

MEZZI SPECIALI

ELIWORK

Piloti abilitati anche ai voli strumentali, elicotteri monomotore e bimotores attrezzati per carichi 'eccezionali' ed emergenze. Compresi il trasporto feriti e l'antincendio boschivo. Siamo alla Eliwork, società di trasporto passeggeri e lavoro aereo con sede operativa a Talamona, in provincia di Sondrio

di Eleonora Marchiafava

F Fuori, sulla pista d'atterraggio, l'aria frizzante della Valtellina; dentro, negli hangar, due dei cinque elicotteri della flotta e la squadra dei tecnici impegnati a revisionare da cima a fondo il velivolo di un cliente. In cielo gli altri tre elicotteri, impegnati in chissà quale carico o trasporto: un traliccio dell'alta tensione pesante 1.200 chili, una gru o il tavolame per rifare qualche barriera paravalanghe in alta quota.

D'altronde siamo a Talamona, Sondrio, alla base operativa della Eliwork, società di trasporto passeggeri e di lavoro aereo che ha fatto della passione per il volo di un gruppo di amici piloti un'azienda seria e sicura.

A chi vive in città, con l'auto parcheggiata sotto casa e la fermata del tram a due passi, non passa certo per la mente di

Licenza di volare. Ovunque e con qualsiasi carico



chiamare un elicottero anziché un taxi per andare a un matrimonio o a un funerale ma qui, sulle Alpi, è del tutto normale. Così com'è normale per i piloti della Eliwork essere ingaggiati per montare un condizionatore sul tetto di un edificio, posare pali per l'illuminazione delle piste da sci o fare da navetta da e verso l'autodromo di Monza in occasione del Gran Premio di Formula 1. Hanno persino trasportato un altro velivolo, un Cirrus SR 20 che doveva essere esposto al Salone del Lusso di Verona ma che, essendo la fiera sprovvista di una pista d'atterraggio, non poteva arrivarci se non "a bordo" del bimotores PZL W3 Sokol, pezzo forte della flotta che può sopportare al gancio baricentrico fino a 2.100 chilogrammi di carico. Una potenza non da poco se si pensa che i monomotori come l'AS 350 B3 Ecureuil, l'altra 'anima' della flotta Eliwork, può trasportare circa la metà del peso, cioè 'solo' - si fa per dire - 1.200 kg. È pur vero che l'Ecureuil viene usato per interventi 'chirurgici' come quello eseguito qualche anno fa dalla Eliwork sul monte Pora, che divide la Val Seriana dalla Val Camonica. Il lavoro consisteva nella

Il PZL W3 SOKOL è in grado di trasportare
12 persone più due piloti



Questo veicolo è l'ideale per le squadre Aib elitransportate

posa in opera dei pali di sostegno per l'illuminazione notturna di una pista da sci. Un intervento per il quale erano assolutamente necessari abilità del pilota e manovrabilità del mezzo, per trasportare in verticale perfetta pali della lunghezza di oltre 15 metri e del peso di circa 1.100 kg, trattenerli ad altezza uomo una volta arrivati sul posto, al fine di consentire le operazioni manuali di connessione elettrica alla base, e infine posarli, permettendo così agli operai di procedere direttamente con l'imbullonatura senza esser costretti a salire sui pali per agganciarli alla base, con tutti i rischi annessi e connessi.

“Per noi la sicurezza dev'essere la prerogativa principale dei servizi offerti dalla nostra azienda, anche solo perché, banalmente, prima di ogni altro a bordo siede sempre il pilota”, dice Gianpiero Petrelli, direttore operativo della Eliwork, costituita nel '99 e dove oggi lavorano in venti, tra piloti, tecnici, operatori e impiegati. Lui, Petrelli, ha iniziato diciassette anni prima, nel 1982, con l'iscrizione al primo corso per la licenza di pilota privato di elicottero conseguita poi nell'83. “E da lì non mi sono più fermato, passando la mia vita da pilota a fare esami”, scherza Petrelli; “da quello per la licenza di pilota commerciale a quello per parlare l'italiano e l'inglese in frequenza, dai controlli medici ogni sei

mesi alle prove di abilità e manualità nel condurre gli elicotteri”, il cosiddetto ‘proficiency check’, “e a quelle per condurre il volo con passeggeri ogni dodici mesi”. La stessa attenzione per la sicurezza che si ritrova in un altro campo, quello della qualità, considerata un valore aggiunto dei servizi offerti dalla Eliwork, che qualche anno fa ha dimostrato di rispettare i requisiti delle normative europee ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004. “Con l'ottenimento di queste certificazioni, Eliwork si è impegnata a tutti gli effetti a prevenire l'inquinamento e a coinvolgere i fornitori nella salvaguardia ambientale sul fronte della diminuzione dei rifiuti e del loro corretto smaltimento”, spiega ancora Petrelli. “In pratica, il quality manager redige ogni anno un piano della qualità e dell'ambiente, definendo gli obiettivi che si intendono perseguire durante l'anno e che devono essere specifici, misurabili, realizzabili e raggiungibili entro una data definita e certa”.

Insomma, una sensibilità ambientale che ha probabilmente influito anche sulla scelta dell'azienda di dotarsi di un mezzo qual è il PZL W3 Sokol, “una macchina perfetta per l'antincendio boschivo”, sostiene il direttore operativo, che difatti già in passato ha messo le sue macchine e i suoi piloti al servizio sia della Regione Calabria che



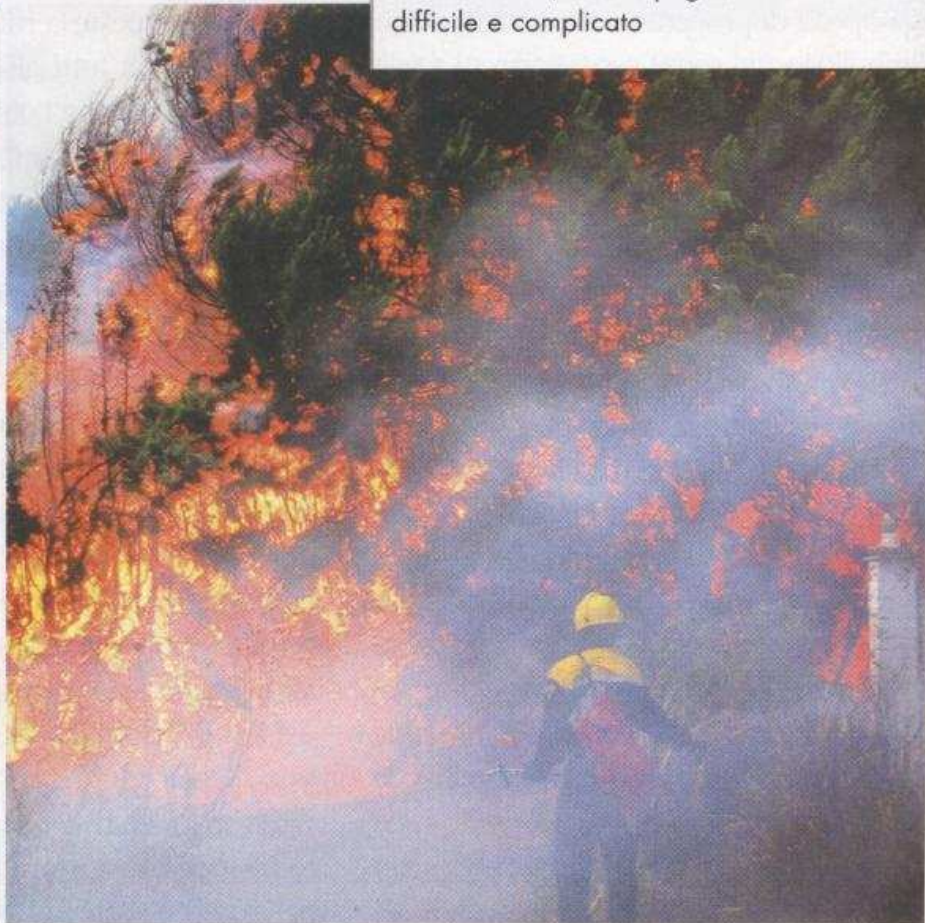
L'interno del PZL W3 SOKOL



La manutenzione dell'elicottero

del Consorzio Costa Smeralda in Sardegna. Le caratteristiche che fanno il Sokol l'elicottero più adatto per trasportare le squadre antincendio sono presto dette, "a partire dalle sue dimensioni, che possono ospitare 12 persone equipaggiate per l'antincendio oppure 6 persone più una barella e il kit sanitario per il trasporto feriti, un servizio quest'ultimo per il quale la Eliwork è l'unica azienda del settore certificata e che può rivelarsi fondamentale soprattutto in situazioni d'emergenza come un incendio, appunto". Senza contare il fatto che gli elicotteri bimotori come il Sokol (più di tre ore d'autonomia, per un consumo di circa 500 litri di carburan-

Una 'bomba d'acqua' da 1.600 litri e la violenza di un incendio di resinose ad alto fusto. Il segreto nell'attività antincendio è la tempestività dell'intervento: quando l'incendio è nella fase iniziale risulta gestibile; quando è conclamato, soprattutto in presenza di forte vento, il suo spegnimento risulta difficile e complicato



te), a differenza dei monomotori, sono autorizzati a volare sui centri abitati e nei pressi di un aeroporto. Abilitazione, questa, che fa la differenza in casi come l'emergenza inquinamento del fiume Lambro, scattata poche settimane fa proprio nell'area attorno all'aeroporto di Linate. "Inoltre il PZL W3 Sokol è dotato, oltre che di una benna da 70 kg, anche di un sistema di riaccensione automatica dei motori progettato appositamente per rendere più affidabile l'elicottero soprattutto in presenza di eccessivo fumo, che è notoriamente una delle cause di spegnimento dei motori", continua Petrelli. Insomma, "una macchina da lavoro perfetta per le operazioni antincendio anche se la si guarda dalla prospettiva delle squadre elitrasportate: oltre ad avere un abitacolo spazioso, il bimotore dispone di due uscite laterali, una a destra e l'altra a sinistra, che riducono i tempi di imbarco e sbarco". Uno scenario d'emergenza, quello a cui guarda Petrelli, che le squadre antincendio boschivo della Lombardia conoscono bene, se è vero

che la Regione ha fatto da apripista nella sperimentazione delle squadre antincendio elitrasportate, tanto da diventare una realtà nel 2005, quando sono entrate ufficialmente in azione.

La potenzialità del servizio consiste essenzialmente nella possibilità di agire contemporaneamente su due fronti: lo spegnimento dell'incendio in volo, coi lanci aerei, e l'azione a terra delle squadre Aib elitrasportate che, operando con i soffiatori, allontanano dalle fiamme tutto ciò che le alimenta, come per esempio le sterpaglie. Non è un caso se nei primi due anni di attivazione l'impiego sistematico delle squadre elitrasportate in Lombardia ha contribuito a ridurre di circa il 70 per cento le superfici boscate bruciate. Oltretutto, si tratta di squadre interamente composte da volontari Aib addestrati, che seguono corsi di formazione che li preparano sotto ogni punto di vista, dall'uso delle radio ricetrasmittenti con cui comunicare con la base, alle procedure di imbarco e sbarco in luoghi impervi.

Per volare ovunque.



Il direttore Luigi Rigo con Gianpiero Petrelli direttore operativo di Eliwork

