

AVINews

Anno XV

15 febbraio 1989 / n° 306 / lire 7000

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

sulle cause e
il maltempo

Si schianta un charter di ita Aereo vecchio e compagnia semiconosciuta

Il Boeing 707 della Independent Air con equipaggio americano era partito da Santa Maria doveva fare rifornimento - Mistero sugli ultimi minuti

VOLI A RISCHIO

Una tragedia dell'incertezza e dell'azzardo. Le notizie pure frammentarie, che prime testimonianze, gli elementi tecnici a disposizione sembrano indicare, precise a cui sarà difficile sfuggire.

Una piccola compagnia con sede nella lontana Georgia (Stati Uniti), che si vanta di offrire ai clienti una vacanza di sogno a Santa Maria e che accumula prenotazioni affrettosamente. Centocinquanta passeggeri stipati su un aereo di vent'anni, è facile capire che operano ai margini del mercato. La conclusione è un volo a rischio che si conclude

brain
PER IL TUO CERVELLO

la Repubblica

L'aereo contro una montagna, erano tutti tu Il rogo delle Si schianta un Boeing C

Sono morti anche i sette uomini dell'equipaggio, di nazionalità statunitense. Il jet era partito da Bergamo. Secondo una prima ricostruzione il pilota avrebbe chiesto di effettuare un atterraggio d'emergenza, ma i controllori di volo dell'isola di Santa Maria sostengono di non aver ricevuto richieste di soccorso. Nella zona nebbia e nuvole. Recuperati i corpi di decine di vittime

Spec. in abb. postale gr. 2 170 - Avinews - via S. Claudio, 69 - 00187 Roma

Anno 123 - Numero 32

Il tempo che farà

LA SERENA O POCO NUVOLOSO	Max. Firenze 21°
POCO NUVOLOSO	Min. Bologna -4°
	Roma 0 16°

Previsioni a pagina 11

ABBATTETE QUEL CHARTER

Esplode la polemica sulle compagnie-charter: l'appello del Registro aeronautico
"Fermate quelle carrette"

Giovedì 9 Febbraio 1989

VALUTE	OGGI
DOLLARO	196,45
MARCO	0,49
LIRE	193,25
FRANCO	0,55
STERLINA	160,75
EURO (100)	0,87
YEN (100)	1,60
TAJIK	240,18

Auto dove
Sostituzione
di viaggi
e dalla
Inno

Potrebbe partire il collegamento frontaliero Lugano-Roma, ma i timpani degli abitanti delle contrade vicino all'aeroporto svizzero sono troppo delicati...

TROPPO RUMORE, NON SI VOLA!

Aquaforte

Lugano è una ridente cittadina sul lago omonimo. Fa parte di quella regione detta "dei laghi", nel nostro versante alpino, un pezzo di Svizzera posta tra il lago Maggiore ed il lago di Como e popolata da genti, svizzere, di lingua italiana. I contatti con la pulsante Lombardia sono intensi e frequenti, e la frontiera a volte sembra quasi non esistere. Questo angolo di Svizzera che si insinua nel nostro territorio fino a lambire Milano, può offrire qualche spunto nuovo allo sviluppo degli scambi commerciali, come per esempio la creazione di un collegamento frontaliero con la capitale. Se è vero che Milano-Roma è la seconda linea aerea più trafficata d'Europa dopo la Parigi-Londra, l'insufficienza dei voli esistenti spinge a cercare nuove soluzioni, quale quella di un collegamento con la vicinissima Lugano, ottenibile in regime di reciprocità.

Ed ecco che, nel momento in cui due vettori di terzo livello, la svizzera Crossair e l'italiana Transavio chiedono l'assenso ad affettuare collegamenti regolari tra le due città, sorge un problema che sembra appartenere alla più pittoresca tradizione svizzera. Qualcosa alla quale forse nessuno aveva pensato: gli abitanti delle tre contrade vicino all'aeroporto di Lugano, Agno, Muzano e Pioggio, non gradiscono la presenza due volte al giorno del Fokker 27, l'aeromobile, guarda caso, che verrebbe utilizzato dalla Transavio, perché ritenuto troppo rumoroso. Via libera invece al Saab 340 della Crossair.

Che cosa è successo? Dice Michael Eg-

genschwiler, vice presidente della Crossair.

I governi delle tre comunità sono molto sensibili al rumore ed all'eccesso di traffico aereo e hanno fatto pressioni presso l'autorità cittadina di Lugano affinché impedisse l'arrivo di aerei troppo rumorosi. Poiché la città di Lugano è anche proprietaria dell'aeroporto, l'amministrazione civica ha stabilito in un'ordinanza dei primi di dicembre dell'anno scorso che aeromobili del tipo Fokker 27 non erano adatti per l'aeroporto, e quindi non potevano essere utilizzati.

Siamo abituati alla tenacia ed alla rigidità con cui gli svizzeri difendono la quiete e la vivibilità del loro territorio. A volte anche noi, sepolti dall'immondizia e frastornati dai decibel di certe nostre città, sognamo in fondo al cuore un pizzico di quiete svizzera.

Questa volta, però, (e non è la prima) i nostri vicini settentrionali ci sono sembrati un po' esagerati: arrivare a bloccare un volo di linea perché un aereo è più rumoroso dell'altro! Non ci sarà sotto qualche altra recondita motivazione?

Il Fokker 27 noleggiato da Transavio è fornito di turbopropulsori Rolls Royce Dart MK 552. E' l'ultima versione che incorpora miglioramenti tecnici che riducono le emissioni foniche; è stata certificata dalla Civil Aviation Authority (C.A.A.) britannica il 6 giugno 1986. Per quanto riguarda la rumorosità, ecco i valori espressi in decibel:

RUMOROSITA'	Fokker 27	Saab 340	Norme Int.li
Laterale	89,8	86,0	94
Decollo	87,4	77,3	89
Avvicinamento	94,22	84,5	98



Sarà pure un diritto del proprietario di un aeroporto quello di decidere chi vi può atterrare e chi no; sta di fatto che lo stop imposto all'F 27 di Transavio ha determinato la risposta negativa di Civiltavia alla Crossair, con il risultato che



il volo inaugurale più volte annunciato (prima l'1 e poi il 15 dicembre 1988) è stato rinviato. A fine gennaio voci ottimistiche parlavano di marzo. Per sbloccare la situazione Transavio potrebbe cambiare aeromobile. Infatti Crossair si è subito offerta di affittargli i propri Saab 340 i quali, pur non essendo omologati in Italia, sono stati autorizzati a volare su Firenze e Venezia. Naturalmente Transavio non ci pensa neppure, perché la sua operazione commerciale è già stata portata a termine con un altro vettore svizzero, la Sunshine Aviation di Basilea. Si potrebbe ipotizzare qualche altro movente, nascosto dietro a questa specie di levata di scudi ecologica. Nel pacchetto azionario

Crossair, oltre al 38% Swissair, ci sono piccole partecipazioni del Canton Ticino e della Città di Lugano; tutti i voli di linea che toccano Lugano sono finora operati per intero da Crossair, che finisce col detenere una sorta di monopolio. Infatti altri voli in regime di reciprocità, come il Lugano-Parigi in collaborazione con Air France, vengono gestiti con una particolare forma di joint-venture: Crossair fa volare i suoi aerei, e la controparte partecipa finanziariamente. La stessa cosa è stata offerta a Transavio, ma a Milano non ci sentono. Dice Italo Ballerio, presidente della società: *Il nostro è un F 27 MK 200 da 40 posti che ha subito una revisione generale presso la Balair, terminata il 28 dicem-*

bre scorso e costata circa 2 miliardi di lire. E' omologato dalle autorità svizzere e per il rumore rispetta in pieno le loro normative, al punto che lo stesso governo federale utilizza un F 27 della Balair. Ma qui il punto è che l'aeroporto di Lugano ha accettato le norme internazionali del Cao e l'annesso 16 che parla di rumorosità; poiché il nostro aereo rientra in quei limiti, la loro presa di posizione è arbitraria. Io, come ditta italiana, non posso fare ricorso ad Agno o rivolgermi al comune di Lugano; per me l'interlocutore, attraverso gli organi competenti, è il Governo svizzero.

Nel frattempo si è mossa anche la stampa, con un articolo del "Corriere del Ticino" pubblicato alla fine di dicembre, che definiva l'F 27 un velivolo vetusto, dal rumore insopportabile e dal comfort obsoleto; inoltre riteneva la Transavio una consorella dell'Alitalia (!). Digerite le smentite del caso, il 7 gennaio è uscito il "Tessiner Zeitung", quotidiano di lingua tedesca, con un accurato servizio per certi aspetti illuminante. In esso infatti scopriamo che il governo della cittadina lacustre è sempre stato sordo alle proteste degli abitanti e degli ecologisti, soprattutto quando si era trattato di ampliare ed allungare la pista dell'aeroporto. Crossair da tempo gode di deroghe ai limiti orari imposti all'aeroporto (andrebbero dalle 7.00 alle 20.00). Secondo l'articolista, l'aggiunta di altre quattro deroghe non avrebbero fatto venire il mal di pancia a nessuno e si legittima il sospetto che dietro la versione ufficiale esistano altri motivi.

Ma quali? Potrebbe essere una simpatica storia di concorrenza all'interno della Svizzera: Transavio, ottenuto l'assenso e dovendo competere con i Saab 340 della controparte, noleggia un Fokker 27 dalla Sunshine Aviation, con la prospettiva di acquistarlo successivamente. Piccolo concorrente di Crossair, la Sunshine ha avuto da un anno circa il permesso di operare da Lugano voli charter; per lei mettere piede nei voli di linea grazie a Transavio sarebbe un bel risultato. Che sia questa la ragione che disturba alcuni timpani troppo delicati? Michael Eggenschwiler sostiene che la Sunshine non ha nulla a che vedere con il rifiuto di atterrare; sarà vero, ma tutta la vicenda risulta poco convincente. ■