

Da Gallarate agli Usa volano aerei d'epoca

Pubblicato: Mercoledì 30 Gennaio 2008

 **E'** una idea che non poteva che venire a un "malato di aviazione", come lui stesso si definisce. Ma quella di **Francesco Rizzi (nella foto su una sua creazione)**, titolare di **Aerolab, azienda aeronautica di Gallarate** iscritta all'Associazione Artigiani della Provincia di Varese, è una di quelle destinate a mettere le ali: costruire **piccoli aerei con il fascino degli aerei d'epoca**, quelli che nel primo novecento hanno fatto la storia dell'aviazione, **ma con strumentazioni assolutamente in linea con la tecnologia di oggi**. Una produzione destinata ad appassionati che, magari, l'aereo se lo costruiscono da solo, come modellisti che abbiano deciso di lavorare in scala 1:1. Il primo dei quali è proprio chi ha concepito quest'idea: «Sono uno di quelli che si mette in garage e costruisce il suo aereo – spiega Rizzi – si chiamano costruttori amatoriali, un movimento che nel mondo ha una certa presenza ma in Italia però un po' meno, più che altro per difficoltà burocratiche. **Il mio primo progetto completo l'ho studiato a 16 anni** ma non ho mai smesso: realizzavo, guidavo e rivendevo prevalentemente repliche di aerei d'epoca. Io amo volare e questa passione è per me diventata **due volte mestiere**: prima diventando **pilota per Alitalia nel 1990**, poi imprenditore e **costruttori di aerei nel 2001**, con la nascita di Aerolab».

Una passione che l'ha portato in giro per l'Italia: «**Io sono di Pontedera**, ma nel 1990 mi sono spostato a Roma alla sede di Alitalia. L'avvento di Malpensa mi è stato utile per trasferirmi di nuovo, a Gallarate nel 1996: di Roma non apprezzavo lo spirito. Ed è stato meglio così: se fossi stato ancora là questa attività non avrei potuto nemmeno gestirla. Tutte le subforniture a controllo di alta tecnologia si trovano qui, mica altrove...»

La prima idea di Rizzi, infatti è quella di **affidare a terzi altamente specializzati i vari componenti** dei suoi gioiellini volanti. «Per realizzare l'aereo noi coordiniamo varie aziende, ognuna delle quali realizza una parte. Usiamo le competenze dove le troviamo: la saldatura e l'assemblaggio dei pezzi per esempio la facciamo in Argentina, mentre per tutti i componenti usiamo molte delle realtà locali della zona, perché è qui che si trova lavorazione a controllo, che è quella che cerchiamo. L'ingegnere progettista strutturale, invece, è di Bucarest: per questo il mio principale strumento di lavoro è Skype»

 **Ma come è successo che un appassionato realizzatore di aerei "in proprio" tentasse la rischiosa avventura di diventare un imprenditore aeronautico?** «I fattori sono stati principalmente due. Innanzitutto, lo stop di 20 anni della produzione di aerei leggeri, cominciato negli anni 70 con una legge americana (Gli Statunitensi sono i principali clienti degli aerei leggeri, per uso personale, ndr) che rendeva costosissimi, e perciò del tutto sproporzionati per gli aerei più economici, i controlli per arrivare alla certificazione di un aereo. Il mercato è ripartito solo negli anni 90, grazie a una nuova normativa USA voluta dalla lobby dei piloti amatori. In quel momento stavo costruendo un aereo in legno degli anni 30 molto apprezzato in America: quella novità legislativa mi mise seriamente in mente di provare a mettermi in produzione. Il mercato degli aerei leggeri però non è facile: chi ne cerca uno non cerca semplicemente "un aereo": lo vuole con l'ala bassa o l'ala alta, in legno o in fibra di carbonio. In un mercato così puntare su un solo modello era piuttosto rischioso. Pensando a questo sono arrivato all'altra idea che mi ha consentito di tentare l'avventura più serenamente, ed è **la vera innovazione industriale del progetto: realizzare tre modelli diversi montabili però su un'unica fusoliera**, con in comune quindi tutta la parte delle strumentazioni e del motore. Un modello ad ala bassa (con le ali al disotto del "corpo" dell'aereo, ndr), uno ad ala alta (con le ali al di sopra, ndr) e un biplano. L'intento preciso è quello di realizzare un bell'aereo, ma a basso rischio industriale e con prezzi contenuti: il modello già assemblato ha un prezzo di listino in media di 60mila euro più Iva, mentre il kit da montare da sé ha prezzo di 40000».

Ad apprezzare i modelli gallaratesi sono soprattutto dai principali clienti mondiali del settore, gli americani: «I primi modelli sono andati tutti negli Stati Uniti, dove abbiamo rivenditori locali e dove abbiamo partecipato alle più grandi (e mitiche, ndr) fiere del settore: quella di **Osh Kosh** e la **Sun and Fun**, in Florida.

Gli americani hanno apprezzato in particolare una italianità che mi ha un pò stupito: io credevo di avere fatto un prodotto per loro. E loro, invece, hanno notato il nostro stile e la cura nei particolari. Segno inequivocabile, in Usa e in tutto il mondo, del vero "Made in Italy"».

.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it