



## Altri due aspetti della copertura

(2<sup>a</sup> parte)

di: Francesco Zanardi

Tenendo buone tutte le raccomandazioni fatte in apertura della prima parte di questo argomento, vediamo adesso due aspetti particolari della copertura. Il primo riguarda il buio ed il secondo riguarda i veicoli. A ben vedere non è che ci siano delle novità inaspettate rispetto a quanto già detto, anzi, si può dire che sostanzialmente non cambia nulla su come dobbiamo operare, ma in più si vanno ad aggiungere dei fattori sia favorevoli che sfavorevoli. Vediamo come sfruttare i primi e neutralizzare i secondi.

### **Di notte.**

Una premessa importante! Di notte in aperta campagna non si effettuano ricerche o perlustrazioni di nessun genere, questo non per vigliaccheria ma per buon senso, dato che non siamo dei militari in guerra, ma degli operatori di P.S. e/o delle persone incaricate di un servizio armato di tutela. Quindi non dobbiamo rischiare inutilmente la pelle esponendoci ad agguato tra i più semplici da effettuare. I malviventi se non si prendono subito si possono prendere anche dopo. Fine della premessa.

Innanzitutto bisogna sapere che l'occhio umano ci mette sempre un po' di tempo per abituarsi al buio ed il passaggio tra un ambiente illuminato ed uno oscuro comporta diversi minuti in cui la pupilla fa molta fatica a focalizzare un qualsiasi oggetto. Se poi dobbiamo passare da un luogo chiuso fortemente illuminato ad un'area molto scura, i nostri occhi ci possono impiegare anche mezz'ora prima di abituarsi.

In assenza di fonti luminose artificiali c'è quasi sempre la luce naturale. La luna è sempre di ottimo ausilio, ma anche il solo cielo stellato ci può aiutare. In queste condizioni però non si può avere la pretesa di osservare un oggetto nei suoi particolari, ma

dobbiamo focalizzare la nostra attenzione sulla sola sagoma in generale. Ciò aiuta molto a non sforzare i nostri occhi e permette comunque di notare se una persona tiene in mano qualcosa. Anche l'ambiente in cui ci dobbiamo muovere va osservato in modo diverso. Bisogna usare la cosiddetta "vista d'insieme" o "periferica", ossia senza fissare un punto preciso bisogna fare attenzione in tutto il nostro campo visivo nella sua ampiezza, in modo da notare un qualsiasi movimento davanti a noi.

Ovviamente, quando ce ne sarà bisogno, dovremo operare a distanze più serrate e, se necessario, dobbiamo sparare solo se abbiamo la certezza che "il nemico" sia intenzionato ad usare un'arma contro di noi. Condizioni che comunque rientrano ampiamente nella distanza media di un conflitto a fuoco (+/- 7 metri) ed anche in questo caso valgono i consigli espressi nel primo capitolo di questo argomento.

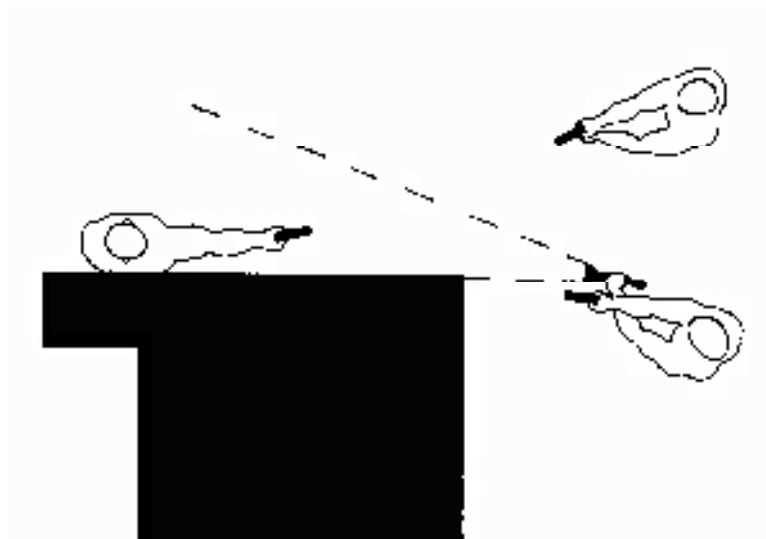
Attenzione quindi a non confondere i nostri compagni con gli "ostili", stiamo pur sempre agendo con scarse condizioni di luce. Anche se difficilmente in un centro abitato ci possono essere delle aree di buio totale, quando si tratta di dover controllare una persona sospetta o perlustrare un area ci si accorge subito di come il buio complica le cose: le forme non sono ben definite e si confondono tra loro, le luci e le zone d'ombra cambiano la morfologia delle cose, le distanze sono falsate e spesso gli stessi organi di mira ci sembrano introvabili o diversi.

Nella prima tesi sui conflitti a fuoco avevo già introdotto una serie di valide regole riguardanti le scarse condizioni di luce, ma adesso ci si deve esporre per poter risolvere una situazione operativa; come possiamo sfruttare il buio a nostro favore? Prima cosa proviamo a far luce dove vogliamo. Se abbiamo a nostra disposizione solo delle torce elettriche vediamo di accenderne solo una ed al momento opportuno. La torcia elettrica può rivelarsi un'arma a doppio taglio:

Tenere la torcia sempre accesa serve solo a rivelare la nostra posizione. Meglio accenderla solo nel momento in cui dobbiamo illuminare il nostro bersaglio, stando pronti a sparare ed avendo l'accortezza di tenerla il più distante possibile dal nostro corpo. Usare il braccio con la torcia come appoggio per l'arma è utile per prendersi un proiettile nello stomaco! Sparare contro le fonti di luce è una prassi abituale.

Questo è quanto avevo scritto in precedenza. Il braccio con la torcia come appoggio per l'arma non garantisce stabilità e non è vero che il proiettile va dove il fascio di luce illumina, bisogna comunque usare gli organi di mira. Per avere una tale certezza bisognerebbe allenarsi intensamente sia sulla corretta impugnatura dell'arma (sempre fondamentale in qualsiasi situazione), sia sulla corretta impugnatura della torcia e "dulcis in fundo" sul far coincidere entrambe le cose. Una cosa difficilmente attuabile sotto stress. Personalmente ritengo più saggio mantenere la torcia lontana dal corpo (secondo il vecchio metodo F.B.I.) ed utilizzare la pistola ad una mano. In tale modo possiamo comunque puntare l'arma dove vogliamo e l'accensione della luce, indirizzata da subito nel punto prefissato, può disorientare l'avversario che focalizzerà la sua attenzione sulla fonte di luce e cioè qualche decina di centimetri lontano dalla nostra figura e garantendoci qualche secondo in più, in nostro vantaggio, per mirare e sparare. Qualche decina di centimetri e qualche secondo vi sembrano poca cosa? Vi garantisco che sono ampiamente sufficienti per salvarci la pelle.

Ora è chiaro che chi utilizza la torcia è anche un potenziale bersaglio, come possiamo proteggerlo? Per prima cosa chi "copre" deve rimanere il più possibile in una zona d'ombra. Così facendo l'attenzione del potenziale aggressore si concentrerà sulla fonte di luce, ponendo chi copre in una posizione di ulteriore vantaggio ed in grado di intervenire prontamente.



Se l'area è molto buia, chi da la copertura può anche sopravanzare il compagno che sta facendo luce sul nostro obiettivo, facendo

però molta attenzione ai campi di tiro ed a non rivelare la propria presenza con rumori inconsueti. In questo modo si potrà sfruttare anche l'effetto sorpresa che deriva sempre dall'altrui attenzione concentrata sulla fonte di luce.

In tali casi, qualora sia palese un reazione avversaria verso la fonte di luce, si può aiutare il collega con la torcia con un semplice stratagemma; un " Fermo! " o un semplice " EHI ! " (o altro richiamo) intimato a voce alta da chi sta al buio, porterà ad un ulteriore attimo di disorientamento il nostro avversario, facendoci guadagnare altri istanti preziosi.

La stessa tattica la possiamo anche utilizzare usufruendo dei fari del nostro veicolo come fonte luminosa. Mantenendo accesi i fari abbaglianti e posizionandoci fuori dal veicolo nelle zone d'ombra laterali ai fari ed al loro fascio di luce, avremo altresì il vantaggio di accecare il nostro obiettivo aumentando il nostro vantaggio.

### **I veicoli.**

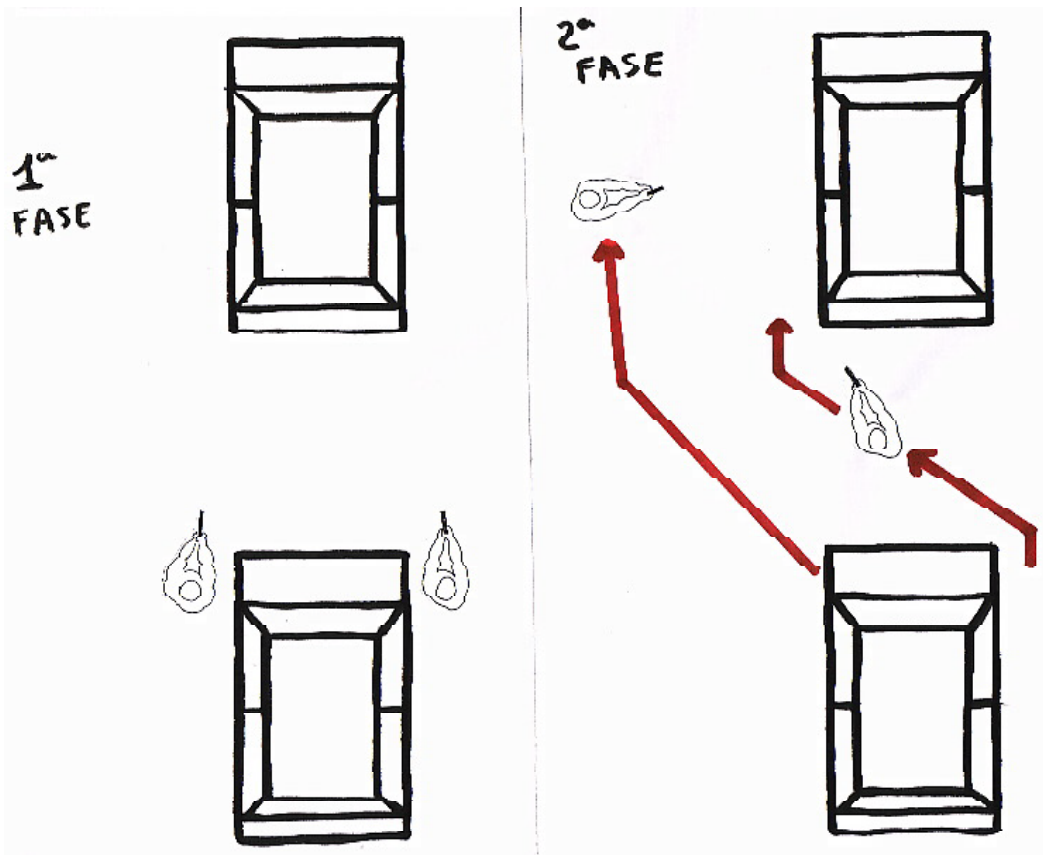
Come si controlla un veicolo ed i suoi occupanti? Cerchiamo sempre di arrivarci da dietro. Perché? E' presto detto.

I veicoli muniti degli specchi retrovisori tradizionali hanno due angoli morti posteriori piuttosto ampi, ossia vi sono due aree che rimangono fuori dal campo visivo riflesso dai retrovisori e che gli stessi occupanti del veicolo fanno fatica ad osservare anche ruotando la testa. I montanti del tetto del veicolo vanno ulteriormente ad ampliare queste due aree. I periti delle assicurazioni conoscono sicuramente bene questo particolare poiché è causa di innumerevoli sinistri stradali.

Ebbene se ci avviciniamo posteriormente ad un veicolo mantenendoci all'interno di queste due aree possiamo sia osservare i movimenti degli occupanti con un discreto vantaggio, sia avvicinarci senza essere visti se non all'ultimo momento.

Okkio però che non siamo invisibili!

Lo sfruttamento di queste due aree si possono ben raffigurare con questo disegno:



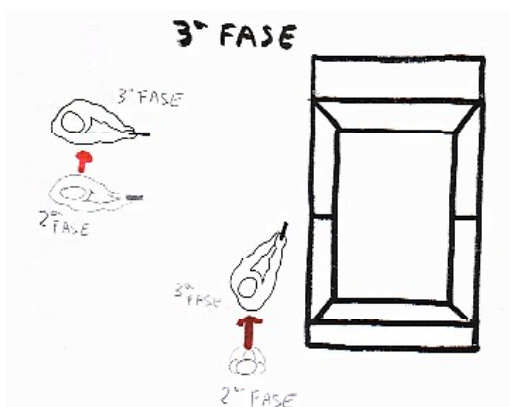
(fase 1: controllo visivo)

(fase2: avvicinamento)

Ora partendo dal fatto di essere una pattuglia composta da due operatori e l'autovettura è ferma (o è stata fatta fermare) sul margine destro della carreggiata, si può notare che, come raffigurato, i due operatori si avvicinano mantenendosi in direzione degli angoli posteriori del veicolo, rimanendo però a poco più di un metro circa, verso l'esterno, da essi. Questo è il famigerato punto morto che permette di avvicinarsi sino all'altezza dei montanti posteriori del tetto.

Nella fase successiva l'operatore esterno (A = autista) si porta a lato del veicolo mantenendosi però ad una distanza di 2 o 3 metri da esso. questo spostamento deve avvenire camminando e senza perdere l'attenzione su ciò che succede all'interno dell'auto. Nel contempo, l'operatore interno (B = capopattuglia) stando fermo, osserverà gli eventuali movimenti degli occupanti attraverso il lunotto posteriore. In questo momento è "B" ha dare la copertura ad "A", infatti "A" mentre si sposta deve anche stare attento a dove mette i piedi ed a dove andrà a posizionarsi, scegliendo il punto migliore per controllare lateralmente il veicolo.

Una volta che "A" si è piazzato perpendicolare alla portiera anteriore, "B" si avvicina allo stesso lato del veicolo da controllare passando vicino ad esso, così da controllare la presenza di qualcuno disteso sul sedile posteriore o tra i due sedili. Se i sedili posteriori sono vuoti, "B" si fermerà all'altezza del montante laterale ed intimerà al conducente di scendere per procedere al controllo.

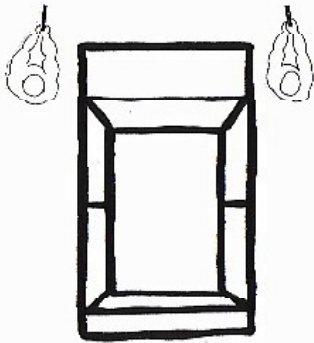
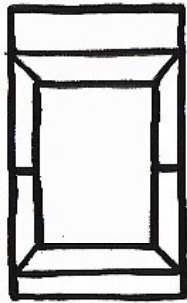


(fase 3: si procede al controllo del veicolo)

Un passo indietro: nel caso in cui sia palese la presenza di un passeggero anteriore. Questo verrà fatto scendere (l'intimazione la effettua "B") e verrà fatto posizionare dall'altro lato del veicolo, con le mani appoggiate al tetto in prossimità della portiera posteriore sinistra (o comunque in quel punto, se la portiera non c'è). Questa fase avviene prima che "A" inizi il suo movimento. Questo è importante perché la presenza di una persona appoggiata in quel punto del veicolo impedisce o complica una reazione ostile verso "A" da parte di un eventuale occupante nascosto sul sedile posteriore. Se vi è anche un'altra persona sul lato destro del sedile posteriore, questa va fatta scendere anch'essa, ma dopo che è scesa prima quella sul sedile anteriore destro ed andrà fatta posizionare sempre dal medesimo lato, insieme all'altra. *(vedi disegno sottostante)*

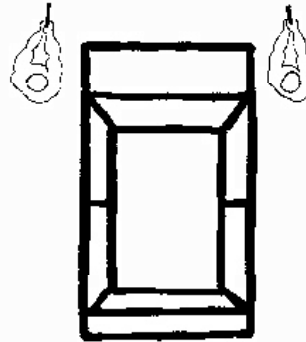
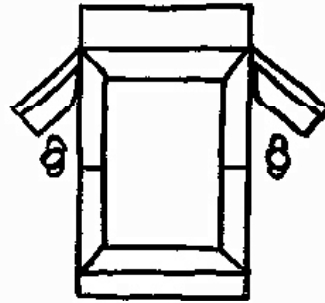
Mi sembra giusto ricordare che per il controllo di un veicolo con più di due persone a bordo è sempre meglio richiedere l'ausilio di un'altra pattuglia, in modo da non trovarsi in svantaggio, qualora la reazione di più persone, anche se non armate, possa sopraffarci o che magari abbandonino il veicolo per darsi la fuga in direzioni diverse. In tali casi non si possono usare le armi da fuoco e nemmeno si sa a chi corre dietro.

1<sup>a</sup>  
FASE

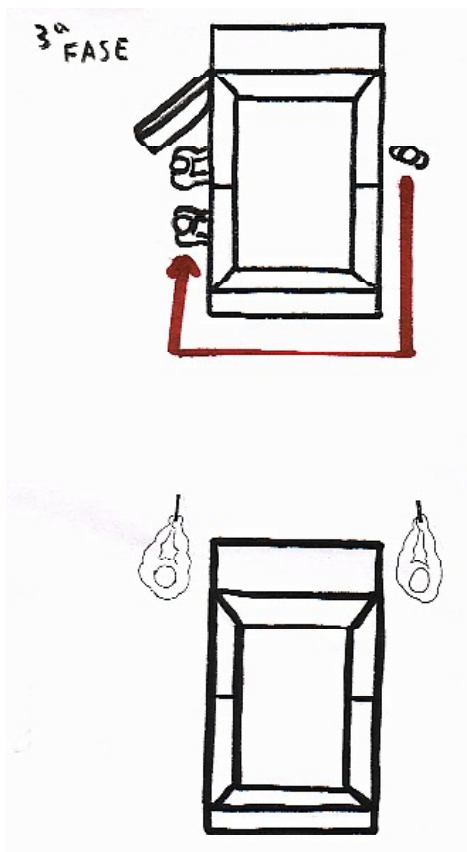


(fase1: intimazione a scendere)

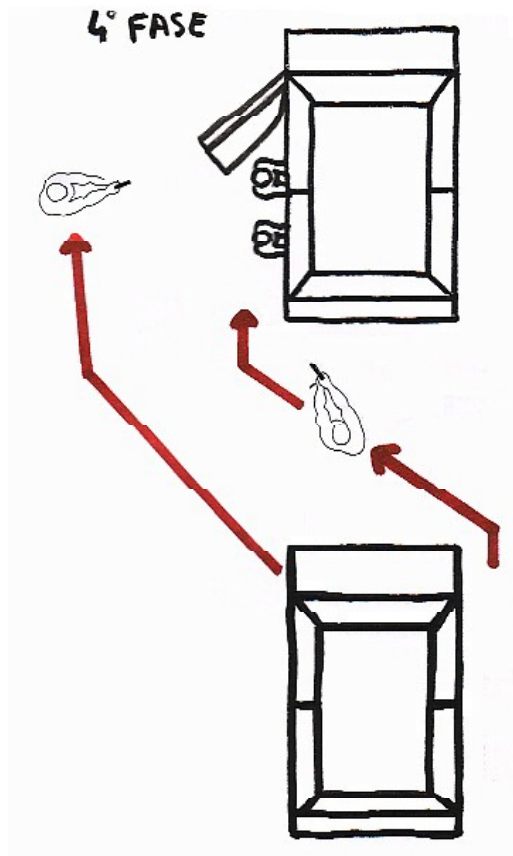
2<sup>a</sup> FASE



(fase2: controllo visivo a distanza)



(fase3: ordine di spostarsi)



(fase4: si procede al controllo)



Precisato questo, ritorniamo alla 2<sup>a</sup> fase precedentemente descritta: "A" che si è piazzato perpendicolare alla portiera anteriore e "B" che si avvicina sino all'altezza del montante laterale e procede al controllo del conducente. Appare evidente che una volta in posizione è ora "A" che copre il movimento di "B" e solo quando "B" lo avviserà che è tutto a posto, "A" si avvicinerà ad aiutarlo nel controllo dell'occupante (o degli occupanti) del veicolo sospetto.

Quindi riassumiamo brevemente i ruoli: nella primissima fase "A" e "B" osservano entrambi il veicolo sospetto. Dopo "A" si avvicina molto esternamente in modo che "B" lo può coprire mantenendo nel suo campo di tiro posteriore l'intero veicolo. Successivamente è "A" ad avere nel suo campo di tiro laterale l'intero veicolo in modo tale da permettere a "B" di avvicinarsi e procedere al controllo. Ovviamente il campo di tiro di "A" si restringerà progressivamente con l'avvicinarsi di "B" ed è per questo che è importante il posizionamento di "A" all'altezza della portiera anteriore.

---

Appunto: Nella 3<sup>a</sup> fase, qualora sia necessario, in particolari condizioni sfavorevoli e per ragioni di massima sicurezza, procedere al controllo del solo conducente o anche in presenza di un passeggero al suo fianco, senza farlo/i scendere dal veicolo, "A", dopo il sopra descritto avvicinamento, si porterà contemporaneamente a "B", all'altezza del montante anteriore sinistro del tetto, con l'arma rivolta all'interno del veicolo in modo da controllare visivamente ciò che si trova al suo interno. "B" procederà al controllo aprendo lui la portiera e facendo scendere prima il conducente, che verrà controllato a terra mentre "A" mantiene sotto tiro l'altro occupante del veicolo, che verrà fatto scendere e controllato successivamente alla neutralizzazione (nel senso buono del termine) del conducente.

Un'ultima considerazione. Perché nel controllo di due persone, entrambe vengono fatte scendere, mentre nel controllo di una sola persona non è necessario? Il motivo è presto detto: quando il passeggero passa dietro al veicolo per qualche istante copre la nostra visuale, impedendoci di osservare ciò che fa il conducente. Inoltre vi garantisco che se il passeggero fosse una donna (magari pure carina) l'attenzione di due incauti operatori si concentrerebbe su essa, permettendo all'autista di sorprenderli

*Francesco Zanardi*

(a seguire)



**TIROPRACTICO.COM<sup>®</sup>**