

COMMENTI E PRECISAZIONI
DELLO SMA AI DUE APPUNTI ALLEGATI
AL FOGLIO DI DIFEGABINETTO NR. 8/00951 DEL 17.08.81

1. VELIVOLI MIG.25 LIBICI IN TRANSITO ATTRAVERSO IL CANALE DI OTRANTO.

LA SEGNALEZIONE DEI SISMI DI UN PRESUNTO MOVIMENTO IRREGOLARE DI VELIVOLI LIBICI ATTRAVERSO IL CANALE DI OTRANTO NEL FEBBRAIO U.S. HA FORMATO OGGETTO DI UN'OPERA DI SENSIBILIZZAZIONE DELLA D.A., IN CONSIDERAZIONE DELL'INCIDENTE DEL MIG23 LIBICO E DELLA RIDDA DI ILLAZIONI DELLA STAMPA SULLE CAPACITA' DI SCOPERTA DELLA RETE RADAR.

A TUTT'OGGI NON CI SONO STATE SEGNALEZIONI DA PARTE DELLA D.A. O ULTERIORI NOTIFICHE DALLE ABITUALI FONTI D'INFORMAZIONE, PER CUI SI RITIENE IMPROBABILE CHE I VELIVOLI IN ARGOMENTO POSSANO AVER INTERESSATO LO SPAZIO AEREO NAZIONALE SENZA NOTIFICARE L'ATTRAVERSAMENTO.

2. ATTIVITA' INFORMATIVA LIBICA.

TALE ATTIVITA' RISULTA NOTIFICATA A QUESTO REPARTO DA PARTE DEL SISMI SOLO COME PRESUMIBILE, MA SENZA SPECIFICHE SEGNALEZIONI CHE CONFERMINO O PROVINO CON CERTEZZA E IN MODO CIRCOSTANZIATO IL SUO EFFETTIVO SVOLGIMENTO.

3. PERSONALE ITALIANO (EX MILITARE) IN LIBIA

IN MERITO ALLA PRESENZA DEL PERSONALE ITALIANO CHE LAVORA IN LIBIA NON RISULTANO PERVENUTE SEGNALEZIONI CHE INDICHINO CON CERTEZZA UNA FUGA DI NOTIZIE RISERVATE. DAL MODO IN CUI E' PRESENTATO IL FATTO SI LASCIA INTENDERE COME APPURATA QUALCOSA CHE IN REALTA' E' SOLO PRESUNTA.

4. INCIDENTE MIG23 LIBICO

SI TRATTAVA DI VELIVOLO MIG23 E NON MIG.25

I RISULTATI DELL'INCHIESTA HANNO POTUTO STABILIRE CHE L'INCIDENTE DEL 14.07.80 E' AVVENUTO PER UN MALESSERE DEL PILOTA E CERTAMENTE NON NEL CORSO DI UNA MISSIONE DI RICOGNIZIONE PER VALUTARE LA CAPACITA' DELLA D.A. ITALIANA.

TRA L'ALTRO E' DA RILEVARE CHE IL VELIVOLO IN QUESTIONE CON LA CONFIGURAZIONE, ADOTTATA PER IL VOLO DEL 14 LUGLIO, NON AVREBBE AVUTO AUTONOMIA SUFFICIENTE PER FAR RIENTRO IN LIBIA.

UNA DETTAGLIATA RELAZIONE IN MERITO E' STATA INOLTRATA DALLO SMA CON FOGLIO 311/0235/13.3 DEL 22.07.81.

5. A QUESTO SCOPO PRESSO CIASCUNA DELLE TRE RR.AA. SONO STATI ISTITUITI DEI CENTRI DENOMINATI A.D.N.C.

L'INFORMAZIONE NON E' CORRETTA. GLI A.D.N.C. (AIR DEFENSE NOTIFICATION CENTRES) VENGONO ATTIVATI PRESSO I DUE R.O.C. (COMANDI OPERATIVI DI REGIONE) SOLO IN EMERGENZA ED IN GUERRA, CON IL COMPITO DI COORDINARE ED AUTORIZZARE L'ATTIVITA' DEL TRAFFICO "NON COMBATTENTE" AL FINE DI EVITARE PERICOLOSE INTERFERENZE CON IL "TRAFFICO COMBATTENTE".

IN CONDIZIONI NORMALI SONO INVECE ATTIVATE QUATTRO NIMA (NUCLEO INFORMAZIONI MOVIMENTI AEREI) PRESSO LE QUATTRO PRINCIPALI AGENZIE DI CONTROLLO DEL TRAFFICO RECENTEMENTE SMILITARIZZATE (ROMA, BRINDISI, MILANO E MILANO 2).

TALI NUCLEI, COSTITUITI DA PERSONALE MILITARE QUALIFICATO ASSISTENTE CONTROLLORE D.A., MANTENGONO AGGIORNATI I CENTRI RADAR SULLA SITUAZIONE DEL T.A. DI INTERESSE E SUI RELATIVI PIANI DI VOLO.

6. ... MENTRE PER QUELLI A VISTA (VFR) NON RICEVE INFORMAZIONI DIRETTE, MA...

L'INFORMAZIONE NON E' CORRETTA. QUALORA I PIANI DI VOLO VFR PROVENGANO DALL'ESTERO O, COMUNQUE, GLI AA/MM CHE VOLANO IN VFR SIANO IN CONTATTO CON GLI

ENTI REGIONALI DEL T.A., LE RELATIVE INFORMAZIONI VENGONO REGOLARMENTE TRASMISSE DALLA NIMA. DIVERSO E' IL CASO IN CUI L'ENTE DI CONTROLLO NON HA NOTIZIA DEL TRAFFICO, COME PUO' AVVENIRE PER TALUNI VOLI LOCALI DELL'AVIAZIONE MINORE.

7. ... QUATTRO CENTRI RADAR CHE OPERANO ANCORA MANUALMENTE... (C.R.P.).

L'INFORMAZIONE E' INESATTA. I CENTRI RADAR DI PESCARA E DI CAPO MELE SONO STATI DECLASSATI A C.R.P. (CONTROL AND REPORTING POST) A R.P. (REPORTING POST) DALL'01.01.80 ED HANNO QUINDI SOLO FUNZIONE DI "SORVEGLIANZA", MA NON DI "CONTROLLO".

NONOSTANTE UNO DEI DUE SITI (PESCARA) OPERA IL TRASFERIMENTO DI TRACCE AL SITO PRINCIPALE MEDIANTE UN DISPOSITIVO AUTOMATICO COMPUTERIZZATO (R.P.M.) E NON GIA' MANUALMENTE.

8. IL CENTRO DI OTRANTO OPERA CON LE VECCHIE CONSOLLE "UPA 25".

OPERARE CON LE CONSOLLE UPA 35 (E NON UPA 25) NON COSTITUISCE UNA PARTICOLARE LIMITAZIONE OPERATIVA.

9. RADAR TRIDIMENSIONALI "ARGOS 10".

L'ARGOS 10 E' UN RADAR "BIDIMENSIONALE" (NON RILEVA PERCIO' IL DATO DI QUOTA), MENTRE I RADAR "TRIDIMENSIONALI", COME L'M.P.R. DI POGGIO RENATICO, RILEVANO ANCHE TALE DATO.

10. LO SPAZIO AEREO DI RESPONSABILITA' DI OGNI SINGOLO RADAR NON SEMPRE VIENE INTERAMENTE COPERTO DAL RAGGIO D'AZIONE DELL'APPARATO, PROVOCANDO COSI' DEI VUOTI NEL CONTROLLO.

L'INFORMAZIONE E' IMPRECISA. LA DISLOCAZIONE DEI VARI CENTRI RADAR E' STATA APPOSITAMENTE STUDIATA PER AVERE UNA COMPLETA SALDATURA (CON UN CERTO FATTORE DI SOVRAPPOSIZIONE) ALLE QUOTE MEDIO-ALTE.

E' NATURALE CHE, PER LE CARATTERISTICHE STESSE DI PROPAGAZIONE DELLE ONDE RADAR, LA PORTATA DI CIASCUN APPARATO DIMINUISCA PROGRESSIVAMENTE CON IL DIMINUIRE DELLA QUOTA CONSIDERATA, SINO A PRESENTARE AMPI VARCHI ALLE BASSE QUOTE ED UNA COPERTURA MOLTO LIMITATA (DELL'ORDINE DELLE 30/40 NM) ALLE BASSISSIME QUOTE.

11. LA CAPACITA' DI ACQUISIZIONE DEI BERSAGLI RISULTA RIDOTTA, PER TUTTI GLI APPARATI (VECCHI E NUOVI) DEL 60÷70%

LA RIDUZIONE DELLA CAPACITA' DI ACQUISIZIONE ALLE BASSE E BASSISSIME QUOTE E' UN DATO FISICO INCONTROVERTIBILE E NON OVVIABILE, MA LA PERCENTUALE DI RIDUZIONE INDICATA E' UN FATTO TECNICO CHE SI RITIENE INVECE DIFFICILMENTE QUANTIZZABILE, ESSENDO FUNZIONE DI NUMEROSI FATTORI COSTANTI O VARIABILI (CONDIZIONI OROGRAFICHE, FENOMENI DI PROPAGAZIONE ANOMALA, DIMENSIONI DEL BERSAGLIO, ETC.).

12. L'A.M. RICORRE SOVENTE ALLA CAPACITA' DI AVVISTAMENTO RADAR DELLA BATTERIA MISSILI DELLA 1^ AEROBRIGATA...

L'INFORMAZIONE E' IMPRECISA. IL SISTEMA MISSILISTICO NIKE DELLA 1^ A/B (BASATA SU REPARTI E GRUPPI E NON SU BATTERIE) E' NORMALMENTE INTEGRATO NEL SISTEMA DI D.A. LA PRONTEZZA OPERATIVA H 24 DEL 25% E' QUELLA NORMALE DEL TEMPO DI PACE, ED E' COMUNQUE INCREMENTABILE SINO AL LIVELLO MASSIMO IN POCHE ORE.

13. "TEMPI MORTI" TRA UNA TELEFONATA E L'ALTRA.

L'INFORMAZIONE E' PARZIALMENTE CORRETTA.

MOLTE TELEFONATE AVVENGONO PER CONFERMA QUANDO L'AZIONE TATTICA E' GIA' STATA INTRAPRESA, E NON NE INFICIANO QUINDI LA TEMPESTIVITA'.

E' COMUNQUE VERO CHE ESISTONO TALVOLTA DIFFICOLTA' DI COMUNICAZIONI CAUSATE DA VETUSTA' E SCARSA EFFICIENZA DEGLI APPARATI.

14. CONOSCENZA INCOMPLETA O SUPERFICIALE DELLE DISPOSIZIONI IN VIGORE DA PARTE

DEL PERSONALE ADDETTO.

L'INFORMAZIONE NON E' VERITIERA. LO STATO DI ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA CONOSCENZA DELLA NORMATIVA IN VIGORE, VIENE OLTRETUTTO CONTROLLATO ANNUALMENTE NEL CORSO DI SEVERE VALUTAZIONI TATTICHE OPERATE DALLA NATO CON TEAM INTERNAZIONALI ALL'UOPO SPECIALIZZATI.

15. CARENZA DI PERSONALE IN TUTTE LE SPECIALITA'.

LE CARENZE EFFETTIVAMENTE SUSSISTONO SOPRATTUTTO IN ALCUNE SPECIALITA', ANCHE SE NON NELLA MISURA INDICATA.

16. ... SU SEI BASI DI INTERCETTORI, OGNI GIORNI DUE BASI, UNA DEL NORD E UNA DEL SUD...

L'INFORMAZIONE E' INESATTA E INCOMPLETA.
INFATTI QUOTIDIANAMENTE:

* DUE BASI ASSICURANO L'ALLERTA H. 24 CIASCUNA CON UNA COPPIA DI F.104/S PRONTA IN 5' ED UNA PRONTA IN 30'

* UNA BASE ASSICURA UNA COPPIA PRONTA IN 30' CON TURNO H 24;

* LA BASE DI TRAPANI ASSICURA UNA COPPIA PRONTA IN 5' CON TURNO ALBA-TRAMONTO, IN QUANTO L'AEROPORTO NON E' ANCORA ATTREZZATO PER I VOLI NOTTURNI.

TALE STATO DI PRONTEZZA E' STATA ACCETTATO "AD INTERIM" DALLE AUTORITA' NATO, CHE RICHIEDEREBBERO INVECE UNA COPPIA PRONTA IN 5' OGNI 300 MIGLIA ED UNA COPPIA PRONTA IN 30' IN TUTTE LE ALTRE BASI.

17. IL NUMERO DEI PILOTI PRONTO AL COMBATTIMENTO E' RIDOTTO ED IN QUALCHE CASO INSUFFICIENTE.

L'INFORMAZIONE E' CORRETTA: IL FENOMENO HA ASSUNTO PARTICOLARE GRAVITA' DOPO IL RECENTE MASSICCIO ESODO DI PILOTI. AI REPARTI DELLA D.A. E' STATA COMUNQUE ASSEGNATA LA PRIMA PRIORITA' NELL'ASSEGNAZIONE DEI PILOTI.

18. LA PRONTEZZA OPERATIVA VIENE SPESSO SPOSTATA A 30' (SPECIE NEI GIORNI FESTIVI) PER PERMETTERE UN REGOLARE TURNO DI RIPOSO O DI LICENZA.

L'INFORMAZIONE NON CORRISPONDE A VERITA' E VIENE IN QUESTA SEDE CATEGORICAMENTE SMENTITA; SIA PURE CON GRAVE SACRIFICIO DEL PERSONALE, I REPARTI HANNO SEMPRE CONTINUATO AD ASSOLVERE TOTALMENTE LA MISSIONE ASSEGNATA.