

ESAME DI PETRONI GISBERTO
DEL 09.07.96
ORE 16,50

NELL'AMBITO DEL PROC. C/ IGNOTI ED ALTRI
(STRAGE DI USTICA)

PERITO TRASCRITTORE
GRILLINI MARA

GIUDICE PRIORE: OGGI E' IL 09.07.96, SONO LE ORE 16,50. SI PROCEDE ALL'ESAME TESTIMONIALE DEL TESTE PETRONI, GIA' GENERALIZZATO IN ATTI. SIAMO IN PROSECUZIONE DALL'ESAME DEL 26 GIUGNO ULTIMO SCORSO. L'ESAME VIENE REGISTRATO E SE NE REDIGE UN VERBALE SINTETICO. SONO PRESENTI I MEMBRI DEL COLLEGIO PERITALE GLI UFFICIALI DI POLIZIA GIUDIZIARIA INDICATI NEL VERBALE SCRITTO. ADESSO DOBBIAMO PROCEDERE AL TRACCIAMENTO DI ALCUNE TRACCE. PRECISAMENTE ALCUNE CHE PROVENGONO DA UN DOCUMENTO REDATTO PER IL GENERALE BLANDINI, CAPO ALL'EPOCA DELL'UFFICIO RELAZIONI ESTERNE, IN CUI UN GRUPPO COMPOSTO DA LEI, DAL COLONNELLO GAUDIO DAL CAPITANO FAGGIANI, REDIGE UNA SORTA DI SPIEGAZIONE AD USO DEL GENERALE BLANDINI.

DOMANDE SPECIFICHE D'ORA IN POI LE SARANNO RIVOLTE ANCHE DAI MEMBRI DEL COLLEGIO PERITALE. SI TRATTA DEL DOCUMENTO INSERITO NELLA CARTELLINA "APPUNTI" SEQUESTRATA PRESSO L'ITAV NELL'ULTIMA PERQUISIZIONE E SEQUESTRO DEL FEBBRAIO 96. RITENGO CHE LE TRACCE PIU' INTERESSANTI DESCRITTE IN QUESTO DOCUMENTO... LEI LO RICORDA QUESTO DOCUMENTO CHE SCRISSE INSIEME A GAUDIO E FAGGIANI?

PETRONI: NO. POSSO VEDERLO?

GIUDICE PRIORE: E' UNA SORTA DI VADEMECUM, DI SPIEGAZIONI PER L'ESTERNO SU ALCUNE TRACCE. E' INTITOLATO "CONSIDERAZIONI SU TRACCE CON VALORI DI VELOCITA' SUPERIORI AGLI 800 NODI RIPORTATE NEI TABULATI TRACK HISTORY RECORDING DI POGGIO BALLONE E POTENZA PICENA NEL PERIODO 18,28 ZULU 19,28 DEL 27.06.80". NOI PRENDEREMO QUELLE TRACCE CHE APPAIONO DI MAGGIOR RILIEVO AI FINI DI QUESTA INCHIESTA E VEDREMO DI INDIVIDUARLE SULLA TRACK HISTORY, INNANZITUTTO SU QUELLA DI POGGIO BALLONE. SONO TRACCE IN CUI VOI DI QUESTO GRUPPO AVETE INDIVIDUATO DEGLI EFFETTI DI TRASCINAMENTO O DI ALONE, COME LEI AFFERMAVA L'ULTIMA VOLTA. COMINCIAMO DALL'ALFA-ALFA 041, L'ALFA-L'ALFA 433, LA LIMA-LIMA 433. SI DA' ATTO CHE A QUESTO PUNTO VIENE CONSEGNATA AL TESTE LA THR DI POGGIO BALLONE.

PETRONI: MI DICE L'ORARIO IN CUI E' NATA LA TRACCIA?

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: L'ALFA-ALFA 041 NASCE ALLE 18 34' 28'' ZULU.

PETRONI: APPARE SULLA TRACK HISTORY ALLE ORE 18 34' 28'' L'ALFA-ALFA 041 NELLA POSIZIONE +27 +5. VELOCITA' 935. VETTORE 169, QUOTA NEGATIVA, IDENTIFICAZIONE 40.

GIUDICE PRIORE: RIUSCIAMO A TRACCIARLA?

PETRONI: SI'. STIAMO PARLANDO DELLA TRACK HISTORY DI POGGIO BALLONE?

GIUDICE PRIORE: SI'.

PETRONI: ... EVIDENTEMENTE CAMBIA IL NATO TRACK NUMBER, PERCHE' NON APPARE PIU' ALFA-ALFA 041.

GIUDICE PRIORE: COMINCIA A 34 E ARRIVA A 36?

PETRONI: SI', L'ULTIMA BATTUTA E' 36. SONO PIU' O MENO 7-8 BATTUTE. E' 18 36' 04''.

GIUDICE PRIORE: E LE BATTUTE SONO?

PETRONI: SE LE VUOLE PRECISE... 7, MA POTREBBERO ESSERE PURE 8, PERCHE' I PUNTI PURTROPPO SONO TALMENTE VICINI CHE NON RIESCO... SICCOME POI NON APPARE PIU', POTREBBE AVER CAMBIATO NATO TRACK NUMBER. NON LO SO, QUESTO BISOGNA ANALIZZARLO, BISOGNA ANDARLO A VEDERE. QUINDI IL NATO TRACK NUMBER DI POGGIO BALLONE.

GIUDICE PRIORE: DI POGGIO BALLONE, CHE E'?

PETRONI: IL NATO TRACK NUMBER NON LO RICORDO. VEDIAMO

GIUDICE PRIORE: LIMA-LIMA.

PETRONI: ALLORA VEDIAMO SE ESISTE UN LIMA-LIMA 041. CONTINUO A CERCARE, MA NON MI SEMBRA DI TROVARLO.

GIUDICE PRIORE: QUINDI NON C'E' UNA LIMA-LIMA 041?

PETRONI: NON LA VEDO. HO GUARDATO PER UN MINUTO, UN MINUTO E MEZZO. POSSO CONTINUARE AD ANDARE AVANTI, MA DOVREBBE ESSERE GIA' APPARSA. AI 38' ANCORA NIENTE, QUINDI ORMAI SONO DUE MINUTI CHE NON C'E'.

GIUDICE PRIORE: L'ENTRY DOVREBBE RESTARE LO STESSO?

PETRONI: SI'.

GIUDICE PRIORE: E L'ENTRY DI QUESTO QUAL'E'?

PETRONI: L'ENTRY E' 41. SIAMO ALLE 18,48, MA NON C'E' PIU'

GIUDICE PRIORE: FACCIAMOLA SU SCALA PIU' GRANDE:

PETRONI: PIU' GRANDE VIENE MEGLIO, SE LI VUOLE SEPARATI.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA PIU' CHE TROVARE QUESTI PUNTI SEPARATI C'ERA IL PROBLEMA DI CAPIRE QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO CHE SI VERIFICA SU QUESTA TRACCIA. LEI QUI, O MEGLIO IL GRUPPO CHE HA STILATO QUESTO, OSSERVA CHE QUESTA TRACCIA ALFA-ALFA 041 A UN CERTO PUNTO PRESENTA UN CODICE IFF DI MODO 2. VOGLIAMO RITROVARLO IN QUEI PUNTI PLOT CHE ABBIAMO VISTO QUANTE VOLTE COMPARE QUESTO? PERCHE' POI VOI DATE UNA SPIEGAZIONE CHE INTRODUCE QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO. SE CI PUO' SPIEGARE CHE COSA SIGNIFICA QUESTO EFFETTO.

PETRONI: NELLA BATTUTA INIZIALE LA 041 APPARE SENZA IFF. NELLA BATTUTA SUCCESSIVA APPARE CON MODE 2 CODICE 7777.7777 SIGNIFICA CHE E' UN VELIVOLO A CUI NON E' STATO ASSEGNATO UN CODICE PARTICOLARE, MA COMUNQUE E' UN CODICE DI MODE 2. OSSIA IL CODICE DI MODE 2 SPECIFICA IL CODICE PERSONALE DEL VELIVOLO, E' UN CODICE CHE VIENE MESSO A TERRA DALLO SPECIALISTA E OGNI VELIVOLO HA UN SUO CODICE PARTICOLARE CHE NON PUO' ESSERE CAMBIATO IN VOLO. QUESTO VELIVOLO CON IL CODICE 7777 SIGNIFICA CHE NON E' STATO ASSEGNATO QUESTO CODICE PERSONALE, BENSÌ E' UN CODICE GENERICO. IL PILOTA PUO' ACCENDERE IL SIF MODE 2.

GIUDICE PRIORE: E SE APPARE QUESTO 7777?

PETRONI: SE APPARE QUESTO 7777 SIGNIFICA CHE E' ACCESO IN POSIZIONE MODE 2, PERO' IL CODICE 7777 SIGNIFICA CHE LO SPECIALISTA NON HA SETTATO QUEL CODICE E QUINDI SIGNIFICA CHE QUEL VELIVOLO NON HA ASSEGNATO IL CODICE PERSONALE E QUINDI E' UN CODICE GENERICO DI MODE 2. QUINDI APPARE ALLE ORE 18 34' 40'' IL CODICE DI MODE 2 7777.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: VEDIAMO SE CONTINUA ANCORA QUESTO CODICE.

PETRONI: ALLE 18 34' 52'' APPARE ANCORA CON MODE 2 E CODICE 7777. QUI SIAMO A QUALITA' 6. LA PRIMA ERA QUALITA' 7. ALLE 18 35' 04'' LA QUALITA' DIVENTA 5 ALLE 18 35' 17'' LA QUALITA' DIVENTA 4. ALLE 18 35' 28'' SIAMO ANCORA SENZA IFF E DIVENTA QUALITA' 3. ALLE 18 35' 40'' LA QUALITA' E' 2. ALLE 18 35' 52'' LA QUALITA' E' 1, SEMPRE SENZA IFF. ALLE 18 36' 04'' LA QUALITA' E' 0, SEMPRE SENZA IFF. E QUESTA E' L'ULTIMA BATTUTA. DA QUESTO POSSIAMO VEDERE CHE QUESTA TRACCIA ALFA-ALFA 041, INIZIALIZZATA ALLE 18 34'28'' SENZA IFF, PRENDE ALLE 18 34'40'' UN CODICE DI MODE 2 7777. E SOLO QUESTA BATTUTA PRENDE IL CODICE, NEL SENSO CHE SOLO IN QUESTA BATTUTA IL COMPUTER REALMENTE LEGGE UN CODICE IFF. PER TUTTO IL RESTO SONO DELLE BATTUTE IN DEGRADO, IL CHE SIGNIFICA CHE NON C'E' PIU' UN AGGIORNAMENTO DI QUESTO CODICE. OSSIA IL DATO CHE ACQUISITO IL COMPUTER IN QUESTA BATTUTA, SE LO PORTA FINO AD ARRIVARE A QUALITA' 0. PERO' NON LEGGE PIU' QUESTO CODICE, L'HA LETTO SOLO UNA VOLTA, L'HA LETTO SOLO IN QUESTA BATTUTA QUI. A QUALITA' 7 HA LETTO QUESTO CODICE E POI NON LO LEGGE PIU'. PERO' IL COMPUTER LO PORTA AVANTI FINO A QUANDO ARRIVA A QUALITA' 0.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA NON E' COSI'.

PETRONI: COME NO, LA QUALITA'.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: IL CODICE 7777 LO LEGGE...

PETRONI: UNA SOLA VOLTA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: NO, C'E' ANCHE LA SECONDA VOLTA.

PETRONI: NO, QUALITA' 6 L'HA PERSO.

GIUDICE PRIORE: MA IN QUESTA BATTUTA NON LEGGE 7777?

PETRONI: C'E' IL CODICE 7777, PERO' NON LO LEGGE. PERCHE' SCENDENDO DI QUALITA', SE AVESSE LETTO IL CODICE DI MODE 2, QUI AVREBBE MANTENUTO QUALITA' 7. SCENDENDO DI QUALITA' DA 7 A 6, SIGNIFICA CHE NON C'E' STATO L'AGGIORNAMENTO. IL COMPUTER HA MANTENUTO IL CODICE, MA L'HA MANTENUTO MEMORIZZATO DELLA BATTUTA INIZIALE, DELLA BATTUTA PRECEDENTE, OSSIA DELLA BATTUTA 7.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E PERCHE' POI NON L'HA PIU' MANTENUTO?

PETRONI: ADESSO NON SO IL PROGRAMMA DEL COMPUTER. IL PROGRAMMATORE CE LO PUO' SPIEGARE SE IL PROGRAMMA E' FATTO IN TAL SENSO. NEL SENSO CHE DOPO UN CERTO NUMERO DI BATTUTE NEGATIVE PERDE IL CODICE. QUESTO LO POTERE CHIEDERE AL PROGRAMMATORE, PERCHE' IL PROGRAMMATORE SA COM'E' FATTO IL PROGRAMMA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: VEDIAMO LA SPIEGAZIONE CHE LEI DA' QUI.

PETRONI: SI'. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 18 34'28'' COME TRACCIA LOCALE AUTOMATICA CON QUALITA' 7. VELOCITA' CIRCA 935 NODI. CONSIDERATO CHE LA TRACCIA SI TROVA A CIRCA 30 NAUTICAL MILES DAL SITO, E QUINDI IN UN'AREA DI PLATTER E' FACILE IPOTIZZARE CHE ESSA SIA STATA INIZIALIZZATA MANUALMENTE E POI TRACCIATA IN AUTOMATICO. E' INFATTI NORMALE PROCEDURA INIBIRE L'INIZIALIZZAZIONE AUTOMATICA IN ZONE DI PLATTER.. L'INTERVENTO DELL'OPERATORE NELLA FASE DI INIZIALIZZAZIONE PUO' AVER GENERATO, PER IMPRECISO POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB SUL PLOT, UN ERRORE NEL CALCOLO DELLA VELOCITA' DEL TIPO DI QUELLO INDICATO A PROPOSITO DELLA TRACCIA LIMA-LIMA 457". QUINDI NELLA LIMA-LIMA 457 E' STATO GIA' SPIEGATO QUESTO ASPETTO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA A NOI CI INTERESSA DI CAPIRE QUELL'EFFETTO DI TRASCINAMENTO DI CUI LEI PARLA.

PETRONI: QUI NON STIAMO PARLANDO DI EFFETTO DI TRASCINAMENTO. STO PARLANDO DI UN OPERATORE CHE INIZIALIZZA UNA TRACCIA NON SU SEGNALE IFF MA SU SEGNALE RADAR. QUINDI SU PLATTER. PLATTER SIGNIFICA SEGNALE RADAR CHE POTREBBE ESSERE UNA MONTAGNA, POTREBBE ESSERE UNA CASA, ECCETERA. QUINDI HO DETTO CHE L'INIZIALIZZAZIONE IN QUESTO CASO E' AVVENUTA DA UN OPERATORE IN MANUALE. QUINDI HA FATTO UN POSITION UP-DATE. POI, NELL'AGGIORNAMENTO DEL NEW TRACK POSITION UP-DATE, NON AVENDO UTILIZZATO LA SCALA CORRETTA SI VERIFICA LA VELOCITA' ELEVATA DEI 935 NODI.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: VA BENE, MA NON E' QUESTA LA COSA CHE CI INTERESSAVA. NOI VOGLIAMO CAPIRE QUELL'EFFETTO DI TRASCINAMENTO DI CUI PARLAVA.

PETRONI: VADO AVANTI. CONSIDERATO POI CHE TALE TRACCIA RISULTA ESSERSI CORRELATA PER UNA SOLA VOLTA CON IL PLOT IFF DI MODE 2, ELEMENTO QUEST'ULTIMO CHE DOVREBBE QUALIFICARLA COME CORRISPONDENTE A VELIVOLO MILITARE, E' OPPORTUNO OSSERVARE CHE LA SUDETTA UNICA CORRELAZIONE E' AVVENUTA A BREVE DISTANZA, CIRCA 30 NAUTICAL MILES DAL SITO, E CIOE' IN UN AREA DOVE E' FREQUENTE IL DETERMINARSI DI RIFLESSIONI ANOMALE, TRASCINAMENTO, DEL SEGNALE IFF". ECCO, NEL MOMENTO IN CUI SI AGGANCIAVA AL CODICE DI MODE 2 IFF, E QUINDI L'ALONE POSSIBILE DELL'IFF. "CIO' INDUCE A SERIE PERPLESSITA' SULL'EFFETTIVA ESISTENZA DI QUELLA POSIZIONE DI UN PLOT IFF SUL QUALE LA TRACCIA SI E' ASSOCIATA".

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: C'ERA UN EFFETTO TRASCINAMENTO ALLORA, PERCHE' NON CAPIAMO BENE DA QUELLO CHE E' SCRITTO LI CHE COSA SIGNIFICA.

PETRONI: L'EFFETTO TRASCINAMENTO SIGNIFICA CHE UN VELIVOLO...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: IN QUESTO CASO, SU QUESTA TRACCIA SPECIFICA, NON IN GENERALE, CI FACCIA CAPIRE.

PETRONI: PARLANDO IN GENERALE POI SI CAPIRA' PURE IL CASO SPECIFICO. L'EFFETTO ALONE SI VERIFICA...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA TRASCINAMENTO O ALONE E' LA STESSA COSA?

PETRONI: CERTO. IN UNA DISTANZA DI 30-40 MIGLIA DALLA POSTAZIONE RADAR, OSSIA ALL'INTERNO DELLE 30-40 MIGLIA, UN VELIVOLO CON SEGNALE IFF GENERA UNA RIPETIZIONE PER TUTTI I 360° DEL SEGNALE. QUINDI LA PRESENZA DI UN VELIVOLO ALL'INTERNO DI QUESTO CERCHIO CREA QUESTO EFFETTO, L'EFFETTO ALONE O TRASCINAMENTO. ALLORA CHE COSA SUCCEDERE? SUCCEDERE CHE ESISTE UN SEGNALE DI IFF. UNA TRACCIA CHE SI TROVA ALL'INTERNO DI QUESTA POSIZIONE, NEI PRESSI DI QUESTA POSIZIONE, AL MOMENTO DELL'AGGIORNAMENTO APRE UN GATE DI CORRELAZIONE, IL COMPUTER APRE UN GATE DI CORRELAZIONE. DENTRO QUESTO GATE DI CORRELAZIONE PENSA DI TROVARE L'AGGIORNAMENTO DELLA TRACCIA CHE HA NELLA SUA MEMORIA. SIGNIFICA CHE QUANDO QUESTO SEGNALE IFF E' ENTRATO, QUINDI QUESTO TRASCINAMENTO CHE POTEVA ESSERE QUESTO, QUESTO, QUESTO, PER TUTTI I 360°... QUINDI UNA TRACCIA QUALSIASI CHE, APRENDO IL SUO GATE DI CORRELAZIONE, IL SUO GATE DI CORRELAZIONE VA A FINIRE DENTRO AL SEGNALE DI IFF, SI AGGANCIA A QUEL SEGNALE DI IFF E LO PRENDE COME SE FOSSE L'AGGIORNAMENTO REALE DI QUELLA TRACCIA. COSA CHE PUO' NON AVERE NULLA A CHE FARE CON QUELLA TRACCIA. PERCHE' QUESTO LO PUO' TROVARE QUI, LO PUO' TROVARE QUI O QUI. E QUINDI E' ASSOLUTAMENTE INACCETTABILE, OSSIA NON PUO' ESSERE CONSIDERATO UN AGGIORNAMENTO VALIDO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ALLORA QUESTO SIGNIFICHEREBBE CHE DA QUALCHE ALTRA PARTE CI DOVREBBE ESSERE REGISTRATA UNA TRACCIA A QUELLA STESSA DISTANZA COL

CODICE SIF DI MODE 2 IN QUESTO CASO, UGUALE A QUELLO...

PETRONI: QUESTO SIGNIFICA, IN QUESTO CASO DI QUESTA TRACCIA CHE ABBIAMO ESAMINATO, LA 041, CHE C'E' STATA UNA INIZIALIZZAZIONE MANUALE FATTA DA UN OPERATORE, E QUINDI SENZA UN CODICE DI IFF, LA QUALE E' AVVENUTA CON DEI PARAMETRI SBAGLIATI PERCHE' L'OPERATORE, NON APRENDO AL MASSIMO LA SCALA TRA IL NEW TRACK POSITION UP-DATE, NON HA ESATTAMENTE PRESO LA POSIZIONE E QUINDI E' VENUTA FUORI UNA TRACCIA CON UNA VELOCITA' MOLTO ELEVATA. POI LA TRACCIA NEL SUO PERCORSO, IL GATE DI CORRELAZIONE DI QUESTA TRACCIA E' ENTRATO NEL SEGNALE IFF E QUINDI QUESTA TRACCIA HA PRESO QUEL SEGNALE COME PROPRIO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA QUESTO 7777 IN FIN DEI CONTI DA DOVE NASCE?

PETRONI: QUESTO 7777 NASCE DA UN VELIVOLO. CI DOVREBBE ESSERE UN VELIVOLO NEL RAGGIO. MA COME HO SPIEGATO L'ALTRA VOLTA, POTREBBE ESSERE UN VELIVOLO CHE E' FERMO A TERRA. PERCHE' A POGGIO BALLONE SI E' VERIFICATO CHE UN VELIVOLO FERMO A GROSSETO, IN PISTA O DENTRO L'HANGAR, CON GLI IFF ACCESI, CREA L'EFFETTO ALONE. QUINDI POTREBBE NON ESISTERE PROPRIO QUESTO AEROPLANO, BENSÌ STA A TERRA. LO SPECIALISTA ACCENDE L'IFF E CREA L'ALONE. L'ALONE CREA QUESTO EFFETTO. POI LO SPECIALISTA SPEGNE L'IFF E L'ALONE SPARISCE. QUINDI PUO' NON ESSERE IN VOLO NESSUN AEREO, NEL CASO DI GROSSETO AD ESEMPIO, CHE SI TROVA A 13-14 MIGLIA DA POGGIO BALLONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ALLORA SI DOVREBBE VERIFICARE A 13-14 MIGLIA, NON A 30 MIGLIA.

PETRONI: NO, NON MI SONO SPIEGATO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MI FACCIA PERFEZIONARE LA DOMANDA. SE SI E' CERCATO DI DARE UNA SPIEGAZIONE DI QUESTO GENERE, A MIO PARERE LA SPIEGAZIONE SI SAREBBE DOVUTA COMPLETARE ANDANDO A VEDERE SE EFFETTIVAMENTE UNA COSA DEL GENERE POTEVA ACCADERE, CIOE' ANDANDO A VERIFICARE SE C'ERA EFFETTIVAMENTE UN AEREO ALLA DISTANZA DI 30 MIGLIA CHE AVREBBE POTUTO PRODURRE QUELL'EFFETTO ALONE CON IL CODICE REALE 7777.

PETRONI: QUI VIENE DATA QUESTA SPIEGAZIONE, LA RILEGGIAMO. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 18 34'28'' COME TRACCIA LOCALE, AUTOMATICA CON QUALITA' 7, VELOCITA' CIRCA 935 NODI. CONSIDERATO CHE TALE TRACCIA SI TROVA A CIRCA 30 MIGLIA DAL SITO E QUINDI IN UN AREA DI PLATTER, E' FACILMENTE IPOTIZZABILE CHE ESSA SIA STATA INIZIALIZZATA MANUALMENTE", QUINDI QUELLO CHE HO SPIEGATO, "E POI TRACCIATA IN AUTOMATICO". QUINDI ERA STATA PASSATA, UNA VOLTA FATTA L'INIZIALIZZAZIONE NEW TRACK POSITION UP-DATE IN UN MODO SBAGLIATO, E QUINDI CON VELOCITA' SUCCESSIVA, ERA STATA PASSATA SUCCESSIVAMENTE IN AUTOMATICO. "E' INFATTI NORMALE PROCEDURA INIBIRE L'INIZIALIZZAZIONE AUTOMATICA IN ZONE DI PLATTER.. L'INTERVENTO DELL'OPERATORE NELLA FASE DI INIZIALIZZAZIONE PUO' AVER GENERATO, PER IMPRECISO POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB SUL PLOT, UN ERRORE NEL CALCOLO DELLA VELOCITA' DEL TIPO DI QUELLO INDICATO A PROPOSITO DELLA TRACCIA LIMA-LIMA 457. CONSIDERATO POI CHE TALE TRACCIA RISULTA ESSERSI CORRELATA PER UNA SOLA VOLTA CON UN PLOT IFF DI MODE 2, ELEMENTO QUEST'ULTIMO CHE DOVREBBE QUALIFICARLA COME CORRISPONDENTE A VELIVOLO MILITARE. E' OPPORTUNO OSSERVARE CHE LA SUDETTA UNICA CORRELAZIONE E' AVVENUTA A BREVE DISTANZA, CIRCA A 30 NAUTICAL MILES DAL SITO, E CIOE' IN UN'AREA DOVE E' FREQUENTE IL DETERMINARSI DI RIFLESSIONI ANOMALE, TRASCINAMENTO. CIO' INDUCE A SERIE PERPLESSITA' SULLA EFFETTIVA ESISTENZA DI QUELLA POSIZIONE, DI UN PLOT IFF SUL QUALE LA TRACCIA SI E' ASSOCIATA". OSSIA QUESTO DICE CHE CIO' CI INDUCE A SERIE PERPLESSITA', NEL SENSO CHE SI DICE CHE QUASI SICURAMENTE QUESTO E' UN SEGNALE IFF INESISTENTE, NEL SENSO CHE NON C'E' UNA TRACCIA IN VOLO. SIAMO PERPLESSI, NON SAPPIAMO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: QUESTO L'ABBIAMO CAPITO, L'HA GIA' DETTO TRE VOLTE. SICCOME CAPIAMO L'ITALIANO, ABBIAMO CAPITO QUELLO CHE LEI STA DICENDO. PERO' ANCHE LEI FACCIA UN MINIMO DI SFORZO PER CERCARE DI CAPIRE QUELLO CHE LE STIAMO CHIEDENDO. E CIOE', QUESTO DISCORSO SI SAREBBE POTUTO VERIFICARE FACILMENTE SE ERA VERO O SE ERA FALSO, ANDANDO A RICERCARE SE ALLA DISTANZA DI CIRCA 30 MIGLIA C'ERA EFFETTIVAMENTE UN AEROPLANO CON IL CODICE IFF 7777 CHE HA PRODOTTO QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO. PERCHE' NON E' STATA FATTA QUESTA VERIFICA CHE ERA SEMPLICE A FARSI, QUINDI SI LEVAVANO DI MEZZO LE CONGETTURE E SI DAVA UNA SPIEGAZIONE PIU' CERTA?

PETRONI: NOI A MONTE DI QUESTO LAVORO ABBIAMO FATTO IL LAVORO DI RIPORTARE TUTTE LE TRACCE DELLA TRACK HISTORY SU DELLE CARTINE. QUINDI IN QUEL LAVORO E' STATO FATTO IL LAVORO CHE LEI DICE. NEL SENSO CHE SONO STATE PRESE TUTTE LE TRACCE CHE

SONO QUI DENTRO E SONO STATE RIPORTATE SULLE CARTINE CHE STANNO LI'.
GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA C'E' UNA TRACCIA A DISTANZA DI 30 MIGLIA IN QUELL'ISTANTE...

PETRONI: NON LO SO, SI PUO' ANDARE AD ANALIZZARE. E' UN LAVORO CHE E' STATO FATTO A MONTE E QUINDI SI PUO' ANDARE A PRENDERE TUTTE LE CARTINE E ANDARE A FARE QUESTA ANALISI. SE A LEI INTERESSA QUESTO ASPETTO, SI PRENDONO QUELLE CARTINE E DA QUELLE CARTINE SI VA A VEDERE SE ESISTONO ALTRE TRACCE CON IL CODICE IFF DI MODE 2 CODICE 7777. ESISTE LA, STA LI', SE C'E' E' LI'.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E SE NON C'E'?

PETRONI: SE NON C'E', EVIDENTEMENTE E' VALIDA LA TESI CHE E' STATA FATTA, NEL SENSO CHE QUEL CODICE IFF DI MODE 2 CODICE 7777 NON E' ALTRO CHE UN VELIVOLO CHE STA' A TERRA, A GROSSETO, MAGARI DENTRO L'HANGAR O SUL RACCORDO...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA SIAMO A 30 MIGLIA, NON PUO' ESSERE GROSSETO CHE E' PIU' VICINO.

PETRONI: MA ABBIAMO VISTO CHE NON SIAMO A 30 MIGLIA. AL MOMENTO IN CUI PRENDE IL CODICE IFF LO PRENDE IN UN'UNICA POSIZIONE ALLE 18 34'40''. ALLE 18 34'40'' LA TRACCIA SI TROVA A +27 +4. E QUESTA E' L'UNICA POSIZIONE IN CUI PRENDE IL CODICE IFF CON QUALITA' 7. QUINDI QUELLO E' L'UNICO MOMENTO IN CUI VEDE QUEL CODICE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA SE NON SONO 30 MIGLIA, SARANNO 29.

GIUDICE PRIORE: SULLA DESCRIZIONE VOI DITE "A CIRCA 30 MIGLIA".

PETRONI: SAREMO A 24-25 MIGLIA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA SARA' PIU' DI 27 SICURAMENTE.

PETRONI: VA BENE, CERTO. METTIAMO ANCHE 30 MIGLIA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: QUINDI SIAMO FUORI DALL'AEROPORTO, NON CI PUO' ESSERE UN AEREO A TERRA.

PETRONI: NON MI RICORDO A CHE DISTANZA STA GROSSETO DA POGGIO BALLONE, BISOGNA PRENDERE UNA CARTA GEOGRAFICA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA SARANNO 13-15 MIGLIA?

PETRONI: NON LO SO, NON MI RICORDO. SE LEI VUOLE FARE QUESTA ANALISI IN DETTAGLIO, BISOGNA ANDARE A VEDERE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA MI STAVO DOMANDANDO: SICCOME E' UN'ANALISI SEMPLICE VERIFICARE SE C'ERA UN AEREO, PRIMA DI FARE QUESTE AFFERMAZIONI MI STO DOMANDANDO SE AVETE VERIFICATO CHE C'ERA DAVVERO.

PETRONI: QUESTE AFFERMAZIONI SONO ANCHE A SEGUITO DI UN SPIEGAZIONE CHE DIAMO DEL SEGNALE IFF INTORNO ALLE 40 MIGLIA. IN CUI DICIAMO CHE UN VELIVOLO ANCHE IN FASE DI PROCEDURA DI ATTERRAGGIO, CREA QUESTO ALONE. E' QUINDI IL SEGNALE DI IFF DI QUELL'ALONE, AUTOMATICAMENTE NON E' SICURO, NON E' QUALCOSA DA CONSIDERARE VALIDO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: UN AEREO CREA UN ALONE CHE E' SOSTANZIALMENTE UN CERCHIO (INCOMP.) ALLA DISTANZA IN CUI SI TROVA QUESTO AEREO.

PETRONI: CERTO, APPROSSIMATIVAMENTE PER QUELLO CHE E' IL SEGNALE IFF, OSSIA LA GRANDEZZA DEL SEGNALE IFF. NEL SENSO DI QUELLA CHE E' LA TOLLERANZA DI RICEZIONE DEL SEGNALE IFF.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E QUINDI E' COMUNQUE UN CERCHIO.

PETRONI: UN CERCHIO DI 360°.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E QUINDI PER POTERSI DETERMINARE QUESTA RICEZIONE SI DEVE NECESSARIAMENTE TROVARE A CIRCA 29 MIGLIA?

PETRONI: ADESSO NON SO QUAL E' LA TOLLERANZA DEL SEGNALE IFF. SI TRATTA DI ANDARE A VEDERE QUAL E' IL GATE DI CORRELAZIONE, SI TRATTA DI ANDARE A VEDERE QUALE E' LA LUNGHEZZA E QUINDI LA TOLLERANZA E LA PRECISIONE DEL SEGNALE IFF, E QUINDI DA QUELLO VEDERE QUAL E' PIU' O MENO LA TOLLERANZA PER POTERLO PRENDERE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: (INCOMPRESIBILE, TROPPO LONTANO DAL MICROFONO).

PETRONI: NO, NON SONO SORPRESO PER QUESTA AFFERMAZIONE, PERCHE' QUESTA AFFERMAZIONE E' A SEGUITO DI UNA SPIEGAZIONE NELLA QUALE SI DICE CHE TUTTI I SEGNALI IFF CHE SONO ALL'INTERNO DELLE 50 MIGLIA NON SONO DA' CONSIDERARSI VALIDI. PERCHE' C'E' QUESTO EFFETTO ALONE E QUINDI NON DA LA SICUREZZA CHE LI' C'E' UN AEROPLANO. C'E' UN SEGNALE IFF, MA NON BASTA. COMUNQUE VEDIAMO LA POSIZIONE DI POGGIO BALLONE, PERCHE' IO NON LA SO. COMUNQUE NON E' UN'ANALISI CHE HO FATTO IN QUESTA SITUAZIONE, PERCHE' NON ERA NECESSARIO. E QUINDI QUESTO SIGNIFICA CHE QUESTO SEGNALE IFF, IN QUANTO CADEVA DENTRO QUELL'ALONE DELLE 40 MIGLIA, NON ERA DA CONSIDERARE ACCETTABILE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA NON E' UN PROBLEMA DI CADERE ALL'INTERNO DELLE 40 MIGLIA. PER POTERSI VERIFICARE UNA SITUAZIONE DI QUEL GENERE, SIGNIFICA CHE

CI DOVEVA ESSERE UN ALTRO AEROPLANO DA QUALCHE PARTE, DISTANTE GROSSOMODO LA STESSA QUANTITA' CHE AVEVA PRODOTTO QUEL CODICE. IO NON CAPISCO FRANCAMENTE PERCHE' PRIMA DI FARE DELLE IPOTESI COME QUELLE CHE AVETE FATTO VOI, NON SIETE ANDATI A VEDERE SE C'ERA DAVVERO QUESTO AEROPLANO. PERCHE' SE L'AEROPLANO VERO NON C'E', ALLORA QUELL'IPOTESI...

PETRONI: NOI, PER OGNI TRACCIA CHE ABBIAMO FATTO QUA, NON ABBIAMO FATTO UN PROCESSO. NOI PER OGNI TRACCIA ABBIAMO CERCATO DI DARE UNA SPIEGAZIONE LOGICA DI QUELLE CHE PUO' ESSERE AVVENUTO. NON UN PROCESSO PER OGNI TRACCIA. PERCHE' CHIARAMENTE, SE UNO PER OGNI TRACCIA VUOL FARE UN PROCESSO, ALLORA SIGNIFICA ANDARSI A FARE MILLE DOMANDE E TROVARE MILLE RISPOSTE PER LE MILLE DOMANDE. QUI E' STATA DATA LA RISPOSTA PIU' OVVIA, LA RISPOSTA PIU' PLAUSIBILE.

GIUDICE PRIORE: TENGA PRESENTE CHE QUESTE SONO CONSIDERAZIONI CHE VOI CONSEGNATE A MANI DEL GENERALE BLANDINI, PERO' UNA DESCRIZIONE UFFICIALE DI TUTTO QUESTO NON SI FA MENZIONE ASSOLUTAMENTE. CIOE' LE DESCRIZIONI DI QUESTE TRACCE NON PORTANO MAI NULLA DI QUESTO. QUESTO E' UN DOCUMENTO CHE NOI ABBIAMO TROVATO NEL CORSO DI UN SEQUESTRO ALL'INTERNO DELL'ITAV, MA QUESTO E' UN DOCUMENTO INTERNO PER IL GENERALE BLANDINI. QUELLO CHE VOI DICEVATE UFFICIALMENTE, CHE L'ITAV DICEVA ALLO SMA E CHE LO SMA CONSEGNA ADDIRITTURA ALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE STRAGI, E' BEN ALTRA COSA. QUINDI QUESTO PER QUALE RAGIONE NON LO SCRIVETE SU QUELLA CHE DIVENTA LA TESI UFFICIALE DELL'AERONAUTICA?

PETRONI: QUESTO E' UN LAVORO DI PRIMO IMPATTO CON LA TRACK HISTORY PER CERCARE DI AVERE UNA VISIONE GENERALE DI TUTTA LA TRACK HISTORY. QUINDI NON SI ENTRA NEL DETTAGLIO DELLA SINGOLA TRACCIA, BENSÌ SI VA A VEDERE TUTTE LE TRACCE ESISTENTI CERCANDO DI DARE UN'INTERPRETAZIONE PIU' SEMPLICE POSSIBILE, QUELLA PIU' SNELLA POSSIBILE. DOPO DI CHE, SE SI VUOLE ENTRARE NEL DETTAGLIO DI OGNI SINGOLA TRACCIA, CHIARAMENTE BISOGNA FARE TUTT'ALTRO TIPO DI LAVORO. QUESTO E' UN PRIMO LAVORO FATTO...

GIUDICE PRIORE: MA VOI NON E' CHE AVETE FATTO UN PRIMO LAVORO, QUESTO E' ADDIRITTURA IL SECONDO LAVORO, LA SECONDA VERSIONE. VOI AVETE LAVORATO TANTISSIMO, PERCHE' VOI AVETE MANDATO ALLA COMMISSIONE STRAGI UNA SECONDA VERSIONE A CORREZIONE E AD ELIMINAZIONE DI QUELLA PRECEDENTE. QUESTO LAVORO, CHE SEMBRA AVERE LA FINALITA' DI DARE UNA SPIEGAZIONE A TUTTI I VELIVOLI CHE HANNO UNA VELOCITA' SUPERIORE AGLI 800 NODI, CIOE' A TUTTI QUEI VELIVOLI CHE IL PROFANO POTEVA INTERPRETARE COME VELIVOLI MILITARI, QUESTA INTERPRETAZIONE SUPPLETIVA, MOLTO PIU' DETTAGLIATA, NON E' STATA MAI PORTATA A CONOSCENZA DEI TERZI, CIOE' NON E' MAI USCITA DALL'INTERNO DELL'AERONAUTICA. ERA UN APPUNTO PER LA VISIONE DEL GENERALE BLANDINI, CIOE' NON E' MAI USCITO. NON CI VOLEVA NIENTE A PRODURRE UNA TERZA VERSIONE CHE AVESSE CORRETTO LA SECONDA, CHE A SUA VOLTA CORREGGEVA LA PRIMA. VISTO CHE QUESTO ERA MOLTO PIU' DETTAGLIATO, ERA MOLTO PIU' STUDIATO, SI SCENDEVA NEI PARTICOLARI DI QUELLE TRACCE CHE A PARERE DELL'AERONAUTICA SEMBRANO LE PIU' SENSIBILI, PERCHE' ERANO QUELLE CHE AVEVANO UNA VELOCITA' SUPERIORE AGLI 800 NODI, QUESTO NON E' MAI STATO PORTATO ALL'ESTERNO. QUESTO E' UN LAVORO SUO, DI FAGGIANI E DI GAUDIO, CHE E' RIMASTO NELLE MANI DEL GENERALE BLANDINI E CHE NOI NON SAPPIAMO CHE USO NE E' STATO FATTO. QUESTO E' IL PUNTO.

PETRONI: QUELLA E' LA RISPOSTA EVIDENTEMENTE A UN QUESITO DEL GENERALE BLANDINI. GIUDICE PRIORE: PERO' IL GENERALE BLANDINI, QUESTO DOCUMENTO CHE VOI AVETE PREPARATO CON TANTA CURA DANDO UNA GIUSTIFICAZIONE PER CIASCUNO DEI VELIVOLI CHE POTEVA SEMBRARE MILITARE, DI QUESTO STUDIO NON SI E' MAI SAPUTO NULLA, E' RIMASTO NELL'INTERNO DELLO STATO MAGGIORE, NON E' STATO MAI PORTATO A CONOSCENZA ALL'ESTERNO. E NON C'ERA NULLA DI PIU' SEMPLICE, L'AVEVATE GIA' FATTO. ADDIRITTURA ADESSO MI SI RICORDAVA CHE QUESTA NASCE TRA LA PRIMA E LA SECONDA, QUINDI A RIGORE DOVEVATE METTERLO IN QUESTA SECONDA. QUESTO E' IL DOCUMENTO UFFICIALE.

PETRONI: PER METTERLO IN QUESTA, SIGNIFICAVA FARE QUEL LAVORO PER TUTTE QUELLE TRACCE.

GIUDICE PRIORE: NO, VOI VI SIETE PREOCCUPATI SOLTANTO DI QUELLE CHE SUPERAVANO GLI 800 NODI. PER IL RESTO LA COSA POTEVA RISOLVERSI IN UN ALTRO MODO. LA PREOCCUPAZIONE DELLO SMA QUANDO VI FA QUESTE DOMANDE SONO I VELIVOLI CHE SUPERANO GLI 800 NODI, PERCHE' I VELIVOLI CHE SUPERANO GLI 800 NODI POSSONO ESSERE INTERPRETATI DA UN PROFANO COME DEI VELIVOLI MILITARI.

PETRONI: E' LA RISPOSTA A UN QUESITO PRECISO.

GIUDICE PRIORE: PERO' AVVIENE TRA LA PRIMA STESURA E LA SECONDA STESURA, CIOE'

PRECEDE QUELLA. IN QUELLA STESURA, TUTTO QUESTO VOSTRO LAVORO NON VIENE RIPORTATO.

PETRONI: MA NON VIENE RIPORTATO PER OMOGENEITA' DEL LAVORO.

GIUDICE PRIORE: MA SONO COSE CHE LEI STESSO RICONOSCE COME MOLTO IMPORTANTI, PERCHE' SERVONO AD ELIMINARE QUALSIASI IPOTESI DI PRESENZA DI VELIVOLI MILITARI.

PETRONI: PER OMOGENEITA', IN QUANTO QUESTO E' UN TIPO DI LAVORO FATTO IN UN CERTO MODO.

GIUDICE PRIORE: MA PRENDE L'ALFA-ALFA 041. LI' VOI VE LA CAVATE CON POCHE BATTUTE. TUTTO QUESTO VOSTRO LAVORO COSI' IMPEGNATIVO DI GIUSTIFICAZIONE DELLA NON PRESENZA DI UN AEREO MILITARE, DOVEVA ESSERE MESSO LI'. E CHE SE LO TENEVA BLANDINI COSI', NELLE MANI? PER QUALE RAGIONE? QUESTO E' UN LAVORO FATTO BENISSIMO. VOI AVETE ELIMINATO LA POSSIBILITA' CHE QUESTI VELIVOLI POTESSERO ESSERE INTERPRETATI COME VELIVOLI EFFETTIVAMENTE PRESENTI. QUESTA ERA LA PRIMA COSA CHE BISOGNAVA PORTARE A CONOSCENZA DELLA COMMISSIONE STRAGI. LI' NON C'E' NIENTE DI TUTTO QUESTO. VOI PER OGNI TRACCIA SCRIVETE UNA VENTINA DI RIGHE. QUELLO CHE FIRMA QUESTA QUI, CHE E' PUGLIESE CREDO, SE LA CAVA CON TRE RIGHE.

PETRONI: PERCHE' COSI' OMOGENEAMENTE COME E' STATO FATTO PER IL RESTO, VIENE FATTO ANCHE PER QUELLO.

GIUDICE PRIORE: MA CHE COSA RILEVA L'OMOGENEITA' QUANDO QUI CI SONO GIUSTIFICAZIONI COSI' STUDIATE?

PETRONI: IN QUANTO E' UNA RISPOSTA, UNO STUDIO PARTICOLARE FATTO PER QUELLE TRACCE. QUINDI E' UN LAVORO A PARTE, DIVERSO.

GIUDICE PRIORE: ANDIAMO AVANTI. SONO TANTE QUESTE E NESSUNA DI QUESTE INTERPRETAZIONI COSI' DETTAGLIATE, COSI' STUDIATE, ADDIRITTURA COMPORTANO UNA STESURA DI 20 RIGHE E PIU', VIENE RIPORTATA IN QUESTA VERSIONE QUESTA E' UNA VISIONE SUCCESSIVA A QUESTO DOCUMENTO. CIOE' IL VOSTRO LAVORO E' STATO PRESO E NON E' STATO USATO. NON SARA' COLPA SUA, QUESTO E' PACIFICO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: IO NON HO AVUTO ANCORA SODDISFAZIONE DELLA MIA DOMANDA. RIPETO ANCORA UNA VOLTA. LA SENSAZIONE CHE SI RICAVA NEL LEGGERE QUELLE SPIEGAZIONI, E' CHE SI VOGLIA CERCARE DI FARE APPARIRE COME NON TRACCE REALI ALCUNE TRACCE CHE INVECE POTREBBERO ESSERE DAL PROFANO ESSERE SCAMBIATE PER TRACCE MILITARI. ALLE VOLTE DANDO DELLE SPIEGAZIONI CHE POTREBBERO ESSERE GIUSTIFICATE CON UN SEMPLICE ESAME DI ALTRE TRACCE ADIACENTI. IN REALTA' NON E' STATO FATTO. ALLORA IO NON CAPISCO. RITORNO ANCORA UNA VOLTA AL COSIDDETTO "EFFETTO ALONE". QUESTO "EFFETTO ALONE" RITENGO PRIMA DI TUTTO CHE SIA UN EFFETTO PARTICOLARE, CIOE' UN EFFETTO CHE NON CAPITA TUTTE LE VOLTE.

PETRONI: L'EFFETTO ALONE CAPITA TUTTE LE VOLTE CHE C'E' UNA TRACCIA ALL'INTERNO DI QUEL CERCHIO DELLE 40-50 MIGLIA. DOPO DI CHE, A SECONDA DI COME VIENE FATTO IL SETTAGGIO DA PARTE DEL PPO DI INIBIRE (INCOMP.), PUO' O MENO ESSERE PRESO IN CONSIDERAZIONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA L'EFFETTO ALONE...

PETRONI: E' SEMPRE VALIDO, CIOE' NON E' CHE UN GIORNO C'E' E UN GIORNO NON C'E'. QUELLO E' SEMPRE VALIDO. DOPO DI CHE DIPENDE DAL SETTAGGIO CHE VIENE FATTO DAL PPO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ALLORA NON MI SONO SPIEGATO. VOLEVO DIRE: IL FATTO CHE SU UNA TRACCIA REGISTRATA SULLA TRACK HISTORY COMPAIA UN CODICE SIF CHE IN REALTA' NON E' IL SUO CODICE, MA E' QUELLO ACCHIAPPATO DA UN ALTRO AEROPLANO, NON E' UN FATTO CHE CAPITA IN TUTTI I MOMENTI.

PETRONI: E' UN FATTO NORMALE CHE PUO' ESSERE AVVENUTO. ADESSO IO NON LO RICORDO, MA PUO' ESSERE AVVENUTO IN QUESTA TRACK HISTORY PIU' DI UNA VOLTA. TANTO E' VERO CHE QUANDO SI VA A SPIEGARE L'EFFETTO ALONE, SI E' VISTO CHE PIU' DI UNA TRACCIA E' CAPITATA IN QUESTA CONDIZIONE. CIOE' CHE HA PRESO DEI CODICI E QUINDI E' STATA INIZIALIZZATA ALL'INTERNO DI QUESTO CERCHIO. CE N'E' PIU' DI UNA CHE SI E' INIZIALIZZATA ALL'INTERNO DI QUESTO CERCHIO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA IL FATTO DI INIZIALIZZARSI ALL'INTERNO DI QUESTO CERCHIO NON E' SUFFICIENTE. CI DEVE ESSERE ANCHE UN AEROPLANO CHE HA QUEL CODICE CHE PRODUCE QUESTO EFFETTO ALONE. QUESTO E' IL PUNTO. CIOE' NON SI PUO' STABILIRE SEMPLICEMENTE DALL'ESAME DI UNA TRACCIA, SE QUELLA E' SOGGETTA O NO A QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO. BISOGNA ANDARE A CERCARE ANCHE QUELLA REALE CHE LO HA PRODOTTO. ALLORA PERCHE' NON E' STATA CERCATA, VISTO CHE ERA FACILE?

PETRONI: MA LO DICE LEI CHE E' FACILE. NON E' FACILE, SI TRATTA DI ANDARE AD ANALIZZARE IN DETTAGLIO, COSI' COM'E' STATO FATTO PER QUELLA O ANCORA PIU' APPROFONDITO. E ANDARE A VEDERE POI SE PER CODICE 7777 CI SONO STATE ALTRE

TRACCE E CHE SI SONO INIZIALIZZATE CON IL CODICE 7777 E IN QUALE POSIZIONE SI SONO INIZIALIZZATE. QUINDI E' UN LAVORO MOLTO COMPLICATO, MOLTO DIFFICILE. PERCHE' QUI SIAMO IN PRESENZA DI 200 TRACCE CIRCA E SI TRATTA DI ANDARLE A PRENDERE TUTTE, ANALIZZARLE TUTTE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA COME TUTTE? SOLTANTO QUELLE CHE STANNO NEI DINTORNI.

PETRONI: MA LEI DEVE DISPORRE DI TUTTE E 200 PER ANDARE A VEDERE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA PERCHE' BASTA PRENDERE QUELLE CHE SONO ALLE INTORNO 18,36.

PETRONI: PERO' LE DEVO SCORRERE TUTTE. SICCOME QUESTO LAVORO E' STATO FATTO NON SOLO PER POGGIO BALLONE, MA PER POTENZA PICENA, PER MARSALA, QUINDI E' UN LAVORO IN CUI EVIDENTEMENTE NON SI POTEVA SCENDERE IN DETTAGLIO PER OGNI SINGOLA TRACCIA, PERCHE' ALTRIMENTI DOPO DIECI ANNI SI STAVA ANCORA QUI A LAVORARE. QUINDI SI DOVEVA FARE UN CERTO PUNTO DI FARE UN DISCERNIMENTO DEL LAVORO CHE SI VOLEVA FARE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: LA DETERMINAZIONE DELL'ESISTENZA DI UN ALTRO VELIVOLO CHE PORTAVA IL CODICE 7777 DOVEVA ESSERE FATTA INTORNO AL MOMENTO IN CUI E' STATA REGISTRATA QUELLA TRACCIA.

PETRONI: MA TUTTO PUO' ESSERE FATTO. SI TRATTA AL MOMENTO, NEL DISCERNIMENTO DEL LAVORO CHE SI VUOL FARE, CHE COSA SI VUOLE FARE. QUAL ERA L'OBIETTIVO? L'OBIETTIVO ERA QUELLO DI RIPORTARE SU DELLE CARTINE TUTTE LE TRACCE CHE STANNO QUI? E ALLORA CERTAMENTE SI FANNO TUTTE LE CARTINE E SI CERCA DI ANDARE A UNA CERTA VELOCITA'. PERCHE' LE CARTINE SONO TALMENTE TANTE, LE TRACCE SONO TALMENTE TANTE, LE BATTUTE SONO TALMENTE TANTE, CHE NON SI PUO' SCENDERE IN DETTAGLIO PER OGNUNA, ALTRIMENTI IL LAVORO DIVENTA DI ANNI.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA LA CONTEMPORANEITA' E' UNA COSA IMPORTANTE, CIOE' DEVE NASCERE NELLO STESSO ISTANTE DI TEMPO, PERCHE' SE NO IL FENOMENO DI TRASCINAMENTO NON E' CHE AVVIENE NEL TEMPO.

PETRONI: IL FENOMENO DI TRASCINAMENTO AVVIENE NELLE 24 ORE PER TUTTI I VELIVOLI CHE PASSANO NELL'INTERNO...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: SE UN AEREO CHE E' PASSATO UN'ORA PRIMA IN QUEL PUNTO E HA...

PETRONI: NO, QUELLO AL MOMENTO CHE ESCE FUORI DAL RAGGIO, SE NE VA, E NON CI STA PIU' NIENT'ALTRO. MA COMUNQUE NON E' UN LAVORO CHE IO HO FATTO QUESTO DI QUESTA RICERCA CHE MI STA DICENDO, NE' MI E' STATO CHIESTO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: IO HO QUI SOTTO MANO QUEL FAMOSO APPUNTO. SE LEI LO VUOLE STUDIARE. LEGGENDO PER QUELLO CHE RIGUARDA LA TRACCIA ALFA-ALFA 457 E LIMA-LIMA 457, CARTINA 71, "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 19 05'10'' COME TRACCIA AUTOMATICA INIZIALIZZATA AUTOMATICAMENTE".

PETRONI: NO, INIZIALIZZATA MANUALMENTE.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: "LA STESSA, CHE INIZIALMENTE HA VELOCITA' E VETTORI NULLI, RAGGIUNGE SUCCESSIVAMENTE LA VELOCITA' DI 1296 NODI. CIO' E' IL FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE TRA UN PLOT IFF RILEVATO AUTOMATICAMENTE E UN PRECEDENTE PLOT RIFERITO ALLO STESSO OGGETTO SEGNALATO DALL'OPERATORE AL COMPUTER POSIZIONANDOLO BALL-TAB". ARRIVA ALLA CONCLUSIONE -- OMETTO ALTRI PASSAGGI -- CHE "UN VALORE DI VELOCITA' NEL CUI CALCOLO INTERVIENE LO SPAZIO INTERCORRENTE TRA DUE SUCCESSIVI PLOT LOCALIZZATI CON METODI NON OMOGENEI, E' SCARSAMENTE ATTENDIBILE". D'ACCORDO?

PETRONI: MI FACCIA RILEGGERE. "IL FATTO CHE NELLA CIRCOSTANZA L'INIZIALIZZAZIONE SIA AVVENUTA IN MODO IMPRECISO, E COMPROVATO DALLO SCADIMENTO DI QUALITA' DELLA TRACCIA. TALE SCADIMENTO SI DETERMINA INFATTI QUANDO LA POSIZIONE STIMATA DEL SINTETICO SI DISCOSTA OLTRE I LIMITI DI TOLLERANZA. NEL CASO IN QUESTIONE SI PUO' RILEVARE CHE SI E' RESO NECESSARIO UN INTERVENTO DELL'OPERATORE PER RISTABILIRE LA CORRETTA POSIZIONE DEL SINTETICO SUL PLOT, AZIONE QUESTA CHE HA PERMESSO AL COMPUTER DI STABILIRE IL NUOVO VALORE DI VELOCITA', INTORNO AI 350 NODI, VELOCITA' TIPICA DI UN AEREO CIVILE. SI PUO' QUINDI CONCLUDERE CHE LA TRACCIA IN PAROLA NON HA MAI VOLATO ALLA VELOCITA' DI 1296 NODI", QUI SI STA PARLANDO DI CHE COSA? DI UNA TRACCIA CHE INIZIALMENTE E' STATA INIZIALIZZATA IN MANUALE, POI TRANSITATA IN AUTOMATICO. E POI SUCCESSIVAMENTE, UNA VOLTA PASSATA IN AUTOMATICO, SI E' CORRELATA CON UN SEGNALE IFF. QUINDI, NEL MOMENTO IN CUI SI E' CORRELATA CON QUESTO IFF, HA ASSUNTO UNA VELOCITA' ALTISSIMA. L'OPERATORE, ACCORGENDOSI DELLO SBALZO DI QUESTA TRACCIA, HA RISTABILITO LA POSIZIONE E I DATI.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: VEDIAMO SE SONO RIUSCITO A CAPIRE O SE SIAMO RIUSCITI A CAPIRE. L'ESTREMO VALORE ALTO DI VELOCITA' E' DERIVATO DAL FATTO CHE UNA TRACCIA VIENE TRACCIATA IN MANIERA NON OMOGENEA, CIOE' UNA VOLTA IN MANUALE E UNA VOLTA IN AUTOMATICO. QUANDO L'OPERATORE SI ACCORGE DI QUESTA VELOCITA' MOLTO ALTA, RISTABILISCE RELAZIONANDO IL PLOT ALL'IFF E QUINDI RIPORTA I PARAMETRI DELLA TRACCIA.

PETRONI: QUESTO NON E' DETTO CHE AVVIENE SEMPRE. PERCHE' SE L'OPERATORE FA UN AGGIORNAMENTO...

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: LE DISPIACE PASSARE ALLA SUCCESSIVA TRACCIA ALFA-ALFA 433 E LIMA-LIMA 433 ALLA PAGINA SUCCESSIVA?

PETRONI: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE 19 22'09''. LA STESSA, INIZIALIZZATA MANUALMENTE CON VALORI DI VELOCITA' E VETTORI NULLI, VIENE SUBITO DOPO TRACCIATA IN AUTOMATICO E ACQUISTA UNA VELOCITA' DI CIRCA 860 NODI, CHE MANTIENE SENZA APPREZZABILI VARIAZIONI PER CIRCA UN MINUTO E 46''".

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: TANTO PER CHIAREZZA, RISPETTO ALLA PRECEDENTE TRACCIA, L'ALFA-ALFA 457, SI TRATTA IN ENTRAMBI I CASI DI UNA TRACCIA CHE VIENE INIZIALIZZATA MANUALMENTE.

PETRONI: SI', A VELOCITA' ZERO. QUINDI L'OPERATORE NON HA FATTO ALTRO CHE IL NEW TRACK POSITION UP-DATE SENZA SPOSTARE LA BALL-TAB.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI SI TRATTA IN ENTRAMBI I CASI DI TRACCE CHE VENGONO INIZIALIZZATE MANUALMENTE.

PETRONI: SI', MA IN MODO DIVERSO. NEL SENSO CHE MENTRE LA PRIMA E' STATA INIZIALIZZATA SU UN PLOT E POI SUCCESSIVAMENTE GLI VIENE DATA UNA VELOCITA' ECCESSIVA PERCHE' LA BALL-TAB NON VIENE POSIZIONATA IN UN MODO CORRETTO...

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: E QUESTO DA DOVE LO OSSERVA LEI?

PETRONI: DALLA VELOCITA' INIZIALE CHE ACQUISTA... NO, SONO IO CHE HO SBAGLIATO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI SONO DUE CASI ASSOLUTAMENTE SIMILI.

PETRONI: ALLORA, ABBIAMO DETTO CHE C'E' UN NEW TRACK POSITION UP-DATE E POI, SUCCESSIVAMENTE VIENE SUBITO DOPO TRACCIATA IN AUTOMATICO E "ACQUISTA UNA VELOCITA' DI CIRCA 860 NODI, CHE MANTIENE SENZA APPREZZABILI VARIAZIONI PER UN MINUTO E 46''. PER CIO' CHE SI RIFERISCE AL SUDETTO VALORE DI VELOCITA', SI PUO' RITENERE CHE LO STESSO SIA STATO INIZIALMENTE FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE FRA UN PLOT SEGNALATO AL COMPUTER DALL'OPERATORE MEDIANTE POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB ED UN SUCCESSIVO PLOT RILEVATO AUTOMATICAMENTE"...

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI SIAMO ANCHE IN QUESTO CASO, SE NON HO INTERPRETATO MALE, IN UNA SITUAZIONE DI MANCANZA DI OMOGENEITA'.

PETRONI: NO, UN MOMENTO, QUI NON ABBIAMO ANCORA PARLATO CHE SI E' AGGANCIATO CON L'IFF. QUI ABBIAMO DETTO CHE HA FATTO UN'INIZIALIZZAZIONE SUL SEGNALE RADAR, QUINDI SUL PLOT. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE 19 22'09''. LA STESSA, INIZIALIZZATA MANUALMENTE CON VALORI DI VELOCITA' E VETTORI NULLI, VIENE SUBITO DOPO TRACCIATA IN AUTOMATICO E ACQUISTA UNA VELOCITA' DI CIRCA 860 NODI, CHE MANTIENE SENZA APPREZZABILI VARIAZIONI PER CIRCA UN MINUTO E 46''. PER CIO' CHE SI RIFERISCE AL SUDETTO VALORE DI VELOCITA', SI PUO' RITENERE CHE LO STESSO SIA STATO INIZIALMENTE FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE FRA UN PLOT SEGNALATO AL COMPUTER DALL'OPERATORE MEDIANTE POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB ED UN SUCCESSIVO PLOT RILEVATO AUTOMATICAMENTE". STIAMO PARLANDO DI PLOT RADAR E NON DI PLOT IFF. QUINDI INIZIALMENTE C'E' UN POSIZIONAMENTO FATTO DALL'OPERATORE SU UN PLOT RADAR E POI UN POSIZIONAMENTO FATTO DAL COMPUTER SEMPRE SUL SEGNALE RADAR E UN SUCCESSIVO PLOT RILEVATO INVECE AUTOMATICAMENTE. "COME E' FACILE INTUIRE, L'ACCURATEZZA DEL POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB SUL PLOT, NON E' PARAGONABILE ALLA PRECISIONE DELLA RILEVAZIONE AUTOMATICA". OSSIA QUI STA DICENDO CHE IL PLOT MANDATO DALL'OPERATORE AL COMPUTER NON PUO' ESSERE PRECISO COSI' COME E' PRECISO QUELLO DEL COMPUTER. QUINDI PARLIAMO DI PLOT RADAR E NON DI PLOT IFF. "CONSEQUENTEMENTE, UN VALORE DI VELOCITA' NEL CUI CALCOLO INTERVIENE LA DISTANZA INTERCORRENTE TRA DUE SUCCESSIVI PLOT LOCALIZZATI CON METODI NON OMOGENEI, OSSIA QUELLO DELL'OPERATORE E QUELLO DEL COMPUTER COME QUELLI SOPRA INDICATI, E' SCARSAMENTE ATTENDIBILE".

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: PIU' AVANTI VIENE DETTO CHE QUESTA TRACCIA MANTIENE PER UN MINUTO E 46'' LA VELOCITA' DI 860 NODI. UN MINUTO E 46'' SONO 9 GIRI DI ANTENNA.

PETRONI: INFATTI SI STA DICENDO CHE L'OPERATORE LO HA AGGIORNATO SUL PLOT, NON AGGIORNANDOLO...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: 9 GIRI DI ANTENNA VUOL DIRE CHE IL RADAR IN

AUTOMATICO PER BEN 9 GIRI DI ANTENNA HA MANTENUTO QUELLA VELOCITA'.

PETRONI: DICE CHE SI E' INTERVALLATO CON UN POSIZIONAMENTO FATTO DALL'OPERATORE. QUINDI UNA VOLTA L'OPERATORE HA FATTO IL POSITION UP-DATE E UN'ALTRA VOLTA L'HA PASSATO IN AUTOMATICO, PERCHE' ANCHE IN AUTOMATICO SI PUO' FARE IL POSITION UP-DATE. QUINDI E' INTERVALLATO DA UN AGGIORNAMENTO FATTO DALL'OPERATORE E UN AGGIORNAMENTO FATTO DAL COMPUTER.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: SOLO CHE IO ANCORA NON RIESCO A CAPIRE.

PETRONI: MA E' DIFFICILE CAPIRLO, PERCHE' IL SISTEMA E' DIFFICILE.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: LEI HA DETTO A PROPOSITO DELLA TRACCIA ALFA-ALFA 457, CHE IL VALORE DI VELOCITA' ALTO E' DERIVATO DAL FATTO CHE QUESTO VALORE DI VELOCITA' E' SCARSAMENTE ATTENDIBILE QUANDO IL SISTEMA DI POSIZIONAMENTO SUL PLOT E' CON METODI NON OMOGENEI.

PETRONI: SI', PERO' LI' STIAMO PARLANDO DI NON OMOGENEI TRA IL SEGNALE PLOT RADAR E PLOT IFF, CHE E' DIVERSO DA QUEST'ALTRO ASPETTO QUA.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI QUANDO LEI STA DICENDO CHE SI TRATTA DI UN MODO NON OMOGENEO DI POSIZIONAMENTO O DI RILEVAMENTO...

PETRONI: NO, DI INFORMAZIONI RADAR-COMPUTER.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: LA VELOCITA' RIMANE OMOGENEA.

PETRONI: NO, UN MOMENTO. QUI STIAMO DICENDO CHE SIAMO DI FRONTE A UN SEGNALE RADAR, QUINDI A PLOT RADAR, DI UNA TRACCIA CHE E' STATA INIZIALIZZATA CON NEW TRACK POSITION UP-DATE POI PASSATA IN AUTOMATICO. POI QUESTA TRACCIA PASSATA IN AUTOMATICO, VIENE AGGIORNATA UNA VOLTA MANUALMENTE... OSSIA, ANCHE SE LA TRACCIA E' IN AUTOMATICO, L'OPERATORE HA FATTO UN POSITION UP-DATE SUL SEGNALE RADAR.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: LEI CI DEVE FAR CAPIRE QUAL E' LA CONCLUSIONE DI QUESTO DISCORSO. CIOE' A NOI STA BENE CHE NEL PRIMO CASO IL VALORE DI VELOCITA' ALTO SIA DERIVATO DA UN CERTO TIPO DI OPERAZIONE. ADESSO CI DEVE FAR CAPIRE SE UN VALORE DI VELOCITA' COSTANTE PER UN MOMENTO, IN UN MINUTO E 46'', 9 GIRI D'ANTENNA, SIA DERIVATO DA UN MODO NON OMOGENEO DI POSIZIONARSI.

PETRONI: SIAMO SU DUE TIPI DI CASI DIVERSI. QUI CI TROVIAMO DI FRONTE A UN AGGIORNAMENTO DI UNA TRACCIA CHE VIENE FATTA SU SEGNALE RADAR, SU UNA TRACCIA CHE VIENE TRACCIATA AUTOMATICAMENTE...

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: MA IO LE STO FACENDO UNA DOMANDA PRECISA, CHE E' QUESTA: LA CONCLUSIONE DI QUESTO DISCORSO PER QUELLO CHE RIGUARDA L'ALFA-ALFA 433, E' CHE UN POSIZIONAMENTO DIVERSO...

PETRONI: UN'INFORMAZIONE DIVERSA RADAR-COMPUTER.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: NON OMOGENEA, HA COME CONCLUSIONE UNA VELOCITA' COSTANTE?

PETRONI: NO. MA NON SI STA DICENDO QUESTO. ALLORA: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 19 22'09''. LA STESSA, INIZIALIZZATA MANUALMENTE CON VALORI DI VELOCITA' E VETTORI NULLI". QUINDI SIGNIFICA CHE L'OPERATORE HA FATTO LA NEW TRACK POSITION UP-DATE NELLA STESSA POSIZIONE, SENZA SPOSTARE LA BALL-TAB. QUINDI SI E' INIZIALIZZATA UNA TRACCIA SENZA VELOCITA' E SENZA VETTORI. VIENE SUBITO DOPO TRACCIATA IN AUTOMATICO. QUINDI L'OPERATORE LA PASSA IN AUTOMATICO E ACQUISTA UNA VELOCITA' DI CIRCA 860 NODI. SI MANTIENE SENZA APPREZZABILI VARIAZIONI PER UN MINUTO E 46''. "PER CIO' CHE SI RIFERISCE AL SUDETTO VALORE DI VELOCITA' SI PUO' RITENERE CHE LO STESSO SIA STATO INIZIALMENTE FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE TRA UN PLOT SEGNALATO AL COMPUTER DALL'OPERATORE", QUINDI INIZIALMENTE L'OPERATORE HA FATTO UN POSITION UP-DATE E QUINDI HA DATO L'INFORMAZIONE AL COMPUTER CON UN POSITION UP-DATE NONOSTANTE LA TRACCIA FOSSE IN AUTOMATICO, "MEDIANTE POSIZIONAMENTO DELLA BALL-TAB ED UN SUCCESSIVO PLOT RILEVATO INVECE AUTOMATICAMENTE". QUINDI UNA CORRELAZIONE TRA UN POSITION UP-DATE FATTO DALL'OPERATORE ED UN AGGIORNAMENTO AUTOMATICO FATTO DAL COMPUTER.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: E QUESTO SISTEMA RENDE COSTANTE LA VELOCITA' PER UN PERIODO DI TEMPO. LEI SPIEGA QUI CHE LA VELOCITA' E' DI 860 NODI. POI DICE CHE QUESTA VELOCITA' E' FRUTTO DI CHE COSA?

PETRONI: DI UN AGGIORNAMENTO FATTO CON UNA TRACCIA AUTOMATICA. ALLORA, SE SI FA UN AGGIORNAMENTO MANUALMENTE SU UNA TRACCIA AUTOMATICA, LA TRACCIA AUTOMATICA NON PRENDE TUTTI I DATI... SPIEGHIAMO TUTTO DACCAPPO. UNA TRACCIA INIZIALIZZATA MANUALMENTE. POI E' PASSATA IN AUTOMATICO E ACQUISTA UN DATO DI VELOCITA'.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E QUESTO PRIMA DATO E' CHIARAMENTE NON ATTENDIBILE, E SIAMO TUTTI D'ACCORDO.

PETRONI: DOPO DI CHE LA TRACCIA VA AVANTI CON QUESTO DATO DI VELOCITA' DI 860

NODI. E' IN AUTOMATICO. L'OPERATORE VEDE CHE LA TRACCIA SI E' SPOSTATA QUI, PERO' IL PLOT NON STA L' MA STA QUI. ALLORA L'OPERATORE PRENDE QUESTA TRACCIA E LA PORTA INDIETRO, LA RIPORTA IN QUESTA POSIZIONE QUI. QUANDO L'OPERATORE FA QUESTA OPERAZIONE...

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: DIVENTA MANUALE.

PETRONI: NO. LA DEVE CAMBIARE IN MANUALE. SE LA LASCIA IN AUTOMATICO, LA TRACCIA NON ACQUISTA I NUOVI DATI. QUINDI LA TRACCIA IN AUTOMATICO, DA QUESTA POSIZIONE DOVE L'HA PORTATA AUTOMATICAMENTE IL COMPUTER, L'OPERATORE SI ACCORGE CHE NON E' CORRETTA E LA RIPORTA INDIETRO. SI AGGIORNA SU QUESTA POSIZIONE, ACQUISTA QUALITA' 7, PERO' NON CAMBIA I DATI DI QUOTA E DI VELOCITA', ALL'INTERNO DI UN CERTO SMOOTHING CHE NON SO ESATTAMENTE QUALE SIA.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUANDO LA RIVEDE?

PETRONI: RICOMINCIAMO DACCAPO. C'E' UN PLOT RADAR E L'OPERATORE VEDE UN PLOT RADAR. ALLORA NEW TRACK POSITION UP-DATE. SENZA ALLARGARE LA SCALA, SENZA FARE NIENTE, CHE COSA FA? NEW TRACK POSITION UP-DATE, CHANGE TRACK MODE. QUINDI INIZIALIZZA UNA TRACCIA ALFA-ALFA 433 IN QUESTA POSIZIONE. DOPO DI CHE FA UN AGGIORNAMENTO E LO PASSA IN AUTOMATICO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: GIRO D'ANTENNA E LO RITROVA IN QUELLA POSIZIONE LI'.

PETRONI: SI'. ALLORA IL COMPUTER AUTOMATICAMENTE NON FA ALTRO CHE DARGLI QUESTO VETTORE E QUESTA VELOCITA', CHE CORRISPONDE A 860 NODI. PASSA ANCORA UN GIRO D'ANTENNA E QUESTA TRACCIA SI SPOSTA QUA, PERCHE' SI SPOSTA IN FUNZIONE DEI DATI CHE HA. L'OPERATORE VEDE CHE QUESTA TRACCIA NON C'E' QUI SOTTO, BENSÌ STA QUI. ALLORA, LASCIANDOLA IN AUTOMATICO, PRENDE LA TRACCIA E LA RIPORTA IN QUESTA POSIZIONE. NON CAMBIA I DATI DI QUOTA, DI VELOCITA' E DI VETTORI. LI MANTIENE COSTANTI, PERO' SI VA A RIPOSIZIONARE...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA ALLORA CI SONO DUE REGISTRAZIONI: QUELLA FATTA AUTOMATICAMENTE DAL COMPUTER QUANDO VEDE LA TRACCIA E QUELLA CHE TORNA INDIETRO QUANDO SI FA IL POSITION UP-DATE MANUALE DELL'OPERATORE.

PETRONI: DIREI CHE DIPENDE TRA L'AGGIORNAMENTO DELL'ANTENNA AL MOMENTO CHE PASSA. L'AGGIORNAMENTO DEL COMPUTER E L'AGGIORNAMENTO DELL'OPERATORE. SE L'OPERATORE IN QUELL'ISTANTE STAVA SU QUELLA TRACCIA, L'OPERATORE RIESCE AD ANTICIPARE IL COMPUTER E QUINDI L'AGGIORNA QUA E IL COMPUTER NON FA A TEMPO AD AGGIORNARLA.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: SIAMO A TRE GIRI D'ANTENNA, CE NE MANCANO ALTRI 6.

PETRONI: SI TRATTA DI VEDERE LA QUALITA'. SE QUESTO POI VA AVANTI, CON CHE QUALITA' VA AVANTI. AL TERZO GIRO POTRA' APPARIRE, VISTO CHE L'OPERATORE L'HA RIPORTATA QUA, IN BASE A QUESTO CHE E' IL VETTORE DI VELOCITA' E APPARIRA' IN QUESTA POSIZIONE QUI. L'OPERATORE REINTERVIENE? NON LO SO. BISOGNA ANDARE A VEDERE SE INTERVIENE E LA RIAGGIORNA DI NUOVO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: AMMESSO CHE L'OPERATORE LA RIAGGIORNI, LA RIAGGIORNA COME?

PETRONI: LASCIANDOLA IN AUTOMATICO E FACENDO IL POSITION UP-DATE.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI NON GLI DA' VARIAZIONE DI VELOCITA'.

PETRONI: IL COMPUTER NON ACCETTA VARIAZIONI DI VELOCITA' QUANDO LA TRACCIA E' IN AUTOMATICO IN QUESTO MODO. QUINDI, QUANDO SI FA UN AGGIORNAMENTO DALL'OPERATORE IN QUESTO MODO, NON ACCETTA LE VARIAZIONI DI VETTORE E VELOCITA'.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: QUINDI LA DIFFERENZA CHE C'E' TRA QUESTA SITUAZIONE E LA SITUAZIONE PRECEDENTE E' CHE NELL'UNA NON E' STATA FATTA VARIAZIONE RELATIVAMENTE...

PETRONI: CIOE' IN QUELLA IL COMPUTER L'HA AGGIORNATA AUTOMATICAMENTE. QUI INVECE STIAMO PARLANDO DI UN AGGIORNAMENTO DEL PLOT UNA VOLTA FATTO DAL COMPUTER E UNA VOLTA FATTO DALL'OPERATORE, MANTENENDO LA TRACCIA IN AUTOMATICO E FATTA SUL SEGNALE RADAR.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA QUESTE COSE DOVREBBERO APPARIRE CHIARISSIME DALLA TRACK HISTORY, NON C'E' BISOGNO DI FARE IPOTESI.

PETRONI: MA QUESTI SONO I CASI CHE NOI CONOSCIAMO PERFETTAMENTE, PERCHE' IL SISTEMA LO CONOSCIAMO E SAPPIAMO CHE FUNZIONA IN QUESTO MODO, E QUESTO I PROGRAMMATORI LO SANNO MEGLI DI ME.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA CHE BISOGNO C'E' DI DARE UNA SPIEGAZIONE DEL GENERE, QUANDO DALLA TRACK HISTORY SI SAREBBE POTUTO VEDERE BENISSIMO.

PETRONI: MA QUESTA E' UNA SPIEGAZIONE CHE PER NOI E' LOGICA, PERCHE' SAPPIAMO

CHE IL SISTEMA FUNZIONANTE IN QUESTO MODO PUO' DARE ADITO A QUESTI RISULTATI. E QUINDI CONOSCENDO QUESTI RISULTATI, DICIAMO CHE SI E' VERIFICATO QUESTO CASO, CHE E' UN CASO COMUNE NEL NOSTRO SISTEMA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: AVENDO LA TRACK HISTORY DAVANTI AGLI OCCHI, AVENDO LA TRACCIA IN QUESTIONE DI CUI SI STA PARLANDO, CHE BISOGNO C'E' DI INVENTARE DELLE SPIEGAZIONI...

PETRONI: MA NON SI TRATTA DI INVENTARE NIENTE.

GIUDICE PRIORE: ANDIAMO AD ANALIZZARE LA TRACCIA. PRIMA DI INIZIARE VEDIAMO QUELLA CHE POI E' DIVENTATA LA VERSIONE UFFICIALE, DOPO QUESTO VOSTRO STUDIO. VEDIAMO LA CARTINA 171, LA TRACCIA E' LA ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 LIMA-LIMA 013

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: OVVIAMENTE TRA QUESTA E' L'ALTRA LA LIMA-LIMA 013 NON COMPARE.

PETRONI: SONO DUE LAVORI SEPARATI QUESTI, NON SONO DUE LAVORI FATTI INSIEME. QUESTO E' UN LAVORO FATTO IN UN MODO E IN QUESTO SI RISPONDE A UN QUESITO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: RISULTA DI TUTTA EVIDENZA CHE, PER QUELLO CHE RIGUARDA LA CARTINA 171 DI POGGIO BALLONE, IN QUESTO APPUNTO SI STA PARLANDO DELL'ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 E IN QUEST'ALTRO LAVORO DIVERSO SI STA PARLANDO DELLA TRACCIA ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 LIMA-LIMA 013.

PETRONI: QUI ABBIAMO DETTO CHE QUESTA ERA LA VERSIONE CORRETTA, IN CUI C'ERA STATA L'AGGIUNTA DI ALCUNE TRACCE. L'AGGIUNTA DI QUESTE TRACCE RISULTA TRA QUESTE TRACCE CHE SONO STATE MESSE QUI?

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: MA NESSUNO HA DETTO CHE SONO STATE AGGIUNTE DELLE TRACCE.

PETRONI: ECCO QUI: "N° 17 CARTINE DELLE TRACCE CHE SONO OGGETTO DI CORRELAZIONE GRAFICA. ESSE RIGUARDANO I NUOVI ALLEGATI". QUINDI SI TRATTA DI VEDERE SE QUESTA AGGIUNTA DI QUESTA LIMA-LIMA 013 FA PARTE DI UNA DI QUESTE CARTINE QUA.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: MA IO LE FACEVO RILEVARE SOLTANTO CHE TRA QUESTO APPUNTO E QUELLA VERSIONE UFFICIALE C'E' UN AGGIUNTA DI UNA LIMA-LIMA 013.

PETRONI: IO LE STO SPIEGANDO CHE QUESTI SONO DUE LAVORI SEPARATI.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: MA LE RISULTA DI TUTTA EVIDENZA CHE TRA QUESTA E QUESTA C'E' UNA LIMA-LIMA 013?

PETRONI: SI', RISULTA DAL DOCUMENTO CHE C'E' OLTRE ALL'ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457, ANCHE UNA LIMA-LIMA 013. NEL FRONTESPIZIO DELLA LETTERA C'E' SCRITTO ANCHE "N° 17 CARTINE DELLE TRACCE CHE SONO OGGETTO DI CORREZIONE GRAFICA. ESSE RIGUARDANO I NUOVI ALLEGATI".

GIUDICE PRIORE: DIAMO ATTO CHE OLTRE ALLA RELAZIONE PER IL GENERALE BLANDINI STIAMO CONSULTANDO IL DOCUMENTO DELL'ITAV DEL 17.12.90 PROTOCOLLO 121 AD9/5145/G40-5.

PETRONI: NELLA DESCRIZIONE DI QUESTO DOCUMENTO VIENE DETTO: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME LOCALE".

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: STIAMO PARLANDO DI SINGOLARE, TRACCIA ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 LIMA-LIMA 013, CHE APPARE. LA DIFFERENZA EVIDENTE TRA QUESTE DUE E' CHE QUI SI TRATTA DI UNA TRACCIA E QUI...

PETRONI: C'E' UNA CORRELAZIONE TRA L'ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 E LIMA-LIMA 013. ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457 NON E' ALTRO CHE IL PASSAGGIO DAL NON NATO TRACK NUMBER AL NATO TRACK NUMBER. QUI INVECE C'E' UN LAVORO IN PIU', C'E' UNA CORRELAZIONE TRA DUE TRACCE, CHE QUINDI E' UN LAVORO CHE PUO' ESSERE STATO FATTO SUCCESSIVAMENTE. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME LOCALE ALLE ORE 19,05 ZULU CON LA SIGLA ALFA-ALFA 457. E' CLASSIFICATA AMICA, CON QUALITA' 7 E VELOCITA' NEGATIVA. SUCCESSIVAMENTE RAGGIUNGE VALORE MASSIMO DI 1298 NODI, QUOTA NEGATIVA, IFF MODE 1 CODICE 03, MODE 3 CODICE 0330. E SUCCESSIVAMENTE 00 E 0164. LA TRACCIA RISULTA REGISTRATA ANCHE CON LE SIGLE LIMA-LIMA 457 DALLE ORE 19,05 ALLE ORE 19,19 ZULU E LIMA-LIMA 013 DALLE ORE 19,10 ZULU ALLE ORE 19,19 ZULU. E' REGISTRATA PER L'ULTIMA VOLTA ALLE ORE 19,19 ZULU IN POSIZIONE 43,42 NORD 07,12 EST CON QUALITA' 7. RISULTA SEMPRE LOCALE". QUINDI QUESTA E' UNA DESCRIZIONE SOMMARIA DI QUESTA TRACCIA A CUI C'E' STATA UNA CORRELAZIONE TRA ALFA-ALFA 457 LIMA-LIMA 457, CHE NON E' ALTRO CHE UN PASSAGGIO DA UN NON NATO TRACK NUMBER A UN NATO TRACK NUMBER, CON UNA TRACCIA LIMA-LIMA 013.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: PASSIAMO POI ALLA CARTINA 206.

PETRONI: TRACCIA ALFA-ALFA 433 LIMA-LIMA 433. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME LOCALE ALLE ORE 19,22 ZULU NELLA POSIZIONE 42,55 NORD 08,40 EST CON LA SIGLA

ALFA-ALFA 433, CON VELOCITA' E QUOTA NULLA. LA TRACCIA RISULTA REGISTRATA ANCHE CON LA SIGLA LIMA-LIMA 433 DALLE ORE 19,22 ALLE ORE 19,29. E' CLASSIFICATA AMICA, QUALITA' 7, VELOCITA' 862 NODI. E SUCCESSIVAMENTE DECRESCE FINO A 274 NODI, QUOTA NEGATIVA, IFF MODE 3 CODICE 2166. REGISTRATA PER L'ULTIMA VOLTA ALLE ORE 19,29 IN POSIZIONE 42,35 NORD 09,30 EST CON QUALITA' 7. RISULTA SEMPRE LOCALE".

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: E PERCHE' NON SI E' RITENUTO NELLA COMUNICAZIONE UFFICIALE DI SPIEGARE COME MAI CI SONO QUESTI ABBASSAMENTI DI VALORI?

PETRONI: PERCHE' QUESTA NON E' UNA RELAZIONE DETTAGLIATA, QUESTA E' UNA RELAZIONE SOMMARIA. QUINDI NON SI E' SCESI IN DETTAGLIO. SE SI VUOLE SCENDERE IN DETTAGLIO, BISOGNA SCENDERE IN DETTAGLIO DI TUTTE. QUINDI SI TRATTAVA NON DI REALIZZARE UN DOCUMENTO DI 53 PAGINE MA DI REALIZZARE UN DOCUMENTO DI 530 PAGINE COME MINIMO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: COSA AVREBBE INFASTIDITO PER RISPONDERE LO STATO MAGGIORE?

PETRONI: EVIDENTEMENTE L'OBIETTIVO CHE AVEVA LO STATO MAGGIORE ERA QUELLO DI FARE UN LAVORO CHE AVESSE UN RISULTATO IN TEMPI ACCETTABILI.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: E PERCHE' SI RITIENE QUALCHE GIORNO PRIMA, IL 28/11, DI DARE AL GENERALE BLANDINI QUESTA SERIE DI SPIEGAZIONI MOLTO DETTAGLIATE?

PETRONI: E' UNA RISPOSTA A DEI QUESITI CHE CHIEDONO IL DETTAGLIO DI ALCUNE COSE, E QUINDI SI RISPONDE A UN QUESITO.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: IL GENERALE BLANDINI FA PARTE DELLO STATO MAGGIORE?

PETRONI: IL GENERALE BLANDINI E' UN UFFICIALE DELLO STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: ALLO STATO MAGGIORE ALCUNE VOLTE SI DANNO DELLE RISPOSTE E ALCUNE VOLTE NON SE NE DANNO.

PETRONI: MA QUESTE DOMANDE LE DEVE FARE AI MIEI SUPERIORI E NON A ME. IO NON SONO UNA DELLE PERSONE CHE HA LAVORATO RISPONDEDO AI QUESITI CHE VENIVANO FATTI. MI E' STATO FATTO IL QUESITO DI RIPORTARE DELLA TRACK HISTORY A DELLE CARTINE, A UNA DESCRIZIONE SOMMARIA DELLE TRACCE, E HO FATTO QUESTO TIPO DI LAVORO. VIENE DETTO DI DARE UNA DESCRIZIONE DETTAGLIATA DI ALCUNI TIPI DI TRACCE E VIENE DATA UNA SPIEGAZIONE DETTAGLIATA DI ALCUNI TIPI DI TRACCE. NON FACCIO ALTRO CHE ESEGUIRE DEGLI ORDINI BEN PRECISI CHE VENGONO DATI E FARE IL LAVORO DI CONSEGUENZA. SE MI VENIVA CHIESTO DI FARE UN LAVORO DETTAGLIATO PER TUTTE E 223 LE TRACCE, FORSE ANCORA STAVO LI' A LAVORARE SU QUESTE CARTINE, PERO' AVREI DATO UN LAVORO PER LE 223 TRACCE.

GIUDICE PRIORE: MA QUESTO LE FU CHIESTO DIRETTAMENTE DAL GENERALE BLANDINI?

PETRONI: NON A ME. IO IL LAVORO CHE FACEVO, LO FACEVO IN FUNZIONE DI QUELLO CHE MI CHIEDEVA IL CAPO REPARTO, IL CAPO UFFICIO O IL CAPO SEZIONE.

GIUDICE PRIORE: SI RICORDA CHI LE DISSE DI FARE QUESTO?

PETRONI: QUESTO MI E' STATO DETTO DAI MIEI SUPERIORI.

GIUDICE PRIORE: NELLE PERSONE DI?

PETRONI: DEL COLONNELLO GAUDIO, DEL COLONNELLO MARESCA. NON SO SE PONGILUPPI C'ERA O NON C'ERA IN QUEL PERIODO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: IL TRASCINAMENTO DI CUI SI PARLA E' UN EFFETTO CHE SI VERIFICA SOLO SULLA RISPOSTA CODICE DI MODO 2 O ANCHE SULLA RISPOSTA CODICE DI MODO 1 E 3?

PETRONI: SI VERIFICA SUL SEGNALE IFF, INDIPENDENTEMENTE SE E' DI MODO 1, 2 O 3.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: QUINDI SE ALL'INTERNO DI QUESTO CERCHIO DI PIU' O MENO 30 MIGLIA ATTORNO AL RADAR DI POGGIO BALLONE...

PETRONI: ALLA POSTAZIONE RADAR, PERCHE' NON AVVIENE SOLO A POGGIO BALLONE. IN TUTTI I CENTRI RADAR AVVIENE QUESTO FENOMENO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: SE CI FOSSE STATO UN AEREO CON RISPOSTA SIF DI MODO 1 E DI MODO 2, SI SAREBBE POTUTO VERIFICARE QUESTO EFFETTO ALONE SIA SUL MODO 1 CHE SUL MODO 2?

PETRONI: CERTO, ANCHE SUL MODO 3.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: QUINDI, PER TORNARE ANCORA A QUELLA TRACCIA FAMOSA SULLA QUALE SI E' VERIFICATO QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO, L'EVENTUALE AEREO CHE DOVEVA ESSERE PRESENTE IN QUEST'AREA DI 30 MIGLIA, CONTEMPORANEAMENTE ALLA TRACCIA IN QUESTIONE E A UNA DISTANZA RAVVICINATA ALLA TRACCIA IN QUESTIONE, ERA

UN AEREO CHE AVEVA SOLTANTO IL CODICE DI MODO 2 ATTIVO. NON POTEVA AVERE ANCHE IL CODICE DI MODO 2 E 3, PERCHE' ALTRIMENTI SI SAREBBE VERIFICATO UN EFFETTO ALONE SU TUTTI E TRE I CODICI.

PETRONI: IL COMPUTER HA LETTO IL CODICE DI MODO 2, POTEVA ANCHE AVERLI I CODICI DI MODO 1 E 3 E NON AVERLI LETTI. IL SEGNALE POTEVA ESSERCI SIA DI MODO 1 CHE DI MODO 2 E 3. HA LETTO IL CODICE DI MODO 2. POTEVANO GLI ALTRI DUE CODICI ESSERCI E NON AVERLI LETTI IL COMPUTER.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA SE LEGGE IL CODICE DI MODO 2, PERCHE' NON DOVREBBE LEGGERE QUELLO DI MODO 1?

PETRONI: PERCHE' SONO TRE SEGNALI DIVERSI. PUO' ESSERE UNO CHE RIESCE A SUPERARE LA SOGLIA E A DARE IL SEGNALE AL COMPUTER E GLI ALTRI NON SUPERARE LA SOGLIA E QUINDI NON RIUSCIRE A DARE L'INFORMAZIONE AL COMPUTER. DIPENDE DAL SETTAGGIO DEL VIDEOESTRATTORE. POI E' ANCHE A SECONDA DI COME E' POSIZIONATO IL REMOTE CONTROL PANNEL, CHE PUO' LEGGERE SOLO IL MODE 1, O L'1 E IL 3...

GIUDICE PRIORE: ALLORA TRASCRIVA SU QUESTA CARTA I DATI CHE AVEVA PRESO DELLA ALFA-ALFA 041. SONO 7 BATTUTE.

PETRONI: (DOPO UN PO'). ECCO

GIUDICE PRIORE: BENE, LO ALLEGHIAMO AGLI ATTI.

GIUDICE PRIORE SU DOMANDA DI P.G.: NELLA CARTINA 49 LEI VEDE LA TRACCIA LIMA-GOLF 461 CORRELATA CON LA LIMA-ECO 157, CORRELATA CON L'ALFA-ALFA 463. PUO' LEGGERNE LA DESCRIZIONE?

GIUDICE PRIORE: LEI HA PRESO PARTE ALLA DESCRIZIONE?

PETRONI: SI'. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME REMOTA ALLE ORE 18,17 ZULU NELLA POSIZIONE 44,10 NORD 10,07 EST. E' CLASSIFICATA AMICA CON QUALITA' 5, VELOCITA' 365 NODI, QUOTA NEGATIVA, SENZA IFF. ALLE 18,28 ZULU PRESENTA IL CODICE IFF MODE 3A 1133 E 1136 E ALLE 18,38 ZULU CAMBIA IN 1130. ALLE ORE 18,27 ZULU PRESENTA QUOTA 10500 PIEDI E SI PORTA A QUOTA 22500 PIEDI E PASSA LOCALI. E' REGISTRATA PER L'ULTIMA VOLTA ALLE 18,38 ZULU IN POSIZIONE 42,44 NORD 12,10 EST, CON QUALITA' 7. E' REGISTRATA ANCHE COME LIMA-ECO 157 DALLE ORE 18,26 ALLE ORE 18,29 ZULU E COME ALFA-ALFA 433 ALLE ORE 18,29 ZULU".

GIUDICE PRIORE: GUARDI LA CARTINA 49 DI POGGIO BALLONE, L'ALFA-ALFA 433.

PETRONI: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 18 29' 07'' ZULU CON VELOCITA' DI CIRCA 1094 NODI, PERSISTENDO NELLA REGISTRAZIONE PER COMPLESSIVI 24 SECONDI. IN MERITO A TALE TRACCIA SI RILEVA DALLA REGISTRAZIONE UN EVIDENTE ERRORE DI CORRELAZIONE. ESSA INFATTI RISULTA ASSOCIATA IN UN PRIMO MOMENTO AD UN PLOT IFF DI MODO 1, E SUBITO DOPO AD UN PLOT IFF DI MODO 3, IL CUI CODICE CORRISPONDE A QUELLO ASSEGNATO AL DC9. TALE ERRORE DI CORRELAZIONE E' CHIARAMENTE ALL'ORIGINE DELL'ELEVATO VALORE DI VELOCITA' ASSEGNATO ALLA TRACCIA. LA VELOCITA' E' STATA INFATTI CALCOLATA CON RIFERIMENTO A DUE PLOT SENSIBILMENTE DISTANTI TRA LORO CHE, PUR SE RILEVATI NELLA STESSA AREA, APPARTENGONO A DUE OGGETTI DIVERSI". ANDIAMO A VEDERE LE TRACCE E VEDIAMO. QUI PRATICAMENTE STA DICENDO CHE SI E' INIZIALIZZATA QUESTA TRACCIA SUL CODICE DI MODO 1 DI UN VELIVOLO MILITARE E SUCCESSIVAMENTE SI E' ANDATA A CORRELARE CON I CODICI DEL DC9. E QUINDI QUESTO NON E' ALTRO CHE IL FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE SBAGLIATA FATTA DAL COMPUTER. INIZIALMENTE C'E' STATO UN SEGNALE IFF DI MODO 1, AL QUALE SI E' INIZIALIZZATA UNA TRACCIA. POI SUCCESSIVAMENTE IL COMPUTER, NON TROVANDO NULLA NEL GATE DI CORRELAZIONE, ALL'IMPROVVISO TROVA IL CODICE DEL SEGNALE DEL DC9, 1136. E QUINDI NON FA ALTRO CHE AGGIORNARSI SULL'1136 DEL DC9: POSSIAMO FARE IL TRACCIAMENTO, SE CREDE.

GIUDICE PRIORE: CERTO. MA COME E' POSSIBILE IN MENO DI UN'ORA?

PETRONI: E' POSSIBILISSIMO, NON CI SONO PROBLEMI. QUESTA TRACCIA FINISCE ALLE 19,22. ALLORA, SU QUESTA TRACCIA CI SONO SOLTANTO DUE BATTUTE. LA PRIMA BATTUTA E' ALLE ORE 18 29'07'' CON IFF MODE 1 CODICE 00 QUALITA' 7. LA BATTUTA SUCCESSIVA E' ALLE ORE 18 29' 31'' CON MODE 1 00 E MODE 3 1136. QUINDI ANDIAMO ALLA DESCRIZIONE CHE ABBIAMO FATTO DI QUESTA TRACCIA. "APPARE NELLA REGISTRAZIONE DI POGGIO BALLONE ALLE ORE 18 29' 07'', CON VELOCITA' DI CIRCA 1094 NODI, PERSISTENDO NELLA REGISTRAZIONE PER COMPLESSIVI 24 SECONDI. IN MERITO A TALE TRACCIA SI RILEVA DALLA REGISTRAZIONE UN EVIDENTE ERRORE DI CORRELAZIONE. ESSA INFATTI RISULTA ASSOCIATA IN UN PRIMO MOMENTO AD UN PLOT IFF DI MODE 1", QUINDI VELIVOLO MILITARE, "E SUBITO DOPO A UN PLOT IFF DI MODE 3, IL CUI CODICE CORRISPONDE A QUELLO ASSEGNATO AL DC9": QUINDI SIGNIFICA CHE E' IMPOSSIBILE UNA CORRELAZIONE DEL GENERE, IL CHE SIGNIFICA CHE E' FRUTTO DI UNA CORRELAZIONE SBAGLIATA FATTA DAL COMPUTER, PERCHE' E' UNA TRACCIA IN AUTOMATICO. "L'ERRORE DI

CORRELAZIONE E' CHIARAMENTE ALL'ORIGINE DELL'ELEVATO VALORE DI VELOCITA' ASSEGNATO."

GIUDICE SU DOMANDA DI P.G.: QUESTA E' LA DESCRIZIONE DI COSA?

PETRONI: DI QUANTO E' RIPORTATO SULLA TRACK HISTORY. LA DESCRIZIONE CHE E' STATA FATTA SUL DOCUMENTO DI BLANDINI NON E' ALTRO CHE L'INTERPRETAZIONE DI QUANTO E' AVVENUTO E CHE RISULTA SULLA TRACK HISTORY.

GIUDICE SU DOMANDA DI P.G.: PUO' LEGGERE LA DESCRIZIONE SULLA CARTINA 87BIS DEL DOCUMENTO ITAV DEL 17.12.90 IN MERITO ALL'ALFA-ALFA 433?

PETRONI: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME LOCALE ALLE ORE 18, 29. SI TRATTA DI UN PENDING (CIOE' CHE NON E' ANCORA IDENTIFICATA) CON QUALITA' 7, VELOCITA' 1094 NODI, QUOTA NEGATIVA, IFF MODE 1 CODICE 00, MODE 3A CODICE 1136, REGISTRATA PER SOLE DUE BATTUTE ALLO STESSO ORARIO E NELLA STESSA POSIZIONE". QUESTA E' CHIARAMENTE UNA DESCRIZIONE DI MASSIMA, QUI NON FA LA DISTINZIONE DEI 24 SECONDI, PERCHE' E' CHIARAMENTE UN DOCUMENTO DI UNA DESCRIZIONE SOMMARIA, E QUINDI NON ENTRA NEL DETTAGLIO DELLA DESCRIZIONE DI QUESTA TRACCIA MA DA' SOLTANTO LA DESCRIZIONE DELLA BATTUTA INIZIALE.

GIUDICE SU DAMANDA DI P.G.: LA PRIMA CARTINA CHE LE ABBIAMO FATTO LEGGERE, LA N° 49, VENIVA CORRELATA...

PETRONI: QUELLO E' IL LAVORO SUCCESSIVO IN CUI C'E' LA CORRELAZIONE. QUI SI STA DESCRIVENDO SOLTANTO LA ALFA-ALFA 433. SONO LAVORI FATTI SEPARATAMENTE. MENTRE IN QUESTO DOCUMENTO QUI C'E' UNA CORRELAZIONE TRA UNA TRACCIA CHE GIA' ERA RIPORTATA NELLE CARTINE PRECEDENTI, LIMA-GOLF 461 LIMA-ECO 167, SI VA A CORRELARE UNA TRACCIA ALFA-ALFA 433, CHE E' UNA TRACCIA CHE CHIARAMENTE E' STATA INIZIALIZZATA DAL COMPUTER ANDANDOSI AD AGGANCIARE SUL CODICE IFF 1136. QUINDI ERA UNA TRACCIA CHE IN QUELL'ISTANTE STAVA PASSANDO IN QUELLA POSIZIONE E HA DATO ADITO A QUESTA ASSUNZIONE DI CODICE 1136. QUINDI QUESTO E' UN LAVORO IN PIU', NEL SENSO CHE QUI C'E' UNA CORRELAZIONE.

GIUDICE PRIORE: DIAMO ATTO CHE STIAMO PARLANDO DELLA CARTINA 49 PROVENIENTE DAL LAVORO DELL'11.09.90, NELLA QUALE SONO CORRELATE LA LIMA-GOLF, LA LIMA-ECO E L'ALFA-ALFA. SUCCESSIVAMENTE NEL DOCUMENTO DI BLANDINI, VIENE DATA TUTTA LA SPIEGAZIONE DELL'ALFA-ALFA 433. IL 17.12.90 COMPARE A SE' STANTE LA CARTINA...

PETRONI: OSSIA E' A INTEGRAZIONE DI QUESTO PRIMO DOCUMENTO?

GIUDICE PRIORE: NO, E' UNA NUOVA VERSIONE.

PETRONI: E' COSI', SEPARATO DA ALTRI, OPPURE E' A INTEGRAZIONE DI QUANTO E' SCRITTO NEL PRIMO DOCUMENTO?

GIUDICE PRIORE: E' UN SEGUITO COME SECONDA VERSIONE.

PETRONI: E' UN SEGUITO COME INTEGRAZIONE.

GIUDICE PRIORE: ADESSO DIREMO PURE QUAL E' LA DIZIONE ESATTA. COMUNQUE QUESTO E' UN DOCUMENTO DEL 17 DICEMBRE.

PETRONI: E' STATO FATTO UN PRIMO DOCUMENTO E POI E' STATO FATTO UN SECONDO DOCUMENTO IN CUI SI AGGIUNGE SU QUESTA CORRELAZIONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: LA DOMANDA E' COME MAI E' STATA SCORRELATA, SE C'E' UN MOTIVO SPECIFICO PERCHE' E' STATO FATTO QUESTO.

PETRONI: NON LO SO, NON MI RICORDO PER QUALE MOTIVO E' STATO FATTO QUESTO LAVORO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: DALLE CONSIDERAZIONI CHE HA SVOLTO ORA, VISTO CHE HA TRACCIATO LA TRACCIA ALFA-ALFA 433 E ABBIAMO LETTO IN DETTAGLIO IL DOCUMENTO, PUO' DARE UNA SPIEGAZIONE DEL PERCHE'?

PETRONI: DEVO TRACCIARE LA TRACCIA LIMA-GOLF 461 E LIMA-ECO 157 PER VEDERE SE EVENTUALMENTE QUESTA CORRELAZIONE CHE E' STATA FATTA QUA C'E' UN ERRORE DI POSIZIONE O DI TEMPI. PERCHE', SE E' STATA SCORRELATA, EVIDENTEMENTE E' STATO RILEVATO CHE C'ERA UN QUALCOSA DI NON CORRETTO. QUINDI VEDIAMO SE RIUSCIAMO A CAPIRE CHE COSA C'ERA DI NON CORRETTO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: LA CORRELAZIONE, SE C'E', SICCOME L'ALFA-ALFA 433 E' STATA REGISTRATA PER DUE SOLE BATTUTE E NELLA SECONDA BATTUTA ASSUME IL CODICE 1136 DELLA LIMA-ECO 157 E LIMA-GOLF 461, E' INUTILE CHE LEI TRACCI ORA LA LIMA-GOLF 461 E LA LIMA-ECO 157 PER INTERO.

PETRONI: MA DEVO VEDERE SE STANNO NELLA STESSA POSIZIONE. IMMAGINO CHE STANNO NELLA STESSA POSIZIONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ALLORA RILEGGA QUELLO CHE HA LETTO 5 MINUTI FA.

GIUDICE PRIORE: POI QUELLO E' SICURAMENTE SCRITTO DA LEI.

PETRONI: NON LO SO SE SICURAMENTE E' SCRITTO DA ME. PROBABILMENTE SARA' ANCHE SCRITTO DA ME.

GIUDICE PRIORE: ATTRIBUISCE IL FALSO A CHI HA SCRITTO QUELLE COSE LI'?

PETRONI: NO, NON STO DICENDO QUESTO, E' CHE SONO LAVORI FATTI SEPARATAMENTE. NON E' STATO FATTO UN LAVORO DI CONFRONTO E QUINDI E' PROBABILE CHE CI SIANO DELLE SCORRELAZIONI TRA I VARI DOCUMENTI, ANCHE SE E' LA STESSA PERSONA CHE FA IL DOCUMENTO.

GIUDICE PRIORE: ADESSO DOBBIAMO PERO' CERCARE DI DARE UNA SPIEGAZIONE RAZIONALE A TUTTO QUESTO.

PETRONI: VORREI VEDERE LE CARTINE CHE SI RIFERISCONO NEL DOCUMENTO DEL 17 DICEMBRE ALLE TRACCE LIMA-GOLF 461 E LIMA-ECO 157 PER CERCARE DI CAPIRE IN QUESTO DOCUMENTO, IN QUANTO SONO STATI SEPARATI, CHE COSA E' STATO DETTO.

GIUDICE PRIORE: MA DALLA LETTURA DEL DOCUMENTO GIA' DI PER SE' NON E' COMPRESIBILE LA RAGIONE?

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA CREDO CHE SIA SCRITTO MOLTO CHIARO QUI.

PETRONI: IO NON DEBBO CAPIRE PERCHE' E' SCRITTO QUA, PERCHE' QUESTO E' FATTO SEPARATAMENTE E QUINDI NON HA CORRELAZIONI CON QUESTO QUA. SI TRATTA DI VEDERE IL MOTIVO PER IL QUALE DA QUESTO DOCUMENTO E' STATA TOLTA L'ALFA-ALFA 433.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA VOI AVETE SCRITTO QUI CHE QUESTA E' UNA FALSA CORRELAZIONE.

PETRONI: NO, QUI NON ABBIAMO DETTO CHE E' UNA FALSA CORRELAZIONE. E' DEL COMPUTER, E' DIVERSA LA CORRELAZIONE DEL COMPUTER DALLA CORRELAZIONE DI DUE TRACCE FATTE DA NOI. E' DIVERSO IL DISCORSO. QUI STIAMO PARLANDO DI CORRELAZIONI DI SEGNALE RADAR. QUI FATTE DAL COMPUTER. IL COMPUTER VEDE UN SEGNALE RADAR IFF DI MODE 1. POI SUCCESSIVAMENTE VEDE NEL SUO GATE DI CORRELAZIONE UN CODICE DI MODE 3. QUINDI ASSOCIA E NE FA UNA SOLA TRACCIA. QUINDI AGGIORNA LA TRACCIA. VEDIAMO CHE L'ALFA-ALFA 433 HA DUE BATTUTE, E QUINDI E' LA STORIA DI QUESTA TRACCIA. E CI SENTIAMO DIRE CHE QUELL'1136 E' IL CODICE DEL DC9. QUINDI FINISCE IL DISCORSO QUI DI QUESTA DESCRIZIONE. QUI INVECE E' STATO FATTO UN LAVORO DIVERSO. QUI PARLIAMO DI CORRELAZIONE FATTA DALL'UOMO, NON DAL COMPUTER. NEL SENSO CHE L'UOMO VEDE SULLA TRACK HISTORY L'ALFA-ALFA 433 E NE FA LA CARTINA. POI VEDE LA LIMA-GOLF 461 E LA LIMA-ECO 157 E DICE: QUESTE TRE TRACCE SONO NELLA STESSA POSIZIONE, HANNO LA STESSA DIREZIONE PIU' O MENO, QUINDI SI TRATTA DELLO STESSO VELIVOLO. QUINDI LE ACCORPA DICENDO TRATTARSI DI UN'UNICA TRACCIA. ADESSO QUI VENGONO RISEPARATE. NEL RISEPARARLE DEVO VEDERE LA DESCRIZIONE FATTA PER UNA E LA DESCRIZIONE FATTA PER L'ALTRA, PER VEDERE SE NELL'ASSOCIAZIONE SI E' RITENUTO CHE ERA UN'ASSOCIAZIONE FATTA DALL'UOMO NON CORRETTA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E IN BASE A QUALI ELEMENTI E' STATA POI...

PETRONI: SULLA BASE DEGLI ELEMENTI, DEI DATI DI QUOTA, DI VELOCITA', DI DIREZIONE, DI TUTTO QUELLO CHE AVEVANO. NEL SENSO CHE SE QUI ABBIAMO VISTO CHE L'ALFA-ALFA 433 HA 1094 NODI, QUI INVECE ANDIAMO A VEDERE CHE LA 461 E LA 157 HANNO QUOTE, VELOCITA' E VETTORI DIVERSI, ALLORA PROBABILMENTE AVRANNO DETTO DI SI'. QUESTA E' UNA TRACCIA FASULLA, PERCHE' E' UNA TRACCIA CHE NON ESISTE, PERCHE' PER IL NOSTRO CONCETTO QUESTA E' UNA TRACCIA IMMAGINARIA, FRUTTO DELLA MISTIFICAZIONE DI QUESTO SISTEMA, CHE PERO' HA ASSUNTO I VARI CODICI E QUINDI LA METTIAMO ALL'INTERNO DI QUESTO GRUPPO DI TRACCE E QUINDI FACCIAMO LA CORRELAZIONE PER QUESTO GRUPPO DI TRACCE. POI, NELL'ANALISI DETTAGLIATA, EVIDENTEMENTE E' STATO DETTO: MA E' INUTILE ANDARE A FARE QUESTA ASSOCIAZIONE PER QUESTA CHE HA MILLE E ROTTI NODI CON QUEST'ALTRA. ALLORA ANDIAMO A VEDERE CHE COSA E' STATO SCRITTO PER LA 461 E LA 157. ANDIAMO A VEDERE LE CARTINE E VEDIAMO SE ERA STATO SBAGLIATO PRIMA O E' STATO SBAGLIATO DOPO. NON TUTTE LE TRACCE CHE STANNO QUA SONO TRACCE REALI. LE TRACCE CHE SONO RIPORTATE QUI LE ABBIAMO RIPORTATE FEDELMENTE. DOPO DI CHE C'E' DA FARE IL DISCERNIMENTO E DIRE: DI TUTTE QUESTE TRACCE QUANTE REALMENTE SONO AEROPLANI E QUANTE SONO SEGNALI FITTIZI O MISTIFICAZIONI DEL SISTEMA?

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: L'AVETE MESSO IN QUELLA DESCRIZIONE DELLA CARTINA 87 "VISTA LA MISTIFICAZIONE DEL SISTEMA"?

PETRONI: NON SIAMO SCESI NEL DETTAGLIO QUI. NEL DETTAGLIO SIAMO SCESI QUA, DOVE DICIAMO CHE E' FRUTTO DI UNA MISTIFICAZIONE.

GIUDICE PRIORE: MA QUELLA NON ESISTE UFFICIALMENTE, NON E' STATA DATA A NESSUNO.

PETRONI: NOI QUI ABBIAMO RISPOSTO A UN QUESITO E' QUINDI SI E' GENERATO QUESTO DOCUMENTO. SONO DUE LAVORI SEPARATI, E' UN LAVORO A PARTE A SE' STANTE E NON HA NULLA A CHE VEDERE CON QUESTO LAVORO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: PERCHE' SULLA 87 E' STATA MESSA A SE' STANTE LA TRACCIA ALFA-ALFA 433 CORRELANDOLA DALLE ALTRE TRACCE, COSI' COM'ERA NELLA PRIMA

VERSIONE, PUR AVENDO COMUNQUE LO STESSO CODICE IFF?

PETRONI: LE STO DICENDO CHE DEVO VEDERE LA DESCRIZIONE LA SECONDA DESCRIZIONE FATTA, DOPO DI CHE DEVO VEDERE LE CARTINE DI QUESTE DUE TRACCE. ALLORA, "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME REMOTA ALLE ORE 18,17 CON LA SIGLA LIMA-GOLF 461. E' CLASSIFICATA AMICA CON QUALITA' 6 E VELOCITA' 365 NODI, QUOTA NEGATIVA, SENZA IFF. LA TRACCIA RISULTA REGISTRATA ANCHE CON LA SIGLA LIMA-ECO 157 DALLE ORE 18,26 ALLE ORE 18,29. E' REGISTRATA PER L'ULTIMA VOLTA ALLE ORE 18,38". LA DESCRIZIONE NON E' SUFFICIENTE, DEVO VEDERE LE POSIZIONI.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA CHIARAMENTE LE POSIZIONI SONO MOLTO SIMILI, PERCHE' SE PRIMA LE AVEVATE CORRELATE VUOL DIRE CHE STAVANO LI'.

PETRONI: NEL FARE I LAVORI SI FANNO ANCHE DEGLI ERRORI A VOLTE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA NON POSSONO ESSERCI ERRORI, PERCHE' L'ALFA-ALFA 433 ASSUME ANCHE IL CODICE 1136, CHE E' QUELLO DEL DC9. ED HA SPIEGATO CHE LO ASSUME PERCHE' EVIDENTEMENTE E' VICINA E C'E' STATO UN ERRORE DI CORRELAZIONE DEL COMPUTER.

PETRONI: LA CORRELAZIONE DEL COMPUTER DI CUI STIAMO PARLANDO QUA E' UN DISCORSO, LA CORRELAZIONE DI TRACCE E' UN ALTRO DISCORSO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA IL COMPUTER NON LE CORRELAVA SE NON ERANO VICINE.

PETRONI: MA IL COMPUTER NON CORRELA LE TRACCE, IL COMPUTER CORRELA I SEGNALI RADAR E I SEGNALI IFF.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: SE QUI LEI DICE CHE IL COMPUTER HA ASSEGNATO IL CODICE 1136 ALLA TRACCIA ALFA-ALFA 433, VUOL DIRE CHE QUESTO PLOT E' STATO ASSOCIATO AL CODICE 1136, CHE ERA QUELLO DEL DC9, E QUINDI SI DOVEVA TROVARE NELLA STESSA ZONA DI QUESTA ALFA-ALFA 433 QUANDO E' NATA. NON POTEVA STARE DA UN'ALTRA PARTE.

PETRONI: ALLORA DEVO ANDARE A VEDERE LA LIMA-GOLF 461 E LA LIMA-ECO 157 SE CORRISPONDE EFFETTIVAMENTE A QUELLE POSIZIONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: CERTO CHE CORRISPONDONO, SE NO NON CI SAREBBE STATO QUESTO SBAGLIO E PROBABILMENTE VOI NELLA PRIMA VERSIONE NON LE AVRESTE MESSE INSIEME. SE LE AVETE MESSE INSIEME, VUOL DIRE CHE ERANO VICINE. ED E' VERO, SONO VICINE. LA DOMANDA E': PERCHE' DOPO LE AVETE SCORRELATE?

PETRONI: NON LO SO, LO DEBBO CAPIRE

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E CHE MOTIVO POTREBBE ESSERCI?

PETRONI: NON LO SO, DEVO VEDERE SE SI RIESCE A CAPIRE, DEVO VEDERE SE C'E' UNA SPIEGAZIONE LOGICA IN QUESTO DISCORSO DI SEPARAZIONE. QUINDI DEVO RIFARE LA STESSA ANALISI CHE ABBIAMO FATTO L'11.09.90, QUANDO ABBIAMO FATTO QUESTO LAVORO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: CI PUO' SPIEGARE PERCHE' NELLA NUOVA VERSIONE DELLA CARTINA 49 QUELLA DEL 17 DICEMBRE, SCOMPAIONO TUTTI I CODICI IFF?

PETRONI: QUI DICE: "APPARE NELLA REGISTRAZIONE COME REMOTA ALLE ORE 18,17 ZULU NELLA POSIZIONE 14,10 NORD 10,07 EST, CON LA SIGLA LIMA-GOLF 461. E' CLASSIFICATA AMICA CON QUALITA' 6, VELOCITA' 365 NODI, QUOTA NEGATIVA, SENZA IFF". QUESTO SIGNIFICA CHE NELLA PRIMA POSIZIONE NON C'E' IL CODICE IFF.

GIUDICE SU DOMANDA DI P.G.: RILEGGA QUELLA DEL DICEMBRE.

PETRONI: "ALLE 18,28 PRESENTA IL CODICE IFF MODE 3A 1136, CHE DALLE 18,38 ZULU CAMBIA IN 1130. ALLE ORE 18,27 ZULU PRESENTA QUOTA DI 10.500 PIEDI, CHE SI PORTA A QUOTA 22500 PIEDI E PASSA LOCALE. REGISTRATA PER L'ULTIMA VOLTA ALLE ORE 18,38 ZULU". QUI SI E' RIMASTI ANCORA PIU' SUL GENERALE.

GIUDICE PRIORE: SUL GENERICO, PIU' CHE SUL GENERALE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: TANTO E' VERO CHE LE AVEVAMO CHIESTO PER QUALE MOTIVO QUESTA ERA L'UNICA CARTINA DOVE MANCAVA L'INDICAZIONE DI VARIAZIONE DI IFF.

PETRONI: NON SO DARE UNA RISPOSTA. NON RICORDO PERCHE' E' STATO FATTO QUESTO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: DA QUELLO CHE HA LETTO FINO AD ORA SI POTREBBE AFFERMARE CHE ALLE 18,29 NELLE VICINANZE DEL DC9 ERA PRESENTE ANCHE UN ALTRO AEREO?

PETRONI: DA QUELLO CHE HO LETTO FIN QUI NO, NON SI PUO' AFFERMARE CHE C'ERA UN AEREO. SI PUO' AFFERMARE CHE C'ERA UN SEGNALE IFF CHE POTEVA ESSERE GENERATO, COSI' HO DETTO, DA UN VELIVOLO CHE STA A TERRA. QUINDI NON SI PUO' AFFERMARE CHE C'E' UN AEREO IN QUELLA POSIZIONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA A QUELLA DISTANZA?

PETRONI: NEL CERCHIO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: DISTANTE QUANTE MIGLIA?

PETRONI: QUANTO SIAMO DA POGGIO BALLONE? DALLA POSIZIONE INIZIALE IN CUI DA' IL SEGNALE IFF DI MODE 2... DA QUELLA POSIZIONE FINO A DOVE STAVA IL DC9. POSSONO ESSERE 20 MIGLIA, 30 MIGLIA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA GUARDIAMOLO, NON FACCIAMO IPOTESI CAMPATE IN ARIA.

PETRONI: QUI GIA' VIENE DETTO CHE QUESTE TRACCE ALFA-ALFA 433 E' FRUTTO DELLA MISTIFICAZIONE DEL SISTEMA, E CHE QUINDI PUO' NON RISULTARE IN REALTA'. QUINDI PUO' ESSERE FRUTTO DI UN SISTEMA, COSI' COME FUNZIONA, CHE SOTTO PUO' NON ESSERCI NULLA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA COME! C'E' UN INIZIALIZZAZIONE DI UNA TRACCIA CON UN IFF DI MODO 2. ANDIAMO A VEDERE A CHE DISTANZA E', PER VEDERE SE E' POSSIBILE QUEL FENOMENO DI TRASCINAMENTO DI CUI LEI HA PARLATO.

PETRONI: ABBIAMO DETTO CHE IL MODE 2 LO PRENDE PER UNA SOLA BATTUTA E PUO' ESSERE FRUTTO DI UN SEGNALE IFF CHE ADDIRITTURA POTREBBE ESSERE UN VELIVOLO CHE STA FERMO A TERRA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA VEDIAMO A CHE DISTANZA E'. PERCHE', PER ESSERE QUELLO CHE DICE LEI, LA DISTANZA DI QUESTA ALFA-ALFA 433 QUANDO ASSUME QUESTO CODICE, DOVREBBE ESSERE AD UNA DISTANZA DI 15 MIGLIA, CIOE' QUELLA DI UN AEREO A TERRA.

PETRONI: ALLORA SI TRATTA DI VEDERE IL CODICE DI MODE 2 NEL MOMENTO IN CUI HA AVUTO QUALITA' 7 E LA POSIZIONE DEL DC9 IN QUELL'ISTANTE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ANDIAMOLA A VEDERE L'ALFA-ALFA 433 E VEDIAMO SE E' POSSIBILE CHE IN QUELLA POSIZIONE CI SIA L'EFFETTO DI TRASCINAMENTO DI CUI LEI HA PARLATO.

PETRONI: ALLORA, SIAMO ALLE ORE 18,29. E' QUESTA LA POSIZIONE IN CUI PRENDE IL CODICE DI MODE 3.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: DI MODE 2, NON 3.

PETRONI: DI MODE 2 E' L'ALTRA. QUESTA HA MODE 1 E MODE 3.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ANDIAMO A VEDERE QUANDO ASSUME MODE 1.

PETRONI: IL MODE 1 LO HA ALLE 18 29'07''.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: ADESSO ANDIAMO A VEDERE LA DISTANZA DAL RADAR, PER VEDERE SE E' POSSIBILE L'EFFETTO DI TRASCINAMENTO.

PETRONI: SI PUO' ANDARE A VERIFICARE. SIAMO A 45-46 MIGLIA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: E A 46 MIGLIA E' POSSIBILE UN EFFETTO DI TRASCINAMENTO?

PETRONI: CERTO CHE E' POSSIBILE. IO NON LO POSSO AFFERMARE PERCHE' NON LO RICORDO ESATTAMENTE. E' UN DATO CHE SI PUO' ANDARE A VERIFICARE BENISSIMO PRESSO POGGIO BALLONE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: LE FACCIU' COMUNQUE PRESENTE CHE NELLE VOSTRE SPIEGAZIONI, MENTRE PER TRACCE CHE SONO DISTANTI SULLE 30 MIGLIA, COME L'ALFA-ALFA 041, AVETE IPOTIZZATO QUESTO EFFETTO DI TRASCINAMENTO, PER L'ALFA-ALFA 433 GIUSTAMENTE NON L'AVETE FATTO, PERCHE' E' TROPPO DISTANTE. VISTO CHE E' NELLA STESSA PAGINA L'AVRESTE IPOTIZZATO ANCHE PER QUESTA.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: (INCOMPRESIBILE PERCHE' TROPPO LONTANO DAL MICROFONO).

PETRONI: STO DICENDO CHE SONO DUE DOCUMENTI FATTI SEPARATAMENTE, NON E' QUESTA CORRELAZIONE TRA I DUE DOCUMENTI. (LEGGE TRA SE' E SE'). QUESTO IFF DI MODE 1 E' UN VELIVOLO MILITARE CHE, PERCHE' SIAMO A 45 MIGLIA, PUO' ESSERE IN PROCEDURA DI ATTERRAGGIO, PUO' ESSERE QUALUNQUE COSA. E SUBITO DOPO HA UN PLOT IFF DI MODE 3, IL CUI CODICE CORRISPONDE AL DC9. ALLORA ABBIAMO QUESTA TRACCIA CHE SI INIZIALIZZA QUA E DOPO SI VA AD AGGANCIARE CON QUESTA QUA E VIENE INIZIALIZZATA CON VELOCITA' DI 1094 NODI.

GIUDICE PRIORE: PARLIAMO DELLA CARTINA INTITOLATA ALFA-ALFA 433". QUESTO E' L'ALLEGATO 7.

PETRONI: OSSIA QUI CHE COSA POTREBBE ESSERSI VERIFICATO? POTREBBE ESSERSI VERIFICATO CHE C'ERA UN AEROPLANO CHE ERA IN FASE MAGARI O DI ATTERRAGGIO O CHE COMUNQUE SI TROVAVA IN QUELLA POSIZIONE, UN MILITARE, E CHE QUINDI E' STATO INIZIALIZZATO. PERO' POI, SUCCESSIVAMENTE, QUESTO SEGNALE IFF SI E' ANDATO AD AGGANCIARE AL DC9 PERCHE', NON TROVANDO PIU' IL CODICE DEL VELIVOLO MILITARE, L'UNICO CODICE CHE HA TROVATO E' STATO QUELLO DEL DC9, E SI E' AGGIORNATO SUL DC9.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: CHE ERA NEI PARAGGI.

PETRONI: C'ERA QUESTO SEGNALE. ADESSO, SE QUESTO SEGNALE E' FRUTTO DI UN SEGNALE

IFF DI UN VELIVOLO CHE E' IN PROCEDURA DI ATTERRAGGIO A POGGIO BALLONE, SE E' FRUTTO DI UN VELIVOLO PER L'EFFETTO ALONE, O DI CHE COSA...

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: LEI QUINDI INSISTE NEL DIRE CHE A 46 MIGLIA E' POSSIBILE ANCORA AVERE UN EFFETTO ALONE?

PETRONI: NON LO POSSO ESCLUDERE NE' LO POSSO CONFERMARE.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: SONO CIRCA 80 CHILOMETRI DAL SITO.

PETRONI: C'E' DA VERIFICARLO. COMUNQUE QUELLO CHE E' SCRITTO QUI E' SOSTANZIALMENTE QUESTO.

GIUDICE SU DOMANDA DI PERITO: MA QUI NON SI FANNO IPOTESI.

PETRONI: NO, NON SI FANNO IPOTESI, PERO' SI DICE CHE TUTTO QUESTO NON CORRISPONDE A UNA TRACCIA REALE, PERCHE' UNA TRACCIA REALE AVREBBE AVUTO TUTTO UN TRACCIAMENTO, TUTTO UN SEGUITO. QUINDI E' SOLTANTO UN SEGNALE IFF DI MODE 1 CHE PER UNA SOLA VOLTA E' ARRIVATO AL COMPUTER E HA DATO L'INIZIALIZZAZIONE. DOPO DI CHE IL COMPUTER NON HA TROVATO PIU' NIENTE, HA TROVATO SOLO IL CODICE 1136 E SI E' AGGANCIATO.

GIUDICE PRIORE: SONO LE ORE 20,00. A QUESTO PUNTO SI CHIUDE IL VERBALE.