

## Voli di propaganda

Con foglio prot. 1740 in data 12/01/2010 (richiamato in calce per le Associazioni e gli Aero Club che non l'avessero ricevuto), l'ENAC, su sollecitazione di ANSV contenuta in una relazione d'inchiesta su un incidente del 2006 (richiamo in calce) afferma che i "voli di propaganda" (= voli a titolo amichevole, battesimi del volo ecc.), se effettuati a fronte di remunerazione, rientrerebbero nella definizione di "operazione commerciale" con tutte le conseguenze del caso.

Esprimo in proposito alcune considerazioni, avvertendo che esse sono di mia personale espressione e non devono essere riferite alla FIVV:

- La lettera ENAC può essere considerata come una circolare, che vincola i dipendenti dell'Amministrazione (ENAC) ma non ha certo valore di legge erga omnes.
- Nonostante questo, l'esistenza di un atto formale, espresso dall'ente responsabile dell'aviazione civile italiana, avrebbe inevitabili conseguenze, sotto il profilo amministrativo, civile ed in particolare assicurativo, nella denegata ipotesi di un incidente durante un volo di propaganda. Tali conseguenze coinvolgerebbero non solo l'associazione esercente, ed i suoi organi di gestione, ma anche il pilota.
- Dissento profondamente da quanto affermato nel foglio ENAC, che sembra emesso nel solco di quella tendenza secondo la quale, per i regolatori dell'aviazione, il volo ideale è quello che non avviene. ENAC non tiene inoltre assolutamente conto di tutti i bei propositi, espressi in decine di congressi sull'aviazione, di favorire lo sviluppo dell'aviazione civile ecc.ecc., né degli ideali di cui sono permeati lo statuto AeCI e quelli degli AeC locali.
- E' quanto mai opportuno ed urgente che AeCI intervenga nelle competenti sedi affinché ENAC corregga il tiro, a mio avviso errato, in materia; forse anche AOPA potrebbe essere interessata ad intervenire. In attesa, e con la speranza di una modifica dell'impostazione ENAC, è però necessario valutare se e come sia possibile convivere con essa.
- Il Certificato di Operatore Aereo (COA – richiamo in calce al relativo regolamento) è previsto per le imprese di trasporto aereo, ed è quindi incompatibile con le associazioni sportive senza scopo di lucro; il volo a vela, in particolare, non può essere interessato al COA, il cui regolamento, riferito al trasporto pubblico commerciale, considera solo gli operatori di velivoli e di elicotteri; per chi l'avesse dimenticato, ricordo che gli alianti sono aeromobili ma non velivoli.
- Sono purtroppo convinto che gli accorgimenti finora adottati per i voli di propaganda (associazione giornaliera, deposito cauzionale, primo volo d'istruzione, firma di liberatoria ecc.) non reggerebbero, in presenza della disposizione ENAC, ad un esame giudiziario in caso di incidente; in particolare, le compagnie che assicurano aeromobili da turismo probabilmente affermerebbero la loro esenzione da responsabilità se tali aeromobili fossero impiegati in un'attività che ENAC definisce

commerciale; è un po' come se la nostra automobile, correttamente assicurata per uso privato od aziendale, venisse impiegata come taxi (abusivo).

- L'unica possibilità che mi sovviene, per consentire la prosecuzione dei voli di propaganda, è quella di effettuarli a titolo effettivamente gratuito; questo implica che non deve essere dichiarata né pattuita alcuna forma di remunerazione, nemmeno a titolo di parziale rimborso spese, né deve essere sottoscritto alcun impegno a tale rimborso; dopo il volo, si può proporre all'interessato, se ha gradito il volo, di versare un contributo a titolo volontario; certo, se l'interessato dice di aver dimenticato il portafogli, o esprime la sua gratitudine con una stretta di mano o con un obolo di dieci euro, bisogna far comunque buon viso.
- Fuori dai formalismi, ricordo l'assoluta necessità, sia per le associazioni che per i singoli piloti che accompagnano in volo passeggeri, di effettuare prima del volo un briefing di sicurezza, che illustri la necessità di non lasciare oggetti (di solito macchine fotografiche) liberi in cabina, che spieghi i segnali che il pilota potrebbe dare in emergenza, che dimostri come si può aprire la capottina e come funziona il paracadute, ecc.. E' anche opportuno far sottoscrivere, e lasciare a terra, una dichiarazione di scarico responsabilità nei confronti del pilota. Facendo i debiti scongiuri, aggiungo che è bene che i piloti raccomandino ai loro eredi, per il caso che un incidente di volo abbia conseguenze fatali per pilota e passeggero, di accettare l'eredità esclusivamente con beneficio d'inventario. Quest'ultima raccomandazione, purtroppo, non è scherzosa, ma discende da fatti realmente accaduti.

29.01.2010 Danilo Spelta