

***Pagine selezionate
a cura del sito web***

www.anfipraticadimare.it

dal volume

***“IL SERVIZIO AEREO DELLA
GUARDIA DI FINANZA”***

del

***Gen.C.A. O.A. Pil.
Pierpaolo Meccariello***

scritto nel 1987

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla “X” in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti “Ctrl” e “+”
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti “Ctrl” e “-”



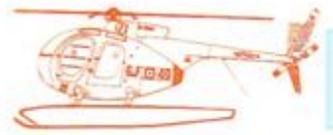
**IL SERVIZIO AEREO
DELLA
GUARDIA DI FINANZA**

Gen. C.A. O.A. Pil. Pierpaolo Meccariello

IL SERVIZIO AEREO
DELLA
GUARDIA DI FINANZA



ROMA 1987



L'anno si chiuse con la presentazione all'Autorità Giudiziaria di un documento di notevole importanza, il rapporto penale di denuncia per associazione a delinquere e contrabbando pluriaggravato di tabacchi lavorati esteri, redatto nei confronti di «*Pascal Molinelli ed altri 36*», dalla sezione contrabbando del Nucleo di polizia tributaria investigativa di Roma.

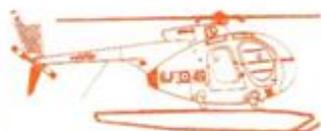
Il rapporto, compilato dal capitano Oliva, che, come si è detto, aveva anche partecipato direttamente alla fase iniziale dell'attività di esplorazione, conteneva una ricostruzione completa della struttura e delle attività di quello che era allora il più importante gruppo operante tra Tangeri e le coste italiane, francesi e spagnole.

Il «*rapporto Molinelli*» consentì di collegare in un quadro organico gran parte delle operazioni anticontrabbando condotte dalla Guardia di Finanza tra il '54 ed il '58, e conclusesi con la cattura di una decina di navi della flotta tangerina e con il sequestro di centinaia di tonnellate di tabacchi. A tali operazioni i mezzi aerei avevano fornito un apporto determinante, agendo in stretta cooperazione con i servizi informativi, le unità navali ed i reparti terrestri.

Il documento costituisce probabilmente il primo esempio di utilizzazione sistematica dei risultati dell'esplorazione aerea nel quadro di una complessa indagine di polizia. L'analisi minuziosa dei dati relativi agli avvistamenti aerei effettuati nell'arco di quattro anni, spesso corredati da rilevamenti fotografici, rappresentò, infatti, uno dei più importanti elementi di prova forniti all'Autorità Giudiziaria che procedeva nei confronti del contrabbandiere corso e dei suoi complici.

Sempre nel 1958, entrarono in servizio altri cinque ufficiali osservatori, e furono addestrati otto sottufficiali «*vedette dall'elicottero*»: quattro del contingente di mare, presso la sezione elicotteri di Palermo, ed altrettanti del contingente ordinario presso quella di Como.

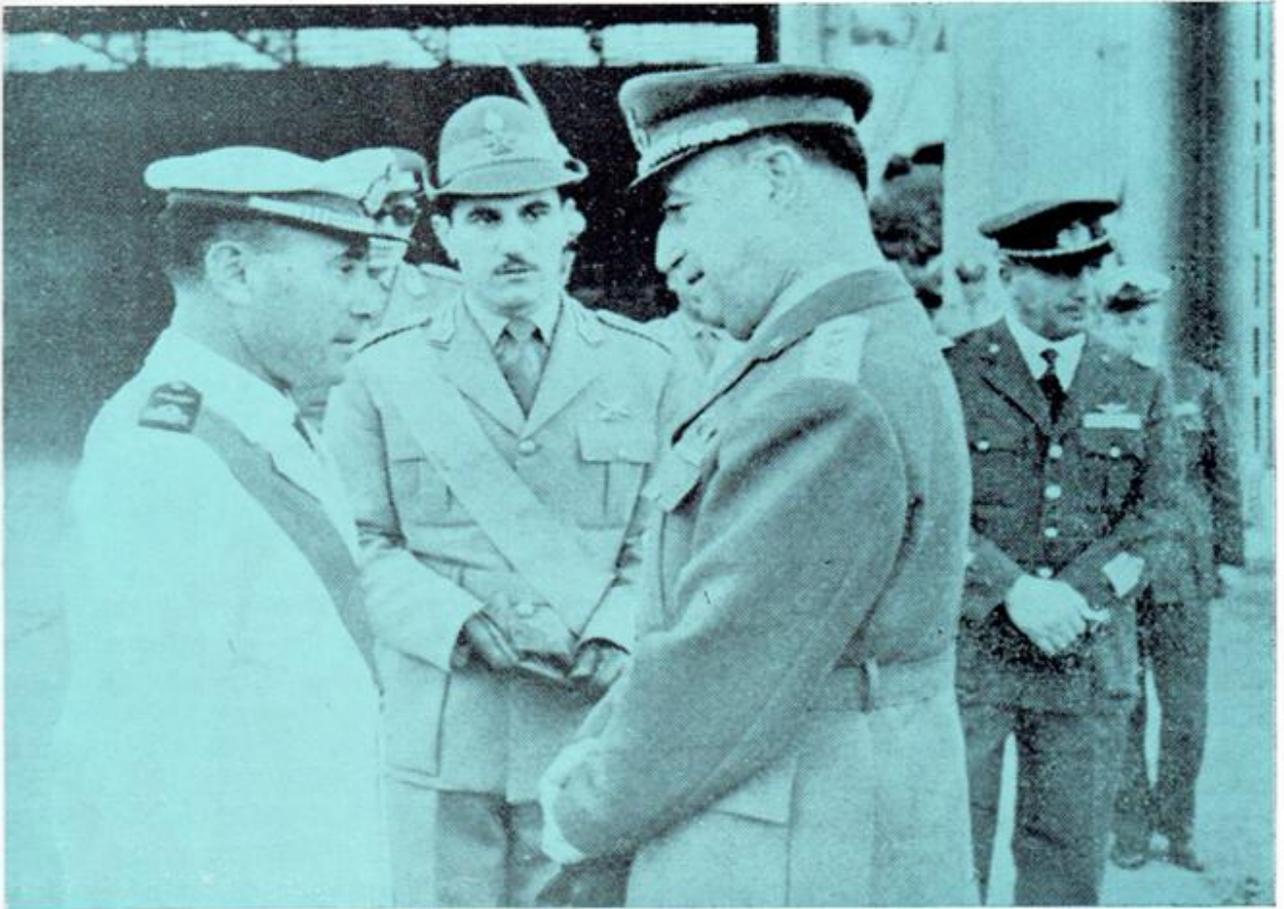
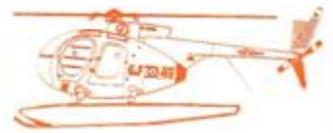
Le ore di volo furono 3764 per gli elicotteri e 913 per gli aerei C.45. Iniziò a funzionare la Centrale Operativa del Comando Generale, di cui fu primo direttore il capitano



Luciano Palandri. La Centrale aveva il compito di coordinare i centri che presso i comandi di Legione avevano sostituito le «*camere operative*» in funzione fin dal '55, richiedendo, se necessario, l'effettuazione di missioni specifiche di esplorazione aerea o l'adozione di particolari misure di allarme terrestre o navale; aveva anche facoltà di dirigere l'impiego di mezzi dipendenti da centri legionali diversi, variarne temporaneamente la dislocazione o porli sotto il controllo operativo di un centro diverso da quello di normale appartenenza. I centri legionali disponevano, in dettaglio, l'impiego dei mezzi aerei, navali e terrestri conservando piena autonomia per quanto concerne lo sfruttamento delle notizie acquisite in sede locale.



I primi piloti di elicottero della Guardia di Finanza; da sin. brig. Moretti, ten. De Palma, ten. Lodato, brig. Cremonesi.

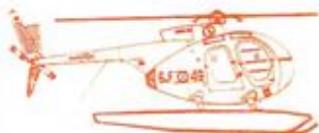


Altro e più importante problema da affrontare fu la formazione del personale pilota e specialista.

Come si è visto, l'impostazione iniziale prescelta dal Comando Generale della Guardia di Finanza, ed alla quale aderì lo Stato Maggiore Aeronautica, prevedeva l'addestramento del solo personale strettamente operativo — osservatori dall'aeroplano e vedette dall'elicottero — mentre la condotta ed il mantenimento in efficienza dei mezzi avrebbero dovuto rimanere affidati a piloti e specialisti dell'A.M..

Superata la fase sperimentale e di impianto, lo sviluppo del Servizio pose in evidenza la difficoltà di alimentare i reparti di volo attingendo sistematicamente ai quadri di un'altra forza armata, con proprie esigenze non sempre compatibili con quelle del Corpo.

24 ottobre 1959: scambio di consegne al comando della sezione aerea di Palermo-Boccadifalco, alla presenza del Comandante Generale Fornara; il primo da sinistra è il capitano A.A.r.n. pil. Girolamo Del Giudice, comandante del primo reparto di volo della Guardia di Finanza.



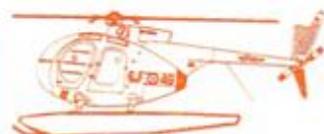
Quattro allievi piloti (tenenti De Palma e Lodato, brigadieri Cremonesi e Moretti) furono inviati al Centro Elicotteri A.M. di Frosinone, mentre un gruppo di sottufficiali e di finanzieri raggiungevano la Scuola Specialisti di Caserta. Gli uni e gli altri, conseguiti i rispettivi brevetti militari, passarono alla sede della ditta Agusta, a Cascina Costa, per un periodo di addestramento avanzato.

I piloti, in particolare, furono affidati alle cure del capo collaudatore dell'Agusta, il comandante Lancia, forse il più esperto elicotterista operante allora in Italia.

Nella primavera del 1959 la prima pattuglia di tecnici della Guardia di Finanza raggiunse le sezioni aeree, affiancandosi al personale dell'A.M..

Era cominciata, intanto, la trasformazione in piloti di elementi già in servizio quali osservatori o vedette, e ciò consentiva di dar corso al programma di graduale sostituzione del suddetto personale.

Il 16 giugno 1959, il tenente Lodato assumeva per primo, a Como, il comando di una sezione, mentre il 24 ottobre dello stesso anno con cerimonie simultanee aveva luogo il passaggio di consegne tra i comandanti dell'Aeronautica ed i loro successori, ufficiali piloti della Guardia di Finanza, presso tutti i reparti di volo allora esistenti: tenente Bianco a Genova, tenente Morelli a Pisa, tenente Spina a Napoli, tenente De Palma a Palermo, tenente Gemmi a Venezia.



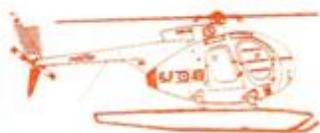
All'inizio degli anni '60, la specialità aeronautica della Guardia di Finanza disponeva di qualche decina di specializzati (piloti, osservatori, vedette, meccanici, radio-montatori) e di venti elicotteri (Agusta Bell 47G, 47G2, 47J), oltre ai cinque Beechcraft C.45 messi a disposizione dall'Aeronautica Militare. Erano attivi sei reparti di volo (Genova, Como, Pisa, Napoli, Palermo, Venezia), che dall'entrata in vigore della legge di ordinamento n. 189/59 avevano assunto la denominazione di «sezioni aeree».

L'assoluta priorità conferita al soddisfacimento delle esigenze operative — e se si vuole anche la preoccupazione di fornire al più presto possibile risultati concreti che valessero a superare lo scetticismo abbastanza diffuso circa il rendimento del mezzo aereo — aveva determinato però una situazione decisamente non soddisfacente.

In pratica, dietro il velo dei reparti non esisteva nulla: il personale — a parte i sottufficiali «vedetta» — veniva formato dalle scuole dell'A.M. e si perfezionava presso la ditta Agusta, costruttrice degli elicotteri, sul campo di Cascina Costa. Le revisioni e le riparazioni di 2° livello venivano eseguite dal Gruppo Efficienza Velivoli del 31° Stormo, erede della componente operativa del Centro Elicotteri dell'Aeronautica Militare (quella addestrativa diede vita, proprio nel 1960, alla Scuola di Frosinone). La gestione del materiale speciale aeronautico era suddivisa tra vari organi dell'A.M. e la Legione della Guardia di Finanza di Roma, senza un preciso criterio di ripartizione, con inconvenienti facilmente immaginabili.

Per usare un luogo comune, occorre l'inevitabile «salto di qualità»: era cioè il momento di passare ad un livello di organizzazione adeguato alle dimensioni assunte dal Servizio Aereo, dando vita ad un'unità in grado di far fronte alle seguenti esigenze:

— perfezionamento del personale pilota e specialista dopo il conseguimento del brevetto presso le Scuole dell'A.M., formazione dei sottufficiali «vedetta», addestramento di tutto il personale aeronavigante, compresi gli



osservatori, all'impiego specifico della Guardia di Finanza, sia sul mare che in montagna;

— svolgimento dell'attività di volo di immediato interesse del Comando Generale, sia per necessità di collegamento che per la sperimentazione ed il collaudo di materiali di nuova acquisizione;

— esecuzione dei lavori di revisione e di riparazione di 2° livello tecnico;

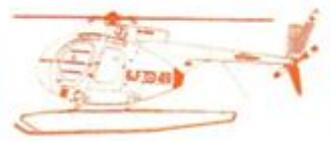
— gestione logistica e contabile-amministrativa del materiale speciale aeronautico.

Si cominciò decisamente in sordina, nel marzo 1960, costituendo una sezione in due locali ed in metà di una vecchia aviorimessa dell'aeroporto romano di Centocelle, lasciati liberi dal 31° Stormo, in via di trasferimento a Ciampino. Sistemazione accettabile perché del tutto provvisoria, dato che lo sviluppo urbanistico avrebbe imposto a breve scadenza la totale chiusura del campo, e lo spostamento dell'unità a Pratica di Mare, in un'infrastruttura da realizzare «*ad hoc*».

Poi il trasferimento avvenne alla fine del 1985, dopo che almeno due generazioni di finanzieri-aviatori avevano avuto modo di formarsi a Centocelle; e così il reparto di volo della Guardia di Finanza fu l'ultimo ad essere attivo su quello che era stato il primo campo d'aviazione italiano, dove Wilbur Wright aveva tenuto scuola ed il sottotenente di vascello Calderara aveva conseguito il brevetto di pilotaggio numero uno.

Le attività «*speciali*» della sezione aerea di Roma furono comunque concepite come aggiuntive, rispetto a quello che avrebbe dovuto essere il compito normale, consistente nella vigilanza del litorale tirrenico, sul quale veniva così a realizzarsi la completa saldatura del dispositivo, dal confine francese alla Sicilia. L'impiego operativo fu anzi abbastanza consistente, perché la sezione venne posta alle dipendenze di un nuovo comando, il Gruppo Costiero di Fiumicino, di cui si andava sperimentando la validità.

In giugno, fece capo alla sezione l'attività concernente la partecipazione di una formazione di dodici elicotteri



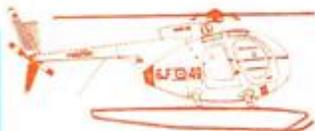
alla rivista militare per la festa del Corpo, che quell'anno ebbe carattere aero-navale e si svolse il 5 luglio nel porto-canale di Fiumicino.

In agosto, fu organizzata la partecipazione al «*Giro Aereo delle Marche*», competizione di regolarità per velivoli ad ala rotante cui partecipavano elicotteri di tutte le Forze Armate. I quattro equipaggi della Guardia di Finanza si classificarono al primo, secondo e quarto posto; il primo posto fu ancora conseguito nel 1961, ed il secondo l'anno successivo, in occasione della terza ed ultima edizione delle gare.

Dal 20 al 23 settembre, la sezione fu impegnata in quello che fu il primo intervento di elicotteri del Corpo in occasione di pubbliche calamità, per l'alluvione provocata dallo straripamento del Fiume Marta, nell'alto Lazio. In



Nell'agosto 1960 la squadra della Guardia di Finanza si classificò al primo posto nel Giro Aereo delle Marche; l'«exploit» fu ripetuto nelle due successive edizioni della competizione, l'unica in Italia per velivoli ad ala rotante.



novembre, due elicotteri parteciparono, con la motovedetta «*Angelini*» della Scuola Nautica ed una compagnia di carabinieri, ad una vasta operazione per la cattura di due ergastolani evasi dall'Isola di S. Stefano, permanendo per cinque giorni a Ventotene ed eseguendo missioni di ricerca tra le Ponziane ed Ischia.

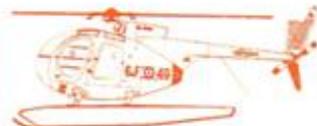
Malgrado tale intensa attività, si pose mano anche alla soluzione dei problemi riguardanti gli altri due settori di azione, l'addestrativo ed il logistico.

Nell'estate del 1960 fu assegnato alla sezione il tenente Giorgio Bianco, già comandante della sezione di Genova, il quale in autunno raggiunse Cascina Costa per affiancare il comandante Lancia nel lavoro di perfezionamento dei neo-piloti. All'inizio del 1961, sotto la direzione dell'ufficiale cominciò a funzionare a Centocelle un nucleo di istruttori di volo (ai quali peraltro la qualifica ufficiale fu riconosciuta parecchio tempo dopo) in grado di sottoporre i piloti che avevano conseguito il brevetto a Frosinone ad un programma di addestramento avanzato comprendente:

- la ripetizione ed il perfezionamento delle manovre fondamentali, compresa l'autorotazione reale;
- le procedure di emergenza;
- la tecnica del volo in montagna, prima nella zona dei Monti Tiburtini (Monte Gennaro) ed in seconda fase nella zona del Terminillo;
- ammaraggi e decolli a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano;
- missioni di ricerca sul mare;
- raid finale, con atterraggi e decolli da aeroporti alternati.

Il nucleo — che provvedeva anche all'effettuazione dei corsi per «*vedette dall'elicottero*» — fu costituito inizialmente, oltre che dal Bianco, da quelli che erano allora i migliori sottufficiali piloti in servizio: i brigadieri Renzo Cremonesi, Lino Pallesca e Santo Trovato.

In giugno, nove equipaggi (compresi gli istruttori) raggiunsero il campo di Venaria Reale, per partecipare alla rivista militare che si tenne a Torino il 5 luglio, nel qua-



dro delle manifestazioni per il centenario dell'Unità nazionale; le manovre in formazione eseguite in tale circostanza fornirono un saggio dell'ottimo livello addestrativo raggiunto dai piloti della Guardia di Finanza.

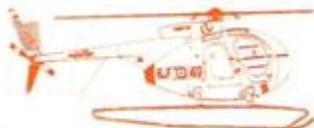
Ancora in luglio, cominciò a funzionare, nell'ambito della sezione di Roma, il «*Magazzino Centrale Materiale Aeronautico*», destinato a provvedere all'approvvigionamento, conservazione e distribuzione ai reparti del materiale speciale, nonché alla tenuta della relativa contabilità.

La centralizzazione delle funzioni logistiche ed amministrativo-contabili, anche grazie all'adozione di procedure razionali di rifornimento e di un'appropriata modulistica, consentì di ridurre al minimo gli oneri extra-operativi dei reparti di volo, mettendo ordine, al tempo stesso, nel delicato settore.

Soltanto nel marzo 1963, con l'elevazione dell'unità a livello di gruppo, fu possibile conferirle un assetto abbastanza articolato. Il comando di gruppo, infatti, ebbe alle dipendenze, oltre alla sezione comando ed al Magazzino Centrale Materiale Aeronautico, due sezioni aeree: una per l'attività istituzionale, nell'ambito del dispositivo anticuntrabbando della Legione di Roma; l'altra destinata allo svolgimento dell'attività addestrativa. In un secondo tempo, la sezione operativa si staccò dal gruppo, passando alle dipendenze dirette del centro operativo legionale, e nel 1968 si trasferì sulla base aerea di Pratica di Mare. Il Gruppo Aereo, ordinato su tre sezioni: addestrativa, tecnica, logistica, assunse così finalmente la fisionomia di «*centro*» del Servizio Aereo. Sempre precaria rimase, invece, ancora per lungo tempo, la situazione infrastrutturale.

Il 1961 si chiuse con un «*exploit*» a livello internazionale. Alla fine di novembre il Ministero degli Affari Esteri fece presente l'opportunità di mettere allo studio l'invio di due elicotteri in Somalia, dove le inondazioni provocate dallo straripamento del Giuba e dell'Uebi Scebeli avevano determinato una situazione critica.

La Guardia di Finanza stava allora sviluppando un programma di assistenza al corrispondente Corpo della Repubblica Somala, indipendente da poco più di un anno, nel



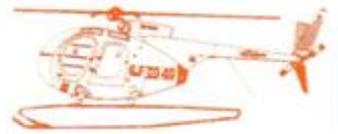
quadro del quale era anche prevista la costituzione di una componente elicotteristica. L'invio dei velivoli in missione di soccorso avrebbe quindi rappresentato un'anticipazione di un concorso già deciso.

La spedizione fu approntata nel giro di pochi giorni, ne fu affidato il comando al tenente Aldo Morelli, e furono chiamati a farne parte i piloti ten. Sanchioli, brig. Cremonesi, brig. Sica, gli specialisti brigadieri Badinotti, Barbavara, Giordano, Roccato ed il radiomontatore brig. Anselmi.

Ciampino, 6 dicembre 1961. Gli equipaggi degli elicotteri destinati alla missione di soccorso in Somalia si imbarcano su un C.119 della 46^a Aerobrigata.

Equipaggi ed elicotteri, imbarcati su due C.119 della 46^a Aerobrigata T.M., partirono da Ciampino all'alba del 6 dicembre 1961, e dopo scali al Cairo, Gedda ed Aden, raggiunsero il 9 Mogadiscio.





L'attività di soccorso si protrasse fino a tutto gennaio, e si svolse prevalentemente nella zona di Belet Uen, nella valle dello Scebeli, presso il confine etiopico, e lungo il corso del Giuba, dove fu raggiunto anche il lebbrosario di Gelib. Il 25 gennaio, sulla spiaggia di Brava, un incidente in atterraggio provocò gravi danni ad uno dei due elicotteri, e costrinse al rimpatrio il ten. Morelli, infortunatosi. Il comando rimase affidato al ten. Sanchioli il quale, cessata l'emergenza, collaborò con i propri sottufficiali all'addestramento dei finanzieri somali. A fine aprile, un C.119 trasportò a Mogadiscio un altro elicottero, in sostituzione di quello danneggiato, ma ciò non bastò a far decollare il programma di formazione dei piloti somali.

I militari della Guardia di Finanza rientrarono quindi in Italia a scaglioni, entro il 1962.

Nuovi progressi si registrarono anche per quanto riguarda la qualità del materiale di volo.

Un equipaggio si appresta a partire per un volo di soccorso.



minimo consentito, o con materie esplodenti; i rapporti avevano nella maggior parte dei casi valore di prova obiettiva, perché corredati da documentazione fotografica. Molto attenta fu anche la vigilanza contro l'inquinamento marittimo. Il 17 ottobre 1972, ad esempio, un velivolo della sezione di Genova (reparto che in poco più di un anno ebbe a segnalare ben 41 casi di scarico abusivo di sostanze inquinanti da parte di navi in rada) avvistò una motocisterna italiana che, a due miglia da Punta S. Martino (Arenzano) versava in mare sostanze oleose; alla denuncia effettuata al Pretore competente, suffragata da rilevamenti fotografici, conseguì il sequestro della nave, eseguito dallo stesso personale della sezione di Genova, e la condanna del comandante della motocisterna.

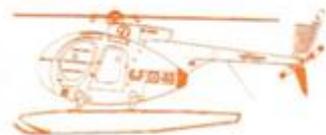
Centinaia, ogni anno, gli interventi in soccorso di naufraghi, alpinisti in difficoltà, malati od infortunati in località isolate.

Molto consistente fu anche l'apporto alle operazioni di soccorso in occasione delle grandi calamità naturali che, a partire dalla metà degli anni '60, colpirono la comunità nazionale.

La prima in ordine di tempo di tali operazioni ebbe inizio il 4 novembre 1966, e si sviluppò prevalentemente in Toscana, per le imponenti inondazioni provocate dalla piena dell'Arno, e nell'Italia nord-orientale, dove lo straripamento di numerosi corsi d'acqua produsse soprattutto seri danni al sistema delle comunicazioni.

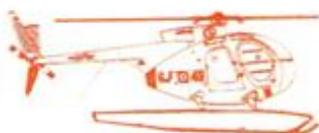
Fin dal primo manifestarsi dell'emergenza fu richiesto l'impiego degli elicotteri della sezione di Pisa, sia per l'esecuzione di missioni di soccorso che per l'effettuazione di ricognizioni. Il mattino del 5 novembre, due velivoli raggiunsero la località di S. Maria al Monte dove, con la collaborazione di alcuni civili, fu organizzato il recupero dai casolari isolati e lo sgombero di 105 persone.

A sera, dopo un volo di trasferimento svoltosi in condizioni particolarmente difficili, raggiunsero Pisa gli elicotteri del Gruppo Aereo, al comando del cap. Mario Gemmi. Fu così costituita un'unità di formazione, che all'alba del 6 novembre cominciò ad operare nella zona di S. Cro-



Novembre 1966. Elicotteri del Gruppo Aereo di Roma e della sezione di Pisa in azione nelle zone alluvionate della Toscana.

ce sull'Arno, dove venne organizzata anche una base logistica che consentì perfino l'effettuazione delle ispezioni periodiche ai velivoli, i quali a causa dell'intensissimo impiego raggiunsero rapidamente i limiti di funzionamento. L'ampia area alluvionata fu rastrellata da un AB47G2, che dal volo guidava i più capaci AB 47J sui nuclei di persone da soccorrere, la raccolta e l'imbarco dei quali era-



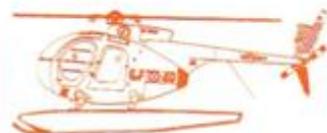
no coordinati, da bordo di un battello pneumatico, dall'ufficiale osservatore di Pisa, ten. Mezzetti. In dodici ore di lavoro furono poste in salvo 306 persone.

Nel nord-est, oltre alle sezioni di Bolzano e di Venezia, che già si trovavano in zona d'impiego, furono fatti affluire in rinforzo anche gli elicotteri di Como e di Pescara. Un velivolo fu posto a disposizione della Scuola Alpina di Predazzo, intensamente impegnata nelle operazioni di soccorso, mentre altri furono distaccati a Padova, Belluno e Rovigo, ed utilizzati per l'effettuazione di ricognizioni, la ricerca di dispersi, il controllo dello stato di efficienza di opere idrauliche, il trasporto di rifornimenti, lo sgombero di sinistrati o di ammalati. Particolarmente difficile fu il mantenimento del collegamento con il distaccamento isolato di Cima Canale, assicurato dall'elicottero dislocato a Belluno, e pilotato dal cap. Guzzi, comandante della sezione aerea di Venezia.

In totale, nell'operazione furono impiegati dodici elicotteri, che effettuarono oltre duecento ore di volo.

Poco più di un anno dopo, gli elicotteri della sezione di Palermo furono i primi a raggiungere la zona del Belice, all'alba del 15 gennaio 1968, ed a dare alle autorità le informazioni necessarie perché fossero comprese le proporzioni del disastro provocato dal terremoto nella notte precedente. Nello stesso giorno i velivoli, cui si aggiunsero i due della sezione aerea di Augusta, eseguirono numerose altre missioni, per lo sgombero di feriti ed il trasporto di personale e di materiale sanitario.

Dal 17 gennaio, gli elicotteri furono posti sotto controllo del centro di coordinamento istituito dall'Aeronautica Militare sull'aeroporto di Trapani-Birgi, ed impiegati prevalentemente per la ricerca dei numerosi gruppi familiari dispersi nelle campagne. Gli equipaggi, dopo aver prestato i primi soccorsi, segnalavano la posizione dei sinistrati al centro, che provvedeva a farli raggiungere da mezzi di superficie o da altri elicotteri idonei ad eseguire lo sgombero. Nella sola prima settimana della operazione, i cinque elicotteri della Guardia di Finanza effettuarono ben 76 ore di volo.



Sempre nel 1968, tre elicotteri, provenienti da Como e dal Gruppo Aereo di Roma, furono dislocati in Piemonte per partecipare alle operazioni di soccorso in occasione dell'alluvione abbattutasi ai primi di novembre sull'Ossola e sul Biellese.

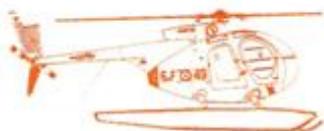
Ancora in Piemonte, un elicottero della sezione di Como fu impiegato per l'effettuazione di ricognizioni nell'alta Val Maira e per il rifornimento di frazioni della Valle di Marmora, rimaste isolate in seguito ad eccezionali nevicate nel febbraio 1972.

Non è possibile, evidentemente, ricordare le missioni di soccorso a carattere isolato effettuate dai mezzi aerei del Corpo, che, come si è detto, ammontano ogni anno a parecchie decine.

A titolo di esempio, basterà indicare tre episodi, che diedero luogo al conferimento di ricompense a militari del Servizio Aereo:

Gennaio 1968. Soccorsi ai sinistrati nelle campagne del Belice.





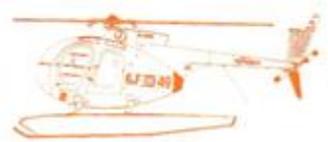
— la perdita per incendio della nave-traghetto greca «*Heleanna*», avvenuta il 28 agosto 1971 al largo di Torre Canne; due elicotteri della sezione di Bari, fatti decollare non appena il segnale di «S.O.S.» fu ricevuto direttamente dal centro operativo legionare, raggiunsero per primi la nave in fiamme e, non potendo ammarare a causa dello stato del mare, guidarono su di essa le unità che accorrevano in soccorso e si prodigarono nella ricerca dei naufraghi; uno dei due capi-equipaggio, il maresciallo pilota Mauro Verde, fu promosso al grado superiore per eccezionali benemeritenze di servizio;

— il salvataggio di un gruppo di bambini rimasti isolati in seguito ad alluvione nella zona del Sarrabus; furono decorati di medaglia di bronzo al valor civile il comandante della sezione di Cagliari, ten. Mazzei, ed i brigadieri Cincotti e Pusceddu (28 settembre 1971);

— il recupero di due alpinisti infortunati nel massiccio del Gran Sasso, eseguito il 10 ottobre 1974, in condizioni di particolare difficoltà da un equipaggio del Gruppo Aereo composto dal brig. pilota Vincenzo Evangelisti e dal brig. specialista Tommaso Foglia, entrambi decorati di medaglia d'argento al valore aeronautico.

Novità di considerevole rilievo si presentavano — a metà del secondo decennio di vita del Servizio — nel settore dell'ammodernamento della linea di volo.

La Guardia di Finanza disponeva ormai dell'intera gamma degli elicotteri leggeri prodotti in Italia dall'Agusta: i vecchi AB47G, utilizzati ormai soltanto per la scuola di pilotaggio, i 47G2, ancora buoni per l'esplorazione marittima grazie alla loro relativamente notevole autonomia (nella versione speciale realizzata per il Corpo, dotata di serbatoi maggiorati), i 47J e J3 «*Ranger*» e «*Super Ranger*», veri e propri *multiuso*, impiegati sia sul mare che in montagna, anche per il trasporto di piccole pattuglie. Furono acquistati anche tre AB47G3 «*Super Alpino*», biposto di struttura analoga a quella dei più anziani G e G2, ma dotato di un motore da 360 HP sovralimentato e di rotore metallico, particolarmente adatto all'impiego ad alte quote, e perciò assegnato alle sezioni aeree «*di montagna*» di Como e di Bolzano.



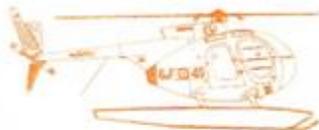
Si trattava, però, in ogni caso, di velivoli azionati da motori convenzionali, in via di rapida obsolescenza per effetto dell'avvento della propulsione a turbina, e quindi destinati ad andare fuori produzione a breve scadenza.

Prese, così, l'avvio una serie di esperienze, dirette ad individuare la soluzione più idonea tra quelle offerte dal mercato. Le prove in volo, ripetutamente effettuate dai piloti del Gruppo Aereo in differenti condizioni d'impiego, orientarono la scelta verso lo «*Hughes 500M*», un monoturbina largamente sperimentato dalle forze armate statunitensi, anche grazie all'intenso impiego fattone in Vietnam, e che stava per essere prodotto in Italia dalla Nardi.

Motivi di vario genere — non esclusa qualche perplessità circa la convenienza di adottare un tipo di velivolo non compreso nella linea di volo degli enti dipendenti dal Ministero della Difesa — ritardarono però l'approvazione della commessa, e soltanto il 18 maggio 1973 i primi quattro «*NH 500M*» furono consegnati al Corpo, con una cerimonia svoltasi sull'aeroporto di Milano-Linate, alla presenza del Comandante Generale Borsi di Parma. L'entrata in linea del nuovo mezzo — sensibilmente più sofisticato dei vecchi cavalli da battaglia della serie 47 — rese necessario l'avvio di un processo di riqualificazione del personale pilota e specialista, che fu portato a termine senza gravi difficoltà dal Gruppo Aereo, dove, in seguito all'effettuazione presso le Scuole dell'Aeronautica di alcuni corsi per «*istruttori di specialità*», era ormai disponibile un nucleo di addestratori abbastanza consistente.

Il «500» presenta caratteristiche tecnico-operative certamente superiori rispetto ai velivoli convenzionali che lo hanno preceduto, e che furono gradualmente dismessi. Autonomia equivalente, e velocità di crociera praticamente doppia, maneggevolezza, prestazioni in quota, capacità di carico nettamente migliori.

Si trattava, però, di un adeguamento alle nuove tecnologie, sempre all'interno del campo degli elicotteri leggeri; non si ebbero quindi sostanziali novità per quanto riguarda i criteri ed i procedimenti d'impiego.



namento dei mezzi, spostamento verso il largo delle zone di attesa e di trasbordo) e di natura istituzionale (evoluzione del diritto marittimo, sviluppo della cooperazione internazionale); è normale che un ciclo operativo si sviluppi per più giorni, oltre le cento, centocinquanta miglia dalla costa.

Un problema in crescita, quindi, che postula la disponibilità di uno strumento operativo adeguato.

L'estrema difficoltà — per non dire l'impossibilità — di una localizzazione preventiva della minaccia (l'iniziativa spetta sempre, è ovvio, all'organizzazione contrabbandiera) ha fatto sì che la forma originaria dello strumento in questione fosse caratterizzata dalla distribuzione capillare degli elementi di superficie lungo i settemila chilometri delle coste nazionali. Nel tempo, tale impostazione tradizionale è stata radicalmente modificata a favore di una drastica contrazione dei reparti terrestri, compensata dalla loro integrale motorizzazione, mentre il naviglio era oggetto di un costante processo di ammodernamento e di potenziamento.

La struttura della componente aerea, come si è visto, malgrado talune intuizioni innovative iniziali, risultò sostanzialmente conforme all'impostazione tradizionale. Si ebbero così 14 sezioni aeree, una per ciascuna Legione avente circoscrizione costiera o confinaria, escluse quelle dislocate al confine orientale (dove peraltro era già prevista l'istituzione di un reparto ad Udine-Campofornido).

All'inizio degli anni '80 apparve evidente la difficoltà di alimentare un dispositivo tanto diluito, in una situazione di cronica insufficienza delle disponibilità di bilancio e mentre la priorità da sempre attribuita alle esigenze dei reparti operativi veniva pagata con un certo ritardo nell'adeguamento della struttura di supporto, cui conseguiva un sensibile allungamento dei tempi di esecuzione dei lavori di revisione periodica di 2° livello tecnico.

Tenuto conto dell'evidente prevalenza delle necessità della vigilanza costiera, nell'estate 1982 fu decisa la soppressione delle sezioni «di frontiera» di Cuneo, Varese





e Bolzano, e l'assegnazione dei relativi velivoli ai reparti operanti sul mare. Una scelta obbligata, che implicò però il venir meno di un necessario elemento di supporto per i reparti alpestri e la dispersione di esperienze e di capacità tecniche relative al volo in montagna formatesi nell'arco di più di vent'anni; inconvenienti questi cui si è in parte posto rimedio con la ricostituzione della sezione aerea di Varese-Venegono, disposta nell'agosto 1986.

Fu anche condotto un esperimento concernente la possibilità di ridurre il numero dei reparti costieri, misura che si dimostrò tuttavia operativamente non conveniente, ferme restando le caratteristiche del materiale a disposizione.

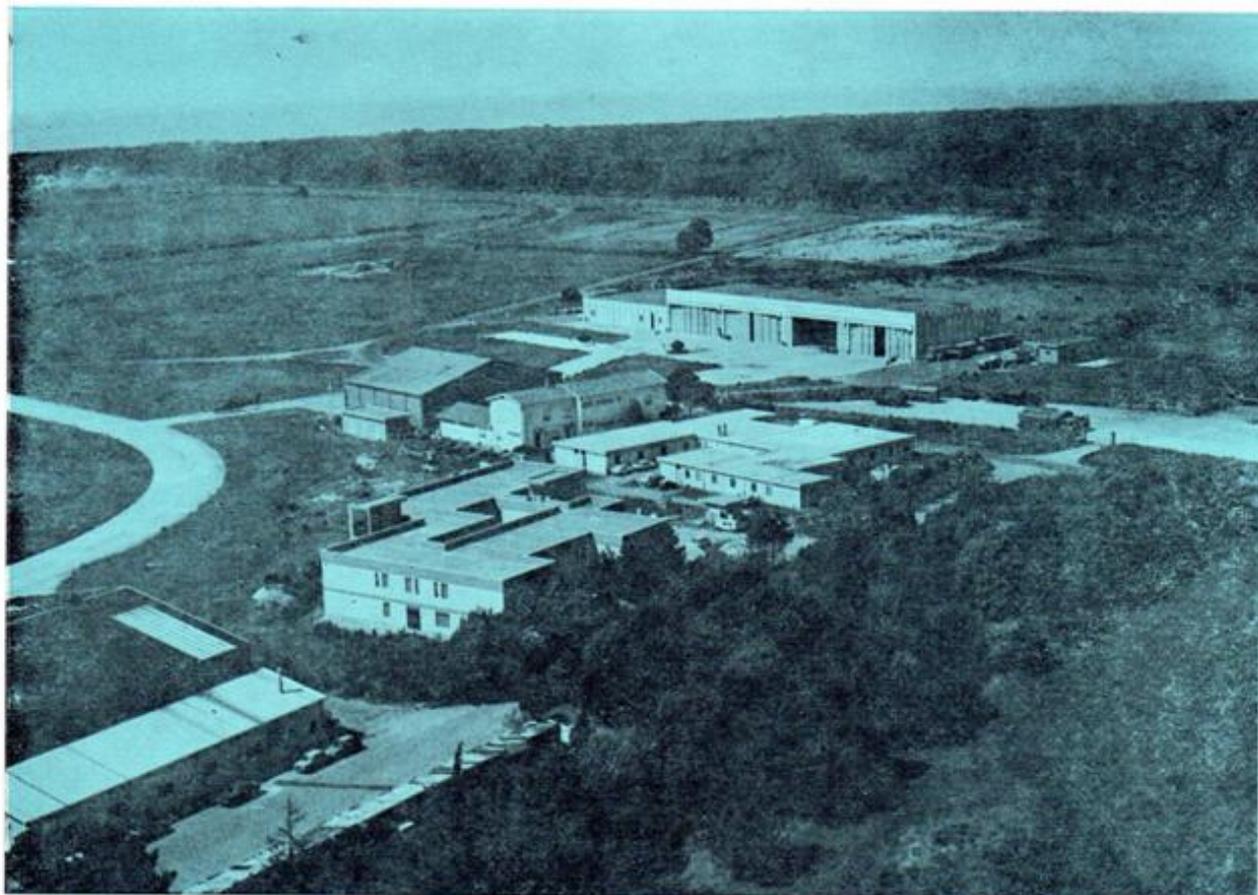
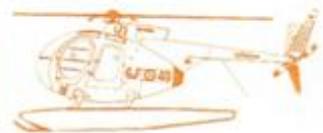


Sull'aeroporto militare di Roma-Centocelle ebbe sede, per venticinque anni, la principale base addestrativa e logistica del Gruppo Aereo.

Il tema del miglioramento di tali caratteristiche è attualmente al centro della problematica del Servizio Aereo della Guardia di Finanza.

Radiati ormai da tempo i vari tipi della serie AB 47, l'ossatura della linea di volo è costituita dai Nardi-Hughes 500, 500MC e 500D, ottimi elicotteri da osservazione diurna, pesantemente condizionati, però, dalle severe limitazioni in termini di raggio d'azione e di possibilità di installazione di mezzi di ricerca elettronica.

Per superare tale situazione, fin dall'aprile 1979 fu costituita una commissione composta da rappresentanti



dello Stato Maggiore Aeronautica e del Comando Generale della Guardia di Finanza, con l'incarico di eseguire una ricerca di mercato tendente ad individuare un elicottero, necessariamente biturbina, che rispondesse alle seguenti esigenze fondamentali:

- possibilità di volo operativo notturno o con scarsa visibilità;
- capacità di esplorazione elettronica;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza.

La commissione, dopo aver eseguito una comparazione tra vari tipi di velivoli in produzione da parte dell'industria europea, concluse i suoi lavori nel febbraio 1980, proponendo l'acquisizione dell'Agusta A 109 A II.

E' questo un elicottero multiuso largamente sperimentato e già da tempo acquisito dalle altre Forze di Polizia; dotato di due turbine Allison da 420 shp, dispone di una

Le infrastrutture del Gruppo Aereo della Guardia di Finanza, all'interno della Base Aerea di Pratica di Mare. E' finalmente una sede adeguata per le funzioni addestrative, tecniche e logistiche a carattere centrale della specialità.

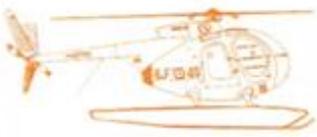


Fig. 1



Fig. 2

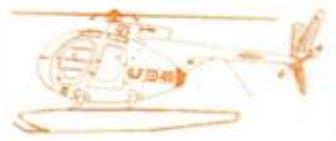


Fig. 3



Fig. 4



velocità di crociera di poco inferiore ai 300 Km/h e di circa due ore e mezza di autonomia. L'avionica è adeguatamente sviluppata e, nella speciale versione realizzata per la Guardia di Finanza, comprende un radar di scoperta operante con un angolo di 360°. Un esemplare di tale versione, condotto da un equipaggio del Gruppo Aereo, si trasferì in volo a Parigi dove dal 31 maggio al 9 giugno 1985 fu esposto al Salone Aeronautico di Le Bourget. Dall'A 109 ci si attende un incremento significativo dell'efficacia della componente aerea del dispositivo di vigilanza marittima: potranno, infatti, essergli affidate missioni di sorveglianza ravvicinata che, grazie alla doppia motorizzazione ed alla disponibilità di sistemi di navigazione e di sensori elettronici, presenteranno condizioni di sicurezza e probabilità di scoperta sensibilmente migliori di quelle attuali.

Si realizzerà, cioè, la sostituzione — ad un livello più e-

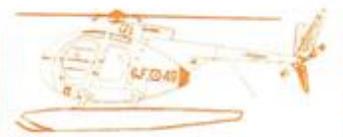
Nelle pagine precedenti:

FOTO 1 - Gli elicotteri Agusta Bell 47G e 47G2, dotati rispettivamente di un motore Franklin da 200HP e di un Lycoming da 260HP, costituirono il nerbo della linea di volo fino ai primi anni '70. Nella versione realizzata per la Guardia di Finanza, comprendente serbatoi maggiorati, raggiungevano un'autonomia di 4h ad una velocità di crociera di 60 nodi ed erano impiegati prevalentemente per la sorveglianza costiera. Furono acquisiti anche tre Agusta Bell 47G3, di struttura analoga ma dotati di motore da 360HP sovralimentato e di rotore metallico, particolarmente adatti all'impiego ad alta quota, e quindi destinati alle sezioni aeree di montagna.

FOTO 2 - Con l'entrata in linea, nel 1958, dell'Agusta Bell 47J «Ranger» - cui seguì due anni dopo il 47J3 «Super Ranger» - la Guardia di Finanza acquisì una modesta capacità di elitransporto, inizialmente utilizzata soprattutto al confine terrestre. In seguito il «Ranger» fu largamente impiegato anche sul mare, e ne venne realizzata una versione strumentata per il volo senza visibilità.

FOTO 3 - L'acquisizione dello «Hughes 500», prodotto su licenza in Italia dalla Breda-Nardi, segnò il passaggio alla propulsione a turbina. Le macchine della serie «500» (alla prima versione seguirono la «MC» e la «D», quest'ultima con rotore principale a cinque pale) sostituirono integralmente gli Agusta-Bell sia nel servizio di vigilanza alpestre che in quello costiero, e costituiscono ancora il nerbo della linea di volo della Guardia di Finanza.

FOTO 4 - Il biturbina «Agusta A-109» è stato realizzato in una speciale configurazione, studiata in relazione alle esigenze operative specifiche della Guardia di Finanza, e comprendente, oltre alla completa strumentazione per il volo in condizioni IFR, un radar di scoperta ed apparati per la visione notturna. E' destinato a sostituire gli elicotteri attualmente in linea entro i primi anni '90.



levato — della linea degli NH 500, destinati ad uscire di scena entro i primi anni '90.

Resta ancora da compiere il passo verso l'acquisizione di un mezzo idoneo all'azione in profondità, di cui la Guardia di Finanza difetta fin dal tempo, ormai lontano, della radiazione dei «C.45» da parte dell'Aeronautica Militare.

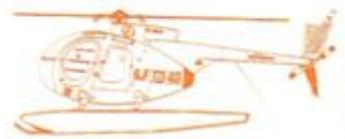
Un passo difficile, per la necessità di trovare una soluzione ottimale tenendo conto di molteplici fattori di ordine operativo, organizzativo e, soprattutto, economico.

E', però, una ricerca che merita attenzione ed impegno.

Si tratta, infatti, di superare talune limitazioni di impiego che impediscono oggi di utilizzare al meglio un complesso di risorse umane e materiali già a disposizione della collettività, per la tutela di interessi pubblici non sottovalutabili.

CAPI DEL SERVIZIO AEREO

<i>Col.A.A.r.n. pilota</i>	CAPRIOGLIO Ernesto	<i>dall' 1- 2-1954 all' 1- 2-1964</i>
<i>Col.A.A.r.n. pilota</i>	SCARTOZZONI Drea	<i>dal 2- 2-1964 al 22- 9-1969</i>
<i>Col.A.A.r.n. pilota</i>	TERMINI Tito	<i>dal 23- 9-1969 al 6- 4-1972</i>
<i>Ten.Col.A.A.r.n. pilota</i>	CONSOLI Salvatore	<i>dal 7- 4-1972 al 20- 2-1974</i>
<i>Col.A.A.r.n. pilota</i>	PISCOPO Mario	<i>dal 21- 2-1974 al 30- 4-1975</i>
<i>Ten.Col.o.a. pilota</i>	BIANCO Giorgio	<i>dall' 1- 5-1975 al 30- 9-1981</i>
<i>Magg.o.a. pilota</i>	MAZZEI Alessandro	<i>dall' 1-10-1981 al 15- 9-1982</i>
<i>Ten.Col.t.ST o.a. pilota</i>	SGARLATA Pietro	<i>dal 16- 9-1982 al 27- 5-1983</i>
<i>Ten.Col.o.a. pilota</i>	FANI Mario	<i>dal 28- 5-1983 al 4- 8-1986</i>
<i>Ten.Col.t.ST o.a. pilota</i>	PIEROTTI Ezio	<i>dal 5- 8-1986</i>



COMANDANTI DELLA SEZIONE E DEL GRUPPO AEREO DI ROMA

<i>Ten.</i>	MECCARIELLO Pierpaolo	<i>dall' 1- 3-1960 al 25- 7-1960</i>
<i>Cap.</i>	BIANCO Giorgio	<i>dal 26- 7-1960 al 4- 9-1964</i>
<i>Cap.</i>	LODATO Federico	<i>dal 5- 9-1964 al 6- 4-1965</i>
<i>Cap.</i>	GEMMI Mario	<i>dal 7- 4-1965 al 30- 6-1967</i>
<i>Ten.Col.</i>	SPENA Santi	<i>dall' 1- 7-1967 al 7-10-1972</i>
<i>Ten.Col.</i>	GEMMI Mario	<i>dall' 8-10-1972 al 26- 9-1975</i>
<i>Ten.Col.</i>	MEZZETTI Giuseppe	<i>dal 27- 9-1975 al 7-10-1979</i>
<i>Ten.Col.</i>	MANTINI Roberto	<i>dall' 8-10-1979 al 13-10-1985</i>
<i>Magg.</i>	MACIOCE Giovanni	<i>dal 14-10-1985</i>

Gen. C.A. O.A. Pil. Pierpaolo Meccariello

IL SERVIZIO AEREO DELLA GUARDIA DI FINANZA



- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra

ROMA 1987