria

dell'attività.

Il 2009 è stato anche l'anno in cui è stato estinto il mutuo per l'acquisto dei due elicotteri, oltre ad essere stato rimborsato anche il prestito di 50.000 euro concesso, per lo stesso motivo, a interesse zero, da parte del socio **Franco Suprani**, ringraziato pubblicamente dal presidente Baldazzi e da un lungo applauso degli intervenuti. Nel settembre dello stesso anno la vertenza con l'INPS si è conclusa felicemente con una sentenza a favore dell'AeCLugo.

Il 2009 è stato anche l'anno in cui tutte le specialità del sodalizio, dopo i giorni del commissariamento, hanno ripreso la piena attività, con alcune gare nazionali e internazionali coordinate dalla **sezione aeromodellisti**, l'organizzazione del tradizionale **Giro aereo di Romagna**, con 11 equipaggi partecipanti, e con la realizzazione, dopo ben sei anni, della **gara di acrobazia aerea "24° Trofeo città di Lugo"**, valida per il campionato italiano in tutte le categorie, con 12 iscritti.

Il 2009, grazie anche alla collaborazione delle **associazioni di volontariato di Lugo**, della **Brigata Aeromobile Friuli**, della **Protezione Civile della Bassa Romagna** e del **Coordinamento della Protezione Civile nazionale** e di tutte le altre associazioni e persone che hanno cooperato, è stato possibile realizzare la festa **"Sotto le ali della solidarietà"**, durante la quale è stato inaugurato il **jet F104 ASA** donato dall'A.M.I. all'Aereo

Il 23 aprile successivo, l'Aero Club di Lugo ha ospitato un'assemblea straordinaria, ritenuta molto importante visti gli argomenti trattati.

Alla presenza di trentotto soci, il presidente **Mauro Baldazzi**, in apertura di serata, ha rinviato la nomina del rappresentante di specialità del Gruppo Acrobatico, previ-

sto dall'o.d.g., dato che il club non dispone ancora del numero sufficiente di piloti certificati per formare il gruppo.

Come secondo punto **Baldazzi** ha affrontato i temi principali della serata: **"l'acquisto di un simulatore di volo per elicottero e il suo esercizio diretto o tramite società da costituire"**. «Siamo giunti al termine di un percorso che è partito alcuni anni fa - ha esordito il presidente - che permettesse all'Aero Club di Lugo di avere qualcosa in più rispetto agli altri aeroclub. Acquistare un simulatore di volo permetterebbe al club di allargare il bacino d'utenza dei piloti e migliorare l'efficacia e l'efficienza di questo settore[...]. Il contenzioso con l'INPS finalmente si è risolto con la vittoria della causa. La situazione della crisi generale - ha proseguito Baldazzi - dà l'opportunità a chi è strutturato di crescere. Dopo una lunga analisi è apparso evidente che mettendo il simulatore all'interno del club avremmo limitato fortemente la sua operatività (la legge prevede una soglia di fatturato per ogni aeroclub non superiore a 250.000 all'anno, ndr) e soprattutto non avremmo potuto usufruire del beneficio dell'IVA, che come aeroclub non si riesce a recuperare. Avremmo un notevole risparmio. L'intenzione che è scaturita in consiglio è stata quella di formare in proposito una **società a responsabilità limitata** di proprietà del club dove mettere dentro questo simulatore».

Subito dopo ha preso la parola il consigliere **Oriano Callegati**. Con il suo in-

tervento, di cui riferiamo in altra pagina del giornale, ha tracciato un preciso spaccato della realtà vissuta dall'Aero Club di Lugo in questi ultimi anni.

Poi ha parlato il socio e sindaco revisore dei conti **Suprani**, che, pur non discostandosi dalla volontà del Consiglio di acquistare il simulatore per elicotteri, si è detto favorevole ad un'operazione fatta dal club e non da una Srl, temendo che quest'ultima «possa fagocitare le principali prerogative del club [...]». Questa Srl dovrebbe essere un'ausiliaria del capo gruppo, cioè il club, la cui struttura deve rimanere tale». Il predetto si è detto favorevole alla costituzione della Srl da «rimandare però ad un tempo futuro, anche non lontano».

Alle obiezioni espresse dal sindaco-revisore, ha risposto il presidente **Baldazzi**, il quale ha chiarito che l'acquisto del simulatore fatto direttamente dall'aeroclub rischierebbe di paralizzare tutte le attività del sodalizio a causa dell'impossibilità di fatturare oltre i 250.000 euro.

Il consigliere **Callegati**, ha spiegato che la società dovrà fatturare con IVA solo ad aziende, professionisti o enti, che recupereranno il 20% dell'IVA stessa. Per i soci e gli allievi non cambierà nulla. L'imposta, anche ora viene regolarmente pagata dagli allievi elicotteristi per l'utilizzo di un simulatore presso l'ISER di Forlì. Inoltre l'acquisto fatto con una società permetterebbe di risparmiare decine di migliaia di euro di IVA, oltre agli interessi sulla stessa per diversi anni. Il presidente **Baldazzi** ha poi invitato lo stesso **Callegati** a leggere una lettera dell'ex comandante della Guardia di Finanza a Lugo, **Mauro Micheli**, attualmente al Ministero a Roma, giunta in risposta ad una email del vice presidente avv. **Giovanni Baracca** con la quale chiedeva consigli sulla costituzione della SRL e l'acquisto del simulatore. Non potendo intervenire personalmente, l'ufficiale della G.d.F., ha espresso nella lettera alcune utili riflessioni, manifestandosi «...favorevole alla creazione di una sezione commerciale all'interno dell'aeroclub, e di condividere sia in termini economico-commerciali che cautelativi, in una logica di limitazione e definizione delle responsabilità».

In seguito ha avuto luogo il dibattito con i soci ai quali sono stati forniti tutti i chiarimenti sull'argomento.

Il vice presidente e consigliere, avvocato **Giovanni Baracca**, ha poi spiegato in

dettaglio gli aspetti tecnico-giuridici di questa scelta, escludendo nel modo più assoluto che possano venire effettuate le cosiddette attività *border-line*, cioè non chiare e al limite di quanto consentito dalla normativa in materia di aeroclub. Nel suo discorso l'avvocato ha affermato, tra l'altro, che: «Noi queste attività non ci sentiamo di sopportarle [...] vogliamo essere trasparenti e non possiamo rischiare in proprio [...]». Tutte le società commerciali pagano la loro IVA, incassano l'IVA, scaricano l'IVA o la detraggono, eccetera. Ci stiamo prefigurando che la SRL già da dopodomani sarà il club. Non è vero! O che farà o acquisirà



Da sinistra: Oriano Callegati (consigliere), Mauro Baldazzi (presidente), l'avvocato Giovanni Baracca (vice presidente), Luciano Frassinetti (consigliere), Orietta Muccinelli (della segreteria), Marta Bertini (responsabile della segreteria) Giuseppe Berardo (sindaco revisore), ripresi nel corso dell'assemblea straordinaria

le attività del Club. Non è assolutamente vero! Vogliamo costituire a margine del club - col socio unico del club, proprio per dare la capacità a tutta l'assemblea, che è l'espressione della volontà del club - una società che inizialmente ha lo scopo di acquisire il simulatore e di gestirlo. Se domani viene qualcos'altro ne parleremo, dovremo valutarlo, ci sarà un piano aziendale. Non dobbiamo avere delle preclusioni perché dobbiamo risparmiare "dieci lire". Noi dobbiamo avere delle preclusioni per non frodare il fisco. Se c'è da pagare l'IVA, le tasse, si pagano! La società commerciale è chiara, trasparente ed è sotto tutte le norme di legge. Se poi l'attività funziona o non funziona è una questione di decisioni, di piano industriale. E' dal 2003 che stiamo valutando la cosa - prosegue Baracca -. La nostra associazione ha come attività principale l'attività della Scuola Elicotteri. E' questa che dà i soldi, anche grazie a tutti noi che lavoriamo gratis. Non possiamo non sviluppare l'attività elicotteristica. Abbiamo comprato due elicotteri e li abbiamo pagati in cinque anni. Sono stati 190 mila euro più 140 mila. Fate i vostri conti. Vedete in 5 anni quale è stato il nostro ritorno!

Abbiamo l'idea di prendere il simulatore che potenzierà la scuola elicotteri e di

creare la piazzola IFR per fare della scuola elicotteri stessa il centro di eccellenza nazionale [...]. Il mutuo: mettere 50 mila euro subito sul mutuo - continua il vice presidente - significa gravare mensilmente di 700 euro, la rata mensile [...]. La rata del mutuo ovviamente andrà scalata nel bilancio della SRL. Quindi tutte le ragioni che sono portate a sfavore della SRL, giuridicamente non sono valide [...]. Avete avuto il parere di un esperto della Tributaria [...]. Gli altri sindaci, il dottor Monti che è commercialista e Giuseppe Berardo che conosce la materia, sono anche loro perfettamente d'accordo sul fare la SRL, perché la

SRL mette al sicuro il club in tutti i sensi. Fare l'acquisizione a l l ' i n t e r n o dell'associazione è semplicemente un rischio al quale il Consiglio direttivo e il presidente probabilmente non è disposto a correre personalmente, in proprio.»

Il presidente **Baldazzi** ha inoltre sottolineato «...che il mondo sta cambiando rapidamente. Un tempo c'era uno spirito di club tale che oggi non c'è più. Noi stiamo cercando, anche con la nuova gestione

che si andrà a creare con il ristorante, di ricreare quel tessuto sociale. Cercheremo di fare delle iniziative. Oggi i soci non vengono per vivere il club».

Al termine degli interventi, il presidente ha proceduto a votare l'acquisto del simulatore tramite SRL, che è stato approvato dall'assemblea con 34 voti a favore, 2 contrari e due astenuti.

In merito ad un altro argomento all'ordine del giorno, concernente la vertenza da portare avanti con l'**Aero Club d'Italia**, "ipotesi di transazione e delibere conseguenti" (cioè sulla questione relativa agli ex elicotteri della Scuola Nazionale e sul commissariamento dell'Aero Club di Lugo, per il quale è già in corso una causa, ndr) ha preso nuovamente la parola l'avvocato **Baracca**, che ha riferito dei recenti e cordiali incontri avuti col **presidente dell'AeCI Leoni** e delle trattative tuttora in corso.

Dato che attualmente è aperto un dialogo col numero uno di AeCI, finalizzato a risolvere le controversie, e che si auspica possa essere favorevole per entrambe le parti, l'assemblea, su richiesta del presidente **Baldazzi**, ha deciso di votare all'unanimità il rinvio delle eventuali decisioni da prendere alla prossima assemblea, in attesa degli sviluppi delle trattative. (Massimo Baldi) ●

LA RINASCITA DELL'AERO CLUB DI LUGO

Dai giorni bui del commissariamento ad oggi. La descrizione particolareggiata di un consigliere del club

Il consigliere dell'Aero Club di Lugo, **Oriano Callegati**, durante l'assemblea straordinaria svoltasi il 23 aprile scorso, ha descritto uno spaccato molto aderente alla realtà vissuta dal sodalizio lughese; dal tentativo di un suo affossamento, da parte dei suoi detrattori, alla rinascita e al ritorno ad una nuova vita, passando per una tragica situazione generale del settore. Obiettivo prioritario: la costituzione di una società commerciale di supporto al club e l'acquisto del simulatore per elicottero, che rappresentano il domani per il sodalizio.

«**Luglio-novembre 2003:** durante i sei mesi di illegittimo commissariamento – inizia **Oriano Callegati** - vengono azzerati praticamente cinquant'anni di Aero Club e venti di Scuola Nazionale Elicotteri. Istruttori e meccanici licenziati, qualifica di FTO e abilitazione officina revocate. Conti in banca prosciugati, crollo delle ore volate e degli incassi, varie vertenze legali, tra cui INPS e INAIL. Per molti siamo spacciati, questo era quello che avrebbero voluto.

Dicembre 2003-aprile 2010: abbiamo riassunto i collaboratori licenziati – prosegue **Callegati** - riattivazione della FTO e dell'officina, messa in regola di tutti i dipendenti e collaboratori, acquisto di due elicotteri con l'aiuto di soci, banche e fondazioni; messa a norma di tutti gli impianti e attrezzature; mantenimento di una quota sociale molto bassa e popolare, forse una delle più basse a livello nazionale, mantenimento del prezzo ora-volo tra i più bassi; costruzione di una nuova aula con saletta piloti e uffici istruttori; potenziamento della **Scuola Nazionale Elicotteri**; potenziamento dell'officina di manutenzione; conseguimento della qualifica di CAMO con il privilegio dell'ARC (cioè noi possiamo rilasciare i vecchi CN, i certificati di navigabilità) e siamo stati il primo aeroclub in Italia ad ottenerlo; acquisite nuove risorse umane, tecnici e istruttori; adozione di una contabilità analitica. Abbiamo riallacciato i rapporti con l'ENAC, con gli enti locali e la **Pubblica Amministrazione**, la **Protezione Civile**, l'**Esercito**, l'**Aeronautica** e **VVFF**; abbiamo iniziato una collaborazione col **Ministero dell'Interno** (stiamo facendo dei corsi per i Vigili del Fuoco), incremento continuo delle ore volate; riattivazione del gruppo acrobatico; abilitazione degli istruttori acro e IRI IFR; ricostituzione del gruppo sportivo; organizzazione gare, modellismo, rally e acrobazie; costruzione della nuova foresteria con quattordici posti letto. Abbiamo fatto anche **tre grandi manifestazioni** per dare visibilità e lustro all'aero club a livello nazionale. Costruzione del **Monumento agli Aviatori** con l'F104. Vittoria della causa INPS e INAIL di circa 600.000 euro di contenzioso, adeguamento dei mezzi antincendio, asfaltatura di fronte agli hangar e del parcheggio. Abbiamo ottenuto uno stanziamen-

to di circa 600.000 euro, da parte di ENAC per la manutenzione degli immobili e della pista e aeroporto. Grazie alla credibilità recuperata abbiamo ottenuto aiuti da fondazioni e banche.

Prima di parlare del domani guardiamoci attorno. Di quello che succede attorno a noi.

La crisi economica degli ultimi anni ha colpito in maniera molto dura i bilanci delle famiglie. Il volo è diventato un divertimento di cui si può fare a meno. La situazione nazionale è la seguente. Nel 2008 c'è stato a livello nazionale un calo del 37% rispetto al triennio precedente. Le ore di volo nel 2009 hanno avuto un ulteriore calo del 26% rispetto al 2008: una cosa enorme.

I bilanci degli aeroclub: il 4% ha chiuso il 2008 in attivo, l'8% in pareggio, il 66% in perdita, 12% hanno chiuso e basta, saltati. Prima di parlare... il dato interessante è che nel **4% c'è anche Lugo** assieme ad altri aeroclub più o meno grandi ma che hanno diversificato l'offerta di servizi. In particolare tutti fanno attività scolastica è quella che tiene in piedi l'aeroclub. In modo professionale tutti sono delle FTO; Lugo ha la fortuna e la capacità di essere la prima e la più prestigiosa scuola per elicotteristi italiana e questo, bilanci alla mano, la pone in quel 4% degli eletti. Nonostante il forzato arresto e la conseguente ripartenza da zero siamo ancora i primi in questa nicchia di mercato.

Nel 1982 eravamo gli unici e malgrado molti abbiano cercato di aggredire la nostra fetta di mercato abbiamo tenuto un vantaggio notevole sulla concorrenza. Oggi per mantenere questo vantaggio occorre investire in nuove tecnologie. Ancora una volta dovremmo essere i primi. In Italia potremmo essere **la sola scuola a possedere l'unico simulatore certificato per elicottero**. I vantaggi sono moltissimi. Riduzione dei costi per il conseguimento dei brevetti e di conseguenza incremento degli allievi; possibilità di volare con ogni tempo e senza rischi. Possibilità di effettuare corsi MCC con equipaggio plurimo. Unici in Italia, e l'Enac è lì che spinge per farli. Possibilità di effettuare tutti quegli esami a check periodici che ora ENAC non riesce a svolgere per mancanza di un simulatore sul suolo italiano. Possibilità di vendere a terzi i pacchetti di ore, possibilità di svolgere corsi di abilitazione sull'**Ecureil 135**, anche per conto del produttore. In proposito siamo stati contattati e sapendo che esiste questo interesse siamo ancor più incentivati.

I vantaggi: guardiamo i numeri. Prendiamo un'abilitazione IFR. Sono previste 50-55 ore di volo, di cui 40 si possono svolgere sul simulatore. Attualmente le 40 ore vengono svolte sull'elicottero, a 450 euro all'ora. Totale 18.000 euro, più, naturalmente, le 10 ore sul bimotore. Col simulatore invece di 450 vengono a costare 250, quindi 10.000 euro più il bimotore che è obbligatorio farlo. Totale simulatore 10.000 euro. 8.000 euro di risparmio. Noi potremmo vendere il brevetto IFR a 8.000 euro in meno rispetto a tutti i

concorrenti, incrementando, nonostante l'utile per il nostro aero club.

Vediamo adesso il domani. Chi non ha gestito in maniera imprenditoriale il proprio aero club oggi si trova in serie difficoltà, anche solo per pagare la bolletta del telefono. I tempi sono cambiati. Come anche le regole di mercato. Il nostro aeroclub conta, fra dipendenti a tempo pieno e collaboratori, circa 20 persone tutte qualificate e necessarie. Per moltissimi di questi l'aeroclub è l'unica fonte di reddito.

Il consiglio direttivo ha sempre adottato una politica di calcolo dei costi più una gestione tale da garantire il posto di lavoro a quanti si mostrano a disposizione per le loro professionalità. Oggi però siamo un'azienda con una serie di limiti. Siamo di fatto una società sportiva dilettantistica. Possiamo fornire i nostri servizi praticamente solo ai soci. Se forniamo servizi a terzi non possiamo superare la soglia dei 250.000 euro, un po' pochini per mantenere la struttura. Non recuperiamo l'IVA in nessun modo. Non possiamo svolgere attività commerciale al di fuori dell'oggetto sociale. Siamo sempre nell'ambito di controllo dell'Aero Club d'Italia. Come risolvere il problema? Abbiamo pensato alla **costituzione di una società a totale controllo dell'Aero Club di Lugo**. Una società a socio unico: l'Aero Club di Lugo. Una società che mantenga il patrimonio all'interno del perimetro dell'aeroclub, pienamente gestita dal Consiglio direttivo e controllata dall'assemblea. Una società con oggetto sociale il più ampio possibile per non precludere nessuna attività futura. Una società che costituisca un "cordone sanitario" attorno al socio unico. Una società che abbia la possibilità di recuperare l'IVA che non abbia nessun limite di fatturato. Può fare quello che vuole, al di fuori del controllo dell'Aero Club d'Italia. Una società di proprietà dei soci dell'Aero Club di Lugo, che reinvesta gli utili nel club.

Dopo mesi di analisi, preventivi, simulazioni, dopo aver consultato diversi professionisti, il Consiglio direttivo è giunto alla conclusione che la forma societaria che risponde maggiormente alle nostre esigenze è una S.R.L. a socio unico.

I costi di costituzione: circa 1.400 di notaio, camera di commercio, vidimazione di registri, circa 400 euro, più 10.000 euro di capitale sociale minimo per la costituzione. **Costi di gestione:** contabilità, gestione bilanci, dichiarazioni varie, eccetera, circa 4.000 euro all'anno.

Se acquistassimo il simulatore come aero club non recuperiamo 50.000 euro di IVA, su sette anni spendiamo 708 euro mensili in più. Pregando che il tasso non cresca. Alla fine quei 50.000 euro diventano 60.000 euro. Non possiamo fatturare oltre i 250.000 euro e precludiamo al club qualsiasi altra attività».

(Massimo Baldi) ●

Un solo altro esemplare in Italia, alla Alenia

II SIMULATORE PER ELICOTTERI PROSSIMAMENTE A LUGO

Il presidente dell'Aero Club di Lugo Mauro Baldazzi: consentirà di svolgere il 70% dell'attività di volo prevista direttamente sul simulatore, con un abbattimento del costo della licenza di pilota di elicottero commerciale



per una simulazione ed un realismo di alta formazione, comprendente avionica, radar, GPS e altre strumentazioni sofisticate e di ultima generazione. «Questa apparecchiatura - prosegue Baldazzi - è anche dotata di tre proiettori che riproducono su uno schermo ellittico lo scenario di volo; anche i comandi e le vibrazioni sono in tutto e per tutto corrispondenti ad una reale situazione di

E' siglato H11 FNPT-II MCC ed è l'unico simulatore di volo per elicotteri che sarà a breve disponibile in Italia in un aero club. L'Aero Club è il "Francesco Baracca" di Lugo di Romagna, che ha sede all'aeroporto di Villa San Martino, dove gestisce la **Scuola Nazionale elicotteri**, frequentata da allievi provenienti da tutto il territorio nazionale.

«Le trattative per acquisire questa apparecchiatura - ha affermato **Mauro Baldazzi**, presidente dell'Aero Club - dopo il benessere dell'assemblea straordinaria dei soci, sono già in corso». Il simulatore è un **ENTROL H11 EC-135 FNPT II MCC** e rappresenta una multi piattaforma di formazione avanzata per essere utilizzata da una F.T.O. e da tutti gli operatori professionisti di elicottero. L'Entrol H11 FNPT-II MCC replica in dettaglio l'elicottero biturbina **EC-135** (Écureuil 135) modello *dual IFR pilot operation* e copre tutte le esigenze di formazione avanzata del pilota e ha tutti gli elementi necessari

volo. Il simulatore consente di effettuare la maggior parte delle prove necessarie per il conseguimento del brevetto, utilizzando il simulatore stesso - sotto linea Baldazzi -. Ciò significa un notevole risparmio per gli allievi in quanto buona parte dell'attività necessaria verrà svolta per mezzo del simulatore, con una conseguente riduzione sia dei costi che dell'impatto ambientale, quest'ultimo valutato dal 20 al 30%. Un cambiamento importante, dunque, che comporterà un investimento pari a trecentomila euro. A tal fine l'Aero Club conta molto sull'aiuto degli istituti di credito locali, che non dovrebbe mancare - continua Baldazzi - in quanto la nostra situazione finanziaria è del tutto sana». «Dotarsi del simulatore significa anche adeguarsi agli attuali standard usati per i piloti di aerei militari e civili che utilizzano in gran parte questi strumenti di esercitazione. Ma se nel campo degli aerei si tratta già di uno strumento molto diffuso, nel settore degli elicotteri l'Aero Club di



Lugo sarà il primo sodalizio a dotarsi di questa apparecchiatura. Che sarà molto utile - conclude il presidente - vista l'intensa attività della scuola, che è impegnata attualmente anche a far acquisire ai piloti di elicottero dei Vigili del Fuoco di Bologna il brevetto completo, che resterà valido anche dopo il termine dell'attività».

(Massimo Baldi) •



Sono giunti quasi al termine i lavori di costruzione della **nuova foresteria** per gli allievi dell'Aero Club Francesco Baracca e della Scuola Nazionale Elicotteri Guido Baracca.

Come noto a causa degli spostamenti della falda acquifera il vecchio edificio che ospitava i futuri piloti aveva subito alcuni danneggiamenti che non consen-

tivano di alloggiare in sicurezza gli ospiti. Il consiglio direttivo aveva deciso in proposito di acquistare una struttura prefabbricata (foto) che consenta di ospitare in sette camere quattordici allievi.

La struttura ospita tre bagni, una cucina ed una saletta adibita a sala da pranzo, uno studio e sarà dotata di televisione, punto internet e wireless per le attività ricreative e di studio.

«Vorremmo creare a Lugo un vero e proprio

'college'», afferma il presidente Baldazzi. Gli allievi attualmente sono tredici per la S.N.E (più sei per l'ala fissa), con ottime prospettive per il futuro. La Scuola Nazionale Elicotteri, è stata la prima ad essere costituita in Italia, e dalla sua nascita, nel 1982, ha effettuato oltre 40mila ore di volo e rilasciato 739 licenze oltre a 380 abilitazioni di ogni tipo.



L'ANGOLO DELLO SPECIALISTA

LA MANUTENZIONE DELL'AEROMOBILE ESEGUITA DA VERI PROFESSIONISTI GARANTISCE MAGGIORE SICUREZZA PER CHI VOLA

Come di consueto abbiamo voluto dare il giusto spazio al **reparto manutenzione** degli aeromobili dell'Aero Club di Lugo.

La sicurezza dei mezzi con cui si vola in questo tranquillo angolo di Romagna è un argomento fondamentale e prioritario su tutti gli altri.

Assieme all'ing. **Emanuela Bartolini**, "post older C.A.M.O." (Continuing Airworthiness Management Organisation, o meglio organizzazione per la gestione del sistema di gestione tecnica degli aeromobili), detto in altri termini responsabile delle funzioni tecniche dell'AeCLugo, abbiamo esaminato lo stato del settore.

Per quanto riguarda la certificazione del personale tecnico del sodalizio, secondo il nuovo regolamento europeo (parte 66), in quest'ultimo periodo sono finalmente pervenute tutte le licenze di *manutentore aeronautico* ai membri del comparto. E' noto che per la riammissione in servizio degli aeromobili è necessario che tutti i tecnici addetti ai lavori siano in possesso della relativa certificazione personale.

Al momento l'ufficio tecnico oltre al C.A.M.O. Post Holder è composto dal responsabile dell'ufficio manutenzione e tecnico ing. **Yuri Pelliconi**, dai tecnici **Orio Rocchi**, **Cristiano Rovina**, **Vasco Ferri**, **Franco Suprani**, in attesa di certificazione **Federico Talli** e dal 2009 **Valentina Simone**, con un ruolo tecnico all'interno della C.A.M.O.

Attualmente, per quanto riguarda la manutenzione degli aeromobili, è in corso un'importante ispezione, la 1200 ore all'elicottero I-LUJJ (nella foto). Inoltre sono state effettuate di recente le 50 ore al Cessna 172 RG I-AINB e al Cessna 150 I-LUBA. Al momento è in pieno svolgimento la 200 ore al Cessna 172 I-LUMM. E' stata ultimata la *grand-visit* (ispezione dell'aeromobile prevista a 2000 ore, oppure ogni 4 anni, ndr) dell'I-IZAF, inutilizzato da tempo ma preservato nel motore e nella cellula, in previsione di un sua possibile vendita. Secondo notizie non confermate sarebbe già a buon punto una trattativa per la cessione del velivolo acrobatico.

In merito al possibile acquisto e al

montaggio di un GPS Garmin 430 sul Cessna 172RG I-SVFE, il discorso è rimandato, speriamo a breve termine, dato che la non prevista costruzione della nuova foresteria, ha creato un impegno economico non indifferente per il sodalizio. Di recente è stata effettuata, con esito positivo, un'*audit di controllo* (o meglio verifica ispettiva, ndr) sull'attività svolta dalla F.T.O. (Flight Training Organization) dell'AeCLugo, l'organizzazione che svolge in sede l'addestramento teorico-pratico mediante corsi modulari e/o integrati per il conseguimento di licenze professionali di velivolo e/o di elicottero ed altro. Difatti, a marzo, sono giunti a Lugo provenienti da Venezia - in ossequio al previsto decentramento da Roma degli ispettori - il comandante **Romualdo Visca**, ispettore di volo team leader e il funzionario amministrativo **Luciano Zappella**, oltre al funzionario della Direzione Aeroportuale di Bologna, ispettore **Filippo Miniati**.

(Massimo Baldi)●

Dai piloti di ultraleggeri ai piloti di linea

STAGE PER ASSETTI INUSUALI

Dal 2007 vengono organizzati appositi stage all'Aero Club di Lugo

Quando siamo ai comandi di un aeroplano esiste per tutti il potenziale rischio di trovarci in un assetto insolito e pericoloso che può portare alla perdita di controllo del velivolo: a causa, per esempio, di turbolenza, disorientamento, avaria, una manovra sbagliata, un errore di valutazione, una distrazione, ecc.

È allora indispensabile esaminare tutte le possibili cause che possono concorrere a creare queste situazioni di pericolo, valutare preventivamente i rischi, analizzare le dinamiche, prevenire la perdita di controllo accidentale causata da assetti inusuali.

Dal settembre 2007 l'Aeroclub Francesco Baracca di Lugo di Romagna, organizza stage finalizzati ad acquisire sicurezza nel pilotaggio dell'aeromobile in questi assetti di volo estremi. Sono i cosiddetti stage per "assetti inusuali" e "prevenzione della vite"; in inglese sono chiamati *upset and spin prevention, recovery training*. *Spin endorsement*, o abilitazione alla vite è da tempo in U.S.A. obbligatoria per i piloti-istruttori di volo.

Ci siamo rivolti a Dario Costa, giovane istruttore di volo VFR, IFR ed acrobatico dell'Aeroclub Francesco Baracca di Lugo, che organizza personalmente dal 2007 questi stage.

Come si svolgono questi incontri per assetti inusuali e cosa sono?

«Organizzo lezioni che sono così suddivise: due ore di briefing la mattina; poi segue un volo di 30 minuti a bordo del velivolo Cap 10 acrobatico. In ogni lezione si fanno manovre diverse in base al programma pianificato. Dagli stalli normali agli stalli in virata coordinata, agli stalli che poi diventano vite, la vite, lo stallo in derapata, in scivolata, con comandi incrociati, che vengono suddivisi nelle varie lezioni, assetti inusuali: con muso alto, muso basso, in spirale stretta. Entrata e uscita dalla vite e come prevenire l'entrata in vite. Come non trovarsi con i comandi incrociati, cioè, per esempio, la tipica derapata virando in finale, che ci fa trovare in una condizione pericolosissima perché l'aeroplano da lì a poco potrebbe stallare ed entrare in vite a bassissima quota. Poi esaminiamo le varie velocità di stallo durante le virate, l'angolo di *bank*, come variano il fattore di carico, la velocità e l'angolo di incidenza di stallo.

"Assetto inusuale" è considerato, secondo la FAA (Federal Aviation Administration): quando il velivolo ha un *nose up* (muso alto) maggiore di 25 gradi, un *nose down* (muso

basso) maggiore di 10 gradi e un angolo di *bank* (inclinazione ali) maggiore di 45 gradi.

Oppure volando a velocità inappropriate, per quelle condizioni specifiche, all'interno dei parametri sopra elencati.

Da poco è stato introdotto anche un volo di ambientamento, come approccio all'acrobazia di base, per familiarizzare.

Tutte le manovre che eseguiamo si svolgono sempre in sicurezza, alla quota minima di 3000 Ft.

Un'ultima informazione: gli incontri vengono fatti anche con l'uso degli strumenti per i piloti IFR, dato che è diretto anche ai piloti commerciali. »

Per chi sono organizzati questi stage?

«L'Aeroclub di Lugo organizza questi stage per i propri soci e anche per piloti esterni, dai piloti di ultraleggero ai piloti di linea. Anche da questi ultimi abbiamo avuto alcuni rappresentanti rimasti molto soddisfatti.»

Quanti incontri di studio sono stati effettuati fino ad ora?

«In totale ne sono stati effettuati nove, con una media di 8-10 allievi per volta e sono suddivisi in tre incontri per ogni stage.»

(Massimo Baldi) ●

Il tenente dell'AM.I., Sandro Oberoi, pilota di C130 a Pisa (a sinistra nella foto, al posto di pilotaggio) assieme all'istruttore Dario Costa, durante una sessione acrobatica e di "upset and spin prevention recovery-spin endorsement" a bordo del velivolo acrobatico Cap 10 dell'Aero Club di Lugo



Dall'Afghanistan
**NON ABBIAMO PIU'
 NOTIZIE DELLA
 PICCOLA NAZIFA**

Sono già due mesi che la piccola **Nazifa Nor Ahmed**, di otto anni, è tornata guarita nella sua casa di Cha Bol Bol, in Afghanistan, dove era di stanza fino a due anni fa la **Brigata Aeromobile Friuli** di Bologna. Affetta da una grave forma di linfoma di Hodgkin, una patologia molto grave ed incurabile in quel paese, grazie all'interessamento della stessa Brigata, della **Protezione Civile della Bassa Romagna, dell'Aero Club Francesco Baracca** di Lugo di Romagna e dell'associazione **CosmoHELP** di Faenza, era giunta in Italia nel luglio del 2008, per essere curata all'Ospedale S.Orsola di Bologna.

La gara di solidarietà tra militari e civili, le lunghe e premurose cure prestate dai sanitari, ma soprattutto l'affetto del responsabile della Protezione Civile della Bassa Romagna **Roberto Faccani** e della moglie, che l'ha ospitata amorevolmente in casa propria come una figlia per un lungo periodo di cura, più l'amicizia e la simpatia dei militari dei reparti volo della nostra Aeronautica Militare, che la bimba ha visitato durante la sua convalescenza in Italia,



Il comandante della Protezione Civile della Bassa Romagna Roberto Faccani assieme alla piccola Nazifa, durante il suo saluto all'Aeroclub di Lugo

assieme all'affetto dei soci dell'Aero Club Francesco Baracca di Lugo, hanno potuto sconfiggere la sua malattia. Il 3 marzo scorso Nazifa è partita da Fiumicino per tornare in Afghanistan dove erano ad attenderla i suoi familiari. Da quella data non abbiamo avuto più notizie della bambina, che abita in un piccolo e sperduto villaggio sulle montagne a circa 80 chilometri da Herat, senza collegamenti e con strade di fortuna. Neanche Roberto Faccani, che ha accompagnato Nazifa durante il suo rientro in patria, ha saputo fornire noti-

zie, soprattutto sul suo stato di salute attuale.

Purtroppo la Brigata Friuli non è più di stanza ad Herat; nonostante le comunicazioni satellitari, internet e tutta la più sofisticata tecnologia oggi disponibile, è sufficiente abitare in un microscopico ed isolato paesino sulle montagne dell'Afghanistan per perdere contatto con la civiltà.

Appena avremo notizie sarà nostra cura fornirle nel prossimo numero di *Eco della Pista*.

(Massimo Baldi) •



Da destra: Mauro Baldazzi, Oriano Callegati e l'avvocato Giovanni Baracca, rispettivamente presidente, consigliere e vice presidente dell'Aero Club di Lugo. In primo piano la piccola Nazifa, nel giorno in cui ricevette alcuni regali prima della partenza.

Senza tanti preziosismi, con molta semplicità, spontaneità e cortesia

NUOVA GESTIONE PER IL CIRCOLO DEGLI AVIATORI

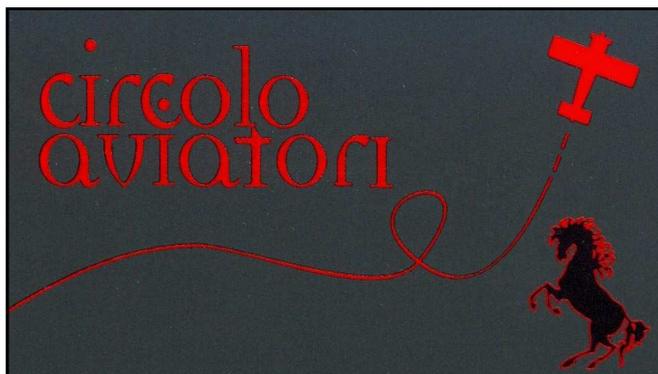
Il ristorante dell'Aero Club di Lugo ha riaperto rinnovato. Nuovi i gestori, lo stile e il menù

Chi sono i futuri gestori del **Circolo degli Aviatori** che si insedieranno alla barra di comando del ristorante dell'Aero Club di Lugo? Sono nuovi per la gestione del ristorante, ma ben conosciuti, per quanto riguarda la conduzione del **bar del club**; soprattutto lei, che da tempo è la responsabile dell'esercizio, che segue con grande passione, semplicità, e successo.

Sono due soci: **Oscar Paolucci**, lughese di trent'anni, grande appassionato di modellismo, romagnolo doc, con padre forlivese e la mamma di Alfonsine, con esperienza maturata da lungo tempo nel campo della ristorazione. Difatti «già i nonni, da parte di mamma - afferma Paolucci - hanno avuto sempre attività nel settore della ristorazione e si sono specializzati

anche in piadinerie, tramandando di generazione in generazione le proprie specialità. Sono sedici anni che la mia famiglia ha aperto un'attività di successo a Lugo nel settore della piccola ristorazione e del prodotto tipico romagnolo».

L'altro socio che dovrà cimentarsi in questa iniziativa targata Aero Club è **Sonia Montanari**, una bella ragazza, simpatica e dinamica, originaria di Lugo, che si definisce una vera romagnola. Non ha avuto particolari esperienze in passato nel settore della ristorazione ma dal 2006 ha iniziato facendo la "gavetta" e poi come manager del bar del circolo, accumulando anche esperienza come addetta di sala con i titolari della vecchia gestione del ristorante.



«Il Circolo degli Aviatori - assicurano i nuovi gestori - ha conservato la sua denominazione. Dopo la chiusura per i lavori di ristrutturazione e la messa a norma di alcuni particolari tecnici in cucina e nel ristorante, si è provveduto all'imbiancatura dei locali e all'acquisto dei nuovi arredi. Dal 9 maggio il circolo ha riaperto, con grande gioia soprattutto del personale dell'Aero Club e dei soci. Più avanti



Sonia Montanari e Oscar Paolucci ripresi al bar dell'Aero Club di Lugo, che gestiscono, durante una pausa nella ristrutturazione del ristorante

provvederemo anche ad inaugurarlo ufficialmente».

«Per fruire dei servizi del ristorante, che è aperto anche alla clientela esterna - sottolineano i nostri due amici - è necessaria l'iscrizione all'associazione "Amici del volo" che fa capo alla "A.I.C.S." - o Associazione Italiana Cultura e Sport,

che prevede il pagamento di una piccola quota annuale. Il contratto per la gestione del ristorante, formalizzato con l'Aero Club di Lugo, ha una durata di cinque anni, rinnovabile per altri cinque anni.

L'arredamento, lo stile del ristorante - proseguono i due soci - cambierà radicalmente da quello utilizzato fino ad oggi. Sarà uno **stile aeronautico**. Quei particolari, come motori, eliche e quant'altro disponibile, che era stato messo da parte dalla vecchia gestione, ritroveranno una degna collocazione. Si cercherà di aggiungere anche altri particolari, come un manichino in tenuta di volo, parti di aereo, modelli, quadri, poster e tanto altro ancora. Vogliano creare un bell'ambiente, che sia accogliente e in stile aeronautico.

I costi che si possono "limare" sono tanti e ci permetteranno di praticare prezzi più bassi per tutti, rispetto alla passata gestione. Con uno sguardo sempre rivolto alla qualità ed alla genuinità. Per i soci dell'Aero club poi ci sarà sempre un occhio di riguardo.»

In merito al menù i nostri amici si lasciano andare ad alcune anticipazioni: «Sarà prettamente romagnolo: la *nouvelle cuisine* non entrerà mai al Circolo degli Aviatori: ci saranno tagliatelle e cappelletti al ragù, le paste ripiene, piadine, tigelle, crescentine fritte e poi la carne,

limitando invece il pesce. I dolci saranno normali e i più tradizionali. Porzioni abbondanti, quindi, senza tanti fronzoli o decorazioni. I vini saranno quelli della casa tranne le ovvie eccezioni». Quindi, buon appetito a tutti!

(Massimo Baldi) •

VINCENZO RUGGERO MANCA

**L'IDEA
MERAVIGLIOSA
DI FRANCESCO
BARACCA**

La figura dell'Eroe Francesco Baracca, insuperato Asso della Caccia Italiana, analizzato in tutti i suoi aspetti utilizzando esclusivamente la sua fitta corrispondenza ed il suo diario personale. L'autore, con un lavoro di rigoroso incastro degli scritti disponibili ed in parte inediti, dà vita ad una inconsueta ed originale "intervista" al protagonista.

KOINè
NUOVE EDIZIONI

380 pagine

UN LIBRO CHE NON DEVE MANCARE NELLA VOSTRA LIBRERIA

Disponibile presso la segreteria dell'Aero Club Francesco Baracca di Lugo
a € 18,00 più le eventuali spese di spedizione
Per informazioni e ordinare: telefonare al n. 054576400