

**Sodalizio delle Associazioni Italiane di Costruttori di Aeromobili Amatoriali e Storici**

Il CAP Lombardia è una delle associazioni di costruttori amatoriali italiani che storicamente ha avuto un ruolo tra i più importanti nella crescita e nel consolidamento del movimento negli anni passati. Oggi purtroppo il suo nucleo storico, che si raccoglieva sull'aeroporto di Milano Bresso, ha perso la sua collocazione fisica più rappresentativa, avendo dovuto cedere ad altre entità l'hangar che aveva in concessione dall'ENAC su Bresso, e manca quindi di un punto di aggregazione in cui riconoscersi. L'associazione oggi di fatto opera in forma prevalentemente "virtuale", fatta soprattutto di comunicazioni via e-mail, se si escludono alcune cene/riunioni presso il ristorante dell'Aero Club Milano a Bresso, che servono a mantenere vivo l'aspetto conviviale.

Ci auguriamo che le cose migliorino in futuro e che le nuove generazioni di soci portino una nuova spinta aggregativa che oggi stenta a riprendere vita. Questo comunque non impedisce all'associazione di continuare ad operare e diversi soci sono alle prese con realizzazioni di tutto rispetto, supportati da un paio di eccellenti soci-ispettori incaricati della sorveglianza tecnica dei progetti.

L'esempio che il CAP Lombardia vi propone qui di seguito, assieme al saluto del suo attuale presidente, Piero Ferreri, serve per mettere in luce quanto oggi si può fare per mezzo della circolare NAV-15 e che riguarda un ambito diverso dalla costruzione amatoriale, anche se parallelo, ovvero quello del recupero amatoriale di velivoli storici "orfani" (quelli senza TCH - Type Certificate Holder). È la recente esperienza del socio di CAP Lombardia, Cesare Arcari, tessera n. L067, che, con l'aiuto del sodalizio CAP, ha rimesso in volo con grande determinazione uno Jodel D 210 che era fermo dal 1991.

**La storia di I-ACHI**

Lo Jodel D 120 I-ACHI è il numero di costruzione 304 prodotto dalla Wassmer Aviation Issoir nel 1965 e viene acquistato nuovo dall'Aero Club di Alessandria e immatricolato il 20 novembre



dello stesso anno. Le marche ACHI sono state scelte in ricordo di un istruttore di volo che si chiamava Achille.

Presso l'Aero Club Alessandria viene impiegato soprattutto per scuola, diretta a quel tempo dal simpaticissimo com.te Ravetti pilota istruttore innamorato degli Jodel e che ne aveva sponsorizzato l'acquisto. Ad Alessandria I-ACHI totalizza in dieci anni oltre 1.560 ore di volo fino al 31 dicembre 1975. Unico evento significativo, nel luglio 1970, la sostituzione del motore originale Continental C 90 14 F con il Continental C 90 12F, entrambi ammessi dal TC.

Attorno al 1973 l'Aero Club Alessandria, sempre con sponsorship del suo presidente, procede all'acquisto di due Robin DR 400-140 bellissimi e gli allievi preferiscono volare con gli aeroplani nuovi e il D 120 viene lasciato in hangar.

È a questo punto della vita di Cesare Arcari che i destini si incrociano perché nel 1975, con brevetto ottenuto nel 1972 ancora con i contributi dell'Aero Club d'Italia, avendo famiglia e prole da mantenere, assieme ad altri amici si era messo alla ricer-

**WASSMER D120**  
PARIS-NICE  
LE MOINS CHER  
DES GRAND  
TOURISME

**caractéristiques**

Longueur	10,10 m
Envergure	10,10 m
Hauteur	1,50 m
Poids en charge	1000 kg
Poids max	1200 kg

**performances**

Vitesse max	210 km/h
Vitesse crociera	180 km/h
Vitesse de descente	150 km/h
Hauteur max	5000 m
Plafond pratique	4000 m
Autonomie	1000 km

**Tableau de bord**

INSTRUMENTS DE PRÉVISION: ALTIMÈTRE, ANEMÈMÈTRE, VARIOMÈTRE, HORLOGE, COMPASS, THERMOMÈTRE, MANOMÈTRE, MANOMÈTRE D'ÉLÉMENTS DE CONTRÔLE.

ACCÉLÉROMÈTRE, MANOMÈTRE D'ÉLÉMENTS DE CONTRÔLE, MANOMÈTRE D'ÉLÉMENTS DE CONTRÔLE, MANOMÈTRE D'ÉLÉMENTS DE CONTRÔLE.



ca di un aeroplano da condividere. Ricorderà sempre quella telefonata con Ravetti, che non conosceva, al quale manifestò cosa stavano cercando e lui che disse «venite quà che ho qualcosa per voi».

A gennaio 1976 I-ACHI viene dato in esercizio illimitata al gruppo di amici Fernando Saracchi, Cesare Arcari, Giuseppe Blini, Pino Pausco e Gianni Tieppo. Essendo gente del mestiere, che lavoravano in Agusta da tempo, riescono ad ottenere autorizzazione dal Registro Aeronautico Italiano (dicasi ing. Rodolfo Galli allora Direttore Territoriale di Milano), a svolgere in proprio la manutenzione secondo RT come Esercente non Certificato. Questo consentirà loro per i successivi 14 anni di contenere i costi di manutenzione ma anche di stabilire un rapporto particolare con la macchina non solo come piloti ma anche come responsabili diretti della sua navigabilità ed efficienza.

Il gruppo iniziale si modifica nel tempo. Viene a mancare tragicamente Pausco. Tieppo, essendo l'unico non pilota lascia la sua quota, mentre si aggiungono Arnaldo Bertoni e Alessandro Mainini.

Il 10 agosto del 1991 I-ACHI effettua il suo ultimo volo a Vizzola raggiungendo oltre 850 ore alle precedenti di Alessandria e portando il totale a 2.414 ore senza subire incidenti o riparazioni. Il velivolo viene rimosso dal servizio e con decisione congiunta dei soci amici del gruppo viene ceduto a Cesare Arcari.



### La rimessa in efficienza

Si arriva così al 2012, anno in cui Arcari decide di terminare la sua attività professionale alla giovane età di 65 anni e naturalmente il suo primo progetto aviatorio è lo Jodel.

Riprende quindi i contatti con il Club Aviazione Popolare, che ora è diventato più numeroso di quando lo frequentava negli anni '70 e soprattutto ritrova una Circolare 15 decisamente ingrandita come possibilità permesse al costruttore amatore grazie al grande contributo dato da Rodolfo Galli.

Nel frattempo la Wassmer Aviation aveva cessato la sua attività lasciando lo Jodel D 120 "orfano" di detentore del Certificato di Tipo.



Ci sono quindi tutte le condizioni perché Arcari possa intraprendere la rimessa in efficienza del suo Jodel sotto sorveglianza del CAP Lombardia come aeromobile storico orfano amatoriale (art. 12.1 della attuale NAV-15 F).

L'idea di Arcari è quella di riportarlo in volo mantenendolo il più possibile vicino alle condizioni alle quali è uscito dalle

officine Wassmer nel 1965, con lo stesso schema di verniciatura, a colori rosso e bianco, con le scritte originali fatte con i caratteri delle mascherine di verniciatura dell'epoca e riproducendo il logo Wassmer posizionato sui lati del verticale.



Sono circa tre anni di lavoro molto divertente durante i quali, anche con l'aiuto di amici appassionati, Arcari ha sostanzialmente smontato tutto il velivolo nei minimi particolari procedendo al restauro globale con sostituzione del rivestimento, dei cavi dei comandi di volo, la revisione del carrello di atterraggio e tanti altri lavori descritti nel Rapporto formale del CAP a firma del sorvegliante tecnico ing. Luigi Ricci Moretti.

Per Arcari è doveroso ringraziare Aerosviluppi che lo ha supportato tecnicamente e non solo, Annibale Bertolli maestro di intelaggio e Bruno Pastore al quale deve, tra l'altro, quella bellissima satinatura a cerchi affiancati a decorazione della superficie in vista della paratia parafiamma in inox.

Il motore, quando sbarcato nel 1991, era stato portato presso l'Aermeccanica del buon Sergio Pinza, purtroppo scomparso, che ad un prezzo di favore e con pagamento a rate, gli aveva fatto una top overhaul con alesatura cilindri, sostituzione pistoni e applicazione di bollettini tra i quali la sostituzione delle valvole compatibili con la 100 LL. Sapendo che non sarebbe stato messo in moto il giorno dopo, lo aveva anche accuratamente preservato.

A gennaio 2015 inizia la fase di rimontaggio finale in hangar ad Albairate con l'aiuto insostituibile e meticoloso dell'amico Arnaldo Bertoni, anche lui motivato a far rivolare lo Jodel. Insieme resistono imbacuccati al freddo polare per aver poi il velivolo pronto ai voli in primavera.

Il lunedì 20 aprile 2015, dopo aver ricevuto il Permit to Fly provvisorio da ENAC, Arcari decolla con I-ACHI dall'aviosuperficie dell'amico Cesare Castoldi di Albairate, Milano, 24 anni dopo il suo ultimo volo. I voli successivi, condotti secondo il programma delle prove previste, si concludono entro il mese di giugno e il primo di luglio 2015 Arcari riceve il Permesso di Volo definitivo. Ad oggi ha ormai totalizzato circa 50 ore di volo.

Sicuramente lo potrete ammirare nel corso del Raduno CAP a Pavullo il 9/10/11 settembre. Vi aspettiamo!

CAP - Club Aviazione Popolare  
via Piave, 36 - 20091 Bresso - tel. 02 6107142  
segreteria@clubaviazionepopolare.org  
www.clubaviazionepopolare.org