



Convegno

*Elisoccorso sanitario  
tra prospettive e realtà*

*VI Edizione*

Montegrotto Terme (PD)  
3-4 Novembre 2016



**Campi sportivi, NVG, PBN: elisoccorso nel futuro ?**

*Discussant:* R. Ceriani (ENAC), A. Zoli (Regione Lombardia), G. Fini (INAER Aviation Italia), I. Airaudi (AIRGREEN), P. Pilutti (ELIFRIULIA), V. Cutolo (ENAV)

*Provocatore:* A. Baratta



Tutti i servizi di elisoccorso in Italia volano in VFR, quindi se vedo vado se non vedo non vado! Con gli NVG si vede meglio per cui le operazioni notturne convenzionali verranno eseguite con più sicurezza.

## Perché non voliamo in IFR?

Perché fino ad ora il sistema IFR era pensato per gli aeroplani che hanno la esigenza di decollare/atterrare su un aeroporto e di volare ad alta quota.

Attualmente in elisoccorso ci può capitare un rientro strumentale in seguito ad un intervento o una procedura di avvicinamento su un aeroporto ma tutto finisce lì.



La navigazione PBN, attraverso l'uso del sistema satellitare, ci consente di pensare e progettare rotte a bassa quota compatibili con le prestazioni degli elicotteri e procedure di avvicinamento anche da e verso "landing sites" che non sono necessariamente aeroporti o eliporti.

## Le prospettive che si aprono sono enormi

Oggi abbiamo riunito un tavolo tecnico di confronto perché nella nostra ignoranza in materia ci affidiamo spesso al sentito dire, alle opposte opinioni di chi dice che la PBN non serve a nulla, di chi dice che si può fare tutto e subito e di chi dice che è una cosa che si può fare ma ci vuole tempo e denaro per ottenere un sistema funzionante



Il concetto stesso di PBN ci aiuta e ci può guidare in questa discussione perché si basa su tre condizioni:

Application  
Specification  
Infrastructures

Per applicazioni intendiamo le rotte, gli avvicinamenti che vogliamo volare in uno specifico spazio aereo.

Per specifiche intendiamo i requisiti di precisione che sono necessari in quel determinato spazio aereo con quella determinata orografia

Per infrastrutture intendiamo il sistema satellitare e gli equipaggiamenti di bordo dei nostri elicotteri



Questo significa che per volare una certa rotta definita da una specifica di precisione mi serve un sistema satellitare e specifici equipaggiamenti; non ultimo un elicottero di medie dimensioni dotato di sistema antighiaccio completo perché altrimenti rischio di volare quella rotta, se mi va bene, per 6 mesi l'anno.

Quando saranno consegnati i primi elicotteri con queste caratteristiche al primo operatore che ne ha fatto richiesta (REGA) ?

Si pensa che la certificazione avvenga intorno al 2020 con una previsione di operatività nel 2021.



Vorrei che alle domande che seguono le vostre risposte fossero strutturate e chiare secondo i tre elementi del PBN: che rotte possiamo progettare e pubblicare? Che infrastrutture servono e quali abbiamo disponibili? Che requisiti di precisione mi servono in relazione al territorio?

Abbiamo tempo per riflettere e per progettare non solo le rotte ma la nostra idea di elisoccorso da esplicitare nei capitoli.

Questo non significa che dobbiamo stare fermi ad aspettare ma anzi, seguendo l'esempio svizzero, dobbiamo progettare investire e volare da subito quello che può essere volato anche per sviluppare esperienza



Domande ai componenti di questo tavolo (in rosso da chi mi aspetto le risposte):

- 1) Cosa posso fare oggi? **Progettisti per le rotte e applicazioni; costruttori per gli equipaggiamenti degli elicotteri; ENAC per gli aspetti normativi**
- 2) Quanto costa sviluppare un sistema completo? **Progettisti, costruttori, operatori**
- 3) Quanto ci vorrà ad avere un sistema antighiaccio sugli elicotteri dei maggiori costruttori europei? **Costruttori**



4) Cosa dobbiamo scrivere sui nostri capitolati per non costringere un operatore a darci oggi un elicottero nuovo che domani sarà già obsoleto? **Regioni, ENAC, costruttori, operatori**

5) Come finanziamo un investimento che a livello italiano, escludendo il costo degli elicotteri, probabilmente si aggira intorno alle centinaia di milioni di euro? **Progettisti di rotte, ENAV, operatori**





6) Come facciamo realisticamente a far crescere una generazione di piloti HEMS che sanno tenere fermo un elicottero a pochi metri da una parte rocciosa a tremila metri ma che non hanno mai volato una procedura strumentale anche convenzionale se non in addestramento? **Operatori ed ENAC**

7) Possiamo scrivere ancora capitolati che prevedono piloti con la sola licenza commerciale o che volino in single pilot fino alle effemeridi per poi diventare dual pilot solo nel notturno? **Regioni, operatori, ENAC**



8) Che ruolo può e deve avere ENAC per guidare questa evoluzione? **ENAC**

9) Al netto dei finanziamenti europei, come possono le Regioni e lo Stato finanziare questi progetti? Su quali economie contare? Posso calcolare il risparmio nella riorganizzazione degli ospedali minori?

**Regioni**



10 ) Gli operatori dovranno investire molto!  
Come faccio a creare un contesto di investimenti sicuri in una situazione diversa da quella della Svizzera in cui c'è un solo operatore che progetta i suoi investimenti in autonomia senza aspettare i capitoli della regione che vuole l'elicottero verde di 13,05 mt e con il pattino in un certo modo; di quell'altra che lo vuole più pesante di 6000 kg e ancora di quella che lo vuole giallo e più leggero di 5400 kg, e via così? **Regioni e Operatori**

