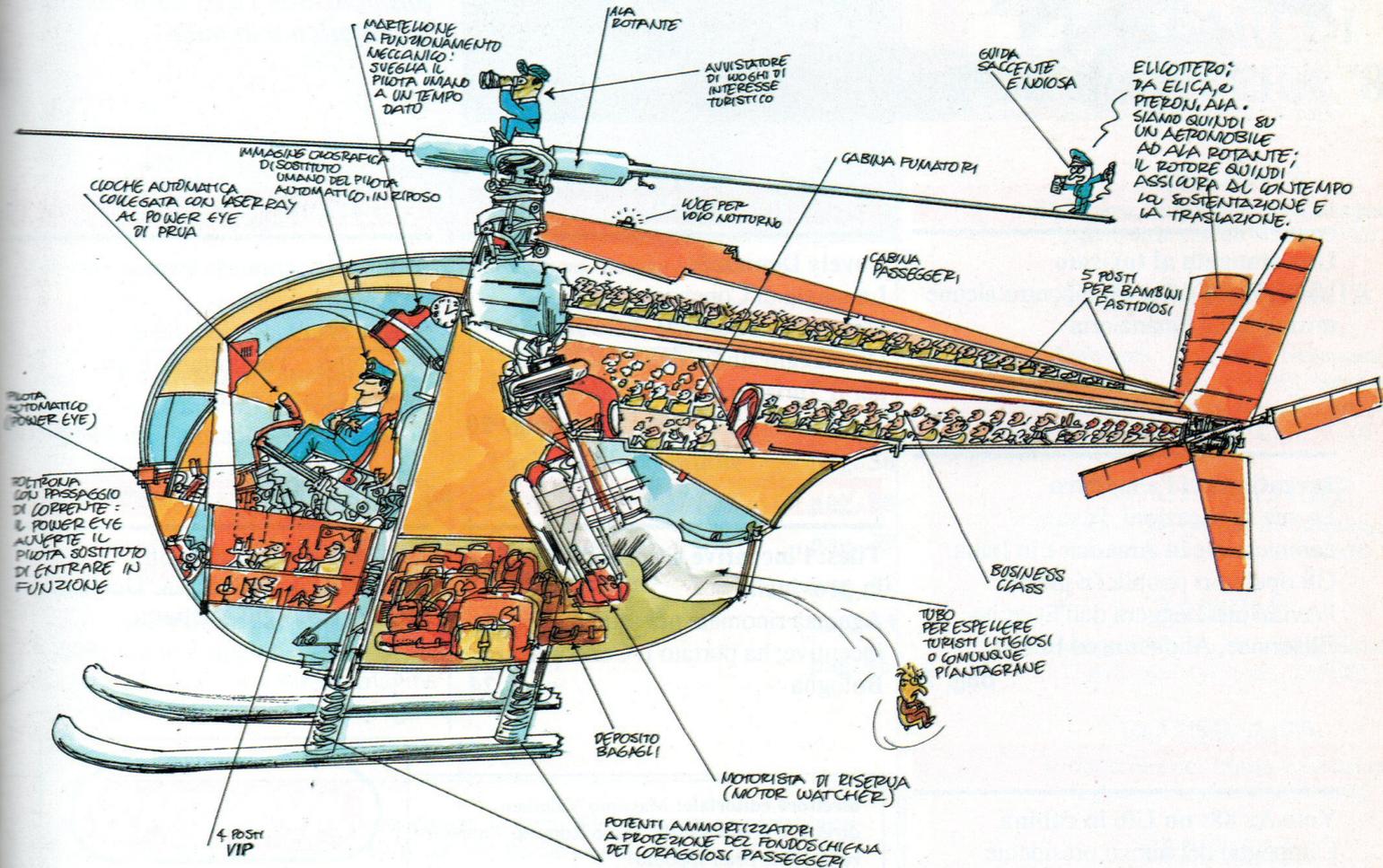


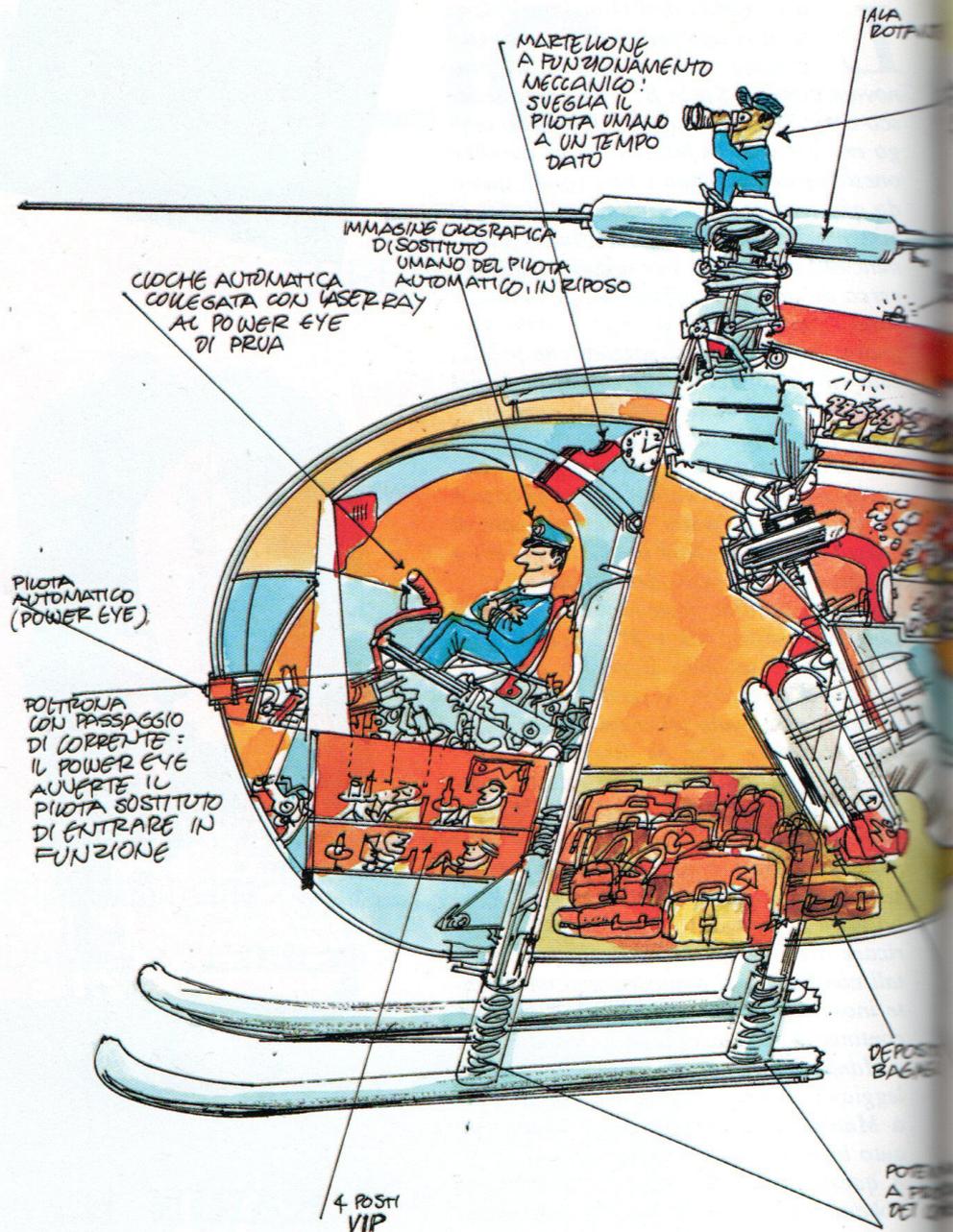
AVI NEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi



INVENTIAMOCI L'ELICOTTERO

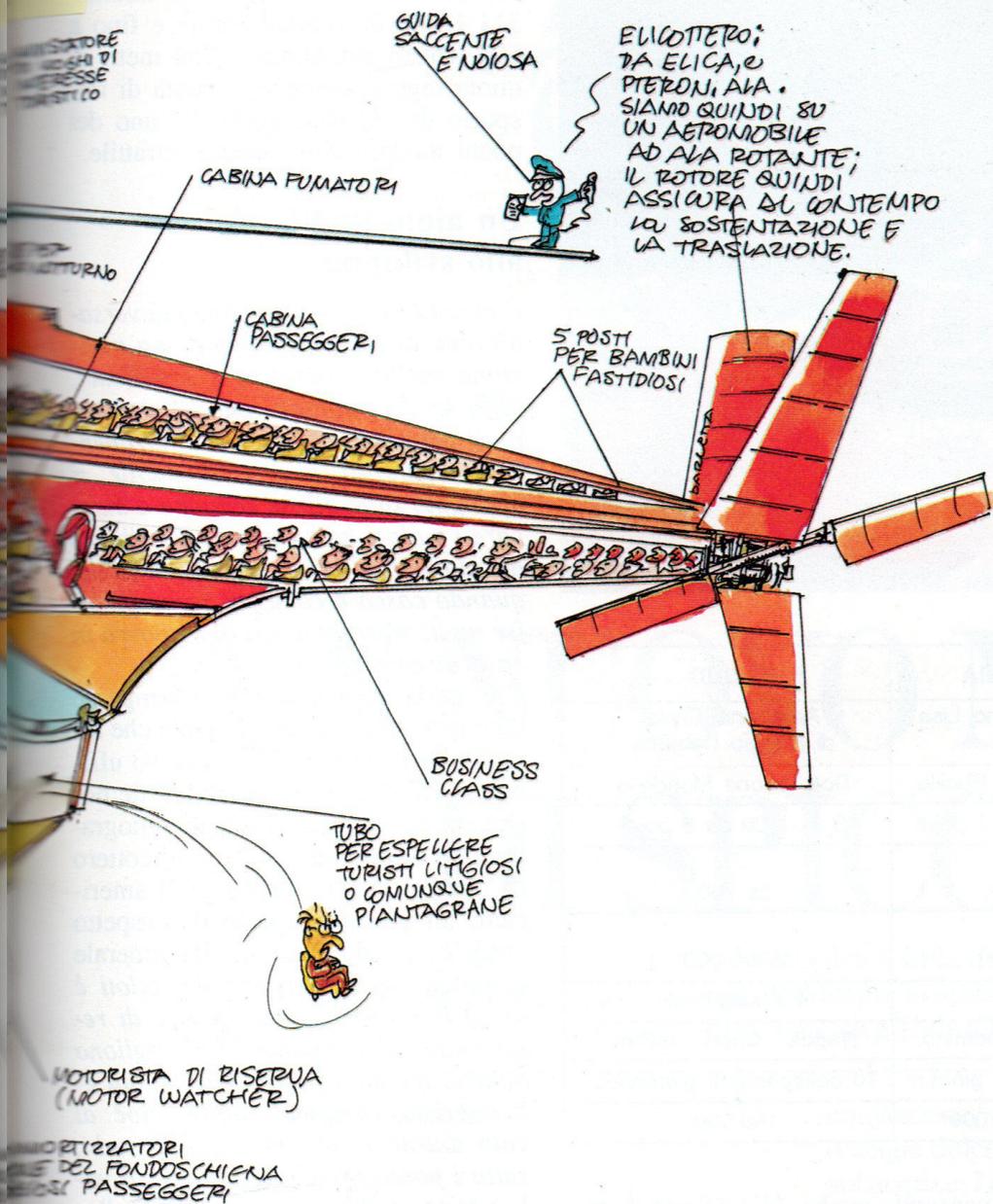
L'elicottero è la macchina che più avvicina l'uomo al suo sogno di dominare il volo: decolla e atterra in spazi limitati, può rimanere fermo in aria, può salire, scendere, avanzare, retrocedere. Peccato che sia così rumoroso e che costi così caro. Se si riuscisse ad inventare l'elicottero silenzioso ed economico, si rivoluzionerebbe drasticamente tutto il sistema dei trasporti nel nostro pianeta. Fino ad oggi, tuttavia, i due problemi sono di difficile soluzione. La principale causa di rumorosità è data dallo sbattere delle pale, che devono girare veloci per dare la portanza al mezzo. Uno sbattere morbido e silenzioso come quello del film Tuono Blu è solo fantasia: è forse meno avveniristico immaginare una macchina che possa lievitare controllando la forza di gravità, piuttosto che un elicottero che riesca a sollevarsi senza schiaffeggiare l'aria con le sue pale. Sul discorso costi, poi, incide il problema della sicurezza; se è vero che l'elicottero è una macchina versatile è altrettanto vero che i suoi costi sono dieci volte superiori a quelli di un aereo leggero, basti pensare che per ogni ora di volo dei giganteschi "Chinook", sono necessarie 35 ore di lavorative a terra per la manutenzione. Questo è il motivo per cui in Italia il gestore del maggior numero di elicotteri è lo Stato, principalmente attraverso l'Esercito. Da privati cittadini siamo abituati a vederci sorvolare da elicotteri targati Carabinieri o Polizia, impegnati nella lotta contro il crimine e nell'ordine pubblico, ma la stragrande maggioranza di quelli esistenti nel nostro paese è colorata di grigio-verde e compare discretamente sulle cronache locali o nazionali, solo in occasione di vistosi interventi per lo più in appoggio alla Protezione Civile, come



INVENTIAMOCI L'ELICOTTERO

Parliamo del mezzo per volare più bello, più affascinante, ma anche più rumoroso e costoso che esista. Le sue applicazioni, l'uso commerciale, da noi come in America, gli operatori pubblici e privati: l'Aviazione Leggera dell'Esercito, Eliservice, Alidaunia ed Elisud

di Mauro Ferri



cottero come mezzo sostitutivo del trasporto terrestre o navale, un po' per il problema dei costi, un po' anche per il non facile reperimento dei piloti. Se non è facile avviare servizi in elicottero per risolvere problemi di solo trasferimento, figuriamoci le difficoltà per intraprendere iniziative più propriamente turistiche, come i tour in elicottero sopra le città d'arte, le Dolomiti o i laghi lombardi. Non sorprende che uno dei rari tentativi, quello sperimentato qualche anno fa dal tour operator Emotion di Roma, abbia dato magri risultati: nel 1984 sette minuti di volo sulla capitale con partenza dall'aeroporto dell'Urbe, quindi quasi fuori città, costavano al pubblico ben 110.000 lire, compreso il trasferimento da e per il centro. Tanto per fare il solito non sempre gradevole confronto con la lontanissima America, l'opuscolo di quest'anno della Manhattan Helicopter Tours propone un volo della stessa durata, con partenza dalla trentesima strada, per soli 30 dollari. Per cercare di osservare più da vicino la realtà del mondo degli elicotteri, abbiamo fatto visita al Centro Aviazione Leggera dell'Esercito (Cale), che è una scuola che forma tecnici e piloti, ed al 1° Raggruppamento dell'Aviazione Leggera dell'Esercito "Antares", che è il reparto operativo, entrambi con sede a Viterbo alle dipendenze del generale Giampaolo Giannetti.

Al servizio della Protezione Civile

Alla fine di agosto dello scorso anno gli imponenti CH 47 "Chinook" dell'esercito si sono alzati continuamente in volo, nell'alta Valtellina, per trasportare da Sondalo a Bormio i giganteschi tubi lunghi 14 metri e pesanti 4 tonnellate che avrebbero poi permesso lo svasso del lago di Pola. Gli elicotteri sono gli stessi che ogni estate svolgono un instancabile servizio, su richiesta della Protezione Civile, nello spegnimento degli incendi. In forza al 1° Raggruppamento "Antares", vengono costruiti in Italia dall'Agusta, su licenza Boeing. Il "Jumbo" degli elicotteri, con l'inconfondibile fusoliera a "banana" ed il doppio rotore, è un mezzo capace di sollevare un ca-

il servizio antincendi o l'assistenza alle popolazioni terremotate.

Macchine affascinanti ma costose

L'uso che ne fanno le imprese private, invece, è meno conosciuto. Quanti elicotteri per fini privati sono immatricolati in Italia? Che caratteristiche hanno? Come vengono utilizzati? E da chi?

La Direzione Generale dell'Aviazione Civile ha dato l'assenso ai voli di linea a due vettori che si distinguono dagli altri perché in luogo dell'aeroplano utilizzano l'elicottero: Elisud per il collegamento Napoli-Capri-I-

schia ed Alidaunia per il volo Foggia-Isole Tremiti.

Si tratta di due servizi dalle caratteristiche particolari, rivolti ad una fascia di utenza che potenzialmente può permettersi di sostenerne il costo, costretta dal fatto che né Capri, né San Domino alle Tremiti offrono spazi per l'atterraggio anche al più piccolo degli aerei.

Accanto ai due vettori meridionali inquadri nel sistema del trasporto di terzo livello, operanti con i piccoli A 109 da sette o otto posti della Agusta, ed alle iniziative locali di elinoleggio, rivolte per lo più agli uomini d'affari, stentano a decollare iniziative commerciali per l'utilizzazione dell'eli-



Un A 109 della Elisud

	ALIDAUNIA	ELISUD
Base di armamento	Aeroporto "Gino Lisa" Foggia	Aeroporto Civile di Reggio Calabria
Amministratore Unico	Avv. Roberto Pucillo	Dott. Leone Mondello
N° e tipo elicotteri	2 A - 109 da 7 posti	3 A - 109 da 8 posti
Ore di volo in un anno per elicottero	ca 800	ca 700
Costo al pubblico dell'ora di volo	2.200.000	2.300.000
N° piloti	3	4 + stagionali
Servizi di linea	Foggia - S. Domino	Napoli - Capri - Ischia
Frequenze	4 collegamenti giorn.ri	10 collegamenti giornalieri
Costo bgl	34.000 - 48.000*	180.000

* con sovvenzioni regionali

rico pari al suo peso (20 tonnellate) o di ospitare nel suo vano oltre trenta persone, compreso l'equipaggio. Entrando nel suo voluminoso ventre, la prima cosa che mi è venuta in mente da ingenuo profano è stata: "che bell'autobus sarebbe, se fosse adattato al trasporto passeggeri". Mentre un forte sibilo annunciava l'avviamento delle turbine che avrebbero messo in moto i due potenti motori, l'ufficiale che mi accompagnava spiegava: *Per pilotarlo sono necessari due piloti più un assistente, la tecnologia che lo governa è la stessa di un grosso jet. L'unico difetto vero è la rumorosità* (e infatti il frastuono era aumentato e l'ufficiale aveva dovuto alzare la voce). *Pensi che per tutti i passeggeri sono obbligatorie delle cuffie di protezione dei timpani!*

Ripensando anche alle 35 ore di manutenzione a terra per ogni ora di volo, ho messo da parte le mie fantasie su improbabili futuri "Chinook" dipinti con i colori di qualche coraggioso tour operator italiano.

Tuttavia sotto i colori del nostro esercito non militano solo i grossi "Chinook", ma anche i più comuni A 109: via le morbide poltrone e la delicata tappezzeria dei mezzi civili, attrezzato con armi, munizioni, sistemi di puntamento e radar, lo stesso mezzo assume un tono ed anche un aspetto differente, ma è sempre lui, l'agile macchina costruita dalla Agusta di Cascina Costa di Samarate, in provincia di Varese, su licenza dell'americana Bell Helicopter Textron: undici metri di apertura alare (cioè il diametro del rotore), oltre 14 quintali di pe-

so, due motori "Allison" a turbina, 311 Km/h di velocità-limite e fino a 600 Km di autonomia; 3750 metri di quota raggiungibile e capacità di trasporto di 7/8 passeggeri. E' uno dei pochi modelli con carrello retrattile.

Un aiuto (militare) allo sviluppo

L'elicottero è l'aeromobile più versatile che esiste, ma è anche una macchina molto complessa e sofisticata, difficile da pilotarsi, perché presuppone per chi la conduce dei movimenti non naturali. L'aereo è stabile, si appoggia sulle ali, se vengono a mancare i motori ha sempre la possibilità di planare; l'elicottero è instabile, quando casca è come un sasso ed offre molti meno margini di manovra in caso di emergenza.

Chi parla è il generale Giampaolo Giannetti, nel salottino in pelle che arreda una parte del suo spazioso ufficio del C.A.L.E. di Viterbo. Alle nostre spalle campeggia una gigantografia dell'ultimo modello di elicottero da combattimento ideato dagli americani, un piccolo biposto dall'aspetto crudele ed aggressivo. Il generale continua: *La formazione dei piloti è un grosso onere, finanziario e di responsabilità. Attualmente ci vogliono almeno tre anni per fare un pilota elicotterista completo, abile, cioè al volo diurno e notturno, con le nubi, sotto i ponti, senza dimenticare il volo tattico dell'esercito. Un tempo l'esercito addestrava solo militari di carriera, ma oggi è previsto anche l'addestramento di ufficiali piloti di complemento, con una ferma di 12 anni, al termine della quale sarà possibile per loro inserirsi nell'aviazione civile.*

Mentre aumenta il fabbisogno di giovani piloti, l'esercito non ha necessità di sovrappopolarsi di colonnelli non più operativi e disoccupati. La ferma di complemento risolve i problemi propri dell'esercito e potenzialmente è destinata a dare una mano allo sviluppo dell'aviazione civile: essere troppo vecchi per un elicottero da combattimento non significa dover appendere il rotore al chiodo. Più semplificati, più economici, ma altrettanto sicuri, gli A 109 civili possono

benissimo essere affidati alle esperte mani di un ex-combattente.

Per i militari dell'Antares l'elicottero con la "E" maiuscola è l'AB 212, oppure il suo modello più evoluto AB 412 "Griffon", un bimotore di 52 quintali capace di portare 12 persone oltre l'equipaggio, naturalmente ancora a doppia firma Agusta-Bell. Per ogni ora di volo di questa macchina sono necessarie 8 ore e 12 minuti di lavoro a terra; ogni 25 ore di volo viene condotta una ispezione di funzionamento della durata di una settimana; ogni 100 ore di volo c'è l'Ispezione Intermedia, condotta da due sottufficiali specialisti e della durata di circa 2 mesi. Compite le 900 ore di volo la macchina viene completamente smontata per il grado più alto d'ispezione a tutte le sue componenti condotta in proprio. Dopo 1200 ore di volo l'elicottero viene riportato in fabbrica per una ispezione di livello superiore, e tutto ciò avviene normalmente nell'arco di 5 anni, dato che ogni elicottero dell'esercito attualmente vola dalle 180 alle 200 ore l'anno. Se possono sembrare poche, si pensi all'apparato tecnico e logistico esistente dietro ogni aeromobile in volo: triplicando i turni di lavoro degli specialisti militari a terra, si possono anche triplicare le ore di volo di ciascuna macchina, ma naturalmente lo si fa solo in caso di emergenza.

Non è difficile immaginare il grosso volume di costi di gestione di una flotta di elicotteri. Ma l'Esercito è l'Esercito, risponde a particolari esigenze, è legato a standard di sicurezza che devono adeguarsi a situazioni operative più difficili e diversificate di un qualunque mezzo civile, non deve entrare in concorrenza se non con la propria volontà di essere efficiente ed affidabile.

Per un vettore privato le cose sono un po' diverse.

L'America è sempre l'America

Torniamo un momento in America. Se i tentativi italiani di organizzare circuiti turistici con servizi regolari faticano a "decollare", queste iniziative nel nuovo continente, al contrario, proliferano: alla Manhattan Helico-



UN WAR-GAME A GRANDEZZA NATURALE

Il 1° Raggruppamento dell'Aviazione Leggera dell'Esercito (CALE) battezzato con il nome "Antares" è nato il primo febbraio 1976 ed è alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore della Difesa. Nel corso di quasi venti anni di vita ha visto evolversi continuamente il parco aeromobili in dotazione e crescere l'impegno delle sue unità di volo, dall'intervento in Libano a tutte le esercitazioni di rilievo in Italia, in appoggio dei paracadutisti della Folgore, come per i trasporti logistici a favore di enti militari e civili. Di rilievo sono le operazioni di soccorso alle popolazioni civili colpite da calamità naturali e l'annuale campagna anti incendi svolta per conto della Protezione Civile. Da segnalare la versione sanitaria dell'elicottero AB 212, sempre pronto al decollo in 30'. A Viterbo convive con il C.A.L.E. (Centro Aviazione Leggera dell'Eserci-

to), che è la vera scuola di preparazione dei tecnici e dei piloti, dotato delle più sofisticate apparecchiature per formare dei veri professionisti del volo in elicottero; gioiello tra gli strumenti didattici a disposizione del C.A.L.E. è il gruppo dei simulatori di volo, macchine e computer capaci di ricreare così bene una situazione reale, da lasciare affascinati: all'interno la cabina è la stessa di un normale elicottero, ma intorno ai finestrini sono posti grossi schermi video che riproducono, come in un film americano zeppo di effetti speciali, cieli ed aeroporti d'Italia conservati nella memoria del computer. Volare sembra un gioco, e sperimentare una caduta libera dopo aver grippato i motori, vi assicuro, non è piacevole. Sono in arrivo i nuovi programmi che riproducono situazioni di combattimento. Un war-game a grandezza naturale, è troppo bello, corro ad arruolarmi! m.f.

nella foto: un "Chinook" del C.A.L.E. di Viterbo

pter Tours (che fa parte della Damin Group Company) si affiancano per esempio la Island Helicopter Corporation (che non solo propone il volo più economico su New York a 30 dollari, ma riconosce anche 7,5 dollari di commissione agli agenti di viaggi, pari al 25%) o ancora due società della North American Helicopter Airways, che operano in altrettante destinazioni di elevato interesse turistico: la Grand Canyon Helicopters e la Papillon Hawaiian Helicopters. Alle isole Hawaii il volo più economico costa 85 dollari, ma dura trenta minuti. La lotta per emergere e battere la concorrenza non si combatte solo sul piano economico, ma anche su quello della qualità dei servizi. Con uno stile tutto americano Anthony Amanzio, vice presidente

marketing della Damin Aviation ha detto: *Sono convinto che il tipo di elicotteri che utilizziamo sia largamente responsabile del nostro successo: essi ospitano 5 passeggeri ed offrono opportunità di vedere e godere del panorama assai superiori a quelle offerte dagli elicotteri usati da altri a New York, che con 14 posti a sedere offrono visibilità e comfort notevolmente limitati.*

Leale o sleale che sia, è il gioco americano della libera concorrenza, di fronte alla quale si ha sempre la sensazione di vivere in una piccola regione di provincia, timorosa di tutto ciò che può avvenire al di fuori dell'ala protettiva dello Stato.

Eppure da noi non mancherebbero le occasioni, né gli scenari per avviare i-

trasporto aereo

niziativa elituristica. Un tentativo lo ha fatto, sembra con successo, la Eliservice di Napoli, che con due piccoli elicotteri monomotori, un Hughes 500 da 3 passeggeri ed un Ecureuil da 4 passeggeri, ha avviato dall'agosto di quest'anno un servizio di elitaxi e di circuiti turistici tra l'aeroporto di Napoli Capodichino e le principali località della penisola sorrentina: Sorrento, Positano ed Amalfi. Ce ne parla Liberato De Martino, titolare dell'agenzia Lubratur di Sorrento e uno dei soci della Eliservice srl: *Abbiamo iniziato a stagione pienamente avviata, in agosto, senza alcun lancio pubblicitario, ed i risultati sono decisamente confortanti, ci lasciano intendere che per questo genere di servizi c'è un grosso potenziale di sviluppo. Tra i servizi di escursione in partenza dall'Hotel San Pietro di Positano (un 5 stelle del gruppo Relais & Chateau - nda) e gli altri servizi, in genere elitaxi da e per l'aeroporto di Napoli, abbiamo trasportato quasi 200 passeggeri in meno di due mesi. Per noi la stagionalità è ancora un grosso limite, tuttavia contiamo su turismo congressuale e per il prossimo anno speriamo di ottenere l'assenso per esercitare i servizi di linea. Con questo obiettivo abbiamo deciso l'acquisto di un A 109.*

Perché un A 109 e non le due macchine già operanti? L'assenso per i voli di linea, tecnicamente definiti "servizi di trasporti regionali ed interregionali continuativi con pubblicizzazione di orari" viene concesso solo agli elicotteri che hanno due motori, per ovvi motivi di sicurezza. Quelli, cioè, già in possesso dei due vettori attualmente operanti. Balza all'occhio subito una differenza significativa: il biglietto per volare a Capri costa 180.000 lire, mentre quello per San Domino alle Tremiti costa al massimo 42.000 lire, grazie ad un intervento della regione Puglia.

Come si fa a non confrontarsi con gli Stati Uniti? Tra gli opuscoli esposti negli uffici Twa in Italia ce n'è uno che dice in due parole: la prima classe Twa vola gratis tra l'aeroporto e Manhattan, con i voli "New York Helicopter". Gli altri pagano poco più di 62 dollari per 10 minuti di volo, neanche 90.000 lire per aggirare il fa-

Vi considerate esigenti?

Ecco qualcosa di veramente speciale che riserviamo a voi e ai vostri clienti più raffinati: il Messico, la Scandinavia e il Brasile firmati Barberini Tours. Tre occasioni fuori dal comune per stupire chiunque, anche chi ha già visto tutto.

Incentives e Out-Going sono tra le nostre migliori specialità, offritele a tutti i clienti che vi chiedono il massimo. Con un'organizzazione talmente accurata e così ad alto livello non potrete che riscuotere un pieno successo.

Perché chi viaggia con Barberini Tours difficilmente dimentica l'esclusività, la completezza e la cura del particolare che fanno da cornice ai meravigliosi paesaggi scelti nelle località più esclusive. E se i vostri clienti sono abituati a pretendere il meglio, con Barberini Tours potrete vizziarli fino in fondo.

 **Barberini Tours**

APPUNTAMENTI IN GRANDE STILE

00187 ROMA - Via della Purificazione, 95
Tel. (06) 47 29 31 r.a.
TELEFAX (06) 46 48 68 - Telex 62 25 57

stidioso traffico della metropoli americana. Il vettore si definisce "The Airline to the Airlines" ed offre i propri servizi ad altre 38 compagnie aeree, inclusa la nostra Alitalia. Se le 42.000 lire di Alidaunia non fanno testo, le 180.000 lire di Elisud sono ancora lontane dalla tariffa americana, decisamente più accessibile, anche se la durata del volo non è proprio la stessa.

Quali dunque le prospettive italiane? *Dall'inizio della nostra attività a Napoli - dice Leone Mondello, amministratore unico di Elisud - abbiamo potuto constatare un notevole aumento della domanda, dal che possiamo dedurre un progressivo aumento anche per gli anni futuri, però limitatamente alle località di forte attrattiva turistica capaci di interessare la clientela con disponibilità economica medio-alta. Prevediamo un grosso sviluppo per i collegamenti con le isole minori (Eolie, Egadi, Tremiti) e gli aeroporti della Sicilia. Nel complesso riteniamo che la richiesta del mercato sia buona, anche se in termini di reddito il servizio non ha ancora raggiunto la fase di attività, e ciò a causa dell'incostanza della domanda.*

Per Alidaunia ecco l'opinione dell'avvocato Roberto Pucillo: *Le prospettive sono notevoli perché si scoprono sempre nuovi impieghi da affiancare a quelli tradizionali. E' recentissima la modifica di una legge sulle aviosuperfici, che in pratica vietava l'atterraggio in terrazza a tutti, con le solite eccezioni eccellenti. La responsabilità di queste limitazioni ricade un po' su tutti, per via di un'impreparazione generale e dell'imaturità degli operatori. Una legge che consenta di operare non significa anarchia, solo che con l'elicottero è facile scantonare.*

In pratica, se un eliporto è in grado di seguire tutte le manovre nelle fasi di decollo e di atterraggio, alzarsi in volo dalla terrazza di casa o di un albergo è un'operazione del tutto libera, vincolata solo alle leggi esistenti ed al senso di responsabilità del pilota. *E' come viaggiare con la propria macchina - conclude l'avvocato Pucillo - esistono dei regolamenti, ma sta a noi rispettarli per non provocare incidenti.*

TUTTE LE SETTIMANE, ALLA STAZIONE DI VENEZIA S. LUCIA, SI AVVERANO MOLTI, BELLISSIMI SOGNI.

Orient-Express: un mito, una leggenda, il treno più famoso e più celebrato del mondo. Un comfort raffinato, uno stile ineguagliabile, un servizio e un'ospitalità da 5 stelle, un'atmosfera indimenticabile, un'esperienza assolutamente unica. Da febbraio a novembre partenze ogni settimana sul percorso Venezia - Innsbruck - Zurigo - Parigi - Londra.



ORIENT-EXPRESS TURISMO

Agente generale per l'Italia
Via Turati 18 - 20121 Milano
Tel. (02) 653563/4/5-6599964/5/6 - Telex 312344
Centro prenotazione a Roma: Via Torino 5/A
Tel. (06) 4747518/520 - Telex 612635



SIC