



Segreteria Nazionale
Ufficio Personale
Aeronavigante

Via Farini, 62 - 00186 Roma - fax +39 06 48903735 - coisp@coisp.it / www.coisp.it

COISP · COORDINAMENTO PER L'INDIPENDENZA SINDACALE DELLE FORZE DI POLIZIA

Prot. 117/10 S.N.

Roma, 1 febbraio 2010

MINISTERO DELL'INTERNO
UFFICIO AMMINISTRAZIONE GENERALE
DIPARTIMENTO DELLA P.S.
UFFICIO PER LE RELAZIONI SINDACALI
00184 ROMA

OGGETTO: Volo in V.F.R. notturno nella Polizia di Stato. - Problematiche.-

Negli ultimi anni questa O.S. ha più volte evidenziato le gravi lacune che attanagliano il Servizio Aereo della Polizia di Stato, nei mezzi e nella normativa vigente.

L'avvento della nuova Dirigenza, nella persona del nuovo Responsabile del Servizio Aereo dr. Ragona, ha dato finalmente quella linfa che da tempo tutti gli Operatori del settore auspicavano.

La volontà di far riemergere dall'oblio questo delicato settore si è subito tradotta in atti che hanno dato il senso della capacità e della volontà di lavorare, gettando le basi di un progetto molto serio ed ambizioso ora nelle mani dell'attuale Governo.

Ed in base ai futuri scenari che potranno delinarsi, il Responsabile del Settore ha avviato una politica di rinnovamento e svecchiamento delle normative, una delle quali è quella relativa al volo V.F.R. notturno (volo a vista notturno).

Con la disposizione operativa n.4/2009, si è inteso disciplinare l'impiego del personale pilota in attività notturna in seguito ad un'accresciuta richiesta da parte degli Uffici periferici.

La stessa premette che tale attività, negli ultimi anni, è stata oggetto di disposizioni operative estremamente conservative tali da riservare, di fatto, la possibilità di far svolgere l'attività in oggetto espressa esclusivamente ai piloti abilitati al volo strumentale.

Dal testo della disposizione dovrebbero emergere le linee guida che i Dirigenti dei singoli Reparti ed il personale pilota è tenuto a seguire per la composizione degli equipaggi, in ordine alla tipologia e complessità della missione da svolgere ed all'attività addestrativa, che invece risulta essere lacunosa e non priva di dubbi interpretativi.

Qui di seguito riportiamo i punti della disposizione che questa O.S. ritiene meritino una riflessione ed un adeguamento.

“L'attuale quadro normativo di settore non prevede alcuna abilitazione per il pilota della Polizia relativa all'effettuazione del v.f.r. notturno, prescrivendola viceversa quando la stessa viene effettuata con l'ausilio di apparati N.V.G.”



...e poi...

“Le vigenti disposizioni provvisorie trovano la loro ragione di essere a seguito di una interpretazione delle normative sopraccitate, che inizialmente riservavano la possibilità del volo notturno al pilota militare. Si riteneva che il profilo professionale dello stesso pilota militare o assimilati (vedi Polizia di Stato) dovesse essere necessariamente quello A.M. (pertanto dotato della capacità I.f.r.)”.

...ed infine...

“Si ritiene opportuno aggiungere che sia l'Aviazione Leggera dell'Esercito che il Servizio Aereo dei Carabinieri, nell'interpretare in maniera simile l'attività di vfr notturno, hanno inteso riprendere uno specifico addestramento al volo a vista di notte in quanto in possesso della sola qualificazione IFR, oltre a far sottovalutare i rischi di una diminuzione della visibilità a volte in assenza di un contatto radar, non garantisce uno specifico addestramento ovviamente diversificato dal mero mantenimento dell' i.f.r.”

Ebbene, in merito al primo punto in esame, è doveroso chiarire le modalità di svolgimento dei corsi di formazione del personale pilota della Polizia di Stato.

Dal 1992 presso il 72° Stormo dell'Aeronautica Militare di Frosinone ogni aspirante pilota frequenta un corso di 104 missioni comprensivo di attività svolta in v.f.r. notturno con a fianco un istruttore. Superato tale iter, l'allievo sostiene un esame, con un esaminatore della scuola, in v.f.r. notturno ed infine compie una missione solista in v.f.r. notturno.

Tale iter addestrativo, a tutti gli effetti, è idoneo ad abilitare l'allievo, futuro pilota della Polizia di Stato, al volo in v.f.r. notturno.

L'immobilismo che ha contraddistinto il Settore Aereo, ha di fatto creato la situazione per cui, per ben 18 anni, i piloti che hanno ottenuto l'abilitazione al volo in v.f.r. notturno, e non hanno conseguito l'abilitazione al volo strumentale, non sono mai stati messi nelle condizioni di poter mantenere tale abilitazione in corso di validità.

Questione diversa per il personale pilota che ha conseguito il brevetto, presso il 72° Stormo prima di tale data e che, volando con elicottero non abilitato al volo strumentale, non ha effettuato attività di volo notturno e conseguentemente non è in possesso di tale abilitazione.

Per quanto riguarda il secondo ed il terzo punto, invece, vi è da specificare che il profilo del pilota militare è più completo di quanto lo si sintetizzi nella disposizione e lo stesso pilota militare, dotato della capacità del volo a vista diurno e notturno nonché del volo strumentale, viene messo nelle condizioni di poterle mantenere tutte in corso di validità (perché ogni abilitazione richiede un minimo di ore di volo di addestramento e di operatività durante l'anno solare).



Segreteria Nazionale
Ufficio Personale
Aeronavigante

Via Farini, 62 - 00186 Roma - fax +39 06 48903735 - coisp@coisp.it / www.coisp.it

COISP - COORDINAMENTO PER L'INDIPENDENZA SINDACALE DELLE FORZE DI POLIZIA

Pur consapevoli che gli sforzi del nuovo Responsabile del Settore Aereo siano diretti verso una maggiore operatività e conseguentemente ad un migliore impiego del personale e dei mezzi dell'Amministrazione, e compiaciuti di un tale sforzo organizzativo, questa O.S. ritiene tuttavia non accettabile, principalmente sotto il profilo della sicurezza del volo, sostenere che i piloti della Polizia di Stato non necessitino di abilitazione al volo notturno, quando tutto il mondo aeronautico militare e civile si è orientato nel senso opposto.

Parimenti ci sembra sbagliato demandare ai piloti in possesso dell'abilitazione al volo strumentale presenti nei rispettivi Reparti Volo la capacità di riaddestrare piloti che da 10, 15 o più anni non volano in v.f.r. notturno, o peggio ancora non hanno mai volato di notte.

Se il Servizio Aereo ritiene opportuno riprendere una specifica attività di volo notturno a vista perché la sola abilitazione al volo strumentale porta a far sottovalutare i rischi di una diminuzione della visibilità, come si può poi ritenere che gli stessi piloti strumentali (che spesso nei servizi di Polizia volano anche in v.f.r. notturno) siano abili e capaci (senza un idoneo allenamento all'attività istruttiva) a far riacquisire la capacità al volo in v.f.r. notturno ai propri colleghi che da anni non volano di notte o che non hanno mai volato di notte?

E' evidente la palese contraddizione!

Inoltre ci si chiede: come può un Dirigente in assoluta e totale autonomia stabilire quante e quali missioni addestrative siano necessarie e sufficienti?

La cosa che a questa O.S. sembra più logica e sicuramente più sicura è quella di prevedere uno specifico programma di addestramento al volo notturno per tutto il personale pilota da attuare presso i Reparti Volo ad opera di istruttori del C.A.S.V. a ciò abilitati.

In considerazione della previsione di formare piloti istruttori di specialità (ovvero piloti istruttori CASV) presso ogni Reparto Volo, questa O.S. ritiene opportuno che, prima di dare attuazione alla disposizione in parola, siano formati i piloti istruttori di specialità presso tutti i Reparti Volo e poi che loro, e solo loro, addestrino il personale pilota al volo V.F.R. notturno.

Nonostante i grandi dubbi interpretativi, qualche Reparto Volo ha già dato inizio alla fase addestrativa del Personale Pilota.

Nelle more dell'abilitazione dei piloti istruttori presso ogni Reparto Volo o dell'invio presso gli stessi di Istruttori C.A.S.V. , si chiede che la disposizione in oggetto venga sospesa.

In attesa di cortese urgente riscontro alla presente, si coglie l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

La Segreteria Nazionale del Co.I.S.P.