

GIOVEDI' 19 AGOSTO 1971
ORE 21

« PIACERE DI VOLARE: IMPRESSIONI ED
ESPERIENZE DI UN PILOTA DA TURI-
SMO »

Relatore:
Prof. Ettore Settineri

Presiede: Prof. Avv. Tommaso Mirabella.

Soci presenti N. 11 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Percentuale di presenza: 15.00 %.

Invitati: Sig. Antonino Romeo e Sig.ra - Ospiti del Prof. T. Mirabella. Sig.na Anna Maria Lobeforo - Ospite della Sig.ra Gullo.

Visitatori: Dott. Giuseppe Romano e figlia, del R.C. di Napoli.

Invitate le Signore: Celina Gullo, Amelia Mirabella, Marisa Morello, Milena Papparopoli, Lina Pasqualino, Rossella Ruggieri, Anna Settineri, Benedetta Spina.

Il Prof. Tommaso Mirabella, che presiede questa riunione, dopo avere dato il suo più gradito benvenuto ai presenti cede la parola al Prof. Ettore Settineri, il quale parlerà sul « *Piacere di volare: Impressioni ed esperienze di un pilota da turismo* ».

Piacere che al dire del Presidente è una « sacra fiamma che alberga da Icaro in poi nell'animo di tutti coloro che si dedicano a questo sport, che certamente è davvero ammirevole ».

(Comunicazione del Prof. Ettore Settineri alla riunione del 19 agosto 1971)

Alla ricerca di un argomento leggero per concludere gradevolmente una leggera serata sulla terrazza di Villa Igiea, ho risposto all'invito della Presidenza del Rotary di Palermo-centro, di cui ho l'onore di essere socio, proponendo una conversazione sulle mie esperienze di « pilota privato di aereo ».

Avevo sempre prediletto gli sport un po' « acrobatici »: alpinismo, tuffi in mare con vario stile, passeggiate sulla piattaforma esterna della torre di Pisa e via dicendo. La mia missione in Cambogia non mi aveva neppure risparmiato qualche viaggio a dorso di elefante, attraverso la foresta, il che è quanto di più acrobatico si possa immaginare specie per la colonna vertebrale.

Fu a Fort Lamy che la mia passione sempre latente per l'aviazione poté divampare in tutta la sua spontaneità. Pronubo ne fu il Rotary di quella città. Fu infatti al Rotary di Fort Lamy che conobbi Claude Verel, Direttore dell'Asecna (1) per il Ciad nonché valente pilota istruttore presso l'aereo club della stessa città. Divenni socio dell'aereo club ed allievo pilota della scuola annessa. La vicinanza ed i contatti con gli ufficiali francesi dello scalo aereo dell'Africa centrale mi valsero anche un'altra interessante esperienza: due salti con il paracadute ascensionale (2).

Il principale scopo di questa conversazione è di sfatare i pregiudizi correnti intorno alla pericolosità della pratica del volo: volare non è difficile nè pericoloso, è soltanto una cosa terribilmente seria, la quale, come tutte le cose serie, va affrontata con alto senso di responsabilità.

Il principale obiettivo che si propongono le scuole non è tanto d'insegnare la tecnica del volo ma quello d'infondere all'aspirante pilota, tale vigile e costante senso di responsabilità.

Dal punto di vista tecnico, pilotare un apparecchio, è, nel complesso, abbastanza semplice ma, vi sono alcune cose che non sono permesse, in maniera assoluta, al pilota:

a) Perdere la testa: il pilota deve essere un individuo molto controllato e capace di decidere rapidamente e di eseguire altrettanto rapidamente — ma con sicurezza e senza precipitazione — le decisioni prese.

b) Dimenticare alcuna delle poche obbligazioni cui deve sottostare per la sicurezza sua e dell'aereo come ad esempio l'autonomia o la ma-

(1) Asecna — Agence de sécurité de la navigation aérienne; organismo civile cui sono affidati in Francia tutti i servizi tecnici dell'aviazione civile e che si ritrova anche nei paesi dell'Africa francofona che usufruiscono dell'assistenza tecnica offerta dalla Francia. Una curiosità: il Presidente dell'Asecna è il Sig. Sammarco, figlio di un palermitano immigrato in Francia.

(2) Il paracadute ascensionale consiste in un paracadute normale. Il paracadutista, dopo avere indossato il paracadute, viene disposto, a terra, di fronte al vento, con il paracadute aperto, e legato, mediante una fune di circa 60-80 metri ad una grossa Jeep. Ad un certo punto tutto questo insieme si mette in moto ed il paracadute viene risucchiato, come un aquilone, verso l'alto raggiungendo un'altezza che può essere anche di 40-50 metri. Allorché il pilota della jeep si rende conto che il paracadute ha raggiunto la massima altezza possibile, sgancia la corda ed ha luogo il salto: il paracadute scende esattamente come un normale paracadute lanciato da un apparecchio in volo.

netta dell'aria calda al carburatore qualora questa operazione fosse richiesta dalle circostanze ambientali.

Per concludere: il pilota d'aviazione è in genere, un tipo calmo, tranquillo, responsabile, che ha profondo orrore delle manovre acrobatiche e spericolate anche se, ove necessario, è capace di affrontarle e di eseguirle correttamente.

La mia esperienza « estera », in fatto di aviazione turistica, suggerisce, immediatamente, il confronto con la realtà italiana con la quale sono venuto a contatto al mio rientro in patria. La mia impressione d'insieme è questa: Ottimo materiale umano e tecnico ma sostanziale immaturità delle strutture organizzative preposte all'aviazione civile ed anche una certa confusione d'idee circa il ruolo da assegnare all'aviazione leggera.

Le ragioni di questa immaturità sono da ricercarsi nel fatto che, malgrado la crescita enorme dell'aviazione civile, questa si è avvalsa largamente del contributo tecnico dell'aviazione militare. Ad esempio: tutti i servizi di assistenza al volo sono forniti dall'organizzazione militare, i dirigenti delle nascenti strutture dell'aviazione civile sono dei militari. Ora, ciò può essere un ottimo espediente amministrativo al fine di rendere produttivi gli investimenti militari ma, non c'è dubbio, che per via della ermeticità che è propria ad ogni struttura militare, tale stato di cose ritarda il progredire di una maniera « civile » di affrontare il problema dell'aviazione civile di cui quella turistica-leggera è una sotto-specie.

Questo ritardo appare evidente da un sommario confronto tra la situazione italiana e quella straniera. Lo scrivente, trovandosi a dovere utilizzare in Italia un brevetto rilasciato dall'Aero Club di Francia ha avuto occasione di mettere a confronto la maniera di procedere dei due paesi.

All'origine delle differenze sta un fatto essenziale: la Francia (come del resto la maggior parte dei paesi del mondo) ha aderito all'OACI. (3) L'Italia, pur avendo affermato l'intenzione di aderirvi e sforzandosi di adeguare le sue istituzioni alle raccomandazioni di questa organizzazione, non ha, di fatto, firmato il protocollo definitivo di adesione proprio perchè l'insufficienza delle nostre strutture organizzative non consentirebbe al nostro paese di fare onore alla sua firma.

Resta tuttavia l'incongruenza di tale situazione, particolarmente, evidente per un paese che riceve un flusso di traffico che lo allinea a quello dei paesi più avanzati del mondo.

Come conseguenza riflessa del fatto sopra citato ne consegue la mancanza di idee chiare circa il ruolo da attribuire all'aviazione turistica e perciò dei limiti entro i quali questa aviazione può affermarsi e svilupparsi, il che rivela, in ultima analisi, l'assenza di una coscienza aviatoria.

Questi problemi di fondo danno luogo a situazioni contraddittorie tra il costume internazionale e quello nazionale. Ne elencherò alcune:

1) La denominazione del brevetto: L'Italia conserva la denominazione di brevetto di 1° grado, 2° grado e 3° grado. I paesi aderenti all'OACI hanno applicato la denominazione di « licenza elementare » per il 1° grado e di « licenza di pilota privato di aereo » per il 2° grado. Da qui la difficoltà di dimostrare ad un funzionario dell'aviazione italiana che il

(3) L'OACI (od ICAO secondo la sigla inglese) è l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Aviazione Civile Internazionale con sede in Montreal (Canada), agenzia specializzata dell'ONU.

documento esibito dallo scrivente era a tutti gli effetti, un brevetto di 2° grado.

2) Visita medica: L'OACI prescrive che sino all'età di 55 anni il pilota, di qualsiasi grado, è sottoposto a visita medica con regolarità annuale, mentre, a partire dai 55 anni, con regolarità semestrale. L'Italia applica la scadenza semestrale a partire dai 50 anni.

3) Sistema medico-fiscale: I paesi aderenti all'OACI hanno stabilito che un medico qualsiasi purchè iscritto ad un albo speciale depositato presso i singoli aero club sia abilitato a passare la visita medica. In Italia un pilota può passare la visita medica soltanto presso gli istituti di medicina legale dell'aviazione militare. Esempio, per l'Italia meridionale ce n'è uno solo a Napoli ove una visita medica dura 5 ore e dove la recluta, il pilota di 1° grado, quello di 2° e di 3° grado vengono trattati tutti alla stessa stregua e con gli stessi criteri. Si può immaginare quanto costi una visita medica e quanto stimolante sia per l'aviazione leggera questo sistema se si pensa che spesso tale maniera di volare è praticata da gente fortemente impegnata negli affari e che si serve del proprio apparecchio per ragioni di lavoro.

4) Sopravvivenza degli Aero-Club: Questi organismi hanno un bisogno disperato di piloti istruttori che facciano funzionare le scuole e che assicurino la responsabilità dell'organizzazione tecnica. In Italia questi piloti mancano perchè i soli abilitati a questa funzione sono i piloti di 3° grado cioè quelli idonei ai voli nei grandi aerei di linea. E' chiaro che un Aero Club non ha i mezzi finanziari per remunerare un pilota allo stesso modo della remunerazione a questi assegnata dall'aviazione commerciale. La Francia ha risolto brillantemente questo problema in maniera indolore. Premesso che la licenza di pilota privato di aereo (2° grado) non ha alcuna preclusione di capacità tecnica nella pratica del volo ma che la sua caratteristica essenziale sta nel fatto che il titolo è assolutamente sportivo e perciò non suscettibile di ricevere remunerazione alcuna per le sue prestazioni, la Francia ha creato una scuola speciale ove i piloti di 2° grado vengono formati come piloti istruttori, sempre ai fini turistici, e danno le loro prestazioni gratuite agli Aero-Club con il solo vantaggio che le ore di volo trascorse nell'esercizio della funzione docente vengono calcolate, ai fini del curriculum, sia al docente sia al discente.

Chi ha un minimo d'informazione su questi problemi sa che per il pilota sportivo il problema cruciale è quello di mantenersi in allenamento acquisendo il maggior numero di ore possibile. Questo procedimento, tenuto conto della non commerciabilità assoluta del titolo, risolve brillantemente il problema sia dal punto di vista dei bilanci degli Aero-Club sia da quello degli appassionati.

5) Possibilità di creare dei piloti aero-club periferici: Questa possibilità, nel contesto degli ordinamenti vigenti in Italia è praticamente inesistente. In effetti, se vengono imposti all'aviazione turistica e leggera gli stessi obblighi che vengono richiesti per quella commerciale (infrastrutture, controlli radio, ecc.). Un Aero-Club può sussistere solo dove esista un aeroporto tecnicamente organizzato. Lasciando stare la mia esperienza africana che non è transponibile in Italia, dirò che io ho visto funzionare in Francia, tanti piccoli aeroporti che i francesi chiamano scherzosamente di « brousse » (di campagna) ove lo sport aereo prospera all'ombra dei regolamenti nazionali ed internazionali, con piste in terra battuta di lun-

ghezza media tra i 400 ed i 600 metri ed affidate alla tutela di polizia della gendarmeria locale (per esempio i nostri carabinieri) ed alla responsabilità tecnica dell'Aero Club stesso che ne risponde nei riguardi degli organi di controllo. Questi Aero-Club il cui raggio di azione è assolutamente locale non hanno torre di controllo e servizi radio. Quando un aereo deve recarsi in altra zona sottoposta a traffico aereo, l'aereo club telefona all'aeroporto di destinazione per avvertire degli eventuali movimenti. Al resto ci pensa il pilota durante il volo.

Ecco rapidamente alcuni esempi più evidenti e tutti personalmente sperimentati, circa due maniere diverse d'intendere l'aviazione turistica. Questa ha una sua sfera d'azione ed una sua ragion d'essere non certo incoraggiata dalla situazione italiana. Si è detto all'inizio che il problema numero uno del volo è il senso della responsabilità; ciò implica da parte dell'amministrazione un atteggiamento elastico, sorretto da immaginazione creatrice e non arroccato sul fiscalismo dei regolamenti, volto a vedere pericoli dappertutto ed a drammatizzarli inutilmente. L'esperienza insegna che è inutile voler proteggere gli uomini malgrado se stessi, per cui, il problema della responsabilità resta il problema centrale.

I regolamenti hanno una loro funzione essenziale ma non vanno mitizzati; è molto istruttiva, in proposito, l'esperienza del mio primo viaggio-scuola in Africa, effettuato completamente da solo. L'itinerario era: Fort Lamy, Bongor, Fianga, Fort Lamy. Solo l'aeroporto della Capitale era perfettamente attrezzato tecnicamente e disponeva di una pista asfaltata per quadrigetti.

Ciò implicava che il viaggio doveva essere compiuto nel più breve tempo possibile per essere sicuri della copertura meteorologica che solo i servizi tecnici della capitale potevano fornire; che il viaggio doveva essere compiuto nelle primissime ore del mattino perchè quelle erano le ore di massima stabilità climatica: il pomeriggio è l'ora dei temporali sub tropicali; che bisognava portarsi al seguito un bidone di 20 litri di benzina oltre il pieno carico onde avere l'autonomia assicurata. Infatti, negli aeroporti di « brousse » non c'era benzina adatta per gli aeroplani; che bisognava tenere conto che la pista di Bongor era di 800 metri e quella di Fianga soltanto di 400 metri il che implicava particolari accorgimenti di precisione all'atterraggio ed al decollaggio; che le suddette piste non erano ben delimitate e ciò implicava qualche difficoltà per la loro localizzazione!

Per quanto riguarda la valutazione del vento al momento dell'atterraggio, l'istruttore mi diede i consigli del caso e poi aggiunse: se poi ci fossero le vacche a pascolare sulla pista non le resta altro da fare che effettuare un passaggio a bassa quota per spaventarle e farle fuggire dopo di che effettuerà l'atterraggio con tutte le regole d'arte! Le vacche non c'erano, ma a Fianga non c'erano neppure i gendarmi ad attendermi sicchè, prima di atterrare ritenni opportuno fare un paio di giri sul grosso villaggio al fine di segnalare la mia presenza. Finalmente avvistai la loro vettura che usciva dalla cittadina e si dirigeva di corsa verso la pista e così potei finalmente atterrare ed ottenere i relativi bolli di visto arrivare e visto partire. Era il 1° settembre del 1968.