

IL DOPO GUERRA E LA RINASCITA

L'Aviazione di Marina cessò di esistere di fatto e giuridicamente nel 1937, quando tutti i velivoli militari di qualsiasi arma vennero assegnati alla Regia Aeronautica e con essi la capacità di decidere il numero di squadriglie ed i mezzi da assegnare alla Regia Marina, da far operare comunque nel solo compito della ricognizione navale. Al termine del conflitto vi fu un lungo periodo di stasi dello sviluppo della Marina Militare italiana, anche perché in base al trattato di pace sottoscritto a Parigi nel 1947, all'Italia in quanto nazione uscita sconfitta era vietato possedere navi portaerei, sommergibili, motosiluranti e navi d'assalto, oltre ad aver dovuto cedere ben 162 unità combattenti.

Già alla fine degli anni '40 cominciò ad intravedersi un primo cambiamento, quando nell'ambito del MDAP (Mutual Defence Assistance Program) vennero girati all'Italia un primo lotto di 24 monomotori Grumman S2C-5 Helldiver da utilizzare nel contesto della lotta antisommergibili (era il Settembre del 1950), i quali furono consegnati all'Aeronautica Militare italiana che li inquadrò nell'86° Gruppo Antisom sull'aeroporto di Grottaglie. La medesima offerta è fatta parallelamente anche alla Marina Militare e lo stesso anno una delegazione di ufficiali si recò in quel degli Stati Uniti per valutare la possibilità di acquisire una portaerei leggera tratta dai surplus bellici statunitensi. Purtroppo i costi di gestione erano insostenibili e quindi fu deciso di rinunciare a tale opportunità, senza però dire di no alla disponibilità americana di fornire dei mezzi per ricostituire una propria componente aerea che, in attesa di tempi migliori, poteva benissimo operare da terra.

L'accelerazione ai cambiamenti fu data dalla firma del Patto Atlantico (Washington, 4 aprile 1949), l'adesione a tale Trattato militare dell'Alleanza consentiva alle Nazioni aderenti l'impegno per un riarmo accelerato, tutte le clausole del Trattato di pace venivano automaticamente a decadere. E questo valeva sia per l'Esercito (impegnatosi a costituire 12 divisioni), per l'Aeronautica e per la Marina. Nella scia di questi avvenimenti, non si dimentichi che il 25 giugno 1950 la Corea del Nord invase la Corea del sud, con ulteriore, serio aggravamento della tensione internazionale, che l'Ammiraglio Ferreri, con il benestare del Ministro della Difesa, inviò a novembre del 1950 negli Stati Uniti, un primo gruppo di Piloti e Specialisti presso le scuole di volo della U.S. Navy (leggi resoconto con i relativi "fatti di Napoli").

Da evidenziare che in quel periodo, non solo la M.M. aveva problemi di ammodernamento, anche l'Esercito sentiva la necessità di avere una propria aviazione; fu proprio in questo contesto che il 21 novembre 1951, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Ernesto Cappa, su invito del Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Efisio Marras (già Capo di Stato Maggiore dell'Esercito), diramò una secca, stringata lettera, diretta a 12 "enti di indirizzo" (compreso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica) con la quale si comunicava l'avvenuta "istituzione di un primo reparto di aviazione leggera d'artiglieria". Conseguentemente, furono definiti gli accordi con gli Stati Uniti per l'addestramento oltreoceano di Ufficiali dell'Esercito e per la fornitura di cento piccoli aerei in un primo tempo e di altri cento in un secondo tempo. Con questa decisione, era posta la prima pietra dell'A.L.E. (Aviazione Leggera

dell'Esercito) poi sviluppata in fasi successive, vero " fiore all'occhiello" della prima Forza Armata dello Stato, specialmente quando i reparti di volo passarono agli elicotteri. Era chiaro a questo punto che la situazione era alquanto ingarbugliata.

Bisognava regolamentare l'impiego degli aerei da parte dell'Esercito e della Marina. Per questo, venne emanata nel Settembre del 1956 una legge, subito definita dei "1.500 chili" in cui si ribadiva all'Aeronautica la gestione esclusiva dei velivoli ad ala fissa, ma con peso superiore appunto ai 1.500 chilogrammi, svincolando in tal modo l'Esercito che poteva adesso impiegare in maniera autonoma i suoi " Piper", ma soprattutto faceva cadere qualunque limitazione sui mezzi ad ala rotante, che potevano a questo punto essere acquisiti sia dalla Marina Militare che dallo stesso Esercito per le proprie esigenze. Rimase in sospenso la questione degli aerei antisommergibili, i quali, in fin dei conti erano stati, almeno per la Marina Militare, proprio il "casus belli" che aveva fatto esplodere la polemica. Infatti, i primi mezzi assegnati per questa missione ed arrivati nel 1952 (per la cronaca 18 Curtiss S2C-5 Helldiver, ceduti in conto MDAP dagli Stati Uniti), erano stati presi in carico dall'Aeronautica Militare come effetto diretto della Legge del 1937 già citata, cosa che risultava per molti versi in antitesi con la tendenza imboccata presso altre nazioni nelle quali i velivoli destinati all'impiego sul mare venivano autonomamente affidati alle rispettive Marine Militari.

Con la Legge n° 68 del 7 ottobre 1957 fu creata l'Aviazione Antisommergibili, per molti versi una situazione unica anche rispetto ad altri paesi stranieri. Infatti, tale legge decretava l'assegnazione di fatto dei velivoli all'Aeronautica Militare, in modo da rispettare la più volte citata la legge dei 1.500 chili, la quale si è assunta l'intera responsabilità (logistica, economica, basi, etc.) della gestione dei velivoli da pattugliamento marittimo, mentre alla Marina Militare veniva attribuita la gestione dell'impiego operativo. Per mettere d'accordo proprio tutti, il personale di volo doveva appartenere ad ambedue le Forze Armate e posto alle dipendenze di un Generale dell'Aeronautica che per svolgere le proprie funzioni disponeva e dispone tutt'oggi di un Ufficio inquadrato nello Stato Maggiore della Marina.

Chiarito il punto principale di attrito, lo Stato Maggiore della Marina decise di emanare le direttive per la realizzazione del secondo programma navale del dopoguerra, noto come "Programma 1958", in cui vennero tracciate le future linee di sviluppo della Marina Militare. Non potendo contare su un potenziamento quantitativo, neanche a medio termine e sempre per motivi di bilancio, si decise di seguire la strada dell'evoluzione qualitativa, realizzando un numero limitato di piattaforme equipaggiate con impianti e apparati all'avanguardia e, in alcuni casi, innovativi rispetto allo standard navale europeo.

Il programma 1958 prevedeva la realizzazione di:

- due incrociatori portaelicotteri (classe Andrea Doria);
- due cacciatorpediniere lanciamissili (classe Impavido);
- quattro fregate portaelicotteri (classe Bergamini);
- quattro unità subacquee (classe Toti);
- la ricostruzione/trasformazione dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi in lanciamissili, e quella del sommergibile Petro Calvi.

Uno di questi elementi del sopraccitato programma, era proprio la presenza dell'ala rotante a bordo delle unità navali, tra le quali si prevedevano addirittura due incrociatori: Andrea Doria e Caio Duilio e le quattro fregate della classe Carlo Bergamini (F593); Virginio Fasan (F594); Carlo Margottini (F595); Luigi Rizzo (F596), con in dotazione un ponte di volo fin dalla costruzione, segno inequivocabile dell'importanza che si dava al mezzo aereo, mezzo che aveva entusiasmato dopo l'esito positivo del primo ciclo di valutazioni intensivo da bordo delle unità navali, avvenuto nell'estate 1953 con un elicottero AB-47 dell'Aeronautica Militare italiana.

Tutte queste prove convinsero la Marina Militare a seguire la strada delle unità navali polivalenti dotate di una componente elicotteristica fissa a bordo con le relative attrezzature (ponte di volo, aviorimessa, ecc.), dando inizio allo sviluppo di una nuova categoria di naviglio di cui l'Italia fu senza dubbio la pioniera. Teniamo anche in debito conto che la necessità di avere piattaforme in grado di condurre autonomamente operazioni antisom A.S. derivava anche dalla percezione della minaccia sempre più reale rappresentata dalla flotta subacquea dell'Unione Sovietica nel Mar Mediterraneo, dove alcuni battelli sovietici avevano iniziato proprio in quegli anni a fare la loro comparsa operando dalla base albanese di Valona. In tal modo il **1° agosto del 1956** a MariEliport Augusta fu formato il 1° Gruppo elicotteri con i primi sette AB-47G. Da questa data l'impiego degli elicotteri si estende e si arricchisce di nuove macchine, che passano dagli AB-47J-3 (macchina limitata dalla potenza disponibile ad imbarcare apparati di ricerca, nonché armamento. Questo li costringeva ad operare in coppia in cui uno dei due era il "cacciatore" e l'altro il "Killer"), agli SH-34 (primo elicottero in dotazione ad abbinare la funzione di scoperta a quella d'attacco).

Grazie ai positivi risultati che furono raggiunti dalle prime prove di appontaggio a bordo dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi, lo Stato Maggiore Marina formalizzò alla ditta Agusta un primo ordine per tre AB-47G, successivamente portati ad un totale di sette esemplari due dei quali sicuramente della versione più potente G-2. Naturalmente si doveva formare il necessario personale e quindi nel 1955 (esattamente il 17/04/1955) un primo nucleo di piloti e di specialisti fu inviato presso il nascente Centro Elicotteri di Frosinone per conseguire le necessarie abilitazioni, tanto al volo che alla manutenzione dei nuovi mezzi. Questo personale fu velocemente trasferito nella base di Augusta dove, sulle installazioni già utilizzate durante il Secondo conflitto Mondiale per la manutenzione dei MAS dislocati sulla base siciliana, fu impiantato il primo eliporto dell'Aviazione Navale.

Fu un periodo a dir poco pionieristico, i voli che erano compiuti erano poco più che addestrativi e d'osservazione in favore delle unità navali e d'altronde più di così non si poteva fare anche perché l'unico sistema d'avvistamento che si poteva utilizzare sui piccoli elicotteri della Bell era il binocolo. Ciononostante quest'attività fu di vitale importanza soprattutto in relazione all'ambizione della Marina Militare di impiegare da bordo delle sue unità navali i nuovi mezzi. La M.M. intuì per prima la potenzialità costituita dal binomio nave ed elicottero e decise che da quel momento tutte le sue principali unità sarebbero state realizzate con un ponte di volo ed un hangar per uno o più aeromobili; una scelta in seguito imitata da tutte le marine del mondo.

Naturalmente ci si rese subito conto che il piccolo AB-47G poco si adattava a un impiego operativo in ambito navale e così già un paio di anni dopo (siamo nel 1958) arrivarono sei esemplari di AB-47J, che, oltre ad offrire un maggiore spazio a bordo, furono destinati alle prime sperimentazioni di appontaggio (sia in movimento che da fermo) effettuate impiegando una bettolina ancorata nel porto di Augusta.

Di lì a poco iniziarono le prime prove reali a bordo di un'unità navale della classe Bergamini (nel 1961 la Luigi Rizzo fu in assoluto la prima unità navale a essere dotata in pianta stabile di installazioni adatte ad ospitare un elicottero a bordo nella forma di un ponte di volo e di un hangar telescopico per il rimessaggio del mezzo aereo). Vivissimo l'interesse, in Italia e all'estero per la prima nave Portaelicotteri dotata di un AB 47J sistemato su una piattaforma su un piccolo ponte di volo a poppa sulla quale era stato ricavato un hangar telescopico, per il ricovero del mezzo. Siamo però sempre alla presenza di qualcosa dalle caratteristiche molto limitate e soltanto nel settembre del 1962 con l'arrivo del primo dei venti esemplari di AB-47J3 dotati di un motore più potente si poté pensare ad un impiego operativo dell'elicottero.

Inoltre, questa particolare versione dell'elicottero era caratterizzata da pattini più alti dello standard, in grado di ospitare apparati di ricerca e armi per il contrasto subacqueo che normalmente erano suddivisi tra due mezzi diversi, dove uno dei due AB-47J assumeva la funzione di "cacciatore", armato di siluro Mk. 44 ad autoguida acustica, mentre un secondo mezzo dello stesso tipo fungeva da piattaforma di ricerca utilizzando un sistema abbastanza autarchico, composto da alcune rudimentali boe sonore e dal relativo sistema di ascolto.

Già in quei primi anni però si faceva sentire forte l'esigenza di disporre di un elicottero in grado di unire in modo effettivo tanto la capacità di scoperta che quella di attacco, in quanto gli AB-47J non potevano essere considerati nulla più che un semplice metodo per fare pratica operativa, inoltre se prima i ridotti ponti di volo delle fregate classe Bergamini non potevano permettersi a bordo mezzi più prestanti di questi piccoli elicotteri, ora l'entrata in squadra degli incrociatori della classe Doria giustificava dei mezzi di maggiori dimensioni. Questi mezzi furono individuati (ma la scelta tutto sommato fu parecchio obbligata) nei Sikorsky SH-34, un esemplare dei quali visitò la MariEliport Augusta nel 1958 durante un giro promozionale per i paesi della NATO e già alla fine dello stesso anno (ottobre 1958) quattro piloti furono inviati presso lo Squadron HL-9 di base a Quonset Point per conseguire l'abilitazione al pilotaggio dell'HSS-1, acquisendo anche la Carrier Qualification dopo una settimana di imbarco a bordo della portaerei USS Tarawa. Di questi elicotteri ne arrivarono due esemplari in conto MDAP (Mutual Defence Assistance Program) il 10 marzo 1959, seguiti due anni dopo (il 25 febbraio 1961) da un terzo mezzo proveniente direttamente dalle fila dell'U.S. Navy.

L'attività di volo e soprattutto la necessità di fornire mezzi imbarcati alle unità navali, ora sempre più numerose, costrinsero lo Stato Maggiore Marina a porre le basi per un secondo gruppo di volo, definito provvisoriamente Nucleo 2° Gruppo elicotteri, il quale si facesse carico dell'onere di fornire assistenza, mezzi ed equipaggi alle unità navali dotate di ponte di volo. Non passano però che un paio d'anni dall'arrivo a Catania che la nascente Aviazione Navale deve

subire quella che probabilmente è stata la catastrofe più grande da lei sopportata. Uno sfortunato Sabato del 1964, e più esattamente il 31 ottobre 1964, una violenta tromba d'aria si abbatte sugli hangar di Fontanarossa.

Tutti gli hangar, tranne quello dell'87° Gruppo Antisom, sono ormai un contorto mucchio di rottami. Gli elicotteri e le attrezzature tecnico-logistiche del 1° Gruppo e del Nucleo 2° Gruppo furono completamente devastate. I magazzini per i materiali non esistono più e il contenuto è stato spazzato via dalla tromba d'aria e disseminato per tutto l'aeroporto. Otto anni di duro lavoro vanificati dalla potenza devastatrice della natura, mentre i resti degli AB-47 sono soffocati dalle strutture contorte dell'hangar accasciato al suolo. Degli imponenti SH-34G/J, poi, rimangono solo degli scheletri di motori stellari che spuntano dalle ceneri di lega di magnesio cremate dall'incendio provocato da un corto circuito.

Il morale del personale è a terra, ma di lì a pochi giorni lo Stato Maggiore della Marina decide di costruire con procedura d'urgenza una nuova zona operativa, due hangar e infrastrutture logistiche, nel nuovo sedime aeroportuale assegnato alla Stazione Elicotteri, a sud della pista di Fontanarossa. Il periodo pionieristico della componente aerea della Marina si conclude definitivamente con il disastro causato dalla tromba d'aria. L'era moderna, in perfetta sintonia con il progresso tecnologico, comincia proprio da quello sfortunato sabato di ottobre del 1964.

Quando fu possibile fare un bilancio, si scoprì che la linea di voli, materiali di supporto e hangar erano distrutti al 60%; le attrezzature speciali al 30%; i materiali di rispetto al 60%. (vedi resoconto danni). Lì per lì, la situazione parve talmente grave da essere irreparabile. La parola d'ordine fu riorganizzare. La Marina USA inviò n° 3 SH 34J che furono ritirati dal personale del 1° Gruppo Elicotteri (Com. C.C. Fiorenzo Rosso), sulla Portaerei Saratoga, all'ancora nel Golfo di Napoli, mentre l'Aeronautica Militare mise a disposizione le proprie risorse. Quanto alla Marina Militare, ovviamente la più colpita e decisa a ripianare le perdite, diede fondo alle disponibilità di bilancio, con uno stanziamento straordinario.

Fu proprio in quell'occasione che si definirono le successive strategie che prevedevano, per la linea di volo basata a terra, la sostituzione degli "SH 34" con il "Sea King 3D" considerato il più avanzato elicottero antisom del mondo occidentale sia sotto il profilo operativo che della sicurezza, per le capacità anfibe di emergenza. Per quell'imbarcata, si decise di sollecitare la Ditta Agusta per la consegna degli "AB 204 ASW".

Il 1965 inizia con la trasformazione del Nucleo di supporto tecnico della componente imbarcata in Secondo Gruppo Elicotteri. La struttura organizzativa del 2° Gruppo, che ha compiti essenzialmente addestrativi, è molto simile a quella del 1° Gruppo. Con l'acquisizione dei nuovi AB 204 e AB 47J3 sarà potenziata la tabella organica del personale.

Intanto l'attenzione era rivolta allo studio delle nuove Unità tra le quali spiccava sicuramente l'incrociatore lanciamissili porta elicotteri Vittorio Veneto che aveva la capacità di trasportare 9 elicotteri con la possibilità di provvedere autonomamente alla manutenzione programmata dei velivoli. Interessi suscitavano anche le nuove fregate Alpino e Carabinieri che avevano la capacità elicotteristica. La creazione del terzo Gruppo Elicotteri (30 aprile

1968) era da porre in relazione all'entrata in servizio degli "SH 3D " e fu proprio in quel periodo che si decise di allungare il ponte di volo della classe "Bergamini" per consentire l'appontaggio/ricovero dell'AB 204 ASW. Quest'ultimo con l'installazione del radar 5955 e con il lanciatore di missili "AS 12" poteva considerarsi macchina multiruolo. Ciò tanto vero che questa caratteristica fu studiata anche per l'SH 3D, con un progetto interamente italiano.

Prima della conclusione del 1968 e in seguito alla ristrutturazione degli Enti Centrali delle Forze Armate, in virtù della legge Delega, l'Ispettorato elicotteri Marina diventava Reparto dello Stato Maggiore (6° Reparto Elicotteri).

Il 1° novembre del 1968 è costituito il Comando della Stazione Elicotteri di Luni. Il Comandante, C.F. Fiorenzo Rosso, il Capitano (Gn) Antonio Di Palma, quattro Sottufficiali, e sette marinai sono la forza destinata. L'esigenza di avere una seconda Stazione elicotteri, nasce dalle mutate condizioni internazionali; difatti, in conseguenza della terza guerra arabo-israeliana (giugno 1967), la flotta sovietica faceva il suo ingresso in forze nel Mediterraneo, costituendovi una squadra "stazionaria", per cui in ambito NATO, il ruolo della Marina Militare era aumentato. Fu a questo punto che lo Stato Maggiore della Marina, viste anche le disponibilità finanziarie, decise di aggiornare il programma di sviluppo, a breve scadenza, della componente elicotteristica e di rinviare la costituzione del IV° Gruppo che doveva impiegare SH 3D a Luni . Proprio a Maristaeli Luni, dopo molti anni di permanenza a Catania è trasferito il 1° Gruppo, anche per alleggerire il sovraffollamento di Maristaeli Catania e per soddisfare le esigenze operative dell'alto e medio Tirreno. In questo periodo avviene la sostituzione graduale degli SH34 con gli SH3D. Il 5° gruppo Elicotteri nasce il 1° Novembre 1969 con il compito primario di supporto alle Unità della Squadra Navale basate alla Spezia, prenderà a carico tutti gli elicotteri del 1° Gruppo Elicotteri ormai obsoleti per l'impiego antisom.

furono proprio di quel periodo le prime esercitazioni d'impiego del Battaglione San Marco, senza dimenticare in egual misura la cooperazione con gli incursori del Comsubin. Comunque rimaneva in sospeso la zona di Taranto e non si trattava di un problema di poco conto. Ogni qualvolta che un elicottero imbarcato a Taranto aveva un'avaria, non eliminabile con i soli mezzi di bordo, era necessario far intervenire una squadra di specialisti dal 2° Gruppo di Catania con l'attrezzatura del caso e i pezzi di rispetto necessari. Inoltre, il trasferimento in questa sede del Centro Addestramento Antisom (1° Agosto 1970) creava una situazione insostenibile. Per questo lo Stato Maggiore mise allo studio (1971) la creazione di infrastrutture destinate ad accogliere a Grottaglie il Quarto Gruppo Elicotteri, inizialmente prescelto per essere dislocato a Luni e la cui costituzione era stata rinviata. L'acquisizione degli "AB 212 AS" elicottero biturbina successore dell' "AB 204 AS" è da considerarsi una delle tappe più importanti per la componente stessa. Fu proprio di quel periodo anche la crescita d'immagine della componente volo; Però, Brasile, Iran (lo Scì era ancora al potere), inviarono i loro Ufficiali e specialisti in Italia, presso i Gruppi di volo di Maristaeli Luni e Maristaeli Catania per l'addestramento sugli elicotteri AB 212 e SH 3D. Va ricordato inoltre, che l'Ufficio Corsi di Maristaeli Catania iniziava il primo corso per specialisti di elicottero per motoristi,

meccanici ed elettromeccanici direttamente in sede saltando completamente la fase di Caserta, presso la Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare. Intanto era abbandonata completamente la sperimentazione dell'A106 a bordo delle Unità Impavido e Intrepido.

Ritornando agli AB 212 ASW, il nuovo sistema di arma multiruolo ad ala rotante rappresentava il coronamento degli sforzi e degli investimenti degli anni precedenti in simbiosi (e i si risultati si vedono) con l'industria del settore.

Il 1° Marzo 1979, la Difesa approva la richiesta di costituire a Grottaglie la Stazione Elicotteri già utilizzata, in accordo con l'Aeronautica, per rischiarimenti prolungati, il tutto per assicurare il necessario supporto logistico al IV° Gruppo.

La situazione, a questo punto, vede in linea di volo tre tipi di elicotteri una situazione insostenibile dal punto di vista economica e operativa.

Il 5 Aprile 1978 il 6° Reparto, in un promemoria per il Sottocapo di stato Maggiore della Marina, prospettava la riorganizzazione degli elicotteri della Marina, dove tra l'altro si legge " Maristat ha disposto l'imbarco dell'elicottero AB 212 ASW su nave Doria". Da ciò scaturivano gli ammodernamenti e le standardizzazione di tutte le Unità per l'imbarco del AB212ASw e il conseguente sbarco dell'AB 204. Contemporaneamente il 6° Reparto sondava l'interesse da parte delle altre FF.AA. per l'eventuale acquisizione degli AB 204 in procinto di essere dimessi dalla linea voli, né più e meno com'era avvenuto per gli AB 47 ceduti all'arma dei Carabinieri. Prese così corpo di cedere gli AB 204 alla Protezione Civile e ai Vigili del Fuoco (vedi resoconto). Prima della cessione dei quindici AB 204 furono comunque addestrati a cura dell'Ufficio corsi di Maristaeli Catania, con la collaborazione del 2° Gruppo, 16 Piloti, 49 Specialisti e un Osservatore.

A questo prendevano corpo i progetti futuri proiettati verso il Duemila che per la prima volta riguardava elicotteri concepiti in ambito multinazionale e NATO. L'EH 101 (European Helicopter), elicottero da trasporto tattico, nacque come progetto orientativo nel 1979, quando la Gran Bretagna propose di sviluppare un processo per definire il successore del Sea King. Nel Giugno 1980 si costituì una "Joint Company" tra l'italiana Agusta e la britannica Westland. Dopo varie riunioni tenute tra le due nazioni, il 19 Ottobre 1985, a Cascina Costa, per la prima volta girò l'iron bird, simulacro di elicottero sul quale vengono collaudate le parti rotanti.

Si riporta ora di seguito quanto apparso sulla rivista Aeromedia, nel gennaio 2000 in occasione del primo volo ufficiale dell'elicottero EH 101.

Presso lo stabilimento Agusta di Vergiate, il 6 dicembre 1999, si è svolto il primo volo "ufficiale" del primo elicottero di serie EH 101ASW destinato alla Marina Militare Italiana: era presente il Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio Umberto Guarnieri e le delegazioni civili e militari sia italiane che estere, impegnate nel programma EH 101. Il progetto dell'elicottero EH 101 scaturì dall'esigenza delle Marine Militari italiana e britannica di sostituire i propri elicotteri navali al termine della loro vita operativa prevista a partire dalla fine degli anni '90. I due Governi coinvolsero le rispettive industrie del settore, l'italiana Agusta (gruppo Finmeccanica) e la britannica Westland (GKN group) che, per coordinare il programma, crearono al consorzio European

Helicopter Industries (EH Industries). Il programma di sviluppo è stato supportato dai due Governi, coinvolgendo anche i rispettivi Ministeri della Difesa e, per dar vita alla versione civile dell'elicottero, i due Ministeri dell'Industria. Le due aziende, a loro volta, hanno investito fondi pari al 25% dei costi della fase di sviluppo e certificazione. L'EH 101 è stato ordinato dalla Marina Militare in 16 esemplari: otto in versione ASW (Anti-Submarine Warfare), quattro ASVW/E (Anti-Submarine and Vessel Warfare, Enhanced) e quattro per trasporto truppe speciali (si tratta di un modello con pale del rotore e coda ripiegabili ma anche dotato della rampa posteriore tipica della Serie 400 Utility militare); altri otto esemplari sono stati inoltre opzionati dalla nostra Marina. Nel corso della cerimonia, l'Ing. Amedeo Caporaletti, capo azienda Agusta, ha rilevato l'importanza del programma EH 101 per l'intera industria aeronautica italiana ed ha auspicato la possibilità che ne possa essere presto lanciato un "secondo lotto" produttivo per la Marina Militare, in modo da riportare a trentasei il totale delle macchine per la Marina Militare, come previsto dall'accordo iniziale tra il governo italiano e quello britannico. Nella foto: EH Industries EH 101ASW 2-01 MMX81480, primo esemplare di serie per la Marina Militare Italiana, presentato per la prima volta a Vergiate il 6 dicembre 1999.

A tutt'oggi segue il rinnovamento della componente elicotteristica per garantire una sempre maggiore flessibilità e accresciute capacità operative. A questi obiettivi rispondono i nuovi elicotteri NH-90 ed EH-101. L'NH-90 è un elicottero bimotore destinato a sostituire gli AB 212 a partire dal 2007. Sarà realizzato in due diverse versioni. La versione navale, Nato Frigate Helicopter (NFH), sviluppata per assolvere in qualsiasi condizione meteorologica le missioni anti-nave e anti-sommergibile, può essere impiegata anche in ruolo di trasporto logistico e ricerca e soccorso. La Marina acquisirà quaranta macchine di questo tipo nel periodo 2007-2016. La versione trasporto tattico (TTH) è ottimizzata allo spostamento di truppe (14-20 soldati) o di materiali (fino a 2.500 kg di carico) ed è particolarmente adatta al volo a bassissima quota. La Marina militare - che ha richiesto una variante "navalizzata" del TTH per l'impiego in operazioni speciali e di eliassalto marittimo - acquisirà dieci macchine di questo tipo, nel periodo 2016-2018. Il primo esemplare dell'EH 101 è stato consegnato nel 2001. L'elicottero, un trimotore di circa 15 tonnellate, rappresenta quanto di più avanzato ci sia attualmente nel settore dei mezzi ad ala rotante medio-pesanti, in virtù delle sue prestazioni e per l'adozione delle più moderne tecnologie in campo avionico. L'attuale piano di consegna prevede l'acquisizione di ventidue macchine (con opzione per ulteriori 2) configurate in ruolo antinave/antisommergibile, "early warning" ed eliassalto marittimo. I primi 15 elicotteri sono già stati consegnati.

La Marina italiana è stata la prima nel mondo a impiegare l'AV-8B Plus in un'operazione reale durante la missione in Somalia (1995); successivamente il velivolo ha confermato la sua efficacia e versatilità nelle Operazioni Alba NEO ed Allied Force. Di recente, nel corso dell'operazione "Enduring Freedom", gli AV-8B hanno operato in Afghanistan con aerei della coalizione alleata, effettuando 439 sortite (di cui 328 in zona di operazioni) per un totale di 962,1 ore di volo, mantenendo una prontezza al combattimento pari al 92%.

L'AV-8B Plus è un aviogetto multiruolo nato dal concetto VSTOL britannico e sviluppato nella sua configurazione attuale da un team formato da USMC, Naval Air System Command, Mc Donnell Aircraft (ora Boeing) e British Aerospace (ora BAE SYSTEMS). La sua flessibilità e versatilità ne consentono l'impiego nei ruoli di caccia intercettore per la difesa aerea, cacciabombardiere per il Supporto Tattico Ravvicinato (C.A.S.), il Supporto Aereo Offensivo in profondità (B.A.I.), l'attacco a bersagli navali di superficie (Strike Navale) e nel ruolo di ricognitore armato (Armed Recce).