

Arriva l'aeronautica mercenaria: quando i contractor mettono le ali

occhidellaguerra.it

Paolo Mauri



Un A-4N "Skyhawk" in volo nei cieli della Germania "squawka" 7700, il codice internazionale del transponder (il sistema radio che identifica un velivolo dandone velocità ed altitudine) che indica "emergenza generale". Immediatamente il suo tracciato di volo compare sui radar civili ed è possibile sapere rotta, velocità, quota, aeroporto di partenza e arrivo.

Potrebbe essere uno scenario del finire degli anni '60, quando il piccolo velivolo americano monoposto da attacco – in forza nelle aeronautiche di Usa, Israele, Argentina e Kuwait per dirne alcune – era solito solcare i cieli dell'Europa durante le varie esercitazioni che vedevano gli Stati Uniti affiancare gli altri Paesi dell'Alleanza Atlantica.

Invece il segnale di emergenza è stato inviato qualche giorno fa, e non si tratta di un velivolo di qualche amatore collezionista che partecipa ad un air show, e non è nemmeno la prima volta che succede un evento del genere: sempre un A-4N a luglio di quest'anno aveva dichiarato emergenza e sempre nel cielo della Germania.

Allora di cosa si tratta?

Gli aviogetti appartengono alla Discovery Air Defence, una società canadese che nella sua flotta ha, dal 2005, alcuni Alpha Jet e qualche A-4N "Skyhawk" utilizzati dalle aeronautiche militari occidentali come stormi di "aggressors", ovvero come velivoli impiegati (e pilotati) come se appartenessero ad una forza aerea avversaria: la Bundesluftwaffe è ricorsa ad alcuni

“Skyhawk” della Discovery per impegnare i suoi Eurofighter “Typhoon” in esercitazioni al combattimento aereo manovrato, quello che in gergo aeronautico viene chiamato “dogfight”, in più di una occasione.

L’esigenza di ricorrere a “contractors” privati in campo aeronautico nasce principalmente dallo scioglimento della maggior parte degli stormi di “aggressors” – nati oltreoceano – per questioni di tagli al bilancio e congiuntamente con il ritorno di una minaccia di tipo convenzionale: essendosi ripresentata la possibilità di ingaggiare in combattimento velivoli di un’aeronautica moderna (come quella russa ma non solo) si è dovuto in qualche modo “correre ai ripari” riprendendo le campagne di addestramento al combattimento aereo con velivoli e piloti “ad hoc”; di pari passo, inoltre, si stanno rivalutando esigenze operative (come la superiorità aerea offensiva) ritenute, erroneamente, obsolete e da qui la nascita di nuove specifiche per i velivoli, ma questa è un’altra storia.

Società come la Discovery Air Defence si sono quindi impossessate di quella nicchia di mercato liberata dalla concorrenza “statale” ed hanno provveduto a fornire piloti ed aerei per questa lucrosa attività, ma non solo: i piloti contractors vengono impiegati anche per testare la prontezza delle difese aeree (al Norad) e anche in esercitazioni ufficiali, come avvenuto per la “Cutlass Fury 2016” tenutasi in Atlantico tra Usa, Francia, Canada, UK e Spagna.

Fin qui non ci sarebbe nulla di male. Però trattandosi di privati sorge un problema, ed è quello della possibilità di venire ingaggiati per condurre “piccole guerre” utilizzando per la prima volta anche un’aviazione moderna dotata di aviogetti. Fonti non confermate riportano che già alcuni piloti contractors sarebbero stati impiegati in Libia su aerei degli Emirati Arabi Uniti per combattere l’Isis a fianco delle milizia del generale Haftar. Non sarebbe del resto una novità per le guerre d’Africa vedere piloti “civili” entrare in combattimento, ma qui si tratta di una società privata che non solo fornisce i piloti, ma anche i velivoli.





Piloti che sono, peraltro, sempre più richiesti per effettuare operazioni militari, come accade per quelli della Academi di Erik Prince (ex Blackwater) che già fornisce personale militare specializzato in vari teatri. Secondo il Segretario dell'Usaf, Deborah Lee James, la Academi infatti è la "più piccola Air Force della storia che ha affrontato il maggior numero di missioni di sempre".

Risulta evidente quanto possa essere rischioso un gioco simile: una società che fornisce piloti ed aerei militari al miglior offerente rappresenta il giocatore che non ti aspetti in una partita, quella dei conflitti asimmetrici, già difficile da giocare e pertanto necessita di

regolamentazione, cosa che, al momento, non esiste trattandosi di un'eventualità del tutto impreveduta dal diritto internazionale.

Il peggiore degli scenari possibili potrebbe vedere individui (o enti) privi di scrupoli fornire un'aviazione militare completa a contendenti di conflitti intestini (e non) per effettuare guerre "per procura"; componente aerea fondamentale per poter ottenere la superiorità sul campo di battaglia nonostante la dotazione di velivoli che risultano essere obsoleti sul fronte europeo o estremo orientale, ma che potrebbero ancora fare la differenza in caso che l'avversario non disponga di un'aviazione militare moderna o in caso non ne disponga affatto.