

## Speciale L'elitransporto in Ticino

di Mario Bazzani

*Inverno del 1955: l'Operazione Gottardo segna la nascita in Ticino di un nuovo settore dell'economia, quello dei trasporti di materiale con elicotteri e l'elisoccorso alle vittime di incidenti in montagna*

# 'Muli volanti' da 50 anni



Gribbio, Leventina, agosto 1964: il pilota è Giorgio Wedtgrube ai comandi di un Bell 47G2

Nel febbraio del 1955 il silenzio sul Passo del San Gottardo, in quel periodo coperto da una spessa coltre nevosa, venne improvvisamente rotto dal rumore del motore di un elicottero che atterrò nei pressi dell'ospizio per depositare il materiale necessario a riparare un trasformatore della corrente danneggiatosi in seguito alla caduta di una valanga. L'interruzione nell'erogazione di energia elettrica stava creando dei grossi disagi, da qui l'esigenza di ripristinare il più presto possibile il guasto alla linea. Scartata la possibilità di salire sul passo con mezzi convenzionali, l'unica alternativa sembrò essere la via del cielo.

L'azienda elettrica Aar e Ticino proprietaria dell'impianto decise quindi di chiedere aiuto alla Schweizerische Helikopter Ag, a quell'epoca l'unica ditta in Svizzera specializzata in trasporti aerei. Questa inviò in Ticino un Bell 47G, un apparecchio in grado di trasportare due passeggeri oppure un carico di 200-250 kg. Partendo dall'aerodromo di Ambri l'elicottero trasportò complessivamente 9,5 tonnellate di materiale oltre ovviamente gli operai che poterono in questo modo riparare il guasto. Ci vollero alcuni giorni per effettuare tutti i voli. L'Operazione Gottardo, come venne soprannominata dalla stampa, aprì le porte all'impiego dell'ala rotante nel nostro cantone: nacque così un nuovo settore dell'economia, quello del trasporto con elicotteri.

### I primi impieghi

In Svizzera il primo elicottero venne immatricolato nell'estate del 1949. I ticinesi ebbero modo di osservare da vicino questo nuovissimo tipo di aeromobile - un triposto Hiller 360 di costruzione americana (costato oltre 120'000 franchi) - nel settembre dello stesso anno quando effettuato una serie di voli dimostrativi ad Ascona e ad Agno. Durante il campionato mondiale di ciclismo svoltosi a Lugano nel 1953 l'Hiller 360 fu impiegato per seguire dall'alto lo svolgimento delle gare. Successivamente per conto dell'Atel l'apparecchio effettuò dei voli di ricognizione lungo l'elettrodotto che da Lavorgo sale verso il Passo del Gottardo.

Fu tuttavia il successo dei trasporti effettuati nel febbraio del 1955 sul Gottardo, che permise di far conoscere le molteplici potenzialità d'impiego offerte dall'elicottero. La stampa specializzata diede ampio risalto a quei trasporti in alta montagna. Furono soprattutto le aziende attive nella produzione di energia elettrica a comprendere quali servizi poteva offrire quella "libellula meccanica". Un po' ovunque lungo le Alpi esse stavano costruendo bacini artificiali, condotte e linee ad alta tensione per soddisfare il crescente bisogno di elettricità che in quegli anni iniziava ad entrare nelle case.

### Le difficoltà iniziali

La Schweizerische Helikopter Ag, conosciuta oggi con il nome di Heliswiss Ag, che fino al 1964 fu in pratica l'unica ditta operante nel settore dell'elitransporto si confrontò con innumerevoli problemi. I primi elicotteri inanzitutto avevano limitate capacità di carico, soprattutto d'estate o in alta montagna. L'aria rarefatta, calda e umida fiacca infatti le prestazioni del motore e diminuisce l'efficienza aerodinamica del rotore. Le prestazioni di volo erano così modeste che i piloti per le missioni di volo più impegnative smontavano dai loro apparecchi quelle parti che non erano strettamente indispensabili come ad esempio le porte, la batteria, l'equipaggiamento radio, l'imbottitura dei sedili, ecc. Mancavano inoltre specifici equipaggiamenti che solo in seguito verranno messi a

punto. Nel corso degli anni successivi questi miglioramenti tecnologici avrebbero permesso di portare a termine i voli in modo più sicuro, efficiente, economico e veloce.

I primi piloti non avevano inoltre ricevuto una particolare formazione per effettuare dei trasporti di materiale. Da autodidatti appresero (spesso a scapito di grossi spaventi e in diversi casi di incidenti) a volare con ogni genere di carico. Inizialmente questo veniva appeso o fissato all'elicottero cercando di non comprometterne la qualità di volo. Mancava l'esperienza e non esisteva una precisa tecnica di trasporto, ma grazie ad una buona dose d'inventiva (e qualche volta d'incoscienza!) il carico dopo essere stato accuratamente pesato e imballato raggiungeva la sua destinazione nei

tempi e nei modi scelti dal pilota. Allora la concorrenza nel settore non esisteva ancora...

Già a partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta l'elicottero venne impiegato attivamente in Valle Bavona e in Valle Maggia per i lavori di costruzione di nuove linee elettriche per conto dell'Ofima.

Nell'agosto del 1961 si ebbe purtroppo il primo incidente nel nostro cantone che costò la vita ad un tecnico confederato colpito al capo da una pala del rotore dell'apparecchio sul quale avrebbe dovuto prendere posto.

L'elicottero si dimostrò un mezzo efficace per portare soccorso alle vittime di infortuni in montagna. In Ticino il suo utilizzo per questo scopo era però condizionato da vari aspetti. Innanzitutto quello logistico, dato che la Heliswiss aveva la sua ba-

se a Belp nel Canton Berna. In caso di necessità il superamento delle Alpi con il brutto tempo non era sempre possibile. Anche l'aspetto finanziario non era da sottovalutare, dal momento che la sola trasferta per giungere in Ticino poteva costare oltre cinquecento franchi, una somma considerevole all'epoca.

Nonostante le difficoltà cui abbiamo accennato la richiesta di trasporti e di soccorso andò viepiù aumentando. Nella primavera del 1963 la Heliswiss decise finalmente di aprire una base al sud delle Alpi, dislocando all'aeroporto cantonale di Locarno uno dei suoi apparecchi.

### Costi proibitivi

Fino alla prima metà degli anni Sessanta il business degli elicotteri, come detto, fu intera-

mente nelle mani della Heliswiss. Il motivo era molto semplice: la ditta confederata, forte dell'appoggio finanziario di alcuni grossi investitori pubblici tra i quali le Ffs, le Ptt, il Canton Berna, la città di Berna e la Confederazione (da quest'ultima ottenne cospicue sovvenzioni), era l'unica a potersi permettere l'acquisto, ma soprattutto la gestione di una flotta che annualmente generava... debiti. I costi d'esercizio degli elicotteri erano infatti notevoli, e i bilanci spesso aggravati da incidenti più o meno frequenti. Nessuno metteva in dubbio le capacità e l'utilità degli elicotteri, ma il loro costo (9 franchi per minuto di volo per il trasporto di 200 kg) non era alla portata di tutti. La clientela era quindi formata in gran parte dagli stessi investitori e dalle grosse ditte attive nel settore dell'edilizia. Pochissimi i privati che potevano permettersi l'impiego degli elicotteri. In quel periodo in Ticino grazie all'intervento della Sezione agricoltura e del veterinario locarnese Fernando Martinoni (quest'ultimo fece in sostanza da tramite tra il mondo dell'aviazione e quello rurale) furono soprattutto gli alpiani della Valle Verzasca a far uso di questo apprezzatissimo "mulo dell'aria" durante la stagione alpestre.

### Piloti e ditte ticinesi

I primi trasporti in Ticino vennero effettuati dai piloti Kunz, Glauser, Müller, Demuth, Seydoux, Tschumi e Castaing. Con l'aumentare dell'attività negli anni Sessanta giunsero al sud delle Alpi nuovi piloti provenienti in maggior parte dall'Austria come i noti Wedtgrube, Hugl, Schafrath, Giakomini, Hügel. Passarono diversi anni dal volo del primo elicottero in Ticino prima che ai suoi comandi vi fosse un ticinese. Il primo ad ottenere il brevetto civile di elicotterista fu Manfred Marazza nel 1964. Fu tuttavia solo a partire dai primi anni Ottanta che i ticinesi intrapresero con successo la carriera di pilota professionista di elicottero (oggi la quasi totalità dei piloti attivi in questo settore lo è).

Nel 1965 grazie all'intraprendenza dell'imprenditore Claudio Valsesia venne fondata la prima ditta ticinese di trasporti con l'elicottero. Basata sul vecchio campo d'aviazione di Bellinzona la Elitico (così venne inizialmente battezzato l'elicottero che poi diede il nome all'omonima ditta tutt'oggi attiva nel settore) operò inizialmente con un elicottero del tipo Agusta-

Bell 47G3B-1 in grado di trasportare 2 passeggeri oppure un carico sospeso di 300-350 kg. L'organizzazione delle operazioni di volo venne affidata a Olinto Carmine, il noto pilota bellinzonese di motociclette e poi di aeroplani.

La Heliswiss non vide di buon occhio l'iniziativa ticinese, e nelle prime fasi cercò in vari modi di ostacolare l'attività della nuova azienda, un fatto questo che si ripeterà anche negli anni successivi quando verranno costituite le altre imprese del settore.

### L'attività si espande

Il boom economico degli anni Sessanta fu determinante anche per lo sviluppo del settore dell'elitransporto. La costruzione di nuove linee elettriche, di acquedotti, dei primi ripetitori per le trasmissioni, di impianti sciistici o di capanne, fu in molti casi possibile proprio grazie all'elicottero.

L'industria aeronautica introdusse sul mercato moderni apparecchi con ottime prestazioni. In Ticino come del resto un po' ovunque lungo le Alpi fu il modello francese Aérospatiale SA 315B Lama a rivelarsi particolarmente efficiente ed apprezzato. Le sue capacità di trasporto erano notevoli rispetto a quelle dei modelli fino allora impiegati: il suo carico pagante era di 4 passeggeri oppure un peso esterno di 800 kg.

Nei primi anni Settanta gli elicotteri mossi da una turbina presero definitivamente il posto di quelli mossi da un motore a scoppio. Questi ultimi vennero relegati ad altri compiti quali la scuola, le riprese fotografiche, i voli panoramici. Il prezzo per minuto di volo salì dai 14.50 franchi del piccolo Agusta-Bell 47G3B-1 ai 28 franchi al minuto dell'SA 315B Lama.

Il miglioramento tecnologico non riguardò unicamente gli apparecchi. Grazie alle esperienze maturate le aziende si dotarono di materiale idoneo per il trasporto dei vari materiali. Gli equipaggiamenti radio di piloti ed assistenti di volo furono anch'essi migliorati rendendo più agevoli le comunicazioni. Le tecniche di trasporto vennero affinate e l'impiego dell'elicottero si estese ulteriormente. Ne sono un esempio la lotta agli incendi di bosco precedentemente condotta con l'ausilio di aeroplani militari del tipo Pilatus Porter, oppure i delicati lavori di montaggio aereo come la messa in posa di piloni per teleferiche, o i tralicci delle linee elettriche.

## Quattro le ditte attive a sud delle Alpi

*6.200 ore di volo e 40 mila tonnellate trasportate nel 2004*

Con l'aumentare della richiesta di servizi con elicotteri nella seconda metà degli anni Settanta venne fondata la Air Grischa che aprì una succursale ad Agno poi in seguito trasferita a San Vittore. Nella prima metà degli anni Ottanta fu poi l'ingegnere bellinzonese Giovanni Frapolli a lanciarsi in questo settore

dando vita alla Heli TV, azienda alla quale va sicuramente attribuito il merito di aver avvicinato i ticinesi alla professione di pilota d'elicottero. Negli anni Novanta vennero fondate la Heli Rezia e la Tarmac Aviation, con basi a San Vittore ed Ambri, rispettivamente ad Agno. Nel frattempo nel 1980 la Gass

(oggi Rega) aveva aperto la sua base in Ticino dotandola di un'eliambulanza del tipo SA 319B Alouette III, una decisione alla quale molti ticinesi (e non solo) devono la loro vita.

### Gli incidenti

L'impiego degli elicotteri in Ticino è stato funestato da diversi incidenti, alcuni dei quali hanno avuto gravi conseguenze. Dopo il primo verificatosi nel 1961 sul Cavagnoli, ne sono seguiti purtroppo altri, e ad oggi sono complessivamente ventiquattro quelli ufficialmente occorsi nel nostro cantone. Oltre la metà sono da imputare ad errori di pilotaggio, i rimanenti a guasti tecnici, collisioni con ostacoli alla navigazione aerea, oppure ad altre cause.

### La situazione attuale

Oggi le ditte attive nel settore dell'elitransporto al sud delle Al-



Prime tecniche di elitransporto



Efficienti anche nella lotta agli incendi di bosco

pi sono quattro. Complessivamente per il trasporto di persone e merci sono impiegati una quindicina di apparecchi, prevalentemente del tipo AS 350 Ecureuil e SA 315B Lama. I servizi offerti e le tariffe di volo sono comparabili. La clientela è principalmente composta da aziende del settore dell'edilizia, di quello forestale, dell'agricoltura, dell'energia e dai privati che fanno capo all'elicottero per il trasporto di materiale e viveri destinato a rustici ed alpeggi. Al momento la situazione sembra essersi stabilizzata dopo il boom degli anni Novanta. Complessi-

vamente nel 2004 in Ticino le ditte del settore hanno trasportato più di 40 mila tonnellate di materiale, mentre le ore di volo effettuate sono state oltre 6'200.

(Foto e filmati cercansi: l'auto-vecchie foto, filmati, testimonianze, ecc. risalenti al periodo 1950-1980 - per la creazione di un "eli-archivio", ovvero una raccolta di tutto ciò che può servire a documentare la storia dell'ala rotante. Potete contattarlo via e-mail: mbazzani@bluewin.ch; oppure scrivendo a Mario Bazzani, Sementina).