

Un contributo concreto dell'Alleanza Atlantica alla difesa degli Stati Uniti



E-3A della Nato in America

Per la prima volta nella storia dell'Alleanza Atlantica, forze Nato vengono distaccate negli Stati Uniti in ottemperanza all'art. 5 del Trattato

Come contromisura ai tragici eventi dell'11 settembre, per scoraggiare altri attacchi terroristici portati dal cielo, l'Alleanza Atlantica ha deciso di distaccare cinque aerei-radar E-3A "Sentry", gli Airborne Warning and Control Systems (AWACS), negli Stati Uniti. Questa storica decisione, che viene presa per la prima volta dalla nascita dell'organismo politico-militare, si è resa necessaria perché l'aggressione subita rientra nel dettato dell'articolo 5 del Trattato, per il quale l'atto di guerra verso un singolo stato membro equivale ad un attacco a tutti i paesi associati.

A chi dovesse chiedersi come mai l'aviazione più potente del mondo abbia bisogno proprio degli AWACS del Vecchio Continente, possiamo rispondere che in realtà il territorio degli "States" è così vasto che non si può attuare una sorveglianza "stretta" come quella che in Europa è garantita quasi automaticamente dai soli centri ATC di terra. In secondo luogo, molti aerei da scoperta radar dell'US Air Force sono partiti immediatamente per garantire la copertura alle opera-

zioni in Afghanistan e, quindi, si spiega perché gli Stati Uniti non abbiano rifiutato l'offerta ma, anzi, l'abbiano accettata di buon grado.

L'impegno della NATO comprende anche l'invio nel Mediterraneo Orientale della Stanavformed (Standing Naval Force Mediterranean).

Compito degli AWACS sarà naturalmente quello di controllare l'enorme mole di traffico aereo sul territorio nordamericano e integrarsi, quindi, nel sistema di difesa aerea statunitense il quale, dopo gli attentati condotti con gli aerei di linea, è stato chiamato a rispondere ad una realtà che non si era mai presentata da quando l'Air Force era stata costituita come arma indipendente.

Chi mai avrebbe potuto pensare di essere in pericolo in casa propria con addirittura due oceani come confini delle coste Ovest ed Est? Purtroppo, l'11 settembre lo spazio aereo nordamericano ha dimostrato di non essere sicuro ed il Norad ha dovuto ripristinare il ricorso alle identificazioni visuali di aeromobili che, nella gran maggioranza dei casi, hanno solo una banale avaria alla radio o sono fuori rotta di poche

miglia. CIA ed FBI hanno evidentemente le loro buone ragioni per temere altri attentati.

Infatti, all'"intelligence" risulta che erano già stati pianificati attacchi chimici con l'utilizzo di piccoli aerei impiegati in agricoltura. Ecco perché si rende necessario un controllo totale delle tracce radar, comprese quelle che volano a poche decine di metri dal suolo. Questo compito può essere affrontato in modo efficace soltanto da postazioni radar volanti quali, appunto, sono gli E-3.

La componente (NAEW) NATO Airborne Early Warning Force ha avuto origine nel 1980. Nel febbraio del 1982 iniziarono le operazioni di volo con una flotta di 17 aerei più tre in versione cargo per l'addestramento degli equipaggi. La MOB (Main Operating Base) dell'E-3A Component è Gellenkirchen, in Germania: una base che è stata praticamente ricostruita su misura per gli AWACS. Su una superficie di 620 ettari trovano posto una pista di 3,5 km, larga 45 metri, ampi raccordi e parcheggi, una nuova torre, numerosi moderni edifici ed un simulatore di volo. Normalmente la flotta non

Nella pagina accanto: uno dei 17 Boeing E-3A "Sentry" (AWACS) della NATO (come si vede porta la dizione NATO-OTAN, in quanto la seconda è la poco usata forma "neolatina"). Qui sotto: un E-3C dell'USAF. In fondo alla pagina: un E-3A della NATO prossimo all'atterraggio: i "domes" sotto il muso ed ai lati della fusoliera sono stati applicati durante un aggiornamento agli E-3 della NATO e dell'USAF che, di fatto, sono ormai tutti allo standard E-3B ed E-3C, anche se per gli AWACS della NATO AEW Force si continua a parlare di E-3A.

è concentrata in Germania e diversi E-3A sono rischierati su altri aeroporti d'Europa, utilizzando altre basi come Aktion in Grecia, Trapani in Italia, Konya in Turchia e Oerland in Norvegia. Fanno parte di questa singolare forza multinazionale circa 2.500 fra militari e civili (ingegneri e personale di supporto alle basi) e 30 equipaggi di 12 nazioni formano tre Squadrons operativi.

L'E-3A sfrutta la cellula del venerabile Boeing Model 707-320, la cui motorizzazione si basa su quattro Pratt & Whitney JT3D/TF-33, non più adeguati alle normative europee sull'inquinamento e sul rumore: per questo a breve termine ne è prevista la sostituzione con "turbofans" più moderni quali gli SNECMA CFM56-2 o i Pratt & Whitney JT8D-219 che partecipano ad un appalto competitivo già in atto. È in corso di valutazione, presso la Boeing anche un MLU (Mid-Life Update, aggiornamento) per i 17 E-3A: si parla dell'installazione di nuove "consolles" con monitors di nuova concezione, della sostituzione del calcolatore di missione e di varie migliorie agli apparati di comunicazione.

Gli AWACS compiono normalmente missioni della durata di dieci ore senza rifornimento in volo, tuttavia sono predisposti per effettuarlo. L'equipaggio è composto solitamente da 17 unità anche se il numero effettivo delle persone a bordo



cambia secondo il tipo di missione da svolgere. Volando a 9.150 m ad una velocità media di 800 km/h, il radar di un E-3A può identificare aeromobili a bassa quota per un raggio utile di 400 km ed a media/alta quota fino a 520 km. Ha sotto controllo, quindi, una superficie pari a 312.000 kmq. Questi sono i dati ufficiali ma si ritiene che in realtà la copertura sia ben superiore.

Grazie ai moderni apparati radio, i "Sentry" sono in grado di mantenere contatti radio sicuri, sia con basi a terra che navali. Il sistema di "data link" è compatibile con quello statunitense ed il radar è pure in grado di operare in modalità "maritime" per ricercare ed identificare mezzi navali. Anche se il loro ruolo primario è quello della scoperta radar, gli AWACS sono altresì utili in



Qui sotto: alcune delle numerose postazioni ospitate all'interno della cabina degli E-3 della NATO: il personale è fornito dalle diverse Forze Aeree che aderiscono al programma NATO AWACS e tra esse vi è l'Aeronautica Militare Italiana. In fondo alla pagina: per ragioni di navigazione e burocratiche, tutti gli E-3 della NATO sono immatricolati nel Lussemburgo e sono gli unici aeromobili ad ala fissa a portare le coccarde militari di questo piccolo stato europeo che aderisce all'Alleanza Atlantica.

missioni di ricerca e soccorso nonché come centri ATC volanti.

Una missione-tipo vede al posto di pilotaggio il comandante, responsabile dell'aeroplano e di tutti i suoi occupanti, il co-pilota, il navigatore e l'ingegnere di volo-motorista. L'equipaggio di missione comprende diverse figure: fra le più importanti il Tactical Director (TD), l'ufficiale più anziano che coordina la condotta pianificata della missione e tiene altresì i contatti con i comandi militari a terra; il "team" di sorveglianza, comandato dal Surveillance Controller (SC), che fornisce costantemente il quadro radar dell'area e opera con i sistemi di "data-link" digitali. Di questo "team" fanno parte tre Surveillance Operators (Sos) ed un Passive Controller (PC) che li assiste nel compilare il quadro della situazione da trasmettere alle altre unità di superficie e in volo oltre ad essere responsabile dell'autoprotezione e delle procedure di identificazione. Vi è anche il "team" degli armamenti, che è formato da un Fighter Allocator (FA) responsabile della sicurezza di tutti gli aerei che operano sotto il controllo dell'AWACS. Vi sono poi altre figure professionali, tutte nella capace cabina dell'E-3A. I due Weapons Controllers (WCs) gestiscono tutta la gamma delle missioni di combattimento. Il Communications Operator (CO) garantisce l'accesso di tutti gli operatori ai numerosi sistemi di comunicazione presenti a bordo. L'Airborne Technician si oc-



cupa di avviare e sorvegliare i sofisticati apparati di bordo e provvedere, entro certi limiti, alla loro manutenzione. Un Communications Technician (TC) è responsabile del funzionamento di tutti i sistemi di comunicazione e assiste il CO. Il Display Technician (DT) è l'esperto che gestisce tutti i computer di bordo. Infine il Radar Technician (RT) è colui che si occupa del radar di missione senza l'operatività del quale l'aereo non avrebbe motivo di volare; insieme all'SC e al DT, contribuisce a ricavare sempre la migliore rappresentazione radar della zona.

Solo chi ha avuto modo di partecipare alla missione operativa di un E-3A può rendersi conto dell'estre-

ma complessità di quest'aeroplano: la mole di tecnologia impiegata è impressionante. Le missioni che gli equipaggi della NATO (tra i quali vi sono 49 militari italiani) svolgono negli Stati Uniti sono impegnative e non meno appaganti di quelle condotte nei Balcani. Quella cui gli E-3 europei prendono parte negli USA è una "guerra diversa" ma pur sempre una situazione bellica a tutti gli effetti e non rimane che sperare che, dopo l'amara e terribile esperienza dell'11 settembre, la NATO possa, nel quadro di questa nuova collaborazione "two-way" (a due vie), dare un fattivo contributo alla sicurezza dei cieli.

Diego Bigolin

