www.analisidifesa.it

Anno 18 - N° 184

Febbraio 2017

i Documenti di Analisi Difesa

CONTRACTORS AIR FORCE

di Pietro Orizio

Dopo aver calpestato i principali e sanguinosi campi di battaglia – o di pace! – del Mondo, i contractors si stanno facendo sempre più largo in una nuova dimensione: quella aerea. Ad alcune società private è stato appunto affidato il compito di partecipare all'addestramento dei piloti americani con i propri mezzi, impersonando forze aeree nemiche nei *dogfights:* i duelli aerei. Di per sé la notizia non sarebbe così eclatante, giacché la U.S. Navy sta adottando tale pratica da più di 20 anni, se non fosse che vere e proprie forze aeree private sono ormai disponibili sul mercato, al miglior offerente; un campanello d'allarme, quindi, per non ritrovarsi impreparati all'ennesima evoluzione incontrollata della privatizzazione della guerra, avverte Laura A. Dickinson della George Washington University.

La guerra civile libica, le operazioni contro Boko Haram, le ostilità in Sud Sudan, gli scontri in Mali, Congo o Burundi palesano contesti in cui contingenti aerei privati farebbero comodo e su cui scaltri imprenditori del settore potrebbero far leva.

Erik Prince in testa! Freschissima infatti la notizia che piloti militari sul suo libro paga starebbero bombardando la Libia con aerei dell'Aeronautica degli Emirati Arabi Uniti.

Tagli al bilancio, esodo di piloti verso carriere civili più remunerative ed un sovraccarico operativo (Iraq, Afghanistan e ora anche Siria) che dura incessantemente da quasi 15 anni hanno portato *"la più piccola Air Force della storia ad affrontare il maggior numero di missioni di sempre"*, afferma Deborah Lee James, segretario all'Aeronautica.

Lo stesso vale per tutte le componenti aeree delle Forze Armate statunitensi (Aeronautica, Esercito, Marina, Marines e Guardia Costiera) che, da tempo ed all'unisono, lamentano la mancanza di fondi, mezzi e piloti per l'addestramento delle proprie squadriglie.

Mentre gli F-22 e F-35 sono impegnati a far bella mostra – almeno si spera! – nei vari air-shows, gli "anziani" di 4a generazione continuano a martellare talebani e califfi senza sosta. Complici anche gli onerosi investimenti nei suddetti sistemi d'arma di 5a generazione, l'USAF è stata costretta a sciogliere il 65° Squadron "Aggressore" di Nellis, Nevada.

"I tempi sono duri per l'intero Paese e quando si devono affrontare dei sacrifici bisogna pensare strettamente alle priorità e prendere decisioni difficili," ha detto Jeremy Allen, comandante del disciolto squadrone. Da notare che il budget annuale della sua unità era di circa 32 milioni di euro: meno di un quarto del prezzo di un nuovo F-35! Insieme al 64° (sempre a Nellis) ed al 18° (in Alaska), il 65° costituiva una delle tre formazioni "*Red Air*" – avversarie – che utilizzavano varie tipologie di aerei da contrapporre ai "*Blu Air*" o "*good guys*" (i buoni) nelle esercitazioni: MiG-17, MiG-21, MiG-23, T-38 Talon ma anche velivoli ben più moderni come F-15 e F-16, verniciati con livree nemiche ed impieganti le stesse tattiche.

Privatizzare l'addestramento al combattimento

La soluzione per tappare l'ennesima falla addestrativa è stata individuata nei CAS (Contract Air Services: servizi aerei a contratto) con cui alcune Private Military Companies forniscono piloti e mezzi. I CAS comprendono anche trasporti e logistica, ricerca e sviluppo e rifornimento in volo.

La realtà dei servizi aerei a contratto, seppur ancora ad un livello marginale

rispetto al potenziale, ha già interessato le componenti aeree delle altre U.S. Armed Forces – soprattutto della Marina – da tempo, diffondendosi progressivamente anche in altri Paesi NATO come Canada, Francia e Germania.
Non tutti hanno accettato di buon occhio quest'esternalizzazione e l'Air Force in primis si è sempre dimostrata alquanto riluttante, tuttavia l'idea di ricorrere ai contractors circolava dal 2014, quando la situazione degli schieramenti *"Red Air"* era già stata definita disastrosa. Alle aziende convocate per potenziali contratti, il 99th Contracting Squadron (adibito a funzioni logistiche ed amministrative) ha parlato di *"un gap tra le esigenze addestrative della forza combattente e disponibilità di "avversari", risultante in una contrazione di 30.000-40.000 sortite all'anno."*

Un problema particolarmente sentito presso la Scuola avanzata di combattimento dell'Aeronautica militare degli Stati Uniti di Nellis, dove il deficit nel 2016 è di 3.000 sortite. Si è così iniziato a "provare" piloti e caccia della *Draken International*, lasciando spazio ad ulteriori sviluppi in caso di esito soddisfacente. Il primo contratto, articolato su due tranche – dal 30/11/15 al 19/12/15 e da Aprile a fine Giugno 2016 – ha riguardato solamente esercitazioni singole, tralasciando per ora le grandi manovre militari internazionali Red e Green Flag.

La tipologia di "aggressori" richiesti erano velivoli di 4a generazione come F-15, F-16 o F-18 in grado di raggiungere Mach 1.0+, dotati di ricevitore d'allerta radar (RWR) e sistemi di guerra elettronica. Il tutto in numero uguale o superiore a quello delle *"Blue Forces"*: qualunque aereo in forza all'USAF.
Ed ecco cosa possono schierare i privati: La ***Airborne Tactical Advantage Company*** dispone di F-21 Kfir, MK-58 Hawker Hunter e L-39 Albatross.

La ***Tactical Air Support*** utilizza dei Northrop/Canadair F-5B Freedom Fighter ed un Embraer EMB-314 Super Tucano (che apparteneva alla *Blackwater*).

Addirittura la ***Draken International*** dispone di più di 70 aerei: 27 MiG-21, 13 A-4K Skyhawk, 9 Aermacchi MB-339CB, 21 Aero Vodochody L-159E e 5 L-39s, oltre ad una decina di aerei cargo.

Per la maggior parte si tratta di esemplari datati e ritirati dal servizio, ma sottoposti a processi di revamping e di upgrade tecnologico per simulare quanto più realisticamente e a basso costo (una sortita di un F-15 dell'USAF costa quanto 3-4 sortite dei velivoli della *Draken*)

minacce aeree quali Su-30, MiG-29, J-10 e J-11 di Paesi potenzialmente ostili come Cina e Russia. Man mano che gli aerei di 5a generazione entreranno in servizio in maggiori quantità, gli "aggressori" dovranno esser sempre più avanzati per costituire una minaccia apprezzabile ai fini addestrativi. Ci sarà bisogno quindi di notevoli investimenti che i militari non sono disposti ed in grado di affrontare, a breve almeno!

Quando altri Paesi si doteranno di aerei più avanzati, allora si renderanno necessarie soluzioni più moderne; per ora è sufficiente che gli opponenti siano semplicemente più numerosi per testare gli esemplari di 5a generazione con minacce multiple: almeno sei per ogni F-35

I piloti a contratto saranno principalmente ex-militari, così come molti tecnici e dirigenti delle società. Un ampio ruolo sarà ricoperto anche dai simulatori per le esercitazioni più pericolose e per le minacce più avanzate, comprese le contraeree nemiche.

I principali fornitori

Oltre alla *Draken International,* tra i principali fornitori di CAS abbiamo:

ATAC USA

vanta una solida collaborazione con la marina grazie ad una corposa presenza di ex piloti dell'aviazione navale tra il suo staff. In particolare, da più di vent'anni i suoi aeromobili vengono utilizzati per simulare attacchi aerei o missilistici contro i gruppi di battaglia delle portaerei. Secondo il sito aziendale, la società avrebbe volato quasi 44.000 ore in supporto al Dipartimento della Difesa (di cui 25.000 per la Marina e 5.000 per l'Aeronautica), conducendo 25.000 sortite e facendo risparmiare al contribuente 911 milioni di euro.
Per far fronte alla crescente richiesta di ore – 3.000 per l'Aeronautica ed altrettante per la Marina entro il 2018 – l'*ATAC* è alla costante ricerca di piloti ed aerei usati: in particolare F-15 israeliani o giordani, ma anche MIG ucraini.

Omega Air Refueling Services ha un contratto per il rifornimento in volo di aerei della Marina e del Corpo dei Marines.
Si è resa famosa per il primo rifornimento in volo di un drone, nel 2014: l'X-47B
E' attualmente dotata di tre cisterne volanti: 2 Boeing KC-707 e 1 KDC-10. Nel 2011 ha subito la perdita di un KC-707 schiantatosi in fase di decollo.

Air USA

fornitore di velivoli e piloti per addestramento interforze di Marines e USAF dal 2010. Ha condotto numerose sortite per l'addestramento degli acquisitori di obiettivi JTAC per il supporto aereo ravvicinato, sia in modalità "dry" (con munizionamento inerte) e "live" (con bome da esercitazione BDU-33).

Business in crescita

Jeffrey Parker, presidente di *Airborne Tactical Advantage* parla di un business che sta "letteralmente esplodendo" e aggiunge: *"Abbiamo creato il settore degli opponenti esternalizzati. Ora che l'intenzione di Air Force e Marina è quella di affidare sempre più l'attività addestrativa ai civili, gli affari dovrebbero raddoppiare entro il 2018, per trasformarsi in un attività multimilionaria in un lustro"*.

Il Generale Hawk Carlisle, comandante del Air Combat Command (il più grande dei dieci comandi congiunti dell'USAF) ha recentemente ribadito che *"per i prossimi 15-20 anni l'Air Force avrà bisogno di aumentare l'utilizzo dei contractor"* in funzioni "Red Air". Tuttavia, ha aggiunto: *"Abbiamo bisogno di Red Air interni in modo da poter costruire l'expertise necessaria per un addestramento ad alto livello"*.
La privatizzazione dell'addestramento dei piloti militari interessa pure il comparto dei mezzi ad ala rotante, che pare indirizzato alle "flotte aziendali" e ai noleggi a lungo termine. La U.S. Navy si trova a dover gestire elicotteri d'addestramento decisamente inadeguati, obsoleti e costosi. Rinnovare il parco veicoli di Marina, Marines e Guardia Costiera e trovarne i relativi piloti risulterebbe economicamente proibitivo.
Concentrandosi sull'ottenimento di avanzatissimi MH-60R e convertiplani (tipo V-22 Osprey) in grado di opera-

re da una nave all'altra come stanno attualmente facendo, i vertici militari rischiano di creare una Marina con la miglior flotta di aeromobili al Mondo, ma senza un adeguato addestramento e numero di piloti. Perciò, ci si è rivolti nuovamente al mercato: Attraverso i contractors si sarebbe trovata la miglior soluzione per la gestione delle risorse finanziarie, il rinnovamento continuo dei mezzi e l'eliminazione dei costi di manutenzione a lungo termine. La Marina fornirà comunque direttive e supervisione, stabilirà gli standard e potrà condurre test, lasciando acquisizione, manutenzione ed addestramento ai privati. Questi rivenderanno inoltre i mezzi quando saranno ormai datati.

Missioni di guerra

Anche il mondo dei droni dell'USAF non è scevro da questo genere di relazioni. I loro piloti, sottoposti a turni estenuanti ed attratti da remunerazioni civili doppie o triple rispetto a quelle militari, si stanno mettendo al servizio di compagnie private a cui Il Pentagono ha affidato droni per ricognizione ed intelligence; senza "premere il grilletto", insomma! Per la prima volta, i contractors hanno ottenuto 4 dei quasi 60 droni che ogni giorno vengono impiegati dai militari contro lo Stato Islamico.
Il loro numero aumenterà di altre sei unità nei prossimi due anni: 10 MQ9 Reaper entro il 2019, per un totale di 90 pattugliamenti aerei al giorno. Sebbene il numero preciso sia classificato, i piloti-contractors di droni dovrebbero ammontare a diverse centinaia, ma ancora ben lontani dall'obiettivo di 1.280. La notizia ha sollevato molte critiche per il coinvolgimento dei civili – anche se indirettamente – nella *"kill chain"*: la letale procedura che inizia con la sorveglianza e finisce col lancio di un missile. Le società coinvolte sono la ***Aviation Unmanned*** e la ***General Atomics Aeronautical Systems Inc.*** (unico fornitore di droni armati del Pentagono). Come per le operazioni gestite da uomini in uniforme, anche quelle dei contractors prevedono la stessa supervisione, analisi ed archiviazione dei dati raccolti da parte di unità d'intelligence militare. Il ruolo della *General Atomics* si estende ulteriormente nella fornitura di supporto logistico, manutenzione hardware e software, supporto alle operazioni di volo e riparazioni; servizi che negli ultimi due anni le hanno fruttato più di 645 milioni di euro.

La nuova saga di Erik Prince

Chi non poteva mancare nel nuovo business dei servizi aerei a contratto è Erik Prince, ex-Navy SEAL e controverso fondatore di *Blackwater*. Secondo una notizia apparsa su Intelligence Online l'11 gennaio 2017 egli avrebbe fornito i piloti – perlopiù americani – che ai comandi di aerei dell'Aeronautica militare emiratina, decollano dalla base aerea libica di al-Khadim per operazioni di bombardamento a sostegno del regime di Tobruk e del maresciallo khalifa Haftar. Gli aerei utilizzati sarebbero un paio di IOMAX AT-802 con livree occultate per dissimulare un intervento diretto – quello degli Emirati Arabi Uniti – che finora si era limitato alla fornitura di fondi, armi ed addestramento.
Immediata la smentita di Prince, ma innegabile risulta la sua predilezione per quella tipologia di velivoli (aerei agricoli nella versione da intelligence, sorveglianza, ricognizione e attacco leggero) come soluzioni antinsurrezionali. Così come indiscutibili sono i suoi forti legami in ambito militare con le monarchie del Golfo: Dopo aver venduto *Blackwater* e trasferitosi ad Abu Dhabi nel 2010, ha fondato la *Reflex Responses Company* o *R2* e firmato un contratto da 500 milioni di euro con il Governo degli Emirati per arruolare ed addestrare una "legione straniera" di 800 uomini per operazioni antiterrorismo e di sicurezza interna.
Questo è solo l'ultimo capitolo della sua avventura in ambito aeronautico. Ad aprile 2016, infatti era già tornato negativamente alla ribalta per aver cercato di offrire sul mercato una forza aerea privata. Jeremy Scahill – feroce critico di Prince – e Matthew Cole hanno pubblicato un articolo su *The Intercept*, descrivendo ampiamente la tortuosa e singolare vicenda.
Quella di un'aeronautica privata, è sempre stata una fis-

sazione per l'ex incursore di Marina; desiderio che è riuscito in parte a realizzare durante i suoi anni d'oro – con *Blackwater* – attraverso elicotteri Little Bird con operatori armati, erti a simboli della presenza americana in Iraq. Per non parlare dei cargo forniti al Dipartimento della Difesa, di Stato, CIA ed altre agenzie governative e del Super Tucano d'attacco proposto come soluzione controrivoluzionaria. Le sue vicissitudini legali l'hanno però obbligato ad accantonare temporaneamente il progetto.

L'occasione per riprovarci è arrivata nel 2013, durante un tour in Africa occidentale. Recatosi in Burkina Faso e Niger per valutare investimenti in miniere di magnesio, la precarietà d'entrambi i Paesi lo spinsero a considerare una componente aerea di sorveglianza per individuare rapidamente attacchi di banditi ed insorti. Senza però impiegare armi o *Private Military Companies*! Partendo da tali presupposti, ad inizio 2014, fondò col gigante cinese *Citic Group* la *Frontier Services Group (FSG)* che si sarebbe occupata di logistica e trasporti, spedizioni di minerali, trasferimenti di personale, operazioni Medevac ed intelligence e sorveglianza. In realtà, Prince cercava di ripulire la sua immagine e lasciar sgonfiare gli scandali della *Blackwater*.

Nel febbraio 2014, a un mese dalla nomina a presidente di *FSG*, acquistò due aerei agricoli Thrush 510G al prezzo di 910.000 euro ognuno. Secondo il "Progetto Mike" presentato alla *Frontier,* essi avrebbero dovuto condurre ricognizioni per le truppe maliane, impegnate contro la branca locale di al-Qaeda. Per esser equipaggiati con appositi sistemi di sorveglianza, entrambi gli aerei volarono direttamente dalla fabbrica in Georgia agli hangar della *Airborne Tecnologies,* vicino Vienna. A partire da luglio 2014, vennero apportare le modifiche come da richiesta del misterioso committente: nome in codice "Echo Papa". Si scoprirà poi che "E.P." altri non era che Erik Prince, proprietario del 25% della *Airborne* stessa.

La dichiarazione di neutralità austriaca e gli stringenti regolamenti nazionali ed europei in tema d'esportazioni di armamenti avrebbero decisamente cozzato con l'allestimento e commercializzazione di veri e propri aerei d'attacco. Si pensò quindi ad un Paese molto più "elastico" come la Bulgaria: ed ecco nascere la *LASA Engineering Ltd.*

Ad essa sarebbe spettato il montaggio degli armamenti, la pubblicizzazione e commercializzazione dei due aeromobili. Anche gli armamenti sono stati reperiti in Bulgaria, attraverso la collaborazione col vivace mercato – o traffico – locale.

A ottobre 2014, dopo aver montato circa 700 kg d'equipaggiamento sul primo Thrush, l'impellenza d'inviarlo urgentemente in Kenya – così fu detto ai tecnici – obbligò ad un test di volo molto approssimativo, della durata di mezz'ora. In due giorni si cercò di riparare i principali problemi emersi per poi trasferirlo in Africa. L'aereo fu però obbligato ad un atterraggio d'emergenza per un problema alla pompa di carburante. Dopo esser stato riparato, partì per Malta dove un appassionato di aerei, incuriosito dal singolare allestimento, lo fotografò e pubblicò la foto nel proprio blog. Il velivolo, dal cui numero di coda risultava registrato a San Marino, tornò alla *Airborne* per ulteriori riparazioni che durarono tre settimane. Erik Prince ne approfittò per visionare gli aerei e fu riconosciuto da alcuni operai.

Nel frattempo *FSG*, che non aveva più sentito parlare del Mali, venne informata sull'ennesimo possibile contratto col Ministro del Petrolio e delle Miniere del Sud Sudan, per la riparazione di pozzi e raffinerie danneggiati dalla guerra civile. Della durata di 12 mesi e valore di € 140 milioni, l'affare rappresentava un'occasione unica visto che i competitors non si sarebbero mai av-

venturati in un Paese così instabile. Anche stavolta Prince escludeva la fornitura di servizi di sicurezza e difesa!
Il primo Thrush non andò quindi in Kenya, ma in Sud Sudan. Tuttavia, dopo poche settimane venne trasferito nuovamente in un altro Paese africano dove è rimasto fino a poco tempo fa. Il governo di Juba aveva bloccato infatti i pagamenti senza precise spiegazioni, ma chiedendo un'urgente incontro con Prince. *FSG* inviò degli incaricati per comprendere l'accaduto, raccogliendo solo voci su inconsuete e disattese promesse dell'ex di *Blackwater*: Il gruppo d'assalto che avrebbe dovuto sconfiggere i ribelli con aerei ed elicotteri d'attacco ed addestrare una forza locale di 4.000 uomini non era mai arrivato. Patti questi che erano stati aggiunti verbalmente al contratto di manutenzione.
Per sbloccare l'intoppo, uno dei fedelissimi di Prince iniziò a pianificare un nuovo progetto da sottoporre al presidente Salva Kiir, denominato "Project Iron Fist" (Progetto Pugno di Ferro): 280 milioni di euro per la sicurezza e supporto al Governo del Sud Sudan, attraverso un'unità di combattimento straniera di 341 uomini.
Si richiedevano inoltre veicoli (compresi i due Thrush!), apparati radio ed armi in numero preciso: almeno 600 bombe, 3.500 razzi, 7.500 bombe da mortaio e più di 30 milioni di proiettili per sconfiggere i ribelli.
Anche Erik Prince si recò più volte nel Paese, ma intraprese anche missioni in un imprecisato Stato dell'Asia centrale per piazzare i propri aerei. Intanto, *FSG* cercava di sbarazzarsene senza incorrere in violazioni o sanzioni varie, autodenunciandosi al Governo americano. Periti della *Frontier* si recarono a visionare i due aerei confermando la loro weaponizzazione, mentre altri dimostrarono che la *LASA* era attiva solo sulla carta: nessuna informazione su precedenti lavori, mancanza di personale e strutture adeguate, nonché meno di 4.600 euro in salari pagati nel 2014. Un'indagine interna della *FSG* ha fatto emergere anche modifiche, comunicazioni e fatture non autorizzate rese possibili grazie alla collusione di personaggi chiave fedelissimi a Prince. A sua volta, egli ha occultato anche partecipazioni societarie, relazioni con trafficanti internazionali di armi ed una potenzialmente prossima partecipazione ad una guerra civile.

Le prime misure adottate durante la riunione del consiglio d'amministrazione di ottobre 2015 sono state l'epurazione di una ventina di luogotenenti di Prince e la sua estromissione da qualunque operazione ordinaria. Si è deciso anche di chiudere la divisione aerea della società e di rimuovere le componenti militari dai due aerei prima di procedere alla vendita e, qualora impossibile, rottamarli definitivamente. Tali misure sembrano aver scongiurato un disastro per la società che, nel 2016, è tornata a crescere rimarcando il suo orientamento esclusivo verso trasporti e logistica.

Dopo aver ammesso formalmente la sua quota in *Airborne*, Prince ha perseverato nel suo piano manifestando ripetutamente la volontà d'accaparrarsi i due aerei, sia per conto della *Airborne* che di *LASA*. In particolare la società bulgara avrebbe dovuto venderli al misterioso Paese dell'Asia centrale per 15 milioni di euro, mentre la *Airborne* ne ha esibito uno a Singapore, a febbraio. Entrambe li pubblicizzano attualmente sui propri siti. L'interesse mostrato da potenziali acquirenti mediorientali ed africani sarebbe stato tale da poter avviare una produzione di altri 100-150 esemplari.
Il consiglio d'amministrazione di *FSG* di marzo si è trovato spaccato in due filoni: Da una parte la leadership americana intenzionata a chiudere con Erik Prince e tornare alle attività aziendali originarie, dall'altra i rappresentanti del governo cinese – con quote di maggioranza – che appoggiavano l'ex di *Blackwater* ed il suo piano di deriva societaria verso la sicurezza privata. La corrente americana è stata zittita e Prince pare aver vinto la prima battaglia. Tuttavia, con almeno un'indagine governativa in pieno sviluppo e sempre meno amici attorno a sé, vincere la guerra sarà sempre più difficile.
Nel frattempo la *Airborne Technologies* non sembra essere preoccupata o risentirne visto che, grazie a numerose commesse militari, si sta espandendo con investimenti ed assunzioni di personale tutt'attorno alla città. Una città quella di Wiener Neustadt che durante la Seconda Guerra Mondiale è stata rasa al suolo dagli Alleati perché sede della principale fabbrica di aerei del Terzo Reich.
Le modifiche apportate ai due Thrush 510G, colpevoli della trasformazione in aeromobili militari sono state numerose e rivoluzionarie. La principale è stata l'installazione di piloni appositamente creati per montare indistintamente armamento NATO (più tecnologico) e del disciolto Patto di Varsavia (più economico), evitando scomodi vincoli con un unico fornitore di armi. Tale scelta, più che dall'intercambiabilità, è stata dettata dalla necessità di reperire rapidamente dei nuovi piloni. Il tutto si è concluso con la realizzazione di un sistema definito dagli esperti un *"risultato ingegneristico stupefacente"*. Sono poi stati montati sistemi di sorveglianza (il Pod SCAR) e di puntamento laser come quelli dei droni d'attacco, vetri balistici da 19 mm, pannelli in kevlar, un blocco motore blindato, serbatoi rinforzati e speciali cablaggi per il controllo di missili e bombe. Nelle radici alari sono stati creati alloggiamenti per due mitragliatrici. In violazione a svariate leggi e regolamenti, il tutto è stato compiuto segretamente, senza bisogno di brevetti o certificazioni.

I velivoli ideali

Tralasciando le mosse di Prince, gli esperti si sono dedicati ad individuare i velivoli più adatti a far parte di queste forze aeree private. In base a prestazioni e capacità di operare in contesti e condizioni logistico-manutentive più o meno proibitive, il dibattito si è sviluppato sue due principali proposte: il Thrush 510G, prodotto negli Stati Uniti ed il Super Tucano A-29 della brasiliana Embraer.

Gli aerei agricoli **Thrush 510G** sarebbero perfetti per contesti critici come quello africano: Il bush è uno degli ambienti più duri, umidi e polverosi del pianeta. Le strutture manutentive sono spesso precarie ed esistono problemi cronici per la logistica e la strumentazione. I suoi manometri vecchio stile, seppur meno precisi, sono sempre funzionanti mentre una strumentazione più evoluta come quella del Super Tucano rappresenterebbe uno svantaggio per la sua fragilità: il sedile ejettabile richiedente una manutenzione meticolosa, così come l'avionica o l'abita-

colo pressurizzato attraverso guarnizioni in gomma soggette a forte usura ecc. La situazione delle piste ben si addice al Thrush che è stato concepito per atterrare e decollare addirittura da campi o terreni accidentati.

Ha una distanza minima di decollo al massimo peso operativo di 650 metri (rispetto ai 370 di un Super Tucano, ma senza armamento e carburante al minimo). Grazie agli inversori di spinta può atterrare in soli 110 metri contro i 550 del rivale brasiliano. E' in grado di eseguire voli stabili con un raggio di virata più stretto ed una miglior manovrabilità a bassa velocità, rendendolo ottimo per il supporto aereo ravvicinato. Grazie ad un potente motore a turboelica GE H 80, richiedente una manutenzione minima, può portare il 20% di carico in più del Super Tucano. Il Thrush non è né veloce né accattivante, bensì un trattore volante: economico e semplice, richiede meno addestramento, manutenzione e logistica del Super Tucano.

Della brasiliana Embraer, ma prodotto su licenza anche nel Regno Unito ed in Florida, il **Super Tucano A-29** – nuova versione del EMB 312 Tucano degli anni 80 – ha avuto molti acquirenti ed impieghi nel mondo: Brasile, Iran, Afghanistan, e Colombia. Particolare interesse o commesse anche da Mauritania, Angola, Ghana, Mozambico, Senegal, Burkina Faso, Mali, Nigeria, Libano, Filippine, Iraq e Libia. Addirittura, lo stesso Pentagono avrebbe manifestato interesse per impiegarlo in appoggio ai Navy SEALS o come sostituto del letale, ma datato A-10 Warthog

Con la velocità di crociera di 530 km/h (max. 593 km/h) è più lento di molti caccia della Seconda Guerra Mondiale, ma l'efficiente motore gli consente di rimanere in volo fino a 8 ore, con un'autonomia di circa 2.800 chilometri.
La capacità di carico esterna è di 1.500 kg e spazia tra svariati modelli di bombe, missili e due mitragliatrici cal. 50 nelle radici alari. E' dotato di blindatura in kevlar, ricevitore d'allerta radar, flares e chaff e di un'avionica di ultima generazione: visione notturna, acceleratore integrato nella cloche, navigazione GPS, telemetro laser, sistemi infrarossi e camere di sorveglianza. Non richiede piste di particolari dimensioni e può volare in condizioni critiche senza problemi. A differenza dei modernissimi caccia-bombardieri, è nettamente più economico: farlo volare costa 915 euro/ora contro 18.300/64.000 di un caccia-bombardiere mentre il costo unitario è di 19 milioni di euro contro i 64-91 milioni di un aereo da combattimento più complesso. Secondo Peter Doerrie di War Is Boring, il Super Tucano sarebbe stata la scelta migliore in quanto più veloce e con un'autonomia maggiore rispetto al concorrente americano – 2.800 contro 1.300 km – così come superiore è la quota massima operativa – 35.000 piedi (10.700 m) contro 12.000 (3.700 m) –, l'avionica e la strumentazione. Il Super Tucano risulta essere una miglior piattaforma per il supporto aereo ravvicinato ma la maggior capacità di adattamento alle caratteristiche della clientela-obiettivo rappresenta un fondamentale punto a favore del Thrush.

L'idea di armare aerei agricoli risalirebbe ad inizio 2000, quando la CIA decise di impiegarli per aspergere diserbanti sulle piantagioni di coca di giorno e bombardare FARC e cartelli della droga di notte. Pur non essendo coinvolto nel programma, ma sostenendo di esser stato derubato della sua idea da altri fornitori del Governo, alla fine Prince è riuscito a creare comunque un aereo economico, durevole e relativamente discreto. Fornendo un potere aereo notevole, accessibile e low cost, a sua detta, avrebbe rivoluzionato il modo di condurre le *small wars* (conflitti a bassa intensità quali lotta al terrorismo o counter-insurgencies), rompendone il paradigma di "guerra di logoramento".

Ciò fa sorgere preoccupanti riflessioni sulle concrete richieste e necessità di forze aeree private – o addirittura mercenarie – tali da giustificare investimenti privati e rischi così alti. Sfidando costantemente la tolleranza legale ed etica della comunità internazionale, il confine è così labile da esser stato ripetutamente varcato da Erik Prince ed altri suoi predecessori. A vario titolo, infatti forze aeree "non convenzionali" hanno partecipato alle più svariate ostilità, almeno da quando la guerra ha raggiunto la dimensione aerea. Dai volontari americani della "*Squadriglia Lafayette*" della Prima guerra mondiale alle "*Flying Tigers*" (Tigri Volanti) della 2° Guerra sino-giapponese. Dai "*Biafra Babies*" pilotati da Carl Gustav von Rosen e altri mercenari svedesi ai piloti russi ed ucraini che fingevano di combattersi nella guerra Etiopia-Eritrea (1997-2000). Per poi passare a vere e proprie aviazioni private come quelle di *Executive Outcomes* e *Sandline International* in Angola e Sierra Leone oppure di *Dyncorp* ed un'altra ventina di società americane con campagne d'irrorazione di defolianti o ricognizione aerea nel Plan Colombia. Piloti contractors e mercenari sono apparsi anche nella guerra contro Boko Haram ed in Libia, dove due aeronautiche in lotta – quella di Alba Libica (LDAF) e quella dell' Esercito Nazionale Libico (LAN) del generale Haftar –hanno assunto società straniere per reclutare piloti di aerei ed elicotteri d'attacco da impegnare in battaglia e per occuparsi di logistica. Anche nell'addestramento dei piloti militari i privati sono coinvolti da tempo: pensiamo al personaggio di Charlotte 'Charlie' Blackwood-Kelly McGillis in Top Gun (1986)!
La sostanziale differenza è che ai giorni nostri, l'estrema liberalizzazione, l'accessibilità e facilità di reperimento di mezzi aerei, armamenti, piloti ed addestramento consente di fornire dei "pacchetti completi" legalmente autorizzati che, se non correttamente regolati e controllati, possono generare pericolose escalation come già accaduto con i "contractors di terra". Realtà private come la *Draken International* con i suoi 70 aerei sono più consistenti di tante aeronautiche nazionali: l'Irlanda ha 18 aeromobili, la Croazia 68, la Slovacchia 44, solo per fare alcuni esempi

i Documenti di Analisi Difesa

Analisi Difesa
c/o Intermedia Service Soc. Coop.
Via Castelfranco, 22
40017 San Giovanni in Persiceto BO

Tel.: +390516810234
Fax: +390516811232
E-mail: redazione@analisidifesa.it
Web: www.analisidifesa.it

Il Magazine on-line
Diretto da
Gianandrea Gaiani