

# STORIA ED EVOLUZIONE DELLA COMPONENTE AEREA IN DOTAZIONE AL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO DALL'ANNO 1954 al 2024.

La ...”vocazione“ a portarsi verso l’alto, la tendenza a salire e percorrere tutte e tre le dimensioni dello spazio, l’aspirazione ascensionale, sono una costante caratteriale dei Vigili del Fuoco fin dalle epoche più lontane.

**“UBI DOLOR IBI VIGILES”**

“ dove c’è dolore, là ci sono i vigili del fuoco”

è il motto del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

L’elicottero quindi trova coerentemente spazio tra i due avverbi di luogo “*ubi*” ed “*ibi*” scritti nel motto tanto caro ai “pompieri”.

Ricorre ora, nel 2024, il settantenario della introduzione degli elicotteri come mezzi di soccorso; infatti, risale all’anno 1954 la dotazione dei primi elicotteri.

Già nel 1947 furono il caso e la fatalità ad incoraggiare questa vocazione, se il giovane Ingegnere Ufficiale del 54° Corpo vigili del fuoco di Napoli, Domenico Andriello, si trovò, un giorno di giugno, sul lungomare, ad osservare un elicottero – il primo visto in Italia - decollare dal ponte dell’incrociatore americano COLUMBUS e, dopo alcune evoluzioni sulla città e sul golfo, atterrare sul molo antistante la strada.

La foto dell’avvenimento fu pubblicata dallo stesso ing. Andriello, autore dell’articolo ***Impiego dell’elicottero nel servizio antincendi***, sul primo numero della rivista ANTINCENDIO del 1949.

Dall’anno 1947, quindi, si ipotizzò l’uso dell’elicottero per i vigili del fuoco come mezzo di soccorso e pensando con grande lungimiranza il binomio *Pompieri-Elicotteri*.

Però, ancora prima del 1954 i Vigili del Fuoco ebbero occasione di servirsi dell’elicottero.

Nel 1951, in occasione della alluvione del Polesine, due Ufficiali dei vigili del fuoco insieme al Direttore Generale dei Servizi Antincendi, effettuarono voli di ricognizione con elicotteri S.55, messi a disposizione dei Vigili del Fuoco dal Comando della VI flotta Americana. I vertici dei vigili del fuoco ebbero un’ottima impressione dell’elicottero come mezzo di soccorso. Si crearono quindi i preliminari ed i presupposti ideali per l’introduzione del mezzo aereo nel Corpo.

Tuttavia altre circostanze casuali e fortuite determinarono l'arrivo del nuovo mezzo tra cui la presenza, nell'organico dei Corpi Provinciali dei vigili del fuoco, di diversi ex Piloti Ufficiali o Sottufficiali dell' Aeronautica Militare Italiana che per vari motivi, una volta congedati, scelsero i vigili del fuoco.

Nel 1952 dagli Stati Uniti erano giunti all'Agusta alcuni elicotteri da assemblare. Si trattava dei Bell 47 G. Di questi, i primi dieci, prodotti e collaudati nel '53, furono assegnati all'Aeronautica Militare Italiana presso l'aeroporto dell' Urbe a Roma, tre furono quindi acquistati dai Vigili del Fuoco.

Essi portavano sulla fusoliera le sigle dell'Aviazione Civile Generale; lettere che corrispondevano in parte alle targhe automobilistiche delle città sedi dei Corpi dei vigili del fuoco ove furono istituiti i primi Nuclei provinciali: Roma, Modena, Napoli.

Così iniziò "*l'aviazione dei Pompieri*" che vede oggi celebrare la ricorrenza dei settanta anni di storia dell'elicottero.

Nel 1955 con l'acquisto di altri velivoli dello stesso tipo, si inaugurò il Nucleo di Milano. Qualche tempo dopo, nel 1962, per motivi di funzionalità e distribuzione sul territorio, il Nucleo di Milano fu trasferito ed accorpato all'istituendo Nucleo di Genova che fu il primo ad avere caratteristiche di Nucleo con spiccate attitudini marittime.

Ancora oggi, quando si parla di elicotteri dei Vigili del Fuoco, due nomi si ricordano ed emergono come padri fondatori della specialità aerea: quello del mitico Comandante Franco Coppi di Modena e quello del Comandante Rinaldo Enrico di Genova.

L'elicottero con cui i vigili del fuoco iniziarono l'attività aerea, fu il veterano 47 G.

Oggi questo elicottero è esposto in molti musei dell'aviazione.

Per diversi anni tutti i Piloti ed i motoristi, come si definivano allora, si formavano presso la linea di volo dell'Agusta a Cascina Costa.

Il Pilota istruttore dei primi elicotteristi fu il mitico Capo collaudatore Ottorino Lancia che deteneva tra i vari primati, quello di essere stato il primo pilota di elicotteri italiano, dopo un passato nei più prestigiosi reparti dell'Aeronautica Militare in Guerra.

Dal 1964, tutta la formazione degli elicotteristi vigili del fuoco, fu affidata dal Ministero dell'Interno all'Aeronautica militare . Gli allievi piloti a Frosinone e gli specialisti a Caserta. In seguito, gli specialisti si formarono presso le scuole della Ditta Agusta, che iniziò la produzione con il 47 G.

Poi arrivò un elicottero di livello superiore, cosiddetto carenato, AB 47 J3.

In un secondo momento, furono acquistati tre elicotteri particolarmente adatti per il volo in montagna ed alle quote elevate essendo dotati di motori a scoppio con compressore, detti appunto Super alpino, tipo AB 47 G3 B-1.

Anche se oggi può sembrare strano, negli anni sessanta, tra i compiti dei Nuclei elicotteri dei vigili del fuoco, oltre al normale soccorso, vi erano anche servizi di ordine pubblico in cooperazione con le forze di Polizia. Per diversi anni, gli elicotteri dei vigili del fuoco sono stati il supporto operativo, l'occhio dal cielo, specialmente della Polizia Stradale, che allora non disponeva di mezzi aerei per la sorveglianza del traffico. Gli elicotteri dei vigili del fuoco quindi ospitavano a bordo Ufficiali della polizia con il brevetto di osservatore.

L'anno 1968, vide per i vigili del fuoco l'avvento dei motori a turbina con la dotazione del Jet Ranger AB 206. Da questo momento, tutta l'organizzazione tecnica fu impostata su basi diverse per tener conto del salto qualitativo e della tecnologia più sofisticata dei turbomotori. Il primo volo di presentazione in Italia avvenne all'aeroporto dell'Urbe, nel 1967.

Furono aperti in successione il Nucleo di Pescara e quello di Venezia; poi quelli di Sassari, Arezzo, Salerno, Torino, Bari, Catania e Varese.

Il lungo percorso della specialità aerea dei vigili del fuoco, ha visto gli elicotteri sempre in prima linea, oltre che negli interventi nelle sedi territorialmente di competenza dei singoli Nuclei, anche nelle gravi calamità avvenute sul territorio nazionale, ad iniziare dal 1963, per il disastro del Vajont. Poi fu la volta dell'alluvione di Firenze, dei terremoti del Belice, del Friuli e dell'Irpinia fino ad arrivare alle calamità ed alle grandi emergenze più recenti.

Nel 1986 gli elicotteri dei vigili del fuoco furono collocati tra gli aeromobili di Stato.

“DRAGO” è la sigla degli aeromobili del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Nel 2004, ai mezzi ad ala rotante, tra i quali A 109 ed l'AB 412, si affianca un aereo bimotores di cui il Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile si è dotato; un Piaggio P 180.

L'aereo trova la sua utilità per i collegamenti veloci ed il trasporto rapido in caso di necessità di squadre e materiali, anche in occasioni di interventi all'estero.

Nel 2019 sono stati consegnati ai vigili del fuoco i primi AW139 e nel gennaio 2023 al Reparto Volo di Pescara è arrivato il VF 155.

Progettato per svolgere missioni di ricerca e soccorso (SAR) e trasporto medico di emergenza (EMS) l'elicottero unisce tecnologia avanzata, caratteristiche di sicurezza strutturale e prestazioni di livello superiore, oltre a un'ampia gamma di equipaggiamenti.

Il Reparto Volo di Pescara è stato uno tra i primi ad operare ed, infatti, nei registri storici di volo, risultano annotati i primi voli già a partire dal settembre del 1968.

Il primo elicottero assegnato al reparto fu un AB 47 G3 B1 rischierato dal Nucleo di Modena.

La prima sede provvisoria fu un “posto” condiviso in un hangar della locale Sezione aerea della Guardia di Finanza; nel 2004 è stata inaugurata questa sede.

Il Nucleo di Pescara, situato geograficamente in posizione centrale ad est della dorsale appenninica, opera sia in ambiente di alta montagna che sul mare.

Esso ha operato attivamente con tutti i tipi di elicotteri in dotazione; dal AB 47 G3 al modernissimo AW139.

Ha operato in tutte le grandi calamità occorse sul territorio nazionale ed ha partecipato a numerose campagne antincendio boschivo.

Le caratteristiche di polivalenza mare-montagna del Nucleo di Pescara e la notevole esperienza degli equipaggi acquisita in migliaia di ore di volo in uno degli ambienti geograficamente tra i più impegnativi d'Italia, fanno di questo reparto una “ palestra operativa” ideale per l'addestramento dei componenti gli equipaggi di volo dei vigili del fuoco.

Il Nucleo porta il nome del pilota Gino del Zoppo, pilota pescarese che ha perso la vita nel tragico incidente del Drago 56 in data 19 giugno 2000, in località Vicovaro.

L'occasione che oggi ci si presenta è il momento per ricordare i caduti in servizio di volo del Corpo Nazionale.

In settanta anni di attività, tutti i più gravi incidenti sono avvenuti nel corso di attività operativa di soccorso o in circostanze collegate alle stesse.

Tra piloti, specialisti e componenti gli equipaggi come supporti tecnici sono caduti ben 17 uomini.

A loro va il commosso ricordo e la gratitudine per il servizio prestato.

Nel 2019 all'organico del Reparto Volo di Pescara si sono aggiunti gli Elisoccorritori.

Oggi operano in questo Reparto Volo:

- 10 Piloti
- 15 Specialisti di Aeromobile
- 9 Elisoccorritori

Ad essi si aggiungono nel periodo aprile – ottobre 2 SMZ del Nucleo Sommozzatori di Teramo.

Gli elicotteristi dei “pompieri”, così come tutti i reparti aerei degli altri Corpi, hanno un motto

Esso recita:

**AVIA PERVIA**  
**(L'impervio Accessibile)**