



MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO
DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

COMPONENTE AEREA DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO



www.vigilfuoco.it



*Cinquantenario
dell'Istituzione
1954 - 2004*



Avia



Pervia

COMPONENTE AEREA DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

A cura dell'ufficio
Coordinamento e Relazioni Esterne
e dell'ufficio per le
Attività di Soccorso Speciali
- Soccorso Aereo -
del
Dipartimento dei Vigili del Fuoco
del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile

Testi e documentazione storica di
Giuseppe Santarsiere

Impaginazione e grafica
Alessio Carbonari

Stampato nell'anno
2004

*Cinquantenario
dell'Istituzione
1954 - 2004*



Avia Pervia

STORIA ED EVOLUZIONE DELLA COMPONENTE AEREA IN DOTAZIONE AL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO DALL'ANNO 1954 al 2004.

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 (V.V.F.) fin dalle epoche più lontane.

Arrampicarsi in alto il più possibile, fin dal passato remoto, vincere la vertigine usando ogni mezzo che la tecnica del momento metteva loro a disposizione: dalle funi alle scale di ogni tipo, ma anche nella dimensione opposta: nelle acque e negli anfratti; controllando il senso di sgomento della profondità, vincendo *l'horror vacui*, utilizzando scafandri e moderni mezzi subacquei al solo scopo di portare soccorso, è sempre stata una caratteristica tipica dei Pompieri: è scritto nel loro DNA.

"UBI DOLOR IBI VIGILES"

è il motto del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco italiani (C.N.V.V.F.).

L'elicottero quindi trova coerentemente spazio tra i due avverbi di stato in luogo "*ubi*" ed "*ibi*" scritti nel motto tanto caro ai "pompieri". In questo caso la lapidaria efficace sintesi del latino bene si addice anche alla componente Aerea.

Ricorre ora, nel 2004, il cinquantenario della introduzione



Elicottero AB 204

degli elicotteri come mezzi di soccorso. Infatti, risale all'anno 1954 la dotazione dei primi elicotteri ai V.V.F..

La storia degli elicotteri del Corpo V.V.F., nelle linee di massima, ricalca e scorre parallela con quella della ditta Agusta e più in generale con quella dell'ala rotante in Italia ed in Europa.

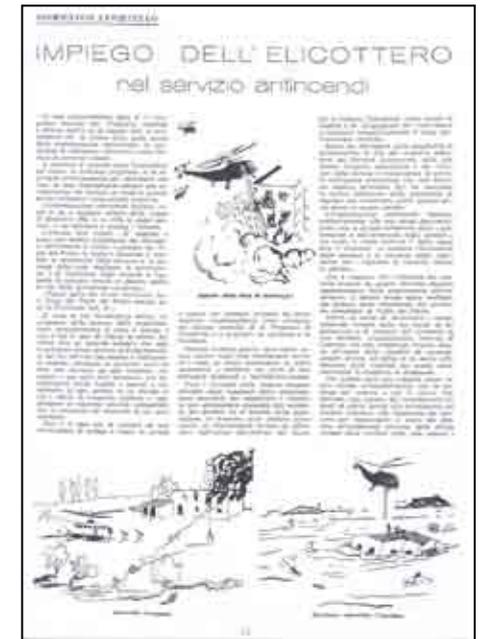
Vediamo di percorrere le tappe di questa evoluzione dalle prime fasi che, come vedremo in seguito, trovano fondamenta ed ispirazione fin dal lontano 1947.



Si è detto: aspirazione ascensionale. Deve essere stato proprio il caso e la fatalità ad incoraggiare questa vocazione, se il giovane Ingegnere Ufficiale del 54° Corpo V.V.F. di Napoli, Domenico

Andriello, si trovò, un giorno di giugno del 1947, sul lungo mare della "incantevole" via Caracciolo, ad osservare un elicottero – il primo visto in Italia - decollare dal ponte dell'incrociatore americano USS COLUMBUS e, dopo alcune evoluzioni sulla città e sul golfo, atterrare sul molo antistante la strada. Si trattava di un Sikorky S51.

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, anno della ripresa editoriale del periodo post bellico.



A sinistra l'elicottero Sikorsky S51; sopra l'articolo pubblicato sul primo numero della rivista Antincendio.

Dall'anno 1947, quindi, si ipotizzò l'uso dell'elicottero per i V.V.F. come mezzo di soccorso.

Nella rivista Antincendio, edita sotto gli auspici del Ministero dell'Interno, con dovizia di particolari operativi di singolare attualità che potrebbero trovare spazio con una veste grafica ed illustrazioni più adeguate su qualsiasi pubblicazione tecnica specializzata sul soccorso aereo dei nostri giorni, si ipotizzava con grande lungimiranza il binomio *Pompieri-Elicotteri*.

In un certo senso, si può accostare e paragonare questa profetica previsione d'impiego

dell'elicottero come mezzo di soccorso a quella analoga che nel campo militare fece il Generale



Elicotteri AB 47G impiegati nella seconda alluvione del Polesine nel 1956

dell'Esercito Italiano Giulio Dohuet, pubblicando nel 1910 sulla Rivista Militare una: *Prolusione ai Corsi di pilotaggio sull'impiego dell'aereo come mezzo bellico.*

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 VV.F. gli ingg. Moscato ed Antenucci, insieme al Direttore Generale dei Servizi Antincendi, Prefetto Piéche, che già era stato, nell'immediato dopoguerra, Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, effettuarono voli di ricognizione con elicotteri S.55, messi a disposizione dei Vigili del Fuoco dal Comando della VI flotta USA. I vertici dei VV.F. 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. Queste si possono così sintetizzare.

A) La completa autonomia decisionale di spesa che a quel tempo godeva la Direzione Generale dei Servizi



Antincendi nell'ambito del Ministero dell'Interno che consentiva di disporre di risorse finanziarie gestite secondo le determinazioni di un Consiglio di Amministrazione che controllava un fondo denominato Cassa Sovvenzioni Antincendi.

B) La presenza nell'organico dei Corpi Provinciali VV.F. di diversi ex Piloti che in qualità di Ufficiali o Sottufficiali militarono nell'ultimo conflitto

nell'Aeronautica Militare Italiana e che per vari motivi o erano stati congedati o si erano arruolati in altri Corpi dello Stato, come avvenne appunto per coloro che scelsero i VV.F..

C) La naturale propensione che hanno sempre avuto i Vigili del Fuoco per la meccanica e la tecnica in genere e l'interesse del nuovo, che accomuna oggi come in passato i vertici tecnici del Corpo ai Vigili addetti alle mansioni esecutive più semplici dell'organizzazione.

D) La concessione del diritto di brevetto di costruzione dell'elicottero da parte della Bell Helicopter e l'esclusiva commerciale per l'Europa alla ditta dei Conti Agusta di Cascina Costa, in provincia di Varese, che in quell'epoca costruiva solo motociclette.



Elicottero AB 47 G dei Vigili del Fuoco impegnato in una esercitazione di salvataggio; un dettaglio della fusoliera;

Dagli Stati Uniti erano giunti all'Agusta alla fine del 1952 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 ed uno dalla Forestale nel 1954. Essi portavano sulla fusoliera le sigle dell'Aviazione Civile Generale: I-VFRO; I-VFMO; I-VFNA.

E' doveroso far notare che l'esiguità delle sigle dovuto allo scarsissimo numero di aeromobili di quel tempo, consentì di ottenere dal Registro Nazionale Aeronautico, su richiesta, proprio quelle lettere che corrispondevano in parte alle targhe automobilistiche delle città sedi dei Corpi VV.F. ove furono istituiti i primi Nuclei provinciali: Roma, Modena, Napoli.

Così iniziò "l'aviazione dei Pompieri" che vede oggi celebrare la ricorrenza di metà secolo di storia dell'elicottero. Nel 1955 con l'acquisto di altri velivoli dello stesso tipo, si inaugurò il Nucleo di Milano dislocato all'aeroporto di Linate. Nello stesso anno il Nucleo di Napoli chiudeva la breve esistenza in seguito ad un tragico incidente in cui perdeva la vita il primo dei caduti in servizio di volo dei VV.F.: l'Ufficiale pilota Domenico Padula deceduto insieme ad un Maggiore dell'Aeronautica militare, mentre

si portava per soccorso con il 47 G, sul Monte Faito.

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. Il primo: modenese, appartenente ad una famiglia che, come lui stesso soleva ricordare, aveva dato alla Patria ben sette piloti della Regia Aeronautica.

Egli era solito sottolineare: "tutti nella specialità dell'aviazione da Caccia, tra i quali un Generale e due Colonnelli".

Il secondo, in ogni angolo della Liguria amato e conosciuto come il Maggiore Enrico, per l'audacia e la generosità con cui affrontava le situazioni più disperate effettuando salvataggi in condizioni estreme che gli valsero molte decorazioni al valore civile. Fra queste ne teneva una in gran conto, quella rilasciata dall'Ammiragliato Britannico per il salvataggio, con un elicottero AB 47 G3 munito di scaletta, di molti marinai inglesi in mare a Genova,

in balia dei flutti tra la fiancata di una nave alla deriva e le scogliere, sotto gli occhi sgomenti di circa diecimila persone che si erano ivi radunate. Il Comandante Enrico, decedeva successivamente con tutto il suo equipaggio nel 1973 cadendo in mare al largo di Genova ai comandi di un AB 205.

L'elicottero con cui i VV.F. iniziarono l'attività aerea, si è già detto, fu il veterano 47 G. Oggi questo elicottero è esposto in molti musei dell'aviazione e tra questi ovviamente, quello dell'A.M. di Vigna di Valle.

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 VV.F., 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.

L'uomo che veglia dall'alto sui genovesi in pericolo

L'angelo custode sull'elicottero rosso

Genova, febbraio. L'AEROPORTO di Genova è stato fatto riempire di acqua. E' un piccolo il mare in Liguria, non c'è spazio per gli scari. E' un piccolo il mare in Liguria, non c'è spazio per gli scari. E' un piccolo il mare in Liguria, non c'è spazio per gli scari.

Il capitano Rinaldo Enrico è stato proclamato "personaggio dell'anno" dai lettori di un quotidiano di Genova. Fra gli innumerevoli salvataggi da lui compiuti in mare o sui monti dell'entroterra, memorabile per coraggio e sprezzo del pericolo quello dei marinai della "London Valour". Un uomo d'oro, burbero ma pronto a rischiare la propria vita per gli altri.

uno è il mare pacifico, nel senso che in tutti questi anni ha sviluppato soprattutto l'attività del nucleo e, personalmente, ha fatto prosa come salvataggio. E' un uomo che spesso in condizioni ambientali così avverse da mettere in serio pericolo la sua incolumità. Sul suo elicottero rosso, che ormai a Genova e in Liguria è conosciuto da tutti, si sono disegnati i simboli: i soccorsi, i soccorsi, i soccorsi. Ogni volta che si è visto un elicottero rosso in volo, si è visto un elicottero rosso in volo, si è visto un elicottero rosso in volo.

A pesca di naufraghi con una scaletta d'acciaio

A Torre di una persona dell'elicottero rosso è stato fatto un elicottero rosso. E' un elicottero rosso, un elicottero rosso, un elicottero rosso.



Articolo ed immagini apparsi sui giornali dell'epoca sulle imprese del Com. Enrico; nella foto di destra si possono notare delle sagome sulla carlinga. Ad ognuna di esse corrispondeva una vita salvata.

Essi furono acquistati con i fondi della Cassa Sovvenzioni Antincendi ed i primi tre, sopra citati, furono pagati 210 milioni di Lire, comprese le attrezzature ed i corsi di pilotaggio e specializzazione dei Motoristi. Fino a quindici anni fa questo elicottero ha volato con le sigle VF, essendo stato trasformato mediante la sostituzione del motore Franklin da 180 CV con il più potente Lycoming da 220 CV, l'installazione dei servocomandi ed il potenziamento della cellula.

Poi arrivò un elicottero di livello superiore, cosiddetto carenato, AB 47 J3 (vedi foto sotto).



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 VV.F., oltre al normale soccorso, vi erano anche servizi di ordine pubblico in cooperazione con le

forze di Polizia. A tal riguardo accordi precisi tra la Direzione Antincendi e quella della Polizia, furono posti in essere. Per diversi anni, gli elicotteri dei VV.F. 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 VV.F., quindi ospitavano a bordo Ufficiali della polizia con il brevetto di osservatore. Un limitato contributo di cooperazione alla lotta al banditismo in Sardegna nel 1967 e 1968 fu affidato agli elicotteri del Nucleo di Modena temporaneamente schierati nel nuorese. Per quella circostanza si usò l'elicottero AB 47 G3.

L'anno 1968, vide per i VV.F. 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.

L'elicottero B 206 era pilotato dal Capo Pilota della Bell Joseph (Jo) Maeshman. In quell'occasione il collaudatore del primo elicottero americano della Bell, aveva al posto del copilota il Comandante Coppi. Quindi, i Vigili del Fuoco annoverano, tra gli altri, il primato

Roma, 30 MAG.1963

MINISTERO DELL'INTERNO
 Direzione Generale
 Servizi Antincendi

Divisione Imp.Tecn. Sez. I
 Prot.N. 14534 Allegati.....
 3217

OGGETTO: Impiego degli elicotteri in servizi di ordine pubblico.-

RISERVATA

-AL COMANDO DELLE SCUOLE CENTRALI ANTINCENDI
 CAPANZELLE ROMA
 -AI COMANDI DEI CORPI VIGILI DEL FUOCO DI:
MILANO- GENOVA- MODENA- NAPOLI
 e, per conoscenza
 -AI SIGG. PREFETTI DI:
ROMA - MILANO - GENOVA-MODENA-NAPOLI

Per aderire ad analoga richiesta formulata dalla Direzione Generale della Pubblica Sicurezza si dispone che i Comandi in indirizzo in casi eccezionali di servizi di ordine pubblico particolarmente impegnativi pongano a disposizione delle Autorità di P.S. gli elicotteri in dotazione ai dipendenti nuclei. Si fa presente che la richiesta di impiego degli elicotteri nei casi suddetti dovrà pervenire dai Sigg. Prefetti e che il personale osservatore ed i mezzi di collegamento dovranno essere forniti a cura dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza.

Si prega di assicurare.
 IL DIRETTORE GENERALE

Il documento originale con il quale vennero messi a disposizione delle Autorità di P.S. gli elicotteri dei Vigili del Fuoco.

di essere stati i primi a provare questo elicottero che, oggi, è il più diffuso in Italia.

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 VV.F., 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.

In quella circostanza, come si legge nei rapporti dell'epoca, nell'arco di circa tre mesi di impiego in alta montagna, tre elicotteri AB 47 J3, dei Nuclei di Milano e Modena, riuscirono a compiere 1270 missioni, per complessive 321 ore di volo! Con i limitati mezzi a disposizione di quel periodo.

Poi fu la volta dell'alluvione di Firenze cui parteciparono i Nuclei di Roma, Modena e Genova, del terremoto del Belice e di quello del Friuli, ove si ebbe la grave perdita di tutto l'equipaggio di un AB 205 di Modena in volo operativo. Ed infine il grave terremoto dell'Irpinia e della Campania, ove intervennero quasi tutti i Nuclei per un periodo molto lungo.

Volutamente non si sono citati i singoli atti di valore aviatorio compiuti da piloti e dagli equipaggi dei Vigili del Fuoco, se non quello precedentemente menzionato che interessò l'opinione pubblica nazionale in modo eclatante.

Vi sono stati tuttavia molti interventi che per singolarità delle condizioni di luogo e di circostanze particolari hanno avuto risalto internazionale. Basterà citare come unico esempio di grande coraggio e preparazione tecnica quello cui dette prova un equipaggio del Nucleo di Venezia; un elicottero AB 204, magistralmente condotto, oltretutto in ore notturne, che riuscì ad aver ragione del tragico rogo del teatro La Fenice, riversando tonnellate di acqua sulle fiamme mentre le telecamere dei principali network diffondevano al mondo la visione in diretta quell'evento.

Quasi in concomitanza alla dotazione degli elicotteri AB 204 acquisiti dalla Marina Militare, nel 1986, gli elicotteri dei VV.F. furono collocati tra gli aeromobili di Stato.

Infatti la legge 17 ottobre 1986 n.732, ha modificato un articolo del Codice della Navigazione Aerea ed ha incluso gli aeromobili dei VV.F. tra quelli militari e dei Corpi di Polizia.

Da quel momento essi hanno abbandonato le sigle e marche del Registro Civile per assumere i

nominativi identificativi di reparto. "DRAGO" è quindi la sigla degli aeromobili del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Nel 2004, ai mezzi ad ala rotante, tra i quali i modernissimi A 109 ed AB 412, si affianca un aereo bimotore 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.

Questo breve excursus si conclude riportando l'ultima fase tuttora in atto, della creazione di un Ruolo Aeronavigante per il personale VV.F..

Gli elicotteristi dei "pompieri" hanno un motto - così come tutti i reparti aerei degli altri Corpi - Esso recita: AVIA PERVIA (L'impervio Accessibile).

Da questo momento quindi in contemporaneità con la ricorrenza del cinquantenario, la componente Aerea VV.F. si allinea anche nella forma amministrativa e giuridica

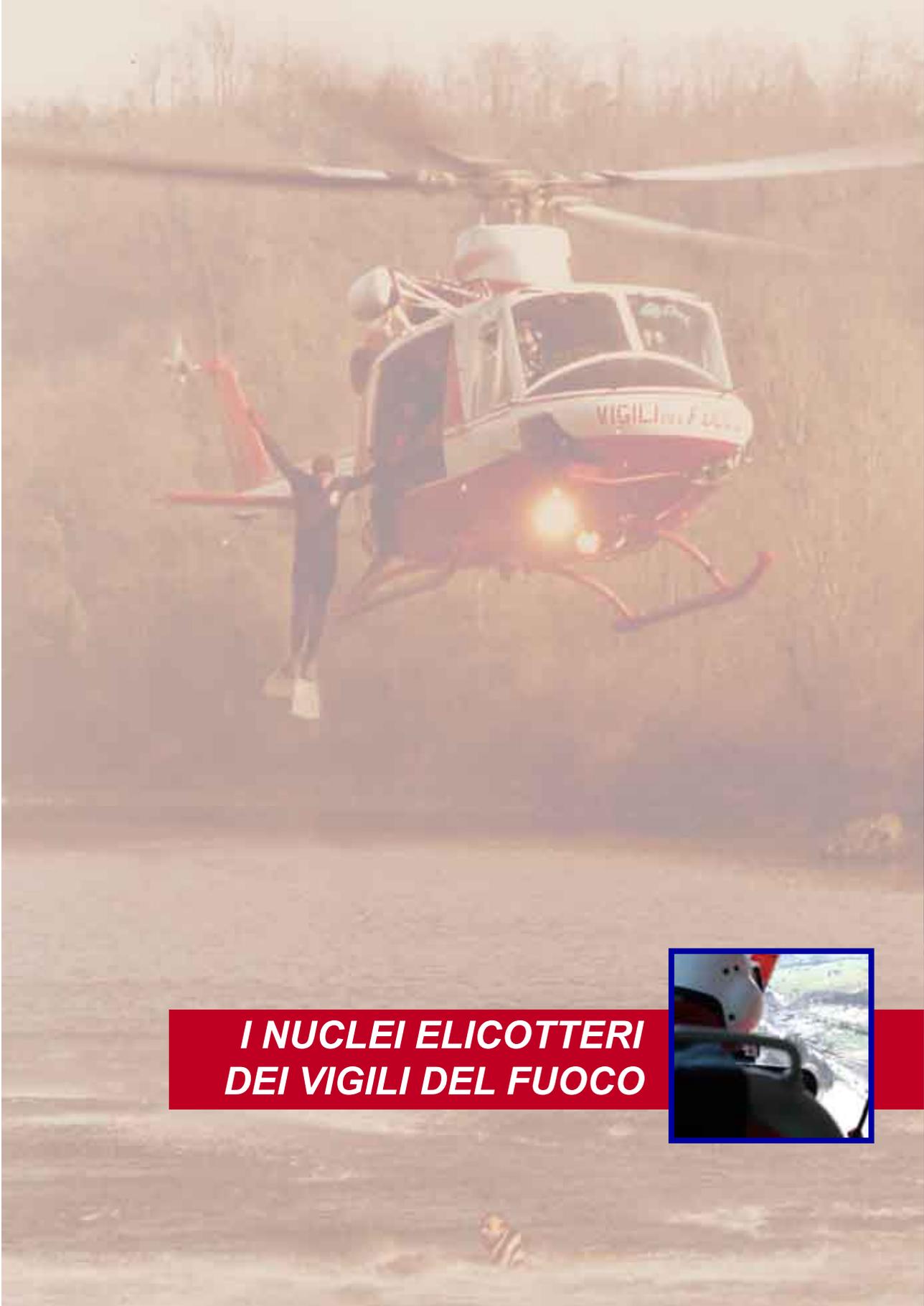
alle altre organizzazioni dello Stato che dispongono di mezzi aerei.

L'occasione offerta dalle manifestazioni per il cinquantenario, è il momento migliore per commemorare i caduti in servizio di volo del Corpo Nazionale.

In mezzo secolo di attività, tutti i più gravi incidenti sono avvenuti nel corso di attività operativa di soccorso o in circostanze collegate ad interventi in corso. Tra piloti, specialisti e componenti gli equipaggi come supporti tecnici sono caduti ben 17 uomini.

A loro va il commosso ricordo e la gratitudine dello Stato. Gli aviatori dei Vigili del Fuoco deceduti sono sempre presenti in ogni momento dell'attività del Servizio Aereo.





**I NUCLEI ELICOTTERI
DEI VIGILI DEL FUOCO**



Dislocazione Nuclei Elicotteri VV.F.



LA COMPONENTE AEREA VV.F.

Il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, per attribuzione di legge, svolge il servizio antincendio ed il soccorso tecnico urgente sull'intero territorio nazionale, con esclusione delle province autonome di Trento e Bolzano e della regione Valle d'Aosta, che pur avendo Corpi propri, seguono tutte le direttive emanate dalle strutture centrali del Corpo Nazionale.

A livello centrale la struttura del Corpo Nazionale dipende dal Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile - che è uno dei quattro Dipartimenti in cui è strutturato il Ministero dell'Interno.

Il Capo del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile è un Prefetto, mentre l'Ispettore Generale Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.), con funzioni di Capo Dipartimento Vicario, è un Dirigente Generale proveniente dal ruolo tecnico del C.N.VV.F..

La Componente Aerea del C.N.VV.F. è coordinata dall'Area Soccorso Aereo, che è direttamente inserita all'interno della Direzione Centrale per l'Emergenza ed il Soccorso Tecnico del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile.

Elicottero AB 412 di Genova impegnato in operazione di soccorso congiunto ad altre professionalità del corpo per trasporto di ferito grave



Organizzazione del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile



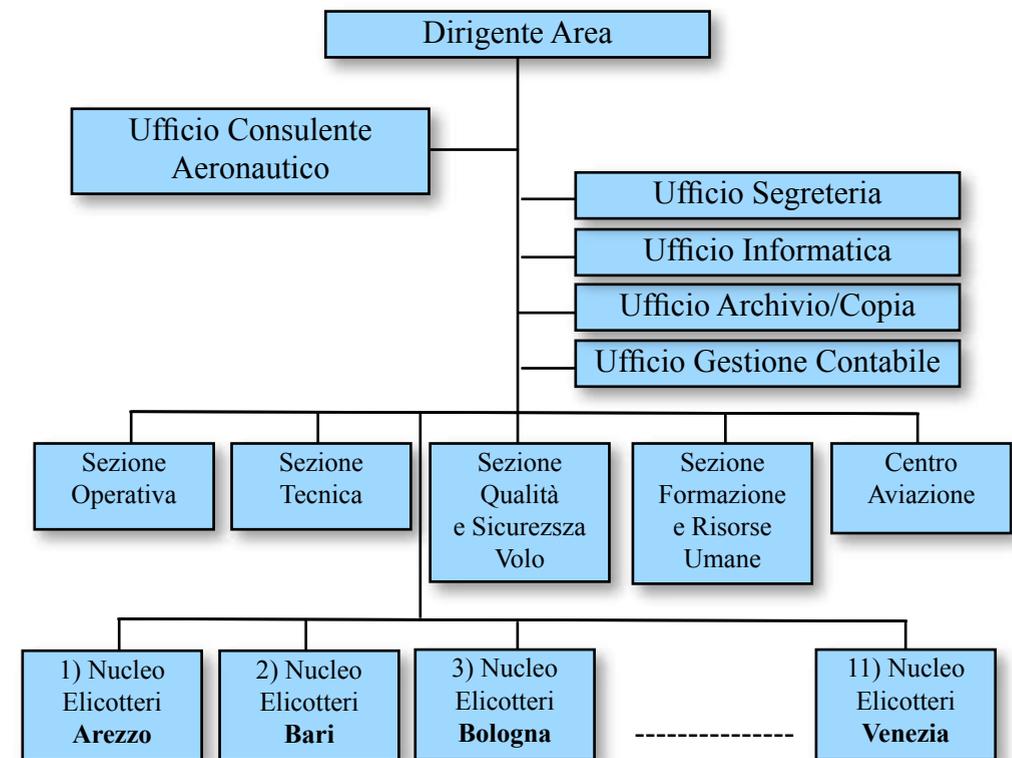
L'Area Soccorso Aereo, retta da un Dirigente proveniente dal ruolo tecnico del C.N.VV.F., assicura che il complesso delle attività connesse all'”esercenza” ed all'impiego dei mezzi aerei siano svolte nel rispetto della normativa applicabile nei settori operativo e tecnico-manutentivo. L'Area per il Soccorso Aereo provvede in particolare, ma non limitamente, a:

- Tenuta Registro degli Aeromobili del CNVV.F.;
- Pianificazione ed organizzazione del servizio aereo;
- Elaborazione di normative in materia di attività operativa, tecnica e di sicurezza volo;
- Studio e localizzazione dei Nuclei Elicotteri in relazione alle esigenze del territorio;
- Studio e determinazione delle dotazioni di mezzi, dei materiali aeronautici e di supporto al suolo;
- Elaborazione dei Programmi di Manutenzione degli aeromobili e dei materiali operativi;
- Gestione funzionale dell'attività dei Nuclei Elicotteri;
- Formazione, addestramento, qualificazione e certificazione del personale aeronavigante;
- Ispezioni in ambito operativo e tecnico;
- Rapporti con gli Enti Nazionali ed Internazionali;
- Gestione e sviluppo dei supporti informatici finalizzati all'attività aeronautica.

Rispondono direttamente al Dirigente dell'Area Soccorso Aereo, oltre agli uffici di Staff indicati nell'organigramma, le seguenti cinque Sezioni:

- Sezione Operativa;
- Sezione Gestione Tecnica;
- Sezione Qualità e Sicurezza Volo;
- Sezione Formazione e Risorse Umane;
- Centro Aviazione;

AREA SOCCORSO AEREO



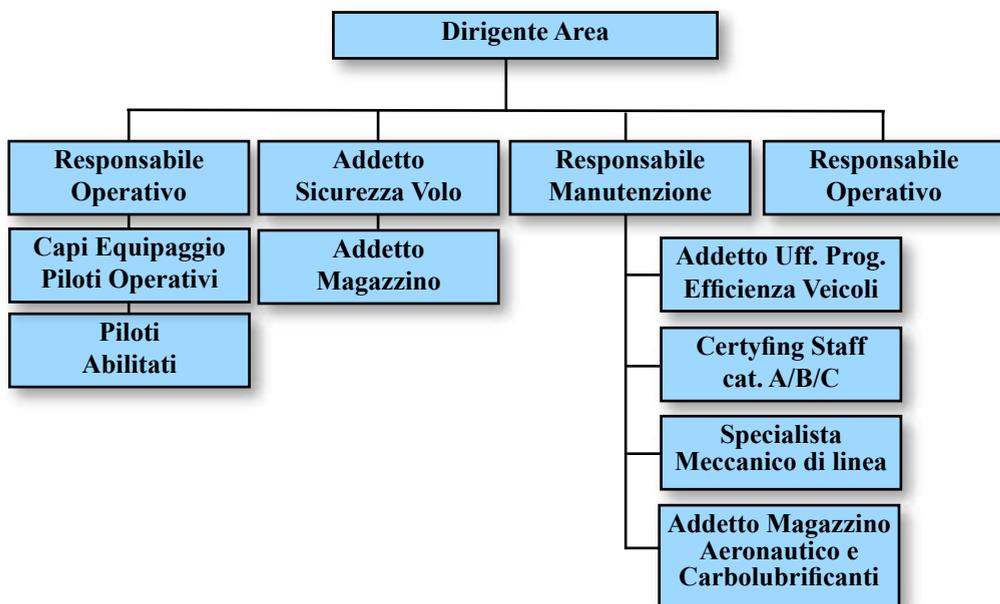
A livello periferico operano il Centro Aviazione (presso Roma-Ciampino) e n°11 Nuclei Elicotteri, distribuiti in modo omogeneo sul territorio nazionale. Il Direttore del Centro Aviazione ed i Capi Nucleo si avvalgono della collaborazione del personale di gestione operativo e tecnico garantendo un adeguato coordinamento tra di essi.

L'intervento degli elicotteri del Centro Aviazione VV.F. e dei Nuclei Elicotteri può essere disposto dalle Sale Operative dei Comandi Provinciali e degli Ispettorati Regionali VV.F., con la supervisione del Centro Operativo VV.F. del Ministero dell'Interno (COMI) a Roma.

In caso di gravi calamità interessanti il territorio nazionale, l'intervento dell'elicottero VV.F. è direttamente disposto e coordinato dalle strutture centrali VV.F. ed in particolare dal Centro Operativo VV.F. del Ministero dell'Interno.

La capacità operativa dei nuclei elicotteri della componente aerea VV.F. è integrata con altre componenti specialistiche e qualificate del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, addestrate anche per le tecniche di primo soccorso sanitario quali Sommozzatori (SMZ), squadre Speleo-Alpino-Fluviale (SAF), squadre Nucleare-Batteriologico-chimico-Radiologico (NBCR), Unità Cinofile.

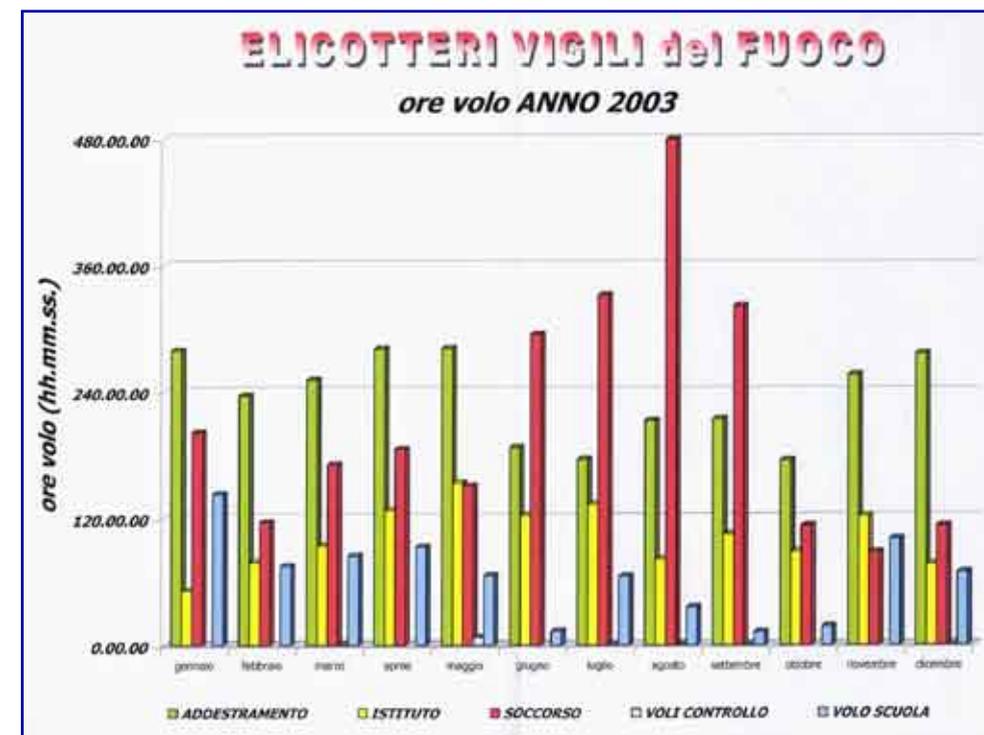
Il Centro Aviazione ed i Nuclei Elicotteri oltre ad esercire ed impiegare gli aeromobili in dotazione, eseguono in proprio attività di manutenzione di linea e di base, limitatamente alle abilitazioni rilasciate al proprio personale specialista.



Le attività di manutenzione non eseguibili direttamente dal reparto, in quanto eccedenti le abilitazioni possedute ovvero il “man power” disponibile, vengono affidate a ditte approvate dall’ENAC secondo Part 145, mediante contratti specifici nei quali vengono fissati chiaramente i rispettivi compiti e responsabilità.

L'attività di soccorso è finalizzata a:

- salvataggio persone in particolari condizioni di pericolo, con l'ausilio di Nuclei speleo-alpino-fluviali (SAF), sommozzatori (SMZ) e cinofili;
- trasporto urgente di feriti o ammalati gravi
- ricerca di persone disperse;
- soccorso ed assistenza a nuclei abitati isolati da fenomeni a carattere locale ed in casi di grande calamità;
- ricognizione, trasporto personale, attrezzature e servizio logistico;
- spegnimento di incendi, anche boschivi, interessanti nuclei abitati;
- supporto tecnico logistico alle squadre dei Comandi impegnate in interventi di soccorso.
- trasporto radiometristi per misure estese e veloci della radioattività.



Cinquantenario del Soccorso Aereo



CENTRO AVIAZIONE ROMA-CIAMPINO



*Elicottero AB 412
nella piazzola
antistante
il Centro Aviazione*

Il Nucleo Elicotteri di Roma è stato tra i primi ad operare in Italia. Subito dopo la conclusione dei corsi di pilotaggio, svoltisi nel 1954 presso la scuola di volo della ditta Agusta di Cascina Costa, dei Piloti Ing. Crivellini, Morciano, Cammarota, Cagnoni, Brigadieri, Gavazzini e Di Falco e dei Motoristi Brig. Fedele, Pannunzi e Simeti.

Già nell'anno 1955 il nucleo effettuò i primi interventi sull'Appennino per soccorso a numerosi paesi isolati per emergenza neve.

Il Primo elicottero in dotazione al reparto fu un elicottero Augusta Bell 47 G, sigla I-VFRO. Il nucleo era dislocato presso l'aeroporto dell'Urbe a Roma, in una porzione di un hangar condiviso con l'Aeronautica Militare ed altri aerei civili.

Negli anni successivi, anche a seguito dello svolgimento di ulteriori corsi per piloti e motoristi, il Nucleo si ampliò e furono assegnati ulteriori mezzi, quali un AB 47 J3 ed un secondo AB 47 G.

Il Nucleo era dipendente per l'impiego operativo, dall'Ispettorato Tecnico della Direzione Generale dei Servizi Antincendi del Ministero dell'Interno. Il personale era inquadrato nell'organico delle Scuole Centrali Antincendi.

Il reparto volo di Roma, proprio per la sua stretta dipendenza dal Ministero dell'Interno e dalle Scuole Centrali Antincendi, oltre

all'attività operativa, ha svolto sempre il compito dell'addestramento operativo avanzato degli equipaggi del C.N.VV.F..

Per razionalizzare l'attività aeronautica del C.N.VV.F. e dello stesso Nucleo di Roma fu costituita nel 1963, in seno all'Ispettorato Tecnico del Ministero dell'Interno, una Sezione Elicotteri con la funzione di coordinamento ed indirizzo normativo, in ambito operativo e tecnico. Il Nucleo Centrale di Roma fu rischierato presso l'Aeroporto di Ciampino e l'incarico di Capo Nucleo Elicotteri Centrale fu affidato al Com.te Franco Coppi.

Il Nucleo di Roma è stato il primo ad avere in dotazione i mezzi più aggiornati acquisiti dall'Amministrazione: i primi elicotteri a turbina AB 206, l'elicottero AB 205 A1 distintosi in tutti gli interventi effettuati dal Corpo Nazionale nelle gravi calamità che hanno investito il paese, e in epoche più recenti gli elicotteri tipo AB 204 e biturbina AB 412. Recentemente sono entrati in linea di volo i nuovi elicotteri A 109 Power ed il velivolo Piaggio P180 Avanti.



Aereo P180 AVANTI "Drago" VF-181

NUCLEO ELICOTTERI AREZZO

Ad Arezzo gli elicotteri dei Vigili del Fuoco arrivarono nel 1970, anno in cui dai registri di volo si apprende fu eseguito il primo volo.

L'istituzione del nucleo toscano, presso l'aeroporto aretino, si rese necessario per la copertura del territorio a Sud del tratto appenninico, fino al tirreno ed a levante sino alla Romagna; zone non agevolmente raggiungibili dal Nucleo di Roma o Modena in determinate condizioni Meteo.

Inizialmente il Nucleo fu dotato di elicotteri AB 47 G e successivamente di elicotteri AB 206 e AB 412.

Il Nucleo di Arezzo ha al suo attivo molti interventi di soccorso ed il personale ha meritato nel corso dei 34 anni di attività molti elogi e riconoscimenti, partecipando attivamente ad operazioni di soccorso in tutte le gravi calamità che si sono verificate in Italia.

In particolar modo va sottolineata la prolungata attività sostenuta in occasione del terremoto Umbria-Marche nel biennio 1997/98.

AB 412 VF53 impegnato in operazione di soccorso sull'appennino tosco-emiliano



NUCLEO ELICOTTERI BARI

Il nucleo elicotteri VVF di Bari ha iniziato la propria attività, presso l'aeroporto di Bari Palese, il 05.05.1985 con l'assegnazione di un elicottero AB 206 B JR III - I-VFAI.

L'organico del personale operativo e tecnico era composto da 3 piloti e 2 specialisti, successivamente incrementato di ulteriori 1 pilota e 3 specialisti, organico che rimarrà invariato fino al 1990.

Nel 1991 il Nucleo viene dotato di un secondo aeromobile AB 206 B JR III marche VF-25 equipaggiato con galleggianti di emergenza. Attualmente il reparto ha in dotazione due elicotteri AB 206 Jet Ranger III e un elicottero AB 412. L'organico è di 6 piloti e 9 specialisti. La competenza territoriale si estende sulla Puglia, Basilicata e parte della Calabria.

Dall'apertura del Nucleo ad oggi l'attività operativa è in costante aumento per numero e specie di interventi effettuati. Fra gli interventi più significativi in cui il reparto si è particolarmente distinto per impegno e professionalità vanno citati l'emergenza profughi in Albania del 1988 e l'emergenza neve nel comune di Acquaviva alle Fonti (BA) del 1993, dove furono tratte in salvo 15 persone, nonché il terremoto di Puglia e Molise dell'ottobre 2002.

AB 206 - Atterraggio fuori campo



NUCLEO ELICOTTERI CATANIA

Il Nucleo di Catania è operante presso l'Aeroporto cittadino fin dal 1982. All'istituzione fu dotato di due elicotteri AB 206. Esso risponde a richieste di soccorso anche della Calabria, non disponendo di elicotteri tale Direzione Regionale.

Inizialmente il Nucleo era funzionante nei locali del distaccamento aeroportuale e gli elicotteri si affiancavano alle idroschiuma del Servizio Antincendio.

Fra i primi reparti, Catania schierò nel 1992 gli elicotteri acquisiti dalla Marina Militare AB 204, con i quali ha operato per cinque anni. Nel 1997 fu costruita la sede attuale del Nucleo di Catania che schiera dal 2001 l'elicottero AB 412. Al momento ha in dotazione due elicotteri di questo tipo oltre ad un AB 206.

Il Nucleo di Catania ha caratteristica e valenza di Nucleo marittimo ma anche di alta montagna per la frequenza con cui interviene sull'Etna.

Si ricordano interventi di soccorso sulle isole del canale di Sicilia e del basso tirreno. Quattro Medaglie d'Argento al valor Civile sono state conferite all'equipaggio del Nucleo che con AB 412 salvò un uomo in condizioni molto critiche in parete rocciosa in Calabria.



Il nuovo hangar del Nucleo di Catania; sopra un particolare dell'interno.

NUCLEO ELICOTTERI GENOVA

Il Nucleo di Genova fu istituito nell'anno 1955, subito dopo la conclusione del corso di pilotaggio, presso la scuola di volo della ditta Agusta di Cascina Costa, del Comandante pilota Enrico Rinaldo.



Proprio a Rinaldo fu poi intitolato, per ricordarne il valore, l'abilità ed il coraggio, dopo il tragico incidente avvenuto il 6 maggio del 1973, al largo di Genova. Il primo elicottero assegnatogli fu un AB 47 G, con motore Franklin e potenza di 180 HP, seguito da un AB 47 J 3.

Al Nucleo elicotteri di Genova furono assegnati successivamente i due piloti Guglielmo e Tuzi, con i quali l'attività del reparto si incrementò significativamente.

Il Nucleo Elicotteri di Genova ha contribuito alla sperimentazione di protocolli operativi per l'impiego elicottero-sommozzatori per il soccorso in mare, e quello con squadre speleo-alpino-fluviale (SAF).

Al momento il nucleo collabora anche con il 118 della Regione Liguria per l'espletamento del servizio integrato tecnico-sanitario.



Sopra: operazione di recupero in mare nel difficile scenario ligure; A lato: salvataggio di una rocciatrice nel febbraio del 2002

NUCLEO ELICOTTERI MODENA - BOLOGNA

Il Nucleo Elicotteri di Modena iniziò l'attività operativa nel 1955, appena ultimati, nell'anno precedente, i corsi per i piloti e specialisti presso la ditta Agusta di Cascina Costa. Il primo pilota responsabile del Nucleo è stato Franco Coppi.

Il primo elicottero in dotazione fu un Bell 47 G-D1 con motore Franklin con potenza di 180 HP e con comandi volo a frizione diretta. Tale elicottero era ricoverato presso la sede del Comando Provinciale, utilizzando lo spazio antistante il vicino maneggio dell'Accademia Militare di Modena. Nel 1970 fu edificato un capannone internamente all'aeroporto sede dell'Aeroclub di Modena da dove il Nucleo operò per diversi anni.



*Recupero al gancio baricentrico con un AB 412;
Sotto: il vecchio Nucleo di Modena*

Al primo B47 G, seguì il 47 G2, poi l'AB 47 J3, il G3 B1, quindi l'AB 206 Jet Ranger ed infine l'AB 205 A1.

Fin dal 1956, il Nucleo, come si legge nelle cronache di stampa, con l'unico piccolo elicottero B47 G operava sugli appennini in Lucania per soccorso a popolazioni isolate a causa delle abbondanti nevicate.



Un elicottero AB 412 in quota

Il Reparto volo è stato presente in tutte le gravi calamità avvenute nella Nazione. Il terremoto del Belice in Sicilia, l'alluvione in Toscana, il terremoto in Friuli, quello in Irpinia, hanno visto in prima linea gli uomini di Modena.

Il Nucleo elicotteri di Modena è stato trasferito a Bologna presso l'attuale localizzazione dell'aeroporto G. Marconi nel 1992 ed ha competenza territoriale su tutta l'Emilia Romagna, fino alla periferica Piacenza ed include la provincia lombarda di Mantova.

Il Nucleo di Bologna assicura da anni servizio con personale SAF 2B dislocato presso il reparto volo.



NUCLEO ELICOTTERI PESCARA

Il Reparto 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.

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 47 G3, al 47 J, al AB 206 fino al 204 ed all'ultimo AB 412 a tutte le grandi calamità occorse sul territorio nazionale, ed ha partecipato a numerose campagne Anti Incendi Boschivi (A.I.B.).

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 VV.F.. Il 21 aprile 2004 si è svolta la cerimonia d'inaugurazione della nuova sede del Nucleo di Pescara alla presenza dei vertici direttivi del Corpo Nazionale VV.F..

Il Nucleo porta il nome del pilota Gino del Zoppo, in memoria del pilota pescarese che ha perso la vita nel tragico incidente del 412 Drago 56 in data 19 giugno 2000, in località Vicovaro.



AB 412 pronto al decollo

NUCLEO ELICOTTERI SALERNO

Il 12 luglio 1984, il Nucleo di Salerno ha iniziato l'attività aerea sulla Regione Campania presso l'aeroporto di Pontecagnano. Il Nucleo era precedentemente schierato, a partire dal 1955, presso l'aeroporto di Capodichino a Napoli con in dotazione un AB 47 G.

Il primo elicottero assegnato al Nucleo di Salerno fu invece un AB 206 a cui seguì, nel 1985, l'assegnazione di un secondo elicottero dello stesso tipo. Nell'anno 1995 fu dotato di un AB 204 e nel 1997 di un AB 412.

Opera attualmente con due AB 412 ed assicura il servizio con personale SAF 2B. Tutte le maggiori calamità occorse sul territorio nazionale ha visto gli equipaggi di Salerno in prima linea. Molti elogi e benemerienze sono state concesse agli equipaggi VV.F. della regione campana per la competenza tecnica ed il coraggio dimostrato nello svolgimento dei propri difficili compiti.



Sotto: la sede del Nucleo Elicotteri di Salerno; a sinistra: un particolare dell'interno dell'hangar



NUCLEO ELICOTTERI SASSARI

Il Nucleo Elicotteri di Sassari è stato istituito nel mese di novembre 1972, presso l'Aeroporto di Alghero Fertilia in un hangar dell'Aviazione Civile. La Sardegna aveva già usufruito degli elicotteri VV.F. per un breve periodo di circa quattro mesi, nel 1967. In quel periodo, infatti, un AB 47 G3 B1 del Nucleo di Modena fu dislocato a Nuoro, presso una caserma della Polizia Stradale per coadiuvare la Prefettura e le forze di Polizia.

Il primo elicottero VV.F. schierato stabilmente ad Alghero è stato un AB 47 G2 marche I-VFED nel 1972.

Negli anni '80 il Nucleo ebbe in dotazione un AB 47 J3 I-VFEH e successivamente gli elicotteri a turbina AB 206 Jet Ranger e AB 204. Attualmente il Nucleo dispone di due AB 412 e un AB 206.

Il Nucleo sardo è particolarmente impegnato nel soccorso in mare nella lotta antincendio boschivo, in un territorio tra l'altro particolarmente impegnativo a causa delle condizioni di vento.

Recentemente il Nucleo opera con unità SAF 2B per operazioni di soccorso in tutta la regione.

I mezzi aerei del Nucleo di Sassari schierati davanti all'hangar



NUCLEO ELICOTTERI TORINO

A Torino il Nucleo elicotteri fu inaugurato nel 1985. Inizialmente il reparto operò presso la sede del Comando Provinciale in periferia della Città. Nel 1988, il reparto si schierò nella nuova sede interna all'aeroporto Sandro Pertini di Torino ove opera tuttora. Esso ha competenza del territorio del Piemonte e Valle D'Aosta .

Il reparto inizialmente fu dotato di un AB 206 e nel 1990 potenziò la sua capacità operativa con un AB 204 ed un secondo AB 206.

Il Nucleo di Torino ha spiccate caratteristiche per operare in alta montagna ma si è più volte distinto in interventi in zone alluvionate. Gli elicotteri VV.F. del Piemonte intervengono spesso in sinergia con tutta l'organizzazione dei Vigili del Fuoco e rappresentano un indispensabile supporto anche per il soccorso alpino.

Si ricordano in particolare gli interventi in occasione delle alluvioni in Piemonte del 1994 e del 2000; in tali circostanze tutto il personale del Nucleo operò con estrema professionalità in condizioni meteo ed ambientali avverse, guadagnando ampi apprezzamenti della collettività e degli organi di informazione locali e nazionali.



Elicottero VF-66 impegnato in operazioni di soccorso



NUCLEO ELICOTTERI VARESE

La Lombardia aveva già avuto un Nucleo elicotteri. Tra i primi Comandi Provinciali VV.F., Milano ebbe infatti un elicottero AB 47 G fin dai primi mesi del 1955.

Il Nucleo operava presso l'aeroporto di Linate, in una porzione di hangar messa a disposizione dall'Aviazione Civile.



Nuova sede del Nucleo Elicotteri di Varese

Il primo pilota Capo Nucleo è stato l'Ing. Bozzelli, coadiuvato dai piloti Negri e Cagnoni. Nel 1962 il Nucleo di Linate fu chiuso in quanto, per motivi di funzionalità e distribuzione sul territorio delle risorse disponibili, fu accorpato con i Nuclei di Genova e Modena.

Attualmente il Nucleo di Varese è ubicato presso l'Aeroporto Internazionale di Malpensa.

Il reparto di Malpensa opera prevalentemente in montagna ed è dotato di due elicotteri AB 206 ed un A 109. Il Nucleo si è distinto, ricevendo encomi nelle operazioni di soccorso nelle zone alluvionate in area padana.

Il Nucleo fornisce un importante supporto logistico ed organizzativo per i vari corsi di specializzazione e manutenzione, svolti presso il Centro Addestramento della Ditta Agusta.

NUCLEO ELICOTTERI VENEZIA

Il Nucleo di Venezia fu istituito nell'anno 1968. La sede fu stabilita all'aeroporto Marco Polo di Tessera ove si trova tuttora.

Il primo elicottero in dotazione fu un AB 47 G2 marche I-VF EE, in precedenza dislocato presso il Nucleo di Genova.

Nel 1976, il reparto partecipò alle operazioni di soccorso nelle zone del Friuli con un AB 206 Jet Ranger. Nel 1991 fu assegnato a Venezia un elicottero AB 204 B.

Il Nucleo di Venezia si è distinto per numerosi interventi di soccorso, dei quali alcuni hanno avuto risonanza internazionale. Si ricorda nel 1996, lo spegnimento dell'incendio al teatro LA FENICE effettuato a mezzo di benna con elicottero AB 204 in ore notturne. Per tale operazione fu decretata la concessione di Medaglia d'Argento per i Piloti intervenuti. Un soccorso condotto con notevole perizia consentì il salvataggio di 11 persone nelle acque del Tagliamento.

Anche l'aiuto portato ad una donna partoriente, avvenuto a Venezia atterrando su una passerella, ebbe notevole eco nella Città più singolare del Mondo.

Nella foto uomini e mezzi del Nucleo Elicotteri di Venezia



Nel 2003 il Nucleo di Venezia si è distinto in un altro intervento evitando una sciagura di dimensioni colossali sull'autostrada A4. Per quest'intervento condotto con abilità e notevoli rischi anche a causa della scarsa visibilità, a tutto l'equipaggio e stata conferita la Medaglia d'Argento al Valor Civile.



*Elicotteri A 109 Power, AB 412
e personale SAF
in impiego operativo*



Il Nucleo di Venezia interviene sia in ambito marittimo che montano. In questo momento il reparto è dotato di elicotteri Agusta A 109 Power e AB 412.

Presso il Nucleo è in servizio personale SAF 2B dei Comandi del Triveneto.

Il 6 maggio 1973 moriva in un incidente di elicottero l'uomo più amato dai genovesi

La leggenda di Enrico vent'anni dopo

I suoi interventi salvarono la vita a cinquantasette persone

di ROBERTO BADINO

Quel giorno di venti anni fa, il 6 maggio del 1973, Genova perse qualcuno. Vogliamo dire qualcuno al quale volevo bene, come dire un sentimento che è stato ammorbidito, che spesso ammorbidisce, che altrettanto spesso rispetta, che qualche volta sorride, ma intanto nel coraggio, perché è un uomo. Quasi vent'anni dopo era arrivato il momento di un uomo. Quel giorno di venti anni fa, il 6 maggio del 1973, Genova perse qualcuno. Vogliamo dire qualcuno al quale volevo bene, come dire un sentimento che è stato ammorbidito, che spesso ammorbidisce, che altrettanto spesso rispetta, che qualche volta sorride, ma intanto nel coraggio, perché è un uomo.



quando c'era qualcuno che rischiava la morte sotto di lui. Lo videro come da una grande balconata silenziosa dal caso per la consacrazione definitiva della leggenda Enrico, perché la balconata era tutta sotto Azzurro Saffi.

Con quel presimbolo e davanti a quella balconata si presentò l'elicottero rosso con i suoi elicotteristi omni-linguisti nella carlinga, e fu lì che più di uno delle decine di migliaia di genovesi della balconata che sentì un brivido quando il vento, in un attimo, aveva aperto

va col maldestro libeccio, e dal mare inaridito in povere di mare, sbadando, irroblando, riprendendo quella, andando e tornando dai dintorni di quella nave, e lì gente stava a bocca aperta, a guardare l'episodio epico che Genova non avrebbe mai più visto.

S. AGATA / Era scivolata in un burrone nel tentativo di proteggere il puledrino

Cavalla salvata dai vigili del fuoco

Mario Ramer

SANT'AGATA MILITELLO - «Un cavallino che scivola in un burrone nel tentativo di proteggere il puledrino».

L'elicottero dei vigili del fuoco che ha salvato la cavalletta precipitata in un burrone per più di trenta metri



DECINE DI ROGHI NELLE VALLI, POMPIERI MOBILITATI

Acqua dall'elicottero per domare il fuoco

Fuoco nel giorno di Pasquetta. Fiamme in Val di Susa, nelle valli del Canavese, nei vasti territori del poligono militare di Lombardore. Un'emergenza prevedibile, fronteggiata ieri da una cinquantina di vigili del fuoco e volontari dei gruppi Aib che operano in tutta la provincia.

Tutto è cominciato nella tarda mattinata in Val di Susa: il rogo più vasto e che ha destato maggiore preoccupazione è la causa della vicinanza di case e cascine s'è sviluppato nei boschi vicino a Borgata Rodetti di Tana. Il vento ha favorito l'estendersi delle fiamme che hanno aggredito alberi e sottobosco. **Due elicotteri in volo notturno** venuti anche a sostituirsi in alcuni momenti di difficoltà. Verso le 19 il territorio interessato dal fuoco è stato circoscritto: cessato pe-

rimo per le case della borgata, ma le fiamme hanno continuato a divorare i boschi. Situazione analogo anche nella zona di Caprie, sempre per la vicinanza con alcune abitazioni. A Luserne San Giovanni, invece, un incendio che aveva destato qualche preoccupazione nella prima ore del pomeriggio è stato domato grazie al tempestivo intervento delle squadre di vigili del fuoco.

Senza particolari problemi è stata risolta anche la situazione di emergenza che era creata nel Canavese. Qualche problema in più, invece per gli incendi di sterpi e boscaia nell'area militare di Lombardore. Cinque squadre di vigili e volontari antincendi boschi si hanno operato nella zona per parecchie ore. Tutto è tornato nella normalità nella prima serata quando sono stati finalmente domati anche gli ultimi focolai.



Vigili del fuoco, consegnate in prefettura le medaglie al valore a quattro elicotteristi

valore civile della Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi del Ministero degli Interni, per l'operazione portata a compimento il 23 aprile 1992, a Bagnara, in provincia di Reggio Calabria, con il salvataggio di una persona. Sono il pilota Rosario Spadaro, gli specialisti Pasquale Cosimano e Salvatore partamenti al nucleo elicotteri.

Si è tenuta ieri in prefettura la cerimonia con la quale il prefetto Domenico Salazar ha consegnato a quattro elicotteristi del comando provinciale dei vigili del fuoco altrettante medaglie d'argento al

«Con l'elicottero ho bombardato il fuoco»

Per 122 volte la spola tra il Bacino di San Marco, a caricare acqua, e l'incendio spaventoso



Per 122 volte la spola tra il Bacino di San Marco, a caricare acqua, e l'incendio spaventoso

Gli angeli custodi del Triveneto

«È un lavoro duro e faticoso, ma alla fine è impossibile abbandonarlo»



Vigili del fuoco. Spegnono incendi, trasportano malati gravi e recuperano persone in mare e in montagna. Il comandante del Nucleo elicotteri racconta l'attività del gruppo di Tesserà

Monica, quattordici anni, vola a Bruxelles per un trapianto di rene a tempo di record



Alle 16, la ragazzina entra in elicottero e viene sottoposta al delicato intervento. Mobilizzati per l'operazione salvataggio i vigili del fuoco con l'elicottero. L'adolescente abita a San Michele di Salzano

I vigili del fuoco in volo notturno

Trasportano un cuore da Udine a Padova



Il comandante Tentellini con uno degli elicotteri dei vigili del fuoco