

## Riccardo Aichner dopo 45 anni vende Aersud ad Airbus per entrare in Air corporate

# L'uomo con le pale fa volare l'Italia

## Da Agnelli a Berlusconi, ha venduto ben 500 elicotteri

DI STEFANO LORENZETTO

Escludendo i 300 a disposizione del governo, che fanno della nostra flotta non militare la seconda al mondo dopo quella degli Stati Uniti, in Italia volano circa 500 elicotteri per uso civile. Difficile stabilire quanti di questi siano stati venduti dal veronese Riccardo Aichner, visto che in 45 anni di attività la sua Aersud ne ha piazzati soprattutto a operatori civili quasi 500, molti dei quali ancora svolgono onorevolmente il loro servizio in Paesi del Terzo mondo. «Ci sono in manutenzione elicotteri che hanno già percorso 3 milioni di chilometri. Cioè 8 volte la distanza fra la Terra e la Luna». Che cercassero un modello piccolo a 4 posti oppure un mostro a turbina da 5 a 15, i vip si sono sempre rivolti a lui.

Da Gianni Agnelli a Silvio Berlusconi, non si contano gli imprenditori che Aichner ha portato non dico al settimo cielo, ma almeno al quinto o al sesto: Diego Della Valle (Tod's e Italo), Carlo Bonomi Bolchini (finanza), Luigi Zunino (immobili), Alessandro e Norberto Ferretti (cantieri navali), i fratelli Veronesi (mangimi e Aia), Pilade Riello e figli (family company), Roberto Cavalli e Matteo Marzotto (moda), Luca e Tony Bassani (barche e finanza), Giovanni Domenichini (vernici), Gianni Zonin (vini e banche). Per non parlare di colossi quali Luxottica, Pirelli e Ferrero. La Aersud elicotteri, fondata nel 1963 come rappresentanza italiana di Aérospatiale, nel 2019 è stata ceduta da Aichner ad Airbus, il gruppo che ha surclassato Boeing diventando il primo produttore al mondo di aerei civili. Adesso l'imprenditore si occuperà di Air corporate, con sede vicino all'aeroporto di Villafranca, che in 20 anni ha totalizzato oltre 45.000 voli e più di 61.000 passeggeri trasportati. Sempre in elicottero, ça va sans dire. «Ma non è una compagnia di elitaxi», precisa. «Opera con una decina di aeromobili da 6 a 12 passeggeri soltanto in abbonamento, al servizio di aziende che ne hanno bisogno con una certa frequenza».

Pensare che Aichner, laureato all'Università di Pisa in Ingegneria meccanica con indirizzo propulsivo-aer-

onautico, si sia innamorato di questo mezzo di trasporto solo perché negli anni della Rai in bianco e nero guardava alla Tv dei ragazzi la serie *Avventure in elicottero*, sarebbe fuorviante, anche se va detto che era un fan di quei telefilm. Sulla sua

*Fra i suoi clienti anche Diego Della Valle, Carlo Bonomi Bolchini, Luigi Zunino, Alessandro e Norberto Ferretti, i fratelli Veronesi, Pilade Riello e figli, Roberto Cavalli, Matteo Marzotto, Luca e Tony Bassani, Giovanni Domenichini, Gianni Zonin e colossi come Luxottica, Pirelli e Ferrero. A 17 anni già pilotava aerei da turismo dalla Francia al Marocco*

vocazione al volo ha influito semmai il fatto di essere figlio della medaglia d'oro al valor militare Martino Aichner, aerosilurante agli ordini dell'asso Carlo Emanuele Buscaglia. Un pioniere dell'industria elicotteristica in Italia, Aichner senior. Cominciò l'attività nel 1972 come rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde. Fu lui, con l'assistenza del figlio Riccardo, che oggi ha 67 anni, a suggerire all'Enac (Ente nazionale aviazione civile) le linee guida della legislazione sugli elicotteri, fino a quel momento inesistente nel nostro Paese. «Sul finire degli anni Sessanta, papà portò per la prima volta in Italia i Canadair per spegnere gli incendi», ricorda l'erede. «Telefonò di persona a Raymond Marcellin, ministro degli Interni francese, e ottenne di fargliene dirottare due sul lago di Garda, da cui attinsero l'acqua che spese un incendio boschivo in Trentino. I poveri piloti stavano tornando alla loro base e si ritrovarono a 1.000 chilometri di distanza senza nemmeno lo spazzolino da denti».

**Tipo tosto, suo padre.**

Lo aiutava la sua fama di eroe. Era nato a Trento a otto mesi dalla fine della Prima guerra mondiale, quindi austriaco, così come sudditi dell'Impero austro-ungarico erano i miei nonni, originari di Bressanone e della Val di Non. Ultimo di tre figli rimasti orfani, fu mandato a studiare a Roma. Si laureò in Legge e divenne avvocato. Ma la passione per il volo era troppo forte. Conseguì il

brevetto di pilota civile. Nel 1939 passò un concorso che era stato bandito su misura perché lo vicesse Bruno Mussolini: i vertici dell'Aeronautica volevano dare in fretta i gradi al figlio del Duce. Purtroppo mio padre ebbe un incidente di volo e fu cacciato dalla Scuola aerosiluranti.

**Che cosa combinò?**

A Trieste scese troppo di quota con il suo trimotore Savoia Marchetti Sparviero per salutare gli amici sulla spiaggia e fu costretto a un ammaraggio di fortuna. Buscaglia lo venne a sapere e lo volle nel suo gruppo proprio per questa prodezza. Il 15 giugno 1942 uscirono insieme in missione sul Mediterraneo. Il comandante fece ritorno alla base mentre mio padre si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese Bedouin e lo affondò, inabissandosi a sua volta colpito dalla contraerea nemica. I marinai britannici furono raccolti da

*Suo padre era Martino Aichner, l'aerosilurante che, agli ordini dell'asso Carlo Emanuele Buscaglia, nel 1942 si lanciò da solo sul cacciatorpediniere inglese Bedouin nel Mediterraneo e lo affondò. Dopo la guerra la medaglia d'oro al valor militare divenne rappresentante della francese Sud Aviation, la compagnia costruttrice del Caravelle e del Concorde*

una nave-ospedale italiana, lui fu salvato in extremis a tarda sera da un idroscorco. Per questa eroica azione, Benito Mussolini scese apposta in Sicilia a conferirgli la medaglia al valore. Ma il riconoscimento più importante arrivò nel 1986, quando l'ammiraglio inglese gli fece incontrare a Londra il vicecomandante del Bedouin, Sherard Manners. Due uomini che avevano cercato di uccidersi a vicenda si abbracciarono commossi.

**È pilota come suo padre?**

So portare gli elicotteri e dai 17 ai 30 anni ho pilotato gli aerei da turismo. Con tre amici, sorvolammo per un mese Francia, Spagna e Marocco con un Piper.

**Diciassette anni?**

Esatto. L'età minima per conseguire il brevetto di volo era quella. Oggi è 16 anni.

**Ma è pazzesco.**

Sono norme internaziona-

li derivate dalla legislazione statunitense. Mio fratello Alessandro a 16 anni già pilotava gli alianti.

**Dove si consegue il brevetto?**

In varie scuole. Per esempio a Milano, Trento, Brescia, Lugo di Romagna e Arena Po, vicino a Pavia. Prevede 45 ore di volo e lezioni teoriche. Costa sui 20.000 euro. Di solito servono sei mesi; studiando in forma intensiva possono bastare anche 30 giorni. Ma il brevetto di pilota privato è solo l'abbiccì. Per saper davvero volare bisogna arrivare fino alla zeta.

**Chi vigila sull'idoneità psicofisica dei candidati?**

L'Enac. Le visite mediche vanno ripetute ogni due anni, oppure ogni 12 o 6 mesi, a seconda del tipo di brevetto e dell'età.

**Chi fu il suo primo cliente?**

La Provincia autonoma di Trento. Mio padre fece da apripista all'utilizzo degli elicotteri per scopi che negli anni Settanta erano sconosciuti: l'antincendio boschivo e l'elisoccorso. Dal 1987 l'Aiut Alpin Dolomites, che presta il soccorso alpino nelle valli ladine dell'Alto Adige ed è uno dei più efficienti al mondo, impiega Alouette ed Ecureuil forniti dall'Aersud. E non vanno dimenticati i carichi in montagna. Un tempo si usavano i muli per raggiungere le località più impervie.

La nostra dimostrazione inaugurale fu trasportare una cucina, appesa al gancio baricentrico, fino al rifugio Stavèl Francesco Denza, 2.298 metri di quota, inaugurato 120 anni fa ai piedi del ghiacciaio della Presanella.

*Si va dai 300mila euro del più piccolo elicottero biposto ai 13 milioni del più sofisticato a turbina. Volare con il Robinson a pistoni costa 400 euro l'ora, con il Super Puma da 20 posti di Airbus intorno agli 8mila. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3mila e i 6mila. I taxi volanti? Ci vorranno cinque anni prima di capire dove andiamo a parare*

**Il suo primo cliente privato chi fu?**

Silvio Berlusconi. Gli consegnammo un Lama 315. All'epoca mi pare che costasse 200 milioni di lire. Andai io alla trattativa nella sede della sua Edilnord. In

quel periodo il Cavaliere era tutto preso dalla costruzione di Milano 2, l'avventura televisiva non era ancora cominciata. Subito dopo si fece vivo Gianni Agnelli, che già possedeva un Eurocopter acquistato in Francia. Volle sostituirlo. In seguito non cambiò tre, in media uno ogni dieci anni.

**L'avvocato era un cliente molto esigente?**

Più che altro molto curioso e molto competente. Mi convocava a Torino perché gli illustrassi le caratteristiche dei vari modelli. Si appassionava a ogni particolare e al momento di scegliere dimostrava una capacità di sintesi spiazzante. Non pretese mai allestimenti di lusso. Anzi, direi che gli fornii sempre elicotteri alquanto spartani.

**Le dava di ritorno l'usato?**

Come si fa con la Fiat. Il suo primo elicottero, un Alouette 3, finì alla Provincia di Trento per i soccorsi in montagna.

**Il cliente più meticoloso?**

Senza altro Diego Della Valle. Per il suo Dauphin 365 disegnò personalmente gli interni, scegliendo gli accostamenti fra pelle, radica e colore della moquette.

**Quanto costa un elicottero?**

Si va dai 300.000 euro del più piccolo biposto a pistoni ai 13 milioni del più sofisticato a turbina.

**Per volare la spesa è ingente?**

Con il Robinson a pistoni, 400 euro l'ora. Con il Super Puma da 20 posti di Airbus siamo intorno agli 8.000 euro l'ora. In mezzo, c'è una fascia che oscilla fra i 3.000 e i 6.000 euro l'ora, alla quale appartengono vari modelli assai diffusi della Leonardo helicopters, quella che prima si chiamava Agusta, da 6 a 12 passeggeri.

**Roba da milionari.**

Chiesero a Gianni Agnelli che cosa distinguesse il vero ricco da quello finto. «I mezzi di trasporto», rispose. In realtà, oggi non è più così. Molto dipende dalle necessità aziendali. Conosco imprenditori che fanno pochi milioni di euro di fatturato ma hanno uno stabilimento a nord di Roma e uno a sud e sono stati costretti a comprarsi l'elicottero perché non potevano più usare il Grande raccordo anulare.

continua a pag. 13

Il primo numero uscì qualche anno prima della rivoluzione francese, il 12 gennaio del 1780

# Neue Zürcher Zeitung, 240 anni

## Viene considerato il quotidiano più autorevole del mondo

da Berlino

ROBERTO GIARDINA

**S**i passa per snob, se confessi di leggere la *Neue Zürcher Zeitung*, che gode la fama di giornale più serio d'Europa, quindi del mondo. E anche il più noioso, almeno fino a un recente passato. Devo ammettere che è diventato più leggero, a volte, sacrilegio, quasi divertente. Sarà stato l'effetto dell'online, che non perdona chi si scrive addosso. Sempre informato e preciso. Ci vuol poco, commenta chi non lo ama, se si esce sempre in ritardo, di un giorno, anche di due o di tre, sui concorrenti. Ma la fretta a Zurigo non viene considerata una virtù, meglio arrivare per ultimi, e non sbagliare.

**Tra gli addetti ai lavori**, cioè noi giornalisti, ci si divideva in due partiti, quelli che parteggiavano per il britannico *Times*, e i francofoni che si informavano su *Le Monde*, più facile, almeno in apparenza, da leggere. Chi comprava



La Nzz ha una tiratura di oltre 111 mila copie e 240 mila lettori

anche la *enzeze*, la *Nzz*, come viene chiamato per comodità il quotidiano di Zurigo, apparteneva a una minoranza. Snob, per l'appunto.

**Se lo sono, mi trovo in una piccola** ma confortante compagnia. Anche il cancelliere **Helmut Schmidt**, socialdemocratico, confidava maligno che preferiva informarsi per la politica estera leggendo la *enzeze* piuttosto che i dispacci del Bnd, il servizio segreto. La *Nzz* domenica ha compiuto 240 anni, il primo numero uscì qualche anno prima della rivoluzione fran-

cese, il 12 gennaio del 1780, quando Napoleone era uno scolaro inquieto. Gli svizzeri, soprattutto a Zurigo, sono precisi, e avevano programmato di far uscire il giornale, allora semplicemente *Zürcher Zeitung*, il 1° gennaio, ma ci furono problemi tecnici con la tipografia, e anche politici. Il fondatore **Salomon Gessner**, pittore e scrittore, considerava un «foglio politico», il che era una sfida all'ordine del tempo.

**All'inizio, i redattori, uno dopo l'altro**, finivano nei guai con la censura, e per-

devano il posto. Già agli inizi, il giornale pubblicava notizie dall'estero grazie a una fitta rete di corrispondenti, e di informatori volontari, commercianti, diplomatici, intellettuali, che mandavano dispacci su quanto avveniva in Europa, e nel resto del mondo. La *Zürcher Zeitung* veniva letta con diffidenza dai conservatori e non piaceva neanche ai rivoluzionari. Dopo la fine dell'era napoleonica, il giornale si presenta con una veste rinnovata e aggiunge alla testata il *Neue*, la nuova *Nzz*. Fu creata una società per azioni, che sopravvive ancor oggi, con 1.400 azionisti di cui nessuno può detenere più dell'1% del capitale, una garanzia di indipendenza.

**Un giornale per «pochi»** ha naturalmente oggi problemi di vendita e di pubblicità, ma si difende bene, sia

pure in discesa: oggi la tiratura supera di poco le 111 mila copie, dieci anni fa era intorno alle 145 mila, e ha circa 240 mila lettori. Nel 2006, la *Nzz* è stata aggiornata ai tempi, lanciando l'edizione online, ma non è stato cambiato lo storico formato cartaceo, e gli svizzeri si sono opposti alle nuove regole di scrittura

**Dopo la fine dell'era napoleonica, il giornale si presenta con una veste rinnovata e aggiunge alla testata il Neue, la nuova Nzz. Fu creata una società per azioni, che sopravvive ancor oggi, con 1.400 azionisti di cui nessuno può detenere più dell'1% del capitale, una garanzia di indipendenza**

del tedesco decise in Germania. L'edizione internazionale raggiunge le 7.409 copie. In effetti, siamo in pochi, direi superstiti più che snob.

—© Riproduzione riservata—

### SEGUE DA PAG. 12

**C'impiegava tanto per vincere un potenziale acquirente?**

Per l'elisoccorso anche anni, data la molteplicità degli interlocutori coinvolti. Con i privati in genere bastavano due mesi. In alcuni casi li ho convinti nel giro di due soli incontri, dopodiché dovevano però aspettare da 6 a 12 mesi per la consegna: ogni esemplare viene costruito solo su ordinazione.

**Mi faccia uno di questi casi.**

Lo stilista **Roberto Cavalli**. Da allora pilota il suo elicottero. Quando glielo vendetti addirittura ignorava che servisse il brevetto di volo. Anche **Matteo Marzotto** si mette alla cloche da solo.

**Ma i clienti badano più al prezzo o alla sicurezza?**

La sicurezza è il primo valore per noi. Ho dovuto convincere alcuni acquirenti freschi di brevetto a volare per almeno due anni soltanto con il pilota. Fosse dipeso da loro, avrebbero usato l'elicottero come se fosse un'auto.

**Gli elicotteri possono atterrare ovunque?**

Sì, in teoria.

**E in pratica?**

Basta che il proprietario del terreno li autorizzi e che non arrechino danni a terzi.

**A che velocità viaggia un elicottero?**

Dai 220 ai 280 chilometri orari.

**Autonomia?**

Dai 500 agli 800 chilometri.

**E con il buio come fa?**

Se la notte è luminosa, può volare a vista. Da poco è disponibile il sistema *nigh vision goggles*. Si tratta di visori che intensificano la luce, come

se fosse giorno.

**Su quali distanze l'elicottero è più conveniente dell'aereo?**

Circa 500 chilometri. Però bisogna chiedersi quanto incide il fattore tempo. La distanza in linea d'aria tra Milano e Firenze è di 250 chilometri, 55-65 minuti di volo. Nei 25 minuti che un aereo impiega a decollare da Linate, sempreché la torre di controllo gli dia subito l'autorizzazione, l'elicottero è già a metà percorso.

**A che altezza vola?**

Fra i 300 e i 3.000 metri. Ma può

**Greta Thunberg per andare da Lisbona a Madrid ha usato un treno che nei 120 chilometri del tratto non elettrificato è trainato da una locomotiva a nafta, la quale produce l'anidride carbonica paragonabile a quella di un aereo. Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non capiva, anzi non gli interessava**

raggiungere i 6.000 e scavalcare le Alpi.

**Sai che mal d'aria.**

Niente affatto. Chi soffre di vertigini sale più volentieri sull'elicottero che sull'aereo. Raramente m'è capitato d'incontrare passeggeri impauriti. Sarà perché alle quote più basse ci si gode una dimensione del paesaggio unica.

**Non dev'essere piacevole un'avaria sulle Alpi.**

In questo caso l'elicottero si tra-

sforma in aliante e la planata è controllata fino a terra. Insomma, non viene giù come un sasso. A ogni 100 metri di quota persi, corrisponde un avanzamento di circa 300-400 metri. Calando la potenza del motore, le pale ruotano planando attorno all'asse del rotore, per cui l'elicottero scende restando sempre manovrabile fino al suolo. L'atterraggio a motore spento è una delle esercitazioni più comuni nel conseguimento del brevetto.

**Tutto ciò che vuole. Però mio nonno diceva: «Uccelli in aria, pesci in acqua, uomini in terra».**

Gli uccelli sono belli pesanti, gli uomini e gli elicotteri pure. Però volano tutti. E l'aria è molto dura, consistente: se la prendi in velocità, ti sostiene bene.

**Crede nei taxi volanti a decollo e atterraggio verticali?**

Attendo di vederli operativi. Sono macchine elettriche con tanti rotori, dotate di batterie ponderose, che ogni 15-20 minuti vanno ricaricate. Mi lasciano perplesso. Idem i droni, per i quali già hanno annunciato che voleranno con il pilota automatico per risparmiare i 90 chili di peso di quello in carne e ossa. Ci vorranno altri cinque anni prima di capire dove andiamo a parare.

**Greta Thunberg non usa né elicotteri né aerei, perché sostiene che inquinano.**

Gli ecologisti non vedono di buon occhio nulla che sia motorizzato, si sa. Per andare da Lisbona a Madrid, la **Thunberg** ha usato il Trenhotel Lusitania. Il quale, nei 120 chilometri del tratto non

elettrificato tra San Vicente de Alcántara e Cáceres, è trainato da una locomotiva anni Cinquanta alimentata a nafta, che sbuffa quantitativi di anidride carbonica paragonabili a quelli prodotti da un aereo in 60 minuti.

**Messaggio ricevuto.**

Come sugli aerei, i motori sono sofisticatissime turbine a gas. In più, gli elicotteri consentono operazioni di soccorso, di polizia e antincendio, sono preziosi nella difesa del territorio, nei trasporti in alta montagna, nella posa delle reti paravalanghe e degli elettrodotti, nei trattamenti agricoli, nella manutenzione di parchi eolici e ponti radio. Lei immagina un'antenna che si guasta a 3.000 metri di quota. Che fa? Manda su una squadra a piedi? Ci va in treno?

**Tragga le conclusioni.**

Da anni cerco di capire perché mai questo Paese sia governato da persone che hanno un livello di competenza spesso inferiore a quello medio dei cittadini. Noi italiani sappiamo lavorare di più e meglio dei francesi, degli inglesi, degli spagnoli e persino dei tedeschi. Ma quando c'imbattiamo nello Stato, non abbiamo scampo. Le consultazioni con un clic sul Web hanno ulteriormente imbarbarito lo scenario. Peccato che a eleggere soggetti spesso incapaci, ignoranti, inadatti siamo noi stessi. Non resta che volare alto, sopra la politica.

**Amen.**

Ho cercato di spiegare a un sottosegretario come si potevano ridurre i costi dell'elisoccorso. Non solo non capiva: non gli interessava proprio. Il che è anche peggio.

L'Arena

—© Riproduzione riservata—