

## TRASPORTO AEREO STRATEGICO - Aereo Lockheed C130J

Quadrimotore turboelica da trasporto idoneo anche a missioni di aviolancio di paracadutisti e materiali, il C-130J Hercules II è in servizio dal 2000 nella versione standard e "allungata" (C-130J-30). Impiegato dalla 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa, questo velivolo costituisce oggi l'ossatura della componente da trasporto dell'Aeronautica Militare che è cresciuta in modo esponenziale per i mutati compiti delle Forze Armate del nostro Paese che hanno visto nell'impiego fuori dai confini nazionali la naturale proiezione della loro missione al servizio della difesa e della sicurezza. Il maggiore impegno quotidiano dei C-130J Hercules è la rete di collegamenti aerei con i teatri operativi "fuori area" più importanti, in presenza di minaccia e di notte, effettuando spesso atterraggi e decolli d'assalto da piste semipreparate (in erba o sterrate) e di ridotte dimensioni anche al massimo delle sue prestazioni.

Lunghezza	29,79 m
Apertura alare	40,41 m
Altezza	11,84 m
Superficie alare	161,21 mq
Massa a vuoto	34.274 kg
Massa massima al decollo	79.380 kg
Numero passeggeri	92 soldati o 76paracadutisti
Capacità carburante 20.819 kg di Jet A1	15.000 litri
Motori: quattro turboelica Rolls-Royce (Allison) AE2100D3	Potenza 4.700 Hp
Autonomia massima	5.250 km
Quota di tangenza massima	9.315 m
Velocità massima	645 km/h




In figura è rappresentato un C130J dell'AMI in volo a bassa quota su territorio montuoso.

[Velivolo Lockheed C130J della Aeronautica Militare Italiana](#)


## TRASPORTO AEREO TATTICO – Elicottero AB 212

Si tratta di un elicottero bimotore dotato di un rotore principale a due pale più un tradizionale rotore di coda. Permette all'Aeronautica Militare di assicurare il servizio di ricerca e soccorso sull'intera Penisola e acque territoriali. Grazie alla capacità d'impiego di giorno, di notte e in condizioni meteo critiche, con l'utilizzo di visori notturni NVG (*Night Vision Goggles*), gli AB.212 e i loro equipaggi rappresentano un punto fermo nelle missioni più complesse e di difficile gestione. Anche gli AB.212 del 21° Gruppo "Tigre" del 9° Stormo di Grazzanise, nella configurazione ICO (Implementazione Capacità Operativa) provvisti di protezione passiva dell'equipaggio, di armamento difensivo e di contromisure antimissile a guida infrarossa, sono stati rischierati in teatro operativo a supporto del contingente ISAF in Afghanistan.

Diametro rotore	14,60 m
Lunghezza	17,40 m
Altezza	4,40 m
Massa massima al decollo	5.080 Kg
Motori	Due turbine Pratt & Whitney PT6T-3D da 1193 Hp
Velocità massima	240 Km/h
Quota di tangenza	5.180 m
Autonomia	750 Km
Equipaggio	2 Piloti + 1 specialista + 1 aerosoccorritore
	Nella figura è rappresentato un AB 212 dell'AMI in volo durante una missione di soccorso in zona terremotata.
<p>Elicottero AB 212 dell'Aeronautica Militare Italiana</p>	

## TRASPORTO AEREO TATTICO - Elicottero NH 500

È un elicottero leggero, monomotore a turbina con il rotore principale a cinque pale, da addestramento e collegamento, caratterizzato da una elevata flessibilità d'impiego e versatilità che il 72° Stormo impiega dal 1990 anche per una delle sue attività più qualificanti: la formazione iniziale dei piloti d'elicottero delle altre Forze Armate e Corpi dello Stato. È dotato di avanzati e sofisticati sistemi avionici ed è stato scelto dall'Aeronautica Militare nella configurazione che permette la più completa capacità addestrativa. Oltre ai compiti di addestramento, può assolvere missioni di concorso in operazioni di salvataggio (SAR), trasporto personale, merci o feriti, operazioni di soccorso, di difesa di basi e installazioni militari, addestramento al tiro, ricognizione, osservazione e collegamento. Ha la possibilità di operare su specchi d'acqua con l'adozione di galleggianti fissi e su superfici innevate con gli appositi pattini da neve. La cabina, dalla caratteristica forma a "uovo", è divisa in due parti: anteriore, che costituisce l'abitacolo di pilotaggio e posteriore, che costituisce la cabina passeggeri o vano di carico.

Diametro rotore	8,04 m
Lunghezza	9,39 m
Altezza	2,83 m
Massa massima al decollo	1.361 kg
Motore	Una turbina Allison 250C-20B da 375 Hp
Velocità massima	278 km/h
Quota di tangenza	5.280 m
Autonomia	442 km
Equipaggio	1 o 2 Piloti
	In figura è rappresentato un NH500 dell'AMI in volo su zona montuosa.
<p>Elicottero NH 500 dell'Aeronautica Militare Italiana</p>	

## TRASPORTO AEREO TATTICO - Elicottero HH3F

Per gli interventi a favore della collettività che vanno dal concorso in occasione di pubbliche calamità (in coordinamento con la Protezione Civile) all'intera tipologia delle missioni SAR (*Search And Rescue*, Ricerca e Soccorso), le caratteristiche ogni tempo degli elicotteri bi-turbina HH-3F permettono di raggiungere qualsiasi parte del territorio nazionale o delle acque territoriali in un massimo di un'ora e mezza di volo. Questo elicottero è in grado di ammarare in quanto la parte inferiore della fusoliera è in pratica uno scafo, e questa caratteristica lo rende molto utile nelle missioni di ricerca e soccorso in mare. Gli HH-3F possono essere impiegati anche nel ruolo SMI (*Slow Mover Interceptor*) nell'inconsueto ruolo di difesa aerea, di contrasto cioè ad eventuali attacchi terroristici condotti con aeromobili lenti e non convenzionali.

Diametro rotore	18,90 m
Lunghezza	22,25 m
Altezza	5,52 m
Massa massima al decollo	10.000 Kg
Motori	Due turbine General Electric T58-GE-5 da 1521 Hp
Velocità massima	260 Km/h
Quota di tangenza	3500 m
Autonomia	750 Km
Equipaggio	2 Piloti + 2 specialisti + 1 aerosoccorritore + 1 assistente



Elicottero HH3F dell'Aeronautica Militare Italiana

In figura è rappresentato un HH3F dell'AMI in volo di ricognizione in zona costiera.



## TRASPORTO AEREO TATTICO - Elicottero HH139 A

Si tratta di un elicottero bimotores a turbina di categoria media prodotto da Agusta Westland, individuato dalla Forza Armata per affiancare e gradualmente sostituire le attuali linee HH3F e AB212, in servizio da oltre 30 anni in Aeronautica Militare. L'HH-139A è una soluzione individuata sul mercato per continuare ad assicurare con efficacia il servizio di ricerca e soccorso aereo, sia per i compiti istituzionali di eventuale recupero di equipaggi e personale militare in difficoltà, sia per le attività di concorso alla collettività in caso di voli sanitari di urgenza, calamità naturali e grandi eventi nazionali. Trattandosi di un elicottero già collaudato e in servizio presso altre realtà civili e militari nazionali (Guardia di Finanza, Guardia Costiera, vari Enti locali), l'HH-139A permette di realizzare significative sinergie - addestrative, logistiche e soprattutto operative nel settore delicato e complesso del soccorso aereo, fondamentali per intervenire con successo quando viene richiesto, spesso in condizioni proibitive, di notte, con il maltempo, in zone particolarmente impervie e isolate. L'HH-139A è in grado di operare sia di giorno che di notte grazie all'utilizzo di visori notturni (NVG - Night Vision Goggles), in aree particolarmente impegnative, anche da superfici non preparate, in ambienti polverosi, zone innevate o in ambiente marino. L'elicottero è una macchina particolarmente versatile; in massimo 30 minuti è possibile cambiare la configurazione interna, passando da quella per il soccorso aereo (versione primaria SAR: 5 passeggeri + 1 barella) a quella soccorso aereo e sanitario di urgenza (versione MEDEVAC: da 2 a 4 barelle) o trasporto passeggeri (versione UTILITY: fino a 14 passeggeri).

Diametro rotore	13,80 m
Lunghezza	26,66 m
Altezza	4,95 m
Massa massima al decollo	6.800 kg
Motori	Due turbine Pratt & Whitney PT6C-67C
Velocità massima	306 km/h
Quota di tangenza	5.790 m
Autonomia oraria	3 ore e 54 minuti
Equipaggio	2 piloti + 5 passeggeri e una barella in versione SAR




Elicottero HH139 A dell'Aeronautica Militare Italiana

In figura è rappresentato un HH139A dell'AMI, si notano i galleggianti di emergenza e la video camera posta in prua.

## ADDESTRATORI – Velivolo SF 260EA


Dopo aver superato le selezioni per entrare in Accademia Aeronautica, gli allievi piloti sono inviati presso il 70° Stormo di Latina per conseguire il brevetto di pilota e navigatore di aeroplano sul velivolo monomotore a elica SF.260. La versione originale SF.260AM, in servizio dal 1976, è stata sostituita dopo 235.300 ore di volo, dalla più moderna SF.260EA, voluta e richiesta dalla Forza Armata e della quale l'Aeronautica Militare ha acquisito complessivamente 30 esemplari. Tra le principali novità la completa dotazione per il volo strumentale e un abitacolo molto più spazioso e climatizzato. Il velivolo SF.260EA è un elegante monoplano ad ala bassa di costruzione in lega leggera con carrello retrattile e si differenzia dal SIAI SF.260AM principalmente per il Trim elettrico, la strumentazione digitale, l'avionica aggiornata per il conseguimento delle certificazioni IFR, una abitabilità migliorata. I sistemi di comunicazione radio a bordo includono due ricetrasmittitori VHF/AM e UHF/AM e un sistema di interfono. Gli strumenti e i pannelli di controllo sono dotati di luci integrate che ne permettono una più facile lettura. Un facile accesso al vano batteria attraverso un pannello posto sul lato della fusoliera e molti altri piccoli accorgimenti garantiscono operazioni di manutenzione più semplici.

Apertura alare	8,35 m
Lunghezza	7,10 m
Altezza	2,68 m
Massa massima al decollo	1.250 kg
Motore	Un motore a pistoni 6 cilindri boxer Lycoming 0-540-E4A5 da 260 Hp
Velocità massima	437 km/h
Quota di tangenza	4267 m
Autonomia	1440 km
Equipaggio	1 allievo pilota + 1 istruttore
	In figura è rappresentato un SF260EA del 70° Stormo in virata lungo la costa, durante una missione addestrativa.

[Velivolo SIAI SF260EA dell'AMI](#)

## ADDESTRATORI – Velivolo Aermacchi MB339A

Si tratta di un velivolo d'addestramento e attacco leggero in dotazione al 61° Stormo di Galatina (Lecce) con il quale gli allievi piloti dell'Aeronautica Militare conseguono il brevetto di pilota militare. Impiegato prevalentemente per l'addestramento e il collegamento, l'MB.339A può essere utilizzato anche per missioni di supporto aereo ravvicinato e si è dimostrato molto valido per l'attività dimostrativa delle "Frecce Tricolori" che ne impiegano la variante PAN, provvista di impianto fumogeno. Per estenderne la vita operativa, la flotta MB.339A/PAN è stata recentemente sottoposta a un programma MLU (*Mid-Life Update*), riguardante soprattutto le apparecchiature radio e di navigazione con l'installazione del "GPS". Successore dell'MB.326, ne conserva il turboreattore Viper, ma è caratterizzato dal seggiolino posteriore rialzato che è essenziale per fornire all'istruttore una buona visibilità anteriore specialmente durante le esercitazioni armate. I duecentotrenta MB.339 costruiti, nelle diverse versioni, hanno accumulato nelle nove nazioni in cui sono in servizio, più di 600.000 ore di volo, a testimonianza degli alti livelli di performance del velivolo.

Apertura alare	10,85 m
Lunghezza	10,97 m
Altezza	3,99 m
Massa massima al decollo	5.895 kg
Motore	Un turbogetto Rolls-Royce Viper Mk.632 da 17795 N di spinta
Velocità massima	940 km/h (0,86 Mach)
Quota di tangenza	13.000 m
Autonomia	3.600 km
Equipaggio	1 allievo pilota + 1 istruttore
	In figura sono rappresentati due MB339A durante una missione addestrativa che prevede il volo in formazione. Nel secondo velivolo si nota la sonda per il rifornimento in volo.
<a href="#">Velivolo Aermacchi MB339A dell'AMI</a>	

## ADDESTRATORI – Aliante Grob G103 Twin Astir


È un aliante da addestramento biposto ad ala media prodotto dall'azienda tedesca Grob Aircraft e utilizzato, tra l'altro, nell'ambito dell'attività istruzionale degli allievi dell'Accademia Aeronautica. Dal 1976 è stato istituito presso l'aeroporto di Guidonia (Roma) il Centro di Volo a Vela dell'Aeronautica Militare, che dal 28 marzo 2013 ha assunto la denominazione di Comando Aeroporto/Gruppo di Volo a Vela, dove sono in uso i seguenti alianti: Grob G 103 Twin Astir II, Schempp Hirth Nimbus 4D/M (alianti biposto per competizioni volovelistiche classe "libera", di cui uno motorizzato) e LAK-17a (alianti monoposto per competizioni volovelistiche classe "15/18 metri"). Il Centro ha il compito di organizzare corsi di cultura aeronautica su tutto il territorio nazionale per gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado; svolgere corsi di volo a vela per gli allievi piloti dell'Accademia Aeronautica nell'ambito dell'iter formativo per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare; predisporre corsi di familiarizzazione al volo per gli allievi della Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet" di Firenze e di abilitazione aliante e perfezionamento per piloti degli enti centrali svolti lungo tutto l'arco dell'anno per creare una cultura volovelistica in seno alla Forza Armata; dà supporto nelle attività addestrative riservate a piloti in attività minima.

Apertura alare	17,5 m
Lunghezza	8,18 m
Altezza	1,3 m
Massa massima al decollo	650 Kg
Velocità massima	135 Kts
Equipaggio	1 allievo pilota + 1 istruttore
	<p>In figura è rappresentato un aliante G103 a terra, si nota la grande apertura alare e l'aerodinamica molto curata della fusoliera.</p> <p>L'abitacolo è biposto in tandem, davanti si siede l'allievo e dietro l'istruttore.</p>
<a href="#">Velivolo Grob G103 TA dell'AMI</a>	



## COLLEGAMENTI – Velivolo SIAI S208M


La ditta di Costruzioni Aeronautiche SIAI-Marchetti, negli anni 60, sviluppò dal proprio aereo leggero quadriposto S.205, un aereo a cinque posti, sostanzialmente analogo ma con una motorizzazione di maggiore potenza. Il prototipo di questo nuovo aereo, denominato S.208, volò per la prima volta il 22 maggio del 1967. Monoplano, monomotore ad ala bassa di costruzione interamente metallica venne prodotto in serie dalla primavera del 1968 e nei primi cinque anni ne furono costruiti circa ottanta, dei quali oltre la metà, destinati all'Aeronautica Militare (S.208M) che lo impiegò per il collegamento e l'addestramento. Altri compiti assegnati a livello civile a questo velivolo leggero furono, marginalmente, quello sanitario, quello di trasporto merci ed infine quello agricolo nella versione S.208AG. La versione destinata alla Forza Armata, differiva dalla versione civile per la strumentazione di bordo modificata, due porte per il posto di pilotaggio, la possibilità di montare il gancio per il traino alianti e la mancanza dei serbatoi alle estremità alari. Attualmente è impiegato dalle squadriglie collegamenti e dal Cento di Volo a Vela di Guidonia (Roma), per il traino degli alianti: Grob G 103 Twin Astir II, Schempp Hirth Nimbus 4D/M, LAK 17a.

Apertura alare	10,86 m
Lunghezza	8,10 m
Altezza	2,89 m
Massa massima al decollo	1.500 Kg
Motore	Un motore a pistoni 6 cilindri boxer Lycoming O-540-E4A5 da 260 Hp
Velocità massima	285 Km/h
Quota di tangenza	5.400 m
Autonomia	1.200 Km
Equipaggio	1 o 2 piloti + 3 o 4 passeggeri
	In figura è rappresentato un S208M a terra prima del decollo per una missione di collegamento.

Velivolo SIAI S208M dell'AMI

## COLLEGAMENTI – Velivolo Piaggio P180

Le Squadriglie Collegamenti di Milano Linate e Gioia del Colle (Bari), ma anche il 14° Stormo di Pratica di Mare (Roma), utilizzano per compiti di trasporto leggero e collegamento il biturbina P.180 del quale l'Aeronautica Militare è peraltro il principale utilizzatore "istituzionale", con una flotta di quindici macchine. L'inizio della ricerca per il progetto del "Piaggio P.180" è cominciata nel 1979 e dopo dieci anni di studi, nel 1990, è stato finalmente presentato IL "Piaggio P.180", un aereo senza precedenti costruito con le tecnologie più avanzate. Orientato verso il mercato executive il "Piaggio P.180" è estremamente ben progettato in quanto offre le prestazioni di un aereo turbofan della stessa categoria ma con l'economia dei motori a turboelica. Il Piaggio P.180 Avanti rappresenta la migliore combinazione fra tecnologia e comfort. Può essere configurato per il trasporto di nove passeggeri con uno o due piloti oppure allestito per 5 VIP. Il concetto ispiratore del progetto è stato la ricerca della massima efficienza evidenziata soprattutto dalla particolare linea del muso di forma continua e con le superfici vetrate di ampie dimensioni. La configurazione propulsiva con le eliche spingenti garantisce al velivolo dei bassi livelli di rumorosità in cabina.

Apertura alare	14,03 m
Lunghezza	14,41 m
Altezza	3,97 m
Massa massima al decollo	5.239 Kg
Motori	Due turboelica Pratt & Whitney PT6A-66 da 850 Hp
Velocità massima	732 Km/h
Quota di tangenza	12.500 m
Autonomia	2.592 Km
Equipaggio	2 piloti + 1 specialista + 5 VIP oppure 8 Passeggeri
	In figura è rappresentato un P180 in volo sul mare. Si nota la particolare architettura di questo aereo che prevede un piccolo impennaggio orizzontale nella parte anteriore della fusoliera.
<p>Velivolo Piaggio P180 dell'Aeronautica Militare Italiana</p>	

## COLLEGAMENTI – Velivolo Falcon 900EX

Aereo a getto trimotore con autonomia intercontinentale il Falcon 900EX è uno dei velivoli utilizzati dal 31° Stormo di Ciampino (Roma) per il trasporto di Stato e voli sanitari. Quest'ultima è un'attività che, dato "l'imminente pericolo di vita" delle persone trasportate, impone un livello di prontezza, ventiquattr'ore al giorno, 365 giorni all'anno. Il Falcon 900EX ha una dotazione elettronica di bordo tra le più sofisticate per velivoli della sua categoria e una configurazione che ricalca quella del Falcon 50, ma più grande per accogliere un maggior numero di passeggeri. Il 900EX può operare da piccoli aeroporti ad altitudini elevate anche in giorni con alte temperature. È l'aeromobile più versatile e anche uno dei più sicuri grazie alla sua bassa velocità in avvicinamento, inferiore a quella dei concorrenti bireattori. La strumentazione di bordo, offre ai piloti la possibilità di seguire facilmente la progressione della missione mentre la spaziosa cabina offre ai passeggeri un alto comfort durante il volo. La versione EASy (*Enhanced Avionics System*) è dotata di schermi LCD che consentono una più veloce lettura dei parametri di volo e permettono l'inserimento di dati tramite un apposito cursore. L'allestimento interno standard per l'Aeronautica Militare consente il trasporto di dodici passeggeri.

Apertura alare	19,33 m
Lunghezza	20,21 m
Altezza	7,55 m
Massa massima al decollo	21.909 Kg
Motori	Tre turbofan TFE 31-60 da 27500 N di spinta
Velocità massima	940 Km/h (0,86 Mach)
Quota di tangenza	15.500 m
Autonomia	8.019 Km
Equipaggio	2 piloti + 1 specialista + 1 assistente di volo + 15 passeggeri
<p>Velivolo Falcon 900EX dell'AMI</p> 	<p>In figura è rappresentato un Falcon 900EX in volo sul mare. Si nota la particolare architettura di questo aereo che prevede i tre turboreattori situati nella parte posteriore della fusoliera.</p>

## COLLEGAMENTI – Velivolo Airbus A319CJ

Da marzo 2000 il 31° Stormo ha preso in carico il primo dei tre bireattori di linea Airbus A319 versione Corporate Jet (CJ) dotata di serbatoi ausiliari che ne aumentano l'autonomia rispetto alla versione commerciale e che rappresenta il modello "accorciato" dell'A320. L'Airbus A319CJ è il primo velivolo dell'Aeronautica Militare certificato per eseguire avvicinamenti ILS (*Instrument Landing System*) CAT3, ovvero in assenza di visibilità verticale e orizzontale ed è in grado di atterrare e fermarsi in pista automaticamente. L'allestimento interno consiste di quattro zone: una «conference room», una zona di riposo, ad elevato confort, riservata alle massime autorità a bordo, il compartimento per i passeggeri e il compartimento per il riposo dello staff e per il centro comunicazioni dotato di telefono satellitare. L'A319CJ dispone del sistema di controllo *fly by wire* che riceve input da due "cloche laterali" di tipo «sidestick». La strumentazione è molto moderna, con due piloti automatici, due Flight Director, un Autothrust per la regolazione automatica della potenza nelle varie fasi di volo, un sistema elettronico digitale di presentazione dei dati e un Hud (*Head-Up Display*) per facilitare gli atterraggi su piste prive di radioassistenza e i decolli in condizioni di bassa visibilità.

Apertura alare	33,91 m
Lunghezza	33,80 m
Altezza	11,80 m
Massa massima al decollo	75.500 kg
Motori	Due turbofan CFM56 da 265.000 N di spinta
Velocità massima	900 km/h (0,82 Mach)
Quota di tangenza	10.060 m
Autonomia	8.500 km
Equipaggio	2 piloti + 2 specialista + 2 assistente di volo + 50 passeggeri
	In figura è rappresentato un velivolo A319 CJ dell'AMI in volo durante un volo di trasporto VIP
<a href="#">Velivolo Airbus A319CJ dell'AMI</a>	




## Trasporto tattico – Velivolo C27J

La nuova versione del velivolo da trasporto tattico in dotazione all'Aeronautica Militare è il C27J "Spartan", derivato dal vecchio G-222 su requisito di Forza Armata, equipaggiato con gli stessi motori e numerosi apparati del C-130J e perfettamente integrabile con quest'ultimo. Il C-27J si è dimostrato un cargo medio particolarmente versatile e flessibile nell'impiego e in grado di svolgere con efficacia le diverse missioni da trasporto tattico operando anche da piste semi-preparate o deteriorate e all'interno dei teatri operativi. Questo velivolo garantisce all'Aeronautica Militare di effettuare con efficacia anche missioni di tipo sanitario, aviolancio di materiali e paracadutisti, pattugliamento marittimo. Tra il 2005 e il 2007, sono stati consegnati dall'Alenia all'Aeronautica Militare dodici velivoli con relativo supporto logistico. In Italia affianca i C-130J presenti alla 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa, permettendo alla Forza Armata e al Paese di poter contare su una rinnovata componente di trasporto. La versione consegnata all'Aeronautica Militare è tra le più ricche e complete, e prevede un sistema di proiezione dati di tipo avanzato, con digital map ed un doppio *Head Up Display* (HUD), un sistema di rifornimento in volo ed uno di auto-protezione DASS (*Defensive Aids Sub System*).

Apertura alare	28,70 m
Lunghezza	22,70 m
Altezza	9,80 m
Massa massima al decollo	31.800 kg
Motori	Due turoelica Rolls Royce AE da 4.700 Hp
Velocità massima	590 km/h
Quota di tangenza	9.144 m
Autonomia	5.950 km
Equipaggio	2 piloti + 1 specialista + 40 paracadutisti
	In figura è rappresentato un velivolo C27J dell'AMI in volo lungo la costa, si nota la sonda del rifornimento in volo, sulla parte sinistra in alto della fusoliera.
<p>Velivolo C27J dell'AMI</p>	

## Pattugliamento marittimo – Velivolo Breguet Br.1150

Questo caratteristico aereo è il Breguet Br.1150 Atlantic, velivolo da pattugliamento "ognitempo" prodotto in Europa, caratterizzato da elevate autonomia e raggio d'azione e specificamente realizzato per operare nell'ambiente marittimo. È dotato di radar di scoperta di superficie, sensore MAD (rilevatore di anomalie magnetiche originate dai metalli ferrosi), radio-boe acustiche attive e passive per la scoperta e tracciamento dei sommergibili, siluri leggeri, bombe di profondità e dispositivi fumo-luce di segnalazione per un totale di 3.500 kg di carico utile. Il Br.1150 è dotato di battello pneumatico aviolanciabile utile per il soccorso in mare. Le missioni di soccorso vedono impiegate prevalentemente le unità elicotteri dell'Aeronautica Militare, ma nelle operazioni SAR (Ricerca e Soccorso) sul mare possono spesso rivelarsi determinanti anche l'autonomia e le capacità di scoperta degli Atlantic. Gli Atlantic dell'Aviazione per la Marina in dotazione al 41° Stormo di Sigonella (Siracusa), sono impiegati con equipaggi misti dell'Aeronautica Militare e Marina Militare. Lo stesso gruppo di volo è posto alle dipendenze operative della Marina. Compiti dell'unità sono la ricerca antisommergibile (ANTISOM), il pattugliamento marittimo, la ricognizione fotografica ed elettronica e la ricerca e il soccorso.

Apertura alare	36,30 m
Lunghezza	37,71 m
Altezza	11,33 m
Massa massima al decollo	43.500 Kg
Motori	Due turboelica Rolls Royce Mk 21 da 6.100 Hp
Velocità massima	658 km/h
Quota di tangenza	9.200 m
Autonomia	8.000 km
Equipaggio	2 piloti + 1 flight engineer + 1 coordinatore tattico +5 operatori + 1-3 osservatori
	<p>Velivolo Br.1150 dell'AMI</p> <p>In figura si vede una coppia di velivoli Br.1150 dell'AMI in volo lungo la costa durante una missione di pattugliamento marittimo.</p>

## Caccia – Velivolo AMX

Il velivolo AMX “Ghibli” è un aereo monomotore da attacco e ricognizione, disponibile anche nella versione biposto da addestramento avanzato (AMX-T), frutto della collaborazione industriale tra Italia, con Alenia che detiene il 70,3% del programma, e Brasile, con Embraer che cura il rimanente 29,7%. L'AMX-T è soprattutto velivolo da addestramento e OCU (*Operational Conversion Unit*), ma ha anche capacità operative assimilabili a quelle del monoposto. Il Ghibli è in grado di svolgere missioni di supporto ravvicinato, ricognizione tattica ed aerocooperazione con le forze di superficie (terrestri e navali). Il velivolo è dotato di un impianto per il rifornimento in volo e, grazie al sistema avionico in dotazione, è in grado di svolgere missioni ognitempo. Per accrescere le potenzialità d'impiego della flotta, a favore della linea AMX - rappresentata attualmente dai gruppi di volo del 32° Stormo di Amendola (Foggia) e del 51° Stormo di Istrana (Treviso) - sono stati sviluppati specifici programmi addestrativi per operare con l'ausilio di visori notturni ed è stato completato un programma di ammodernamento ACOL (Aggiornamento Capacità Operative e Logistiche) volto, tra l'altro, a dotare il Ghibli di munizionamento più moderno, preciso e avanzato.

Apertura alare	9,97 m
Lunghezza	13,23 m
Altezza	4,55 m
Massa massima al decollo	13.000 kg
Motori	Un turbofan Rolls-Royce RB.168 Spey da 50.000 N di spinta
Velocità massima	940 km/h (0,86 Mach)
Quota di tangenza	13.000 m
Autonomia	3.600 km
Equipaggio	1 pilota
Armamento	1 Cannone calibro 20 mm + 3.800 kg di carichi esterni




Velivolo AMX dell'AMI

In figura è rappresentato un AMX in missione durante una virata a bassa quota.

## Caccia – Velivolo Aermacchi MB339 CD


Dopo aver conseguito il brevetto, i piloti militari prescelti per la linea da caccia svolgono un corso pre-operativo presso il 61° Stormo di Galatina (Lecce) con l'MB.339CD, per poi continuare l'addestramento presso i gruppi di conversione operativa dei velivoli da combattimento che saranno chiamati a impiegare. L'MB.339CD (Completamente Digitale) può anche essere impiegato per compiti di Difesa Aerea. Oggi, infatti, ogni forma di volo può diventare un potenziale pericolo per la sicurezza dei cittadini e l'inviolabilità dei nostri cieli. Da qui i nuovi compiti operativi assegnati agli MB.339CD che, come gli elicotteri HH-3F, risultano particolarmente efficaci per il contrasto di minacce aeree a bassa velocità e a bassa quota come quelle che potrebbero essere utilizzate in un eventuale attacco terroristico. La principale innovazione su questo velivolo è rappresentata dalla strumentazione di tipo avanzato di cui dispone: su tale velivolo, i classici strumenti a quadrante tondo sono stati sostituiti da 3 schermi a colori e dal visore a testa alta del tipo Head Up Display in entrambi i posti di pilotaggio. Tale caratteristica rappresenta una peculiarità quasi esclusiva di questo velivolo nel settore addestrativo.

Apertura alare	11,22 m
Lunghezza	11,24 m
Altezza	3,99 m
Massa massima al decollo	6.350 kg
Motore	Un turbogetto Rolls-Royce Viper Mk.632 da 17795 N di spinta
Velocità massima	km/h (0,77 Mach)
Quota di tangenza	13.000 m
Autonomia	2.037 km
Equipaggio	1 o 2 piloti
Armamento	Fino a 2.040 kg di carichi esteri
	In figura è rappresentato un MB 339 CD in virata stretta sulla costa, in missione addestrativa.
<p>Velivolo Aermacchi MB339CD dell'AMI</p>	



## Caccia – Velivolo Tornado IDS


Si tratta di un velivolo da combattimento bireattore, biposto, con ala a geometria variabile e capacità ogni tempo che l'Aeronautica Militare ha acquisito a partire dal 1982. Tramontato il rischio di un confronto militare globale, la probabilità di utilizzare un velivolo come il Tornado, la cui efficacia è stata accresciuta dall'acquisizione di sistemi d'arma d'avanguardia, riguarda essenzialmente le cosiddette "operazioni di risposta alle crisi", interventi cioè nelle fasi più virulente di un confronto militare con lo scopo di attivare il processo di progressiva stabilizzazione, di svolgere quell'azione di deterrenza che permettono, insieme, di garantire, dal cielo, la sicurezza delle forze di superficie e di spegnere, sul nascere, possibili "ritorni di fiamma". Il ruolo di questi velivoli va quindi inquadrato unicamente con finalità strumentali alla vocazione pacifica del nostro Paese. Nella versione standard IDS (*Interdiction Strike*), in dotazione al 6° Stormo di Ghedi (Brescia), il Tornado può essere impiegato come cacciabombardiere e ricognitore. Il 50° Stormo di Piacenza, invece, è equipaggiato con la variante IT-ECR (*Electronic Combat Reconnaissance*), specializzata nella soppressione delle difese aeree avversarie mediante l'impiego di missili aria-superficie AGM-88 HARM.

Apertura alare	8,60 m – 13,21 m
Lunghezza	16,70 m
Altezza	5,95 m
Massa massima al decollo	28.000 kg
Motori	Due turbofan Turbo Union RB.199 Mk.103 da 72600 N di spinta con postbruciatore
Velocità massima	1.480 km/h (1,2 Mach)
Quota di tangenza	15.000 m
Autonomia	3.800 km
Equipaggio	1 pilota + 1 navigatore
Armamento	2 cannoni calibro 27 mm + 9.000 kg di carichi esteri
	In figura è visibile una coppia di Tornado IDS durante un'apertura dopo un volo in formazione.

Velivolo Tornado IDS dell'AMI


## Caccia – Velivolo Eurofighter 2000 EFA

Attualmente il più avanzato aereo da combattimento mai sviluppato in Europa è il caccia Eurofighter 2000 EFA, in grado di offrire capacità operative di ampio respiro e un'efficacia impareggiabile nel settore della Difesa Aerea. Concentrato di tecnologia e sapienza ingegneristica, l'Eurofighter assicura maggiore efficacia e credibilità. L'inserimento di questi velivoli nel servizio d'allarme nazionale, garantito dai reparti dell'Aeronautica Militare per la Difesa Aerea 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, permette di fornire una maggiore capacità a quel complesso dispositivo che, in pochi minuti, assicura il decollo dei caccia per intercettare e identificare qualunque traccia aerea sospetta rilevata dai radar. Frutto della collaborazione industriale di Germania, Gran Bretagna, Italia e Spagna, l'Eurofighter è stato anche acquistato dall'Austria, Arabia Saudita e Oman. I caccia, in servizio presso il 4° Stormo di Grosseto, il 36° Stormo di Gioia del Colle (Bari) ed il 37° Stormo di Trapani, vengono impiegati oltre che nelle attività di Difesa Aerea, anche nell'*air policing* sull'Albania, Slovenia e Islanda. Per quest'ultima, gli Eurofighter del 4° e 36° Stormo hanno operato dal 7 giugno all'8 luglio 2013 nell'operazione "Cieli Ghiacciati" con il compito di assicurare il servizio di sorveglianza dello spazio aereo islandese e di svolgere attività addestrativa.

Apertura alare	10,95 m
Lunghezza	15,96 m
Altezza	5,28 m
Massa massima al decollo	23.000 kg
Motori	2 turbofan Eurojet EJ200 da 60 kN di spinta a secco e 90 kN di spinta con postbruciatore
Velocità massima	Mach 2
Quota di tangenza	13.000 m
Autonomia	3.600 km
Equipaggio	1 pilota
Armamento	1 cannoni calibro 27 mm + 6.500 kg di carichi esteri
	<p>In figura è visibile una coppia di EFA durante un volo in formazione.</p> <p>Velivolo Eurofighter 2000 dell'AMI</p>

## Aereo Cisterna – Velivolo KC 767A

Questo aereo deriva dal velivolo commerciale Boeing 767-200 "Extended Range". Il KC-767 Tanker/Transport garantisce un'elevata autonomia di volo e di carico unita alla capacità di rifornimento in volo, quale "receiver" o "tanker". Il KC-767A può rifornire usando il sistema "boom" oppure i pod alari e centrale a tubi e cestelli. I sistemi di rifornimento sono compatibili con i velivoli italiani e alleati inoltre il KC-767A è in grado di essere rifornito in modo da estendere il proprio raggio d'azione. Capacità del sistema di rifornimento in volo: sistema di rifornimento "boom" ad asta rigida con capacità di flussaggio fino a 4.091 litri al minuto; punto centrale a tubo e cestello con capacità fino a 2.727 litri al minuto; punti di estremità alare a tubi e cestelli con capacità fino a 1.818 litri al minuto; ricettacolo universale con capacità di imbarcare fino 4.091 litri al minuto. Il velivolo si può allestire in tre diverse configurazioni (COMBI, CARGO e FULL PAX), con un carico utile fino a 25.000 kg. Nella configurazione cargo si possono imbarcare 19 pallet militari NATO standard. Nella configurazione passeggeri si possono imbarcare fino a 200 passeggeri con relativi bagagli. Nella configurazione combi si possono imbarcare fino a 100 passeggeri e 10 pallet militari standard NATO.

Apertura alare	47,57 m
Lunghezza	48,51 m
Altezza	15,85 m
Massa massima al decollo	180.000 kg
Motori	Due turbofan General Electric da 273.060 N di spinta
Velocità di crociera	900 km/h (0,8 Mach)
Quota di tangenza	13.000 m
Autonomia	11.500 km
Equipaggio	2 piloti + 1 flight engineer + 1 specialista
Massimo carburante imbarcabile	70 tonnellate
 <p>Velivolo KC 767A dell'AMI</p>	In figura si vede un aereo cisterna KC 767 A con i tubi del rifornimento in volo estesi.