



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 1



## F.S.I.V.A. PIANO STRATEGICO 2005-2009



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 2

## Indice generale

1 - Premessa.....	4
2 - Attuale situazione di crisi e sue cause.....	4
3 - Obiettivi.....	6
3.1 - Incremento del numero dei praticanti .....	6
3.2 - Miglioramento della qualità del volo.....	6
3.3 - Aumento della visibilità sui media e miglioramento dell'immagine.....	6
3.4 - Regolamentazione e Qualificazione dei piloti di Airshow.....	6
3.5 - Collaborazione con Aeronautica Militare Italiana.....	6
4 - Attività.....	7
4.1 - Qualificazione del personale addestrativo.....	7
4.2 - Riqualificazione ed estensione del Corpo Giudici.....	7
4.3 - Qualificazione dei Commissari Sportivi.....	8
4.4 - Istituzione dei Centri di Acrobazia Aerea.....	8
4.5 - Istituzione delle Zone Acrobatiche.....	8
4.6 - Modifica alla Normativa di accesso.....	8
4.7 - Istituzione del "Chicken Trophy".....	8
4.8 - Istituzione del "Freestyle Trophy".....	9
5 - Conclusioni.....	9



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 3

---

## LISTA DELLE REVISIONI

NUMERO	AUTORE	PAGINE MODIFICATE	MOTIVO DELLA MODIFICA	DATA EMISSIONE
1	L. Salvadori	-	Prima emissione del documento	Settembre 2005



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 4

## 1 Premessa

Il presente documento è la sintesi della linea strategica che il Consiglio della FSIVA intende adottare per il perseguimento dei propri obiettivi statuari.

La redazione del documento ha lo scopo di consentire un'adeguata diffusione dei concetti in esso contenuti e favorire la partecipazione dei soggetti interessati, siano essi singoli individui, associazioni aderenti alla FSIVA o altre organizzazioni.

Uguualmente, la presentazione scritta consente indirettamente una migliore strutturazione dei commenti e delle osservazioni, in modo da tenerne adeguato conto nelle successive edizioni.

## 2 Attuale situazione di crisi e sue cause

Il numero dei praticanti l'acrobazia sportiva a motore a livello agonistico è andato diminuendo progressivamente nel corso degli ultimi anni, con un drammatico tracollo dal 2001 in avanti per le categorie promozionali. Più stabile la situazione per il volo in aliante.

Le cause ipotizzate per tale situazione sono legate sia a fattori economici che a fattori contingenti, dei quali il più evidente è la crisi dell'Aero Club d'Italia e la sua conseguente inazione che ha ostacolato il già faticoso cammino degli Aero Clubs attivi nel nostro sport.

La riduzione del numero degli istruttori acrobatici, oltre che delle scuole di volo abilitate, ha influito pesantemente sulla possibilità di accedere alla pratica sportiva. Inoltre, la non standardizzazione dei percorsi addestrativi non ha favorito la crescita di una nuova generazione di piloti acrobatici affidabili, sicuri e capaci.

La crisi dell'AeCI ha causato la disaffezione del personale a terra: giudici, commissari, organizzatori. Ciò ha reso difficoltoso organizzare gare, anche di basso profilo, per mancanza di personale da adibire ai vari servizi.

Paradossalmente, ad uno scenario così negativo corrisponde un aumento significativo dei piloti delle Categorie internazionali (Avanzata ed Illimitata), che inoltre competono ad elevato livello di qualità ottenendo significativi riconoscimenti sia in Italia che all'Estero. Considerando però l'andamento dei concorrenti nelle categorie nel periodo in esame si conclude che questo fenomeno può essere il risultato del buon lavoro svolto negli anni precedenti la crisi.

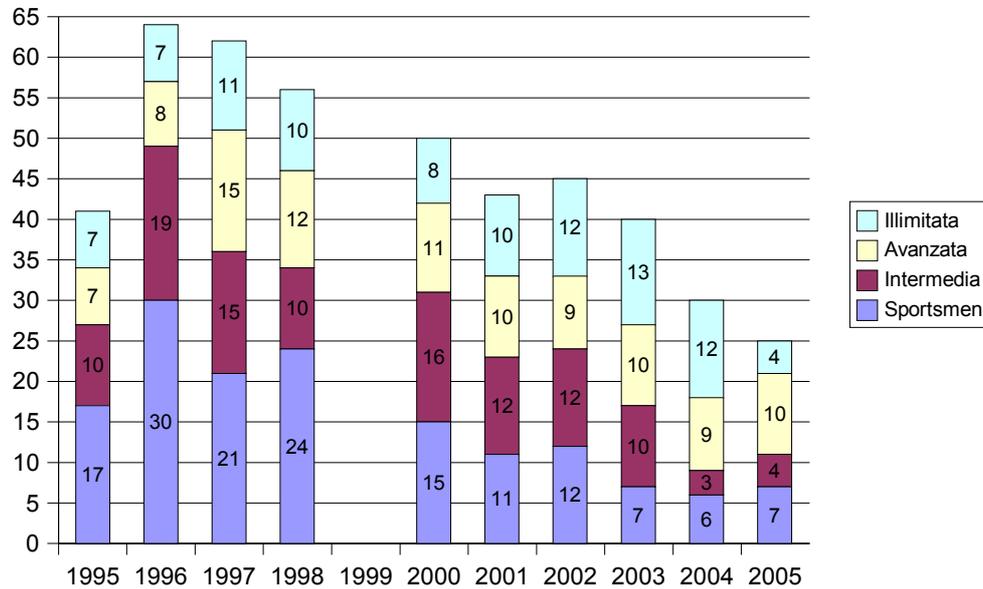
Si tratta quindi di rivitalizzare il nostro sport utilizzando con profitto e ad ampio spettro le risorse esistenti e quelle che sono da poco maturate per organizzare le attività, addestrare piloti e commissari, attivare infrastrutture e processi normativi.



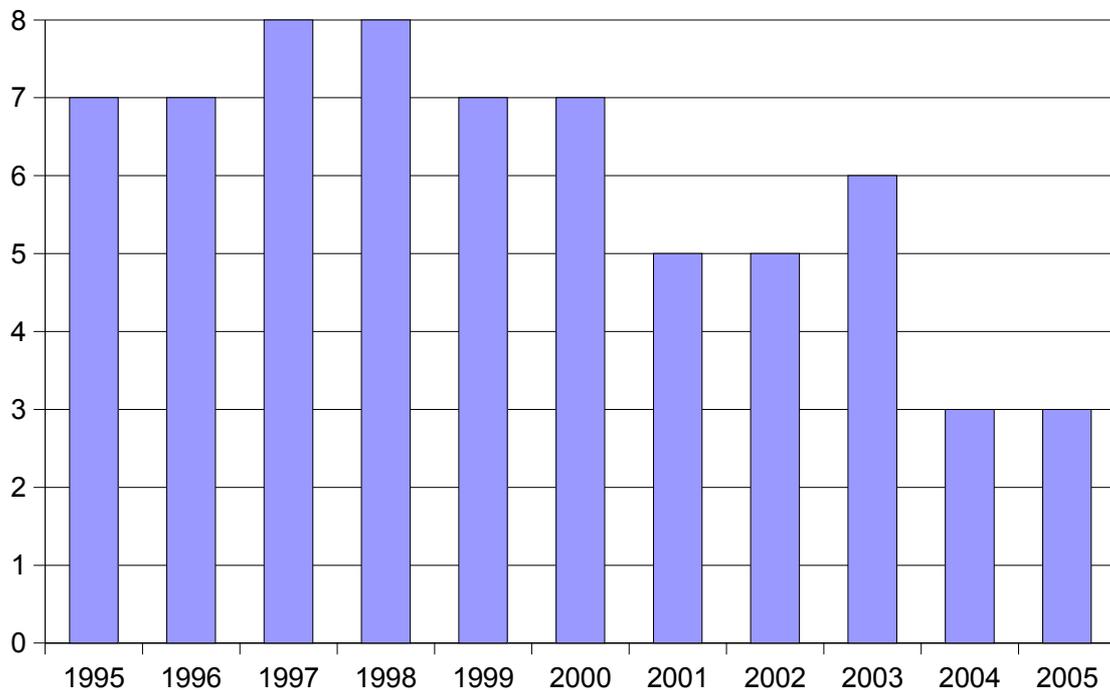
# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 5

## Partecipanti negli anni



## Gare effettuate negli anni





# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 6

## 3 Obiettivi

L'obiettivo primo della FSIVA è quello previsto dallo Statuto, ossia quello di svolgere attività sportiva acrobatica. Per estensione del concetto, l'attività può essere svolta direttamente dalla FSIVA o indirettamente attraverso le Associazioni ad essa aderenti.

E' quindi evidente che la FSIVA assume fin dall'inizio una funzione di stimolo e promozione della pratica del volo acrobatico a fini sportivi, sia attraverso l'addestramento di piloti, giudici, commissari sportivi ed addestratori stessi che attraverso l'attività agonistica da essi a vario titolo praticata.

Data la finalità non lucrosa della FSIVA, oltre che per la "leggerezza" presente e prevedibile delle sue strutture operative, l'attività di promozione e coordinamento tende per forza di cose ad assumere carattere prevalente.

E' quindi di questa attività che si tratta nel presente documento, enunciando fin d'ora gli obiettivi strategici dell'attività della FSIVA.

### 3.1 Incremento del numero dei praticanti

Obiettivo apparentemente banale, è invece il primo da perseguire poiché solo l'allargamento della base dei praticanti dell'acrobazia sportiva può consentire la crescita della qualità, ossia l'individuazione di potenziali campioni di livello internazionale.

Altre Federazioni Nazionali hanno operato in tal senso ottenendo risultati eccellenti. Ad esempio a pochi chilometri dai nostri confini la Fédération Nationale Aeronautique francese ha reso possibile la pratica dell'acrobazia in tutto il Paese attraverso facilitazioni organizzative e normative ben più che economiche.

Per la FSIVA quindi la sfida è quella di rendere meno complicata organizzativamente, logisticamente, operativamente la pratica del volo acrobatico, facendo leva sul volontariato e sulla passione sportiva dei praticanti la disciplina.

### 3.2 Miglioramento della qualità del volo

Una volta allargata la base è possibile operare su di essa una selezione volta ad individuare i soggetti più promettenti ed a favorirne la crescita sportiva.

Auspiciabilmente, anche attraverso una migliore immagine e propaganda del nostro sport, potrebbero rendersi disponibili fondi di sponsorizzazione da destinare a finalità sportive.

### 3.3 Aumento della visibilità sui media e miglioramento dell'immagine

Uno sport che non ha pubblico non è uno sport: infatti l'esibizione del gesto sportivo è priva di senso se nessuno la osserva. D'altra parte, l'assenza di pubblico implica nel mondo moderno l'assenza di comunicazione sull'attività svolta, che a sua volta rende impossibile il coinvolgimento di sponsors a sostegno dell'attività stessa.

E' quindi indispensabile operare sul fronte della comunicazione e dell'immagine per favorire il coinvolgimento del pubblico. Anche se, per motivi regolamentari di difficile soluzione, è assai difficile che una competizione acrobatica tradizionale possa ottenere il gradimento del pubblico, è possibile utilizzare proficuamente eventi non strettamente sportivi come gli airshows e gli avioraduni per propagandare le nostre idee e favorire indirettamente lo sviluppo delle competizioni sportive.

Va da sé che queste attività di "testimonial" dovrebbero essere affidate con ocularità a piloti in grado di favorire la diffusione di un messaggio positivo sia in termini di sicurezza che di qualità del volo: da cui la necessità di intervenire sul fenomeno degli airshows attraverso una qualificazione dei piloti, attualmente non prevista da alcuna normativa.

### 3.4 Regolamentazione e Qualificazione dei piloti di Airshow

Analogamente a quanto già in essere in alcuni Paesi, fra i quali è da ricordare il Regno Unito (che opera in ambito JAA), è necessario definire un metodo di qualificazione e controllo dei piloti che effettuano attività acrobatica in airshow che, basandosi su criteri analoghi alla suddivisione in categorie dell'acrobazia sportiva, abiliti il binomio pilota-velivolo all'effettuazione di esibizioni di contenuto preventivamente verificato in ordine alla sicurezza del volo e verso il pubblico.

Tale normativa, essendo di carattere sportivo, dovrebbe essere emessa dall'AeCI attraverso la FSIVA lasciando all'AeCI, sempre tramite la FSIVA agente come braccio operativo, la sorveglianza delle manifestazioni aeree come previsto dalla legge istitutiva del 1954.

### 3.5 Collaborazione con Aeronautica Militare Italiana

La collaborazione con l'Aeronautica Militare è un punto di forza per l'ottenimento di vantaggi accessori all'attività sportiva, sia agonistica che addestrativa.



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 7

L'utilizzo di basi militari per l'allenamento delle Squadre Nazionali, l'appoggio logistico e normativo che può conseguire al rinnovato impegno reciproco fra AMI ed AeCI sono alcuni dei benefici prevedibili. Inoltre l'essere in buoni rapporti con AMI implica un migliore interfacciamento con altri Enti ed Autorità dello Stato (ENAC, ENAV) per la realizzazione degli scopi della FSIVA.

## 4 Attività

### 4.1 Qualificazione del personale addestrativo

Per creare piloti sportivi occorrono istruttori che, a vario livello e titolo, possano consentire la formazione dei piloti in sicurezza e consapevolezza dei limiti propri e delle macchine utilizzate.

Stante l'attuale normativa ENAC, che si aggiunge a quella JAR che ignora completamente il volo acrobatico, la pratica dell'acrobazia aerea è possibile solo a chi dispone dell'apposita abilitazione, che può essere conseguita solo presso scuole (FTO o OR) certificate con istruttori VFR/Acro certificati.

Questa normativa appare superata dai tempi e, volendo fare la FSIVA riferimento alla sola acrobazia sportiva, scarsamente applicabile. Infatti il percorso addestrativo ENAC è assai meno impegnativo di quanto previsto dai regolamenti per la Cat. Sportman, la più semplice del volo acrobatico. Nulla addirittura è richiesto per l'acrobazia in aliante.

E' quindi ragionevole pensare che l'acrobazia sportiva possa essere portata interamente sotto l'egida dell'Aero Club d'Italia, e quindi anche della FSIVA, in analogia con quanto già in essere da anni per il volo a vela ed il volo libero, i cui istruttori sono qualificati attraverso l'AeCI. La FSIVA dovrebbe pertanto acquisire competenze e capacità per addestrare e controllare gli istruttori di volo acrobatico, dietro opportuna delega da parte dell'AeCI.

Si tratterebbe quindi di creare una nuova figura, l'ALLENATORE ACROBATICO, che per esperienza di base, addestramento specifico ed esami acquisisca un titolo riconosciuto dall'Autorità Sportiva (AeCI e FSIVA). L'allenatore potrebbe quindi operare in periferia addestrando i nuovi piloti acrobatici (già in possesso di licenze rilasciate da ENAC) sulle macchine disponibili, non necessariamente a disciplinare di qualche scuola di volo. Gli allievi, superato un esame teorico-pratico in ambito AeCI-FSIVA, acquisirebbero un "patentino" di pilota acrobatico.

La standardizzazione dell'addestramento dovrebbe essere perseguita attraverso la produzione, da parte di AeCI e FSIVA, di un syllabus addestrativo completo di manualistica e test di esame, oltre che per mezzo del recurrent training degli allenatori.

In una prima fase, essendo la normativa ENAC in vigore non modificabile nell'immediato, l'allenatore potrebbe subentrare nel perfezionamento di piloti acrobatici abilitati ENAC attraverso corsi intensivi organizzati sotto l'egida della FSIVA.

In un secondo tempo, con risultati in termini di affidabilità e sicurezza auspicabilmente positivi, si potrebbe passare alla fase finale con l'eliminazione, in accordo alle norme JAR, dell'abilitazione richiesta da ENAC facendo confluire il tutto in FSIVA come sopra descritto.

### 4.2 Riquilificazione ed estensione del Corpo Giudici

La finalizzazione del volo acrobatico all'agonismo è possibile solo se il panorama sportivo è ricco di competizioni, piccole e grandi, in grado di attirare i piloti senza imporre loro eccessivi costi o disagi. Ugualmente, gli organizzatori devono poter realizzare un evento senza oneri che sono ormai, alla luce dei fatti, di difficile sostenibilità per la difficoltà di spendere anche al minimo le attività e le persone coinvolte a fronte di quote di iscrizione tenute basse per invogliare la partecipazione.

La riduzione dei costi passa anche attraverso la disponibilità di giudici ed ufficiali di gara che, oltre ad essere dotati delle necessarie capacità e qualifiche, siano diffusi capillarmente sul territorio e facciano parte integrante dei clubs o associazioni che praticano l'acrobazia aerea.

Inoltre l'allargamento del corpo giudici consente anche un miglioramento del giudizio di gara, con riduzione del contenzioso in gara che, seppure inevitabile per la tensione agonistica, spesso nel passato ha superato il livello di guardia anche per la scarsa rotazione dei giudici su più gare.

La FSIVA deve quindi farsi parte attiva nella riquilificazione dei giudici attualmente in attività, mediante corsi di aggiornamento e stages teorico-pratici, nonché nella formazione di nuovi quadri da avviare al tirocinio come assistenti di giudici attivi.

Anche in questo caso la standardizzazione della documentazione di supporto e del training, da eseguire sotto il controllo della FSIVA, garantiscono il risultato nel medio e lungo termine.

Tuttavia, data la situazione di difficoltà del momento presente, è prevedibile che i primi risultati possano essere conseguiti nell'arco di 2 anni dall'avvio dell'iniziativa.



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 8

## 4.3 Qualificazione dei Commissari Sportivi

Il quarto pilastro su cui si appoggia il nostro sport, oltre a piloti, istruttori/allenatori e giudici, è costituito dai Commissari Sportivi ossia da coloro che reggono organizzativamente le redini delle competizioni.

E' facile capire come commissari preparati sui regolamenti ed esperti nell'organizzazione rendano agevole ed efficace, a vantaggio di tutti, lo svolgimento di una competizione riducendo al minimo tempi morti, inutili attese e rendendo possibile ai piloti di concentrarsi sulla prestazione sportiva senza distrazioni o disagi.

E' altrettanto chiaro che tale preparazione, finora lasciata alle qualità o capacità dei singoli, non sia applicabile a tutte le situazioni: è pertanto necessario per la FSIVA creare una nuova generazione di commissari, regolarmente qualificati e tesserati, attraverso opportuno addestramento operato anche mediante documentazione standardizzata e tests.

Data la minore criticità del lavoro dei commissari sportivi è possibile ipotizzare che quelli addestrati nella stagione invernale possano essere operativi, seppure con compiti secondari, nella stagione sportiva immediatamente seguente. In altre parole i primi risultati potrebbero essere ottenibili nell'arco di un semestre dall'avvio dell'iniziativa.

## 4.4 Istituzione dei Centri di Acrobazia Aerea

Per favorire la diffusione del nostro sport è opportuno considerare l'istituzione di Centri di Acrobazia Aerea che, di fatto già esistenti sotto forma degli Aero Clubs maggiormente attivi nell'Acrobazia Aerea, si rivolgano anche ad un pubblico multiregionale e non, come ora, solo locale.

Tali Centri dovrebbero operare, limitatamente all'acrobazia sportiva, secondo le indicazioni e con i metodi e strumenti proposti dalla FSIVA attivando anche con essa, ove necessario, opportune convenzioni per consentire l'utilizzo delle proprie strutture anche a soci di altri sodalizi.

In tale ambito sarebbe possibile l'effettuazione di corsi intensivi per l'abilitazione ENAC al volo acrobatico come previsto nella prima fase del piano di transizione ad una nuova normativa. Analogamente, sotto la guida di istruttori qualificati, sarebbe possibile la formazione degli allenatori, dei giudici e dei commissari.

Data l'esistenza di alcuni Aero Clubs che svolgono attualmente attività acrobatica significativa, questi potrebbero essere immediatamente coinvolti e qualificati a costo marginale come Centri di Acrobazia Aerea.

## 4.5 Istituzione delle Zone Acrobatiche

La normativa vigente consente l'effettuazione in piena legalità di attività acrobatica in spazi aerei dedicati, soggetti a regolamentazione e pubblicizzati attraverso AIP.

La scarsità di zone acrobatiche ufficiali, che sono spesso lontane dagli aeroporti con conseguenti problemi di sicurezza, è un notevole ostacolo alla diffusione dell'acrobazia.

E' quindi obiettivo della FSIVA quello di favorire la creazione di nuove zone acrobatiche in corrispondenza degli aeroporti o aviosuperfici in cui si desidera effettuare attività acrobatica.

La FSIVA deve rendersi parte diligente predisponendo una documentazione standardizzata, accettabile per ENAC, onde rendere meno difficile il cammino della pratica ed auspicabilmente facendosi carico dell'istituzione delle zone acrobatiche su richiesta e con la collaborazione dei sodalizi federati.

## 4.6 Modifica alla Normativa di accesso

L'abilitazione al volo acrobatico ha attualmente un requisito di ingresso di 100h PIC che non appare giustificata da alcuna motivazione plausibile.

E' infatti ben noto che nessun requisito di ingresso si applica all'abilitazione IR, che può essere conseguita immediatamente dopo la PPL senza un requisito minimo di esperienza.

Essendo il volo acrobatico un fatto sportivo, la maggior parte dei piloti potenzialmente interessati ad esso trovano un ostacolo insormontabile nell'impegno di tempo e risorse necessario a maturare le richieste 100h PIC, ed abbandonano l'intento prima ancora di cominciare.

E' quindi fondamentale abbattere questo ostacolo normativo, essendo la sicurezza garantita dalla presenza a bordo con l'allievo di un addestratore qualificato (istruttore o, auspicabilmente in seguito, allenatore).

## 4.7 Istituzione del "Chicken Trophy"

Per favorire l'avvicinamento delle nuove leve allo sport dell'acrobazia aerea è prevista l'attivazione di un circuito di gare a programma semplificato (Chicken Cup) nelle quali, sfidandosi sul solo Q-Program della Cat. Sportman della stagione in corso, i piloti neofiti possano volare anche con istruttore o pilota di sicurezza a bordo. Le gare dovrebbero durare un solo giorno ed essere organizzate presso gli Aero Club che dispongono di velivolo idoneo, il quale verrebbe noleggiato a prezzo concordato ai piloti esterni senza che questi debbano portarsi l'aereo da casa.



# PIANO STRATEGICO

EDIZIONE: 1  
DATA: SETT 2005  
PAGINA: 9

In tal modo, mantenendo elevati livelli di sicurezza e salvaguardando i velivoli grazie alla presenza del pilota di sicurezza, i piloti potrebbero iniziare la carriera sportiva a costi modesti e con facilità. Il circuito "Chicken Trophy" dovrebbe precedere l'inizio della stagione ufficiale di gare, sicché i piloti ad esso partecipanti potrebbero immediatamente debuttare in Cat. Sportman.

## 4.8 Istituzione del "Freestyle Trophy"

Data la lunghezza e la complessità delle gare di acrobazia di precisione, è impossibile pensare che queste possano attrarre il pubblico in misura significativa. E' quindi opportuno giocare altre carte per promuovere il volo acrobatico sportivo.

Una soluzione potrebbe essere data dall'istituzione di un circuito di gare "Freestyle Trophy", basato sulla specialità del Libero Integrale. Ogni gara, della durata di 1-2 ore, potrebbe essere organizzata nell'ambito di airshows appositamente creati oppure inserita come evento di prestigio in airshows prestigiosi già esistenti, sfruttando l'effetto di richiamo della partecipazione di numeri d'eccezione quali le Frecce Tricolori.

L'elevata spettacolarità del Libero Integrale favorirebbe inoltre la partecipazione di sponsors, strutturali o occasionali, ed il conseguente effetto di diffusione dei messaggi da questi indotto in aggiunta ai benefici economici diretti per l'attività sportiva.

## 5 Conclusioni

Nel presente documento, che è una proposta certamente migliorabile col contributo di chiunque abbia idee sensate, realizzabili e di qualità misurabile, sono presentate alcune linee guida dell'attività della FSIVA nel primo scorcio della sua esistenza.

La FSIVA, sotto l'egida del rinnovato Aero Club d'Italia, deve assumere tutte e sole le competenze inerenti il volo acrobatico favorendone la pratica in un'ottica sportiva e non di audace quanto banale esibizionismo.

La presente situazione di crisi ha radici profonde nella generale inadeguatezza ai tempi delle normative e delle strutture preposte di controllo ed autorizzazione, che ostacolano la pratica dello sport aereo e lo svolgimento di manifestazioni sportive.

Ne consegue un abbassamento del numero dei praticanti e dei fiancheggiatori, fenomeno che se non invertito darà risultati catastrofici.

La neonata FSIVA deve agire a livello organizzativo, propositivo, di coordinamento favorendo direttamente ed indirettamente l'attività dei Sodalizi ad essa aderenti, sfruttando ovunque possibile le forze del volontariato ed applicando soluzioni innovative ai problemi attualmente presenti.