

Un occhio

Poliziamoderna ha seguito tra "le nuvole" gli uomini del VII Reparto volo, impegnati nei cieli sardi. Con un fotografo d'eccezione: Massimo Sestini



di **Valentina Pistillo**

A 5 km da Oristano decolla la flotta del VII Reparto volo della polizia, che copre il territorio delle 4 questure sarde. Quaranta anni di missioni da quel lontano 1 dicembre 1984, anno della nascita del I Nucleo elicotteristi presso il Caip di Abbasanta. Nel 2013, un intero reparto si è trasferito all'aeroporto di Fenu (OR), la nuova struttura dell'Enac che si estende per circa 120 ettari. Qui *Poliziamoderna*, per raccontare l'attività e la giornata tipo dei poliziotti del Reparto volo, ha raggiunto, tra gli altostrati e

i banchi di foschia dei cieli campidanesi, gli aeromobili del VII Reparto e i suoi operatori specializzati.

In un'oasi di paradiso e natura selvaggia, tra stagni costieri, separati dal mare da cordoni dunari e acquitrini abitati da fenicotteri rosa, a guidare uomini e mezzi di questa fucina di esperienza e formazione, è il vice questore Mauro Bernacchia: «Il nucleo, originariamente, era composto da 6 elicotteri che negli Anni '80 hanno scritto la storia della stagione dei sequestri in Sardegna – racconta – Ora le "linee volo" sono due e ci permet-

tono di operare in più scenari: nel 2014 ci hanno consegnato l'AW139, un concentrato di tecnologia in livrea bianca, per affiancare "l'instancabile" AB212 che resiste "glorioso" ed è sempre un velivolo indispensabile per la particolare conformazione del territorio sardo: con i suoi "pattini" (quelli nuovi hanno le il carrello di atterraggio, il *landing gear*) può operare in vari scenari operativi, dal mare alla montagna. Il Reparto può contare su 42 operatori e un'assistente amministrativa, Maria Luisa Onida, una decana del Reparto – prosegue il comandante –

sull'Isola



foto di **Massimo Sestini**

Sono otto i piloti, con l'ispettore Vittorio Tomasi, a capo della Sezione operativa voli, e quindici gli specialisti, diretti dal sostituto commissario della Sezione tecnica Giuseppe Puddu. Gli altri poliziotti, al comando dell'ispettore Claudio Concas, si occupano della logistica e sono impiegati nelle vigilanze, nell'Ufficio amministrativo-contabile, in quello degli automezzi, ecc.»

Gli elicotteristi setacciano ogni giorno il territorio, scrutandolo da un osservatorio privilegiato: tra i loro compiti non c'è solo l'ordine pubblico (principal-

mente a Cagliari), ma si occupano soprattutto di immigrazione clandestina e pattugliamento coste: «Il servizio principale – spiega Bernacchia – è il *Frontex*, che programiamo due volte a settimana. In particolare, c'è un'area marittima da presidiare, il Nord Africa dalle zone costiere al Sud della Sardegna, di soli 120 miglia nautiche (poco più di 200 km, ndr): la tratta è così breve che qualsiasi imbarcazione con poche taniche di carburante può approdare sull'isola. Inoltre siamo impegnati in servizi di polizia giudiziaria con la Squadra mobile; ci ad-

destriamo con il Caip, per il corso scorte e con i cinofili. Ci richiedono anche per l'addestramento del corso base del Nocs. Per molti anni, il VII Reparto Voli ha anche eseguito centinaia di operazioni di trasporto sanitario urgente e soccorso in genere, prima dell'avvento di un servizio di elisoccorso regionale *ad hoc*. Pianifichiamo prima i voli ma spesso siamo costretti a fare velocemente un cambio di programma per un allarme, come quella volta che ci è capitato di uscire per un controllo e invece ci hanno dirottato su un elisoccorso». ❖



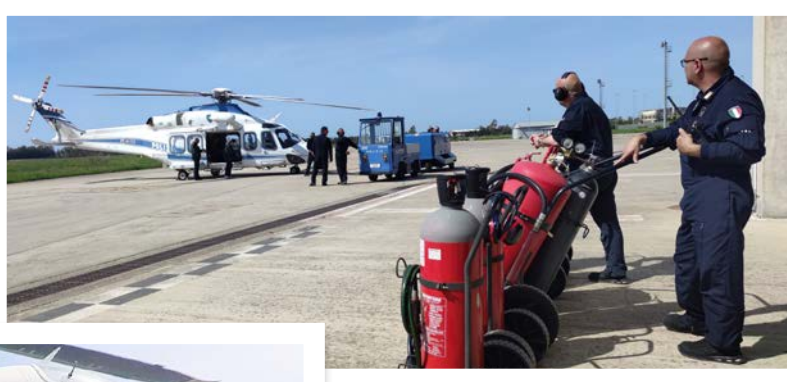
Ispezione e briefing

La giornata tipo, a Fenosu, scandita dagli scatti di Massimo Sestini, fotografo pluripremiato (in basso, nella pagina seguente), inizia presto: «Gli specialisti – sottolinea Puddu – sono polivalenti: abilitati per la meccanica e l'avionica, per l'uso del verricello e della telecamera, fanno le ispezioni». Prima e dopo ogni volo si fa anche: «il controllo Fod, il *Foreign object damage*, per i danni provocati da oggetti estranei all'esterno e all'interno del velivolo – interviene Vincenzo Mininni – Tutto viene registrato dall'Ufficiale sicurezza volo». «Rimettiamo a posto "i pezzi" degli elicotteri – scherza Puddu – verificiamo il corredo delle macchine, i gruppi di accensione e del rifornimento». Ore 7.45, inizia il briefing in sala riunioni:



«Valutiamo le richieste delle questure per allarmi e ordine pubblico – dice il comandante – I turni di volo sono 7.00-14.12 e 13.00-20.12. Le "Effemeridi", i riferimenti ufficiali aeronautici, stabiliscono il passaggio dal volo diurno a quello notturno:

d'estate è alle 21.00, d'inverno alle 17.00. Di notte si vola di solito con la Squadra mobile. Oltre a pilotare in *Vfr*, secondo le regole del volo a vista, al buio la modalità è *Ifr*: il pilota si orienta affidandosi agli strumenti di bordo».



Rifornimento, linea volo e Sala operativa

«Prima del volo gli specialisti si occupano del rifornimento (foto in alto). «Il carburante avio per uso militare – spiegano gli specialisti Lauro Spada e Giuseppe Curcu – costituito da kerosene addizionato

da additivi, deve essere quotidianamente analizzato: acqua e impurità compromettono le prestazioni degli elicotteri, in termini di temperatura e pressione. L'AW139 ha circa tre ore di autonomia con un pieno di carburante, ma dipende dal peso imbarcato a bordo». «Il dispositivo dell'antincendio è quello della "linea volo" – aggiunge il comandante – ed è formato da un addetto, dal *Marshaller* (un operatore che impartisce le indicazioni, ndr), da un carburantista e dal resto dell'equipaggio che segue le operazioni fino a motori spenti. «Secondo la "Disciplina generale della protezione antincendio per gli aeroporti e le aviosuperfici", stabilita dall'Enac – interviene l'ispettore Giuseppina Stifanelli, unica specialista donna – i sistemi antincendio, che sono obbligatori, possono essere costituiti da sistemi mobili (foto in alto, a destra) come gli idranti, dai *Red*, i *Rescue&emergency devices*, sistemi con delle bocchette collegate alle pompe antincendio; oppure da veicoli di pronto intervento e soccorso come il *Man*, un truck con una capacità di acqua notevole». Quando l'elicottero è in volo, in sala operativa c'è sempre almeno un operatore che gestisce le comunicazioni via radio, sul canale preposto, il "7°Radio", e che fornisce le indicazioni utili per l'atterraggio.

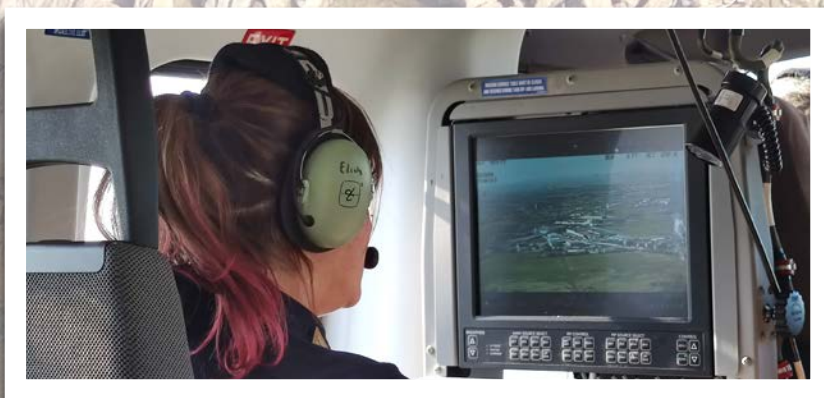


AW 139, tecnologia pura

«È una macchina performante di ultima generazione, il bimotore multiruolo della Leonardo Spa: trasporta fino a 15 persone – spiega Bernacchia (nella foto della pagina seguente, a sinistra, mentre pilota l'AW139) – e oltre a un potente faro da ricerca e al verricello, monta una telecamera, la *Flir*, Forward looking infrared (foto in alto, nella pagina seguente), caratterizzata da un sistema infrarossi e interfacciata con un sistema di registrazione digitale:

permette la videoregistrazione e la contestuale trasmissione delle riprese ad altissima definizione che, insieme a dati e coordinate, vengono inviate direttamente alle questure. È implementabile con il sistema 5G per trasmettere le immagini anche su un lpad, cosicché ad esempio, il direttore dell'Ordine pubblico potrà vederle in presa diretta. Prima di salire a bordo, il responsabile dell'aeromobile fa il briefing con l'equipaggio: si esegue la *check list* per la messa in moto –

prosegue il vice questore – un pilota chiama un comando e l'altro lo esegue o asserisce se lo ha appena fatto, così da non dimenticare nulla. Poi si monitorano i parametri motori, si effettua il controllo della batteria, della corrente e dei comandi. A fine giornata piloti e specialisti compilano il libretto di volo, aggiornando anche le scadenze e il computo delle ore di volo, per programmare le manutenzioni». Siamo pronti per il battesimo dell'aria con l'AW139? «I comandi – continuano i

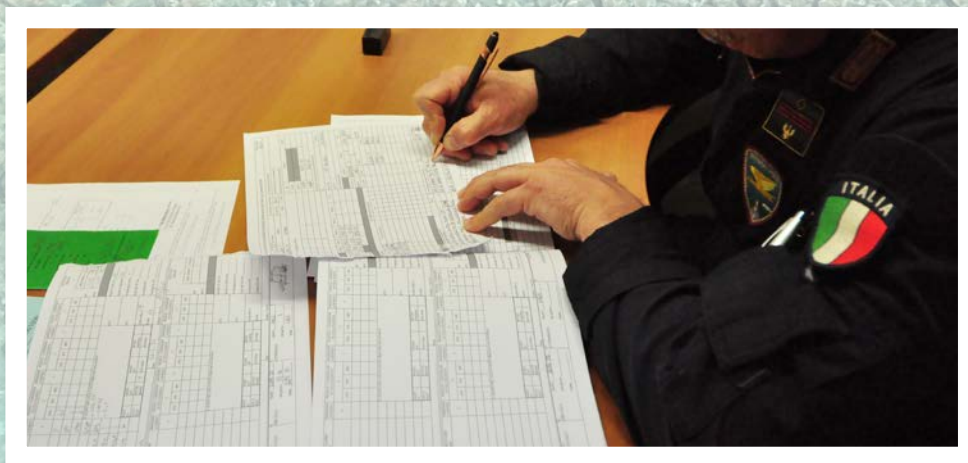


piloti – sono tre: il ciclico, una *cloche* che permette il movimento dell'elicottero in tutte le direzioni; il collettivo, posizionato a sinistra che si usa per aumentare o diminuire la potenza del motore e infine la pedaliera, che consente di cambiare la direzione del rotore di coda, permettendo il controllo sull'asse verticale a sinistra o a destra. Infine c'è anche il *Fms* (Flight management system), un computer di bordo che permette ai piloti la gestione del volo dell'aeromobile.

Emergenza e sicurezza

«Per l'equipaggio e per le persone trasportate è importante seguire le norme di sicurezza, come conoscere le uscite di emergenza e indossare correttamente le cinture a 4 ganci. Oltre all'esperienza, sono fondamentali formazione e addestramento – prosegue Bernacchia – A Fenosu c'è un simulatore "artigianale" (foto nella pagina seguente, in basso) che ci permette di fare ulteriore addestramento, oltre a quello che ogni

anno seguiamo a Sesto Calende (VA), presso l'*Academy training*, per simulare le manovre di emergenza. Alcune sono eseguibili sul campo ovvero nella realtà, come quando ci esercitiamo in *Oei training*, cioè con un motore inoperativo su un elicottero bimotore, e simuliamo l'emergenza che ci permette di atterrare in sicurezza, nonostante l'avaria. Altre, come l'autorotazione, sono realizzabili solo al simulatore per quanto riguarda il 139, mentre con l'AB212 si fanno anche sul campo.



Simulatore e rischi

Un'altra situazione potenzialmente rischiosa è il *vortex ring state*, un anello di vortici pericolosi collegato all'*hovering*: si verifica infatti durante le operazioni in volo di stazionamento e, man mano che si scende, se il pilota non riesce a uscire dalla turbolenza, le vibrazioni scuotono l'elicottero». «La nostra attività – aggiunge Tomasi – riguarda gli aeromobili in servizio di sicurezza e assume spesso le caratteristiche di pronto intervento: è un volo *Bat*, (*Buster air traffic*), per cui ha la precedenza su tutto il traffico aereo». Ma quali

sono le altre insidie? «Quando si lavora in emergenza il rischio consiste nel superare i limiti dell'aeromobile; se si scende in un'area molto ristretta, il flusso d'aria può creare un pericolo anche per gli altri. Un'operazione delicata – conclude Bernacchia – è quella di atterrare su un terreno sconnesso o sull'acqua, mentre se si effettua un soccorso bisogna stare attenti al rotore di coda che potrebbe incagliarsi tra gli alberi». Al Reparto si lavora in team, da quando si compila il programma voli (foto in alto) al momento in cui si atterra in pista e si spengono i motori. Ogni negligenza può sfociare in errori fatali.



Sorvolando Tharros

Metti insieme Massimo Sestini, fotografo famoso per gli scatti zenitali e i piloti del VII Reparto, con due elicotteri della flotta, in volo sulla costa occidentale sarda: si ottengono delle immagini di immenso impatto scenografico, una serie di “finestre”, come quelle “aperte” per il calendario della polizia 2024, su paesaggi quasi onirici. Il maestro, (in alto, una foto di backstage), grazie al giubbotto *Securmar* modello *Gdf*, utilizzato per i servizi con il portellone aperto (come per il *Frontex* e per l'uso del verricello), è collegato saldamente all'aeromobile, tramite dei ganci: può eseguire il suo *shooting* in piena sicurezza. Sorvolando l'area archeologica di Tharros, dove il verde smeraldo del mare si fonde con i resti dell'antica civiltà fenicia, *Poliziamoderna* ha assistito anche al volo di Valeria Cangelosi (foto a sinistra), direttore del Servizio aereo, che è andata in pensione lo scorso aprile e ha voluto salutare il VII Reparto, pilotando l'AW139, per un indimenticabile volo di addestramento.