

Sorveglianza, ricognizione e supporto aereo sono i compiti dei "Black Cats", il task group degli AM-X inserito nella Joint Air Task Force (JATF) del comando regionale ovest e affidata al colonnello Alessandro De Lorenzo, del IV Reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare, già pilota degli F104. Nella JATF, attiva nella base di Camp Arena a Herat dal 2007, c'era anche una componente della Marina italiana, con vettore ad ala rotante e H101, poi rientrata in Italia. Al momento ci sono quindi i C130, i C27 e i Predator, i velivoli a pilotaggio remoto (il drone, per intenderci) e appunto gli AM-X. E una componente di terra (aviorifornitori) dell'Esercito italiano, che ha il compito di assemblare i "boundles" da aviolanciare. La missione affidata alla JATF è quella di effettuare il trasporto di personale e materiali, oltre che di vigilare dall'alto.

I militari vengono trasferiti con elicotteri, mentre per i rifornimenti si ricorre agli aerei e spesso ci si affida agli aviolanci di materiali di prima necessità per gruppi a terra difficilmente raggiungibili con convogli militari blindati, o comunque occorrerebbero diversi giorni prima di arrivare a destinazione, nonostante le distanze non sempre siano notevoli. Sono le condizioni delle strade a rendere a volte impossibile i collegamenti, e allora rimane l'aereo o l'elicottero. Poi ci sono i compiti di sorveglianza con gli AM-X e i Predator, complementari tra loro: il primo infatti ha il pregio della rapidità, l'altro invece consente la sorveglianza e la ricognizione per lungo tempo senza necessità di pilota, perchè il tutto viene gestito da una sala controllo a terra. "Questo è un territorio tra i meno ospitali per gli aerei - dice il colonnello De Lorenzo - oltre a sabbia e ghiaccio c'è da considerare anche la pressione atmosferica. Qui a Herat siamo a mille metri sul livello del mare e quindi il degrado è maggiore" che a livello del mare. Tornando ai caccia AM-X, il comandante della JATF sottolinea che nel 2011 è stato coperto tutto il numero di ore di volo previsto: "l'operatività è stata al 100 per cento, e l'attività svolta è stata ed è tanta". Un altro elemento che viene sottolineato è quello legato alla prevenzione attraverso l'impiego proprio dei velivoli, quindi interventi a monte e non a valle di una situazione, e qui diventa essenziale il Predator. Non mancano le situazioni "difficili", e così è capitato di attivare procedure di auto protezione da parte dei caccia, per esempio ricorrendo ai "flare", fonti termiche che "attirano" eventuali missili o razzi degli insurgent.

Equipaggiati da sistemi tecnologicamente avanzati e altamente affidabili, pilotati e controllati da personale con un elevato livello addestrativo, il traguardo della copertura dell'intero numero di ore di volo previsto fino al 2011 è stato raggiunto con oltre 1.500 sortite, oltre 3.700 ricognizioni su vari siti e con la realizzazione di circa 41.000 fotografie. Il caccia, grazie alla capacità del "Pod", riesce a inviare in tempo reale le immagini realizzate dall'alto alle truppe schierate sul terreno, assicurando un supporto fondamentale durante le operazioni terrestri. Un'attività di sorveglianza e ricognizione che risulta "particolarmente indicata nello scenario afghano, in quanto è in grado di operare in modo efficace su grandi distanze in missioni diurne e notturne". I piloti e gli specialisti provengono dai Reparti dell'Aeronautica militare che hanno in dotazione il velivolo AM-X: il 51° Stormo di "Istrana" (Treviso), il 32° Stormo di Amendola (Foggia) e il terzo Reparto Manutenzione Velivoli (Treviso). (AGI)