

AREA VOLO

Mensile di opinione e cronaca dei naviganti aerei
Anno VII Numero 3 Marzo 1988

Pilote: tre grandi incontri

a pagina 26



Ritornano i vecchi sigari

pagina 6



OFFICINA
Botanica

AL SERVIZIO DEL TUO
GIARDINO. PROGETTAZIONE
REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE
tel. 06/7610084-7661357-8928173

- *Contratto: luci ed ombre del referendum* pagina 5
- *Deregulation: aspettando l'anno 1992* pagina 10
- *Meningite, charter e fondo volo nell'inserto azzurro* pagg. 13-20
- *Tutto ciò che si deve sapere per vincere il jet-lag* pagina 21

Intervista
al comandante
Lembo
Caposervizio
Navigazione
Aerea



Se l'aviazione civile è in mano ad un pilota

di Guido Caldari

Domanda — Area Volo ha rappresentato in un articolo le difficoltà che un Comandante di aeromobile, per quanto eccellente sia il suo status professionale, incontra nell'impegno quotidiano in compiti amministrativi e gestionali. Quali sono le sue valutazioni circa le possibilità di conciliare la sua esperienza con il ruolo di pubblico amministratore?

Risposta — Potrei ribaltare la domanda: Come può un pubblico amministratore per quanto eccellente sia il suo status professionale, affrontare, senza aver avuto una esperienza diretta, problemi inerenti l'attività di volo in un campo tecnico professionale che non ha confini, in cui oltre alle conoscenze specifiche, bisogna possedere capacità di valutazione, selezione e soprattutto capacità decisionali immediate?

Lei presuppone quasi che condizione indispensabile perché un dirigente di una determinata organizzazione sia valido, è che provenga dai ruoli dell'Amministrazione in cui opera, mentre d'altro canto, sembra voler dire che un Comandante di aeromobile, al di là degli schemi meramente professionali, incontra difficoltà notevoli in compiti amministrativi e gestionali, e — aggiunge nel suo articolo — “senza considerare che dirigere un Servizio è molto complesso e delicato, soprattutto per colui che arriva con la sola esperienza del comando di un aeromobile di linea”. A me sembra questa una maniera un po' riduttiva di affrontare il problema. Occorre considerare che la gran parte dei comandanti di linea sono stati ufficiali piloti, ed alcuni di essi anche per lunghi periodi, nei quali hanno ricoperto ruoli dirigenziali professionalmente complessi e altamente qualificati.

Le funzioni, poi, di un comandante di aeromobile di linea, oggi comportano una gamma di incombenze e di espressioni così vasta nel campo della gestione, delle forme di rappresentanze della conoscenza delle discipline interessate da farci ritenere che colui che è chiamato a svolgerle debba compiere in sé doti veramente eccellenti; con questo non intendo sancire il criterio che tutti i comandanti di linea, inseriti in disparati organismi privati e pubblici, abbiano anche le giuste qualità per gover-

nare le complesse situazioni, ma non si può neanche smentire che molti di essi chiamati a dirigere Società di navigazione aerea ed enti affini abbiano fornito eccellenti prestazioni e garanzie, ottenendo ottimi risultati nelle proprie aree di competenza.

Peraltro lo stesso DPR 748 del 30.6.1972 prevede, nell'articolo 16, nomine di “estranei all'Amministrazione dello stato, qualora agli stessi sia notoriamente riconosciuta la specifica competenza richiesta” ed il Servizio navigazione aerea, in questo contesto, proprio in considerazione della vastità delle problematiche tecnico-operative che investe, mi sembra una di quelle aree particolari, che richiede la guida di una persona dotata di alta professionalità con specifica e vissuta esperienza in materia

D. — In questa prospettiva di armonizzazione dello specifico ruolo professionale con la direzione amministrativa come pensa di utilizzare il personale dirigenziale e direttivo in servizio?

R. — Il migliore modo di valorizzare il potenziale professionale di un organico come quello del Servizio che io dirigo è di conciliare equilibratamente la giusta libertà operativa che deve essere concessa al singolo, con la chiarezza della impostazione della strategia generale definita in base alle esigenze dell'Ente.

In primo luogo auspico una perfetta integrazione fra personale proveniente da altre esperienze vissute in organismi aeronautici ed il personale di ruolo della amministrazione, così che l'estrazione dell'uno e dell'altro non influisca minimamente nei rapporti interpersonali e soprattutto non sia negativa ai fini della reciproca collaborazione. Collaborazione che deve tener conto particolarmente del personale direttivo e dirigenziale perché, proprio in virtù della lunga esperienza accumulata e delle responsabilità già avuto presso il Servizio, tale categoria non solo trovi la più giusta collocazione nell'ambito del Servizio stesso, ma il suo contributo possa essere il più proficuo possibile ai fini degli obiettivi da raggiungere.

Integrazione quindi attraverso il reciproco rispetto e considerazione delle professionalità individuali in un clima di scam-

bio, per approfondire insieme lo studio delle più svariate problematiche e fare della Navigazione Aerea, un settore agile e dinamico che consenta di stabilire con gli operatori un rapporto disciplinato, rinnovato soprattutto nell'ambito della sicurezza operativa.

D. — Si parla molto della istituzione di un Ente per la sicurezza del volo: cosa pensa in merito alla costituzione di tale struttura presentata in termini di risoluzione globale del problema della sicurezza del volo?

R. — L'inadeguatezza del sistema legislativo vigente, in base al quale l'Amministrazione dell'aviazione civile procede alla nomina delle commissioni di inchiesta seguendo i dettami di un codice piuttosto arcaico, crea una frattura tra le esigenze di un paese aeronauticamente progredito e le finalità delle commissioni stesse nel pronto adeguamento alle complessità tecnologiche ed operative dell'Aviazione Civile.

Inoltre, per incidenti per i quali è richiesta la nomina di commissione d'indagine tecnico-formali, spesso si sovrappongono interessi diversi che contribuiscono talvolta alla lentezza nelle indagini, lentezza che contrasta apertamente con le necessità operative. Si ritiene perciò indilazionabile l'istituzione di un organismo autonomo ed autorevole, indipendente, con il compito di svolgere le opportune indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti aerei, di formulare le appropriate raccomandazioni nel campo della sicurezza del volo e soprattutto attuare una organica azione di prevenzione per la tutela di tutto il mondo del trasporto aereo.

D. — Quali prospettive ravvisa in merito alla possibilità di una crescita armonica della Aviazione generale, che recentemente ha conosciuto un rapidissimo sviluppo?

R. — L'aviazione generale, ritenuta per molti anni un'appendice poco importante del trasporto aereo, costituisce oggi un mercato che non si può ignorare e che è in continua espansione. La sua influenza su altri settori dell'economia è avvertita indirettamente sotto forma di guadagno di produttività e contribuisce allo sviluppo dei



Il comandante pilota Sebastiano Lembo (a destra) nel corso di una ispezione

settori stessi. Ma c'è un altro aspetto dell'aviazione generale che non si può trascurare; non solo è aumentato nel tempo il numero degli incidenti e delle vittime, ma come risulta da un documento del Parlamento europeo sull'argomento, il numero delle vittime dell'aviazione generale supera di gran lunga quello relativo al traffico aereo di linea e non di linea. Un settore, le cui differenziazioni nel campo delle macchine, della provenienza e dell'addestramento dei piloti, della tipologia delle rotte e degli operatori sono molto accentuate, impegna così seriamente il Servizio navigazione aerea da ricercare una soluzione che temperi uno sviluppo sano ed equilibrato con l'adozione di una politica di massima sicurezza nell'attività operativa, soprattutto con una valutazione preventiva di tutti i rischi ad essa connessi.

D. — L'evoluzione dell'elicottero ha comportato l'insorgere di problematiche prima inesistenti. Lei, che ha comandato come militare un gruppo elicotteristico, e pertanto ha già una notevole esperienza in merito, quale tipo di futuro ritiene possa esserci in Italia nell'utilizzazione di questo tipo di aeromobile.

R. — Già ufficiale pilota esaminatore su velivoli, presso le scuole di volo, con il compito di selezionare ed addestrare gli allievi ufficiali piloti, trasferii in seguito questa mia esperienza anche nel campo dell'addestramento al volo su elicotteri con la qualifica di capo esaminatore con il compi-

to di selezionare e formare i piloti appartenenti a tutte le forze armate italiane. La scuola era dotata di elicotteri AB47G, 47G2 J, modelli affidabili e soprattutto molto formativi.

Si trattava di macchine la cui versatilità di impiego aveva già trovato valide affermazioni anche nel campo civile, soprattutto nel settore agricolo. L'avvento nel Agusta 204/B segnò l'inizio di uno straordinario periodo di evoluzione tecnologica con l'applicazione di motori a turbina. Si ebbero prestazioni eccezionali che permisero un impiego più vasto soprattutto nel campo civile, per l'intero arco dell'anno.

Ritengo ormai l'elicottero, per i suoi molteplici usi che vanno dal gancio bari-centrico sull'intera fascia alpina ed oltre, al soccorso di emergenza, al trasporto pubblico per i più svariati collegamenti, un mezzo insostituibile per la collettività. La liberalizzazione delle aviosuperfici certamente richiederà una evoluzione nel campo della sicurezza operativa e quindi l'uso di macchine fornite di due motori con maggior autonomia che abbiano quelle caratteristiche necessarie per poter effettuare collegamenti tra città, regioni e collegamenti urbani.

D. — Ultraleggeri. Sappiamo che lei è un appassionato. Ci può illustrare quale evoluzione, alla luce della recente Legge in materia, potrà verificarsi nel nostro paese?

R. — Sono un appassionato di tutte le

forme di volo, non esclusa quella del volo ultraleggero; questa disciplina arricchisce la mia esperienza di pilota e rinnova la mia esigenza di trasmettere agli altri anche la passione per questo volo così speciale ed unico che fino ad oggi non ha avuto la diffusione che merita.

Carenze di formazione scolastica, culturale, psicologica, intralciano la selezione dei giovani dotati delle caratteristiche psicofisiche necessarie per l'abilitazione alla professione aeronautica. Spesso questi giovani, per gli alti costi comporta l'esercizio dell'attività aeronautica classica o per limitazioni relative ad una insufficiente cultura aeronautica di base, non hanno la possibilità di verificare per tempo le proprie reazioni nei confronti della realtà del volo, spesso diversa da quella che è suggerita dalle loro aspirazioni.

Nell'ambito delle discipline sportive, il volo ha avuto un rilievo particolare, forse perché da sempre, liberarsi dai limiti della propria corporeità, innalzandosi in un cielo concepito dall'inconscio collettivo come oggetto di miti e di sogni, è una delle più antiche e profonde ambizioni umane. Perché il volo ultraleggero?

Per l'economia, per la sicurezza, per l'ecologia e per la suggestione.

Economia: Nel costo di acquisto, nel costo di gestione, di uso, di manutenzione e nel costo delle strutture nelle quali lo si impiega. **Sicurezza:** il volo ultraleggero può certamente essere effettuato su macchine elementari, che ciò non di meno devono essere selezionate e rigidamente controllate prima di ogni volo, per garantirne l'assoluta affidabilità tecnica. Volo praticato in strutture professionali, dotate di efficienti scuole in cui il corso di istruzione se pur breve, sia concepito come insegnamento di una scienza e formazione psicologica nello sviluppo del senso di responsabilità. **Ecologia e Suggestione:** volo ultraleggero significa salire e apprezzare fatanistici panorami e colori stupendi, un modo anche per educarsi a non inquinare, ma rispettare la natura ed apprezzarla nell'osservazione senza alterarla.

Il volo ultraleggero può offrire attraverso uno sport entusiasmante, la possibilità di orientare i giovani e gli appassionati di diverse età aiutandoli a comprendere il fenomeno del volo, instaurando con esso un rapporto cosciente e corretto che stimoli, vocazione ed aspirazione e consenta ad ognuno una piacevole attività di svago nel tempo libero.

C'è motivo di ritenere che il regolamento tanto atteso, verrà emanato al più presto. Ciò consentirà l'impostazione di un programma addestrativo tale da consentire lo svolgimento di questa particolare attività, ormai divenuta in Italia una realtà, nell'ambito della sicurezza del volo oltre che in quello della legalità.