

CONFIDENCIAL



MINISTERO DELL`AERONAUTICA
COMANDO AEREO DELLA DIFESA AEREA

OF N° *008* /CMDO/C-*138*

Brasilia-DF, 2 giugno 1986

Da Il Comandante

A L'Eccell.mo Sig. Comandante
del Comando Generale dell'Aria

Oggetto : Relazione

Rif. : Nota N° C 002/MIN/ADM
del 13 Apr 78

Allegato : 01 (una) Relazione

Sottometto per opportuna valutazione
da parte di Sua Ecc.za il documento allegato.

Gen. Brig. Aerea JOSÉ PESSOA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE
Comandante ad Interim del COMDA

NAC/GIN.:

Copie:

SPM.....01

SCC.....01

Totale...02

CONFIDENCIAL

PROTOCOLO MAer

43-01/1381-86-

CONFIDENCIAL



RELAZIONE

I - INTRODUZIONE

Lo scopo della presente relazione è informare le autorità del Ministero dell'Aeronautica, in particolar modo l'Ecc.mo Sig. Ministro, sugli avvenimenti che ebbero luogo nella notte del 19 maggio 1986, sulla base delle informazioni ricevute dagli Organi di Controllo del Traffico Aereo e della Difesa Aerea, e dai piloti degli intercettori coinvolti in tali avvenimenti.

In ragione delle limitazioni di tempo e di conoscenze specialistiche in questioni di tale natura, questo Comando ha ritenuto opportuno limitarsi, nell'ambito della sua sfera di competenza, alla semplice narrazione dell'accaduto, in modo da non dare adito a speculazioni che possano coinvolgere il Ministero dell'Aeronautica.

II - CONSIDERAZIONI INIZIALI

Il Sistema di Difesa Aerospaziale Brasiliano, per quanto concerne l'RDAI, ha fino ad oggi fatto affidamento su equipaggiamento di rilevamento costituito da apparati Radar la cui finalità primaria è il controllo del traffico aereo, non pertanto specificamente orientati all'impiego per la Difesa Aerea.

Le sue limitazioni tecniche rendono carente la vigilanza dello spazio aereo per quanto riguarda il rilevamento e la rivelazione dei bersagli, la quale viene effettuata manualmente, ovvero il controllore deve impegnarsi personalmente a gestire il contatto in modo continuo così da riuscire a mantenerlo visibile per un periodo sufficiente a consentirne un'accurata valutazione.

Per questo motivo risultò difficile seguire i movimenti rilevati nella occasione non riuscendo, malgrado gli sforzi dei controllori, a mantenere stabile la visualizzazione data l'insufficiente intensità dei segnali, tale da non consentirne la inizializzazione.

Le informazioni che venivano trasmesse ai piloti dai Centri Operativi Militari erano basate sulle valutazioni e l'esperienza dei controllori della Difesa Aerea e dovevano mettere in condizione i piloti di usare i loro apparati di bordo per procedere nelle intercettazioni.

Per le intercettazioni nella zona di Anàpolis, è stato possibile in determinati momenti ottenere contatti mediante i radar della rete DACTA

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIAL

(LP-23 DPV-DT 61) ed il vettoramento¹ fu possibile solamente grazie ai rilevamenti effettuati dal Radar della Base Aerea di Anápolis.

III - DESCRIZIONE OGGETTIVA

In questa sezione verranno descritti in ordine cronologico gli avvenimenti, assieme alle azioni e le misure poste in atto dal Comando operativo della Difesa Aerea.

1 - 2315Z - Il Centro di Controllo d'Area in Brasilia informa il COpM 1 che l'operatore della Torre di Controllo di São José dos Campos ha osservato delle luci in movimento sulla città.

Le luci, per quanto principalmente di colore rosso, manifestavano anche cambiamenti di colore verso il giallo, il verde e l'arancio.

L'Operatore della TWR SJ² informa simultaneamente l'APP-SP³, che conferma il contatto radar nell'area di São José dos Campos.

0008Z - (20 maggio) Il pilota del velivolo PT-MBZ avvista delle luci sul radiale 150 del VOR⁴ di São José dos Campos in movimento da Est ad Ovest. Tali luci, stando alla descrizione fornita dal pilota stesso, avevano l'apparenza di grandi stelle rosse.

Di sua iniziativa, il pilota cercò di osservarle ma non riuscì ad avvicinarsi.

0014Z - Fu allertato l'Ufficiale di Guardia al COpM.

0023Z - Fu allertato l'Ufficiale di Guardia al Centro Operativo della Difesa Aerea (CODA).

CONFIDENCIAL

¹ Si intende la guida degli aerei intercettatori da parte della base di terra fino a portarli nella zona interessata.

² Torre di Controllo dell'aeroporto di San José dos Campos.

³ Reparto di controllo del traffico aereo competente per l'Avvicinamento alla zona di San Paolo.

⁴ Radiofaro nella gamma VHF utilizzato come riferimento per la navigazione aerea.

CONFIDENCIAL

- 0039Z - Su ordine del Capo del CODA fu ordinato il decollo dell'aeronave di allerta della Base Aerea di S.ta Cruz.

L'ordine di decollo venne diramato a seguito del rilevamento di alcuni "PLOT" radar nell'area di São José dos Campos.

Tali plot, per quanto non costituissero dei veri e propri echi radar definiti, vennero utilizzati per il vettoramento delle aeronavi d'intercettazione con l'intento di fornire loro una posizione dalla quale avrebbero potuto proseguire l'intercettazione utilizzando il radar di bordo.

- 0110Z - L'APP-AN⁵ informa che sta ricevendo alcune eco sul suo Radar.

Gli echi Radar riferiti dall'APP-AN non comparivano sugli apparati del COPM.

- 0111Z - Ordinato il decollo dell'aeromobile di allerta della Base Aerea di Anàpolis.

Questo ordine di decollo fu deciso dal CODA in base alle informazioni riferite dall'operatore dello APP-AN sulla permanenza degli echi Radar, con le relative definizioni dei valori di prua e velocità.

- 0118Z - Il CODA sollecita la Base Aerea di S.ta Cruz affinché faccia decollare altri due aeromobili di allerta.

Questa sollecitazione fu effettuata in considerazione del fatto che vi è una sola aeronave che rimane a disposizione del Comando della Difesa Aerea per eventuali allarmi, e anche della possibilità di per

CONFIDENCIAL

⁵ Reparto di controllo del traffico aereo competente per l'Avvicinamento alla zona di Anàpolis.

CONFIDENCIAL

manenza in volo di questa aeronave per un tempo superiore alla sua autonomia, ciò che in seguito si verificò, provocandone il rientro e la sua sostituzione con un altro vettore.

0134Z - Decollo della prima aeronave dalla Base Aerea di S.ta Cruz.

A partire da questo momento, dopo gli opportuni trasferimenti di controllo, il Centro di Operazioni Militari passò a vettorare la citata aeronave verso il settore W, dove si avevano alcuni echi Radar nella zona di San José dos Campos.

Il pilota dell'aeronave informò che, una volta stabilizzato al Livello di Volo 170⁶, aveva avvistato una luce bianca al di sotto di lui la quale successivamente salì di quota, mantenendosi a 10° al di sopra della sua aeronave. Questo accompagnamento continuò fino al Livello di Volo 330⁷. Informò anche che per un momento la luce passò da bianca a rossa, verde e nuovamente bianca, che rimase come colore prevalente.

Durante l'accompagnamento, ottenne contatto con lo apparato di bordo, che indicava una distanza fra 10 e 12 miglia, confermando il contatto visivo.

L'accompagnamento ebbe luogo in direzione del mare fino a circa 180 miglia da S.ta Cruz, quando fu effettuato l'abbandono per l'impossibilità di conseguire un rateo positivo di chiusura verso le luci e per l'approssimarsi del Livello Minimo di Combustibile per Abbandono (CMA).

0148Z - Decollo dell'Aeronave di Allerta della Base Aerea di Anápolis.

CONFIDENCIAL

⁶ Ovvero 17.000 piedi, pari a circa 5.200 metri.

⁷ Ovvero 33.000 piedi, pari a circa 10.000 metri.

CONFIDENCIAL

Dopo il debito trasferimento del controllo, l'aeronave fu vettorata per un punto la cui determinazione era effettuata dal Radar del 1'APP-AN, che trasmetteva le informazioni al COpM il quale le trasmetteva al pilota. Questo procedimento venne adottato in quanto sugli apparati del COpM non veniva visualizzata alcuna eco radar.

Il pilota effettuò cinque tentativi ottenendo contatto ed acquisizione col suo radar di bordo, ma senza conseguire alcun contatto visivo.

Nel corso di questi tentativi, arrivò una volta a 2 miglia dal contatto radar, la cui traiettoria era in certi momenti a zig-zag ed in altri in curva accentuata verso destra.

La sua velocità variava consentendo a volte l'avvicinamento come altre volte allontanandosi repentinamente, per quanto l'intercettore procedesse a velocità supersonica, il che provocò la perdita del contatto con conseguente abbandono dell'inseguimento.

0450Z - Decollo della seconda aeronave dalla Base Aerea di S.ta Cruz.

Dopo i normali procedimenti di controllo, l'aeronave fu vettorata per la medesima area nella zona a sud di San José dos Campos.

Il pilota informò di avere in vista una luce rossa nella posizione riferita dal COpM, confermando così il rilevamento del radar di terra.

CONFIDENCIAL

CONFIDENCIALI

Dopo alcuni minuti constatò che la luce non si avvicinava, e che quindi si spense nello stesso momento in cui si perse il contatto radar.

Un fatto significativo di questo vettoramento fu la comparsa per un momento di tredici tracce in coda all'aeronave, a seguito della quale le fu comandata una curva di 180° senza però conseguire alcun contatto visivo o sul radar di bordo.

0217Z - Decollo della seconda aeronave dalla Base Aerea di Anàpolis.

Questa aeronave non conseguì alcun contatto visivo né radar.

0236Z - Decollo della terza aeronave dalla Base Aerea di Anàpolis.

Anche questa come la seconda non ottenne alcun contatto.

0237Z - Atterraggio della prima aeronave della BASC;

0246Z - Atterraggio della prima aeronave della BAAN;

0305Z - Atterraggio della seconda aeronave della BASC;

0307Z - Atterraggio della seconda aeronave della BAAN;

0330Z - Atterraggio della terza aeronave della BAAN.

Tutti i rientri ed atterraggi avvennero normalmente.

IV - C O N S I D E R A Z I O N I F I N A L I

1 - Dall'analisi degli avvenimenti, è parere di questo Comando, in accordo con le informazioni fornite dai controllori, piloti ed altre relazioni anteriormente elaborate, dal I CINDACTA⁸, che sussistono punti di coincidenza su alcuni elementi quali echi radar, accelerazione, illuminazione, velocità e comportamento, tanto a seguito delle osservazioni strumentali quanto di quelle visuali effettuate.

2 - Alcuni dei punti che possiamo menzionare sono i fenomeni che presentano alcune caratteristiche costanti, quali:

CONFIDENCIALI

⁸ Centro Integrato per la Difesa Aerea ed il Controllo del Traffico Aereo.

CONFIDENCIAL

- a - Produzione di echi radar non solo negli apparati del Sistema di Difesa Aerea, ma anche simultaneamente in quelli delle aeronavi intercettrici, con la conferma visiva da parte dei piloti.
 - b - Variazioni di velocità dalla gamma subsonica a quella supersonica, mantenendosi anche in volo a punto fisso.
 - c - Variazioni di altezza da quote inferiori al Livello di Volo 50⁹ fino ad oltre il Livello di Volo 400¹⁰.
 - d - Manifestazione ottica sotto forma di luci di colore bianco, verde o rosso, mentre altre volte non vi è stata manifestazione luminosa.
 - e - Capacità di accelerare e decelerare in modo brusco.
 - f - Capacità di effettuare curve con raggio costante come di raggio indefinito.
- 3 - Sulla base dei fenomeni costanti osservati in quasi tutti gli eventi, questo Comando è del parere che i fenomeni sono solidi e dimostrano una certa forma d'intelligenza, data la capacità di accompagnare e mantenere le distanze rispetto agli osservatori come anche di volare in formazione, anche se non necessariamente pilotati.
- 4 - E' anche opportuno sottolineare l'efficienza delle Unità Aeree coinvolte nell'operazione, dato che come previsto ciascuna di esse mantiene un'aeronave di allerta a 45 minuti e in meno di 30 minuti dopo l'allarme, 7 (sette) vettori armati erano disponibili all'impiego.


Gen. Brig. Aerea JOSÉ PESSOA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE
Comandante ad Interim del COMDA/NUCOMDABRA

CONFIDENCIAL

⁹ Ovvero 5.000 piedi, pari a circa 1.500 metri.

¹⁰ Ovvero 40.000 piedi, pari a circa 12.200 metri.