

Claudio Maugeri



Il 41° Stormo

*Passato, presente e futuro della
componente antisom dell'Aeronautica Militare*



Progetto grafico, composizione e impaginazione:
MLV Edizioni

Copyright © 2009 - MLV Edizioni (www.mlvedizioni.it)
Via Oliveto Scammacca 23/c
95127 - Catania.

1° edizione: luglio 2009.

Tutti i diritti riservati.
Nessuna parte dell'opera può essere riprodotta
parzialmente o integralmente, senza l'autorizzazione
scritta dell'Editore.

ISBN: 9788890435607

Claudio Maugeri

Il 41° Stormo

*Passato, presente e futuro della
componente antisom dell'Aeronautica Militare*

Le operazioni belliche durante la II Guerra Mondiale

Le tappe che portarono l'Aeronautica alla desiderata autonomia, furono essenzialmente tre: l'istituzione del Commissariato per l'Aeronautica, il 24 gennaio 1923, la costituzione della Regia Aeronautica, il successivo 28 marzo, e la trasformazione del Commissariato in Ministero, il 30 agosto del 1925. Tuttavia, a cotanta lungimiranza organizzativa non corrispose un equivalente sforzo economico. Così, alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, i velivoli in dotazione erano, nella maggior parte, antiquati e del tutto inadeguati ad impieghi bellici. Come se non bastasse, le macchine realmente efficienti erano solo 1796, sulle circa tremila ufficialmente in carico.

Restrungendo il campo ai reparti da bombardamento, al 10 giugno 1940 erano attivi ed efficienti ventitre stormi terrestri e due marittimi equipaggiati con 1332 velivoli, la cui dislocazione ne favoriva l'impiego a copertura delle forze terrestri e navali nazionali sia nell'area mediterranea che in Africa Settentrionale ed Orientale.

Questo è in estrema sintesi il quadro che fa da sfondo alla costituzione del 41° Stormo Bombardamento Terrestre, avvenuta a Reggio Emilia il 1° luglio 1939.

Sin dai primi giorni d'attività, lo Stormo venne strutturato su due gruppi e quattro squadriglie, dislocate in parte a Reggio Emilia, il 59° Gruppo con la 232° e 233° Squadriglia, ed in parte a Lesi, il 60° Gruppo con la 234° e 235° Squadriglia, con una dotazione iniziale costituita da alcuni Br.20.

La linea volo transitò successivamente sull'S.79, le cui consegne, iniziate già in settembre, si protrassero per alcuni mesi, fino al raggiungimento della prevista dotazione di trentasei velivoli. Contemporaneamente, il 60° Gruppo si trasferì

a Reggio Emilia ricongiungendosi in tal modo con il resto dello Stormo.

Da Punta Stilo al trasferimento in Cirenaica.

Il diario storico di guerra dello stormo ha inizio ufficialmente il 3 giugno 1940, tuttavia i primi cenni di attività aerea si hanno soltanto il successivo 11 giugno, circa sette giorni dopo il trasferimento del 60° Gruppo e del Comando di Stormo sul sedime di Gela, con inquadramento nella 3° Divisione Aerea.

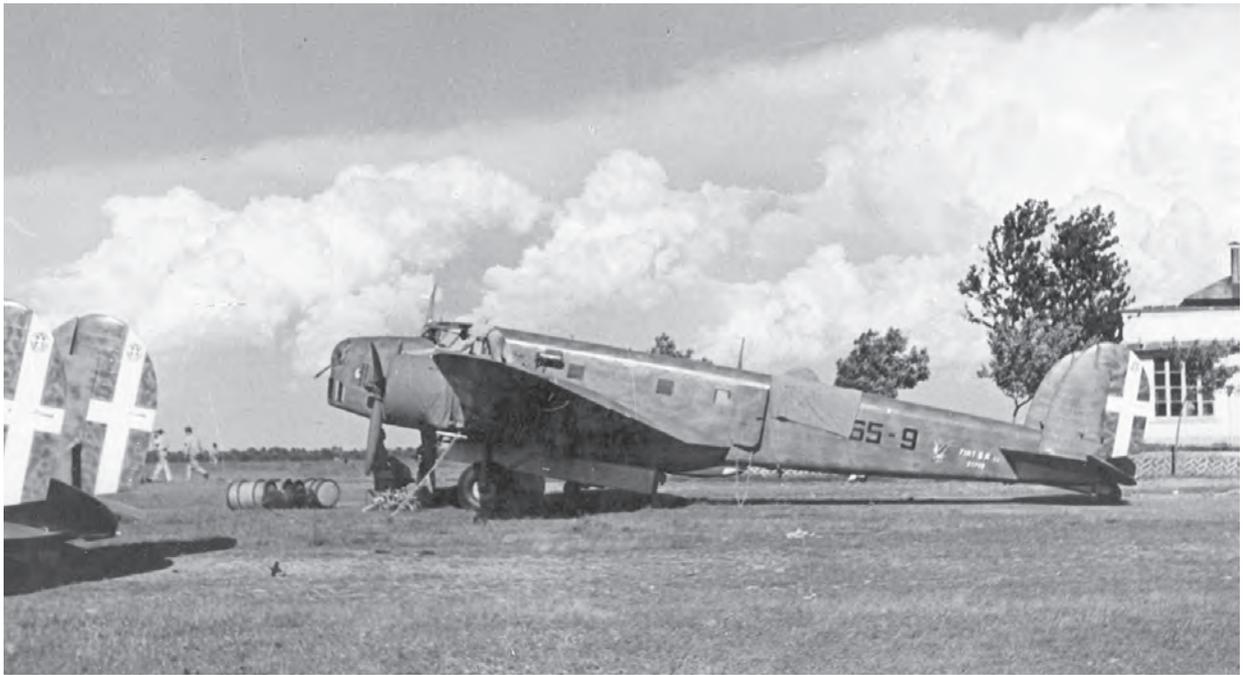
Nelle prime sette missioni, che hanno avuto luogo tra l'11 giugno e il 7 luglio, vennero colpiti in successione cinque obiettivi dislocati sull'isola di Malta. In particolare furono bombardati l'idroscalo di Calafrana, nei pressi di quello che oggi è il Freeport Ship Container Terminal, e gli aeroporti di Micabba e Ta Venezia, posti nell'entroterra vicino all'attuale aeroporto di Luqa. I raid non risparmiarono nemmeno l'arsenale di Burmola e i depositi di Corradino, dislocati vicino La Valletta sulla sponda sud est del Grand Harbour.

Sfortunatamente, con la settima ed ultima missione di questo breve ciclo incominciarono a manifestarsi anche le prime reazioni nemiche che si concretizzarono il 7 luglio durante il secondo bombardamento delle infrastrutture di Burmola.

L'azione, alla quale parteciparono dieci aerei appartenenti sia al 60° che al 59° Gruppo, che nel frattempo si era ricongiunto con il resto dello stormo, si tradusse ben presto nella prima vera battaglia combattuta dal 41°. Così, a conclusione della giornata, si contarono quattro velivoli danneggiati dalla contraerea e la perdita dell'S.79 comandato dal Ten. Zagno-lli, abbattuto da un caccia Spitfire della Royal Air Force.

Nel contempo, un'altra e ben più ampia battaglia aveva avu-

A destra: prima di essere riequipaggiato con l'S.79, lo Stormo ebbe brevemente in linea alcuni bombardieri Br.20 come quello ritratto nella foto, che apparteneva alla 65° Squadriglia inquadrata nel 31° Gruppo del 18° Stormo Bombardamento Terrestre. Nella pagina a fianco: gli S.79 costituirono la colonna portante del 41° Stormo venendo impiegati sia sul mare che contro le postazioni nemiche presenti in Africa Settentrionale e a Malta (foto: Aeronautica Militare - "Fototeca Storica").



to inizio in un tratto di mare antistante Punta Stilo, dove alle 13.15 del 9 luglio una squadra navale italiana composta da sei incrociatori pesanti fu attaccata senza successo da aerosiluranti inglesi provenienti dalla portaerei Eagle.

Il primo atto della battaglia aprì la strada allo scontro fra le due flotte principali, rispettivamente guidate dalle corazzate italiane Giulio Cesare e Cavour e, per la Royal Navy, dalle navi da battaglia Warspite, Malaya e Royal Sovereign, che tuttavia si risolse in un nulla di fatto senza né vincitori né vinti. Ciononostante a conclusione del combattimento la flotta italiana si ritirò, stupendo non poco gli stessi inglesi che, avendo solo parzialmente danneggiato la Giulio Cesare, pensarono ad una manovra tattica tesa a farli cadere in un'imboscata di sommergibili. Così, dopo un primo inseguimento, si sganciarono dalle unità comandate dall'Amm. Campioni.

Invece la Regia aveva semplicemente sovrastimato i danni, sottostimando al contempo le possibilità di vittoria, tracciando in tal modo quello che sarebbe stato il leit motiv della successiva guerra aeronavale in Mediterraneo che avrebbe visto la Royal Navy perennemente all'attacco e la Regia Marina costantemente sulla difensiva, anche a causa della deficiente copertura aerea delineata dal farraginoso sistema di comando e coordinamento tra le forze aeree e le forze navali.

In tale contesto, i velivoli dello stormo condussero due missioni nel vano tentativo di colpire la flotta nemica. Ad esse parteciparono rispettivamente nove bombardieri del 60° Gruppo, al comando del comandante di Stormo Col. E. Pezzi, e dieci S.79 del 59°, guidati dal comandante di gruppo Ten. Col. Draghelli.

Due giorni dopo la partecipazione alle azioni

contro la flotta inglese, vennero organizzate altre due missioni antinave allo scopo di intercettare i convogli diretti verso Malta. Durante queste azioni, oltre all'abbattimento di un velivolo nemico, vennero danneggiate: due navi mercantili facenti parte di una squadra formata da cinque bastimenti da trasporto e tre incrociatori leggeri di scorta, un'unità portaerei, un incrociatore di scorta ed un terzo vascello da trasporto.

Prima del trasferimento in Cirenaica, avvenuto il 21 ottobre del 1940, lo Stormo condusse un'ennesima sortita su Malta, colpendo l'aeroporto di Hal Far, alla quale parteciparono dieci S.79 del 60°, ed un'ultima missione antinave contro una formazione navale nemica intercettata a sud di Malta. L'azione fu così cruenta che tre dei nove velivoli inviati furono abbattuti ed altri atterrarono a Gela seriamente danneggiati.

A conclusione della missione fu accreditato agli equipaggi l'abbattimento di quattro velivoli nemici contribuendo in tal modo a che venisse assegnata allo Stormo la sua prima medaglia d'argento al Valor Militare.

Le operazioni in Africa Settentrionale.

Parallelamente alle prime azioni sul Mediterraneo centrale,

Motivazione della prima medaglia d'argento al V.M.

"Per valore e sacrificio di equipaggi, per perfezione e potenza di mezzi, affermava, in irruenti azioni contro basi e forze navali britanniche, il dominio aereo del Mediterraneo Centrale cooperando con la sua vigile, temuta, fulminea presenza ad assicurare la libertà di quel mare.

Saldo strumento di guerra, votato a tutti gli ardimenti, affrontava il rischio come sublime prova di dedizione al dovere, superava ogni ostacolo nell'ansia della vittoria, sempre ed ovunque altissimo esempio di che cosa possa negli uomini e nei ranghi la fiamma ardente dell'Amore di Patria".

(Cielo del Mediterraneo Centrale, 11 giugno - 30 settembre 1940).

Il naviglio subacqueo sovietico.

Nelle pagine precedenti abbiamo accennato alle forze subacquee della Voyenno-Morskoy Flot (V.M.F.), la Marina Militare Sovietica. Ma quante e quali unità era più probabile incontrare in Mediterraneo?

Per scoprirlo dobbiamo prima trattare brevemente dell'evoluzione stessa dell'arma subacquea di Mosca che nei piani della V.M.F. avrebbe consentito all'URSS di dominare i mari contrastando efficacemente il potere aeronavale della U.S. Navy.

All'indomani della Seconda Guerra Mondiale, la V.M.F. decise di centrare lo sviluppo della propria forza d'altura sui mezzi subacquei prevedendone l'impiego essenzialmente in funzione antisbarco. Bisogna infatti ricordare che, grazie alle grandi operazioni anfibe condotte in Italia e Francia, Washington possedeva ancora una flotta immensa di LST e simili.

Venne quindi avviato un programma di acquisizione ventennale che, nei piani di Stalin, prevedeva l'inserimento in linea di 1200 battelli convenzionali, appartenenti alle classi Quebec, Romeo, Whiskey, Foxtrot e Zulu, accanto ad una forza di superficie di soli 250 incrociatori e cacciatorpediniere. Tuttavia il piano non venne portato a termine e vennero effettivamente realizzati soltanto, si fa per dire, 400 sommergibili che, tra il 1956 e il 1965, vennero affiancati dai primi sottomarini lanciamissili a propulsione convenzionale e nucleare. D'altronde, con la dismissione in massa dei mezzi usati durante la guerra, la V.M.F. aveva parzialmente modificato le proprie priorità orientandosi in misura maggiore verso unità capaci di seguire e distruggere le grandi portaerei americane.

Così negli anni settanta si arrivò a disporre di 360 battelli che, contrariamente a quanto avveniva oltreoceano, erano ancora nella massima parte a propulsione convenzionale, circa 266.

Il loro numero, compresi i sottomarini nucleari, andò poi riducendosi fino a quando, in concomitanza con la caduta del regime, non si raggiunse il record negativo di 231 unità attive, che in seguito verrà più volte bissato dalla rinata Marina Russa, oggi equipaggiata con non più di qualche decina di battelli realmente efficienti.

Da un punto di vista organizzativo, la V.M.F. analogamente a quanto avviene ancor oggi, era principalmente strutturata su quattro flotte, dislocate: nel Pacifico, nel Mare del Nord, nel Mar Baltico e nel Mar Nero. A queste, esclusivamente in epoca sovietica, si aggiungevano poi una flottiglia basata nel Mar Caspio e la V Eskadra, operante in Mediterraneo ed equipaggiata in massima parte con unità provenienti dal nord.

Quindi, tralasciando i battelli in transito e le unità di superficie, spesso alla fonda nei diversi punti d'ancoraggio in alto mare, i target più comuni dei Tracker dello Stormo erano le unità subacquee assegnate alla Flotta del Mar Nero e i sommergibili inquadrati nella V Eskadra, che complessivamente avevano a disposizione più o meno una decina di unità attive. Di queste: quelle nucleari navigavano quasi sempre in profondità ed erano conseguentemente individuabili solo durante operazioni di ricerca attiva, oppure durante le soste presso le navi appoggio; mentre quelle diesel - elettriche, costrette a ricaricare le batterie con lunghe navigazioni in superficie o a quota snorkel, erano di più immediata individuazione.



Stando così le cose, tra il 1960 e gli anni ottanta, i sommergibili convenzionali che più "facilmente" erano oggetto delle attenzioni del Grumman, ed in seguito del Breguet, appartenevano a tre classi: Foxtrot, Tango e Kilo.

Foxtrot

Questa classe di sommergibili venne sviluppata nei primi anni '50 come evoluzione dei battelli tipo Zulu. Per le loro caratteristiche, i Foxtrot vennero in un primo tempo impiegati come unità oceaniche prendendo parte a missioni a lungo raggio ma, a causa del sistema di combattimento poco efficace, vennero presto destinati all'impiego in acque ristrette, venendo sovente inviati in Mediterraneo.

I Foxtrot, prodotti in una settantina di esemplari, sia per la V.M.F. che per alcune marine alleate, tra le quali quella libica, erano facilmente identificabili, anche da grande distanza, grazie all'ampio scarico dell'apparecchiatura snorkel, posto a poppa della

Pilota spegne i motori, io sgancio le cinture di sicurezza, mi alzo, apro la porta, aggancio la scaletta e scendo per primo, poi l'altro Operatore, il Pilota e, per ultimo, il Comandante, dopo aver spento tutti i circuiti dell'aereo.

Da lontano, vedevo l'avvicinarsi delle squadre antincendio. Mi ero tolto il casco. Si avvicinò il Comandante, mi diede una

pacca sulle spalle e mi disse: "Bravo, ti sei comportato come un veterano!". Avevo 19 anni! Rimasi lì, al buio, al centro della pista di Fontanarossa con la sagoma bianca del "mio" vecchio Grumman che ci aveva riportato a casa sani e salvi. Lo guardavo e ne ero entusiasta. Gli toccai il musetto come per dirgli "grazie". Avrei passato parte della mia giovinezza a



I 104, appartenenti anche alle versioni ASA e ASA-M, divennero in tal modo ospiti fissi del 41° Stormo fino a quando, nel 1993, le mutate esigenze strategiche ne consigliarono il ritiro.

Nonostante ciò l'ultima intercettazione reale si verificò pochissimi mesi prima della smobilitazione definitiva coinvolgendo una coppia di caccia in turno d'allarme.

In breve ne riportiamo i fatti così come descritti da fonti giornalistiche: il 15 aprile del 1992 due F104 partiti da Sigonella intercettarono a circa sedici miglia dallo spazio aereo nazionale un velivolo civile libico che non aveva le clearance diplomatiche necessarie per il sorvolo della penisola. Dopo averlo raggiunto, gli equipaggi ne accertarono il cambiamento di rotta e lo seguirono fino allo spazio aereo di provenienza.

Notizie successive portarono a concludere che il jet della Lybian Airlines, diretto a Zurigo, non si trovò in quella situazione per errore ma faceva parte di un piccolo gruppo di aerei appositamente inviati da Gheddafi verso i paesi confinati allo scopo di saggiare la tenuta delle sanzioni votate dal Consiglio di Sicurezza dell'ONU ed entrate in vigore proprio quel giorno.

Accanto al distacco dei velivoli, trovavamo anche una piccola sezione tecnica di supporto composta da un ufficiale e una trentina di specialisti, appartenenti a varie categorie.

Essenzialmente i compiti espletati riguardavano la manutenzione e la messa in opera degli equipaggiamenti terrestri necessari a far operare il 104 che, contrariamente ai velivoli attuali, aveva bisogno di parecchie attrezzature specifiche, come ad esempio i carrelli per la messa in moto. Per quanto riguarda la manutenzione del velivolo, ogni gruppo rischierato provvedeva da se inviando insieme ai caccia, anche un aliquota di specialisti.

Analizzando nel dettaglio ciò che invece venne previsto per questo Mid-Life Update scopriamo che, almeno per l'ASW, vennero attuati miglioramenti non da poco.

Vennero infatti eseguiti i seguenti interventi principali:
la sostituzione del radar di ricerca DRAA-2B con il nuovo e

ben più moderno Thomson - CSF Iguane, che forniva una risoluzione più elevata ed una superiore discriminazione degli echi riflessi dalla superficie marina;

il montaggio di un nuovo dispositivo ventrale per lo sgancio delle sonoboe;

Organizzazione e compiti dello Stormo

Allo stato attuale l'organigramma del 41° Stormo è suddiviso in varie articolazioni dipendenti direttamente dal comandante di Stormo. Al disotto di queste, essenzialmente costituite da gruppi, uffici o servizi, ci sono poi altre sezioni e nuclei dipendenti.

In generale gli uffici, ma anche i servizi, sono organi di staff e quindi coadiuvano direttamente il comandante mentre i gruppi sono organi di linea, nel senso che usufruiscono di una certa autonomia decisionale.

Per quanto riguarda gli organi di staff, i più importanti sono: l'Ufficio Comando, che si occupa tra le altre cose di propaganda, cerimoniale e rappresentanza; e l'Ufficio Operazioni che, diversamente da tutti gli altri stormi dell'Aeronautica Militare, è sdoppiato in un Ufficio Operazioni di Base, con a capo un Tenente Colonnello dell'Aeronautica, da cui dipende anche la 641ª Squadriglia Collegamenti, e un Ufficio Operazioni di Stormo, assegnato ad un Capitano di Fregata della Marina.

Gli organi di linea sono invece sei:

l'86° Centro Addestramento Equipaggi (CAE), che cura la preparazione tecnico-professionale dei piloti come anche degli operatori di bordo;

l'88° Gruppo A/S, che inquadra sia gli equipaggi pronti al combattimento che quelli appena formati;

il Gruppo Efficienza Aeromobili (GEA), che cura l'efficienza dei mezzi e degli impianti di bordo fino al 2° livello tecnico;

il 441° Gruppo STO, che garantisce i servizi tecnici, le comunicazioni, il rifornimento delle parti di ricambio e il controllo dello spazio aereo di competenza;

il 541° Gruppo SLO, che fornisce il supporto logistico necessario al regolare svolgimento delle attività operative;

e il Gruppo Protezione delle Forze, che si occupa della difesa delle installazioni della base.

Organi di linea possono poi essere considerati anche l'Infermeria di Corpo, già Servizio Sanitario, e il Servizio Amministrativo che gestisce tutti gli aspetti legati al denaro ed ai materiali non speciali.

Completa il quadro dei reparti subordinati, la Stazione Carabinieri AM che è posta alle dipendenze funzionali del comandante per coadiuvarlo nelle indagini di polizia giudiziaria e nei compiti di polizia militare.

Hanno sede a Sigonella anche l'11 RMV,

responsabile della manutenzione di terzo livello tecnico, e la Compagnia Carabinieri AM, che,

similmente all'RMV, non dipende dal 41° Stormo. Da questa dipendono le stazioni di Sigonella, Trapani, Lampedusa e Pantelleria.

Dallo Stormo dipendono anche le infrastrutture del distacco aereoportuale di Elmas, presso il quale vengono svolte le ispezioni di secondo livello tecnico sull'Atlantico.

L'86° CAE.

L'attività principale del Centro Addestramento Equipaggi è





Nella pagina a fianco: il distintivo del 41° Stormo. Sopra: un Br.1150 in rullaggio sul raccordo che porta al piazzale principale. Sotto: un Ufficiale medico effettua una visita di controllo ad un sottufficiale. (foto: Claudio Maugeri).

costituita, come indicato dal nome stesso, dall'addestramento del personale assegnato al 41° Stormo, formato da piloti e operatori di volo, provenienti sia dalla Marina che dall'Aeronautica.

Per quanto riguarda i primi, l'iter addestrativo inizia presso le



scuole di volo statunitensi o nazionali e prevede che al loro arrivo presso la base di Sigonella venga effettuato il passaggio macchina sull'Atlantic.

Il corso, che ha inizio con una fase teorica di un paio di mesi, è focalizzato sul velivolo, sugli impianti e sull'attività di volo, all'interno della quale ogni pilota svolge circa trenta missioni per un totale di una cinquantina di ore. Alla conclusione dell'iter addestrativo, della durata di circa sei mesi, i piloti conseguono la Limited Combat Readiness e di conseguenza possono essere inviati al gruppo operativo, dove poi seguiranno un addestramento avanzato teso a conseguire la Full Combat Readiness.

Analogamente a quanto descritto per i piloti, anche i futuri operatori di bordo seguono un corso di approfondimento che, anche in questo caso, è suddiviso in una parte teorica - tecnica sul velivolo e in una parte pratica. Tuttavia questi cicli addestrativi non sono molto numerosi, basti pensare che l'ultimo concorso per operatori di bordo ha avuto luogo nei primissimi anni duemila, per cui negli ultimi anni gli unici corsi per specialisti sono stati quelli realizzati a favore di qualche sottufficiale tedesco in exchange.

Presso il CAE, oltre il corso di pilotaggio di cui sopra, vengono organizzati ed eseguiti anche i corsi preliminari per operatori di sistema, che precedono il corso TACCO gestito

Il futuro 41st Joint Surveillance Wing

Nel 2007, con la pubblicazione di un documento intitolato "La trasformazione", lo Stato Maggiore ha messo nero su bianco le linee guida per il futuro della forza armata. In questo quadro il 41° Stormo sarebbe destinato a diventare un "Joint Surveillance Wing, con assetti SIGnal INTelligence (SIGINT), Airborne Early Warning (AEW), Multirole Maritime Aircraft (MMA) o equivalenti".

Tale processo, inaugurato dai quattro ATR 72 MP con compiti di gap-filler, proseguirà come previsto "con l'acquisizione di una piattaforma SIGINT, la conseguente dismissione del velivolo Atlantic, e" in prospettiva "l'acquisizione futura di velivoli AEW e MMA".

Questo progetto, che sulla carta si mostra come adatto in tutto e per tutto alle esigenze della difesa nazionale, è però di difficile realizzazione a causa degli alti costi connessi ad ognuna di queste componenti. Così lo Stato Maggiore ha optato per lo scaglionamento in più esercizi finanziari dei programmi più urgenti rinviando a data da destinarsi quelli relativi ai velivoli AEW ed MMA.

Il primo passo verso questa nuova realtà è stato compiuto il 22 dicembre 2008, allorché, dopo circa dieci anni di attesa, la Direzione Generale Armamenti Aeronautici del Ministero della Difesa, ARMAEREO, ha finalmente individuato nell'ATR 72 MP il successore dell'Atlantic.

La lunga strada verso la scelta dell'ATR.

Il processo di individuazione di un possibile sostituto per gli Atlantic ha avuto inizio già all'indomani dell'avvio del Mid Life Update del velivolo. Ma è con l'ultimo decennio dello scorso millennio che i tentativi si fanno più circostanziati preveden-

do la formazione di un consorzio europeo da realizzarsi sul modello di quello creato alcuni anni prima per l'F 2000. Tuttavia, sul finire del decennio, nonostante le contemporanee necessità di Francia e Gran Bretagna, solo l'Italia e la Germania rimasero unite dando vita ad un team specifico per la ricerca di un futuro pattugliatore che potesse sostituire i Br.1150 di entrambi i paesi. Nasceva così "il Common European Staff Requirement" stando al quale si sarebbe dovuto procedere alla selezione di una macchina basata sulla cellula di un velivolo allora in produzione.

Questa frammentazione portò conseguentemente al varo di tre programmi paralleli dei quali: quello inglese, basato su una nuova versione del Nimrod, chiamata MRA.4, è ancora oggi in corso di sperimentazione a causa di numerosi problemi nello sviluppo; quello francese, vertente su un Atl.2 migliorato, è rimasto allo standard di prototipo; e quello italo - tedesco non è andato molto oltre la comunanza d'intenti.

In particolare, per quanto concerne quest'ultimo programma, Alenia e EADS Germania, già Dasa, fondarono nell'autunno del 1999 una joint venture, chiamata Europatrol, allo scopo di preparare un documento di oltre ottocento pagine che indicasse in concreto le specifiche tecniche del nuovo velivolo da pattugliamento marittimo.

Il progetto, a cui si unì come osservatore anche la Francia, prevedeva inizialmente la scelta del nuovo pattugliatore nel 2002 con la successiva consegna dei primi due aerei nel 2007 e nel 2008. Il requisito operativo, per il quale sarebbe stata selezionata una cellula già sviluppata e disponibile, comprendeva allora una dozzina di macchine per la Germania e quattordici per l'Italia.

Sommario

Prefazione	pag.	5
Introduzione	»	7
Capitolo I: Le operazioni belliche durante la II Guerra Mondiale	»	9
Da Punta Stilo al trasferimento in Cirenaica.	»	9
Le operazioni in Africa Settentrionale.	»	10
Il rientro in patria e l'arrivo dei primi Ca 313.	»	12
Lo Stormo diviene "Intercettore".	»	14
Capitolo II: La ricostituzione dello Stormo e le missioni sul Mediterraneo centrale	»	16
L'Aviazione per la Marina nel dopoguerra.	»	16
Le operazioni sul Mediterraneo.	»	17
Le consegne del Br.1150 e la dismissione del Grumman.	»	27
Capitolo III: La fine della Guerra Fredda e le operazioni Sharp Guard ed Active Endeavour	»	29
L'ammodernamento dell'Atlantic.	»	29
L'inizio di una nuova era.	»	32
Il trasferimento dell'86° Gruppo e gli ultimi anni d'attività.	»	34
Capitolo IV: Organizzazione e compiti dello Stormo	»	38
L'86° CAE.	»	38
L'88° Gruppo.	»	42
Il GEA.	»	46
Il 441° Gruppo STO.	»	50
Il 451° Gruppo SLO.	»	51
Il Gruppo Proiezione delle Forze.	»	52
Capitolo V: Il futuro 41st Joint Surveillance Wing	»	54
La lunga strada verso la scelta dell'ATR.	»	54
L'ATR 72 MP.	»	56
Non solo pattugliamento.	»	58
Bibliografia	»	61
Sommario	»	62
<hr/>		
Contenuti speciali		
<i>Motivazione della prima medaglia d'argento al V.M.</i>	»	10
<i>Il Savoia - Marchetti S.79 Sparviero</i>	»	13

<i>Il Falco</i>	pag.	15
<i>Motivazione della seconda medaglia d'argento al V.M.</i>	»	15
<i>L'Aviazione per la Marina dal 1926 al 1943.</i>	»	17
<i>Il Grumman S2F-1 "Tracker".</i>	»	21
<i>Il naviglio subacqueo sovietico.</i>	»	24
<i>Il Br.1150</i>	»	26
<i>Il Cap. Pilota Athos Ammannato</i>	»	27
<i>Operazione Trinacria</i>	»	30
<i>Il Distaccamento Aeroportuale di Catania - Fontanarossa.</i>	»	33
<i>A caccia di sommergibili e sottomarini con l'Atlantic</i>	»	36
<i>La morte nel cuore.</i>	»	44
<i>L'11° RMV</i>	»	48

