

TRIBUNALE PENALE DI ROMA
UFFICIO ISTRUZIONE

NR. 527/84A G.I.
SEZIONE I STRALCIO

ROMA 21.10.97

P.V.

IL GIORNO 21.10.97, AD ORE 13,30. AVANTI IL G.I. DR. ROSARIO PRIORE ASSISTITO DALLA SOTTOSCRITTA ASSISTENTE DI CANCELLERIA LOREDANA DI MEO.

ASSISTONO ALL'ESAME TESTIMONIALE ANCHE IL FUNZ. DI CANCELLERIA DR. LETTERIO GRASSO, IL M.LLO C.C. FEDERICO SIMEONE

E' COMPARSO A SEGUITO DI CITAZIONE IL TEN. COL. A.M. ANDREA DEL ZOPPO AL QUALE, A NORMA DELL'ART. 357 DEL C.P.P. VIENE FATTO AVVERTIMENTO DELL'OBBLIGO DI DIRE TUTTA LA VERITA' E VENGONO RAMMENTATE LE PENE STABILITE DALL'ART. 372 DEL C.P. CONTRO I COLPEVOLI DI FALSA TESTIMONIANZA.

INTERROGATO SULLE GENERALITA' ED INTORNO A QUALSIASI VINCOLO DI PARENTELA O DI INTERESSI ABBIA CON LE PARTI PRIVATE NEL PROCEDIMENTO DI CUI TRATTASI.

RISPONDE:

SONO: IL TEN. COL. ANDREA DEL ZOPPO GIA' GENERALIZZATO IN ATTI.

QUINDI OPPORTUNAMENTE INTERROGATO RISPONDE:

CONFERMO LE DICHIARAZIONI RESE IN PRECEDENTI ESAMI TESTIMONIALI.

A D.R.: L'IDENTIFICAZIONE E' LA FUNZIONE DI SALA OPERATIVA CHE HA COME FINALITA' LA STESSA IDENTIFICAZIONE OVVERO IL RICONOSCIMENTO DELLA IDENTITA' DEL TRAFFICO AVVISTATO A MEZZO RADAR, OPPURE DEL TRAFFICO AVVISTATO DA ALTRO ENTE DELLA D.A. E TRASMESSO A MEZZO "CROSS-TELL". OGNI SITO RADAR HA L'OBBLIGO DI PROCEDERE ALLA IDENTIFICAZIONE/CLASSIFICAZIONE DEL TRAFFICO AVVISTATO NELLA PROPRIA AREA DI RESPONSABILITA' OVVERO LA T.P.A. O TRACK PRODUCTION AREA. PER CLASSIFICAZIONE DEVE INTENDERSI COME LA ATTRIBUZIONE DEL TRAFFICO AVVISTATO AD UNA "CLASSE" CHE SI PUO' GENERICAMENTE INDICARE COME AMICA, NON AMICA, SCONOSCIUTA ECC. QUINDI LA CLASSIFICAZIONE PRESCINDE DALLA IDENTIFICAZIONE.

A D.R.: NORMALMENTE L'IDENTIFICAZIONE SI BASA SUI DATI CONTENUTI IN UN PIANO DI VOLO. PUO' ANCHE BASARSI SULLE RISPOSTE DEL TRASPONDER DI BORDO, IN PARTICOLARE PER I VELIVOLI MILITARI, SUL COMPORTAMENTO DEL VELIVOLO E SULLA POSIZIONE DELL'AVVISTAMENTO CIOE' DELL'AREA IN CUI IL VELIVOLO VOLA E DI QUELLA DI PROVENIENZA. GLI ULTIMI METODI CITATI IN REALTA' NON SEMPRE CONSENTONO L'IDENTIFICAZIONE IN SENSO STRETTO, CONSENTONO INVECE LA CLASSIFICAZIONE. AD ESEMPIO IN PRESENZA DI TRAFFICO NON IDENTIFICATO, PROVENIENTE DALL'ESTERNO DELLE FIR NAZIONALI, UNA PRIMA CLASSIFICA POTREBBE ESSERE ZOMBIE. ALL'ATTO DELLA PENETRAZIONE, A SECONDA DEI CASI ALL'INTERNO DELLE FIR NAZIONALI E/O NELLO SPAZIO AEREO NAZIONALE, UNA ZOMBIE RIMASTA NON ANCORA IDENTIFICATA VIENE NORMALMENTE RICLASSIFICATA X RAY. UNA TRACCIA LA CUI ORIGINE O IL CUI COMPORTAMENTO NE FANNO PRESUPPORRE UNA NATURA AMICA, PUO' NORMALMENTE ESSERE CLASSIFICATA UNKNOWN O UNIFORM. IN ENTRAMBI I CASI CITATI OCCORRERA' COMUNQUE FARE IL POSSIBILE PER PERVENIRE ALLA IDENTIFICAZIONE DEL TRAFFICO IN OGGETTO. NEL PRIMO ESEMPIO - X RAY - E' NORMALMENTE PREVISTA ANCHE L'IDENTIFICAZIONE "A VISTA" CIOE' CON L'IMPIEGO DI INTERCETTORI PILOTATI. NEL SECONDO ESEMPIO - UNIFORM - LA EVENTUALE IDENTIFICAZIONE A VISTA NON E' TASSATIVAMENTE RICHIESTA. PER QUANTO ATTIENE I PARTICOLARI DEI VOLI MILITARI OLTRE AL PIANO DI VOLO POTREBBE ESSERE UTILIZZATO ORDINI DI MISSIONE, ORDINI DI OPERAZIONE DAI QUALI SI POTREBBE RISALIRE ALLA IDENTITA' DEL VELIVOLO, IN QUANTO QUESTI CONTENGONO DATI SUFFICIENTI AD INDIVIDUARE LA ROTTA, EVENTUALI PUNTI DI RIPORTO, L'OBIETTIVO, ECC., E POTREBBE CONTENERE ANCHE INDICAZIONI SULL'USO DEL TRASPONDER, EVENTUALI FREQUENZE RADIO DI CONTATTO ORARI DI DECOLLO E DI PREVISTO ATTERRAGGIO. UN VELIVOLO VIENE RICONOSCIUTO COME MILITARE, OLTRE CHE CON I MEZZI CITATI ANCHE IN PRESENZA DI "CODICI" DEL TRASPONDER, ... PER I VELIVOLI MILITARI, IN PARTICOLARE DEL "MODO 1" ED IL "MODO 2".

A D.R.: ORDINE DI TRASPONDER SIGNIFICANO GLI ORDINI CHE SI DANNO AL PILOTA CIRCA L'USO DEL TRASPONDER DI BORDO DURANTE LA MISSIONE. AD ESEMPIO TRASPONDER ON-OFF, OPPURE ON FINO A... E OFF DA... OPPURE IL CONTRARIO. L'ASSEGNAZIONE AD UN VELIVOLO DELLA CATEGORIA MILITARE NON COMPORTA NECESSARIAMENTE LA ESATTA IDENTIFICAZIONE DEL VELIVOLO, IN QUANTO A TIPO, BASE DI PARTENZA, BASE DI PREVISTO ATTERRAGGIO. CIO' SI POTREBBE OTTENERE O ATTRAVERSO IL MOD-2 O

ATTRAVERSO INFORMAZIONI OTTENUTE ATTRAVERSO ALTRA VIA.

A D.R.: NEL CASO DI INESISTENZA DI PIANO DI VOLO E DI VELIVOLO IL CUI TRASPONDER NON SIA ATTIVO IN ALCUN MODO E CHE NON VI SIANO COMUNICAZIONI IN GENERALE, LA TRACCIA DOVREBBE ESSERE IMMEDIATAMENTE - CIOE' DOPO DUE MINUTI DALL'AVVISTAMENTO - CLASSIFICATA ZOMBIE SENZA TIPO - PERCHE' VI SONO ZOMBIE DI CUI SI CONOSCE IL PIANO DI VOLO. SE NON IN PRESENZA DI COMPORTAMENTI PARTICOLARI E CIOE' AD ESEMPIO ROTTA DI PENETRAZIONE VERSO LO SPAZIO AEREO NAZIONALE, ALTA VELOCITA' E BASSA QUOTA, L'OPERATORE DOVREBBE MANTENERE LA CLASSIFICA ZOMBIE A SECONDA DEI CASI FINO ALL'INGRESSO NELLA FIR O FINO ALL'INGRESSO NELLO SPAZIO AEREO NAZIONALE. L'OPERATORE ALL'IDENTIFICAZIONE O I.O. DOVREBBE ALLERTARE IL T.P.O. E/O L'M.C., IL QUALE ULTIMO AUTONOMAMENTE E/O IN COORDINAMENTO CON IL SETTOR CONTROLLER OVVERO IL CAPO CONTROLLORE DI SETTORE - NEL CASO DI MARSALA QUELLO DI MARTINAFRANCA - DOVREBBE PREDISPORSI PER UNA INTERCETTAZIONE DI RICONOSCIMENTO. E' EVIDENTE CHE NEL FRATTEMPO PROSEGUONO LE RICERCHE PER L'IDENTIFICAZIONE PER ALTRA VIA, CONTATTANDO ENTI DEL TRAFFICO, SITI LIMITROFI, IL S.O.C., EVENTUALI BASI AEREE COLLEGATE, NELL'IPOTESI CHE POSSANO ESSERE A CONOSCENZA DEL VOLO. PUO' ANCHE ESSERE TENTATA UNA CHIAMATA ALL'ARIA; SU FREQUENZE MILITARI NELL'IPOTESI CHE POSSA TRATTARSI DI UN VELIVOLO MILITARE, CHE NON USA IL TRASPONDER O HA AVARIE A BORDO. NORMALMENTE LA CHIAMATA ALL'ARIA VIENE FATTA SUL CANALE DI GUARDIA, INDICANDO LA POSIZIONE DEL VELIVOLO RISPETTO AD UN PUNTO NOTO O AD UNA RADIO ASSISTENZA, SOLLECITANDO L'USO DEL TRASPONDER O A FARSI RICONOSCERE CON ALTRO MEZZO.

A QUESTO PUNTO VENGONO MOSTRATI AL TESTE ESTRATTI DELLA T.H.R. DI MARSALA RELATIVI ALLE TRACCE AJ055, AJ060, AJ457. TALI ESTRATTI VENGONO ALLEGATI AL PRESENTE VERBALE.

A D.R.: SULLA BASE DI QUESTI ESTRATTI IO POSSO DIRE CHE, ESCLUDENDO UN ERRORE DELL'OPERATORE, QUESTI PER POTER CLASSIFICARE COME FRIENDLY LE TRACCE IN ESAME DOVEVA NECESSARIAMENTE DISPORRE DI UNA INFORMAZIONE NELLE FORME PRECEDENTEMENTE DESCRITTE. IL RICHIAMO DEL TOTE NON MI SEMBRA SIGNIFICATIVO IN RELAZIONE ALLE CITATE TRACCE, GIACCHE' NESSUNA VIENE CLASSIFICATA X RAY O COMUNQUE SIGNIFICATIVA, PERCHE' I TOTE VENGONO RICHIESTI IN PRESENZA DI TRACCE FRIENDLY. AD ORE 14,45 IL G.I. CONSIDERATA L'ORA TARDA SOSPENDE L'ESAME TESTIMONIALE E LO RINVIA AD ORE 16,30.

AD ORE 17,15 SI RIPRENDE L'ESAME TESTIMONIALE.

A D.R.: IL TERMINE "NEGATORIO" NON HA NESSUN SIGNIFICATO DIVERSO DA QUELLO DI NEGATIVO; A VOLTE ALCUNI OPERATORI DI ORIGINE MERIDIONALE LO USANO COME SINONIMO DI NEGATIVO.

A D.R.: IL NOMINATIVO RADIO NON DOVREBBE AVERE ATTINENZA CON IL CODICE DI MODO 2 A MENO CHE NON SI FACCIA L'ABBINAMENTO CON IL VELIVOLO ED IL MODO 2.

A D.R.: L'IDENTIFICAZIONE DELL'IFF DI MODO 2 CON IL NOMINATIVO RADIO DEL VELIVOLO STESSO E' PRASSI COMUNE DEGLI AMERICANI.

A QUESTO PUNTO IL G.I. DISPONE ESIBIZIONE AL TESTE DELLA T.H.R. DI MARSALA DEL 16.12.79, NELLE PARTI IN CUI APPAIONO GLI IFF 2 DI DUE VELIVOLI IN EMERGENZA CHE RISULTANO COINCIDENTI NELLE ULTIME TRE CIFRE CON IL NOMINATIVO RADIO RELATIVO.

A D.R.: RICORDO DI ESSERE STATO CONSULENTE DELLA COMM.NE D'INCHIESTA DIRETTA DAL TEN. COL. RODRIGO, PER ESAMINARE IL TRACCIATO DEL VELIVOLO IN EMERGENZA. PRENDO ATTO CHE DALLA T.H.R. DEL 16.12.79 RISULTA CHE DUE VELIVOLI TRA LE ORE 20,13 E LE ORE 20,20 HANNO SEGNALATO EMERGENZA, E CHE CIO' SI EVINCE DALL'USO DEL MODO-3=7700, DAL SOS-SIF=1 E DAL BLINK=1; NON TROVO VALIDI GIUSTIFICAZIONI DEL PERCHE' LA SALA OPERATIVA NON HA APPLICATO LE NORMALI PROCEDURE PREVISTE DAL CHECK LIST DEL MASTER CONTROLLER.

A D.R.: NON RICORDO SE LA NAVY AVESSE NOTIFICATO QUEL GIORNO, CIOE' IL 16.12.79, AL SITO DI MARSALA LO SVOLGIMENTO DELL'ESERCITAZIONE; RICORDO CHE VI FURONO ALCUNE POLEMICHE GIORNALISTICHE SULL'ARGOMENTO, SPECIE SUI GIORNALI SICILIANI.

A D.R.: NON ESISTE UN'AREA ASSEGNATA PER LE PORTAEREI, IN QUANTO LA POSIZIONE DELLA PORTAEREI NON COSTITUISCE DI PER SE' PERICOLO PER LA NAVIGAZIONE AEREA, MENTRE LO PUO' COSTITUIRE L'ATTIVITA' VOLATIVA DEI VELIVOLI IMBARCATI. PER QUANTO RIGUARDA L'EPISODIO IN OGGETTO DEL 16.12.79, RICORDO CHE LA PORTAEREI ERA STATA DISLOCATA A SUD-EST DELLA SARDEGNA E QUINDI A NORD-OVEST DELLA COSTA SICILIANA, A CIRCA 70 MN. DI DISTANZA. MI RISULTA CHE ALL'EPOCA, E ANCORA OGGI, GLI STATI UNITI E LA FRANCIA SONO SOLITI RICHIEDERE L'EMMISSIONE ALLE AUTORITA' DEL T.A. NAZIONALE DI UN WARNING PER LA NAVIGAZIONE AEREA. NEL WARNING E' CONTENUTO SOLO UN GENERICO AVVISO DI ATTIVITA' VOLATIVA SENZA SPECIFICA

INDICAZIONE DI AREA E ORARI IN DETTAGLIO. IN CASO DI MANCATO AVVISO DI ESERCITAZIONI CON PORTAEREI, VI SONO DEI MODI PER CAPIRE LA PRESENZA ED OVE LA STESSA OPERA. IN PARTICOLARE: UNA INDICAZIONE PROVIENE DALLA INTENSA ATTIVITA' AEREA IN ZONA DI MARE NON PROSSIMA AD AEROPORTI TERRESTRI; USO DEI MODI E CODICI MILITARI; CHIAMATE SU FREQUENZA DI GUARDIA; ABBASSAMENTI DI QUOTA DI VELIVOLI IN SPAZI DI MARE; LA PRESENZA DI VELIVOLI E/O DI ELICOTTERI MILITARI ORBITANTI IN ZONA CON FUNZIONI DI EARLY WARNING O IN PATTUGLIAMENTO A PROTEZIONE DELLA PORTAEREI O DI SOCCORSO; GLI EARLY WARNING SI POSIZIONANO A CIRCA 50/60 MN IN DIREZIONE DELLA MINACCIA. DEVO ANCHE PRECISARE CHE IN OCCASIONE DI QUESTE ATTIVITA' DI VOLO, I DECOLLI E GLI APPONTAGGI AVVENGONO DI NORMA PER PIU' VELIVOLI IN SEQUENZA, IN UN RISTRETTO ARCO DI TEMPO, IN QUANTO LA PORTAEREI, PER TALI OPERAZIONI, DEVE MANOVRARE PER OTTENERE LE CONDIZIONI OTTIMALI DI VENTO SUL PONTE. MANOVRA PER CUI ESSA SI DISPONE SECONDO LA DIREZIONE DEL VENTO.

A D.R.: NELLA MIA ESPERIENZA NON MI E' MAI CAPITATO DI ASSISTERE AL CASO DI PIU' VELIVOLI IN VOLO IN UNA VASTA AREA, CONTROLLATI DA PIU' SITI RADAR, DI CUI NON VENGONO RILEVATI I CODICI SIF DI MODO 2 E PREVALENTEMENTE ANCHE DI MODO 1. POTREBBE TRATTARSI DELLO STESSO AEREO BATTUTO DA PIU' SITI, CHE HA IL MODO 1 E 2 IN POSIZIONE OFF, OPPURE DI VELIVOLO CON MODO 1 E 2 MALFUNZIONANTE OPPURE PRIVO DI TRASPONDER 1 E 2; O ANCHE DI UN VELIVOLI CIVILE.

A QUESTO PUNTO IL G.I. DISPONE CHE AL TESTE VENGANO MOSTRATE LE T.H.R. DI POTENZA PICENA E LA T.H.R. DI POGGIO BALLONE E DI MARSALA, TUTTE RELATIVE AL GIORNO 27.06.80.

A D.R.: DALLA ANALISI DEI TRE TABULATI ESIBITOMI, NON E' POSSIBILE RISALIRE ALL'ESATTA IDENTITA' DI QUEI VELIVOLI, CHE PER AVERE IL MODO 1 E 2 ON SONO DA CONSIDERARSI MILITARI, NEI CASI IN CUI I PRECITATI MODI SONO SETTATI A 00 PER IL MODO 1 E 0000 E/O 7777 PER IL MODO 2. QUALORA I VELIVOLI MILITARI FOSSE STATI IMPEGNATI IN MISSIONI REALI O IN ESERCITAZIONE E FOSSE STATO PREVISTO DI VOLARE CON GLI IFF OFF O STAND BY, TALE ORDINE SAREBBE STATO VALIDO PER TUTTI E TRE I MODI; IN TAL CASO UN QUALSIASI SITO RADAR DEL T.A. O DELLA DIFESA, SAREBBE STATO IN GRADO DI RILEVARE ESCLUSIVAMENTE IL VIDEO "GREZZO" E CIOE' IL SEGNALE DEL RADAR PRIMARIO. NON RIESCO AD IMMAGINARE NESSUN TIPO DI ATTIVITA' VOLATIVA MILITARE, DI QUALUNQUE NATURA POSSA ESSERE STATA LA MISSIONE ASSEGNATA, PER LA QUALE FOSSE NECESSARIO AVERE IL MODO 1 E 2 OFF E IL MODO 3 ON.

A QUESTO PUNTO AD ORE 19,00 SI DA' ATTO CHE INTERVIENE IL MAGG. C.C. GIUSEPPE GIAMPAOLO.

A D.R.: L'AVIAZIONE MILITARE FRANCESE HA GLI STESSI ATTEGGIAMENTI PER QUANTO RIGUARDA L'ATTIVITA' DI VOLO SULLE ACQUE INTERNAZIONALI DELL'AVIAZIONE STATUNITENSI E RITENGO DI TUTTE LE AVIAZIONI MILITARI. HO ESPERIENZE DI PROBLEMI DI IDENTIFICAZIONE DI TRAFFICO MILITARE FRANCESE IMBARCATO E DI REALI O PRESUNTE INTERFERENZE CON IL TRAFFICO CIVILE; IN UN CASO IN PARTICOLARE, NON RICORDO L'ESATTO PERIODO, (NEGLI ANNI '80 DURANTE IL MIO SERVIZIO AL G.R.A.M. DI MARSALA) FU ORDINATA UNA MISSIONE DI RICONOSCIMENTO IN VOLO AL LARGO DELLE ISOLE EOLIE, I VELIVOLI INTERCETTATI RISULTARONO ESSERE SUPER ETENDARD FRANCESI, L'IDEA GENERALE E' CHE L'ATTIVITA' DI VOLO IN ACQUE INTERNAZIONALI NON PUO' ESSERE LIMITATA SE NON DA CONSIDERAZIONI SULLA SICUREZZA DEL VOLO, CHE PREVEDONO NORME PER L'INTERESSAMENTO DEGLI SPAZI AEREI CONTROLLATI (AEROVIE T.M.A. ECC.), POSSO AGGIUNGERE CHE NON MI RISULTA CHE TALI ATTIVITA' HANNO CAUSATO INCIDENTI AEREI, IN QUALCHE CASO LE NORME SOPRA CITATE NON SONO STATE SEMPRE SEGUITE E QUINDI GLI SPAZI AEREI CONTROLLATI SONO STATI INTERESSATI AD ATTIVITA' VOLATIVA SENZA LA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE.

NON HO ALTRO DA AGGIUNGERE.

IL VERBALE VIENE CHIUSO AD ORE 20,00.

L.C.S.