



# F-15 "Eagle": quando andrà in pensione?

**È la domanda che comincia a infiammare anche i dibattiti degli stati maggiori e degli analisti della difesa di Washington**

Il dibattito sul futuro dell'A-10 ha fatto passare in secondo piano un tema in realtà ancora più importante: quando l'USAF dovrà radiare l'F-15 nelle sue versioni da intercettazione e superiorità aerea?

L'argomento è delicato e si può riassumere così: l'F-15 è uno dei primi caccia di quarta generazione (volava già nel luglio del 1972) ed era stato pensato per durare più o meno fino alla fine del secolo scorso ma, poi, con i successivi aggiornamenti, è stato messo in grado di operare fino al 2040-2042; l'F-15 è uno dei migliori caccia per superiorità aerea che siano mai stati realizzati e quanto a inviluppo di volo è praticamente insuperato.

Perché, quindi, sostituirlo? Chi sostiene che la sua radiazione debba avvenire negli anni Venti, come per esempio il Lt. Gen. Scott Rice, direttore dell'Air National Guard, ritiene che l'F-15 (che ormai vola da 45 an-

ni) soffra di tutti i problemi dei quali sono vittime gli aeroplani molto vecchi. La sua produzione è terminata (ma non per la configurazione cacciabombardiere F-15E che, con i suoi derivati, è tuttora disponibile) e, quindi, non sarà più possibile fronteggiare l'"attrition rate" (il coefficiente di usura, cioè le macchine perdute in incidenti o in combattimento), che in ogni modo per l'"Eagle" è realmente molto basso, non sarà facile ottenere tutta la necessaria componentistica di ricambio, bisognerà affrontare i costi e le complicazioni del processo di integrazione quando si vorranno impiegare nuovi tipi di missili o di apparati avionici.

Tutto ciò, secondo il generale Rice, nell'arco del restante ciclo di vita operativa potrebbe arrivare a costare 30-40 milioni per aeroplano. Si tratta di una cifra elevata e, praticamente, con quanto richiesto per mantenere operativi due "Eagle" si

potrebbe acquistare un aereo di nuova generazione.

Meglio, secondo Rice, pensionare gli F-15 fino alla versione D inclusa al compimento dei 50 anni (dal primo volo) e investire quanto risparmiato nell'acquisto di F-35 e dei futuri caccia di sesta generazione.

Ha ragione il comandante dell'Air National Guard? Radiando gli ultimi "Eagle" da intercettazione nel 2022, il loro ruolo potrebbe essere raccolto dagli ancora accettabilmente giovani F-22 "Raptor", che avranno davanti almeno 25 anni di potenziale operatività. Gli F-22 non sono aerei riusciti come gli F-15 ma potrebbero comunque essere accettabili.

Mantenere aggiornati gli "Eagle" riducendone il numero e facendo svolgere una parte del loro ruolo a F-16, F-22 e F-35 potrebbe non essere una spesa così astronomica.

Infine si potrebbe rimettere in produzione un "Eagle" da caccia pura, con piccoli interventi sulla linea di montaggio dell'F-15E anche se, inevitabilmente, aerei di nuova produzione costerebbe di più dell'aggiornamento di quelli vecchi.

Quale ipotesi privilegiare, quindi, può essere solo il risultato di una complessa valutazione generale, di carattere non solo economico ma anche militare e politico.

Nico Sgarlato

**Nell'US Air Force gli F-15C/D (in alto e qui a fianco) svolgono il ruolo dell'intercettazione ognitempo su distanze maggiori rispetto a quelle riservate agli F-16. Gli F-22, invece, essendo stealth, hanno vocazione ad operare su territorio nemico o quanto meno potenzialmente ostile.**

