

Da cinquant'anni in volo

Nel 1971 il sogno di poter avere una componente aerea della Polizia di Stato diventava realtà. Dopo quel primo atterraggio presso l'aeroporto di Pratica di Mare del "Poli 01", la sigla con cui da subito furono chiamati gli elicotteri, cinquanta anni fa iniziava un percorso lungo e articolato che avrebbe permesso di arrivare a un sistema costituito da 11 Reparti volo, con una consistente flotta di aerei e di elicotteri pronti a intervenire, tutti i giorni dell'anno, su tutto il territorio nazionale e in tempi brevissimi. Elicotteri prima e aerei poi che hanno seguito la storia della Polizia di Stato anche nel cambiamento dei colori della loro livrea: prima un deciso verde militare per diventare poi, dopo la riforma, di colore "azzurro polizia", sempre testimoni di eventi forti, a volte divertenti, mai banali, volando alti sopra la storia del nostro Paese. Una polizia in volo fatta di donne e uomini con professionalità complesse e di lunga formazione, che portano avanti con passione e impegno una componente aerea forte, un servizio a disposizione delle esigenze emergenti, capace di fornire un prezioso e costante aiuto dall'alto, pronti al decollo in pochi minuti, per operare in contesti difficilmente raggiungibili, per trasportare dove necessario unità operative e per cercare e soccorrere persone disperse. In situazioni di emergenza, l'aiuto viene "dal cielo" con gli elicotteristi e "atterrano i nostri", quelli del Reparto volo. Un po' di storia. Già dopo la fine della Seconda guerra mondiale, si cominciano a intuire le potenzialità dell'utilizzo del mezzo aereo nell'attività di polizia. Nel 1948 veniva costituito un reparto speciale, arruolando i paracadutisti provenienti dall'Esercito, con l'idea di fornire un supporto dall'alto in situazioni di emergenza. L'esperienza, esauritasi in pochi anni, costituisce comunque il primo nucleo della componente aerea della Polizia di Stato. Sono gli anni in cui la circolazione stradale è in crescente aumento e si comincia a realizzare come la possibilità di osservazione dall'alto costituisca un grande valore aggiunto. Nel 1962 parte il primo corso per formare, come osservatori aerei di polizia, 18 ufficiali del Corpo delle guardie di ps che però avranno solo un impiego limitato rispetto alle aspettative. Il 1° gennaio del 1971, con decreto ministeriale, viene istituito il Servizio aereo della ps e nello stesso mese vede la luce, presso l'aeroporto di Pratica di Mare, vicino Roma, il I Gruppo volo, seguito nel 1972 dal II Gruppo volo di Milano Malpensa. In questa prima fase, i Gruppi volo e le Sezioni elicotteri vennero inserite all'interno della polizia stradale con finalità prioritarie di osservazione dall'alto delle arterie autostradali e solo in un secondo momento diventeranno Reparti autonomi. L'idea di fornire una copertura aerea su tutto il Paese porta alla successiva apertura nel 1974 di altri due Gruppi volo a Bologna e a Palermo. Nel giro di dieci anni, dal 1983 al 1993, vengono inaugurati i Reparti volo, (questo è il nome che assumono), di Reggio Calabria, Napoli, Abbasanta (oggi trasferito a Oristano), Firenze, Bari e Venezia. Nel 1993, con l'apertura dell'XI Reparto volo di Pescara, si completa la copertura di tutto il territorio nazionale. Nel 1988, considerate le crescenti esigenze di addestramento, nasce il Casv, il Centro addestramento standardizzazione volo. La Scuola di volo della Polizia di Stato, con sede a Pratica di Mare, si occupa della formazione continua del personale aeronavigante, organizzando i percorsi professionali per le abilitazioni dei piloti e per le attività tecnico-manutentive degli specialisti, con la fondamentale funzione di formare gli operatori per la gestione in sicurezza dell'attività di volo operativa, tipica delle missioni di polizia. Imparare a volare da Poli I primi piloti e i primi specialisti dell'allora Corpo delle guardie di ps cominciano la loro formazione nel 1969, presso le Scuole di volo dell'Aeronautica militare, in particolare nella Scuola di Frosinone per i piloti di elicottero e in quella di Caserta per gli specialisti addetti alla manutenzione dei velivoli, in modo da poter aprire i primi Reparti e volare con i propri aeromobili. Piloti e specialisti sono giovani e con pochissima esperienza e non ci sono anziani a insegnare loro il mestiere, ma l'entusiasmo e la voglia di volare caratterizzano quei magici primi anni. Nel 1971 vengono effettuate 291 ore di volo e il trend è in costante ascesa grazie all'arrivo di nuovi elicotteri. La Scuola di volo dell'Aeronautica militare di Latina forma ancora oggi i piloti di aereo. Anche se, nei primi anni di vita della componente aerea, i corsi sono stati meno costanti di quelli per piloti di elicottero, con l'acquisizione dei primi aerei, nel 1973, l'ala fissa, così come vengono chiamati, assume compiti sempre più rilevanti sul territorio e per il trasporto. Il piano di crescita della componente aerea, infatti, comprenderà sin dai primi anni l'acquisizione di elicotteri e di aerei, se pur con la prevalenza specifica degli elicotteri per le loro indiscusse caratteristiche operative di flessibilità di impiego, che si conciliano meglio con l'attività di polizia. L'ala fissa rappresenta comunque il completamento operativo delle capacità di supporto aereo di quella rotante, potendo svolgere in condizioni diurne e notturne qualsiasi trasporto veloce sull'intero territorio nazionale. L'aereo, anche per le sue caratteristiche di minor costo, maggiore autonomia di volo e velocità superiore, si presta meglio ad attività di ricognizione a lungo raggio e trasporto di unità operative. La formazione del personale aeronavigante, piloti e specialisti, è lunga e comprende una serie di fasi addestrative che iniziano con il conseguimento del brevetto di base. La necessità di un addestramento lungo e rigoroso permette di mantenere standard di sicurezza adeguati alle tipologie di volo da svolgere. Una missione di volo di polizia, quella da "Poli", proprio per le sue caratteristiche specifiche, quali l'urgenza, una pianificazione a volte non completa per la presenza di dati incerti circa il compito da svolgere e la pressione operativa tipica dei servizi di polizia, può aumentare i coefficienti di rischio, pur sempre calcolati, dell'attività di volo. La gestione e la mitigazione di tale rischio si raggiunge con la preparazione professionale degli equipaggi: ogni componente del Reparto è perfettamente consapevole di essere un vero e proprio sensore che, con equilibrio, deve aiutare a identificare e valutare i pericoli, in relazione alla missione da svolgere e sempre in un'ottica di sicurezza del volo, anche quando la tipologia di impiego operativo potrebbe spingere a forzare i limiti. Un giorno tra le effemeridi. Nei Reparti volo operano i piloti, gli specialisti e i non aeronaviganti, categorie con compiti diversi che, tutti insieme, costituiscono un meccanismo capace di far funzionare uffici così particolari. L'alta specializzazione e i piccoli numeri creano un forte senso identitario tipico del mondo del volo. I dirigenti dei Reparti sono delle figure chiave in questi delicati meccanismi e devono essere necessariamente piloti o specialisti, proprio per poter affrontare, con gli strumenti adeguati, l'elevato tecnicismo della gestione dell'attività di volo. Nonostante l'immaginario collettivo riconosca e identifichi solitamente la sola figura del pilota, un'altra sicuramente di pari rilievo è quella dello specialista, termine con il quale si indica sia il componente dell'equipaggio operativo, sia il tecnico capace di effettuare una costante manutenzione dell'aeromobile. Se all'inizio del percorso della componente aerea la loro mansione prevalente era quella collegata alla manutenzione degli elicotteri, con il passare degli anni e lo sviluppo della tecnologia delle dotazioni di bordo, e sempre più rilevante il ruolo svolto dallo specialista come operatore di un sistema video, la telecamera di bordo, Pagina 1 di 3

costituisce uno strumento di lavoro determinante in tutte le attività di polizia. Nelle missioni di soccorso lo specialista assume un ruolo fondamentale nel manovrare il verricello, installato a bordo degli elicotteri, lavorando in stretto coordinamento con i soccorritori trasportati e con le persone eventualmente recuperate. Una giornata in un Reparto volo è scandita da ritmi riconosciuti e ripetuti: gli elicotteri e gli aerei, veri compagni di lavoro, vengono ispezionati prima di essere portati in linea di volo, cioè sulle piazzole di parcheggio, dove rimarranno in attesa di un'eventuale chiamata su allarme. L'evento emergente può arrivare dalla Sala operativa della questura o da qualunque altro canale informativo, i tempi di reazione sono rapidissimi, la valutazione sull'opportunità di andare in volo ancora più stringente. L'equipaggio di allarme, generalmente costituito da due piloti e da due specialisti, effettuata una pianificazione di massima compatibile con il tipo di missione richiesta, è pronto a decollare in pochi minuti perché la risposta operativa possa essere realmente efficace, come può essere necessario nel caso della flagranza di un reato, di un inseguimento o, ancor di più, di un soccorso. Appena in volo, il contatto radio con le Sale operative è contestuale a quello con gli enti di controllo del traffico aereo perché l'elicottero si muove in spazi regolamentati dove vigono regole altrettanto rigorose e bisogna confrontarsi con altri utenti dello spazio aereo senza costituire un rischio per nessuno. I piloti usano infatti, in simultanea, due radio sulle quali si parlano linguaggi diversi e tutto l'equipaggio, in genere, è chiamato a gestire situazioni complesse che richiedono attenzione costante, equilibrio, rispetto dei ruoli e capacità di decisione in tempi rapidi. La missione si conclude e il ritmo al rientro è più lento: smaltita la tensione dell'intervento, il tempo scorre via e, al termine della giornata, le "effemeridi", parola poetica ed evocativa familiare a tutti i Reparti volo, indicando l'orario in cui tramonta il sole, scandiscono in maniera chiara la fine dell'attività di volo ordinaria di quella giornata. Gli elicotteri e gli aerei vengono riportati in hangar con la stessa cura e la stessa attenzione del mattino, il rumore delle alte e pesanti porte che vengono chiuse segna la fine di una giornata di lavoro che si ripeterà con gli stessi ritmi, mai uguali, il giorno successivo. Da 50 anni tutti i giorni i Reparti volo sono pronti a decollare in pochi minuti: gli equipaggi attendono con le loro tute da volo, sperando di non dover essere testimoni di eventi tragici. Sono pronti a soccorrere chi è in difficoltà, in contesti spesso insidiosi e quasi impossibili da raggiungere, in condizioni di volo critiche, senza esitare, pur valutando con scrupolo ogni possibile rischio; via i pensieri che potrebbero distrarre, volando sempre con il cuore, perché il volo dei Poli è proprio così: unico e speciale, come il sorriso di una persona che viene tratta a bordo dopo essere stata soccorsa. Mezzo secolo tra ala fissa e ala rotante. È l'Agusta Bell AB 47J-3B1, acquistato nel 1971, il primo elicottero della Polizia di Stato che ne comprerà tre esemplari prima di passare, nel 1972, agli Agusta Bell AB 206- Jet Ranger, esemplari ancora utilizzati quasi esclusivamente per finalità addestrative. Nel 1973 vengono acquistati tre aerei leggeri monomotore del tipo Partenavia P64B Oscar 200, al fine di integrare l'attività di volo svolta con gli elicotteri, con particolare riferimento alle ricognizioni a lungo raggio. I primi due elicotteri bimotore polivalenti, Agusta Bell AB 212, con una capacità di trasporto di 15 unità, cominciarono a volare nel 1976. Il 1979 è l'anno in cui decolla l'Agusta A 109, non più in esercizio dal 2020, mentre nel 1987 viene acquistato l'aereo bimotore P68 Observer, un aereo particolarmente adatto per compiti di vigilanza stradale e costiera. Il primo dei tre aerei biturbina Piaggio P 180 Avanti II, con una capacità di trasporto di 9 unità, viene acquistato nel 2007. Per le caratteristiche di autonomia, di velocità e di comfort si muove su tutto il territorio nazionale in tempi rapidi e può essere equipaggiato con un sistema di videoripresa per la sorveglianza del territorio e delle frontiere. Acquisito in otto esemplari dal 2011, l'Agusta Westland 139C è un elicottero bimotore multiruolo, impiegato nell'ambito della polizia di frontiera. Con una capacità di trasporto di 17 unità, è dotato di una telecamera ad alta definizione dotata anche di sistema infrarosso, interfacciata con un sistema di videoregistrazione digitale, sviluppato per sistemi di sorveglianza aerea. Gli ultimi 3 elicotteri AW139E sono stati acquistati nel 2021 e presentano diverse innovazioni tecnologiche, tra cui una telecamera dalle prestazioni ulteriormente migliorate. In occasione dell'anniversario della polizia aerea, la livrea di questi ultimi tre velivoli è stata modificata tornando alla colorazione azzurra che garantisce maggiore visibilità e riconoscibilità. E il Poli 119, a conclusione di questo cinquantesimo anniversario, sta per atterrare; *dirigente VIII reparto volo Firenze

UNO SGUARDO DALL'ELICOTTERO Il sistema di videoregistrazione e la contestuale trasmissione a terra in tempo reale, nelle sale operative delle questure dotate di idonei apparati riceventi, delle riprese effettuate dalla telecamera dell'elicottero, è uno degli strumenti più efficaci dell'attività di polizia svolta da questi mezzi. Le Sale operative da anni hanno iniziato a guardare, oltre che ad ascoltare le comunicazioni radio: le immagini dall'elicottero sono di altissima definizione e forniscono dettagli di precisione, con l'innegabile vantaggio di non provenire da una telecamera fissa ma in continuo movimento, in grado, quindi, di riprendere ciò che risulta più utile e funzionale al servizio di polizia. L'utilizzo crescente, prevalentemente in servizi di ordine pubblico, ha fatto sì che il sistema Elivideo sia diventato una dotazione di tutti gli elicotteri di nuova generazione, la cui utilità è sempre più riconosciuta e richiesta. L'intuizione parte da lontano e la componente aerea della Polizia di Stato lavora ormai ordinariamente con la telecamera di bordo durante tutti i grandi eventi nei quali, grazie a questo strumento, si possono seguire tutti i cortei delle personalità o le manifestazioni di ordine pubblico, permettendo di seguire le fasi e coordinare di conseguenza i servizi sulla base delle informazioni ricevute. Tutti gli 11 Reparti volo hanno elicotteri dotati di telecamere particolarmente performanti, come quelle installate sugli elicotteri AW 139, dotati di una vera e propria postazione di controllo per l'operatore di sistema. È in corso d'implementazione un'estensione dei sistemi di ricezione del sistema Elivideo su tutto il territorio nazionale, anche grazie a una rete virtuosa creata con altri corpi di polizia che sta permettendo di ottimizzare i costi complessivi del sistema e di raggiungere una copertura completa. Valeria Cangelosi, direttore Il divisione Servizio reparti speciali

DONNE VOLANTI Le scuole di volo dell'Aeronautica militare hanno rilasciato il brevetto alle prime donne della polizia tra il 1990 ed il 1991. Le forze armate avrebbero aperto al personale femminile solo nel 2000; pertanto le poliziotte hanno precorso i tempi e preparato la strada alle colleghe che sarebbero arrivate dopo. La polizia in quegli anni si confrontava con la recente scommessa di un radicale cambiamento: le donne cominciavano a scrivere la loro storia, affrontando tutte le difficoltà che si possono immaginare, specialmente nell'interpretazione di alcuni lavori considerati tradizionalmente "maschili". Le ragazze si trovarono, un po' per caso, un po' per curiosità, un po' per scommessa, a intraprendere questo "lavoro nel lavoro", entrando in un mondo ancora più esclusivo: le Scuole di volo dell'Aeronautica che reagì con rispetto e con equilibrio al loro ingresso aiutandole a fare i primi passi e in aria. Nel 1989, la prima donna a entrare in una Scuola dell'Aeronautica militare è Antonella Scognamiglio, (nella foto qui a destra), che partecipa alla selezione per diventare "specialista di elicottero" e frequenta l'attuale Scuola specialisti di Caserta, dove si formano i tecnici abilitati alla manutenzione degli aeromobili. Il settore tecnico è quello in cui i pregiudizi sono più scontati per tradizione ma lei non si arrende e riesce ad arrivare sino in fondo. Antonella raggiunge anche un altro primato: è la prima donna ad avere frequentato la scuola dell'Esercito, l'attuale Centro addestrativo aviazione dell'Esercito di Viterbo, dove viene mandata dopo il conseguimento del brevetto di specialista a fare un successivo corso di formazione sull'elicottero AB 206. Due scuole militari che lei "attraversa" con grazia e allegria ricevendo i complimenti

dei suoi istruttori e vincendo lo scetticismo dei suoi stessi colleghi. La prima donna a entrare nella Scuola di volo del 70° Stormo di Latina è Francesca Luini, (nella foto in basso a destra). Siamo nel 1990 e lei ha solo 25 anni. A Latina si impara a pilotare gli aerei. Francesca è giovane e bella e la scuola “maneggia” con qualche difficoltà la nuova allieva; si decide di affidarla a un istruttore di riconosciuta autorevolezza e con una certa differenza di età rispetto a lei, per non alimentare il problema dell’eccessiva confidenza con gli istruttori coetanei. Lei ha fatto gli studi aeronautici, è determinata: il brevetto diviene una sfida, prima di tutto con sé stessa. È una sfida anche per il suo istruttore che vuole riuscire a “darle le ali”. Francesca di quel periodo ricorda la solidarietà dei suoi colleghi e l’atteggiamento degli istruttori che la incoraggiavano senza che si potesse anche solo pensare che le avessero regalato qualcosa. Al termine del corso, il tradizionale bagno nella “vasca del pinguino” (i “pinguini” sono gli allievi ai loro primi incerti e buffi voli) dello Stormo dopo il decollo e il suo sorriso felice raccontano la storia di un traguardo raggiunto. Il 5 luglio del 1990 Francesca Luini consegue il brevetto di pilota di aereo, prima donna in una Scuola di volo militare. La seconda Scuola di volo dove si impara a volare “sull’ala rotante”, è il 72° Stormo di Frosinone. La prima donna a conseguire il brevetto è Rosalba Pistella, (nella foto in alto della pagina accanto) che conclude per prima un corso con ben tre poliziotte, nel dicembre del 1991, esattamente 30 anni fa. Anche a Frosinone le colleghe sono una novità, un po’ complicata da gestire, ma la Scuola reagisce bene e le ragazze “volanti” costituiscono una “sfida” per i loro istruttori. In volo, sulle frequenze radio, si cominciano a sentire le voci femminili usare la sigla “Samba”, così come vengono chiamati gli elicotteri della Scuola, a causa della difficoltà degli allievi a tenerli fermi nelle prime fasi dell’addestramento che li fa sembrare un po’ “ballerini”. I colleghi che frequentano la Scuola hanno tutti divise di colori diversi ma il gruppo diventa più forte con la presenza femminile e l’atmosfera meno competitiva, malgrado le tensioni dovute alla complessità del corso. Arriva il giorno della consegna del brevetto, le “ali” che costituiscono l’obiettivo finale del corso. Il comandante dello Stormo si trova a fronteggiare l’imbarazzo di dover appuntare la spilletta da pilota, come vuole la tradizione, sul petto di una donna. È un momento storico e l’Aeronautica dà risalto alla notizia della prima donna pilota presso il 72° Stormo di Frosinone. Altre ragazze hanno guadagnato le loro “ali” dopo le prime e le loro storie sono tutte forti e belle. In queste non c’è solo la determinazione delle poliziotte che fanno un mestiere da uomini, ma si deve ricordare anche lo sforzo dei colleghi e degli istruttori, che hanno cercato di vincere resistenze e pregiudizi e si sono aperti al nuovo, anche solo per curiosità, e ai quali va il loro ringraziamento. Le donne volanti sono diventate con naturalezza (e una punta di rassegnazione da parte dei loro colleghi) responsabili del settore tecnico, dirigenti, o meglio “Dirigentesse”!, di un Reparto volo, (nella foto a destra a capo del IX a Bari), hanno insegnato a volare come istruttori e infine sono diventate responsabili di tutta la componente aerea a livello centrale. Tutte le strade sono state percorse e affrontate con impegno e decisione e ovviamente, come è normale che sia, con una buona dose di errori. L’esperienza fatta in questi anni dalla componente aerea femminile della Polizia di Stato è stata vissuta con normalità e con leggerezza, anche nelle difficoltà, sempre accanto ai colleghi uomini. Il volo è un privilegio per pochi, è un sogno racchiuso nel cuore di molti, se a questa sensazione aggiungiamo il pilotare un elicottero o un aereo della polizia, tutto ciò diventa assolutamente unico e appassionante ed è facile definirlo “il lavoro più bello del mondo”. Come era prevedibile, la loro presenza ha attirato l’attenzione dei media: sono state intervistate più volte per sapere quali fossero le motivazioni e le sensazioni. Le donne “volanti” hanno imparato per prime a ridere di sé stesse e l’ironia ha saputo creare le basi per lavorare in una squadra affiatata. E pazienza se quando volano due donne, magari con a bordo un ignaro fotografo a riprenderle, i colleghi comunicano di aver fatto chiudere lo spazio aereo per non mettere in pericolo gli altri traffici in volo. Sono sempre tornate indietro felici, “interere” e sorridenti… perché quando hai imparato a volare sia che sei un uomo, sia che sei una donna, quando sei a terra, ti manca l’aria… Valeria Cangelosi

Il Poli che portò via Binnu ‘u Tratturi l’elicottero AB 121 Poli 50 è un elicottero di “avionica inesistente”, adatto a volare senza fronzoli. Ha un grande serbatoio che garantisce più di tre ore di autonomia in volo, un tempo di volo lunghissimo per un elicottero. Un bel giorno di aprile del 2006, il Poli 50 ebbe la possibilità di avere un ruolo nella cattura del boss Bernardo Provenzano, detto Binnu ‘u Tratturi. Si trovava in mezzo agli “sbirri” al IV Reparto volo di Palermo, intitolato alla memoria di Beppe Montana, Ninni Cassarà e Roberto Antiochia e il clima quindi era quello di una festa. Tutti gli giravano intorno e lui stava in silenzio se non quando, visibilmente infastidito, invitava i poliziotti a smettere di fotografarlo. Quando fu deciso di portarlo via, venne individuato il Poli 50 per il suo trasporto. Provenzano indossava il giubbotto di salvataggio con la scritta “polizia” e insieme a lui, salirono i poliziotti che lo avevano catturato. Il boss portava con sé un sacchetto azzurro che costituiva tutto il suo bagaglio. Non sappiamo cosa provasse nel lasciare per sempre la sua terra dove il suo potere criminale era stato forte e indiscusso. Sappiamo però che non dimenticheremo mai gli sguardi di Beppe Montana, Ninni Cassarà e Roberto Antiochia che quel giorno ci sorridevano con gli occhi dei ragazzi della Squadra catturandi che avevano lavorato tanto per quell’arresto. Quando il boss sentì il rumore delle turbine ebbe come un fremito, forse perché aveva compreso che quel viaggio avrebbe segnato il confine definitivo con la sua vita precedente. Il Poli 50 si sollevò lento, quasi esitasse a staccare l’ombra da terra. I piloti sanno bene che c’è un momento preciso in cui gli elicotteri, consapevoli forse del grosso peso in rapporto alle loro piccole ali, sembrano non decidersi ad andare e invece poi decollano e volano sicuri. Da quel momento diventò per tutti “l’elicottero di Provenzano”, come lo aveva battezzato l’allora capo della Polizia Antonio Manganelli. Ora ha finito di volare, ma, proprio perché ha una storia importante e il suo nome ci ricorda il nostro volo, lungo 50 anni, è stato restaurato e sarà esposto al I Reparto volo di Pratica di Mare. Valeria Cangelosi

11/10/2021