

Evoluzione, progressi e realizzazioni del Servizio Aereo della G. di Finanza

Dopo le prime esperienze a carattere orientativo, condotte sia sul confine marittimo che su quello alpestre, il problema dell'impiego di mezzi aerei per il Servizio di vigilanza anticontrabbando venne definitivamente affrontato con la costituzione, il 1° febbraio 1954, del Servizio Aereo del Comando Generale, al quale venne preposto un Ufficiale Superiore dell'Aeronautica Ruolo Naviganti.

Nel corso del 1954 vennero condotti a termine gli studi di carattere organizzativo e tecnico, ed ebbero luogo le prime esercitazioni intese ad accertare le reali possibilità d'impiego dell'aereo quale mezzo di vigilanza fiscale ed a mettere a punto il dispositivo per la cooperazione con le unità del Naviglio.

La fase di organizzazione preliminare del nuovo servizio presentò notevoli difficoltà, anche per la pressoché totale mancanza di precedenti esperienze nello specifico settore, non solo in Italia, ma anche presso altri Paesi Europei.

Essa poté comunque dirsi conclusa, almeno nei suoi aspetti essenziali, all'inizio del 1955.

Il Servizio è orientato all'impiego combinato sia di aerei convenzionali ad ala fissa che di elicotteri: ai primi, dotati di maggiore velocità ed autonomia, è normalmente assegnata l'esplorazione a largo raggio di vaste aree in mare aperto; gli elicotteri, che per le loro caratteristiche di manovrabilità sono in grado di condurre esplorazioni ad alto grado di accuratezza e precisione, intervengono a richiesta degli aerei quando l'identificazione dei natanti avvistati si presenta incerta e difficile.

Gli elicotteri vengono inoltre impiegati, in modo autonomo, in pattugliamenti costieri, nella sorveglianza sulle aree portuali ed in zone lagunari.

Il Corpo impiega quindi attualmente alcuni aerei ad ala fissa posti a disposizione dall'Aeronautica Militare; la spina dorsale del Servizio è però costituita dagli elicotteri Agusta Bell 47/G appartenenti al Corpo.

I velivoli di questo tipo rappresentano quanto di più moderno ed efficiente esiste oggi sul mercato internazionale nel settore degli elicotteri leggeri; sono potenziati da un motore da 200HP e sviluppano una velocità di 130 Km/h, con un'autonomia di oltre 4 ore.

Sono dotati di apparato ricetrasmittente in fonìa per i collegamenti con le unità del Naviglio e le stazioni costiere, e di radiotelefono per quelli con le pattuglie terrestri e le unità costiere, portuali e lagunari.

Ormai lo « stato di servizio » di ciascuno di questi nuovi mezzi è ricco di

episodi, alcuni dei quali hanno il sapore di vera e propria « beffa » giocata ai contrabbandieri del mare.

Ne sa qualcosa l'equipaggio di quel peschereccio napoletano che, vistosi scoperto con un notevole carico di « casse » in coperta, si affrettò a restituirle alla nave straniera dalla quale le aveva appena trasbordate, per vedersi poi ugualmente condannare dall'Autorità Giudiziaria, in base alle inequivocabili fotografie scattate da bordo dell'elicottero; così come, nelle acque della Sicilia, il vento provocato dal rotore del velivolo bastò a sollevare il tendone che ricopriva la coperta di un natante, portando alla luce uno « stok » di « americane » che difficilmente si sarebbe potuto ritenere proporzionato alle sia pur notevoli esigenze di un equipaggio di accaniti fumatori.

E, per riferire un episodio recentissimo, sarebbe interessante conoscere le impressioni sulle possibilità dell'elicottero radicatesi nell'animo di quei contrabbandieri napoletani che, sorpresi nell'atto di effettuare uno sbarco di carburante agevolato, si videro tallonare dall'alto attraverso i vicoli della periferia partenopea, fino a cadere tra le braccia dei militari della Tenenza Sebeto, radioguidati nell'inseguimento da bordo del velivolo.

Lasciando, al solito, alle cifre la parola definitiva, diremo che, nel solo 1956, quando la « forza » del Servizio Aereo era circa un terzo dell'attuale, furono da considerarsi legati all'intervento dei mezzi aerei sequestri di 2 unità alturiere estere e di 6 pescherecci nazionali.

L'azione di vigilanza, della quale, tra l'altro, sono incalcolabili gli effetti di carattere preventivo, è stata condotta, a tutt'oggi, mediante, in complesso, oltre mille missioni operative, per circa 3.000 ore di volo.

Questi, come si è detto, i dati della attività operativa.

Meno appariscenti ma non meno importanti quelli del lavoro organizzativo, che ha portato, dal 18 aprile 1955, data di inizio dell'attività della Sezione Aerea del Corpo a Napoli, alla costituzione delle Sezioni di Palermo, Padova e Genova.

In tali reparti è viva e operante la fraterna collaborazione con l'Aeronautica Militare, che ne assicura l'efficien-



za con proprio personale pilota e specialista, con la propria organizzazione tecnico-logistica.

Per l'assistenza ai velivoli in zona di impiego è stata costituita, in ogni settore operativo, una rete di basi di appoggio e di rifornimento, ubicate generalmente presso le Brigate Littoranee, rete integrata da complessi di rifornimento mobile su automezzo.

Di fondamentale importanza è anche l'organizzazione delle trasmissioni, avente lo scopo di consentire ai Comandi la condotta di operazioni che si svolgono normalmente a grande distanza dalle loro sedi, e la tempestiva comunicazione delle notizie e degli ordini tra le varie unità aeree, navali e terrestri impiegate.

Tale organizzazione, creata « ex novo » per le esigenze del Servizio, si vale di un rilevante numero di speciali apparati per le trasmissioni in altissima frequenza, dislocati lungo la costa o installati sulle unità del Naviglio o su stazioni mobili terrestri.

Né è da trascurare l'attività addestrativa, volta a creare con personale del Corpo i quadri del nuovo Servizio.

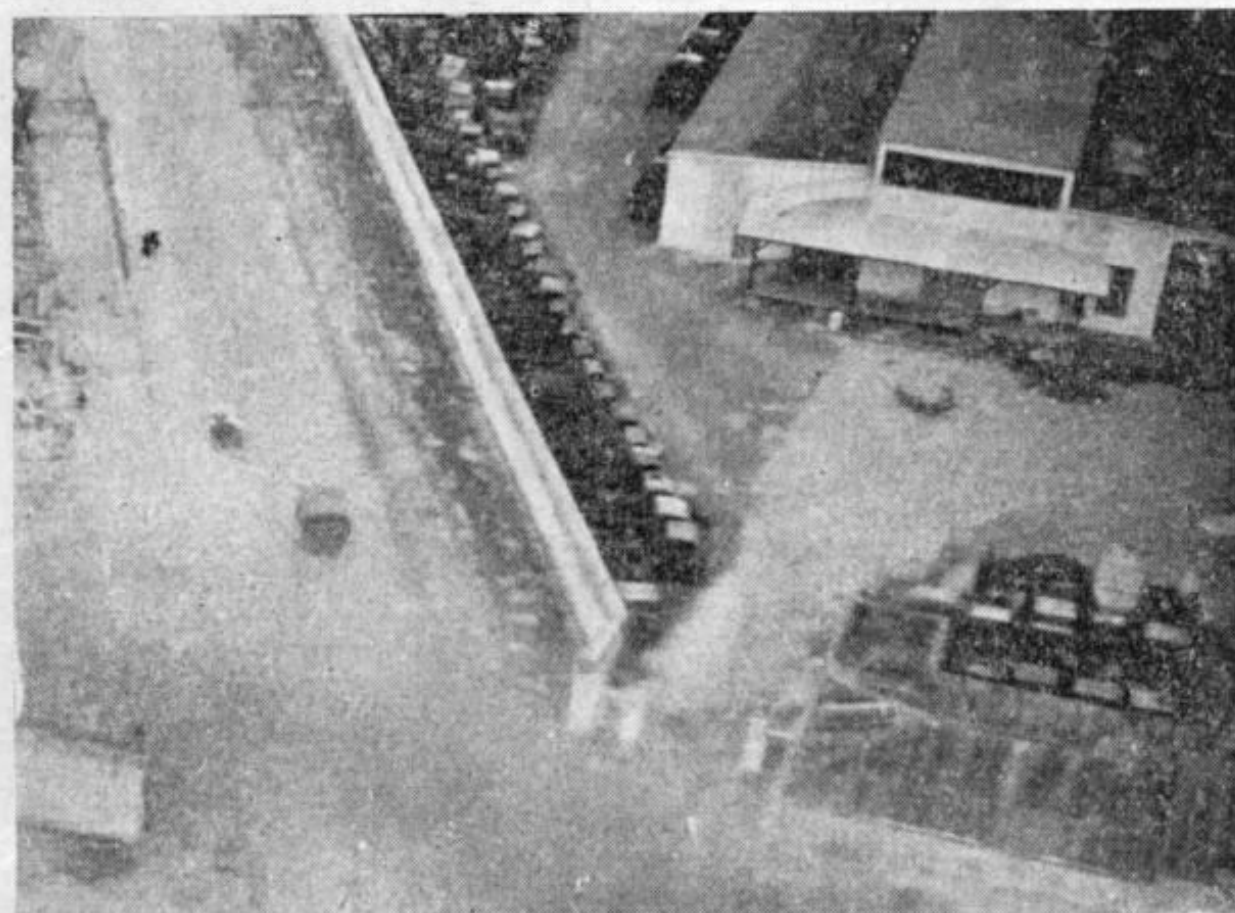
Nove ufficiali subalterni hanno così conseguito o stanno per conseguire presso la Scuola di Aerocooperazione di Guidonia il brevetto aeronautico militare di « osservatore dall'aeroplano », per essere successivamente destinati ad assumere, in volo, la responsabilità della condotta nautica ed operativa dell'aereo, ed ad attendere alle funzioni di consulente tecnico presso i Comandi che impiegano mezzi aerei, nonché all'attività organizzativa ed addestrativa del Servizio nei vari settori operativi.

Per l'impiego in qualità di « vedetta » dall'elicottero, sono stati addestrati in due successivi corsi, 9 sottufficiali del ramo mare, i quali, oltre a coadiuvare il pilota nella condotta della navigazione, eseguono l'osservazione e provvedono ai collegamenti radio ed ai rilevamenti fotografici.

Sono stati inoltre effettuati corsi presso Scuole dell'A. M. per la qualificazione del personale di terra e di mare destinato ad impiegare gli speciali apparecchi radio per le trasmissioni con i mezzi aerei.



La collaborazione accordata dall'Aeronautica Militare per l'impianto e lo sviluppo del Servizio Aereo della Guardia di Finanza è incondizionata. Valorosi ufficiali piloti curano con passione l'addestramento del nostro personale. Fra di essi ricordiamo il Cap. Cafiero, il Cap. Del Giudice, il Cap. Termini ed il Cap. Bartolozzi.



Le caratteristiche di volo dell'elicottero offrono una gamma vastissima di possibilità di impiego. Un esempio di ciò è dato da queste due fotografie. A sinistra vediamo infatti come possa esser messa sotto controllo un'operazione illecita di sbarco. A destra, come sia possibile seguire i movimenti, in città, di un autocarro carico di cose di contrabbando. Le due foto sono due momenti distinti di uno stesso servizio conclusosi con l'intervento di forze a terra e, pertanto, fatalmente, con l'arresto dei fuorilegge ed il sequestro delle cose.