



# IN VOLO CON LE “VOLPI” DI VENEZIA

Le missioni della Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Venezia si svolgono soprattutto sul mare. Ed è proprio sulla Laguna di Venezia e sul mare antistante che abbiamo volato con loro durante una missione addestrativa a bordo dei nuovissimi elicotteri MH-169A

**Paolo Zerlotto**

**Foto di**  
Paolo Zerlotto e  
Simone Ba

**S**ul numero di Maggio 2023 di VFR Aviation abbiamo documentato una missione addestrativa della Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Bolzano, incentrata sulla ricerca e soccorso di persone disperse in montagna, volando sugli elicotteri UH-169A. Con la Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Venezia abbiamo cambiato totalmente scenario, partecipando ad una missione di sorveglianza e controllo di unità navali e volando sui modernissimi MH-169A. La sede si trova presso l'Aeroporto “Marco Polo”, in una moderna e funzionale struttura situata nell'area perimetrale dedicata anche alle Caserme della Polizia e dei Vigili del Fuoco. Veniamo accolti dal S.Ten. Giancarlo Beatrice, Comandante del Nucleo Operativo del Reparto di Volo, che ci presenta al Comandante della Sezione Aerea della GdF di Venezia, il Ten.Col. Stefano Baù. Entriamo subito in argomento e constatiamo la grande disponibilità e cortesia nel rispondere alle nostre domande, riguardanti i compiti svolti dalla Sezione

Aerea, le caratteristiche dell'M-169A e la missione che andremo a svolgere.

## **I COMPITI E LE MISSIONI**

La Sezione Aerea della GdF di Venezia opera in una circoscrizione piuttosto ampia che comprende il Veneto, la costa del Friuli Venezia Giulia, il confine con la Slovenia, tutta la parte pedemontana e, in sovrapposizione con la Sezione di Varese-Venegono, il territorio di Mantova e la costa Adriatica fino alla foce del fiume Po. Svolge missioni di polizia economica e finanziaria sul mare, effettuando crociere aeree di sorveglianza e controllo sul naviglio che transita nel Mare Adriatico, in cooperazione con le Unità Navali della GdF. In particolare, con l'inizio della stagione estiva e l'aumento delle imbarcazioni da turismo composte anche da yacht e navi importanti, si verificano i dispositivi di sicurezza dei natanti e si effettuano controlli sui proprietari o armatori. Si effettuano anche ricognizioni costiere per controllare

### La torretta LEOSS multi sensore

gli abusi che vengono effettuati sul territorio, svolgendo quindi compiti di polizia demaniale, verifiche che si estendono alle zone di confine con la Slovenia e la Croazia. Vengono svolti anche compiti di polizia ambientale attraverso il controllo di discariche, depositi di amianto, immobili con tetti di amianto sfaldati e verifiche economiche del territorio con missioni mirate. Nel caso in cui sia necessario prestare soccorso, interviene anche in situazioni quali le recenti alluvioni nel Vicentino e, anche se non è il loro compito principale, la GdF concorre al soccorso dei dispersi in mare.



Il cockpit full glass è razionale e assolutamente completo

L'operatore del sistema di missione inquadra il secondo elicottero, a bordo del quale ci sono io che lo sto fotografando...

### I MEZZI DELLA SEZIONE AEREA DI VENEZIA

Il Servizio Aereo della GdF nasce nel 1954 e quest'anno festeggia il 70° compleanno. La Sezione Aerea di VE è la terza ad essere istituita nel 1956, dopo quelle di Napoli e Palermo. All'inizio era equipaggiata con gli AB 47 G2 e JOTA, ai quali è seguito l'NH-500, elicottero di grandissima qualità che ha servito nella Sezione per più di trent'anni, fino a sei anni fa. A seguire, dopo una breve parentesi con l'A-109 All, nel 2019 è arrivato l'MCH-109 "Nexus", che ha permesso di potenziare le capacità operative del reparto, svolgendo missioni di scoperta diurne e notturne a più lungo raggio. Ma la vera rivoluzione è iniziata il 21 Aprile 2023 con la consegna del primo MH-169A, l'elicottero più moderno, sofisticato e versatile della flotta. La principale differenza esteriore dell'MH-169A rispetto all'UH-169A è l'adozione dei pattini al posto del carrello a ruote fisse, voluta fin dall'inizio dalla GdF al fine di poter operare su qualsiasi tipo di superficie. Questa modifica può sembrare banale, ma ha cambiato l'aerodinamica dell'elicottero ed ha reso necessario ridisegnare i piani di coda. Anche il muso è cambiato, più allungato, e



**Le imbarcazioni** possono essere identificate anche da grande distanza



## L'operatore controlla

l'imbarcazione con la possibilità di verificarla sino nei minimi dettagli

tutte queste variazioni hanno fatto sì che le prestazioni in volo e la stabilità dell'MH-169A siano ulteriormente migliorate rispetto alla versione con carrello fisso. La modifica del muso si è resa necessaria per l'installazione del sistema di missione Leonardo RW ATOS, cioè il radar multifunzione di ricerca Gabbiano ed il sistema di ricerca elettro-ottico LEOSS con visione sia diurna che notturna, espressamente sviluppato su indicazioni specifiche della GdF. Un'altra novità è rappresentata dal sistema IFF M428 di tipo AIS (Automatic Identification System), che è qualcosa di simile al Transponder degli aeromobili, tramite il quale è possibile interrogare l'AIS delle imbarcazioni per la loro identificazione. In comune tra le due versioni abbiamo il sistema di prossimità del suolo basato su tecnologia laser OPLS, il TCAS II per evitare le collisioni in volo con altri traffici, e l'AFCS (Automatic Flight Control System) con modalità S.A.R. (l'elicottero è in grado di volare in modo completamente automatico seguendo schemi di ricerca predefiniti, avvicinarsi autonomamente al target ed effettuare l'auto-landing in situazioni in cui il pilota

è impossibilitato a vedere il terreno – pensiamo ad ambienti dove il movimento del rotore può alzare molta polvere); il cockpit è compatibile con NVG (Night Vision Goggles), cioè gli occhiali per la visione notturna, e c'è anche il sistema IMSI-IMEI Catcher per la localizzazione dei telefoni cellulari (se accesi) delle persone disperse. Il peso massimo al decollo è di 4.800 kg, la VNE di 152 nodi, la velocità di crociera di 120-130 nodi, l'autonomia max. di 3 ore (anche se la durata della missione tipo è di circa 2 ore).

## LA MISSIONE

Sono le otto del mattino quando parcheggiamo la nostra auto davanti all'ingresso della sede della Sezione Aerea della GdF di VE. In cielo una copertura diffusa, vento e possibilità di pioggia in tarda mattinata. Decolleremo con i due elicotteri e ci dirigeremo verso Jesolo, che si trova a 12 miglia nautiche a est dell'Aeroporto di Tessera (LIPZ). Da qui torneremo indietro verso l'Aeroporto di Venezia Lido (LIPV), procedendo ad una velocità di 60 nodi ed eseguendo alcuni scatti fotografici degli elicotteri, alternandoci: io sarò su un elicottero e Simone sull'altro. Se il mare lo permetterà, visto il forte vento, simuleremo la ricerca e l'intercettazione di un'unità navale della GdF poco al largo di Punta Sabbioni. Andremo poi su Venezia per qualche scatto sulla città. Alle 10:05 stacciamo i "pattini" da terra e, dopo una breve attesa in hovering sulla taxi-way per dare la precedenza ad un aereo di linea in decollo, procediamo secondo i piani. Inizia a piovere ed il vento soffia a 24 nodi con raffiche di 36. Arrivati a Jesolo invertiamo la rotta e proseguiamo lungo la costa. Per fortuna la pioggia si ferma quasi del tutto. Ci comunicano che l'unità navale uscirà in mare, ed in attesa del suo posizionamento, uno dei due elicotteri effettua un "touch&go" sulla pista di Venezia Lido, mentre il secondo lo fotografa dall'alto. Inizia poi l'avvicinamento all'unità navale da intercettare, individuata prima



**L'emozionante sorvolo a bassa quota di Venezia**

dal radar di ricerca e poi inquadrata dalle telecamere del sistema LEOSS. L'operatore del sistema di missione ATOS ha a disposizione una consolle integrata che visualizza su due schermi le informazioni provenienti da tutti i sensori, compresa una capacità di realtà aumentata (per esempio sull'immagine inquadrata compaiono anche i nomi delle vie, delle strade e delle strutture più importanti, consentendo di interpretare il più rapidamente possibile lo scenario di riferimento). La presenza a bordo dell'operatore di sistema è fondamentale: i piloti sono responsabili della gestione complessiva della missione, ma l'interpretazione dei dati e l'inquadramento complessivo dello scenario sono effettuati dall'operatore, il quale può essere considerato l'assetto più importante a bordo. Mentre un elicottero procede con l'avvicinamento e l'identificazione dell'unità navale, con l'altro giriamo intorno e fotografiamo l'evento. Ci dirigiamo poi su Venezia, poter fotografare Piazza San Marco ed il Canal Grande così da vicino ed a bassa quota lo consideriamo un privilegio! Soddisfatti, ritorniamo alla base e posiamo i "pattini" a terra alle 11:05.

## **CONCLUSIONE**

Come si suol dire in questi

casì: "Mission Accomplished!". Oggi abbiamo potuto apprezzare la professionalità di tutto il personale della Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Venezia e le straordinarie caratteristiche dell'MH-169A e del suo sistema di missione. Perciò desideriamo ringraziare il Comandante Stefano Baù per l'accoglienza, il S.Ten. Giancarlo Beatrice per la disponibilità, gli equipaggi e tutto il personale di terra e di mare coinvolto nella missione. Inoltre facciamo i nostri migliori auguri di compleanno alla Guardia di Finanza nel 250° anniversario della fondazione del Corpo! ✈️

**Da sinistra:**  
l'operatore Riccardo Pati, Giancarlo Beatrice e Stefano Baù

