



## Aeroclub di Catania DOVE SI METTONO LE ALI

*L'Enac ha definito quella catanese la migliore scuola di volo italiana per la sua formazione di qualità*

di Antonio Giordano



**I**l piccolo aereo da turismo si ferma in mezzo alla zona di rullaggio, il pilota chiama la torre e gli dicono amichevolmente di aspettare. Devono averlo riconosciuto, dice Stefano Arcifa, che oltre a essere un pilota è il presidente dell'Aeroclub

Catania, un piccolo pezzo di storia dell'aviazione siciliana incastonato tra l'aerostazione dell'aeroporto Fontanarossa e la zona militare, quella in cui Vigili del fuoco e Capitaneria hanno i loro hangar. Il piccolo capannone ospita l'unica scuola di volo a sud di Roma a formare piloti di linea, bravi abbastanza da spingere le compagnie aeree a mandare i propri cacciatori di teste a Catania. Una formazione di qualità di cui si è accorto anche l'Enac, Ente nazionale per l'aviazione civile, che durante una delle ultime visite con cui controlla gli standard seguiti nelle varie scuole di volo italiane ha definito quello catanese il miglior aeroclub italiano.

I piloti catanesi sono costretti da subito a convivere con un traffico molto più grande della media. La particolarità dell'aeroclub catanese è tutta qui: al contrario della grande maggioranza dei suoi simili nel resto d'Italia, che vivono una dimensione fatta di piste piccole e traffico rado, qui si convive con un aeroporto da dieci milioni di passeggeri l'anno, si parla con una torre che controlla tutto il traffico aereo della zona e bisogna incrociare le proprie esigenze con quelle di un traffico aereo pesante. Tanto che l'ultraleggero di Arcifa si deve fermare per fare passare un jet diretto all'area di parcheggio, e dopo il decollo e un breve giro intorno a Catania, una volta ricevuta l'autorizzazione ad atterrare, deve aspettare due minuti prima di entrare nella fase finale della rotta. "Un jet di quel tipo si lascia dietro una scia importante - dice Arcifa - ed è meglio aspettare per evitare le turbolenze".

Nato nel 1932 come ritrovo di appassionati di volo sui terreni di Fontanarossa, il club ha interrotto le sue operazioni solo in occasione della seconda guerra mondiale e neanche per tutta la durata del conflitto, dato che esistono foto degli alleati britannici e americani che, dopo lo sbarco, occuparono l'aeroporto e iniziarono a divertirsi con i piccoli aerei dei soci. Dopo la guerra iniziò un'attività sempre più regolare, tra cui l'organizzazione dei rally aeronautici, gare di precisione tra aerei leggeri, o del giro di Sicilia, una gara che attirava concorrenti da tutto il mondo e spingeva i progettisti a preparare dei velivoli apposta per la gara.

## *L'unica scuola di volo a sud di Roma a formare piloti di linea*

L'attività principale però è la scuola di volo, soprattutto grazie alla simbiosi con la città di Catania e con il suo aeroporto. L'Aeroclub ha un legame storico con l'Istituto tecnico aeronautico Ferrarin, da cui arrivano molti aspiranti piloti per muovere i primi passi sul campo. Un campo vivace, quello di Fontanarossa: "Se impari a volare a Catania puoi volare ovunque - dice Arcifa - qui si deve comunicare di continuo con la torre per i propri spostamenti e condividere le piste con grandi mezzi a reazione". Per un certo periodo la presenza di Windjet aveva creato una piccola economia circolare, con studenti dell'Aeroclub che si pagavano il brevetto lavorando per i servizi a terra o altri comparti, e una volta ottenuto il brevetto di pilota di linea passavano a lavorare per la compagnia catanese. Oggi il meccanismo si è interrotto per la fine di Windjet, ma la scuola di volo non ne ha risentito molto: "Rilasciamo una cinquantina di brevetti l'anno, di cui circa dieci per piloti di linea - racconta ancora Arcifa - possiamo dire che di questi, il cento per cento trova lavoro nelle compagnie aeree".

In questo momento in effetti le più grandi compagnie aeree sono alla ricerca disperata di piloti, e gli allievi dell'Aeroclub catanese sono stati assunti da Emirates, da Turkish Airlines, da Ryanair, da Alitalia. In un caso, una compagnia ha mandato il proprio personale a informarsi sulle attività svolte e a illustrare agli allievi le proprie linee guida, per agevolare l'assunzione una volta preso il brevetto.

Alla base di tutto il lavoro dell'Aeroclub c'è uno staff di istruttori con migliaia di ore di volo alle spalle. La scuola utilizza sette mezzi per la formazione, di cui due per il volo strumentale e notturno, e svolge lezione per tutto l'anno arrivando a 3500 ore di volo. La struttura viene gestita con mentalità da imprenditori: "Cerchiamo di ottimizzare i costi ed essere autonomi dal punto di vista economico - dice Arcifa - ma non puntiamo sul profitto e affrontiamo l'attività con spirito etico: io e il vicepresidente siamo volontari, e tutte le somme ricavate dalle attività vengono reinvestite nel club, nell'acquisto e manutenzione dei mezzi e nel personale di supporto, meccanici e impiegati amministrativi". ■