

Ali sul mare, il 41° Stormo

21 Settembre 2017



Cambio di velivolo e di Specialità

di Letterio Trimarchi



Era il lontano giugno 1972 quando il nuovo velivolo Breguet Atlantic, di fabbricazione francese, giungeva alla base aerea di Sigonella sede del 41° Stormo Antisom, per sostituire il glorioso Grumman S2F.

Si apriva un nuovo mondo per la specialità Antisom. Gli anni '60 e l'inizio degli anni '70 erano stati caratterizzati da molti incidenti aerei, con la perdita di equipaggi e velivoli dell'allora 87° Gruppo AS.



I successivi 45 anni, fino ai giorni nostri, hanno visto il dominio assoluto nel Mediterraneo dell'Atlantic, splendida macchina creata ad hoc per questa specialità. Lunga carriera svolta con Onore, Impegno e Sacrificio di tutto il personale dello Stormo, ma soprattutto lavoro spesso effettuato nel silenzio, senza clamori. Durante la "guerra fredda" nell'area del Mediterraneo spesso si intrecciarono le rotte di velivoli, navi e sommergibili della NATO e del Patto di Varsavia. La vigilanza era costante e continua per difendere le vie di navigazione. Nel tempo migliorarono anche i sistemi di avvistamento e rilevazione a bordo del velivolo Atlantic, nuovo radar e nuovi sensori, ma eravamo in epoca analogica, ed il fattore umano faceva ancora la differenza. Negli ultimi 20 anni la situazione geo politica si è notevolmente modificata, sono cambiati i cosiddetti nemici e quindi gli obiettivi. La ricerca Antisom è stata progressivamente abbandonata per essere

sostituita dalla sorveglianza delle coste e delle vie di navigazione. Negli ultimi anni infatti, causa la mancanza delle minacce reali da parte di "sommersibili nemici" il nostro Breguet Atlantic ha dovuto svolgere missioni di sorveglianza delle rotte a sud. La continua vigilanza ha contribuito ad avvistare ogni tipo di imbarcazione carica di migranti in rotta verso il nostro paese, permettendo peraltro di salvare molte vite.

In sostanza si è rafforzata la sorveglianza della superficie del mare e di quello che vi galleggia. Tutte le forze aeree hanno quindi iniziato ad abbandonare la specialità Antisom per dedicarsi ad una attività di sorveglianza dei mari mediante velivoli a pilotaggio remoto o convenzionali; in questo contesto anche le industrie di settore non hanno sviluppato

sistemi d'arma dedicati ma hanno sempre modificato velivoli già esistenti e spesso già operanti come vettori dell'aviazione civile. Anche l'Italia ha militarizzato un velivolo civile trasformando l'ATR 72-600 in velivolo militare con la sigla di P 72 A con l'aggiunta di apparati e sensori di interesse militare. Il mese di settembre a Sigonella si sono svolti due appuntamenti importanti: il 21 settembre 2017 data ufficiale della cerimonia di "phase in e phase out" tra i due velivoli, mentre il 24 settembre 2017 si è tenuto il raduno del personale in servizio ed in congedo della specialità Antisom e del 41° Stormo per celebrare il raggiungimento dei 45 anni di servizio dell'Atlantic. Grande la commozione per i tanti ricordi legati alle lunghe missioni a bordo dell'amato velivolo.

D'altro canto l'addio è inevitabile, la macchina è ormai vecchia, non più tecnologicamente al passo con i tempi, ma il vecchietto comunque ha dimostrato grande robustezza e forse chissà, se fossero state fatte altre scelte

Il velivolo P-72A è un pattugliatore marittimo ognitempo.



La suite del sistema d'arma che costituisce il "core" del velivolo garantisce l'utilizzo dello stesso nelle più diversificate missioni, sia su mare che su terra, grazie ad un'elevata capacità multiruolo garantita da vari sistemi di scambio di informazioni ad alta velocità fra Enti militari diversi (Link 16, Link 11, comunicazioni satellitari, VORTEX, VMF, capacità ESM e ELINT), una suite di autodifesa avanzatissima, un sensore elettro-ottico e un radar a scansione elettronica.

Il velivolo sarà in grado di poter operare efficacemente sul mare a bassa quota, anche in vicinanza della costa, a varie latitudini, con

Ali sul mare, il 41° Stormo

fattori climatici anche considerevolmente differenti, indipendentemente dalle condizioni di luce (H24) ed in condizioni meteorologiche marginali nell'assolvimento delle missioni assegnate.

I corsi di addestramento e transizione dei primi equipaggi di P-72A si sono svolti presso lo stabilimento Alenia/Finmeccanica, poi Leonardo, di Torino Caselle. Il primo corso di transizione, suddiviso tra naviganti e personale tecnico manutentivo provenienti dall'88° Gruppo, dall'86° Centro Addestramento Equipaggi e dal GEA (Gruppo Efficienza Aeromobili), tutte articolazioni del 41° Stormo Antisom di Sigonella, ha evidenziato l'inevitabile salto generazionale che vedrà interessata l'intera Aeronautica Militare nell'immediato futuro.

Ruoli principali del P-72 A

- * pattugliamento marittimo per ricerca e identificazione del naviglio di superficie;
- * comando e controllo di altri assetti in scenari tattici;
- * **prevenzione della pirateria, del contrabbando e del narcotraffico, controllo della sicurezza delle acque territoriali;**
- * SAR (Ricerca e Soccorso) per la salvaguardia della vita umana;
- * ELINT (Electronic INTelligence).

Caratteristiche tecniche del P-72 A:

Apertura alare: 27,05 m – lunghezza: 27,16 m – altezza: 7,65 m – peso massimo al decollo: 23.000 kg – velocità massima: 480 km/h – autonomia: 3.240 km a 15.000 piedi (10h ore a 5.000 piedi), i velivoli saranno inoltre equipaggiati con un sistema di autoprotezione integrato con l'avionica di bordo. Il velivolo sarà in grado di effettuare missioni lunghe sei ore e mezza a 200 miglia nautiche dalla base di partenza.

Il Sistema di Missione ATOS di Leonardo

Il sistema di missione, dotato di quattro stazioni operative con schermi da 22" ad alta definizione e pannelli di controllo touch screen, è l'ultima versione dell'Airborne Tactical Observation and Surveillance (ATOS) sviluppato da Leonardo-Finmeccanica. Il velivolo è stato progettato con le principali predisposizioni per consentire una futura integrazione di sensori e componenti aggiuntivi, specifici per missioni anti-sommergibile (Anti-Submarine Warfare, ASW). Il sistema di missione ATOS è completamente integrato con una versione opportunamente militarizzata del Glass Cockpit dell'ATR-600 (che include, tra le altre funzionalità militari, un TACAN, due SAASM VI INS/GPS e un IFF TX) e con un sistema di gestione radio che permette l'utilizzo ed il controllo di 4 radio V/UHF e 2 HF sia da parte degli operatori del sistema di missione sia dalla cabina di pilotaggio. Il sistema integra tre sensori principali: la torretta elettro-ottica Star Safire HD; il radar a scansione elettronica A.S.S Sea spray 7300 e la suite di auto-protezione basata sull'ELT800V2 ESM di Elettronica, che fornisce al sistema di missione ATOS la capacità di gestire tracce RF nello scenario tattico e consente di effettuare missioni ELINT.

Il velivolo può anche trasportare personale. La versione MP (maritime patrol) condivide numerose soluzioni di progetto concepite per l'ATR 72ASW sviluppato da Leonardo-Finmeccanica per la Marina Militare turca.



...In conclusione

"In tutti noi che abbiamo conosciuto, amato, curato e volato quel meraviglioso velivolo che è stato l'atlantico, resterà sempre vivo il ricordo di quel dolce ed inconfondibile suono prodotto dai suoi motori. Ricordo che fin da bambino, ovunque mi trovassi, era istintivo sospendere ogni attività per cercare con gli occhi quello che le orecchie avevano già in anticipo percepito, la sagoma del grande papà. E lo è stato davvero un grande padre per tutti.

Grazie a nome di tutti i tuoi figli.

Al nuovo velivolo, ancora conosciuto solo con una sigla, auguriamo identica splendida carriera".

Intervista al Col. Pil. Federico Fedele Comandante di Aeroporto Sigonella e 41° Stormo



Il Colonnello Federico Fedele, tra i primi Piloti ad essere abilitato sul nuovo velivolo, si è dichiarato molto soddisfatto delle potenzialità espresse dal sistema d'arma P-72A: "Una macchina altamente tecnologica – peraltro figlia dell'industria Italiana – in grado di garantire pienamente la missione principale di pattugliamento marittimo

Ali sul mare, il 41° Stormo

ma con una spiccata capacità di sorveglianza, acquisizione obiettivi e ricognizione elettronica di specifiche aree. Tutto ciò grazie ad una diversificata serie di sensori che consentono un impiego del sistema d'arma molto versatile. Caratteristiche, peraltro, che contribuiscono a garantire all'AM di esprimersi con agilità ed equilibrio nelle operazioni aeree e di integrarsi con le altre Forze Armate nei sistemi di difesa e sicurezza nazionali ed internazionali”.

1. Quale sarà dunque il nuovo ruolo della Base di Sigonella? Quali le nuove strategie del 41° Stormo?

Negli ultimi anni la base di Sigonella si è modificata per rispondere al meglio al rapido mutare del quadro geopolitico, con particolare riferimento alla sponda sud del mediterraneo. La base di Sigonella ha risposto prontamente divenendo un vero e proprio *hub* dal quale poter rispondere rapidamente alle esigenze operative sia nazionali che internazionali. Il P72-A in questo senso è l'espressione di tale capacità. Un sistema d'arma estremamente versatile in grado di assolvere un ampio ventaglio di missioni assegnabili, con spiccate capacità net centriche che lo rendono in grado di operare perfettamente inserito in un contesto di tipo *joint* e *combined* anche in concorso con altre agenzie dello Stato.

2. In presenza di un ambiente di lavoro sempre più net-centric quale sarà il ruolo del Pilota e dello Specialista

I velivoli moderni sono dotati di un'automazione ed integrazione sempre più spinta con la possibilità di effettuare automaticamente un continuo monitoraggio dei parametri di volo per garantire elevati livelli di sicurezza in ogni fase del volo. Tutte queste tecnologie consentono di diminuire il carico di lavoro del pilota il cui ruolo a bordo rimane imprescindibile, come gestore del sistema d'arma e responsabile della sicurezza dell'equipaggio e del velivolo. Gli operatori di bordo sono l'anello di congiunzione tra l'equipaggio ed il personale tecnico di terra. Il Mission System Operator (MSO), tramite l'ausilio di 4 stazioni operative integrate al Sistema di Missione ATOS (Airborne Tactical Observation & Surveillance), ha la piena capacità di gestire la situazione tattica/operativa della missione assegnata. La possibilità sempre più spinta del P-72A di essere integrato in dispositivi aeronavali complessi richiede al pilota ed agli operatori un continuo aggiornamento e scambi di esperienze con altri assetti della Difesa, per mantenere il know-how in operazioni tipicamente *joint* e *combined*.

3. Con macchine innovative come il P-72A l'industria ha dunque ancora bisogno del contributo attivo del personale navigante della vecchia specialità Antisom per sviluppare velivoli sempre più performanti?

Il progresso tecnologico ha consentito di aumentare sia le *performances* dei sensori, sia la capacità di correlazione dei dati acquisiti dai vari sensori di bordo al fine di fornire all'operatore un quadro quanto più completo della situazione tattica in area di operazioni. Tuttavia la tecnologia da sola non può essere sufficiente se non si conosce al meglio come impiegarla. Il pattugliamento marittimo, la ricerca e la sorveglianza (solo per citare alcuni dei

compiti assegnabili al P-72A) sono ambiti molto vasti e complessi in cui gli equipaggi del 41° Stormo si sono confrontati per molti anni acquisendo un'esperienza unica a livello nazionale. Il binomio tecnologia-esperienza consentirà la massima espressione delle potenzialità del P-72A.



Il labaro della Sezione ANUA di Catania e i suoi soci erano presenti alla cerimonia del 21 settembre a Sigonella.



Un momento particolare dei saluti ai Capi di Stato Maggiore Girardelli e Vecciarelli. Presente il Gen. S.A. Giovanni Tricomi, Presidente Onorario ANUA.

L'autore è un medico appassionato di fotografia e soprattutto del volo. Figlio di Pilota Istruttore di Atlantic, ha conseguito il brevetto di Paracadutista e di Pilota VDS. Ha svolto il servizio militare al 41° Stormo di Sigonella. Socio ANUA. Ha volato su Tecnam P92 e P96, Aerospaziale TB9, Savannah, Siai 208M, Breguet BR1150 Atlantic, Lockheed C130, G222, Leonardo P-72A. Le immagini del servizio sono state scattate per lo più dall'autore, tranne alcune prese dall'archivio fotografico del 41° Stormo. Le informazioni tecniche sono fornite dalla Leonardo e pubblicate anche nel sito dell'Aeronautica Militare.

