

# VOLARE

Febbraio 1993  
Anno XI-N. 110  
8.000 lire

Mensile di aviazione

EDITORIALE  
DOMUS



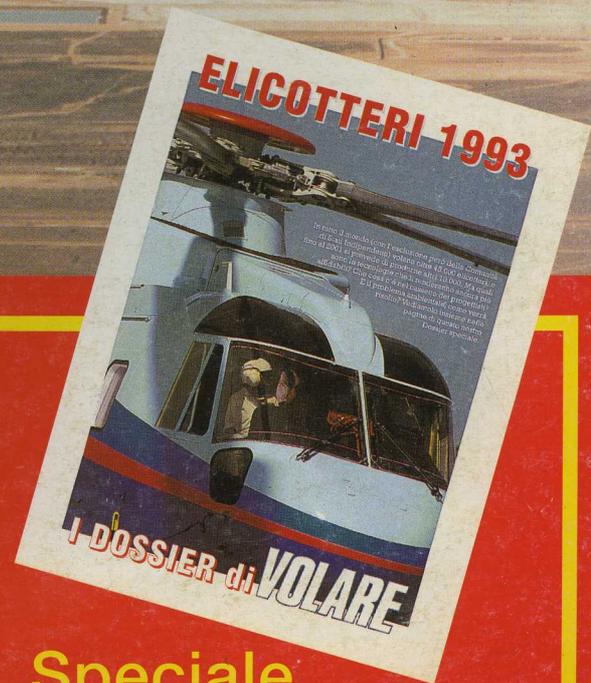
Periodico mensile - Sped. in abb. post. Gr. 370

## AEREI IN GUERRA

Golfo atto secondo

Emergenze a bordo

Chuck Yeager nel computer



Speciale  
ELICOTTERI '93

professionalità acquisita dai piloti ex-militari la fa il comandante Roberto Martini, che scrive: "Oggi ci sono molti piloti professionisti ex-militari inutilizzati, non certo per loro incapacità. Gran parte di essi ha meno di 40 anni e quindi con un 'residuo' di vita volativa ancora molto lungo. Questi

professionisti, quando non decidono di cambiare forzatamente lavoro, si adattano ai trattamenti più disparati, anche al limite della dignità.

Perché non proporre ai ministeri competenti di riassorbire una quota annuale di questi piloti già formati nelle varie componenti aeree dello

Stato (Polizia, Capitanerie di Porto, Guardia Forestale, eccetera) con una sorta di contratto a termine? In questo modo non solo lo Stato risparmierebbe, ma eviterebbe che un inestimabile patrimonio di capacità venga irrimediabilmente disperso". □

\* REGISTRO E H A 1991-92.

## Il futuro è nelle elisuperfici

La liberalizzazione delle aree di atterraggio è il frutto dalla legge 2 aprile 1968, n.518, che, in deroga al disposto degli articoli 799 e 804 del Codice della Navigazione, consente la partenza e l'approdo degli aeromobili anche da altre località idonee, dette aviosuperfici, ivi compresi ghiacciai, nevai e piste naturali, sempre che le particolari strutture tecniche dell'aeromobile non impongano in maniera esclusiva l'uso degli aeroporti.

Pertanto con il termine "aviosuperficie" si intende un'area di terreno, non appartenente al demanio aeronautico e su cui non insista un aeroporto privato, avente caratteristiche tali da consentire l'atterraggio e il decollo degli aeromobili.

A tale legge si arrivò attraverso l'iniziativa dei parlamentari Gex, Veronesi, Pucci, Bonea, Della Briotta, Mitterdorfer, Vaja, Catella, Baldani Guerra, Scarpa, Helfer, Bertinelli, Usvardi, Crocco, Macchiavelli e Simonacci. I motivi di tale iniziativa legislativa, presentata alla Camera dei Deputati il 29 ottobre 1965, erano da ravvisare nella crescente impossibilità di realizzare nuovi aeroporti, sia per ragioni tecniche sia per questioni di ordine economico. Rispetto alle spese delle infrastrutture aeroportuali, infatti, quelle per la costruzione e la manutenzione delle aviosuperfici sono estremamente ridotte, essendo le dimensioni di queste molto modeste e la relativa attrezzatura tecnica ridotta al minimo indispensabile.

Il provvedimento fu approvato dalla Camera e trasmesso al Senato il 24 gennaio 1968. In questa sede assunse particolare rilievo l'intervento diretto del Ministro dei Trasporti, oggi Presidente della Repubblica, Oscar Luigi Scalfaro. Alcuni passi del suo intervento sono particolarmente significativi e lungimiranti, come l'accento all'espansione dell'aviazione privata "di fronte alla quale ritengo che non ci si possa porre già in partenza in una posizione assolutamente contraria e polemica, poiché ad un certo momento avrà la stessa dimensione di quella raggiunta dai trasporti per via terra, determinando dei vantaggi che non sono soltanto di natura economica". Era il 5 marzo 1968.

Approvata anche dal Senato, l'iniziativa del deputato valdostano Corrado Gex divenne legge di Stato, ma furono necessari altri tre anni perché fosse emanato - con Decreto 27 di-

cembre 1971 - il regolamento di attuazione della Legge 2 aprile 1968, più spesso nota come "Legge Gex".

Il sempre maggior utilizzo dell'elicottero ha in seguito imposto alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile di trasferire in uno strumento giuridicamente più valido, quale il regolamento alla Legge Gex, alcune Circolari ministeriali che disciplinavano l'impiego dell'elicottero fuori degli aeroporti.

Pertanto con il Decreto Ministeriale 10 marzo 1988, che ha modificato il precedente Decreto 27 dicembre 1971, è stato emanato il nuovo regolamento di attuazione della legge in questione, il quale ha introdotto i termini (già in uso tra gli addetti ai lavori) di "elisuperficie" e di "idrosuperficie", che altro non sono che aviosuperfici destinate all'uso esclusivo degli elicotteri, le prime, e all'uso esclusivo degli idrovolanti o degli elicotteri muniti di galleggianti le seconde.

Occorre, però, precisare che il Decreto 10 marzo 1988 non abroga la legge precedente ma la modifica solamente. Pertanto restano in vigore quelle norme emanate con il Decreto 27 dicembre 1971, per le parti non modificate.

I citati decreti del Ministro per i Trasporti, di concerto con i Ministri interessati, hanno fissato le modalità relative alla classificazione delle aviosuperfici, alle loro caratteristiche, nonché i requisiti per l'abilitazione dei piloti all'uso delle stesse.

Si possono classificare quattro tipi di aviosuperfici:

- ANPS = Aviosuperfici non in pendenza munite di segnaletica
- APS = Aviosuperfici in pendenza munite di segnaletica
- ANPNS = Aviosuperfici non in pendenza non munite di segnaletica
- APNS = Aviosuperfici in pendenza non munite di segnaletica.

Un'aviosuperficie è da ritenersi in pendenza quando la differenza tra l'elevazione massima e quella minima lungo l'asse dell'aviosuperficie supera il 2 per cento.

La presenza sull'aviosuperficie di segnaletica orizzontale e verticale, indicante al pilota l'ubicazione e le sue dimensioni, gli ostacoli, la direzione o l'intensità del vento o della corrente, distingue le aviosuperfici segnalate da quelle non segnalate.

Le aviosuperfici (meglio elisuperfici) in terrazza rientrano tra le ANPS, ma devono ovviamente possedere

particolari requisiti.

Le aviosuperfici segnalate devono essere "gestite" da persone fisiche o giuridiche responsabili dei requisiti fissati. L'uso di un'aviosuperficie segnalata inizia non prima di 40 giorni dalla data di deposito alla DGAC della documentazione e delle informazioni prescritte dal regolamento, per il tramite della Direzione di Circostrizione Aeroportuale competente per territorio. Pertanto l'uso delle aviosuperfici non è subordinato ad alcun parere preventivo da parte di Civilavia, fatta esclusione per le ANPS in terrazza e per le ANPS utilizzate solo da velivoli per il trasporto pubblico passeggeri.

Tutte le aviosuperfici sono sotto il controllo del Ministero dei Trasporti, il quale può, in qualsiasi momento, limitare, sospendere o far cessare la gestione e/o l'uso di una qualsiasi aviosuperficie. Il provvedimento deve, però, essere motivato.

Sarebbe assai opportuno che nel regolamento fossero meglio marcati i punti in cui viene richiesto il parere preventivo della DGAC per l'uso di una aviosuperficie, onde evitare erronee interpretazioni sia da parte dell'utente sia da parte della pubblica amministrazione.

Infine il regolamento stabilisce i requisiti dei piloti per l'impiego di velivoli e di elicotteri su aviosuperfici.

Questi articoli del Decreto andrebbero riformulati in modo migliore, in particolare, per quanto concerne l'impiego dell'elicottero e sarebbe altresì opportuno modificare i punti che riguardano l'attività minima di impiego.

L'elicottero, come è noto, è un tipo di aeromobile che viene prevalentemente impiegato fuori dalle aree aeroportuali, è pertanto assurdo vietarne l'uso sulle elisuperfici ai piloti che non abbiano almeno 130 ore di volo, tanto più che l'attività aeroscolastica comporta un addestramento all'uso della macchina su qualsiasi superficie. Così come andrebbe ragionevolmente abrogato il punto che riguarda i decolli e gli atterraggi da effettuare negli ultimi novanta giorni, mentre dovrebbe essere modificata la norma che riguarda l'attività minima per operazioni sopra i 1500 metri di altitudine, scorporandola da quella relativa all'impiego su elisuperfici in terrazza, per renderla omogenea con le disposizioni del Decreto del Ministro dei Trasporti n. 467/T del 25 giugno 1992.

Guido Caldari