

SCUOLE VOLO

Nuovi aerei per Aero Locarno

MARCO MINARI



Dopo la consegna dei primi due Sonaca 200 e di un Pipistrel Velis Electro SW 128 abbiamo incontrato Stefano Buratti CEO di Aero Locarno, scuola di volo che sta crescendo velocemente per quantità di allievi e qualità dei servizi offerti.

cockpit convenzionale, ma la previsione di avere questi aerei in flotta per una quindicina di anni ci ha convinto a dotarli di un cockpit Garmin con un PFD (Panoramic Flight Display) splittabile con la possibilità di inserire piani di volo, e di un motore Rotax 914 da 115

hp, completamente "engine data analysis control", ovvero controllato digitalmente con i dati del motore inviati in tempo reale al costruttore per la valutazione. Il Sonaca è dotato anche di un tracker che consente poi di rivedere a PC tutti i dati del volo.

Quante macchine avete ordinato e come sarà la flotta per l'estate 2021?

Il contratto è per dieci Sonaca 200 di cui sei come ordini fissi. I primi due sono stati consegnati a marzo, due a maggio e altri due arrivano a giugno. Questo ci consentirà di

Vi siete dotati del nuovo Sonaca 200. Perché la scelta di questo aeromobile e quali peculiarità tecniche vi hanno convinto?

Ad aprile 2021 sono stati tre anni da quando abbiamo rilevato Aero Locarno. La scuola aveva una flotta datata di Cessna e Piper. La necessità era rinnovare il parco distinguendo tra flotta IFR e VFR. Per l'IFR abbiamo tre Diamond DA40 e un DA42. Per il VFR, dopo valutazioni e il consiglio di acquisire un aeroplano con una struttura facilmente riparabile, quindi in alluminio, la scelta è caduta sul Sonaca 200, aeroplano nuovo, leggerissimo, con all'interno moltissima tecnologia.

Sonaca è da anni un costruttore di fusoliere per aerei di linea che ha rilevato un certificato di tipo di un aereo esistente degli anni '80, l'acrobatico Sling 2, su cui ha sviluppato questo nuovo modello. La scelta iniziale era di dotarli di un



In apertura: il Sonaca 200 HB-KGE di Aero Locarno. La scuola svizzera ha ordinato sei di questi velivoli ed altri quattro sono in opzione. **Sopra:** il cockpit dell'aereo.



Stefano Buratti, CEO di Aero Locarno.



Il Sonaca 200 HB-KGD. L'aereo è completamente in alluminio.

avere tutti i sei Sonaca 200 disponibili per l'estate 2021 che vorranno insieme a quattro Diamond, un DA42 bimotore e tre DA40 monomotori, un Pipistrel Velis Electro e un Piper PA-28 "glass cockpit". Abbiamo un'opzione per altri quattro Sonaca in consegna a primavera 2022 e valuteremo a settembre se convertirla in ordine fisso. A fronte dei nuovi arrivi, sono usciti dalla flotta due PA-28 ed entro la fine di giugno usciranno due Cessna, un 152 e un 172.

In merito al Pipistrel, cosa vi ha spinto ad avere in flotta un aereo elettrico?

Il Pipistrel Velis Electro è entrato in flotta i primi di aprile e in linea il 1° maggio. La Confederazione Svizzera ha pressato molto sull'introduzione di aerei elettrici e ha suggerito alle scuole di volo di acquisirli e farli volare con un contributo molto alto sull'acquisto. Il costo orario complessivo di questo aereo è pari al solo consumo orario del PA-28. Oltre al notevole contributo, con la Confederazione abbiamo la possibilità di sviluppare un concetto "full green". Sul nostro hangar di cui siamo proprietari, Hangar 4, possiamo gratuitamente montare i pannelli solari per alimentare con l'energia solare l'aereo. Questo rientra in un progetto più ampio con il quale si vuole sviluppare in una ventina di aeroporti nazionali svizzeri il concetto di "Green Sustainability", con la possibilità di rifornire gli aerei elettrici sulle varie basi dotate di questo sistema.

Sebbene l'autonomia di un Pipistrel sia sotto l'ora, grazie a questa rete è possibile girare tutta la nazione rifornendosi tramite i punti di accesso all'energia. L'aspetto geniale, e siamo i primi in Europa a farlo, è l'aver ottenuto l'autorizzazione per inserire il Pipistrel al-

l'interno del sillabo dell'ATPL integrato. Possiamo offrire agli allievi che arrivano da zero per conseguire questa certificazione la possibilità di volare cinque ore con l'aereo elettrico come se fosse un "single engine piston" ricevendo anche un certificato di abilitazione aereo elettrico. Stiamo lavorando insieme ad un partner olandese ad un programma che vada oltre le cinque ore di volo. Una sorta di formazione che occupi una fase intera dell'ATPL integrato su aerei elettrici.

Ad un anno dall'inizio dell'emergenza sanitaria quali sono i risultati di Aero Locarno?

Nel 2018, anno in cui abbiamo rilevato la scuola, si volava 800 ore anno, nel 2020 abbiamo chiuso con più di 4.000 ore e più di 1.500 di simulatore. Abbiamo allievi da tutta Europa, Libano, Cina con ormai una presenza maggiore del resto d'Europa rispetto ad italiani e svizzeri. Nel 2020, poco prima del Covid, siamo andati quattro volte

con gli allievi con un DA40 IFR in Inghilterra facendo tappe, sviluppando un vero e proprio concetto di volo di linea alternando i due allievi ai comandi. I numeri dello scorso anno verranno sicuramente aumentati almeno di un 10%, anche se una nostra proiezione va oltre il 15%. Oggi, tra i vari livelli, abbiamo 95 allievi e pensiamo di superare i 100 tra i vari corsi. A settembre partiranno per la prima volta due corsi ATPL anziché uno, con il nostro numero massimo di allievi che non supera i 15 per corso per seguirli meglio.

L'aspetto più interessante per noi rispetto al 2020 e all'emergenza Covid è stata la possibilità di fermarci e capire dove puntare per una strategia chiara. Le tre parole chiave sono state, visione, missione e strategia, affinché tutto funzioni. Abbiamo pensato di basarci su cinque strategie di cui le prime quattro hanno già ottenuto pieno successo. Abbiamo pensato che la crisi potesse colpire altre scuole di volo e come primo punto abbiamo

ricercato in Europa quegli ATO che stavano per chiudere ed abbiamo proposto ai ragazzi di finire l'addestramento da noi. Ne abbiamo acquisiti 20 da una scuola inglese e tre dalla Germania.

Come secondo punto abbiamo aumentato la pubblicità sui mercati svizzero e italiano. Il terzo punto è stato sviluppare la collaborazione con l'università di Lugano SUPSI (Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana) per un corso di laurea in ingegneria con ATPL. Il quarto punto ha previsto un accordo con il nostro partner straniero per aumentare i ragazzi che vogliono intraprendere la scuola. Stiamo poi lavorando intensamente con un partner internazionale extra europeo, compagnia aerea di cui al momento non dichiariamo il nome, per farsi che loro selezionino i piloti, 20 all'anno, e noi, secondo le loro procedure, li formiamo. Non da ultimo da citare il fatto che tutti i nostri progetti di crescita sono effettuati in autofinanziamento. ■



Il Pipistrel Velis Electro SW 128 marche HB-SYR appena ricevuto da Aero Locarno.