



"Best Practice" volo libero e elicottero

Editori: Federazione Svizzera Volo Libero (FSVL) e Guardia aerea svizzera di soccorso Rega. Con la gentile collaborazione dell'Aero-Club Svizzero (AcCS) e la Swiss Helicopter Association (SHA).

Gli elicotteri e i velivoli del volo libero si muovono spesso nello stesso spazio aereo. I trasporti e le missioni di salvataggio in elicottero nelle zone densamente utilizzate dai velisti, comportano stress e un maggior rischio, sia per l'equipaggio degli elicotteri che per i piloti del volo libero. Rischio che può essere ridotto con informazioni competenti e misure adeguate; è per questo che tra gli operatori di elicotteri, la SHA e la FSVL esiste un fitto scambio d'informazioni. I piloti di elicotteri e quelli di volo libero rispettano i seguenti punti di "Best Practice" e ne utilizzano i contenuti come base per la loro formazione.

Versione breve

Il senso di „Best Practice“ è di evitare situazioni di pericolo tra velisti ed elicotteri. I punti più importanti sono:

- Osservanza delle regole vigenti sullo spazio aereo.
- Gli elicotteri volano lentamente dove i velisti volano in alto.
- I velisti si riconoscono meglio se il loro apparecchio ha colori vistosi e se, in caso di avvicinamento, dondolano o volano a curve.
- Importante per i velisti : mantenere sempre una distanza di 500 metri ed evitare di incrociare la via di volo dell'elicottero (turbolenze). Sistemare sempre il cellulare a portata di mano. In caso di incidente : evitare di mettersi in pericolo atterrando su un albero o scendendo verso un terreno pericoloso.
- In caso di incidente, i piloti di volo libero sono pregati di comunicare le informazioni necessarie alla centrale d'intervento.

In generale

- Normalmente, il volo libero avviene in zone di volo conosciute. La maggiore efficienza delle vele e le molteplici attività di hike-and-fly consentono però di incontrare dei velisti quasi ovunque nello spazio aereo non controllato. Per i piloti di volo libero, la richiesta di autorizzazione per muoversi nello spazio aereo controllato oltre che prescritta per legge, è oltremodo vitale per la sicurezza del volo. Il rispetto delle regole aiuta a mantenere lo spazio libero esistente.
- Se dei trasporti in elicottero avvengono in una zona molto frequentata per il volo libero, il gestore dell'elicottero contatterà il Club di volo libero locale che comunicherà con i suoi membri e provvederà ad un'informazione corretta.
- Quando degli elicotteri devono volare in zone dove volano molti liberisti – in particolare nei pressi di decolli e atterraggi tipicamente conosciuti – vi si avvicinano lentamente. Così facendo i liberisti hanno il tempo necessario per prepararsi ad

affrontare la situazione e reagire di conseguenza. Si possono ridurre o evitare stati d'ansia e di paura.

- Nel caso di un incidente nei dintorni di un decollo o di un atterraggio, i piloti di volo libero sono pregati di comunicare alla centrale d'intervento degli elicotteri (no. tel. 1414, in Vallese 144) informazioni utili e importanti – p.es. su quale sia l'atterraggio migliore per l'elicottero di soccorso. Ciò è sempre possibile – anche dopo che l'elicottero di soccorso è già stato allarmato.
- Per le scuole di volo : presso decolli e atterraggi di volo libero molto frequentati, ("hotspots") è opportuno avere a disposizione una radio che permetta di comunicare direttamente con un elicottero in volo (p.es. con la radio d'emergenza Rega via "e-canale" sui 161.300 MHz).
- Se per l'elicottero di soccorso è impossibile atterrare direttamente sul luogo dell'incidente, i piloti di volo libero sono pregati di organizzare per l'equipaggio un servizio navetta con minibus o altro da un atterraggio nelle vicinanze.
- I gestori di elicotteri sono volentieri a disposizione per contribuire alle relazioni e ai corsi di aggiornamento della formazione dei piloti di volo libero. D'altra parte, la FSVL e le scuole di volo locali, sono sempre pronti ad informare l'equipaggio degli elicotteri sulle condizioni locali (p.es. possibili volte d'atterraggio). Entrambe le parti possono contribuire a promuovere i contatti.
- All'occorrenza, la SHA, la FSVL e i Club di volo locali sono a disposizione per trasmettere informazioni utili durante la formazione interna dei piloti di elicotteri o in occasione di relazioni.

Prima del volo

- Degli apparecchi di volo di colori vivaci o un abbigliamento appariscente (giallo, arancio) contribuiscono a fare in modo che altri velivoli li riconoscano in tempo utile.
- Per una buona preparazione è opportuno tenere il cellulare, p.es. nella tasca della giacca, invece che nel vano bagagli. Così, p.es., è a portata di mano in caso di un atterraggio su un albero.
- Può anche essere utile una lunga corda per poter eventualmente tirare su una fune. In nessun caso prendersi dei rischi scendendo da un albero o un pendio pericoloso.
- Per i piloti di distanza è particolarmente utile portare con sé un mezzo d'allarme che funzioni anche al di fuori delle reti dei cellulari mobili (p.es. "Personal Locator Beacon", PLB, o Spot). Vale anche la pena di provare un Live-Tracking-Tool.

In volo

- I velisti in volo possono farsi notare meglio da un elicottero che si sta avvicinando oscillando o volando in cerchio.
- La distanza di sicurezza da tenere da un elicottero in volo è di almeno 500 metri o più. E' sempre possibile che un elicottero, p.es. durante un salvataggio o un guasto, debba girare o accelerare inaspettatamente. Durante un salvataggio, il campo visivo dell'equipaggio di un elicottero è molto limitato. A determinate condizioni, avvicinarsi al luogo di un incidente può ostacolare l'azione di salvataggio.
- I rotori di un elicottero possono generare forti turbolenze che possono durare ancora per un pò di tempo anche dopo il suo passaggio. Perciò, anche dopo il passaggio di un elicottero, i velisti non dovrebbero incrociare la sua via di volo e tenere conto di una distanza di sicurezza perché le turbolenze possono spostarsi (soprattutto in direzione del vento).

Dopo un incidente o un evento

- Presso un decollo o un atterraggio dove si sa che deve intervenire un elicottero, bisogna atterrare subito risp. non decollare assolutamente. Tutto il materiale sciolto (incl. vela) dev'essere fissato. Metterci sopra un peso, p.es. il sacco d'imballaggio o l'imbracatura, non è sufficiente.
- In caso di eventi particolari come p.es. un "atterraggio d'emergenza" nella radura di un bosco o l'uso del paracadute d'emergenza, la centrale d'intervento della Rega sarà grata di ricevere indicazioni per evitare errori nell'azione. La segnalazione può avvenire per telefono al 1414 oppure 144.
- Per un pronto intervento, è indispensabile indicare la posizione esatta. Se la zona è coperta dalla rete per la trasmissione cellulare, l'app della Rega / Echo 112 trasferisce direttamente alla centrale le coordinate d'intervento. I piloti di distanza dovrebbero considerare anche l'uso di un Live-Tracking-System.
- Se presso un atterraggio per il volo libero è esposto un «segnale di divieto di atterraggio» il pilota velista lo dovrebbe, se possibile, rispettare e cercare un atterraggio alternativo.

