

## *Marine militari*

### LA RINASCITA DELLA MARINA IRAKENA

Nel corso dei quasi sette anni dalla sua ricostituzione avvenuta nel gennaio 2004, inizialmente quale componente navale delle Forze di sicurezza irakene (ICDF, Iraqi Coastal Defence Force), e successivamente riassunta a rango di Forza Navale dal gennaio 2005, la Marina irakena ha ottenuto importanti risultati nel processo di ricapitalizzazione della propria componente navale e organica, destinati a con-

sentire il previsto raggiungimento dell'autonomia operativa a partire dal 2012. Ciò nonostante rimangono ancora importanti passi da effettuare, fondi e tempo permettendo, affinché tale significativa tappa sia definitiva e consenta un pieno e autonomo impiego a difesa della sovranità e degli interessi nazionali.

Inizialmente ricostituita come forza costiera nel gennaio 2004, con un limitato naviglio incentrato su 5 vedette di costruzione cinese da 27 m, ordinate ma non



*I quattro pattugliatori da 401t a p.c. tipo «Saettia Mk4», entrati in linea nel periodo 2009-2010, rappresentano le unità più importanti in servizio con la Marina irachena (US DoD).*

consegnate durante il regime di Saddam Hussein, e una piccola componente di fanteria di marina, la ICDF ha inizialmente orientato i propri sforzi verso l'addestramento dei volontari rappresentati da ex-personale di Marina, e la riattivazione del naviglio e delle infrastrutture d'acquartieramento e navali presso il porto di Umm Qasr, sotto la supervisione di personale delle Marine della Coalizione che hanno partecipato alla Seconda Guerra del Golfo. Quest'ultimo raggruppato nell'ambito della CNATT (Coalition Naval Assistance Training Team), più recentemente denominata ITAM-Navy (Iraq Training and Advisory Mission-Navy), è stato guidato da ufficiali della Royal Navy, e comprendeva personale inglese (Royal Navy e Marines) e americano (US Navy, Coast Guard e Marine Corps).

Con l'inizio dell'attività operativa il 12 giugno 2004, condotta mediante le cinque vedette da 27 m sopra citate e una decina di battelli veloci a chiglia rigida, l'ICDF ha assunto quale compito la sorveglianza e protezione delle acque nazionali e una limitata capacità di ricerca e soccorso entro le 12 mn, al fine di contrastare eventuali traffici illeciti e la locale pirateria. A gennaio 2005, quando l'ICDF è stata riqualificata quale Forza Navale, quest'ultima contava un organico di circa 500 unità e un naviglio strutturato su di uno squadrone da pattugliamento (*Patrol Boat Squadron*) con le vedette da 27 m, uno con circa 25 battelli veloci a chiglia rigida (*Assault Boat Squadron*), oltre a un battaglione di fanti di Marina a ranghi ridotti. Conseguentemente anche i compiti assegnati sono stati ampliati, con la protezione dei due strategici terminali petroliferi offshore di Al Basra (ABOT, Al Basra Oil Terminal) e Khawr Al Amaya (KAAOT, Khawr Al Amaya Oil Terminal), e l'esecuzione di at-

tività d'interdizione e controllo del traffico commerciale in un'area marittima limitata, ma caratterizzata da un elevato traffico e oggetto di dispute territoriali con i paesi confinanti, specificamente Iran e Kuwait.

Con un organico di circa 4.000 unità (compresi oltre 1.500 fanti di Marina) e una componente navale con circa 65 unità da pattugliamento di vario tipo, dai quattro pattugliatori d'altura classe «Fateh» ai battelli veloci a chiglia rigida di varia lunghezza, la Marina irakena è attualmente organizzata su un comando generale con un limitato staff ai comandi del contrammiraglio Ali Hussain Ali, dislocato presso il Ministero della Difesa irakena (Camp Victory) a Baghdad e un comando operativo presso la base navale di Umm Qasr, che sta assumendo compiti di struttura superiore con il trasferimento di personale da Baghdad. Le infrastrutture della base navale di Umm Qasr ospitano anche una centro addestrativo, servizi di supporto e manutenzione per il naviglio e reparti ospitati, uno squadrone di operatori subacquei e parte degli acquartieramenti della brigata di fanti di Marina in fase di completamento dell'organico. Al comando operativo presso quest'ultima base sono infine subordinati i due centri operativi tattici (TOC, Tactical Operational Center) dislocati su ciascuno dei due terminali petroliferi off-shore di Al Basra e Khawr Al Amaya. Il naviglio in servizio è attualmente distribuito fra un *Patrol Boat Squadron* e un *Assault Boat Squadron*, mentre ulteriori reparti aventi medesimi compiti o di supporto operativo, risultano in fase di costituzione o equipaggiamento con l'entrata in servizio del naviglio previsto dal piano di ricapitalizzazione della Marina irakena denominato «26-15-4-2», dal numero delle unità per classe e tipologia destinate all'acquisizione, di cui parleremo oltre. Per



*La Marina irachena intende immettere in linea 15 unità da pattugliamento costiero da 35 m costruite dai cantieri americani Swiftships Shipbuilders, di cui sei esemplari sono stati già consegnati (US DoD).*

ospitare il nuovo naviglio e potenziare le capacità di supporto e accoglienza della base navale di Umm Qasr, grazie a un progetto assegnato all'US Corps of Engineers (USACE) e al supporto di società americane e irachene, è stato ridisegnato il sistema di approdi (fluviali) della base, con il completamento nel 2010 della realizzazione di due nuovi moli, di cui il principale fisso (a forma di lettera «D» con tre lati disponibili) e il secondo galleggiante (lungo circa 40 m con due lati disponibili), che incrementano in modo sostanziale lo spazio a disposizione, offrendo punti di rifornimento carburante, acqua, luce e antincendio.

I principali compiti assegnati alla Marina irakena comprendono oggi la sicurezza delle infrastrutture portuali di Umm Qasr e quelle dei terminali offshore di Al Basra e Khawr Al Amaya, attraverso cui viene esportato l'85% circa del petrolio irakeno,

contribuendo complessivamente al 90% del prodotto interno lordo. Il controllo operativo del KAAOT è stato trasferito alla Marina irakena e ai suoi reparti di Marine nel novembre del 2009, mentre quello dell'altro terminale (ABOT) e la protezione delle acque territoriali è rimasta una responsabilità congiunta fra la Marina irakena e la CTF IM (Combined Task Force Iraq Maritime). In precedenza denominata CTF 158 (Combined Task Force 158) e con sede in Bahrain, quest'ultima è rappresentata dal gruppo navale internazionale, istituito a seguito della conclusione dell'operazione Iraqi Freedom, e consistente in unità navali della US Navy, US Coast Guard, della Marina australiana e fino alla metà di quest'anno della Royal Navy, che operano insieme a quella irakena e ai relativi fanti di Marina, al fine di proteggere le acque nazionali e le infrastrutture petroli-



*La base navale di Umm Qasr, situata sull'importante via fluviale del Khawr Abd Allah, è stata oggetto di un'estesa attività di potenziamento delle strutture d'approdo, con la realizzazione di due moli, di cui uno galleggiante (US DoD).*

ferire offshore irakene contro eventuali minacce esterne, attività che richiederebbe risorse attualmente non disponibili e un potenziamento dell'organico e del piano di ricapitalizzazione della Marina irakena, contribuendo alla sicurezza marittima internazionale nell'area settentrionale del Golfo Persico. Quale tangibile segnale dell'incremento delle capacità operative della Marina irakena, occorre evidenziare che nel giugno 2010, il vice-comandante in capo dell'Advising and Training, US

Forces-Iraq (USF-I), generale Michael Barbero, ha dichiarato che nel corso dell'anno precedente si è realizzato un progressivo aumento del numero delle missioni navali di pattugliamento fino a 50 settimanali, che rappresentavano un incremento del 300% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

In tale contesto operativo, la Marina irakena svolge attività di sorveglianza, interdizione e difesa delle acque nazionali fino a 12 mn contro la minaccia terroristica,

l'attività sovversiva, la pirateria e i traffici illeciti, compiti assunti direttamente a partire dal settembre 2009 per le acque interne, e in particolare lungo l'importante via fluviale del Khawr Abd Allah (KAA), su cui si trova il porto di Umm Qasr, e il cui corso è condiviso con il Kuwait, in quest'ultimo caso in collaborazione con la Polizia fluviale e il servizio di confine costiero irakeni. In tale contesto, occorre evidenziare che nel novembre 2008, ufficiali irakeni e kuwaitiani hanno siglato un protocollo d'intesa, grazie al quale vengono gestiti i rapporti confinari e le operazioni lungo il Khawr Abd Allah (KAA). Per un miglior controllo della fascia costiera, il relativo sistema di sorveglianza risulta essere stato potenziato, con un contratto per la fornitura di un nuovi assetti e sensori mobili, oltre a migliorati sistemi per le comunicazioni terra-mare e viceversa, compresi sistemi di trasmissione dati.

Al fine di assolvere ai suddetti compiti, la Marina irakena è coinvolta in un piano di potenziamento e qualificazione dell'organico nonché rivitalizzazione della propria componente navale, che prevede di raggiungere le 6.900 unità entro il 2015, e l'acquisizione in corso di 47 unità di vario tipo da pattugliamento e supporto nell'ambito del programma denominato «26-15-4-2». Finanziato principalmente dagli Stati Uniti e dall'Iraq, quest'ultimo prevede la messa in servizio di 26 battelli veloci cabinati a chiglia rigida, 15 unità da sorveglianza costiera da 35 m, 4 pattugliatori d'altura (OPV, Offshore Patrol Vessel) di piccole dimensioni e due unità per il supporto logistico avanzato (Offshore Support Ship). A oggi risultano essere in linea le 26 unità veloci tipo «Defender 2710» dell'americana SAFE Boats International, che hanno ricevuto la designazione FAB (Fast Attack Boat), oltre ai 4 OPV



*I Marines iracheni vengono addestrati per svolgere attività d'interdizione e controllo del traffico marittimo, nonché protezione delle infrastrutture portuali e petrolifere nazionali (US DoD).*

da 400t classe «Fateh», realizzati da Fincantieri su progetto «Saettia modificato». A questi s'aggiungono le 15 unità da pattugliamento costiero o CPB (Coastal Patrol Boat) da 35 m realizzate dal cantiere americano Swiftships Shipbuilders in fase di consegna, e le due unità da supporto logistico avanzato, anch'esse in fase di costruzione negli Stati Uniti.

Acquisiti attraverso un finanziamento di 8,3 milioni di dollari della US Coast Guard, e consegnati nel periodo 2008-2009, i 26 FAB «Defender» si differenziano dal modello per la Guardia Costiera americana per un impianto propulsivo fuoribordo con due motori «Yamaha» da 250 hp, e un sistema di condizionamento po-

tenziato, per migliorare il confort operativo degli equipaggi e personale trasportato, in condizioni ambientali che possono raggiungere i 50°. Con una lunghezza e larghezza rispettivamente di 9 e 2,6 m, i «Defender» sono armati con una mitragliatrice da 12,7 e una da 7,62 mm, entrambi di fornitura russa, dispongono di radar di navigazione ed equipaggiamenti radio e sono in grado di raggiungere i 45 n per assolvere missioni d'interdizione e controllo di naviglio sospetto grazie alla possibilità d'imbarcare fino a otto componenti del team ispettivo.

Acquistati per un valore complessivo di 105 milioni di dollari, comprensivo di supporto e addestramento, a cui ha contribuito in maniera significativa la Marina Militare grazie a corsi ad hoc presso le infrastrutture addestrative di La Spezia e dell'Accademia Navale di Livorno, in particolare per l'impiego del simulatore di plancia, oltre al periodo d'affiancamento addestrativo-operativo, culminato con l'accompagnamento delle unità irakene lungo il viaggio di trasferimento dall'Italia in Iraq, e la fornitura dell'armamento leggero, le quattro unità tipo «Saettia Mk4», sono state battezzate *Nasir (PS 701)*, *Fateh (PS 702)*, *Majed (PS 703)* e *Shomookh (PS 704)*. Entrate in linea nel periodo 2009-2010 e caratterizzate da un dislocamento di 401t a p.c., una lunghezza, larghezza e immersione rispettivamente di 53,4, 8 e 2,2 m, questi pattugliatori si caratterizzano per un sistema propulsivo incentrato su due motori diesel Isotta Fraschini «V1716T2MSD» da 3.207 hp (2.360 kW) in grado di imprimere una velocità massima di 23 nodi, e un sistema di stabilizzazione che consente di operare con mare forza 5. Con un equipaggio di 30 elementi, oltre a 8 fanti di Marina, e un'autonomia operativa di almeno sette giorni,

queste unità sono in grado di lanciare e recuperare da postazione poppiera un RHIB da 7 m con un team ispettivo per il controllo del traffico commerciale. L'armamento comprende un affusto a controllo remoto Oto Melara «Marlin» con cannone da 30 mm asservito a direzione del tiro elettroottica, e mitragliatrici da 12,7 e 7,62 mm.

Gestita attraverso il PEO (Program Executive Office) Ships del NAVSEA (Naval Sea System Command), e in particolare dal Support Ships, Boats and Craft Program Office (PMS 325), la fornitura delle 15 unità da pattugliamento costiero (CPB) da 35 metri per un valore complessivo di 453,4 milioni di dollari, comprensivo di supporto e addestramento (se verrà esercitata l'opzione per tutte le unità), viene realizzata dai cantieri americani Swiftships Shipbuilders di Morgan City (Louisiana). Con un dislocamento di 130t a p.c., una lunghezza, larghezza e immersione rispettivamente di 35, 7,25 e 1,1 metri, queste unità presentano un sistema propulsivo incentrato su tre motori diesel MTU «16V2000» di potenza non specificata, che azionano altrettanti gruppi eliche in grado d'imprimere una velocità massima superiore a 34 nodi con mare calmo, e sono caratterizzate da una tenuta al mare che le consente di operare con forza 3 per 12 ore. Con un'autonomia operativa pari ad almeno sei giorni e la capacità di essere rifornite in mare da una nave supporto, le nuove CPB irakene possono lanciare e recuperare un RHIB da 7 m per il controllo del traffico marittimo sospetto. L'elettronica di bordo comprende una sofisticata suite integrata fornita dalla Northrop Grumman Sperry Marine per la conduzione dell'unità, il comando, controllo, comunicazioni e direzione dell'armamento, nonché un sistema automatizzato MTU per il controllo della propulsione e dei sistemi di

bordo che consente di ridurre l'equipaggio a 12 unità, a cui s'aggiunge il team ispettivo e l'equipaggio del RHIB, per un massimo imbarcabile di 25 elementi. L'armamento, infine, è rappresentato da un affusto a controllo remoto «Seahawk DS30M-A2» fornito dalla MSI Defence Systems e relativa direzione del tiro elettro-ottica, una mitragliatrice da 12,7 e due da 7,62 mm. Gli spazi vitali sono protetti da ceramica balistica, mentre viene offerta la possibilità d'imbarcare missili superficie-superficie, con opportune modifiche.

La prima unità (*P-301*), derivata per conversione da un'unità prototipica dotata di idrogetti e diverso disegno delle sovrastrutture, è stata consegnata al NAVSEA nel maggio 2010, a cui è seguito l'addestramento del personale irakeno negli Sta-

ti Uniti e il successivo trasferimento via nave in Medio Oriente, dove la CPB è stata riattivata e presso la base navale di Umm Qasr è stata realizzata la formale consegna alla Marina irakena nel settembre dell'anno scorso, in occasione della celebrazione della giornata commemorativa dell'istituzione della Forza Navale. La CPB è entrata in linea il successivo novembre e divenuta operativa nel gennaio 2011, dopo un periodo di acclimatamento dell'equipaggio e di realizzazione dei lavori in garanzia, sotto l'egida del CNATT/ITAM-N. Caratterizzato da ritardi legati allo sviluppo della versione specifica, il programma di consegne ha visto la *P-302* e la *P-303* essere consegnate nel gennaio di quest'anno, seguite dalla *P-304* e *P-306* lo scorso agosto mentre la *P-305* è



*La prima unità (P-301) del tipo CPB da 35 metri, dotata d'impianto propulsivo convenzionale e suite integrata di conduzione, comando e controllo dell'armamento, è divenuta operativa nel gennaio 2011. Le unità di questa classe rappresenteranno la spina dorsale della Marina irachena insieme ai quattro OPV tipo «Saettia Mk4» (US DoD).*



*la Marina irachena schiera 26 Fast Attack Boat «Defender», che si differenziano dal modello per la Guardia Costiera americana per l'impianto propulsivo fuoribordo e un sistema di condizionamento potenziato (US DoD).*

previsto che venga inglobata questo mese. Fino a ora sono state finanziate nove unità con l'intento di arrivare a quindici, fondi permettendo.

Completa il programma di ricapitalizzazione della Marina irakena, la fornitura delle due unità da supporto avanzato (OSV), il cui progetto è stato assegnato dalla capocommessa RiverHawk Fast Sea Frames di Tampa (Florida) alla società canadese Genoa Design International, mentre la costruzione viene portata avanti dai cantieri americani Gulf Island Marine di Houma (Louisiana). Destinate a fungere

da navi supporto avanzato e rifornimento in mare per le CPB da 35 m e i FAB «Defender», impegnati nelle operazioni di sorveglianza e difesa delle acque intorno ai due terminali offshore di Al Basra e Khawr Al Amaya, i due OSV potranno svolgere in via secondaria anche attività antincendio, supporto agli operatori subacquei e intervento antinquinamento. Derivate dal progetto «RiverHawk» da 1.400t e caratterizzate da una lunghezza, larghezza e immersione rispettivamente di 60, 11,2 e 3,85 m, queste unità presentano un sistema propulsivo incentrato due motori



*Le unità classe «Fateh» sono in grado di lanciare e recuperare da postazione poppiera un RHIB da 7 m con un team ispettivo per il controllo del traffico commerciale (US DoD).*

diesel Caterpillar «3516» di potenza non specificata, che azionano altrettanti gruppi eliche in grado d'imprimere una velocità massima di 16 nodi e un'autonomia operativa minima di 15 giorni. Armate con un affusto a controllo locale MSI Defence Systems «DS30M-A2» da 30 mm con direzione del tiro elettro-ottica e 4-6 mitragliatrici da 12,7 mm, le due OSV si caratterizzano per poter lanciare e recupero mediante apposita gru due FAB «Defender» o RHIB similari, mentre in aggiunta ai 30 membri d'equipaggio, può essere imbarcato personale aggiuntivo per un totale di 60

elementi, di cui 14 per i «Defender», 6 operatori subacquei e 40 fra tecnici e fanti di Marina.

Le due unità avrebbero dovuto essere consegnate rispettivamente nel settembre e dicembre di quest'anno, ma causa ritardi non meglio specificati, le medesime risultano ancora ai lavori e non è nota la nuova tempistica del programma.

Le unità che vengono fornite nell'ambito del programma di ricapitalizzazione dovrebbero inizialmente affiancarsi, e in alcuni casi rimpiazzare il naviglio già in linea. Nell'ambito di quest'ultimo, la nave

da supporto avanzato *Al Shams* che viene utilizzata dal 2008, quale base galleggiante per il controllo del traffico e la protezione dell'estuario del KAA, le cinque unità da pattugliamento costiero da 27 m e 100t a p.c. di costruzione cinese classe «Predator» (ex-«Nasur», P 101 ÷ P 105), che hanno rappresentato la spina dorsale della Marina irakena fino all'entrata in servizio delle CPB da 35 m, le tre unità da 30m classe «Al Faw», costruite localmente dai cantieri Hesco (Umm Qasr), con il supporto della CNATT (Coalition Naval Assistance Training Team), di cui risulta in linea almeno un'unità causa ritardi per difetti nella costruzione, e un numero imprecisato delle unità ex-Guardia Costiera italiana fornite gratuitamente dal nostro Governo. Si tratta delle sei unità di cui due da 15 m e 25 t di dislocamento in legno con motori

Isotta Fraschini e un equipaggio di sette elementi (P 201 e P 202, rispettivamente ex CP 247 e CP 250) e quattro in vetroresina ed equipaggio di 4 uomini (P 203÷P 206, rispettivamente ex-CP 2036/2037 ed ex-CP 2067/2068) con una lunghezza compresa fra 12 e 14 m e un dislocamento da 9 a 15t, che sono state ricondizionate presso l'arsenale di La Spezia prima di essere trasferite in Iraq.

A queste s'aggiunge la componente dei battelli veloci a chiglia rigida di minori dimensioni, che comprende 24 «Silver Ships AM800» da 8 m, acquistati negli Stati Uniti e consegnati all'inizio del 2009, e 24 «Seaspray» da 9,5 m donati dagli Emirati Arabi Uniti a cui potrebbero aggiungersi ulteriori 10 RHIB da 8 m più datati, mentre non è noto lo stato del programma d'acquisizione per un numero non speci-



*La Marina irakena dispone ancora di un numero imprecisato di unità da pattugliamento costiero da 27 m e 100t a p.c. di costruzione cinese classe «Predator» (ex-«Nasur», P 101 ÷ P 105), che hanno costituito il naviglio più importante nei primi anni della rinascita della Forza Navale (US DoD).*

cato di vedette fluviali da 15 m, assegnato a un cantiere del Bahrain.

Secondo quanto evidenziato dal concetto d'impiego operativo della Marina irakena riportato nel documento «Iraqi Navy: Capability Requirements and Force Structure Recommendation for 2015 and Beyond» redatto dal Center for Naval Analysis per l'US Naval Forces Central Command nel 2008, la protezione di ciascun terminale petrolifero offshore (OPLAT, Oil PLATform) viene realizzata attraverso una difesa a tre anelli concentrici disposti rispettivamente a distanza di 3.000, 2.000 e 1.000 metri dall'OPLAT, entrambi protetti da Marine irakeni, che nel caso dell'ABOT sono affiancati da personale e unità del CTF IM. La protezione di ciascun OPLAT vedrebbe l'impiego di un OPV classe «Fateh», un numero im-

precisato di unità CPB da 35 m e FAB «Defender», e un'unità facente funzione di supporto avanzato, compito oggi svolto da unità navali di prima linea e supporto della Royal Navy e dell'US Navy, oltre a un supporto aereo, attualmente non organico e fornito dall'Aeronautica irachena, per la conduzione di operazioni di sorveglianza, deterrenza e controllo del traffico marittimo, con a bordo Marine irakeni, peraltro presenti anche sulle installazioni difensive dei terminali.

Questi ultimi provengono dalla 1° Brigata, così ribattezzata nel dicembre 2010 e trasferita a Basra (Log City), che incorpora un reparto di forze speciali e tre battaglioni, di cui il primo (*Wolverines*) e il secondo sono stanziati presso la base navale di Umm Qasr e il porto di Az Zubayr per la difesa delle relative infrastrutture, di



*A giugno 2010, la Marina irakena effettuava circa 50 missioni di pattugliamento alla settimana, con un numero imprecisato di attività di controllo del traffico marittimo (US DoD).*

quelle dei terminali petroliferi offshore e l'impiego a bordo delle unità della Marina irakena, mentre il terzo, riportato come trasferito dall'Esercito e in fase di approntamento, risulta acuartierato presso Basra (Log City) insieme al reparto di supporto della Brigata.

Attualmente strutturati su 12 plotoni ciascuno, i tre battaglioni sono destinati a offrire compagnie addestrate in compiti di sorveglianza imbarcata del traffico marittimo e protezione delle infrastrutture petrolifere, oltre a poter in futuro operare congiuntamente a unità dell'Esercito.

Nella creazione e sviluppo della rinata Marina irakena ha avuto un ruolo determinante il personale prima raggruppato nell'ambito della CNATT (Coalition Naval Assistance Training Team), più recentemente denominata ITAM-Navy (Iraq Training and Advisory Mission-Navy). Guidata da ufficiali della Royal Navy, e comprendente personale inglese (Royal Navy e Marines) e americano (US Navy, Coast Guard e Marine Corps), quest'ultima ha fornito il supporto, l'addestramento e l'affiancamento quotidiano del personale irakeno sia dal punto di vista addestrativo che operativo, con un team sempre più importante fino a raggiungere le 200 unità e con un addestramento sempre più evoluto, grazie alla progressiva maturazione del processo di qualificazione del personale irakeno, attraverso un iter che ha visto quale obiettivo primario la preparazione del personale locale destinato all'addestramento e l'insegnamento della lingue inglese, che oggi rappresenta la base dell'attività istruttiva per le nuove reclute.

L'evoluzione di tale processo è passata attraverso importanti tappe, che nell'ultimo anno hanno registrato il superamento del primo corso per la conduzione dei FAB Defender a guida completamente irakena e

l'avvio dell'attività per la preparazione del personale dedicato all'addestramento degli equipaggi imbarcati sulle unità CPB da 35 m. A tale riguardo occorre evidenziare che il personale destinato a tali unità, così come in per quello delle nuove unità tipo OSV, riceve l'addestramento dedicato negli Stati Uniti, dove unitamente alla Gran Bretagna, si svolgono anche corsi per ufficiali. Il Ministero della Difesa irakeno sta lavorando anche a ricostruire e riattivare l'Accademia Navale di Basra, con l'ottenimento della certificazione internazionale, a vantaggio dell'istruzione congiunta con la polizia e il servizio di confine costiero. Un processo d'approntamento della Marina irakena dalle tappe estremamente compresse, destinato secondo il calendario del passaggio alla piena autonomia da completarsi entro il 2012, processo che ha registrato il ritiro del personale inglese dall'ITAM(N) e delle unità navali della Royal Navy assegnate alla CTF IM nel maggio di quest'anno, e la prevista sensibile contrazione dei finanziamenti assegnati alla Marina irakena da parte del Governo locale e di quello americano, a fronte delle necessità di fornire un supporto non soltanto nel settore addestrativo ma anche in quello manutentivo, che potrebbe rivelarsi carente a fronte dell'entrata in servizio delle nuove unità. Per fronteggiare tali sfide, il NAVSEA americano sta realizzando in loco un centro manutentivo per tutte le classi di unità in acquisizione, mentre il vicecomandante del NATO Training Mission-Iraq, generale Giovanni Armentani, nel corso della partecipazione alle celebrazioni per la giornata della Marina irakena lo scorso settembre, ha dichiarato che lo stesso ente sta valutando la possibilità di estendere il proprio supporto anche alla Marina irakena.

*Luca Peruzzi e Gianni Vignati*

## NOTIZIARIO

### ITALIA

#### **Iniziano le prime in mare della capoclasse FREMM**

Nelle prime ore della mattinata del 6 ottobre, la fregata multiruolo *Carlo Bergamini* (F 590), prima unità del tipo FREMM (Fregata Europea Multi Missione), realizzata dalla join-venture Orizzonte Sistemi Navali, ha compiuto la prima uscita in mare nelle acque antistanti il Golfo della Spezia, nell'ambito delle pro-

ve effettuate dal cantiere costruttore. Tale importante traguardo è stato raggiunto rispettando la pianificazione, dopo 82 giorni dalla cerimonia del varo presso il cantiere di Riva Trigoso, tenutasi il 16 luglio alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Biagio Abrate, del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Bruno Branciforte e dell'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono. Madrina del Varo è stata la signora Maria Bergamini Loedler, nipote dell'ammiraglio Carlo Bergamini. Secondo quanto dichiarato, le prove in navigazione hanno avuto un esito soddisfacente grazie alla



*All'alba del 6 ottobre, la fregata CARLO BERGAMINI (F 590), prima unità del tipo FREMM, ha compiuto la prima uscita in mare nelle acque antistanti il Golfo della Spezia. Le prove in navigazione hanno avuto un esito soddisfacente grazie alla professionalità delle maestranze civili e all'impegno del personale della Marina Militare (Luca Peruzzi).*

professionalità delle maestranze civili e all'impegno dimostrato dall'equipaggio dell'unità, che ha partecipato fattivamente a tutti i collaudi effettuati. L'importante obiettivo è stato raggiunto, secondo quanto riportato dall'Agenzia Europea per gli Armamenti OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'ARmement), grazie allo sforzo dell'industria che è stata in grado di rispettare le ridotti tempistiche fissate dal programma. Circa 200 elementi fra personale della Marina Militare, OCCAR e industria, hanno condotto una serie di attività di familiarizzazione e prove, incentrate principalmente sulla verifica delle prestazioni e della manovrabilità con il sistema propulsivo elettrico. Sono state inoltre realizzate prove con i radar di navigazione e ricerca di superficie, gli apparati per le comunicazioni e test d'integrazione e di verifica funzionale iniziale del sistema di comando e controllo. A queste attività partecipa attivamente l'Ufficio Allestimento e Collaudo nuove navi della Marina Militare (Marinales), al cui comando si sono avvicendati il 7 ottobre il capitano di vascello Leonardo Bianchi con il parigrado Paolo Pezzuti. Il primo lascia l'incarico dopo tre anni d'intenso lavoro sulle unità di nuova co-

struzione, fra cui i caccia classe «Doria», le fregate tipo FREMM e i sottomarini tipo «U-212A», oltre al supporto alle attività di allestimento, collaudo e addestramento delle unità della marina irachena, keniota e indiana.

## AUSTRALIA

### **Modifiche al programma per i caccia tipo AWD**

Il Ministero della Difesa australiano ha annunciato che il programma AWD (Air Warfare Destroyer) per la costruzione dei tre nuovi caccia per la difesa aerea classe «Hobart», ha subito importanti cambiamenti al fine di contenere i ritardi che i locali cantieri potrebbero accumulare per la concomitante realizzazione d'importanti costruzioni per la Royal Australian Navy. Secondo quanto previsto dall'originario programma costruttivo dei tre caccia da 6.250 t a p.c., realizzati sul progetto delle fregate tipo «F-100», ed equipaggiati con il sistema di scoperta, comando, controllo e direzione del tiro Raytheon «Aegis» per l'impiego dei missili superficie-aria «Standard» di nuova generazione e un nuovo sistema di gestione del combattimento di produzione australiana, la realiz-



*Il Ministero della Difesa australiano ha annunciato che il programma AWD (Air Warfare Destroyer) per la costruzione dei tre nuovi caccia per la difesa aerea classe «Hobart», ha subito importanti cambiamenti. Qui ripreso uno dei primi blocchi consegnati ai cantieri ASC (Ministero della Difesa australiano).*

zazione dei 90 moduli facenti parte dello scafo e delle sovrastrutture delle tre unità avrebbero dovuto essere realizzata dai locali cantieri ASC di Adelaide, BAE Systems di Melbourne e Forgacs di Newcastle, mentre le sezioni sonar sarebbero state realizzate in Spagna e in Gran Bretagna, per essere complessivamente assemblati presso i cantieri ASC di Adelaide. Causa la concomitante costruzione presso i cantieri BAE Systems di Melbourne delle due unità d'assalto anfibio tipo LHD da 27.500 t classe «Canberra», nel febbraio di quest'anno i responsabili di quest'ultimo cantiere hanno avvertito il Ministero che non sarebbero stati in grado di rispettare la cadenza di consegna dei moduli inizialmente previsto dal programma. Sulla scorta di tale evidenza, il Ministero della difesa australiano e il capo programma hanno riallocato la realizzazione di 13 moduli, mentre ulteriori 5 sono stati assegnati ai cantieri spagnoli Navantia di Ferrol. Tale riorganizzazione produttiva, finora stabilita soltanto per le prime due unità, dovrebbe contenere gli eventuali ritardi in 12 mesi per la prima unità e in un medesimo periodo per la consegna di tutti e tre i caccia.

CINA

#### **Prove in mare per il terzo caccia classe Lanzhou**

Lo scorso mese, sono iniziate le prove in mare del terzo caccia per la difesa aerea della classe «Lanzhou» («Luyang II»). Varato nel novembre 2010 presso i cantieri Hudong-Zhonghua di Shanghai, il nuovo caccia rappresenta una versione migliorata del tipo «052C», che si differenzia rispetto ai due precedenti gemelli per un più esteso utilizzo di sistemi di produzione nazionale, e un incremento delle capacità di com-

battimento con l'adozione di sistemi missilistici superficie-superficie a lunga portata anti-nave e per l'impiego contro bersagli terrestri. I due precedenti caccia della classe sono entrati rispettivamente in servizio nel 2004 e 2005.

#### **Radiato il pattugliatore Qing Yuan (620)**

Lo scorso febbraio è stato radiato il pattugliatore *Qing Yuan (620)*. Si tratta di un'unità da 400t a p.c. appartenente alla classe «Hainan» o tipo «037» in servizio con la Flotta del Mare settentrionale, che è stata varata nel 1977 ed entrata in linea nel 1978. Progetto derivato dai vecchi caccia-sommergibili russi classe «SO-1», si tratta di unità dotate di armamento prettamente cannoniero e antisom per operazioni costiere.

COREA DEL SUD

#### **Varata l'unità capoclasse delle fregate tipo «FFX»**

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 29 aprile presso il cantiere di Ulsan del gruppo Hyundai Heavy Industries, si è realizzato il varo dell'unità capoclasse delle nuove fregate tipo «FFX». Si tratta della nave *Incheon (811)*, il cui completamento dell'allestimento è previsto venga realizzato entro metà del prossimo anno, quando inizieranno le prove in mare per la definitiva consegna a metà del 2013. Con un dislocamento a p.c. di circa 3.200t, una lunghezza e larghezza rispettivamente di 114 e 14 m, la nuova classe di fregate si caratterizza per un disegno stealth dello scafo e delle sovrastrutture, nonché una consistente automazione dei sistemi di bordo rispetto alle precedenti realizzazioni, unitamente a migliorate condizioni di abitabilità. Il

sistema propulsivo risulta in configurazione CODOG (Combined Diesel or Gas Turbine), e incentrato su due turbine a gas General Electric «LM-2500» e due motori diesel forniti dalla MTU, per assicurare una velocità di circa 30 n, e un'autonomia di 4.500 mn a 18 nodi. Con un equipaggio di 145 elementi, l'unità dispone di un ponte di volo e hangar per l'impiego e il ricovero di un elicottero AgustaWestland «Super Lynx» o Sikorsky «SH-60 Seahawk», mentre il complesso di sistemi d'arma comprende un cannone BAE Systems «Mk45 Mod4» da 127/62 mm, un sistema missilistico per la difesa a corto raggio Raytheon «RAM Block 1» e uno per la difesa ravvicinata «Phalanx» da 20 mm, 8 lanciatori per missili antinave «SSM-700K Jae Sung» e due lanciatori trinati per siluri leggeri «K-475», entrambi di realizzazione locale.

Il sistema di combattimento comprende invece un complesso di comando e con-

trollo Samsung Thales «Naval Shield», che gestisce una suite di sensori comprendente un radar 3D da sorveglianza e tracciamento bersagli fornito dalla coreana LIG Nex1, un direzione del tiro radar/elettro-ottica, una suite EW con sistema ESM LIG Nex1 «Sonata» e due lanciatori di esche tipo «Dagaie Mk2», oltre a una suite elettroacustica con sonar a scafo e opzionale elemento rimorchiato.

FRANCIA

#### **Primo lancio del missile SCALP Naval/MdCN**

Il primo lancio di prova da ambiente subacqueo del sistema missilistico da crociera navale SCALP Naval/MdCN (Missile de Croisière Naval) è stato realizzato con successo lo scorso 8 giugno presso il centro sperimentale della DGA (Direction Générale de l'Armement) sull'Ile du Levant, davanti alla costa mediterranea francese. Il



*Il primo lancio di prova del sistema missilistico da crociera navale SCALP Naval/MdCN (Missile de Croisière Naval) è stato realizzato con successo lo scorso 8 giugno davanti alla costa mediterranea francese (MBDA).*

lancio è avvenuto da una piattaforma subacquea, destinata a riprodurre le condizioni che potranno incontrarsi nell'impiego da parte dei futuri sottomarini d'attacco a propulsione nucleare tipo «Barracuda», compresa la sequenza di eiezione del missile, la fuoriuscita dall'acqua, la separazione del contenitore subacqueo e il passaggio al volo di crociera. La positiva validazione del test segue quello realizzato l'anno scorso da un'unità di superficie, e consente di eliminare dalla fase di sviluppo i rischi associati con il lancio da entrambi le piattaforme, la cui dotazione dovrebbe verificarsi rispettivamente per le fregate tipo FREMM nel 2014 e i sottomarini tipo «Barracuda» nel 2017.

#### **Nuovo battello veloce per le fregate francesi**

La DGA (Direction Générale de l'Armement) ha assegnato il primo battello veloce a chiglia rigida tipo EDO NG (Embarcation de Drome Operationelle – Nouvelle Generation) fornito dalla società Zodiac International alla fregata *Coubert (F 712)* classe «La Fayette». Acquistato con un contratto assegnato nel 2009, il nuovo modello di RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) è previsto venga consegnato in 35 esemplari entro la fine del 2012 per equipaggiare la maggior parte delle fregate in servizio e le nuove unità tipo FREMM. Con una lunghezza di 7 m e un dislocamento di 3,4 t a p.c., grazie a un motore entrobordo da 225 hp, il nuovo RHIB è dotato di un affusto per mitragliatrice leggera ed è in grado di raggiungere una velocità massima di 20 e oltre 35 nodi rispettivamente in configurazione per operazioni di controllo del traffico marittimo (con 14 persone a bordo, compreso l'equipaggio di due elementi) e ricerca e soccorso in mare (con 5 persone, compreso l'equipaggio).

#### **GUINEA EQUATORIALE**

##### **Due OPV per la Marina della Guinea Equatoriale**

A seguito della consegna da parte dei cantieri israeliani ISL (Israel Shipyard Ltd) di Haifa nel febbraio di quest'anno, sono successivamente entrati in servizio e divenuti operativi con la Marina della Guinea Equatoriale i due OPV (Offshore Patrol Vessel) battezzati *Kie-Ntem* e *Litoral*. Si tratta di unità il cui disegno è derivato da quello realizzato dai medesimi cantieri per la Guardia Costiera greca nel periodo 2003-2004 e si basa sullo scafo delle unità israeliane tipo «SAAR 4» e «SAAR 4.5». Gli OPV per la Marina della Guinea Equatoriale si caratterizzano per modifiche alle sovrastrutture e una piattaforma elicotteristica poppiere per aeromobili da 5 tonnellate, come gli elicotteri Enstrom «480B» in servizio con la medesima Marina.

Con un dislocamento a p.c. di 470t, una lunghezza, larghezza e immersione rispettivamente di 61,7, 7,62 e 2,7 metri, queste unità dispongono di un sistema propulsivo con quattro motori MTU della famiglia «16V» che azionano altrettanti gruppi eliche, assicurando una velocità massima di 32 nodi, mentre l'autonomia è di 3.200 mn a 18 nodi.

Con un equipaggio di 26-35 uomini e la possibilità di trasportare 20-24 elementi delle forze di sicurezza, che possono operare con due battelli veloci a chiglia rigida, queste unità dispongono di un sistema integrato di gestione della navigazione e controllo dell'armamento costituito da un affusto a controllo remoto Rafael «Typhoon» con cannone da 23 mm e due sistemi «Mini-Typhoon» con mitragliatrici da 12,7 mm, asserviti a una direzione del tiro elettro-ottica «Toplite».

INDIA

**In servizio la nave rifornitrice *Deepak (A 50)***

Le capacità della Marina indiana di operare a distanza dalle acque nazionali, hanno ricevuto un forte impulso con l'entrata in servizio della prima delle due unità rifornitrici di squadra e supporto logistico da 27.500t a p.c. costruite presso gli stabilimenti di Fincantieri. Si tratta della nave

*Deepak (A 50)*, che a seguito dell'immissione in servizio lo scorso 21 gennaio, è entrata a far parte della Flotta occidentale della Marina indiana, andando a potenziarne il settore del supporto operativo avanzato, in attesa che entri in linea la nuova portaerei *Vikramaditya* da 44.570t che costituirà la punta di diamante della componente d'altura della Flotta indiana a breve-medio termine.

*L.P. & G.V.*



*Le capacità operative della Marina indiana riceveranno un forte impulso con l'entrata in servizio della nave rifornitrice e supporto logistico da 27.500t a p.c. DEEPAK (A 50), costruita dagli stabilimenti di Fincantieri (per gentile concessione di Carlo Martinelli).*

## IL VENTENNALE DEL GRUPPO AEREI IMBARCATI ENTRA NELLA STORIA DELL'AVIAZIONE NAVALE

Il 27 ottobre è stato celebrato, nella base di Grottaglie (Taranto), con una cerimonia sobria, ma piena di significative evocazioni, alla presenza di numerose Autorità e Vertici della Marina Militare, il ventennale del GRUPAER, il Gruppo di volo degli aerei «AV-8B Plus» imbarcati della Marina: 20 anni di una componente relativamente giovane e contenuta che si è guadagnata i «galloni» in volo, dimostrando una concreta maturità e una straordinaria efficienza operativa, entrambe incomparabili anche rispetto a realtà analoghe più ampie e più antiche. Vent'anni rappresentano un traguardo certamente importante, soprattutto quando si parte da zero, e passo dopo passo, ma con grande professionalità e rara pervicacia, si conseguono risultati encomiabili, dando corpo infine alla prima e unica componente aerotattica multiruolo nazionale. Le fondamenta su cui edificare GRUPAER, a onor del vero, erano già solide ancora prima della sua nascita e, per capire la reale portata del suo prodigioso sviluppo, è necessario raccordarlo con le vicende storiche della Marina e contestualizzarlo, a partire proprio dalle radici della tradizione aviatoria navale. Bisogna risalire infatti ai primi anni del secolo scorso allorquando, 100 anni or sono, alcuni Ufficiali della Regia Marina - dopo diverse esperienze su dirigibili e idrovoltanti - effettuano quali autentici pionieri, i primi voli con aerei a motore: Mario Calderara, Sottotenente di Vascello, primo in Italia, consegue il Brevetto di pilota di aereo, nel 1910, dopo un breve «passaggio» fatto a Centocelle, proprio da parte dei famosi fratelli Wright. Da qui

inizia la storia vera dei «marinai del cielo» che deve essere conosciuta e tramandata quale preziosa tradizione, senza protagonismi, ma anche senza sciocche ipocrisie: bisogna dare atto, e con profondo rispetto e riconoscenza, del coraggio, dell'eroismo, dello spirito di avventura e della mirabile preveggenza ed esempio dei padri fondatori e di tutti coloro che hanno combattuto, nell'arco di quasi un secolo, per disporre di Portaerei con una propria e organica Aviazione imbarcata. Sempre a partire da quel famoso 1910 in cui avvennero le prime esperienze di decollo di un aereo da una Unità americana (la Birmingham), pur percorrendo a grossi salti i periodi bellici, sarebbe ingiusto sottacere la *vision* e i sacrosanti convincimenti di alcuni «grandi Ammiragli» delle varie epoche, da Thaon de Revel a Bernotti, da De Giorgi a Marulli: loro, assieme a tanti altri Ufficiali, sono stati i tenaci sostenitori della valenza, e insieme gli artefici, della evoluzione tecnica e operativa, della Nave Portaerei, in linea con un illuminato pensiero strategico navale basato sulla essenzialità del binomio nave- aereo nella guerra navale moderna. Senza quei personaggi di assoluto valore e dedizione, senza i loro sacrifici e il loro impegno fecondo, onesto intellettualmente e coraggioso (spesso controcorrente anche nel periodo del famoso ventennio!), il compleanno del GRUPAER sarebbe rimasto un sogno. Riflessioni più profonde sui fatti, sulle occasioni mancate e su quelle colte negli anni, servono a valorizzare il presente e crescere ancora meglio nel futuro. Conoscere e valorizzare la storia e gli attori che l'hanno scritta; soprattutto quei pionieri, marinai-aviatori, che hanno illuminato la strada e i cieli ai più giovani, e coloro che hanno fatto radicalmente evolvere la Componente

Aerea della Marina, sviluppando quella peculiare strategia aeronavale centrata sulla specialità aerea e dando una forte spinta alla formazione dei piloti di Marina. Fin dall' inizio, fu avvertita la necessità di impiegare la «nave e l'aereo» in modo combinato, per garantire l'intervento autonomo e immediato soprattutto nelle fasi prodromiche di una crisi o di un conflitto: un binomio che esprimeva un moltiplicatore di forze dalle potenzialità ancora tutte da sviluppare, ma che si confermerà nel suo reale valore nel corso degli alterni eventi successivi. Onore e gloria a quegli Ufficiali di Marina, pionieri del volo ...che compiono cento anni, e anche a quelli che, nei tempi successivi, hanno dato corpo a eventi – altrettanto storici e straordinari - che hanno consentito alla nostra Marina di sostanziare un nuovo binomio, oltre mezzo secolo fa, fulcrato sulla «Nave + Elicottero», ormai divenuto inscindibile di cui la Marina italiana è stata antesignana fra le più moderne marine del mondo. Le alterne e sofferite vicende connesse a diverse *vision*, nel corso dei due conflitti mondiali, sulla esistenza e consistenza di una autentica Aviazione Navale, hanno posto - infine - in evidenza la ineludibile necessità di dotare la Flotta di un proprio «braccio lungo», per garantire una proficua e autonoma capacità di difesa dei convogli e, quindi, la libertà dei mari e delle linee di comunicazione, vitali per gli stessi interessi nazionali. Solo negli anni Ottanta, dopo il varo strategico della famosa «Legge Navale del 1975» che prevedeva, fra l'altro, la realizzazione di una Unità Portaeromobili, qualcosa comincia a concretizzarsi; dapprima con la costruzione del *Garibaldi*, varato nel 1983 e, quindi, con la approvazione della Legge n° 36 sulla Aviazione Navale approvata – non

senza difficoltà- il 1° febbraio 1989: data sacra per l'Aviazione di Marina, e per la Marina stessa che da quel momento può contare, per risolvere la atavica esigenza di Difesa Aerea della Flotta, su un valido strumento aereo «proprio» per «allungarne il braccio». Anche la scelta del velivolo da imbarcare sulla Portaerei ha richiesto notevoli studi e approfondimenti, essendo vincolati - per gli evidenti limiti dimensionali della piattaforma - alla versione STOVL (decollo corto e appontaggio verticale); i requisiti tecnico-operativi comunque erano ben chiari: disporre di un velivolo imbarcato con caratteristiche multiruolo, capace di svolgere efficacemente ruoli aria-aria, aria-suolo e anti-nave, sia di giorno che di notte, sia in compiti di ricognizione che di attacco, con proiezione di capacità «sul mare e dal mare», anche a supporto di truppe sul terreno. Da lì, la scelta dell'«Harrier AV-8B Plus», quale sistema d'arma del *Garibaldi*, fu assai rapida e oculata. Da quel 23 agosto 1991, quando i primi due «TAV-8B» (addestratori biposto degli «AV-8B») appontarono sul *Garibaldi* in quel di Norfolk (USA), è passato solo un ventennio, ma l'attività fatta da allora dal GRUPAER, sia sul piano operativo-addestrativo, che nei teatri di conflitti reali, fa rilevare successi straordinari, di questo «gruppo di volo», che è divenuto elemento di grande maturità e di vera eccellenza della Marina e della nostra Difesa. Appena arrivati in Patria, i velivoli sono stati impiegati sul *Garibaldi* in Somalia, poi in Bosnia-Kossovo durante la crisi jugoslava, quindi massicciamente in Afghanistan nell'ambito di *Enduring Freedom*, e infine nella guerra in Libia, dimostrando sempre una professionalità eccellente, una efficienza straordinaria e una efficacia unica. In Libia, in particolare, decol-

lando dal *Garibaldi*, un piccolo Gruppo come il GRUPAER ha volato oltre il 50% delle missioni *combat* assegnate all'Italia e il 53% delle missioni volate da bordo rispetto ai nostri «cugini» imbarcati sulla *De Gaulle*: fatti, non parole e con costi decisamente minori di tutte le altre componenti in gioco. Un pugno di uomini motivati, professionisti e straordinari hanno fatto nascere il Gruppo e lo hanno gestito negli anni; una ridotta aliquota di personale, una vera *band of brothers* ha espresso coraggio da vendere, entusiasmo e coesione assoluta; un Gruppo unito e unico cui vanno meritati auguri di

buon compleanno. «Lunga vita e gloria all'Aviazione Navale»: le premesse in termini di personale capace e motivato esistono tutte, così come il mezzo aereo che, rinnovato (il riferimento è al futuro *Joint Strike Fighter*, «F-35 B»), dovrà essere subito imbarcato per garantire la continuità e quell'efficacia operativa, determinante nella gestione delle future crisi. E per contribuire al processo di pace con uno strumento capacitivo adeguato e altamente professionale; ma sempre avendo a riferimento, e rispolverando, le proprie nobili e preziose radici.

*Giuseppe Lertora*