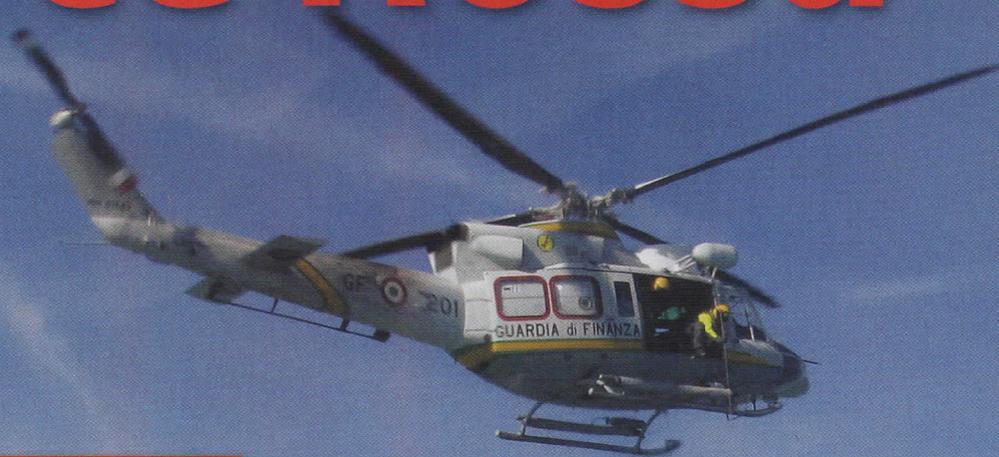


Salvati dalla Croce Rossa

I soccorsi in mare attuati dai volontari della CRI, e realizzati grazie al contributo determinante degli esperti uomini della Guardia di Finanza, visti e raccontati da chi si è trovato improvvisamente proiettato in un ambiente sconosciuto a molti. Niente reportage quindi, ma un "diario" dove la penna non è stata quella del cronista, bensì quella di uno di noi, di voi, e per questo da conoscere **di Francesca Balli** -
foto di Andrea Neri





Sub sotto l'elicottero in attesa di essere soccorsi, si notino i frangenti generati dallo spostamento di aria dovuto all'azione delle pale dell'elicottero che generano uno scenario di stress psico/fisico nelle persone in mare ma perfettamente controllabile dall'elisoccorritore



Fase del recupero di un sub in difficoltà. Notare il "cono" di flusso causato dalla pala rotante dell'aeromobile sulla verticale la forza dell'aria che spiana la superficie mentre lateralmente si formano onde e spruzzi di forte intensità



Inizio del sollevamento di una vittima imbragata dall'elisoccorritore



Momento dell'ingresso nell'abitacolo dell'aeromobile da parte dell'elisoccorritore e della vittima

“Chi ha paura muore ogni giorno”. Questo il titolo di uno spettacolo teatrale che camminando per strada si leggeva su un cartello affisso sui muri della città. Prima che queste parole acquisissero un significato particolare ero già oltre, ma dopo qualche passo sono dovuta tornare indietro, mi sono soffermata davanti a quella frase e ci ho riflettuto a lungo, i giorni successivi. Quante volte ho avuto paura, e non ho colto occasioni che mi si presentavano e se ne andavano, forse per non tornare più. Poi, per quello strano destino spesso avverso, questa volta estremamente generoso, è accaduto di accorgermi di essere nel posto giusto al momento giusto. E allora quelle parole mi sono risuonate dentro: passava il treno da non perdere. E senza pensare altro sono salita sul treno della Croce Rossa Italiana. Un tuffo nella storia e poi nel mare di Marina di Massa, per un'esperienza che è troppo forte ed emozionante da tenere per sé e non essere condivisa, talmente esaltante da sentirsi profondamente inorgogliati.

Un'esperienza che dunque va raccontata per necessità, prima ancora che per piacere.

A Marina di Massa, all'interno della propria caserma, la CRI ha allestito un museo, dentro i vagoni di quel treno n. 5 che è un pezzo della storia italiana, diventato anche protagonista di un film.

Attraverso le camerate, la sala operatoria, la cucina di quel treno, il Comandante Riccardo Romeo Jasinski ha descritto sapientemente la vita di una comunità che in viaggio consumava tutto il suo tempo e trascorreva la sua quotidianità, fermandosi solo per i rifornimenti.

Un racconto così sentito che per qualche istante è diventato realtà, da sembrare strano non incrociare nello stretto corridoio un'infermiera indaffarata, un ferito appoggiato a una stampella, a tentare i primi passi. Oltre il verde cancello di ingresso della caserma, ex colonia che accoglieva le fortunate famiglie alle prime ferie del dopoguerra, ancora “comunitarie villeggiature”, siamo finiti

nel passato per ricordarci chi siamo stati. E poter così affrontare, subito dopo, un presente e un futuro insospettabili.

Ciò che non si vede

Il presente è un corso di formazione per diventare aerosoccorritori in mare, un lavoro estenuante, fatto di mesi di preparazione fisica e psicologica per consentire ai volontari CRI di coadiuvare la GdF nelle operazioni di recupero e primo soccorso di naufraghi, a mezzo di elicotteri dedicati. Abituati come siamo agli effetti speciali, perché invasi dai media, sembra quasi normale. Invece, quando si comprende come funziona, non lo è. Al contrario. Dietro uno scarno titolo del telegiornale, magari in coda dopo la descrizione minuziosa di un penoso fatto di cronaca, c'è un mondo intero, che dal particolare del singolo individuo fatto di duro allenamento, determinazione, passione, si estende alla squadra dove diventa impegno per la creazione di un'intesa, di un affiatamento assoluto e sorprendente, fino ad arrivare, allargando ancor più lo sguardo, alla collaborazione fra le diverse realtà militari e civili. Perché lo scopo è uno solo, comune: mettere a servizio delle persone strumenti di soccorso eccellenti, capaci di intervenire nelle circostanze più ostili, e risolverle.

Qui la realtà supera l'immaginazione. E allora accade che un gruppo di ragazzi che un attimo prima appaiono diversi da noi solo per il fatto di indossare una divisa, cambiano costume e diventano eroi di sogni che sognavamo da piccoli, e a volte tuttora.

Perché di fronte alle tante, troppe piccinerie, alle miserie umane che ogni giorno ci affliggono, vociare dai media nei nostri orecchi, scaraventate nel nostro campo visivo a toglierci il respiro e la capacità di credere che qualcosa mai possa cambiare in meglio, di fronte a tutto ciò, ecco non si può non desiderare qualcos'altro, più alto, grande, umano. Perché questo c'è davvero, anche se non se ne parla.



Fumogeni accesi presenti nel kit di sopravvivenza presente nella zattera di salvataggio EV in dotazione alla CRI. I fumogeni permettono l'individuazione delle vittime e mostrano al pilota dell'elicottero in soccorso la direzione del vento



Momento precedente al recupero di naufraghi da parte degli elisoccorritori

1° giorno

La giornata in caserma è scandita da ritmi definiti, le attività si susseguono organizzate in un quadro preciso, senza tempi morti. Arrivo in punta di piedi, come un estraneo ammesso a condividere un rito familiare, ma è un'impressione volatile che svapora già dopo i saluti, alle prime pacche sulle spalle. Siamo in caserma e si respira un'aria indubbiamente diversa da quella che c'è fuori, ma non fino al punto di cancellare, tutt'altro, il calore di un sorriso accogliente. La necessità di seguire il programma studiato non ci preclude la premura di una colazione in allegria. È ancora presto, l'aria è fresca e tutti abbiamo lo stesso desiderio di concederci il profu-

mo e il tepore di un buon caffè. Subito dopo però, si comincia a lavorare e il primo gesto vero che dà il via a questa giornata è, giustamente, l'alzabandiera. Rotte le righe si prepara l'attrezzatura, ci si veste e si parte per il mare. La giornata di oggi e domani conclude per i volontari della CRI un lungo periodo di allenamento, con una prima selezione a maggio. Per tutta questa settimana poi, nei giorni precedenti a questo, gli istruttori romani della GdF ospiti della caserma di Massa hanno seguito direttamente i volontari, con impegnativi programmi di addestramento che per gli allievi hanno preso forma solo nel momento in cui sono stati via via chiamati ad attuarli e volti a creare situazioni di forte impatto fi-

sico e psicologico per valutare le capacità di reazione dei futuri soccorritori. L'obiettivo è infatti quello di formare personale altamente qualificato e specializzato, da organizzare in squadre capaci di intervenire in contesti ambientali estremi, assicurando agli infortunati non solo il recupero ma anche l'assistenza sanitaria nel trasporto.

Un soccorritore - ma del resto nessuno di noi - non sa mai cosa lo aspetta finché non vi si trova davanti

La differenza è che i soccorritori ne sono perfettamente coscienti, senza che questa consapevolezza li inibisca in alcun modo, anzi. Proprio di ciò hanno fatto il loro punto di forza, imparando a porsi di fronte agli eventi con quella lucidità che consente di individuare le diverse possibili alternative di reazione e porle in essere, e mentre io mi immagino nelle stesse circostanze attonita non credere ai miei occhi, domandarmi il perché, lasciarmi bloccare dalla paura, loro hanno già individuato la migliore decisione da prendere e l'hanno attuata. Perciò, il solo guardarli e sapere che ci sono è un sollievo e un motivo di orgoglio. La prima fase dell'esercitazione consiste in un recupero con aeromobile, a mezzo verricello. È una bella giornata, il mare è calmo. Siamo a circa 2 miglia dalla costa, e i ragazzi nell'acqua potrebbero essere in allegro gruppo di subacquei che si prepara ad un'immersione. Nell'aria nessuna tensione, solo un buon profumo di iodio. Poi si comincia a sentire il ronzio dell'elicottero che si avvicina e i visi si voltano, tutti a quel punto con la medesima espressione concentrata. Sono stupita da questo oggetto che volteggia sopra di noi, vira e si abbassa fino a fermarsi in equilibrio sui sub da recuperare, con una facilità che per una macchina, e una macchina così ingombrante, sembra impossibile. Eppure avviene proprio lì davanti a me e non riesco a distogliere lo sguardo tanto ne sono affascinata. Mentre mi incanto davanti a quello spettacolo, gli elicotteristi aprono il portello-

ne, calano il verricello. Quando il primo sub comincia a salire fino a entrare nel mio campo visivo, appeso a un filo d'acciaio in mezzo al blu l'emozione mi toglie il respiro. È un film! Mi riprendo e mi guardo intorno: sotto all'elicottero non è più la bella, quieta giornata di prima. La forza del vento agita il mare e scuote le persone disperdendole, l'acqua schiaffeggia il viso, punge gli occhi. Nel raggio di azione dell'elicottero è improvvisamente cambiato lo scenario: bisogna rimanere a galla, nuotare controcorrente, capire dove siamo e dove andare tra un'onda che schiaccia giù e l'altra che solleva nelle nebbie dell'acqua polverizzata dal vento, e respirare... Se non si indossa la maschera è un problema, e un naufrago, di solito, non ce l'ha. Visto dall'esterno è irrealistico, quasi ridicolo: un cerchio che è un girone infernale, e appena più in là, pochi metri oltre, arcobaleni e pace. Eppure, anche nel girone, fra tante sensazioni non c'è posto per il panico. La seria preparazione dei soccorritori permette loro di mantenere la calma necessaria per dominare la situazione ed operare al meglio. Non ci sono scatti, dispendi inutili, anzi pericolosi, di energie. I movimenti sono misurati, attenti, calibrati. Vorrei dire spontanei, e quasi non oso tanto mi sembra impossibile, eppure è proprio questa l'impressione che si prova. Di naturalezza e determinazione insieme, di precisione assoluta. Il caso ha già fatto la sua parte creando il pericolo: dopo non può avere più spazio. E nessuno, qui, intendelasciargliene... In un gruppo di soccorritori ognuno ha il suo compito e fa la sua parte, ogni singolo gesto, sopra e dentro il mare, si incastra negli altri perché il meccanismo funzioni. E una volta messo in moto funziona come un orologio, in automatico. In poco tempo diversi sub sono recuperati. Poi l'elicottero si deve muovere.

Con gli occhi degli altri

L'elicottero, per fare quella che a me è sembrata una semplice evoluzione, ha bisogno di una perizia e di un coordinamento inimmaginabile. Anche qui,

a parte il personale a terra, almeno tre persone si dedicano, a calcolare tempi, pesi, carburante, ognuna legata all'altra quasi membra dello stesso corpo: mani, occhi, orecchi destinati a compiere un unico gesto perfetto. In un contatto continuo via radio, passa uno strano codice che si traduce per il pilota nel vedere dove non può attraverso lo sguardo dello specialista, e nel portare e mantenere l'elicottero laddove il vericellista possa operare. Trovo in questa collaborazione, nella necessità di creare intesa e sintonia assolute, un fascino infinito. Dopo una sosta a qualche metro dalla superficie per il recupero di alcuni sub, mi incanto a seguire con lo sguardo l'elicottero allontanarsi e navigare qualche minuto, perché stare immobili sul mare troppo a lungo non è possibile, senza creare una pericolosa sofferenza al motore. Dunque l'elicottero lentamente riparte e compie un ampio giro a dipingere una cartolina, stagliato contro le vette candide delle Apuane.

Il ronzio affievolito rinforza e mi riporta al volo che prosegue, disegnando una curva morbida per poi rientrare; adesso è una sagoma controsola, scura, che si avvicina con frastuono assordante, sempre più grande e minacciosa... Potrebbe essere la scena di un attacco, un vero e proprio assalto, se dal portellone sopra di noi non vedessi un tranquillo equipaggio compiere con la massima padronanza le manovre che ho imparato a riconoscere.

2° giorno

Dopo una giornata come questa, è impossibile non desiderare salire sull'elicottero e capovolgere la prospettiva. Ma un pensiero così si ha quasi timore ad esprimerlo a parole.

Ieri sera tuttavia, in pochi minuti, la mia incredulità si è dovuta arrendere alla estrema disponibilità della GdF. Partecipare all'esercitazione dall'elicottero, completando con ciò la straordinaria esperienza del giorno precedente, seppure complicato, è possibile. Complicato lo dicono loro, in realtà capisco dopo che è molto complicato, e occorre l'impegno di diverse persone,

colonnello, piloti, istruttori a calcolare tempi e modi. La giornata era già pianificata nei particolari e fare spazio ad altri, seppure solo tre, impone di rivedere tutto. A partire dal rispetto delle forme, alla gestione del carburante, per trovare un equilibrio che in elicottero non può che essere perfetto. Come qualcuno mi spiega affinché anch'io segua il discorso e comprenda le difficoltà da risolvere, i consumi dell'elicottero variano in base ad una serie di fattori molteplici: nella giornata di domani sono previsti recuperi doppi, che richiedono di partire leggeri. Ma partire leggeri non consente divagazioni. Comincio a rendermi conto di quanto sia complesso, quello che mi pareva un "semplice" passaggio... E già così mi riempiva di emozione. Passo da un viso all'altro, da una voce all'altra, dalla speranza alla disillusione. In pochi minuti vengono formulate varie ipotesi, fino ad individuare quella ottimale. Ancora una volta, mi sorprende la rapidità con cui si affronta la situazione inaspettata, la quantità di dettagli apparentemente marginali presi in esame per valutare l'opportunità di una soluzione piuttosto che di un'altra. L'esito positivo è un sollievo, una gioia grande, poi capisco che sul "se" dubitavo solo io, gli altri pensavano tutti, solo, a "come". Perché queste divise non sono così estranee e lontane come me le immaginavo, lassù su un piedistallo non si sa bene a che fare. Sono qui, a dare spiegazioni, a mostrare com'è organizzata la loro giornata intorno al servizio alla gente. Con una gentilezza e un garbo che la vita in caserma, l'attività pericolosa e logorante non hanno diminuito nemmeno un po'. Decisamente, sono andata troppo al cinema. Quando lo faccio notare, esottolineo l'elasticità mentale, la disponibilità, la capacità di adattamento alle diverse circostanze e la rapidità di soluzione dell'imprevisto, un sorriso accompagna il commento disarmante, quasi stupito: "è normale, è il nostro lavoro...". Sì. Effettivamente, anch'io quando scopro che è sciopero dei treni o c'è fila in autostrada... Apoteosi della relatività.

La realtà comunque è che ades-



Fase finale del recupero e issaggio a bordo di un sub in difficoltà con l'intervento di un subacqueo elisoccorritore



Gli inviati Mondo Sommerso Andrea Neri e Francesca Balli con il col. Maurizio Muscarà comandante CSSA (Corsi di Specializzazione e Standardizzazione aerea della Guardia di Finanza)

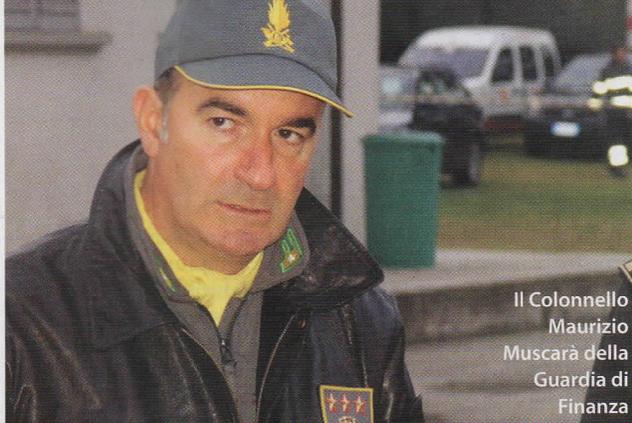
so son qua in mezzo alla pista e l'elicottero è appena atterrato... E non stiamo salendo per un giro turistico, ma per quella che si rivela una spettacolare dimostrazione delle capacità operative di una squadra di elisoccorso in mare.

Nei pochi minuti necessari per riaccendere il motore, il pilota mi prepara: imbracatura, jacket, cuffie. Quindi, briefing. Sull'elicottero è tutto ancorato, tasche chiuse, oggetti legati, con l'elica che gira e il portellone aperto non possiamo permetterci di far cadere qualcosa... Verrebbe risucchiato. Spostarsi non si può, a casaccio. In pochi minuti apprendo l'essenziale per non essere d'intralcio alle manovre e poi si parte. Guardo la terra sotto di noi,

senò nemmeno mi accorgevo che abbiamo iniziato a volare. È incredibile la disinvoltura con cui l'equipaggio manovra una macchina, che in questi giorni, via via che mi veniva mostrata, mi era apparsa quasi ingestibile per la sua estrema complessità e delicatezza. Mentre nelle cuffie scorrono in codice le istruzioni di volo, in uno scambio continuo che qualcuno, cogliendo il mio smarrimento traduce per me prima ancora che lo chieda, si conferma e si rafforza l'impressione che già avevo avuto dal mare: la professionalità di questi ragazzi, frutto della loro determinazione, di una preparazione accuratissima e fondata su una passione infinita, è ammirevole.

Le forze aeronavali della Guardia di Finanza

L'attività di soccorso, seppure ausiliaria rispetto a quelle proprie della GdF (tutela economico-finanziaria del territorio, del mare e delle frontiere) vanta vere e proprie eccellenze, di personale e mezzi. Il reparto Corsi di Specializzazione e Standardizzazione Aerea (CSSA) è la scuola per l'addestramento a tutte le forme di volo operativo ed alle attività tecnico aeronautiche della Guardia di Finanza. Ubicato presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare, affidato al comando del Col. Pilota Maurizio Muscarà, come lo stesso descrive, "conta su 90 militari, tra piloti istruttori, tecnici, aerosoccorritori e operatori di bordo, molti dei quali costituiscono il corpo docente del centro. La missione del reparto consiste nell'addestrare i finanzieri che hanno appena acquisito i brevetti o le specializzazioni, attribuendo loro le previste qualifiche operative. In tal modo il personale potrà essere assegnato presso i 15 reparti aerei della Guardia di Finanza e svolgere tutti i compiti istituzionali in materia di polizia economico finanziaria e contrasto ai traffici illeciti. Il dispositivo aeronavale della guardia di finanza è basato su una flotta aerea e navale di circa 600 unità. 107



Il Colonnello Maurizio Muscarà della Guardia di Finanza

sono i mezzi aerei, suddivisi tra velivoli biturbina da esplorazione a largo raggio quali ATR42MP, P180All, P166DP1 ed elicotteri medi e leggeri come i modernissimi AW139, A109NEXUS, e gli altri, da più tempo in servizio, come AB412HP, A109All, NH500, distribuiti nelle 15 basi aeree sul territorio nazionale. Le 492 unità navali, che dotano i 65 reparti navali, vanno dai pattugliatori d'altura da 51 metri, ai veloci guardacoste da 27 e 37 metri, in grado di operare in mare per diversi giorni e alle lunghe distanze, per finire alle unità minori per la vigilanza delle coste, del mare territoriale e delle acque interne. Dei 6000 finanzieri operanti nel comparto aeronavale, circa 750 sono specializzati del settore aereo mentre i rimanenti fanno parte del contingente di mare".

In volo

Oggi rivivo lo spettacolo al rovescio. In un attimo siamo sul mare, l'elicottero si posiziona in equilibrio sui sub per i recuperi doppi, che significa due persone attaccate al verricello che penzolano nel vuoto, e piano piano sono tirate su fin dentro l'elicottero. Subito dopo di nuovo si buttano in mare, aspettando che tutti abbiano terminato, per poi tornare a riva a nuoto o con il gommone di appoggio. Potrà succedere un giorno che dopo il recupero qualcuno attenderà in acqua il ritorno di un aeromobile o di un'imbarcazione, mentre gli altri si occupano del trasporto degli infortunati. Un soccorritore è addestrato a sopravvivere in condizioni estreme; innanzitutto va messo in salvo il naufrago, e sul momento può non esserci tempo, o spazio, per tutti.

Non posso fare a meno di affacciarmi dal portellone dimenticando come ci si muove all'interno dell'abitacolo ma mentre io non penso, altri pensano per me, senza farmelo pesare, e bilanciano la mia goffaggine con movimenti precisi, equilibrati. Il mare è lì sotto, tanto vicino che sembra di poterlo toccare allungando la mano; se non fosse che ci sono persone in acqua e che ogni tanto qualcuno mi tira indietro per lasciare che i sub recuperati entrino in cabina, potrei essere sulle giostre. Affacciata nel vuoto non respiro, tanto è forte il vento... o forse è troppo forte l'emozione.

Gli occhi che incrocio sono sempre concentrati ma tranquilli,

decisamente se non fossi stata qui non lo avrei potuto credere. Scendo dall'elicottero acceso facendo attenzione a seguire le istruzioni (sì, c'è un criterio anche nel muovere quei pochi passi per allontanarsi): la forza del vento mi spazza via come un soffio su un dente di leone. Qualche metro, mi volto ed è già su nel cielo. L'auto corre veloce sulla strada di ritorno, qualcuno parla ma la mia mente è altrove, alle divise grigie e rosse che avevo viste, intorno a me, molte volte, e che adesso guardo in altro modo, o forse semplicemente è diverso ciò che vedo, perché so. Vado oltre quell'apparenza che mi lasciava prima piuttosto indifferente, o nei casi migliori aveva occupato i miei pensieri solo per un attimo, il tempo necessario per formularli e poi lasciarli andare. Oggi la mia non è più un'occhiata distratta, sfuggente: il tempo di un "fermo immagine" me lo concedo sempre. Non sono più divise che solo casualmente entrano nel mio campo visivo attraversandolo senza lasciare traccia, in mezzo a una moltitudine di zaini colorati, cappelli e quotidiani sottobraccio, sacchetti del supermercato alla fermata dell'autobus, cravatte in scooter, passeggerini e stivali con improbabili tacchi: oggi sono i miei occhi che distinguono e selezionano in mezzo ad altri infiniti movimenti, quella precisa scena, il passaggio di quella divisa. E non posso non sorridere, perché rivedo visi, gesti, sento le voci che ho conosciuto

to e il mio è uno sguardo colmo di ammirazione e gratitudine. Senza illudermi che sia sempre e per tutti in questo modo, con la firma Walt Disney; certo, fermo restando i limiti di ciascuno, e di qualcuno in modo particolare. Ma con la certezza

che per tanti altri non è così. Che molti non si accontentano di essere professionali, preparati, "bravi": vogliono essere migliori. E non hanno paura. Del mare, del cielo, del pericolo, ma soprattutto di credere in qualcosa di più.



La moto d'acqua è uno strumento che permette un'estrema rapidità di intervento ed efficacia nei soccorsi prospicienti le coste

Moto d'Acqua

Originariamente utilizzate in America come supporto per i surfisti, le moto d'acqua sono state poi adattate al servizio di primo soccorso ed impiegate dalla CRI nelle procedure di salvataggio a partire dai primi anni del 2000. La moto, dotata sul retro di barella rigida o a materassino, presenta infatti una serie di caratteristiche specifiche che la rendono estremamente versatile, dalla facilità di trasporto ed utilizzazione, alla rapidità, alla riduzione dell'equipaggio a due soli membri, a sicurezza, stabilità e agevole ripristino dell'assetto di navigazione in caso di rovesciamento, alla capacità di azione in ridotti specchi d'acqua interdetti ad altri mezzi. Tali qualità rendono la moto d'acqua strumento perfettamente idoneo alle attività di monitoraggio della costa, vigilanza, soccorso, assistenza durante manifestazioni. Il soccorritore su moto d'acqua si forma con uno specifico addestramento articolato sulle due figure del conduttore e del soccorritore, che ha per presupposto la titolarità della patente nautica.

Sinergie

L'attività di ricerca e soccorso in mare – SAR (search and rescue) è istituzionalmente attribuita al Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (n. telefonico per la richiesta di soccorso: 1530) attraverso le proprie unità ed eventualmente avvalendosi della collaborazione di altri enti. In questo quadro la CRI ha innanzitutto un compito sanitario, che svolge attraverso operatori con varie qualifiche. Nell'ottica di una crescita qualitativa e dunque allo scopo di conferire ai propri volontari una maggiore preparazione, nasce l'idea di una collaborazione con la GdF che potrebbe portare nel prossimo futuro alla realizzazione di un protocollo d'intesa da sviluppare eventualmente anche con altri Enti o Corpi dello Stato che già operano per la sicurezza in mare. Il corso sperimentale svoltosi a Massa fra maggio ed ottobre, organizzato dall'Ispettorato Nazionale VdS (volontari del soccorso) si propone di perfezionare l'addestramento dei volontari CRI ed al contempo di realizzare uno scambio con i soccorritori GdF che consenta di arricchire il bagaglio di entrambi, negli aspetti meno familiari a ciascuno. In quest'ottica la GdF ha fornito, oltre al mezzo operativo, l'elicottero AB 412, un supporto addestrativo volto a consentire ai volontari della CRI di muoversi con disinvoltura ed efficacia nelle varie fasi dell'elisoccorso in mare ed affrontare poi l'eventuale attesa del proprio recupero una volta stabilizzato il naufrago ed assicurato il suo trasporto a terra. La CRI ha contribuito all'arricchimento della preparazione dei soccorritori della GdF completandola con le proprie conoscenze sanitarie, in particolare con riferimento alle procedure di BLS (basic life support). La sinergia così realizzata rende evidentemente il servizio di soccorso più completo,

sicuro e proficuo.

Sotto la direzione degli istruttori della GdF di Pratica di Mare, dopo una prima fase a maggio, il corso si è concluso ad ottobre, con una settimana di preparazione e l'esercitazione finale. Qui i volontari hanno alternato momenti di studio e conoscenza degli equipaggiamenti e dei mezzi, all'esercizio fisico (corsa, nuoto, apnea e prove di acquaticità in acque libere, sia diurne che notturne, sopravvivenza in mare, tecniche di discesa e risalita su corda) e in sede di esercitazione praticato lanci dall'elicottero, e recuperi singoli e doppi con verricello, simulazione di abbandono e sopravvivenza, alternando il ruolo di vittima a quello di parte attiva del soccorso, sempre secondo le linee guida della GdF. Questo scambio di posizioni ha consentito agli allievi la sperimentazione del soccorso in tutti i suoi aspetti, con ciò completando la loro formazione, per una preparazione a 360 gradi.

Autorità e componenti della CRI e GdF



La gabbia che simula la cella di un elicottero, impiegata per l'addestramento di evacuazione rapida nei casi di inabissamento del velivolo in acqua

I volontari della CRI

La CRI è costituita da Corpo Militare, Infermiere Volontarie, Pionieri, Sezione Femminile, Donatori del Sangue e Volontari del Soccorso, operanti nei vari Comitati Provinciali e Locali e Centri di mobilitazione distribuiti sul territorio nazionale. Fra le diverse qualifiche di addestramento e preparazione dei soccorritori, quella base del soccorso in acqua è l'Opsa (operatore polivalente soccorso in acqua), con una formazione di circa 6 mesi e successivo periodo di affiancamento per l'abilitazione al soccorso di superficie, svolto in gruppi di tre operatori (due in acqua e uno a terra). Terminato il corso base, si aprono diverse opportunità: conduttori (per specifici mezzi nautici), sommozzatori, elisoccorritori e tecnici iperbarici, ognuna con ulteriori distinzioni. L'ambiente acquatico nel quale il soccorritore può operare, a parte il mare, è costituito da fiumi, torrenti e laghi: il diverso tipo di contesto richiede una specifica preparazione, per la quale sono nate apposite scuole di "acque vive".

La maggiore difficoltà per il soccorritore, e dunque

l'obiettivo principale dei corsi, è quello di conseguire un'operatività che gli consenta di operare con la massima efficacia in contesti ambientali ostili. La caserma di Massa, diretta dal Col. Com. Riccardo Romeo Jasinski, ("Angelo del Fango" nella tragica alluvione fiorentina del 1966, poi specializzato fino ad acquisire il titolo di Disaster Manager), è il centro di formazione CRI per la gestione delle emergenze. Qui si formano i volontari di primo soccorso, e qui gli istruttori della GdF hanno tenuto il corso di formazione degli elisoccorritori, volto a sperimentare un'eventuale collaborazione nell'ambito dell'elisoccorso in mare.

