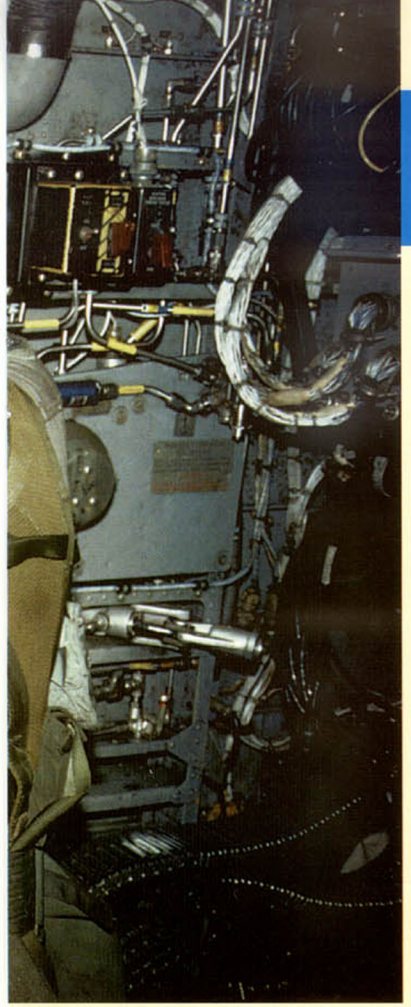
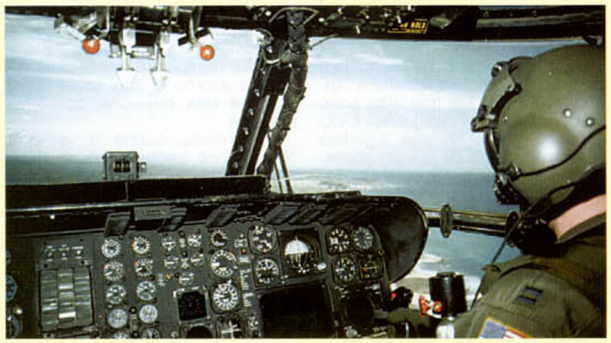


A sinistra: il grande finestrino laterale di un elicottero MH-53J "Pawe Low" con il servente di una delle due "Minigun" da 7,62 mm. Qui sotto: il comandante dell'elicottero (che siede a destra). In basso: attraverso la rampa di carico posteriore aperta, uno dei "Pararescue Jumpers" protegge il settore con un'arma cal.50 (è una GAU-18 da 12,7 mm).



LE "OPERAZIONI SPECIALI" DELLA NATO

"AERONAUTICA & DIFESA" HA VISITATO LA SEDE DELLA TASK-FORCE DEDICATA ALLE "OPERAZIONI SPECIALI" BASATA A BRINDISI

Un aspetto non troppo pubblicizzato delle operazioni aeree della NATO, nel corso della "Deny Flight" prima e della "Decisive Endeavour" adesso, è rappresentato dalla componente delle forze alle quali è stato affidato il particolare e delicato incarico di gestire le "operazioni speciali".

Per saperne di più, gli inviati di "Aeronautica & Difesa" hanno trascorso una giornata a Brindisi, sede della Joint Special Operations Task Force-II (JSOTF2), per parlare con i militari che fanno parte di questa task force congiunta e per vedere i mezzi con i quali operano.

La JSOTF2 è stata creata a seguito dell'inizio dell'operazione "Deny Flight" allo scopo di avere a disposizione una forza congiunta capace di pianificare e condurre le "operazioni speciali" nel teatro bosniaco, in particolare Combat SAR e Close Air Support (CAS) notturno, che ha poi avuto modo di essere impiegata "in action" nel corso della "Deliberate Force". In quel frangente hanno avuto il battesimo del fuoco, nel teatro ex-jugoslavo, sia le cannoniere AC-130H che gli elicotteri MH-53J impiegati nella ricerca, tanto per fare un esempio, dell'equipaggio del Mirage 2000N-K2 francese abbattuto nei pressi di Pale il 30 agosto 1995.

Oggi l'organizzazione della JSOTF2 risulta invariata rispetto al periodo "caldo" e solo un più ridotto numero di uomini e di velivoli caratterizza la differenza tra "Deliberate Force" e "Decisive Endeavour".

Come tutte le altre forze aeree NATO presenti in Italia, anche la JSOTF2 dipende direttamente dalla 5ª ATAF di Vicenza che, tramite il Combined Air Operations Center (CAOC), coordina e dirige ogni attività operativa.

Gli ordini d'operazione emanati dalla 5ª ATAF arrivano al Comando della JSOTF2 a San Vito ai Normanni (BR) – conosciuto come San Vito Air Station – distante pochi chilometri dall'aeroporto di Brindisi-Casale; il Comandante delega quindi il proprio Capo Ufficio Operazioni (Chief Operations) che provvede a rendere esecutivi gli ordini ricevuti. A tale scopo egli ha a disposizione un eterogeneo gruppo di uomini e macchine: quanto di più addestrato, specializzato, sofisticato e tecnologicamente avanzato si possa oggi trovare sul "mercato". Parliamo di velivoli come l'AC-130U "Spooky", l'MC-130P "Shadow", l'MH-53J "Pave Low", il SA.330 "Puma" e di uomini appartenenti ai cosiddetti STS (Special Tactics Squadrons), in questo caso Commandos francesi ed americani.

Quanto detto merita senz'altro un approfondimento per cui andiamo a passare in rassegna ogni singola componente di questa particolare e super-specializzata task force.

A destra e nel due dettagli in basso: una delle due "cannoniere volanti", AC-130U del 4th SOS di Hurlburt Field in Florida; le armi di cui si vedono le canne sono un pezzo da 105 ed uno da 40 mm. Nella pagina accanto, in basso: un elicottero MH-53J con l'equipaggio pronto ad imbarcarsi; queste macchine, dalle elevatissime capacità di sopravvivenza, sono impiegate per il soccorso in combattimento e per le operazioni di "commandos".

Le cannoniere volanti del 4th Special Operations Squadron

La componente delle cannoniere volanti attualmente a Brindisi è rappresentata da due (ma altre sono disponibili "on call") AC-130U "Spooky" (letteralmente significa spettrale, abitato da spettri) appartenenti al 4th SOS (Special Operations Squadron) di Hurlburt Field (Florida).

L'AC-130U è un velivolo nuovissimo, da pochi mesi entrato in linea con l' USAF, che è stato costruito "ab initio" per il ruolo di cannoniera a differenza degli AC-130H (di cui abbiamo parlato diffusamente sul numero di febbraio 1995 di "Aeronautica & Difesa") che erano normali C-130 più volte modificati.

Le principali differenze tra AC-130H ed AC-130U sono che quest'ultimo, oltre ai due cannoni da 40 e 105 mm, dispone anche di un cannone da 25 mm a cinque canne rotanti capace di una cadenza di 1.800 colpi al minuto, potenziate capacita ECM, completa pressurizzazione, migliori e più sofisticati sistemi di acquisizione (sensors) dell'attività elettromagnetica al suolo, nuovo sistema dei radar deputati alla direzione del tiro che gli consentono di dirigere il fuoco su due bersagli contemporaneamente anziché su uno solo.

Per ovvii motivi di segretezza, ci viene negata ogni risposta che scenda troppo in particolari tecnici e non ci è nemmeno possibile fotografare l'interno del velivolo, per cui possiamo solo immaginare l'altissimo grado di efficienza e precisione del sistema supersegreto "Black Crow" e l'atmosfera che si deve respirare attorno ai suoi tavoli tattici durante una missione operativa notturna.

Ovviamente, anche la versione "U" dispone, anche se situati diversamente sul velivolo, dei sistemi FLIR (Forward-Looking InfraRed), LLLTV (Low Light Level TeleVision), SATCOM (comunicazioni satellitari), oltre alla consueta dotazione di chaffs e flares.

L'equipaggio è composto da 13 uomini (14 nell' AC-130H): pilota, co-pilota, navigatore, motorista, direttore di carico, direttore di tiro, direttore alla guerra elettronica (EWO - Electronic Warfare Officer), due addetti alle consolles dei sensori e quattro serventi ai pezzi. Alcuni membri dell'equipaggio, come il direttore al carico ed un addetto ai sensori, hanno anche la responsabilità dell'osservazione (di eventuale fuoco nemico proveniente da terra) che effettuano attraverso delle "bolle" trasparenti situate una in coda e l'altra sul lato destro del velivolo.

Compito degli AC-130U attualmente assegnati al JSOTF2 è quello della BAI (Battlefield Air Interdiction), CAS (Close Air Support), sorveglianza e ricognizione (specialmente notturna) dell'area di teatro, appoggio ravvicinato alle operazioni di Combat Search And Rescue. Proprio nelle missioni Combat SAR lo "Spooky" garantirebbe come non altri il migliore appoggio; con la sua estrema precisione di fuoco diventerebbe l'elemento ideale per contrastare, in territorio ostile e nella completa oscurità, le reazioni nemiche tese ad ostacolare il recupero degli equipaggi e miranti all'abbattimento dei soccorritori.

Gli MC-130P "Combat Shadow"

Il secondo elemento della JSOTF di Brindisi è costituito da altri due "Hercules" dell'USAF in versione MC-130P "Combat Shadow".

La designazione MC-130P è relativamente recente (15 febbraio 1996) ed ha coinvolto gli HC-130N/P in quanto l'Air Force Special Operations Command (AFSOC) ha voluto allineare i propri Combat Shadows agli altri velivoli recanti il prefisso "M" (specifico delle Operazioni Speciali) in quanto il prefisso "H" designa l'attività di Search And Rescue.

La ridesignazione non ha riguardato tutti gli HC-130N e P dell'USAF ma solamente le 23 macchine assegnate al AFSOC e le cinque in carico al 919th Special Operation Wing (AFRES).

Sull'aeroporto pugliese attualmente vi sono due velivoli appartenenti al 67th SOS (Special Operations Squadron) di Mildenhall (GB) che hanno compiti Combat SAR e di aerorifornitori per gli elicotteri MH-53J.

Un serbatoio interno al vano di carico della capacità di 70.000 libbre consente ad un MC-130P di rifornire più volte gli elicotteri partecipanti ad una missione Combat SAR (generalmente all'andata ed in fase di rientro); attraverso le sonde che vengono filate dai due contenitori alari si può fornire carburante a due elicotteri contemporaneamente. Il sistema è valido, oltre che per gli MH-53J, anche per gli MH-60 e per le varie versioni degli H-53 dei Marines e della Navy, consentendo in tal modo operazioni combinate interarma.

Gli MC-130P possono altresì essere impiegati per il lancio, dietro le linee nemiche, di materiale di sopravvivenza, equipaggiamenti speciali e di squadre di soccorritori che poi vengono prelevate da altre unità. In casi particolari ed a determinate condizioni, gli MC-130P potrebbero anche atterrare su superfici non preparate per evacuare pattuglie di forze speciali inserite in precedenza in territorio ostile.

Bisogna sottolineare che tutta questa tipologia di attività viene svolta quasi esclusivamente con il buio assoluto.

La sofisticata tecnologia di cui dispongono fa si che l'oscurità più completa diventi la migliore alleata dei Combat Shadow (come del resto per tutti gli altri velivoli della JSOTF), proteggendoli considerevolmente dalle reazioni avversarie ma consentendo loro di operare come fosse giorno o quasi.

Attualmente è in corso un programma di aggiornamento e di miglioramento per tutti gli MC-130P del SOC che è stato denominato SOFI (Special Operations Forces Improvement) e che terminerà entro il 1999 quando tutte le macchine (attualmente solo otto velivoli hanno completato le modifiche) avranno subito migliorie ai sistemi di navigazione, comunicazione e di rivelazione della minaccia.

Altri miglioramenti comprenderanno un sistema completamente integrato del navigatore inerziale, Global Positioning System (GPS), il-

In fondo alla pagina: l'Armée de l'Air francese ha a Brindisi un nucleo con tre elicotteri SA-330 "Puma" appartenenti alla EH 01.067 "Pyrenées" di Cazaux, a disposizione di un piccolo numero di "commandos-soccorritori". Nella pagina accanto: la linea non particolarmente agile del CH-53, nella versione MH-53J, è alterata dai diversi dispositivi specifici necessari allo svolgimento delle operazioni in condizioni ognitempo e su grandi distanze (la sonda sul lato destro del muso consente il rifornimento in volo da parte degli MC-130P).

luminazione interna ed esterna totalmente compatibile con l'uso dei Night Vision Goggles (NVG), FLIR, avvisatori d'ingaggio da parte di radar e missili, head-up display compatibile con i NVG, dispensatori di chaffes e flares, comunicazioni satellitari e data-link, oltre alla capacità di rifornimento in volo.

Gli MC-130P hanno un equipaggio composto da otto uomini: pilota, secondo, flight-engineer (motorista), due navigatori, due loadmasters (direttori di carico) ed un specialista in comunicazioni. A Brindisi, la rotazione degli equipaggi del 67th SOS avviene circa ogni 30 giorni e l'addestramento prevede voli notturni a bassa quota (500 ft AGL - 500 piedi sopra il livello del terreno) entro il CTR (Control Region). Vengono eseguiti anche atterraggi sul parallelo dell'aeroporto di Casale, a luci pista spente e con il solo ausilio dei visori notturni (NVG).

Elicotteri per "Operazioni Speciali"

Terza componente della JSOTF2 è il distaccamento (attualmente quattro-cinque macchine) dei potenti elicotteri Sikorsky MH-53J "Enhanced Pave Low III" gestiti da equipaggi misti provenienti dal 20th SOS di Hurlburt Field e dal 21st SOS di Mildenhall.

L' MH-53J è una versione avanzata dell'MH-53H (derivante a sua volta dai CH/HH-53C modificati) ed è un elicottero espressamente concepito per le Operazioni Speciali ed il Combat Rescue. L'"Enhanced Pave Low III" dispone di due motori General Electric T64-GE-415 da 4.380 hp (3266 kW) cadauno e rotore a cinque pale ripiegabili per consentirne l'eventuale uso anche a bordo di portaerei o navi d'assalto.

Il velivolo, protetto da numerose placche blindate al titanio, pesa 22.800 kg ed è lungo 20,47 metri (esclusa la sonda per il rifornimento in volo). Armato con due mitragliatrici Minigun da 7,62 mm (montabili sui portelloni laterali) e da un mitragliatore pesante da 50 mm (posizionato presso la rampa posteriore), l' MH-53J viene impiegato per l'inserimento e l'evacuazione in territorio ostile di cellule di truppe come le Special Forces, Delta Force, SEAL e per il recupero di piloti costretti al lancio in territorio nemico.

Quasi inutile a dirsi, tutta la tipologia di missioni prevede il volo notturno e per questo motivo il Pave Low dispone di apparecchiature sofisticatissime che gli consentono di volare e ad alta velocità (circa 280 km/h) e manovrare a bassa quota nella più completa oscurità. Tra queste, troviamo un sistema di navigazione inerziale, il Doppler, un radar multimodo terrain-following (AN/APQ-158) e terrain-advoidance, FLIR, display con proiezione della mappa al suolo, NVG. Inoltre, l'MH-53J dispone di GPS, sistema di comunicazioni "secure" ed ECM, tra le quali due jammers all'infarosso Loral AN/ALQ-157 situati sopra i serbatoi supplementari esterni.

L'equipaggio, generalmente, è formato da sei persone: il pilota, il suo secondo, due navigatori (di cui uno, alla bisogna, si occupa anche delle mitragliatrici), e due aerosoccorritori/mitraglieri (i cosiddetti PJ, Pararescue technicians). Nel corso della "Deny Flight" e della "Deliberate Force" gli MH-53J hanno partecipato alle ricerche sia del pilota (Capt. O' Grady) dell'F-16C del 31st FW abbattuto il 2 giugno 1995 sia dell'equipaggio del Mirage 2000N-K2 precipitato il 30 agosto successivo (in questo caso anche con squadre di commandos francesi a bordo).

Gli uomini dello Special Tactics Squadron

La quarta componente della JSOTF2, ultima dell'USAF, è formata da soli uomini appartenenti al 321st Special Tactics Squadron (STS) che dipende dal 352nd Special Operation Group (SOG) di Mildenhall.

Si tratta di personale altamente specializzato in operazioni di Combat SAR, pronti ad essere elitrasportati, lanciati con il paracadute (anche in acqua), in qualsiasi condizione di tempo e dietro le linee nemiche.

Sanno adoperare quasi tutti i tipi di armi, sono esperti in comunicazioni, sono specialisti in rianimazione e sanno adoperare al meglio l'attrezzatura sanitaria di cui dispongono.

Generalmente un team è composto da tre uomini: due soccorritori ed un Combat Controller con funzioni primarie di addetto alle comunicazioni e coordinatore dell'operazione. Tra l'equipaggiamento in dotazione, particolarmente interessante è il sistema portatile per comunicazioni satellitari DCM-120.

Queste squadre possono essere aviotrasportate con qualsiasi tipo di velivolo attrezzato allo scopo, aereo o elicottero, statunitense o alleato, e sono note in tutte le forze armate per il loro alto grado di professionalità e coraggio. Non a caso ed in tempi recenti (Panama, Golfo, la stessa "Deliberate Force") diversi loro membri hanno meritato decorazioni per l'eroismo dimostrato.

Il nucleo francese

Quinto ed ultimo elemento principale della Joint Force brindisina è costituito dal nucleo francese, attualmente forte di un certo numero di Commandos-soccorritori (l'equivalente degli STS americani) e di tre elicotteri SA.330 Puma appartenenti alla EH 01.067 "Pyrenees" di Cazaux.

La storia del Combat SAR francese è relativamente recente in quanto, precedentemente, non era sentita l'esigenza di avere un'unità specializzata in questo ruolo.

Solo a partire dalla Guerra del Golfo (1990-91) le forze aeree francesi iniziano ad interessarsi alla questione inviando due elicotteri "Puma" nella regione. Nel novembre 1993 partecipano, a Brindisi, ad un'esercitazione congiunta con la JSOTF2 e dal febbraio 1994 equipaggi dell'Armee de l'Air vengono fatti lavorare assieme al personale statunitense delle Special Operations Forces brindisine. Dal dicembre 1994 il distaccamento viene dichiarato operativo ed integrato con la JSOTF2. Dall'ottobre 1996 sono iniziate le pre-valutazioni per un possibile futuro impiego nel ruolo Combat Sar del nuovissimo elicottero "Cougar" (non ancora entrato in linea), ed è in fase di formazione a Cazaux un Escadron di nuova concezione specializzato nel ruolo.

I tre "Puma" francesi di Brindisi vengono impiegati sia nel normale ruolo SAR terrestre e marittimo che in quello Combat.

Gli equipaggi ruotano ogni due mesi in modo tale da permettere a tutti un valido addestramento operativo. Strutturalmente i velivoli sono normali SA.330 ai quali, però, sono state apportate diverse modifiche che hanno riguardato l'adozione di due serbatoi supplementari esterni, del verricello, della blindatura, del dispositivo per il lancio dei flares, della mitragliatrice AA.52 e, per l'avionica, di un sistema di hovering automatico, FLIR, Doppler e sistema autonomo computerizzato NADIR per la navigazione.

Gli equipaggi dei "Puma" hanno anche a disposizione GPS, PLS (Personal Location System) e Night Vision Goggles. Per il prossimo futuro sono previsti aggiornamenti al sistema di navigazione ed alla strumentazione in generale.

L'equipaggio di un "Puma" consiste in un pilota, un co-pilota, un flight-engineer ed un mitragliere (anche con funzioni di specialista del carico). Il team degli aerosoccorritori è composto da uno specializzato medico e da quattro Commandos. Teams di questo genere hanno partecipato alle ricerche dei due piloti francesi abbattuti il 30 agosto 1995 anche se, per l'occasione, a bordo degli MH-53J dell'USAF in quanto le missioni prevedevano il rifornimento in volo, cosa non possibile con i "Puma".

In conclusione possiamo dire che la Joint Special Operations Task Force-II di Brindisi è una forza di intervento rapido, altamente specializzata, perfettamente equipaggiata per i compiti speciali ai quali dovesse essere chiamata. Il lavoro dei suoi uomini non è molto conosciuto dai più ma, tra gli addetti ai lavori, i piloti sanno che potrebbero contare, in caso di necessità, su quelli che loro, con rispetto, definiscono "quelli della notte".

Frank Smith e Diego Bigolin