

Il CAP-Emilia Romagna: dall'ultraleggero al jet

Carpi (LIDU), Ferrara (LIPF), Pavullo nel Frignano (LIDP), Reggio Emilia (LIRE), tutti aeroporti in cui si è tenuto un raduno del Club Aviazione Popolare. D'altro canto, in una regione che conta tanti altri aeroporti storicamente aperti all'aviazione leggera (come non possono venire alla mente Ravenna, Lugo di Romagna, Modena Marzaglia, tanto per citarne qualcuno) o aviosuperfici che non hanno nulla da invidiare a sedi aeronautiche di prim'ordine (come Ozzano Emilia, con il suo distributore automatico di carburante, neanche fossimo negli States...) come sorprendersi che l'associazione CAP locale non comprenda aeromobili di ogni tipo...



Il presidente del CAP-Emilia Romagna, Roberto Grassi, mentre sale a bordo del suo Rans S7 all'aeroporto di Aguscello (Ferrara).

Siamo nella sede dell'aeroporto di Aguscello (LIDV) vicino a Ferrara, con l'attuale presidente del CAP-Emilia Romagna, Roberto Grassi, argentino di nascita ma italiano di lontani origini ed oramai "nostrano" da oltre trent'anni. Si occupa di microscopi elettronici ma vola con il suo Rans S7 ricostruito col quale ha



L'ing. Galli consegna il Trofeo Caproni durante il Raduno del CAP 2015 a Pavullo nel Frignano.

impressionato la puntigliosa giuria del raduno 2015 e che gli è valso il premio Caproni dedicato agli ULM. Ma il CAP-Emilia Romagna ha una storia che nasce nel 2005 e che si snoda attorno alla figura di Giuseppe "Geppo" Ballarini di Parma, un pilota schivo e di gran cuore. Con una breve parentesi sul suolo forlivese, presso l'hangar di ricerca della Università degli Studi di Bologna, il testimone è a lungo tempo stato nelle sue mani. Lo incontriamo sempre con piacere, forse senza rendersene conto, parla di aerei come di opere d'arte.



Lo Warner Revolution II I-ATOB di Vincenzo "Tide" Flori.

Per spiegarti con la sua contagiosa passione come ha trovato questo o quell'aeroplano dimenticato in un angolo di un capannone ti dice, testualmente "...come trovare la Gioconda di Leonardo per strada lasciata alle intemperie...". La storia di cui va maggiormente fiero è quella dell'I-ATOB, un bellissimo Warner Revolution II con la livrea rossa e nera che scopre per caso e che il suo costruttore fatica a portare a termine. Geppo ti racconta i dettagli di quell'operazione, del motore da 160hp e dell'elica di un P66 come gruppo motopropulsore, ma non perde l'occasione per schernirsi. Lui, in fin dei conti, fa quello che un'associazione, una rete di appassionati con competenze differenti, dovrebbe fare - continua a ricordare - mettere in contatto le persone giuste. Quelle che sanno dove trovare quel legno particolare, quel bullone introvabile, che sanno come calcolare quella grandezza aeronautica, come stendere quel rapporto, come lavorare quel pezzo di metallo.



Poteva forse mancare un anfibio? Ecco nell'hangar di Parma la bellissima cabina dell'Osprey, marche I-PREY.

Ed alla fine l'I-ATOB vola, magari anche con l'aiuto di un altro socio pilota, anche questo messo in contatto dal nostro "Geppo". Una sorta di internet ante-litteram focalizzato sulle conoscenze aeronautiche della zona.

Nel CAP-Emilia Romagna non c'è solo chi fa... girare le eliche, ma anche le turbine. Si deve al mirabile lavoro del gruppo guidato dall'imprenditore emiliano Renzo Catellani la rinascita, tra gli altri, di un MB326E, marche I-RVEG che vola basato sull'aeroporto di Reggio Emilia.



L'Aermacchi MB326 I-RVEG ricostruito da Renzo Catellani.

Ma torniamo al presente, anzi al futuro del CAP-Emilia Romagna. Roberto Grassi si esprime con malcelata modestia, non pontifica, anche se il suo accento ricorda un altro argentino ben più famoso, e deve la sua grande passione per l'aeronautica all'aeromodellismo – fin dal lontano 1962, ci tiene a precisare – prima di entrare nell'aviazione leggera attraverso il Volo da Diporto Sportivo.

Le idee certo non mancano, tra progetti di fly-in e disegni di aeromobili d'epoca, sembra un fiume in piena. Il primo obiettivo rimane quello primario, di ristabilire all'interno del sodalizio la catena completa di figure e di competenze per seguire la costruzione di un experimental dall'inizio fino alla fine. Individuare una o due figure che possano svolgere la funzione di Incaricato di Sorveglianza Tecnica in seno all'associazione è una delle maggiori priorità. Poter seguire la costruzione da zero o il recupero di un aeromobile storico fino al completamento di tutte le attività tecniche ed all'ottenimento del permesso di volo è lo sforzo, non facile, verso cui spendere le energie migliori.

Con l'arrivo della bella stagione l'intenzione è quella di mettere in cantiere un fly-in "per vedersi tutti in faccia, conoscersi meglio, scambiare opinioni, o semplicemente condividere la nostra passione" in un raduno regionale, magari proprio all'aeroporto di Aguscello, dove ha sede l'ultraleggero di Roberto. E proprio sulla distinzione di categorie il presidente del CAP-ER ha le idee molto chiare. Oggi, con lo sviluppo della tecnologia e con il livello tecnico raggiunto nel mondo del VDS è una distinzione che non ha senso possa produrre barriere o divisioni (proprio per non usare quel bruttissimo termine della "segregazione"). I tempi sono oramai maturi e parlando di aeromobili con il Grassi non riesci mai a distinguere se sta parlando di un VDS o di un experimental. La voglia poi di

riprendere in mano gli attrezzi di lavoro è grande e parla con entusiasmo quasi fanciullesco di repliche di aerei storici da costruire interamente in legno, o di scatole di montaggio da oltreoceano.



Il Rand Robinson KR-2 I-DUCL di Giuseppe "Geppo" Ballarin.

Fatico a trovare la quadra per chiudere questa doppia intervista. Ma intravedo una sorta di "fil-rouge" che è anche un auspicio di molti, a partire dai vertici nazionali del Club Aviazione Popolare, e che è sintetizzata nel disegno del bambino che lancia un aeroplanino di carta, o in quella fotografia del ragazzino che si sporge dalla rete di protezione dell'aeroporto. Come "Geppo" ha cominciato dai deltaplani, Roberto è partito con gli aeromodelli, e qualunque cosa che vola deve essere un pretesto per avvicinare i giovani al mondo meraviglioso del volo, qualsivoglia sia il mezzo utilizzato. Non posso che augurare buona fortuna ed aiutare fattivamente il CAP Emilia Romagna nelle sfide che lo aspettano nel tempo a seguire.

(Articolo di I-AMRR al secolo Roberto Ragazzoni)



Il Lancair 235 Super ES I-SKIT di Carlo Aversa.

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