



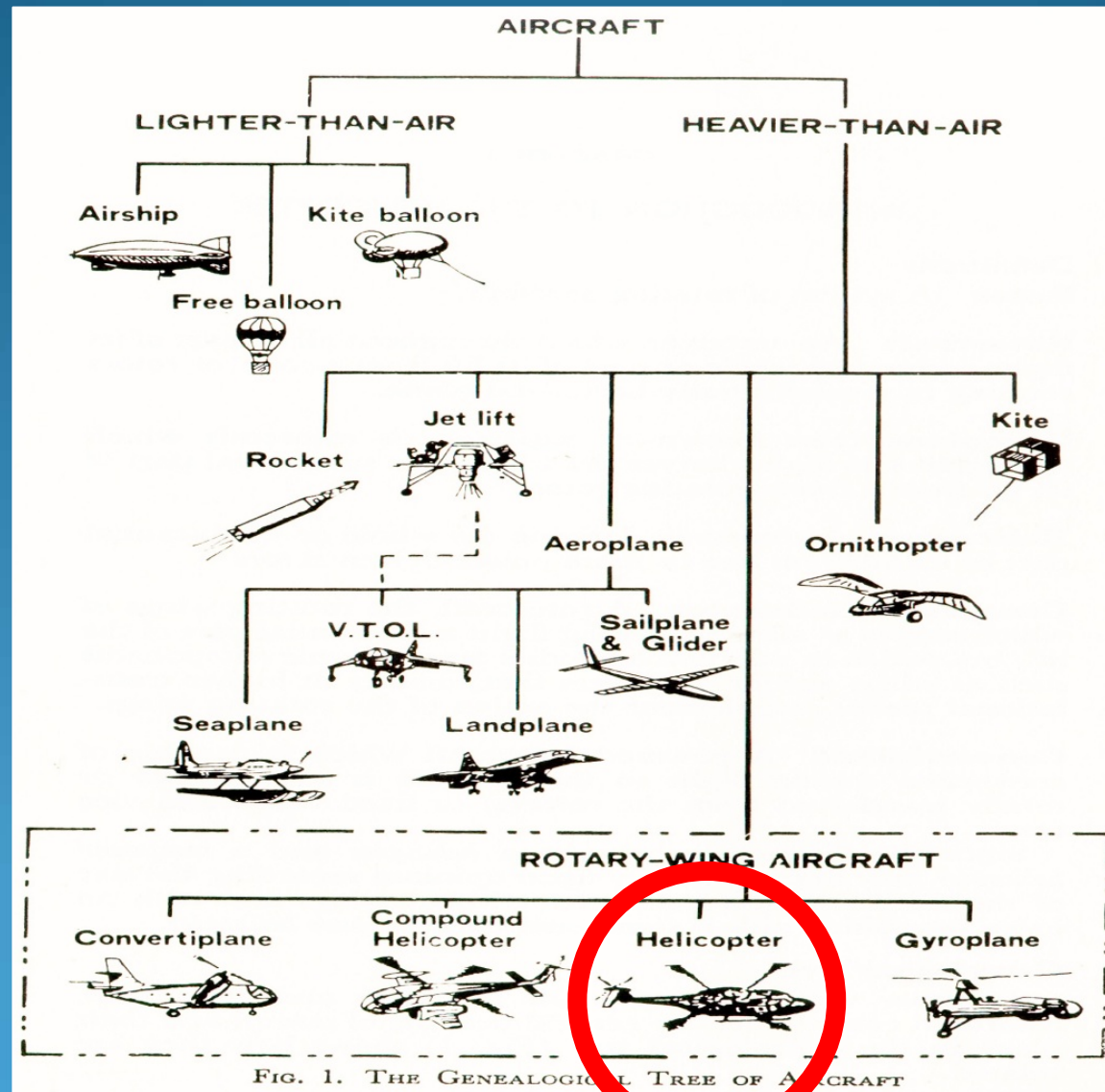
# L'alba degli elicotteri in Ticino

Locarno – Palexpo Fevi  
venerdì 8 novembre 2019

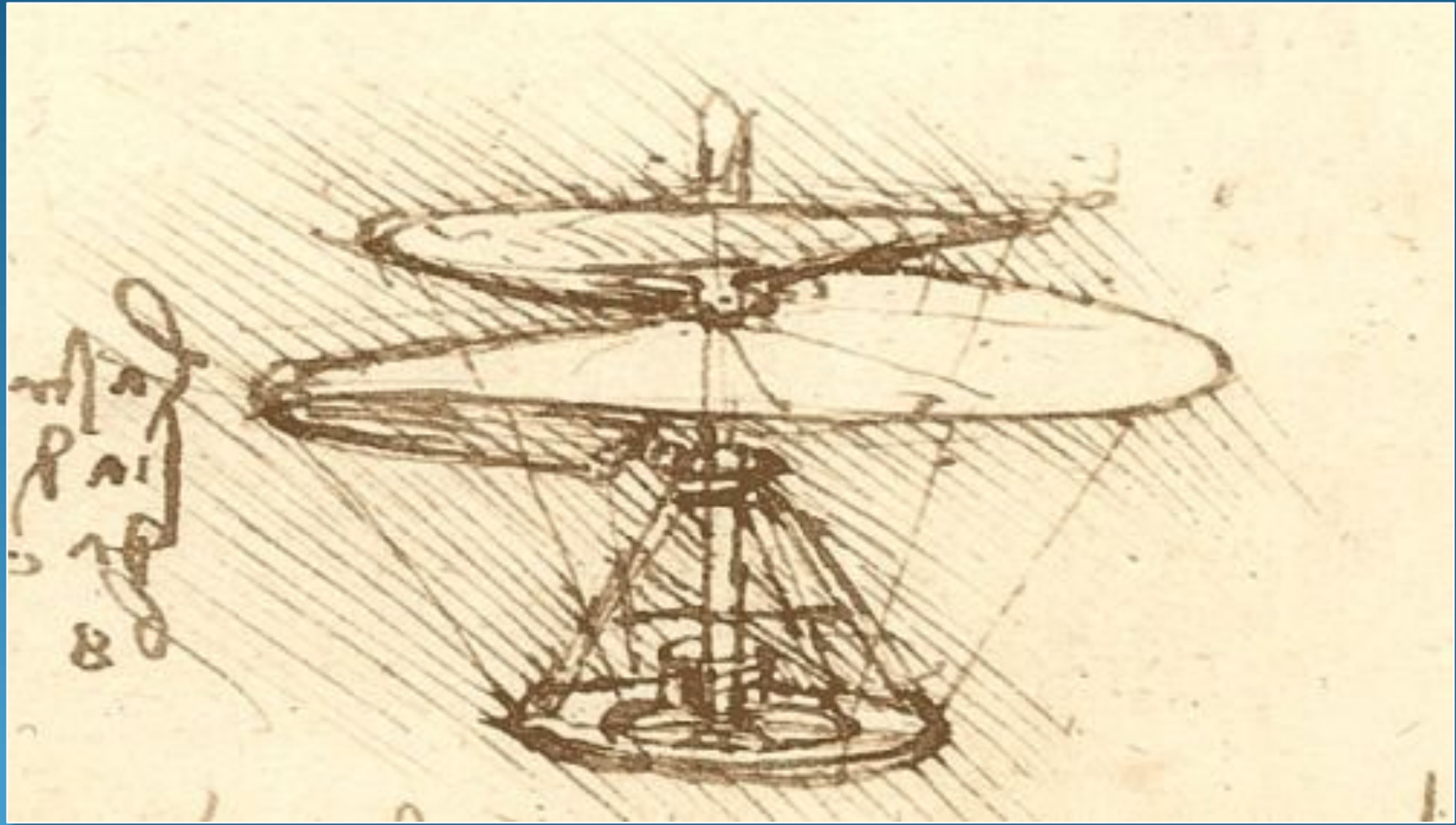


**Mario Bazzani – [www.heli-archive.ch](http://www.heli-archive.ch)**

# Classificazione

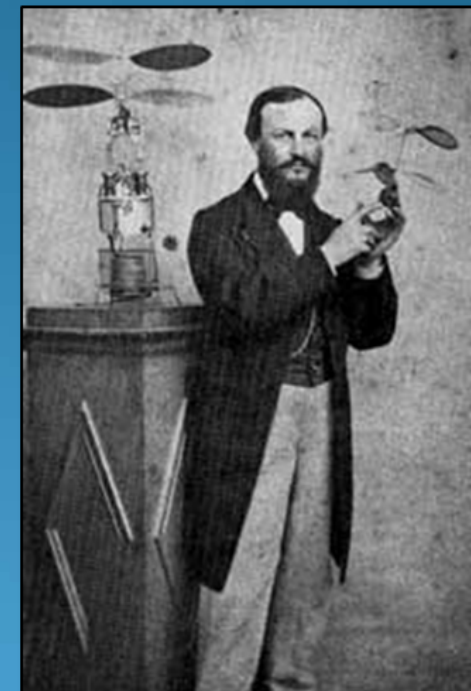
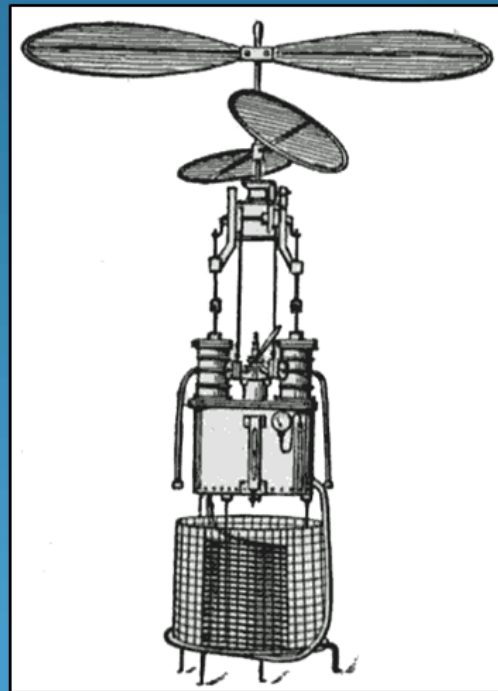
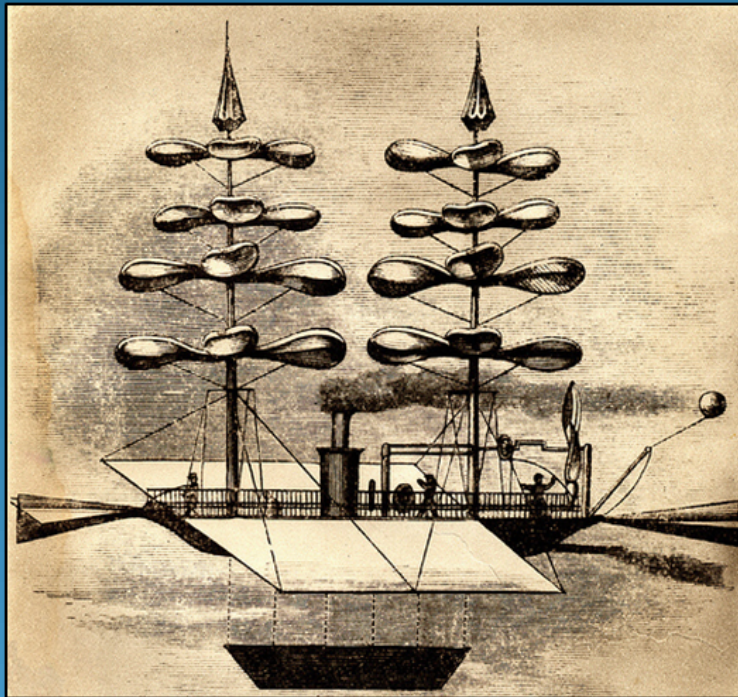


# La vite aerea



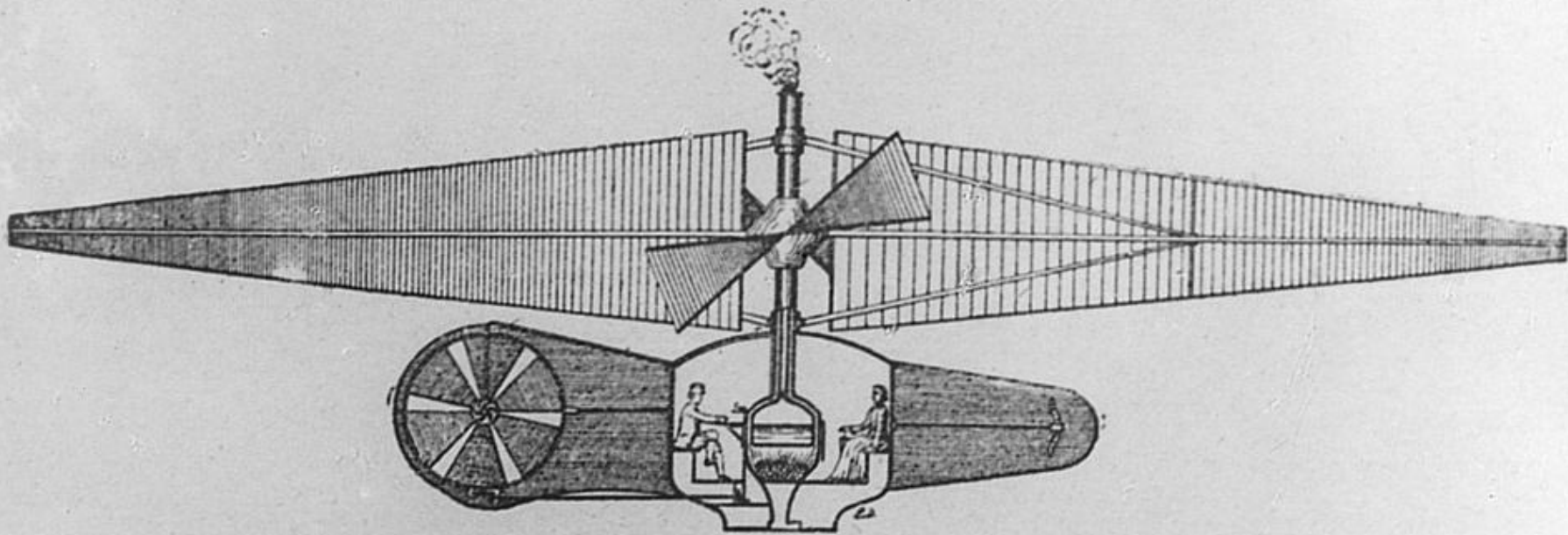


# Modelli XIX secolo



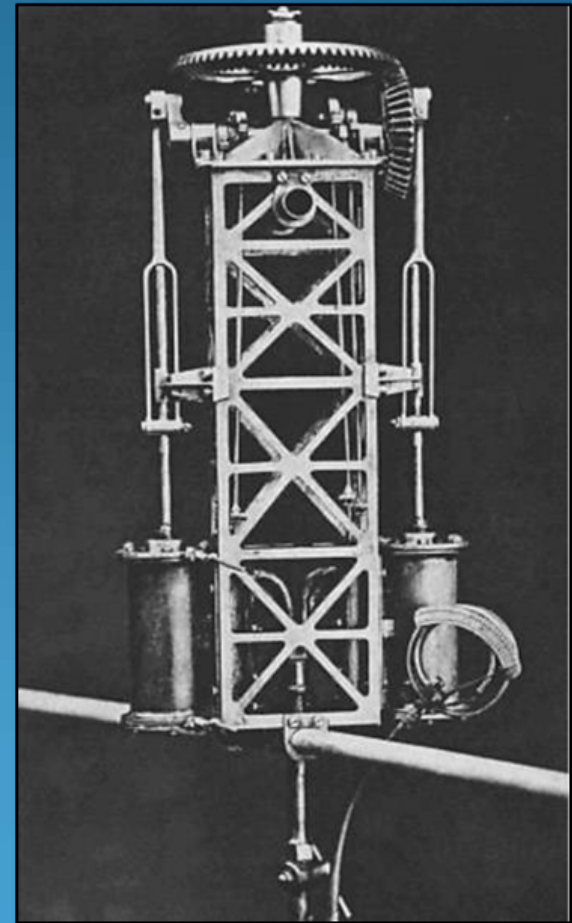


# Modelli XIX secolo

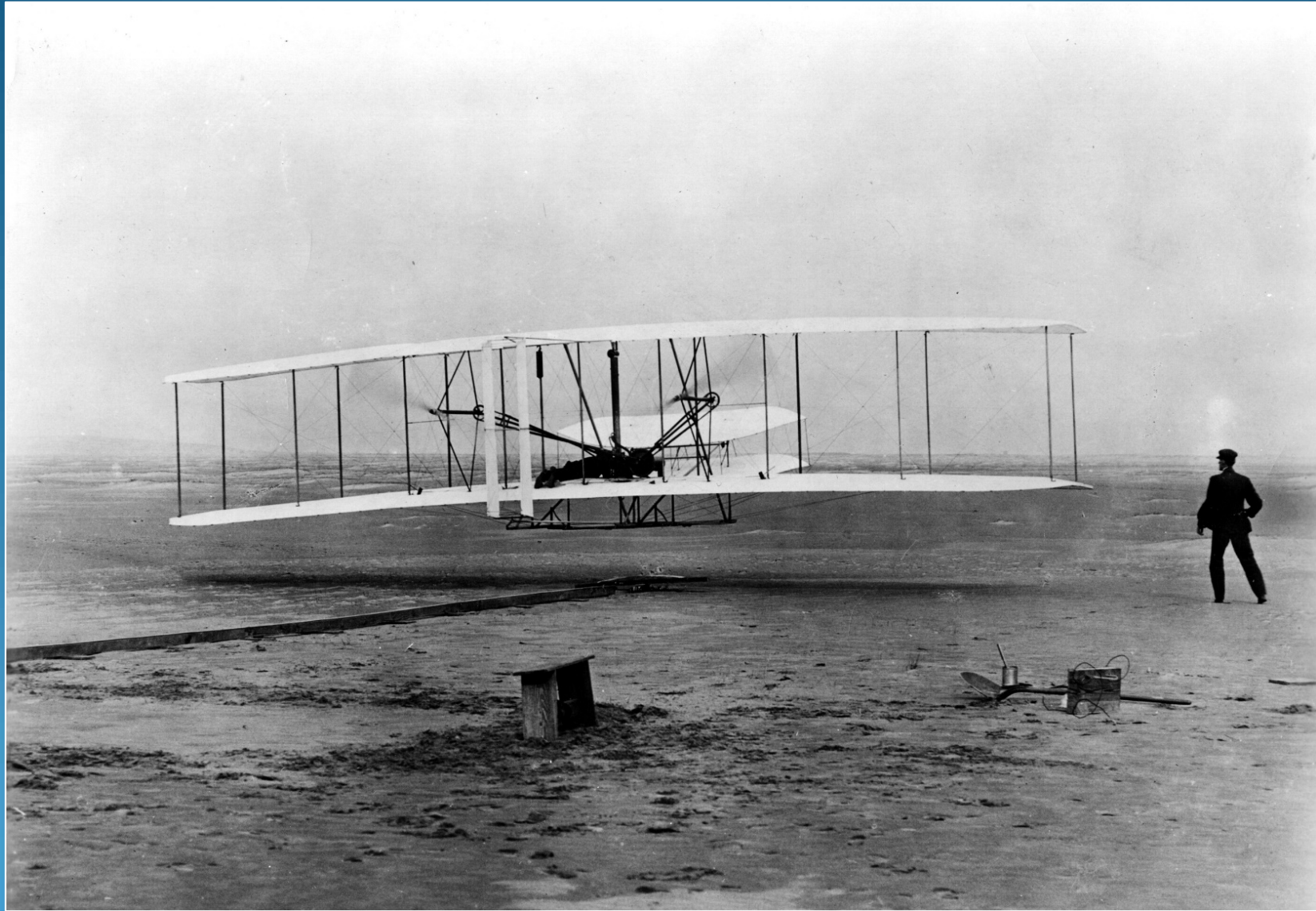


1874. — **ACHENBACH.** — Machine volante composée d'une hélice d'ascension, d'une d'o-  
et d'un gouvernail. La vapeur qui fait mouvoir les hélices agit directement sur ces der-

# 1877 - Enrico Forlanini

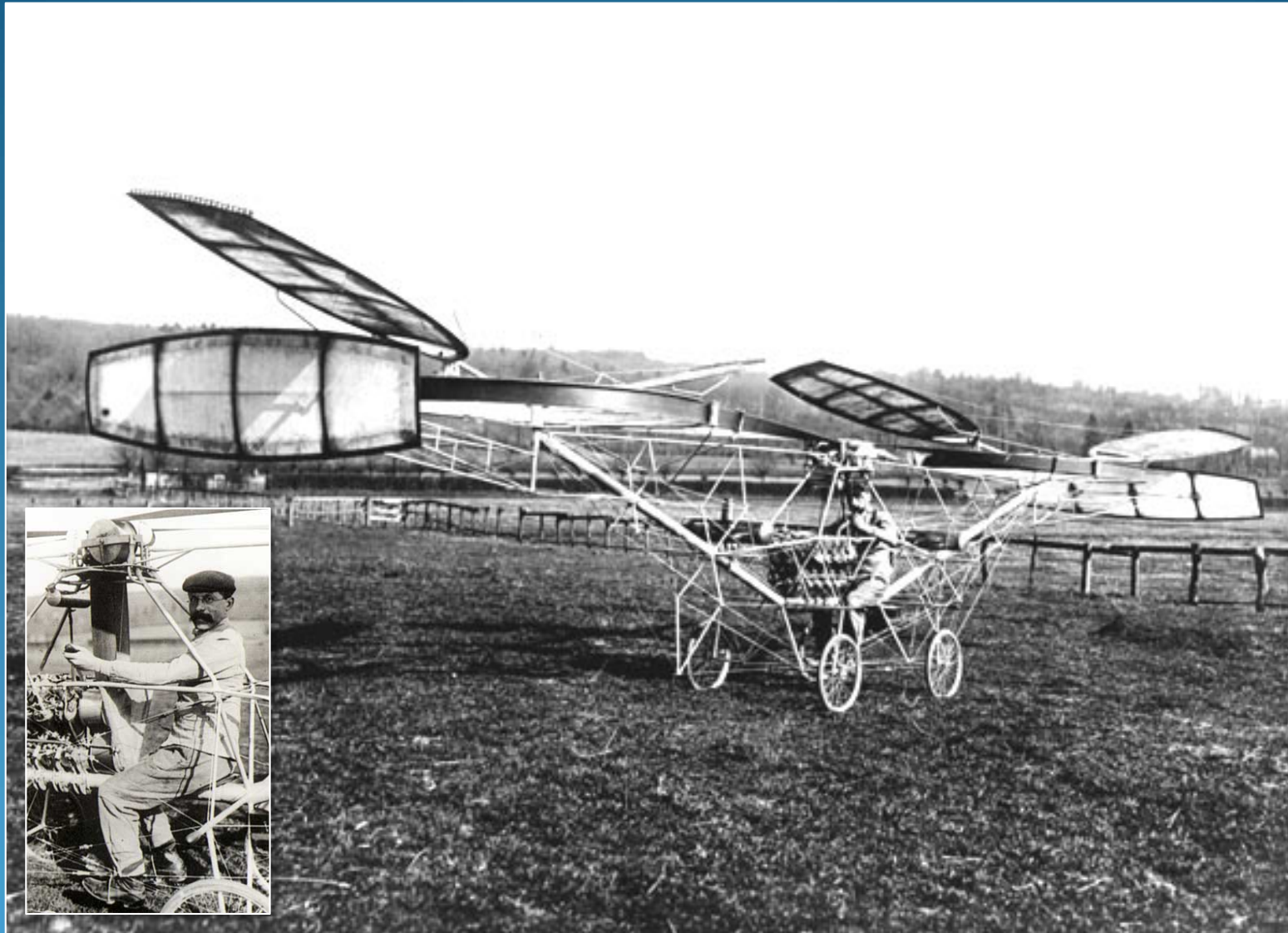


# 1903 – Fratelli Wright

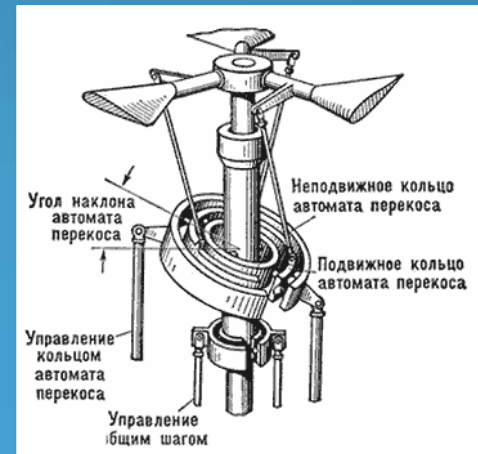
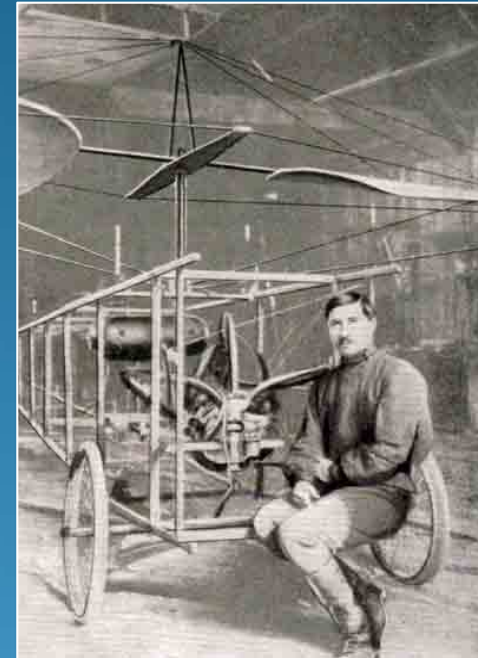
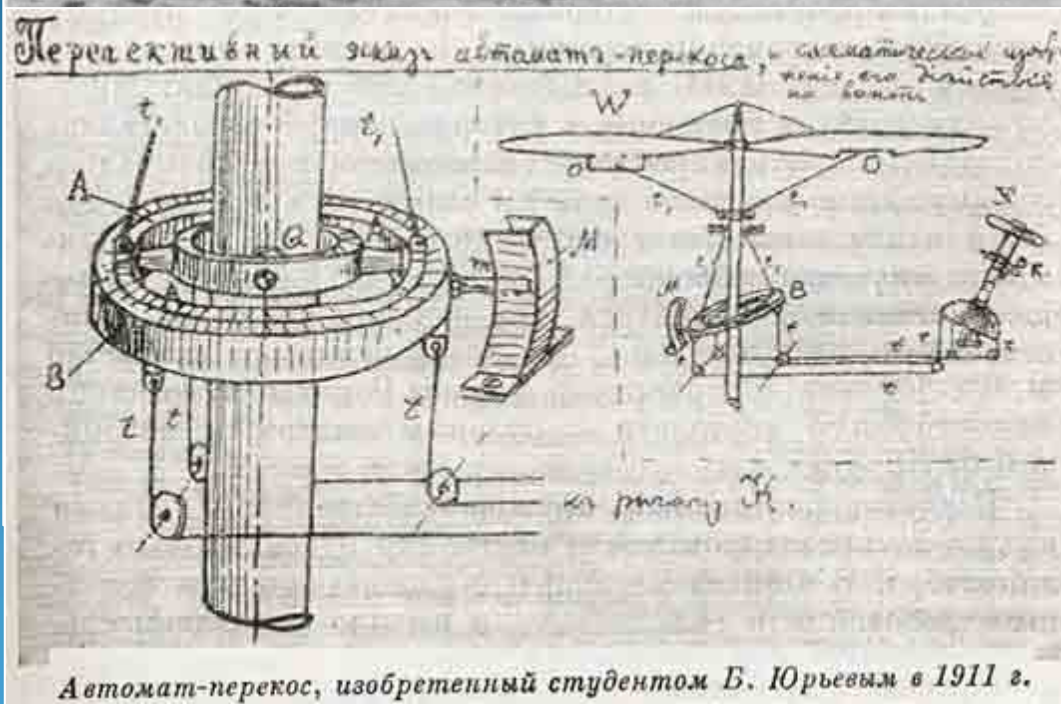
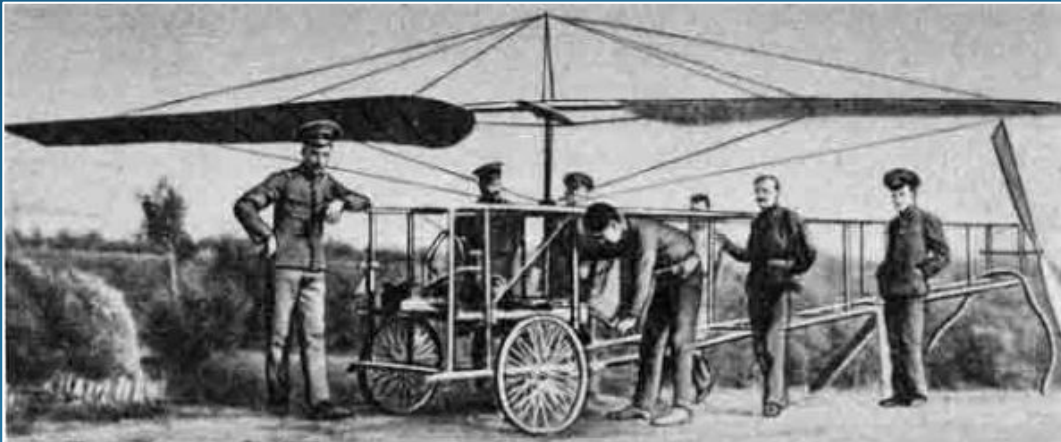




# 1907 – Paul Cornu

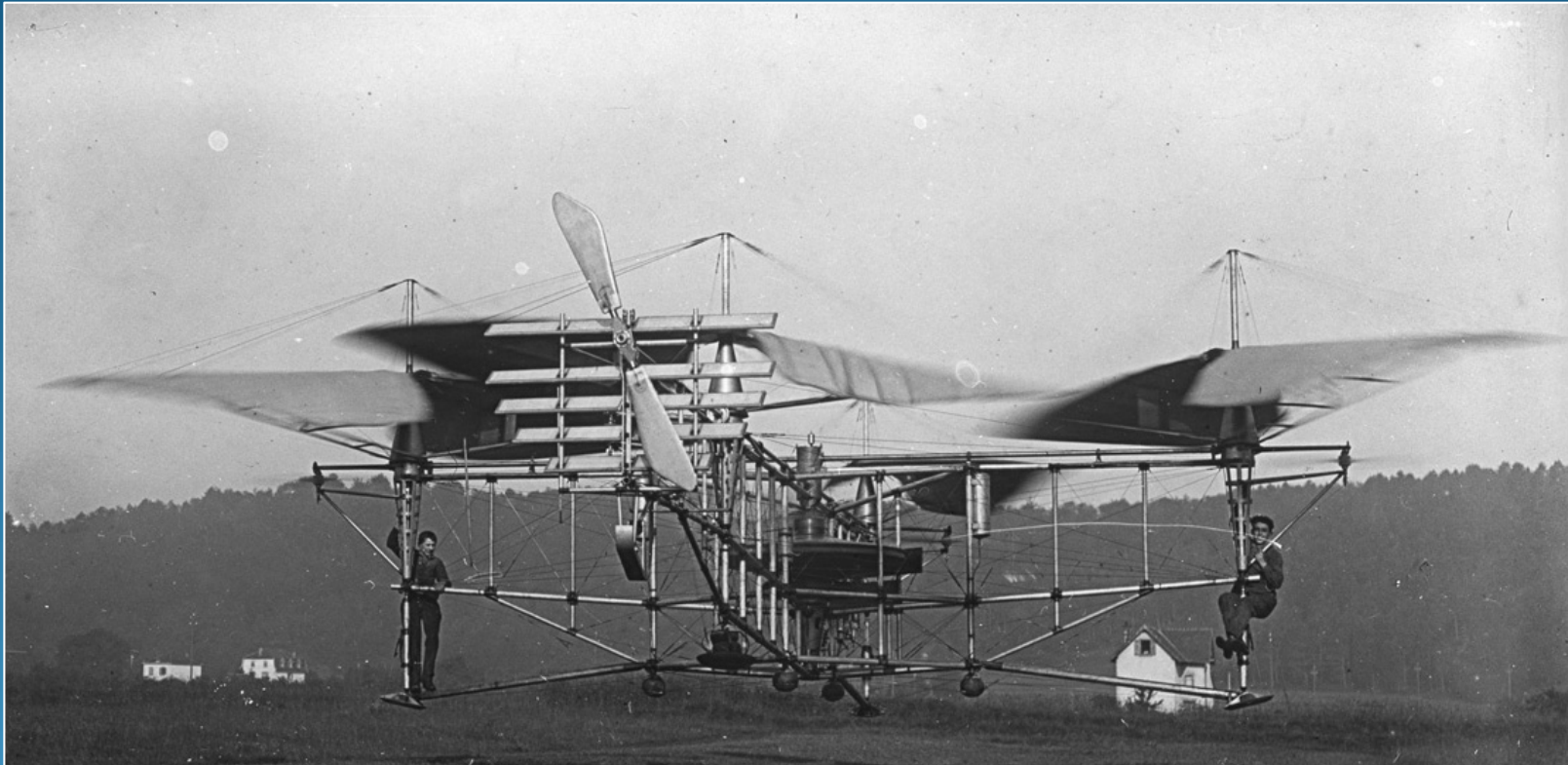


# 1911 – Boris Yuriev





# Anni Venti

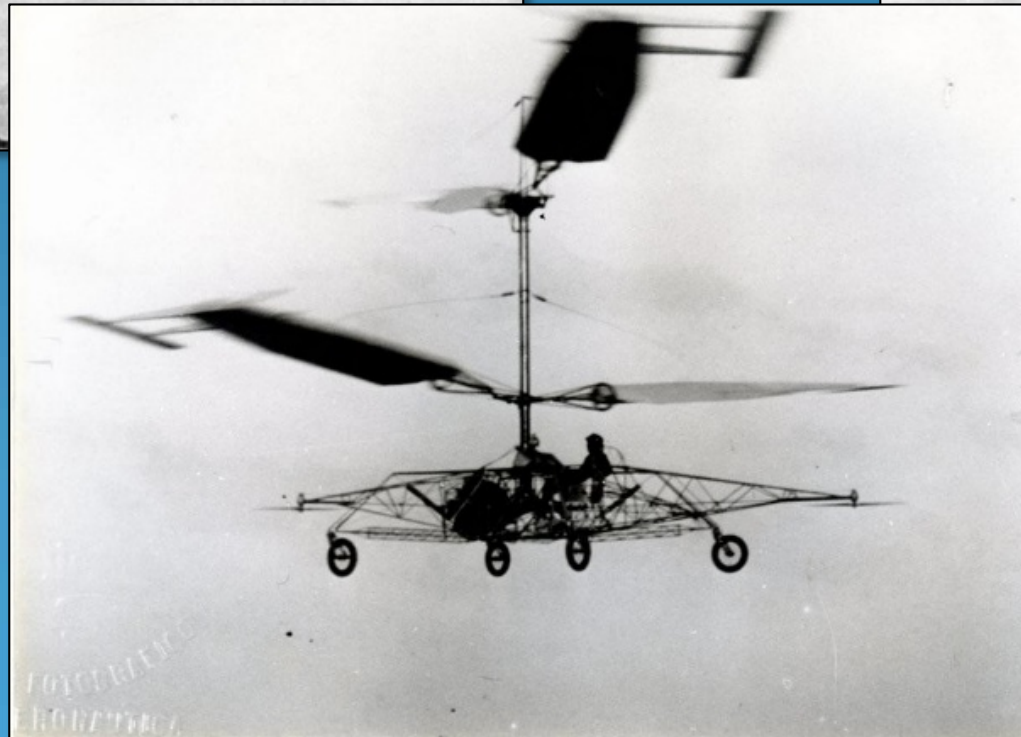
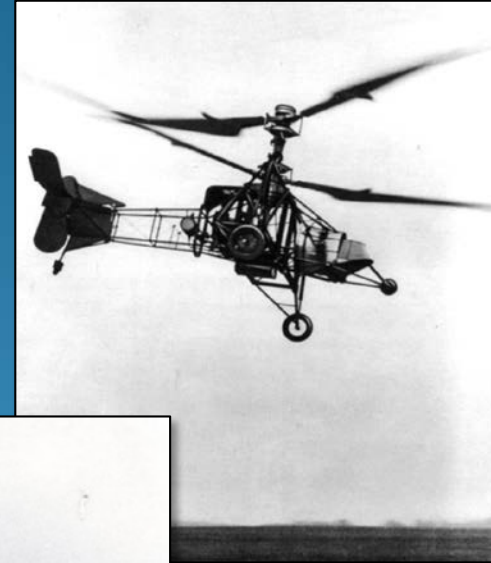
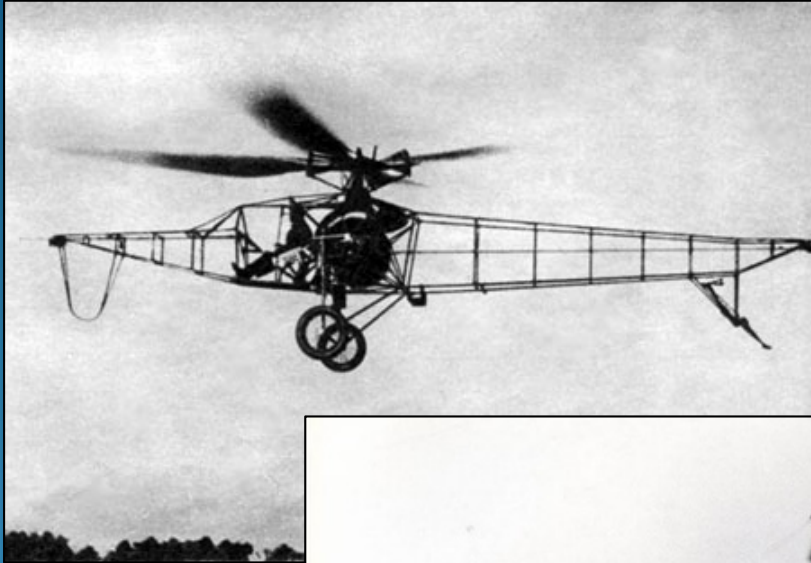




# Anni Venti



# Anni Trenta

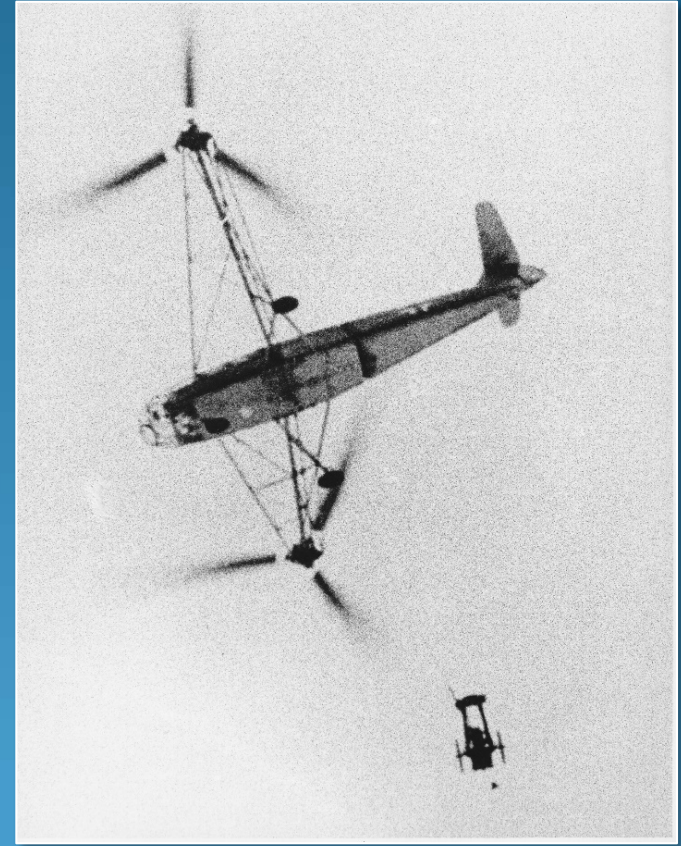


# 1936 - Focke-Achgelis FA-61





# 1943 – FA-223 Drache



# 1944 – Sikorsky R-4B





# 1946 – Bell Model 47





# 1946 – Bell Model 47

Form 306 A  
1-1-40

UNITED STATES OF AMERICA  
CIVIL AERONAUTICS AUTHORITY  
WASHINGTON, D. C.

THIS CERTIFICATE MUST BE CARRIED IN  
THE AIRCRAFT AT ALL TIMES

**AIRCRAFT AIRWORTHINESS CERTIFICATE NO. 1H**

This Certifies that **BELL HELICOPTER - MODEL 47**

manufacturer's serial No. **ONE**, has been inspected and this day found to be in condition for safe operation when operated and maintained in accordance with the regulations and practices prescribed by the Authority.

The aircraft for which this certificate is issued (a) shall not be operated unless there is attached hereto the currently effective Aircraft Operation Record issued by the Authority for the aircraft, and (b) shall not be operated in flight unless a pilot possessed of a currently effective and appropriate pilot certificate issued by the Authority, is in command.

This certificate is of 60 days' duration and, unless the holder hereof is otherwise notified by the Authority within such period, shall continue in effect indefinitely thereafter, unless suspended, revoked, or cancelled by the Authority, except that it shall immediately expire (1) at the end of after the date of issuance of this certificate or after the date of last endorsement hereof, whichever is later, if within such period this aircraft is not examined or inspected by an authorized inspector for the Authority, or (2) at any time an authorized inspector of the Authority shall refuse to endorse this certificate after examination or inspection.

By direction of the Authority:  
*H. H. Guerard*  
Inspector, Civil Aeronautics Authority

Refusal to endorse: \_\_\_\_\_  
Inspector of the Authority

Date: \_\_\_\_\_  
Date of issuance

Any alteration of this certificate is punishable by a fine of not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding three years, or both. (over)

FORM 500-A  
1-1-40

CIVIL AERONAUTICS AUTHORITY  
WASHINGTON

THIS CERTIFICATE MUST  
BE CARRIED IN THE AIR-  
CRAFT AT ALL TIMES.

**AIRCRAFT REGISTRATION CERTIFICATE NO. 1H**

REGISTERED OWNER **BELL AIRCRAFT CORPORATION  
BUFFALO 5, NEW YORK**

MAKE  
AND  
MODEL **BELL HELICOPTER** SERIAL NO. **ONE**

WHEREAS IT HAS BEEN DECLARED THAT THE ABOVE DESCRIBED AIRCRAFT IS NOT REGISTERED UNDER THE LAWS OF ANY FOREIGN COUNTRY AND IS OWNED BY A CITIZEN OF THE UNITED STATES, IT IS CERTIFIED THAT SUCH AIRCRAFT HAS BEEN DULY ENTERED ON THE AIRCRAFT REGISTER OF THE CIVIL AERONAUTICS AUTHORITY OF THE UNITED STATES OF AMERICA IN ACCORDANCE WITH THE CIVIL AERONAUTICS ACT OF 1938, AND THE REGULATIONS ISSUED PURSUANT THERETO.

**DURATION**

THIS CERTIFICATE IS OF 90 DAYS DURATION AND, UNLESS THE HOLDER HEREOF IS OTHERWISE NOTIFIED BY THE AUTHORITY WITHIN SUCH PERIOD, SHALL CONTINUE IN EFFECT INDEFINITELY THEREAFTER EXCEPT THAT IT SHALL IMMEDIATELY EXPIRE UPON THE DATE (1) THE OWNERSHIP OF THE AIRCRAFT IS TRANSFERRED, (2) THE AIRCRAFT IS REGISTERED UNDER THE LAWS OF ANY FOREIGN COUNTRY, (3) THE REGISTRATION OF THE AIRCRAFT IS CANCELLED AT THE WRITTEN REQUEST OF THE OWNER, OR (4) THE AIRCRAFT IS TOTALLY DESTROYED OR SCRAPPED.

DATE ISSUED **MARCH 8, 1946**

(OVER) BY DIRECTION OF THE AUTHORITY:  
*H. H. Guerard*  
Inspector, Civil Aeronautics Authority

ANY ALTERATION OF THIS CERTIFICATE IS PUNISHABLE BY A FINE OF NOT EXCEEDING \$1,000 OR IMPRISONMENT NOT EXCEEDING THREE YEARS, OR BOTH.

Form ACA 351  
(Rev. 12-1-40)


UNITED STATES OF AMERICA  
DEPARTMENT OF COMMERCE  
CIVIL AERONAUTICS ADMINISTRATION  
WASHINGTON

**HELICOPTER**

**TYPE CERTIFICATE No. 1**

This certificate, issued to **BELL AIRCRAFT CORPORATION,**

certifies that the following is of proper design, material, specifications, construction, and performance for safe operation, and meets the minimum standards, rules, and regulations prescribed by the Civil Aeronautics Board:



This certificate is of indefinite duration unless canceled, suspended, or revoked.

Date **May 8, 1946**

By direction of the Administrator:

(Signature) *Charles F. Dyer*  
Charles F. Dyer  
(Title) Director, Aircraft & Components Service

This certificate may be transferred if endorsed as provided on the back hereof.

Any alteration of this certificate is punishable by a fine of not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both. 16-11212

# Fine anni Quaranta





# Settembre 1949

## Legge federale sulla navigazione aerea (LNA<sup>1</sup>)

del 21 dicembre 1948 (Stato 1° gennaio 2019)

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visti gli articoli 87 e 92 della Costituzione federale<sup>2</sup> (Cost.);<sup>3</sup>  
visto il messaggio del Consiglio federale del 23 marzo 1945<sup>4</sup>,  
*decreta:*

### **Parte prima: Principi della navigazione aerea** **Titolo primo: Spazio aereo e superficie terrestre** **Capo primo: Sovranità sullo spazio aereo e suoi effetti**

#### **Art. 1<sup>5</sup>**

I. Uso dello  
spazio aereo  
svizzero

1. Principio e de-  
finizioni

<sup>1</sup> L'uso dello spazio aereo svizzero da parte di aeromobili o di ordigni balistici è autorizzato entro i limiti della presente legge, della legislazione federale in generale e degli accordi internazionali che vincolano la Svizzera.

<sup>2</sup> Si considerano aeromobili, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che possono sostenersi nell'atmosfera per mezzo di reazioni dell'aria diverse da quelle dell'aria sul suolo (veicoli a cuscinetto d'aria).

<sup>3</sup> Si considerano ordigni balistici, ai sensi della presente legge, gli apparecchi volanti che non rientrano nella categoria degli aeromobili.

<sup>4</sup> Per servizio della sicurezza aerea si intendono, ai sensi della presente legge, tutti i servizi che garantiscono uno svolgimento sicuro, ordinato e fluido del traffico aereo.

748.0

-  **Art. 8<sup>1</sup>III. Limitazioni alla navigazione aerea / 2. Obbligo di utilizzare un aerodromo, atterramenti esterni**

**2. Obbligo di utilizzare un aerodromo, atterramenti esterni<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare soltanto da e su aerodromi.<sup>3</sup>

# Settembre 1949





# Settembre 1949

Validité de la licence de pilote professionnel d'hélicoptères.	
jusqu'à	timbre, date et signature
28.12.49	Office fédéral de l'air, Berne, 15.9.1949
28.6.1950	Office fédéral de l'air, Berne, 22.12.49 <i>Hebe</i>
31.1.1951	ZÜRICH Fluggolizei, Zürich 58, 1.8.1950 <i>Handke</i>
30.6.1951	ZÜRICH Fluggolizei, Zürich 58, 28.12.50 <i>Fayon</i>
31.12.51	ZÜRICH Fluggolizei, Kloten, 4.7.1951 <i>Furter</i>

CONFEDERATION SUISSE  
Office fédéral de l'Air

Licence de pilote professionnel  
d'Hélicoptères



Signature du titulaire:

La licence de pilote professionnel d'hélicoptère No. 1 est délivrée à

Monsieur Albert Villard

Né le : 22.3.1917 à San Juan (U.S.A.)

Nationalité : Suisse

Originaire de : Grattavache

Profession : Pilote

Domicilié : Zürich, *Hofstrasse 12*

Délivrée le 15.9.1949.

Office fédéral de l'air  
Police aérienne

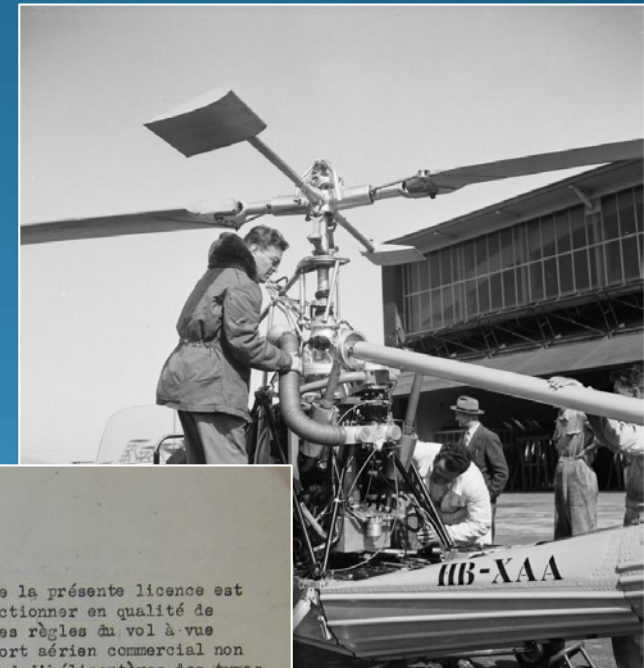


*Hebe*

## Privileges:

Le titulaire de la présente licence est autorisé à fonctionner en qualité de pilote selon les règles du vol à vue dans le transport aérien commercial non régulier, à bord d'hélicoptères des types mentionnés ci-dessous.

Types d'hélicoptères autorisés	Timbre, date et signature
Hiller 360	Office fédéral de l'air, 15.9.49 <i>Hebe</i>



# Settembre 1949





# 1949 - Hiller 360



# Settembre 1953



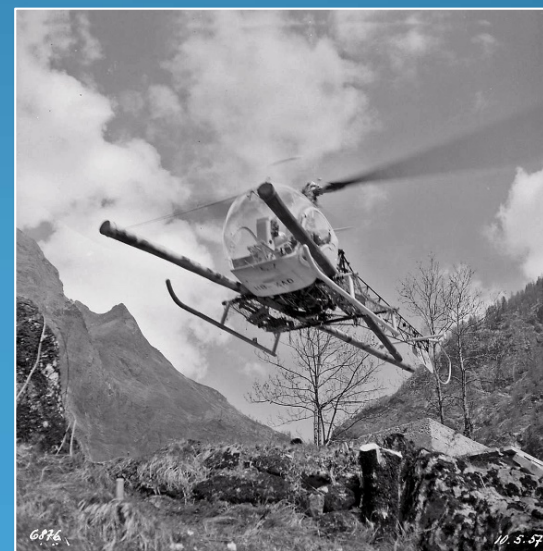


# Febbraio 1955



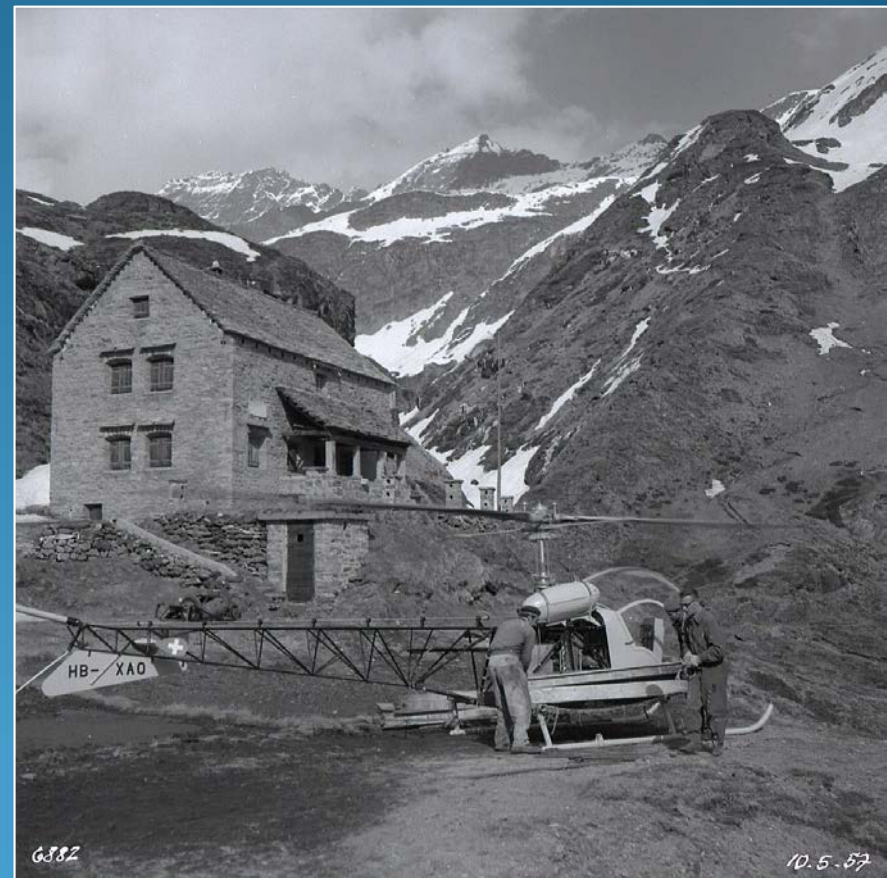


# Valle Bavona maggio 1956





# Valle Bavona maggio 1956



# Costruzione elettrodotti





# 1958 - Aeroporto cantonale



# Primi salvataggi aerei

## **Per una bambina 14.enne la salvezza è venuta dal cielo**

**Era rimasta gravemente ferita per una caduta in montagna - Trasportata all'ospedale a mezzo elicottero**





# 1959 - Primi collegamenti aerei



## **Linea elicotteri Lugano-Malpensa-Milano/Centro**

con l'elicottero Vertol 44-B (15 posti)  
organizzato dall'Elipadana in collabo-  
razione con l'Aeroporto Lugano S.A.



### **TRE PARTENZE GIORNALIERE DA LUGANO**

orario a partire dal 1. ottobre 1959:

	I volo	II volo	III volo
MILANO-CENTRO	7.20	11.45	15.00
MALPENSA	7.35 7.50	12.00 12.15	15.15 15.30
<b>LUGANO</b>	8.05 8.35	12.30 13.00	15.45 16.15
MALPENSA	— —	13.15 13.30	16.30 16.45
MILANO-CENTRO	9.20	13.45	17.00



### **P r e z z i :**

Lugano-Malpensa o Malpensa-Milano  
Fr. 24.50

Lugano-Milano o Milano-Lugano Fr. 42.—

Lugano-Milano e ritorno Fr. 70.—

Bagaglio in franchigia: 10 kg. per passeg-  
gero - Prenotazioni e informazioni presso  
le agenzie di viaggio.



# Tecniche elitrasporto





# Fine anni Cinquanta



## La situazione in Svizzera:

- 2 operatori civili (Heliswiss, SVACS)
- 7 elicotteri civili (2 Bell 47G, 4 Bell 47G2, 1 Bell 47J Ranger)
- 1'400 ore di volo complessive ca.

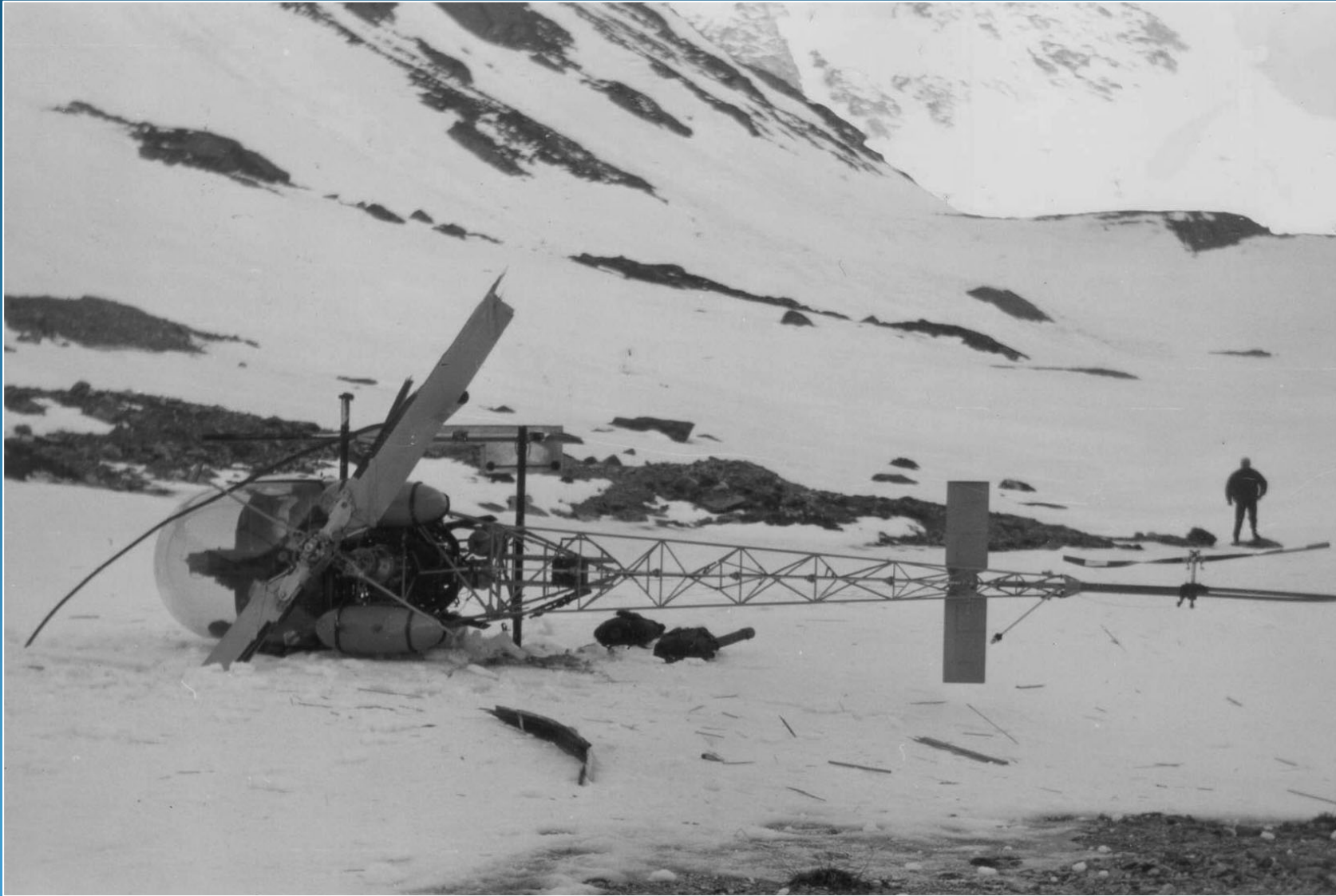


# 1963 - Apertura base Heliswiss





# 1963 - Attività Heliswiss



# 1963 – Agusta-Bell 204B





# Anni Sessanta



**TRASPORTI** più rapidi e vantaggiosi  
con

**HELISWISS**

Elicotteri per carichi da 200 a 1.000 kg : per ogni scopo l'elicottero adatto.

**SOCIETA' SVIZZERA ELICOTTERI SA.**  
Aerodromo ASCONA Tel. (093) 2.38.34



# Anni Sessanta





# 1964 - S-64 Sky Crane





# 1965 - Valsesia - Eliticino





# 1966 – Primo elicotterista TI

## E' STATA APERTA ALL'AEROPORTO CANTONALE UNA SCUOLA DI PILOTAGGIO CON ELICOTTERI

All'aeroporto cantonale di Locarno, la Società svizzera elicotteri Heliswiss ha aperto una scuola di pilotaggio permanente in collaborazione con l'Aerocentro Ticinese, per la formazione di piloti di elicottero sino al conseguimento della licenza che autorizza gli interessati ad effettuare voli a scopo privato, sia a quella superiore richiesta per il trasporto di persone e di merci a pagamento.

Informazioni sulle tariffe e sul programma della scuola di pilotaggio con elicotteri, si possono ottenere presso la direzione dell'Aerocentro Ticinese (telefono 093.8.47.39).

La scuola è aperta tutto l'anno e si propone lo scopo di assicurare il contingente di piloti svizzeri che ancora fa difetto nei servizi con elicotteri nel nostro paese.

## Un gruppo di cittadini protesta in Comune

### Troppo rumorosi gli elicotteri!

Un gruppo di ottantasette persone residenti ad Ascona, hanno firmato una lettera che è poi stata spedita alle autorità comunali del Borgo. La stessa tende ad illustrare i lati negativi che l'aeroporto di Ascona comporta, e sottolinea la necessità di arrivare al più presto ad una convenzione tra gli interessati, vale a dire tra la Direzione dell'Aerodromo e il Comune. Il nostro giornale, pur non prendendo nessuna posizione in quanto non ha dati e elementi sufficienti per farlo, concede però il suo spazio alla messa a fuoco del problema, dando ospitalità alla lettera che il «gruppo degli ottantasette» ha inoltrato alle autorità.

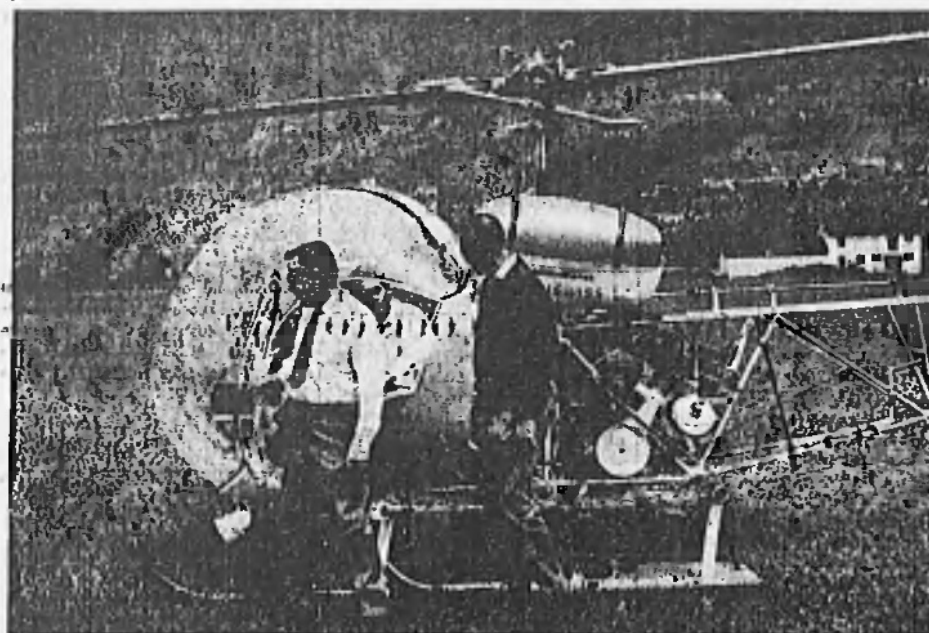
«Come è noto, circa tre anni fa l'autorità comunale di Ascona ha concesso un sussidio per l'asfaltatura della pista dell'aeroporto, alla condizione che non dovrebbero più essere eseguiti voli acrobatici, piccoli giri e voli di scuola. Ciò vuol dire che si è disposti a tollerare solo arrivi e partenze di turisti.

Son queste, del resto, le condizioni stipulate già a suo tempo nell'anno 1946 dal Lod. Patriato di Ascona, quando fu creato l'aeroporto in questione.

Ora il traffico aereo si è sviluppato in modo eccezionale e le grosse pesanti macchine a due motori rendono la vita assolutamente insopportabile, da mattina

Presenti i quadri dell'Heliswiss

## Festoso esame per il primo pilota ticinese che si qualifica «professionale» d'elicottero



Il pilota dell'elicottero (seduto) Manfred Marazzi; a sinistra De Muth e a destra Seydoux.

Magari in ritardo, magari nella maniera più impensata, magari addirittura quando ormai si disperava, un Ticinese ha affrontato — e brillantemente superato — gli esami che lo abilitano alla guida professionale di un elicottero. La storia che precede la festosa cerimonia del conseguimento della licenza è stata del signor Manfred

si riducono a una questione di pratica. E il signor Marazzi ha dimostrato di averne acquisito in abbondanza, riuscendo a strappare a più riprese al suo «maestro» Seydoux e all'esperto dell'Heliswiss signor Demuth che lo esaminava degli entusiastici «prima» che valgono forse più d'un

lavoro, può facilitare enormemente, avendo l'elicottero a disposizione, gli interventi nel Cantone, anche quando il signor Seydoux è lontano.

Il Ticino veramente già possiede un bravissimo pilota d'elicotteri, nella persona del signor Formenini, che è però pilota militare: ci ricordiamo di averlo visto com-

# 1971 – Hughes 500C





# 1971 – SA 315B Lama





# 1971 - SA 330 Puma





# 1972 - Heliswiss/Eliticino



## Eliticino Heliswiss SOCIETA' DI ELICOTTERI

L'elicottero quale gru volante  
Trasporti di ogni genere

La Eliticino e la Heliswiss hanno un proprio servizio di consulenza e di programmazione, che cura col committente l'organizzazione più economica e l'esecuzione dei voli richiesti.

### ELITICINO

Direzione e amministrazione  
Offerte e ufficio coordinamento  
Base elicotteri e servizio tecnico

AEROPORTO CANTONALE DI LOCARNO  
6596 GORDOLA - TEL. (093) 67 22 22

### HELISWISS

Sede principale e servizio tecnico  
3123 Belp - TEL. (031) 81 33 11



Stazioni esterne a:

Samedan (GR), Erstfeld (UR), Domat/Ems (GR), Zurigo, Gampel (VS) Gruyères (FR)  
Austria - Heliaustria Salzburg

# Primi anni Settanta





# 1974 – Benna Chadwick

Sabato, 28 settembre 1974 / Pagina 4

Nuove tecniche per la battaglia ecologica

## L'elicottero dà una mano all'aereo per spegnere gli incendi nei boschi

Per la prima volta in Svizzera presentata a Magadino una nuovissima tecnica di intervento aereo coordinato



I 500 litri di acqua contenuti nella benna e presi nel lago vengono trasportati in prossimità dell'incendio e versati in un contenitore dal quale attingeranno i pompieri. L'operazione è stata ricostruita presso l'aeroporto di Magadino a cura della Eliticino.



ACQUISTATA DALL'ELITICINO E' LA PRIMA IN SVIZZERA

## Una "benna volante,, affiancherà l'opera dei Pilatus Porter negli incendi boschivi



# 1976 – SA 315B Lama





# 1976 – Air Grischa



**air grischa**

Per i vostri problemi di trasporto  
rivolgetevi alla  
**AIR GRISCHA SA**  
Base S. Vittore  
Tel. 092 82 27 77-78

La nostra ditta effettua trasporti di  
ogni genere, mediante elicotteri, in  
TICINO, Grigioni, resto della Svizzera,  
in tutta l'Europa e Stati confinanti.





# 1978 – GASS



Cronaca di due giorni di sforzi intensi da parte dei piloti dell'Elitico

**L'indispensabile aiuto degli elicotteri  
nell'opera di soccorso ai sinistrati**





# 1980 – Base GASS/REGA



Conferenza stampa della Guardia aerea svizzera di salvataggio

**Conflitto aperto nel soccorso aereo  
ma gli elicotteri continuano a volare**



**Gass-Elitico:  
una vantaggiosa  
riappacificazione**



# 1984 – Heli-TV

*L'Heli-TV: trasporti con elicottero*

## Una nuova realtà nel nostro cielo



Ora ...  
ci siamo  
anche noi!

La Ditta bellinzonese  
con piloti ticinesi!

La Ditta HELI-TV  
ringrazia  
già sin d'ora  
l'affezionata  
clientela  
per la fiducia  
accordatale.

**BUONO**  
Presentando  
questa inserzione,  
all'occorrenza  
di trasporto ma-  
teriale o persone,  
vi concediamo  
uno sconto del  
**50%**  
Valido fino 25.7.85  
una sola volta  
per persona o gruppo

Nome, cognome e indirizzo  
\_\_\_\_\_

**Alouette III 316 B**  
Fr. 28.-/min. 6 passeggeri con 300 kg esterni  
o massimo 800 kg esterni

**Jet Ranger 206 B**  
Fr. 14.-/min. 4 passeggeri  
Fr. 17.-/min. 400 kg esterni

Senza trasferta a partire da voli di oltre  
30 minuti, anche comunitari.

**Dinamicità e sicurezza;  
dall'inizio con prezzi giusti!**

**HELI-TV** TRASPORTI  
VOLI TAXI  
6500 BELLINZONA  
VIA BRUNARI 13  
TEL. 092 25 20 83



La ditta opera nel settore dei trasporti con elicottero

## *Heli TV è ormai... decollata dopo quattro anni di attività*



# 1989 – Heli-Rezia



*Le posizioni dell'Heli Rezia e della "Swiss helicopter association"*

**Aerodromo di Ambri,  
le polemiche continuano**





# 1992 – Tarmac Aviation

## Ambri, eliporto contestato

*Le tre società di elitransporto Air Grischa, Eliticino e Heli-TV insorgono contro la base leventinese*

*Bellinzona/A colloquio con Francesco Maurer della compagnia Eliticino*

## Quei cieli intasati

*In Ticino troppe ditte di trasporti con elicotteri  
Il problema del rispetto delle norme di volo*

## La guerra degli elicotteri atterra in Gran Consiglio

*Ascona: per ordine dell'autorità federale*

## Clamoroso: sequestrato l'elicottero della Tarmac

Clamoroso provvedimento dell'ufficio federale dell'aviazione civile che ha disposto il sequestro e la disattivazione dell'elicottero della «Tarmac Aviation SA», una ditta che ha sede presso San Gallo e che operava da tempo nel nostro cantone senza le necessarie autorizzazioni.

Il provvedimento è stato eseguito l'altro ieri dall'autorità cantonale – su espresso ordine federale – con il blocco dell'elicottero immatricolato «HB-

carino-Magadino: «Sono a conoscenza che l'ufficio federale competente ha avvisato l'aerodromo di Ascona che l'elicottero della Tarmac, là posteggiato, è stato bloccato e la licenza di circolazione ritirata». Poggiani ha aggiunto: «Sono pure a conoscenza che la Tarmac dal 1. aprile scorso non era più in possesso delle prescritte autorizzazioni federali per trasporti commerciali con elicotteri».

Da tempo la Tarmac operava



L'elicottero della Tarmac disattivato all'aeroporto di Ascona su intervento dell'Ufficio federale dell'aviazione.



*Eliticino, Heli-TV e Air Grischa contro una ditta d'oltre Gottardo*

## «Elicotteri fuorilegge»

*Compagnie ticinesi denunciano l'occupazione dei loro cieli*

■ I cieli del Ticino sono a rischio. La sicurezza dei voli in elicottero non è più garantita. Cosa sta succedendo? Le autorità competenti non fanno rispettare le norme in vigore. A denunciare la preoccupante situazione venutasi a creare da più di un anno a questa parte, è la «Swiss Helicopter Association» (SHA), sezione della Svizzera italiana, che ieri a Lugano ha voluto rendere pubblico ciò che accade nei cieli ticinesi. Secondo Francesco Maurer, il presidente regionale della SHA, l'informazione alla stampa si è resa necessaria dopo che le vie legali intraprese sono rimaste vane.

di Milko Gattioni

Andiamo con ordine. Innanzitutto come e perché, in Ticino, esiste una chiara regolamentazione



Secondo la SHA, l'insediamento all'aerodromo di Ascona (nella foto piccola) della Heli-Rezia è illegale e le autorità devono intervenire.



# Anni Novanta

*Va bene usare l'elicottero ma non esageriamo*

## Con tutti questi voli non abbiamo più pace

*Le proteste dei nostri valligiani sono in aumento e alcuni comuni cercano in qualche modo di correre ai ripari introducendo delle limitazioni*

*La «guerra» dei Comuni per limitare il numero dei voli*

## Elicotteri, amore - odio

*Inquinamento fonico nel Locarnese  
Cosa dicono le «società che volano»*

*Locarno/I direttori delle compagnie di elitransporti invocano più controlli*

## Voli commerciali a rischio se la concorrenza incalza

*Berna invita i piloti ad essere più disciplinati*

**INQUINAMENTO FONICO** Nel 2003-04 saranno ridistribuiti i carichi ambientali

## Elicotteri utili ma fracassoni, si ripianifica la lotta al rumore

Il punto sulla situazione dopo la clamorosa vicenda della Tarmac Aviation di Gordola.

**N**on si creda che - magari per via della struggente storia di Icaro o un pizzico suggestionalista dal fascino dell'immortale canzonetta di Domenico Modugno - il mondo del volo in elicottero sia una zona franca in quella lotta più o meno all'ultimo sangue che caratterizza di solito l'economia (specie in questi periodi di vacche magre).

Anche a mille metri d'altitudine, c'è infatti chi non disdegna i colpi bassi, chi s'inventa insomma nuove forme di concorrenza, non sempre inappuntabili.

Una dimostrazione di come il Far West economico possa esistere anche in mezzo alle nuvole, c'è stata nei giorni scorsi con la revoca del permesso alla Tarmac Aviation di Gordola e con il clamoroso ritiro della licenza di volo al pilota e direttore della compagnia Rolf Marending (cfr. il GdP di giovedì).



«La goccia che ha fatto traboccare il vaso», commentano gli addetti ai lavori, generalmente soddisfatti dalla nuova strategia adottata dall'Ufficio federale dell'aria (in questo caso, infatti, la responsabilità è tutta di Berna), intenzionato a mettere ordine in un mercato che, oltre a dover fare i conti con la crisi generalizzata, deve difendersi dalla cosiddetta concorrenza sleale.

Per meglio comprendere quanto è accaduto è però necessario ricordare alcuni aspetti fondamentali di questo singolare mondo, partendo in primo luogo dall'articolo 9 del decreto cantonale del 1989, in cui il CdS stabilisce che, per mettere ordine in un mercato tanto caldo quanto delicato (per ovvie ragioni di sicurezza), le basi di elicotteri nel Ticino possono essere solo due. E due, infatti, sono le compagnie commerciali attive (Heli-Tv ed Elicottero), alle quali si aggiunge l'Air-Grischa che ha però la se-

Il delicato mercato dei trasporti commerciali con elicottero

## Quattro passi tra le nuvole con un occhio alla concorrenza

de a San Vittore, nel Canton Grigioni. Altro punto di riferimento per l'intero settore - ma, come vedremo, non per la Tarmac - sono le limitazioni introdotte per smussare i contrasti con Comuni e popolazione (gli elicotteri, si sa, fanno rumore e disturbano, tanto più che si tende ad utilizzarli in zone alpine). In altre parole, le tre società hanno sottoscritto una sorta di accordo tra gentiluomini, in cui si stabilisce che i trasporti di materiale via aerea non possono essere effettuati come e quando si vuole, ma si devono rispettare regole ben precise, che vietano ad esempio il lavoro notturno e festivo.

Insomma, le rotte nei nostri cieli sono più che mai legate a delicati e precisi accordi, grazie ai quali è stata raggiunta una specie di pace del lavoro che viene messa in discussione proprio dalle vicende come quella

della Tarmac (malgrado Rolf Marending contesti il provvedimento e rivendichi la bontà del suo operato con un doppio ricorso). La sua società ha infatti ottenuto il permesso per i voli commerciali con l'elicottero dopo essersi spostata fuori dal Ticino ad Allenhorn (ma quella è solo una succursale, ribatte Marending) ed avendo così «raggiunto» il limite delle due basi cantonali, pur operando per la maggior parte alle nostre latitudini. Inoltre, non avendo sottoscritto l'accordo con le limitazioni dei voli, ha pensato bene di poter operare come meglio credeva, strapando i clienti alla concorrenza con degli orari maggiormente competitivi e con delle tariffe ridotte all'osso (si parla della metà di quelle praticate generalmente).

Inutile aggiungere che tutto ciò ha provocato il malcontento del terzetto Heli-Tv, Elicottero ed Air-Grischa, tanto più che il mercato è già saturo (occhio e croce esistono in Svizzera 45 ditte, mentre si calcola che nei prossimi 2 o 3 anni ci sarà lavoro al massimo per 25; c'è poi chi aggiunge che basterebbero ampiamente le 10 maggiori compagnie nazionali).

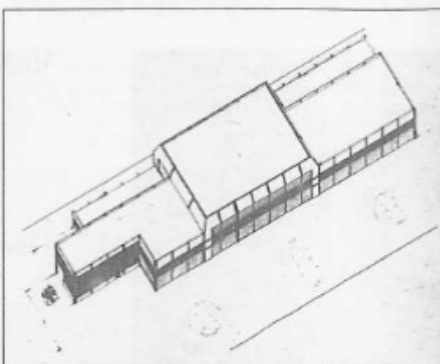
Malcontento che si è esteso anche all'Ufficio federale, decisamente scocciato d'aver dovuto vestire i panni del gabbato. Ed ora c'è nell'aria una revisione di tutta la normativa, con un deciso inasprimento di requisiti e controlli, procedendo così lungo una strada che si più sembra obbligata, per evitare, come dire, che si vada... troppo basso.

(m.p.)

Trasporti con elicottero: occhio alla concorrenza sleale.

## Sul terreno dell'aerodromo militare un progetto da 4 milioni

# Heli-Tv da Lugano a Lodrino schivando i rotori fantasma



le una solida esperienza professionale».

«C'è però un problema che inizia a preoccupare gli addetti ai lavori ed in particolare modo il Cantone: quello degli «elicotteri fantasma». Alcuni piloti, una volta acquisita la necessaria esperienza, tentano di mettersi in proprio.

Il decreto cantonale del 19 agosto 1989 prescrive però che in Ticino vi siano solo due basi di elicotteri; attualmente quella di Locarno e la mia a Lugano. Queste persone cercano quindi finanziatori oltre Gottardo e arrivano in Ticino senza la necessaria approvazione del Cantone. Creano confusione, danneggiando l'immagine di chi lavora invece rispettando l'etica professionale. Non poten-

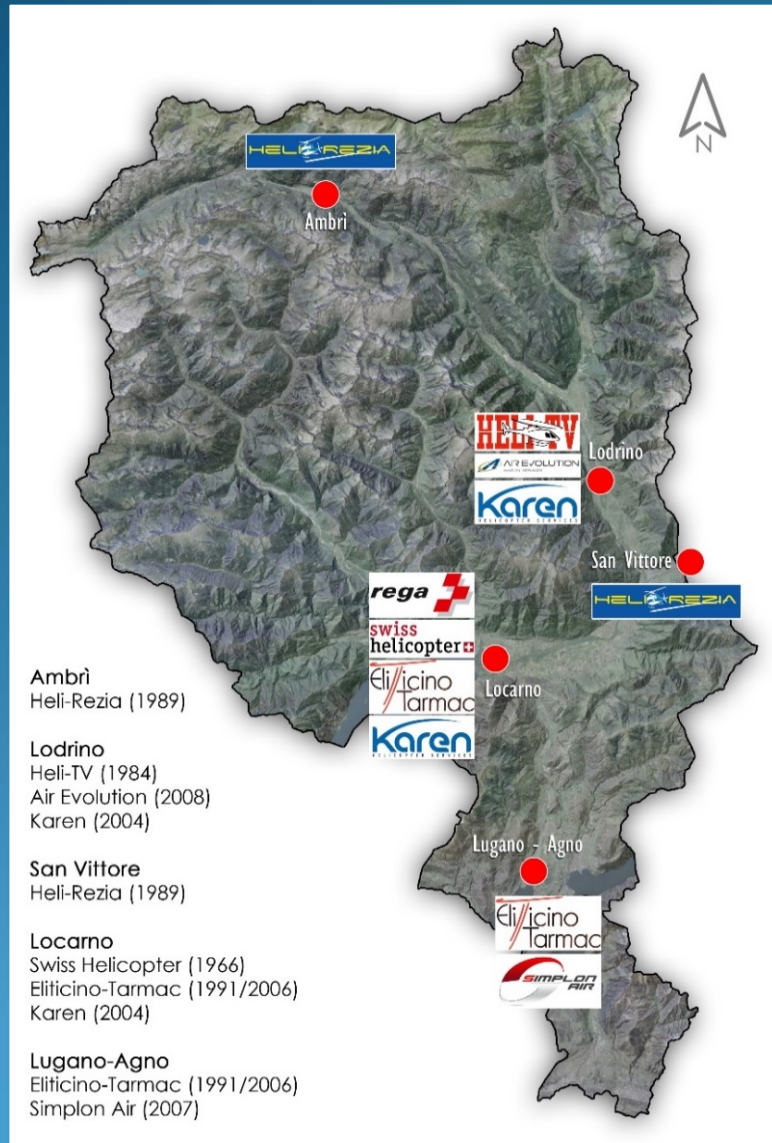


# Assetto attuale





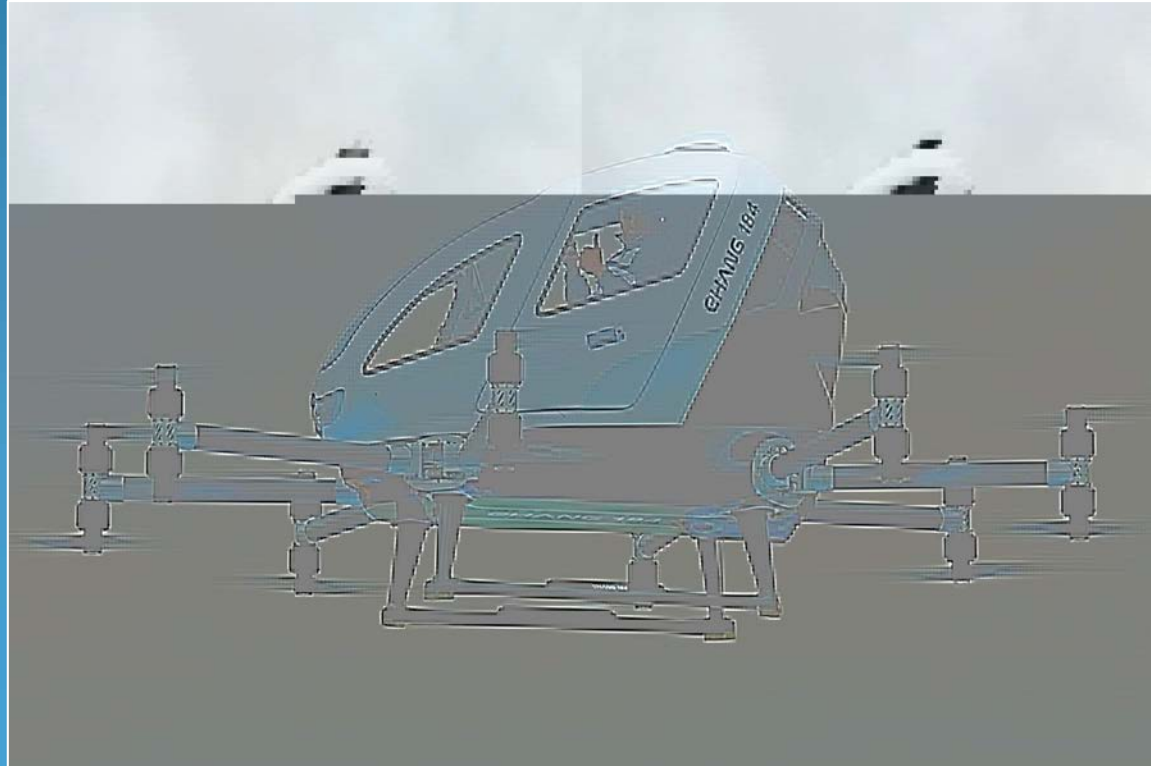
# 70 anni di evoluzione



## 2019 - Situazione nella Svizzera italiana

- 6 operatori civili
- base Rega
- oltre 20 elicotteri civili in regolare servizio
- 6 scuole di volo
- diverse migliaia di ore di volo all'anno
- 40 mila movimenti
- cifra d'affari stimata di 10 milioni/anno
- un centinaio di impieghi di lavoro
- diversi piloti professionisti e privati
- meccanici e personale qualificato
- operazioni in Ticino, Svizzera e mondo

# ...e in futuro?





# L'alba degli elicotteri in Ticino

## Fine presentazione

Locarno – Palexpo Fevi  
venerdì 8 novembre 2019

**Mario Bazzani – [www.heli-archive.ch](http://www.heli-archive.ch)**