



★ CENTENARIO AVIAZIONE NAVALE ★



1913-2013





L'impiego del cielo a sostegno delle esigenze operative della Marina ha radici molto lontane e risale agli inizi dello scorso secolo, quando i primi audaci pionieri iniziarono ad impiegare con grande lungimiranza palloni frenati, aeronavi, dirigibili ed idroplani. Dopo l'embrionale organizzazione risalente al 1907 ed in risposta alla rapida evoluzione del settore, il 27 giugno 1913 l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel costituì, presso il Reparto Mobilitazione dello Stato Maggiore, la 3^a Sezione – Aeronautica, deputata ad affrontare le questioni aeronautiche ed i relativi studi ed istituì il "Servizio Aeronautico della Regia Marina". Il 25 agosto dello stesso anno venne istituita la "Regia Scuola di Aviazione della Marina", per l'addestramento del personale Pilota, Tecnico e Specialista, mentre al contempo avvenne la divisione fra la componente aerea dell'Esercito e quella della Marina e venne istituito il "Quadro del Naviglio Aereo", ove le aeronavi al servizio della Regia Marina furono iscritte in uno speciale elenco, equiparandole alle navi iscritte nel "Quadro del Naviglio di Guerra dello Stato".

Di qui le ragioni per cui il 1913 è stato preso a riferimento quale anno di nascita dell'Aviazione Navale.

Nel "logo" scelto per la celebrazione del Centenario, al di sotto delle ali che simboleggiano l'era moderna dell'Aviazione Navale, spicca il deciso richiamo alle origini rappresentato dallo storico emblema della Prima Squadriglia Navale Siluranti Aeree, raffigurante lo sperone di una nave sorretto da due ali di aquila. Tale emblema fu realizzato dall'artista Adolfo De Carolis, su richiesta di Gabriele D'Annunzio, cui fu affidato il comando di quella leggendaria Squadriglia nel marzo del 1918. Nella simbolica unione della nave e delle ali, l'Aviazione Navale riconosce la sua più profonda natura ed i suoi valori identitari, perché in Marina l'aeromobile è fuso nel ferro della nave, costituendone un irrinunciabile e fondamentale sistema d'arma, nonché moltiplicatore di forze e braccio lungo della Flotta.

Nel motto regalato dal Vate a quella intrepida Squadriglia risuonano l'essenzialità e la concretezza dell'uomo di mare, che si accontenta di due parole: "Sufficit Animus" - "Basta il Coraggio". Serve dunque una sola qualità al personale appartenente all'Aviazione Navale, ma non è poco, perché il Coraggio non è imprudenza né incoscienza. Il Coraggio appartiene ai Grandi e presuppone il possesso di molte altre altissime qualità: l'amor di Patria, la professionalità, la competenza, lo spirito di servizio e di appartenenza, l'abnegazione, la lucidità nella gestione del rischio, la chiara visione delle priorità e la prontezza all'estremo sacrificio quando il dovere chiama.



COMFORAER

Il Comando delle Forze Aeree della Marina (COMFORAER) fu costituito il 1 gennaio 2000, a seguito di una radicale ristrutturazione dell'Aviazione Navale mirata alla massima razionalizzazione delle risorse umane e materiali disponibili, in modo da assicurare la più efficace risposta alle nuove esigenze operative. Il Comando, posto alle dirette dipendenze del Comando in Capo della Squadra Navale, è retto da un Ammiraglio al quale, a doppio cappello, è affidato anche l'incarico di Capo del 6 Reparto Aeromobili dello Stato Maggiore della Marina. Tale innovativa soluzione organizzativa consente di conseguire le massime sinergie sotto l'egida dell'univocità di indirizzo e di azione, permettendo di focalizzare l'attenzione sulla qualità del "prodotto", espresso in termini di prontezza, efficienza ed efficacia delle componenti aeree da imbarcare e da rischierare nei Teatri Operativi. Da COMFORAER dipendono le Stazioni Elicotteri di Catania e di Luni, la Stazione Aeromobili di Grottaglie, la Sezione Aerei P-180 (Pratica di Mare) ed il Reparto Eliassalto (Luni).



MARISTEALI LUNI

La Stazione Elicotteri di Luni, nata nel 1968, è intitolata all'Ammiraglio di Squadra Osservatore Giovanni Fiorini, a riconoscimento dello slancio e della tenacia con cui promosse lo sviluppo dell'Aviazione Navale dell'Epoca Moderna. Dal Comando di Luni dipendono il Primo Gruppo Elicotteri, dotato di EH101, principalmente nella versione eliassalto, ed il Quinto Gruppo Elicotteri, dotato dei nuovi SH90A nella versione da pattugliamento marittimo. Presso la base di Luni operano anche il Centro Sperimentale Aeromarittimo, il neo costituito Reparto Eliassalto, il simulatore di ammaraggio forzato *Helo Dunker* ed il Centro di simulazione di missione dell'elicottero EH101.



MARISTAER GROTTAGLIE

La base di Grottaglie, durante la Prima Guerra Mondiale, fu sede di un aeroscalo della Regia Marina da cui operarono biplani e dirigibili e ritornò ad essere impiegata dalla Marina nel 1976. Nata come Stazione Elicotteri e ridenominata Stazione Aeromobili (MARISTAER) dopo l'arrivo degli aerei imbarcati, la base è intitolata al Tenente di Vascello Marcello Arlotta, Medaglia d'Argento e di Bronzo al Valor Militare, eroico Comandante di "Aeronavi". Dal Comando dipendono il Gruppo Aerei Imbarcati, dotato dei velivoli AV8B Plus, ed il Quarto Gruppo Elicotteri, dotato di elicotteri AB212 in versione eliassalto e da pattugliamento marittimo. Presso MARISTAER opera anche l'Ufficio I.O./G.E. di COMFORAER.



MARISTAELI CATANIA

La Stazione Elicotteri di Catania, intitolata al Sottotenente di Vascello Mario Calderara, che ottenne il primo brevetto di Pilota militare nazionale, nacque nel febbraio del 1963. Dal Comando dipendono il Secondo Gruppo Elicotteri, dotato degli AB212 in versione da pattugliamento marittimo, ed il Terzo Gruppo Elicotteri, dotato degli EH101 principalmente nelle versioni da pattugliamento marittimo e da sorveglianza aerea e di superficie a lungo raggio. La base costituisce il principale polo addestrativo per il personale delle Forze Aeree della Marina e dispone del simulatore di ammaraggio forzato denominato *Dilbert Dunker*.

CENT'ANNI DI AVIAZIONE NAVALE

LE ORIGINI

La storia dell'Aviazione Navale ha origini lontane e risale agli inizi del secolo scorso, quando si cominciò ad ipotizzare l'impiego bellico delle prime macchine volanti: palloni frenati e dirigibili.

Il Tenente di Vascello Mario Calderara, fra il 1906 ed il 1907, costruì presso l'Arsenale Militare Marittimo della



L'idrovolante del S.T.V. Mario Calderara in volo.

Il 1911 vide l'esordio degli idrovolanti, con il Capitano del Genio Navale Alessandro Guidoni, che il 5 novembre volò con un biplano Fareman da lui trasformato in idrovolante, e con Calderara, che realizzò presso l'Arsenale della Spezia il più grande aereo al mondo e primo idrovolante nazionale, che pilotò in data 8 giugno 1912.

Il 1911 segnò anche il battesimo del fuoco in occasione del Conflitto italo-turco in Libia, durante il quale aerei e dirigibili furono impiegati per dirigere il tiro dal mare e per attività di bombardamento leggero e si affermò l'importante figura di Osservatore Aereo.



L'idrovolante del Cap. Guidoni lancia il primo simulacro di siluro.

Lo stesso Guidoni con grande preveggenza, nel 1912, concepì il primo progetto di unità di appoggio idrovolanti, prevedendo la trasformazione in unità portaeromobili dell'incrociatore Piemonte, che tuttavia non fu approvata.

Il 27 giugno 1913 l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel costituì, presso il Reparto Mobilitazione dello Stato Maggiore, la 3^a Sezione - Aeronautica ed istituì il "Servizio Aeronautico della Regia Marina".

Il 25 agosto dello stesso anno fu creata a Venezia la "Regia Scuola di Aviazione della Marina", mentre avveniva la divisione fra la componente aerea dell'Esercito e quella della Marina. Era ormai ufficialmente nata l'Aviazione Navale!

Nel 1914 l'incrociatore protetto "Elba" venne convertito in nave hangar per imbarcare gli idrovolanti Curtiss Flying Boat e Guidoni lanciò, primo al mondo, un simulacro di siluro da un idrovolante.

Spezia un "idrovelleggiatore", ossia un vero e proprio "idroaliante", con il quale compì una serie di prove sperimentali facendosi rimorchiare dal cacciatorpediniere Lanciere.

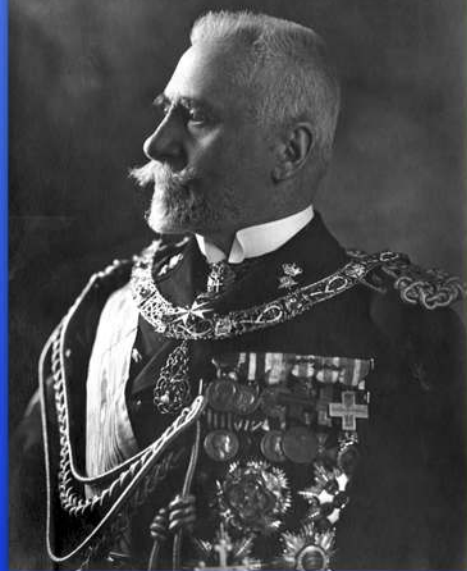
Con lungimiranza, già nel 1907, la Regia Marina istituì, nella Sezione Trasporti del 3° Reparto del Ministero della Marina, un "Ufficio di Aeronautica", avente il compito di occuparsi delle questioni aeronautiche e dei relativi studi.

Nel 1909 Wilbur Wright iniziò le dimostrazioni di pilotaggio al campo di Centocelle (Roma), addestrando il STV Mario Calderara, Ufficiale di Marina e pioniere dei cieli, che il 10 maggio del 1910 ottenne il primo Brevetto di Volo nazionale.



Il Brevetto di Pilota Aereo N° 1 rilasciato al Tenente di Vascello Mario Calderara.

Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel.



LE DUE GUERRE MONDIALI

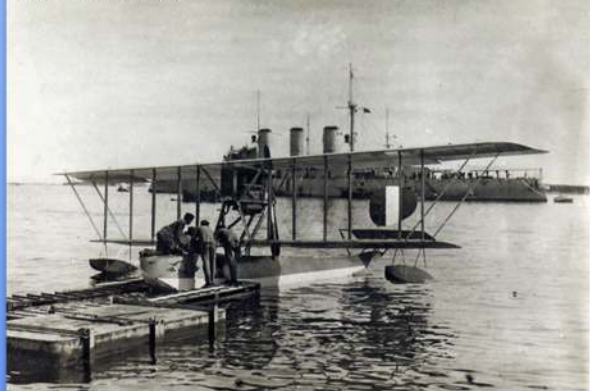
La neocostituita componente aerea della Marina ebbe un fortissimo sviluppo durante la Prima Guerra Mondiale e dagli iniziali 38 piloti, 396 uomini di supporto, tre stazioni di idrovolanti, tre dirigibili e 15 aerei idrovolanti alla fine del conflitto arrivò a 791 piloti, circa 10.000 uomini di supporto, 25 dirigibili, 552 idrovolanti e 86 aeroplani, con punte massime di 1100 idrovolanti e 130 aerei durante il conflitto.

Al termine della guerra le aeronavi della Marina avevano compiuto 1.355 missioni di esplorazione e 68 di bombardamento, mentre gli idrovolanti avevano effettuato 1.884 missioni offensive e 1.500 di ricognizione. Le perdite complessive furono pari a 391 aeroplani e 7 aeronavi ed a 40 idrovolanti persi in combattimento corrisposero ben 130 idrovolanti persi dagli austriaci. In totale morirono 120 uomini, di cui 51 Ufficiali, per quanto concerne i Reparti aerei e 27 uomini, di cui 14 Ufficiali, per quanto riguarda le aeronavi. Fra le principali onorificenze spiccano le 2 Medaglie d'oro al Valor Militare guadagnate dai Tenenti di Vascello Giuseppe Garassini Garbarino ed Eugenio Casagrande, oltre a 187 Medaglie d'argento e 216 Medaglie di bronzo.



La Bandiera della "Forza Aerea della Regia Marina"

Idrovolante F.B.A.



Nave Miraglia in navigazione con i suoi idrovolanti.



La bandiera della Forza Aerea della Regia Marina fu insignita, l'8 ottobre 1920, da parte del Re Vittorio Emanuele III, della Medaglia d'Argento al Valor Militare con la seguente motivazione: "Per l'eroico ed indomito valore dei suoi combattenti dette, sempre e ovunque, magnifico contributo di ardimento, di tenacia e di sacrificio alla causa della Patria, recando al conseguimento della vittoria il più fervido ausilio" (1915-1918).

Nel 1916 vi fu l'istituzione, presso l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore, dell'Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, mentre nel 1917 venne costituita la Prima Squadriglia Navale di Siluranti Aeree, che fu comandata dal marzo 1918 da Gabriele D'Annunzio, che ne coniò il motto: "Sufficit Animus".

Nel 1921, alla Conferenza Navale di Washington, l'Italia ottenne che le fosse concesso di costruire una portaerei con il dislocamento equivalente ad almeno due navi e fu così che nel 1923 entrò in linea la Regia Nave Appoggio Aerei Giuseppe Miraglia, ovvero una "porta-idrovolanti". Tale unità, pur rimanendo in linea fino al 1950, rimase tuttavia un esperimento senza seguito, anche a causa dell'entrata in vigore della Legge N. 645 del 28 marzo 1923, con la quale venne istituita la Regia Aeronautica.

Con la legge N. 220 del 22 febbraio 1937 e la conseguente costituzione della Aviazione per la Marina, parte integrante dell'Arma Aeronautica, la Marina - al pari dell'Esercito - venne a perdere per oltre 50 anni la propria autonomia nella gestione degli aerei.

Di conseguenza, durante la Seconda Guerra Mondiale, il personale della Marina partecipò alle imprese aviatorie soltanto con gli Ufficiali qualificati Osservatori, con il conseguimento di 8 Medaglie d'oro al Valor Militare da parte dei Tenenti di Vascello Salvatore Gattoni, Antonio Forni, Leonardo Madoni e dei Sottotenenti di Vascello Giuseppe Majorana, Giorgio Martucciello, Gino Nais, Goffredo Franchini e Bruno Caleri. Soltanto il 28 marzo del 1941, a valle delle prime durissime esperienze del conflitto, fu finalmente autorizzata la trasformazione delle navi passeggeri Roma ed Augustus rispettivamente nelle Portaerei Aquila e Sparviero, che tuttavia non entrarono mai in servizio.



Idrovolante Ansaldo "Baby".

IL DOPO GUERRA

Finita la guerra, iniziò il processo di ricostruzione e nel maggio del 1950 fu costituito l'Ufficio dell'Ispettore per la Marina, in attesa di poter acquisire dagli USA una Portaerei nell'ambito del *Mutual Defense Assistance Program*. In vista di questo obiettivo, che tuttavia non fu conseguito, la Marina inviò presso la *Naval Air Station* di Corpus Christi (Texas), a scopi formativi, un gruppo di Ufficiali e Sottufficiali.

Tra gli aiuti per l'Italia era previsto anche un lotto di 24 aerei *Curtiss S2C-5 Helldiver* per la costituzione di un reparto di volo autonomo antisommergibili per la Marina. Nel settembre 1952 la US Navy consegnò i primi due aerei, contrassegnati dai numeri di fiancata 101 e 102, che il 10 novembre, pilotati da due Ufficiali di Marina, imbarcarono sulla Portaerei Midway. I due velivoli atterrarono a Napoli Capodichino, ma rimasero nel settore della US Navy sino all'agosto 1953, quando furono presi in carico dall'Aeronautica, per essere inquadrati nel 86° Gruppo Autonomo Antisom. Per comprendere l'accaduto, bisogna tenere presente che il 1° settembre 1956 fu emanata la cosiddetta "legge dei 1.500 chili", che assegnò all'Aeronautica la gestione ed il pilotaggio di tutti i velivoli militari ad ala fissa con peso superiore ai 1.500



Il T.V. Cottini riceve in USA i primi due aerei Helldiver dalla US Navy.

chilogrammi. La Legge nr. 968 del 7 ottobre 1957 diede inoltre vita all'Aviazione Antisommergibile, alle dipendenze dell'Aeronautica Militare ma impiegata operativamente dalla Marina, con l'utilizzo di equipaggi misti di entrambe le Forze Armate.

La Marina aveva compreso da tempi antichi le grandi potenzialità dell'ala rotante e già dal 1919 aveva



AB 47/G.

bandito il primo concorso per la realizzazione di un elicottero, tuttavia bisogna attendere il 1935 per assistere ai primi appontaggi e decolli dell'autogiro La Cierva a bordo della Regia Nave Fiume. Il punto di svolta fu raggiunto nell'estate 1953, con le attività di un Agusta Bell AB-47G a bordo dell'Incrociatore Garibaldi, evento che aprì la strada alla costituzione del 1° Gruppo Elicotteri, il 1 agosto 1956.

Il Gruppo fu dotato di sette AB-47G e fu situato presso MARIELIPOINT Augusta, prima Stazione Elicotteri della Marina, posta all'interno dell'omonimo Arsenale. Contemporaneamente proseguirono gli studi per allestire le navi con il ponte di volo e l'hangar, attuando una scelta lungimirante che fu seguita da tutte le principali Marine del mondo.



I primi sette AB 47/G a Marielipoint Augusta.

Nel marzo del 1958, con la Legge N.247, venne approvata la costituzione di reparti elicotteri alle dipendenze dell'Esercito e della Marina ed il 1° Gruppo Elicotteri, nell'agosto 1959, si trasferì a Catania-Fontanarossa.

Le prime fregate progettate per l'imbarco degli elicotteri furono le quattro Unità della classe Bergamini, dotate di ponte di volo e di hangar telescopico, ed il 15 dicembre del 1961 venne attivato, con l'imbarco di un AB-47J sulla Fregata Luigi Rizzo, il primo Servizio Volo di bordo. Un deciso salto qualitativo venne fatto con l'acquisizione dei primi tre Sikorsky HSS-1



Nave Rizzo in navigazione.



SH 34/J.

(ridenominati SH-34J Seabat), dotati di Sonar AQS4 e siluri MK3. Tale elicottero dimostrò presto la sua versatilità e fu impiegato anche in supporto del Battaglione San Marco e degli Incursori della Marina. La necessità di disporre di un elicottero compatto, imbarcabile sulle fregate antisommersibile e dotato di sonar e siluri, portarono all'acquisizione del AB-204B, nel 1964, ed alla conseguente istituzione del 2° Gruppo Elicotteri presso la base di Catania.



AB 47/J.

Nello stesso anno, in seguito al rapido sviluppo del settore elicotteristico, fu istituito l'Ispettorato Elicotteri (MARIELICOT), affidato al C.V. Osservatore Giovanni Fiorini, per accentrare tutte le responsabilità (operative, addestrative, tecniche e logistiche) relative alla gestione dell'ala rotante, sia imbarcata che a terra.



AB 204 B.

Il 31 ottobre 1964 la risorta Aviazione Navale subì un colpo durissimo, a causa di una devastante tromba d'aria che distrusse gli hangar e gli elicotteri, azzerando in un baleno l'appassionato e solerte lavoro di quegli anni. Ma l'Aviazione Navale non si perse d'animo, sorretta da una Marina di cui era parte integrante, che si affrettò a riacquisire rapidamente le preziose capacità elicotteristiche.



SH-3D.

L'ERA MODERNA

Il 1968 può essere preso a riferimento quale inizio dell'Era Moderna dell'Aviazione Navale. In tale anno, infatti, vi fu l'acquisizione dei Sikorsky SH-3D *Sea King*, considerati i più avanzati elicotteri antisommersibile del mondo occidentale, assegnati al 3° Gruppo Elicotteri costituito presso Maristaeli Catania il 30 aprile, e la realizzazione della Stazione Elicotteri di Luni, i cui lavori furono completati a novembre, consentendo al neocostituito 5° Gruppo Elicotteri di iniziare ad operare.

Il 27 gennaio 1971 il 1° Gruppo Elicotteri venne trasferito a Luni, per soddisfare le esigenze operative nell'Alto e Medio Tirreno.

Con la "Legge Navale" (Legge N.57 del

1975), promossa dal Capo di Stato Maggiore della Marina *pro tempore* Ammiraglio Gino De Giorgi, fu avviato l'ammodernamento della Flotta, che portò anche alla realizzazione della portaeromobili "Giuseppe Garibaldi", unità che consentì alla Marina di effettuare un salto capacitivo epocale.

Nel 1976 entrò in linea l'AB212 ASW, in sostituzione dell'AB 204, consentendo alla Marina di disporre di un elicottero compatto bimotore con capacità antinave ed antisommersibile, imbarcabile su tutte le unità navali. Grazie alla sua versatilità, il nuovo elicottero fu realizzato anche nelle versioni Gufo (Guerra Elettronica) ed eliasalto marittimo, quest'ultima tuttora in linea.



AB 212 ASW.



EH 101.



Formazione di elicotteri EH 101 e Nave Garibaldi.

Il nuovo elicottero fu dato in dotazione al 4° Gruppo Elicotteri, costituito il 1° marzo 1976 presso la base di Grottaglie (TA), che nel 1979 divenne ufficialmente la terza Stazione Elicotteri della Marina.

Nel 1989 fu approvata la Legge N. 36, che consentì alla Marina di dotarsi della componente aerotattica multiruolo da imbarcare sulla Portaerei Garibaldi, la cui sede fu individuata presso Grottaglie, che veniva conseguentemente ridenominata Stazione Aeromobili, al pari del 6° Reparto dello Stato Maggiore, ridenominato Reparto Aeromobili.

Il 1° febbraio 1991, con Foglio d'Ordine della Marina nr. 96 del 12 dicembre 1990, venne costituito il Gruppo Supporto Aerei Imbarcati (GRUPAER) ed il

23 agosto 1991 imbarcarono su Nave Garibaldi, ormeggiata a Norfolk, i primi 2 velivoli addestratori biposto (TAV8B). Nacque così il primo Gruppo aerotattico multiruolo nazionale, che acquisì un totale di 16 velivoli da combattimento radarizzati (AV8B PLUS), capaci di svolgere missioni di difesa aerea, di attacco al suolo e di ricognizione. Nell'aprile 1994 fu consegnato il primo aereo monoposto da combattimento ed a gennaio 1995 Nave Garibaldi, con i primi 3 AV8B PLUS, partì per l'Operazione Somalia 3, dando immediato avvio alle imprese operative della nuova componente. Nel 1999, con la partecipazione della componente aerotattica imbarcata su Nave Garibaldi all'Operazione Allied Force, gli AV8B PLUS ebbero il loro battesimo di fuoco, partecipando alle missioni di attacco al suolo della NATO.

I nuovi orizzonti aperti sia nel settore elicotteristico che nell'ala fissa portarono, alle soglie del nuovo millennio, ad una epocale riorganizzazione dell'Aviazione Navale con la costituzione, il 1 gennaio 2000, del Comando Forze Aeree (COMFORAER), con lo scopo prioritario di razionalizzare l'impiego operativo delle risorse umane e materiali disponibili.

Il nuovo Comando, posto alle dirette dipendenze del Comando in Capo della Squadra Navale, è retto da un Ammiraglio

al quale, a doppio cappello, è affidato anche l'incarico di Capo del 6° Reparto Aeromobili dello Stato Maggiore della Marina.

Il 19 marzo 2001 entrò in servizio l'EH101, elicottero multiruolo d'avanguardia, più avanzato e moderno sul mercato. L'elicottero è disponibile nelle varianti *Maritime Patrol Helicopter* MPH (per operazioni di sorveglianza e contrasto alle Unità di superficie e subacquee), *Helicopter Early Warning* (HEW) (per operazioni di sorveglianza aerea e di superficie a grande distanza e di supporto alla componente aerotattica imbarcata) ed *Assault Support Helicopter* (ASH) (per il trasporto di truppe, mezzi e materiali, nonché per evacuazione sanitaria). Il 4 ottobre 2001 fu consegnato il primo velivolo Piaggio P-180 destinato ad avviare le operazioni della Sezione Aerei P180 rischierata a Pratica di Mare, che ora dispone di 3 velivoli per soddisfare le esigenze di supporto alle attività sperimentali e di verifica dei sistemi delle unità navali, le esigenze logistiche di Forza Armata e, grazie alla disponibilità del sistema FLIR (*Forward Looking Infra-Red*) e di un kit per l'evacuazione medica (MEDEVAC), anche per missioni di pattugliamento marittimo e di trasporto medico.

Il 10 giugno 2005 il Comando delle Forze Aeree ricevette la Bandiera di Guerra, in occasione della parata navale di Napoli, con cui fu celebrata la Festa della Marina.

L'ingresso in servizio del EH101 stimolò la costituzione, il 1 gennaio 2006, presso la base di Luni, del Centro Sperimentale Aeromarittimo (CSA).



Tale Centro, posto alle dipendenze del 6° Reparto Aeromobili dello Stato Maggiore, costituisce uno strumento essenziale per la Marina, svolgendo un ruolo da protagonista nello sviluppo dei nuovi programmi ed in tutte le attività di studio, valutazione operativa, sperimentazione e modifica degli elicotteri, con particolare riferimento agli aspetti inerenti allo specifico ambiente marittimo ed all'impiego a bordo delle Unità Navali.

Nel 2011 è entrato in servizio l'elicottero multiruolo SH90A,

impiegabile sia per il pattugliamento marittimo che per il supporto alle Forze Speciali, destinato a sostituire l'elicottero AB212 ASW e vero e proprio gioiello tecnologico (primo elicottero al mondo a sfruttare la tecnologia *fly by wire*). Il progetto, frutto di una cooperazione multinazionale europea, è stato realizzato dalle ditte Agusta Westland, Eurocopter e Fokker. L'elicottero sarà presto disponibile anche nella versione eliasalto marittimo, dotata di una rampa posteriore.

IL FUTURO

La principale sfida futura per le Forze Aeree della Marina è il rinnovamento della linea aerotattica imbarcata sulla Portaerei Cavour, con la graduale sostituzione degli AV8B PLUS con il JSF nella versione (F-35B) a decollo corto ed appontaggio verticale (STOVL - *Short Take Off and Vertical Landing*), in modo da acquisire la capacità iniziale di impiego operativo con il nuovo velivolo presumibilmente nel 2023. L'acquisto del JSF è strettamente connesso al mantenimento della pregiata capacità di proiezione di potenza sul mare e dal mare esprimibile dalla Portaerei. L'F35B è l'unico aereo dell'ultima generazione capace di imbarcare sulla portaerei Cavour che, a causa delle ridotte dimensioni, non dispone dei cavi di arresto e della catapulta e quindi è vincolata ad impiegare aerei STOVL.



Il JSF è un aereo dalle rivoluzionarie capacità operative che sarà supportato da un sistema logistico di portata globale, consentendo alle Forze Aeree della Marina di fare un salto nella 5^a generazione dei velivoli da combattimento, conseguendo capacità di avanguardia nei settori aria-aria, aria-suolo, anti-nave e *Intelligence Surveillance Reconnaissance* (ISR).

Si consideri inoltre che il JSF consentirà alla componente aerotattica imbarcata, e quindi alla Portaerei, di disporre di capacità che prima non aveva, quali ad esempio la SEAD (*Suppression of Enemy Air Defence*, ossia la soppressione delle difese aeree del nemico). In tal modo il Cavour sarà in grado di costituire un "pacchetto" di velivoli capaci di intervenire in piena autonomia anche nei contesti operativi più complessi.

E' prevista l'acquisizione di 15 aerei, a partire dal 2017, da assegnare al Gruppo Supporto Aerei Imbarcati di stanza a Grottaglie.

Il nuovo velivolo è dunque destinato ad operare sul mare e dal mare e sostituirà l'AV8B PLUS, in modo da assicurare alla Portaerei Cavour un nuovo e più potente sistema d'arma per consentire alla nave di rimanere al passo con i tempi e di essere in grado di interoperare con le Marine più avanzate al mondo, contribuendo a consolidare la credibilità e l'efficacia di intervento del nostro Paese nei difficili Teatri dei nostri giorni.

Un'altra fondamentale sfida per le Forze Aeree della Marina è costituita dall'integrazione a bordo delle Unità Navali di aeromobili a pilotaggio remoto, i cosiddetti *Unmanned Aerial Systems (UAS)*, sistemi in continua e forte espansione. Tali assetti non sono destinati a sostituire gli aeromobili pilotati ma ad integrarne le capacità, esprimendo preziose capacità di Intelligence, Surveillance e Reconnaissance (ISR), a tutto vantaggio dell'efficacia e della sicurezza degli equipaggi e dei mezzi, soprattutto quando impiegati in attività rischiose, quali le missioni di contrasto alla pirateria, minaccia subdola ed occulta.



Sistema di lancio e di recupero.



Scan Eagle.

SCAN EAGLE

Nell'ottobre 2010 è stata valutata l'acquisizione di due sistemi UAS tattici *Scan Eagle* - analoghi a quelli imbarcati sulle Unità della *US Navy* impiegate in bacino somalo - costituiti ciascuno da 5 velivoli ad ala fissa che si prevede di impiegare sulle Unità Navali già a partire dal 2014. I sensori disponibili e l'intrinseca modularità/versatilità d'impiego, rendono tale UAS utilizzabile in un'ampia gamma di missioni marittime, fra cui quelle di supporto alle operazioni delle forze speciali ed anfibiae.



Camcopter.

CAMCOPTER

Nell'aprile 2012, nel Golfo di La Spezia, è stato sperimentato a bordo di Nave Bersagliere l'impiego del *Camcopter S-100*.

I risultati delle prove sono stati assolutamente confortanti, tanto da spingere lo Stato Maggiore Marina ad avviare l'acquisizione in leasing di un sistema costituito da due elicotteri a pilotaggio remoto da utilizzare a bordo delle Unità Navali impegnate nei difficili teatri operativi dei nostri giorni, ed in particolare nelle attività antipirateria.



Sistema di controllo.



Sensori elettro ottici.



Antonio Barbagallo

“Con il cuore oltre l’ostacolo”

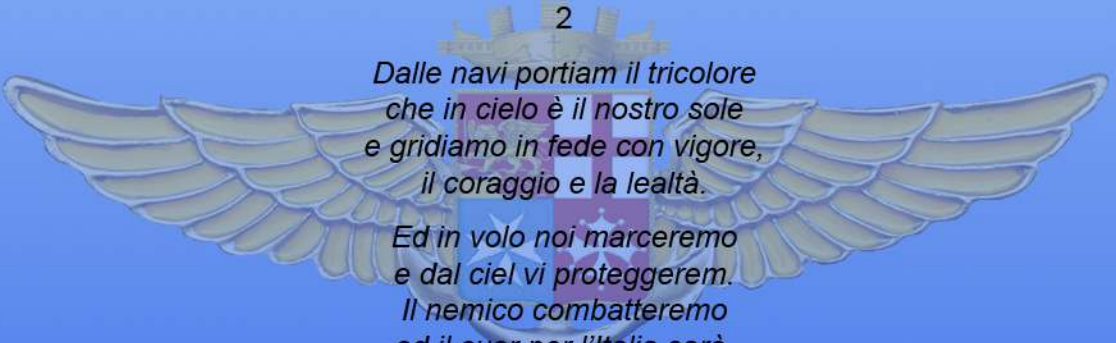
Inno delle Forze Aeree della Marina Militare

1

*Alti e fieri voliamo nei cieli
uniti nel nostro destino,
seguiremo l’impervio cammino,
con coraggio e lealtà.*

*Ed in volo noi marceremo
e dal ciel vi proteggerem.
Il nemico combatteremo
ed il cuor per l’Italia sarà.
Il coraggio, la forza e l’onore
dentro l’anima custodirem.
Ci sorregga il nostro ardore
e oltre l’ostacol per sempre andrem.*

2



*Dalle navi portiam il tricolore
che in cielo è il nostro sole
e gridiamo in fede con vigore,
il coraggio e la lealtà.*

*Ed in volo noi marceremo
e dal ciel vi proteggerem.
Il nemico combatteremo
ed il cuor per l’Italia sarà.
Il coraggio, la forza e l’onore
dentro l’anima custodirem.
Ci sorregga il nostro ardore
e oltre l’ostacol per sempre andrem.*

3

*Sorvolando le terre e i mari,
costruiremo il domani.
Sfideremo i tuoni e i cannoni,
con coraggio e lealtà.*

*Ed in volo noi marceremo
e dal ciel vi proteggerem.
Il nemico combatteremo
ed il cuor per l’Italia sarà.
Il coraggio, la forza e l’onore
dentro l’anima custodirem.
Ci sorregga il nostro ardore
e oltre l’ostacol per sempre andrem.*

Antonio Barbagallo
“*Con il cuore oltre l’ostacolo*”
Inno delle Forze Aeree della Marina Militare

Cenni Descrittivi

Cimentandomi nella creazione letteraria e musicale di quest’inno, composto in occasione del 100° anniversario dell’Aviazione Navale, ho cercato, sin dal primo momento di rappresentare gli ideali, l’identità ed i valori delle Forze Aeree, che costituiscono una vera e propria nicchia di eccellenza per la Marina Militare e svolgono un ruolo cruciale a servizio della Squadra Navale e del Paese.

Le metriche del componimento, suddiviso in tre strofe e ritornello, pongono costantemente l’accento sugli elementi che da sempre caratterizzano le qualità umane e morali del personale delle Forze Aeree: il coraggio, la lealtà, la forza, l’onore.

L’opera di tutti i piloti, i tecnici e gli specialisti delle componenti aeree della Marina è finalizzata al successo delle missioni di volo attraverso un mirabile lavoro di squadra. Gli equipaggi degli aeromobili volano pertanto “*alti e fieri*”, uniti nel loro destino, quasi a voler “*marciare*” compatti nei cieli, “*sorvolando le terre e i mari*” nel loro slancio per costruire un futuro migliore, “*il domani*”. Il loro cammino è “*impervio*” non solo nelle fasi di formazione e di addestramento, ma anche nell’impiego operativo, ove sacrifici, rischi e pericoli sono costantemente presenti, ma li sorregge l’“*ardore*”, ossia la passione per la carriera intrapresa e per il volo, che li spinge a sfidare i “*tuoni*” delle tempeste e quelli dei “*cannoni*” dell’avversario e li rende pronti a lanciare “*il cuore oltre l’ostacolo*”, anche per l’estremo sacrificio.

In Marina l’azione aerea viene lanciata dalle navi, di cui gli aeromobili costituiscono il braccio lungo e ne portano lontano “*il tricolore*”, che a sua volta sembra illuminare e guidare gli stessi equipaggi nel loro patriottico operare, come se fosse un “*sole*”.

Sul piano musicale, l’inno, in forma di marcia, ha un carattere maestoso, in linea con i contenuti del testo. Si presenta con una breve introduzione, seguita dalla realizzazione sonora del componimento letterario (strofe e ritornelli) e con un’appendice finale (coda) dalle forti sonorità.

Come la “*Marcia d’ordinanza*”, “*l’Inno del Battaglione S. Marco*”, “*l’Inno dei Sommergeibili*” e “*La Ritirata*”, le principali opere in musica legate alla storia della Marina Militare, “*Con il cuore oltre l’ostacolo*” è realizzato nella tonalità di La bemolle e con i classici “squilli di tromba”, ponendosi, da un lato, con una definita originalità melodica - quasi a marcare la peculiarità delle Forze Aeree della Marina - e dall’altro come anello di congiunzione stilistico musicale con inni e marce legati alle altre componenti operative della nostra Forza Armata.

Antonio Barbagallo

