

La nazione araba sul Mediterraneo ha ancora una flotta temibile
Ascesa, morte e rinascita dell'aviazione libica
Tanti gli aerei, dai "Mirage" F-1 ai Su-22, rimodernati dopo la fine dell'embargo

Ascesa, morte e rinascita dell'aviazione libica

La nazione araba che si affaccia sul Mediterraneo ha ancora una flotta temibile con tanti aerei, dai "Mirage" F-1 ai Su-22

L'aviazione militare libica ha alle sue spalle un passato turbolento, che risale a quando, nel 1970, vi fu l'abbandono del paese da parte delle forze angloamericane e, diversi anni dopo, un embargo internazionale.

Dopo questa fase lo stato africano acquistò diversi aeromobili di produzione francese e sovietica, mentre l'URSS iniziava a sfruttare regolarmente le basi aeree libiche per le proprie strategie.

UNA LUNGA STORIA

Fino al 1970 l'USAF stazionava sulla "Wheelus" Air Base, una base aerea poco lontana da Tripoli. In origine si trattava di un aeroporto allestito dalla Regia Aeronautica italiana, nel 1923, a Mellaha.

Nella Seconda Guerra Mondiale, Mellaha fu usata dalla Luftwaffe tedesca durante gli scontri nel Nord Africa, per ospitare unità da ricognizione e da pattugliamento navale. Principalmente, nell'aeroporto vicino Tripoli, stazionò la

2. Staffel dell'Aufklärungsgruppe (H) 14, o più brevemente 2.(H)14. Il reparto era equipaggiato con 12 monomotori Henschel Hs.126, tre aerei da collegamento e osservazione Fieseler Fi.156 "Storch" e uno Junkers Ju.52/3m da trasporto.

L'aeroporto fu occupato dagli inglesi nel gennaio del 1943, dopodiché l'USAAF ne fece una sua base. Fu impiegato dal 376th Bombardment Group della 12th Air Force come base per i B-17 ed i B-24 che bombardavano l'Italia ed il Sud della Germania. Inoltre, l'Air Transport Command impiegò Mellaha come "tappa" delle missioni verso Bengasi e Tunisi.

Il 15 aprile 1945, Mellaha

passò sotto il controllo dell'Air Training Command e il 17 maggio di quello stesso anno la base fu battezzata "Wheelus" AAF (Army Air Field) in memoria del Lt. Richard Wheelus dell'USAAF, che pochi mesi prima aveva perso la vita in un incidente aereo in Iran.

Il "Wheelus" AAF fu disattivato il 15 maggio del 1947, per "rinascere" come "Wheelus" Air Base il 1° giugno del 1948, sotto il controllo del MATS (Military Air Transport Service), per il 1603rd Air Transport Wing.

Dopo l'incoronazione di re Mohammed Idriz Al-Sanusi I nel 1951, l'USAF (USAF in Europe) iniziò a dislocare cacciabombardieri presso la "Wheelus" AB ed a sfruttare il vicino poligono di El Watia per l'addestramento al tiro. Un accordo tra le due nazioni, sottoscritto nel 1954, garantiva alle forze armate americane l'uso della base nei pressi di

Nella pagina a fianco, sopra: uno dei Dassault "Mirage" F-1D appena sottoposti ad aggiornamento. Qui sotto: una coppia di aerei da interdizione Sukhoi Su-22M-4K ("Fitter-K") dei quali soprattutto quello in secondo piano dimostra la necessità di essere riverniciato. In basso, nelle due pagine: i Su-22, poco capiti ed apprezzati in Occidente, sono tuttora largamente diffusi tra le forze aeree che normalmente impiegavano aeromobili "made in URSS"; questi caccia-bombardieri possono essere paragonati, per categoria, ai bombardieri tattici Republic F-105 "Thunderchief" che furono impiegati dalle forze aeree statunitensi all'epoca delle operazioni belliche nel Sud-Est Asiatico.

Tripoli e del relativo poligono fino alla fine di dicembre del 1971.

La cosiddetta Guerra Fredda stava lasciando la sua forte impronta su tutte le strategie politiche e diplomatiche internazionali e, per questo motivo, dal 16 novembre del 1950 lo Strategic Air Command (SAC) iniziò a dislocare sull'aeroporto libico bombardieri B-50, B-36, B-47 e aerocisterne KB-29, KB-50 e KC-97. Rapidamente la base divenne uno dei fulcri del SAC in Nord Africa, svolgendo un ruolo vitale nelle missioni di ricognizione e rifornimento in volo.

I bombardieri compivano schieramenti a rotazione ogni 45 giorni, in vista di un possibile e sempre imminente attacco all'Unione Sovietica. Ciò proseguì fino al 1970, anno in cui la base fu dismessa.

Tanti Squadron da caccia si avvicendarono sulla "Wheelus" AB dagli anni Cinquanta in poi. Il 431st Fighter Interceptor Squadron, equipaggiato con gli F-86, rimase sull'aeroporto libico dal giugno 1953 al settembre 1958; da lì passarono anche i TFW 36, 48, 49, 50 e 81 dell'USAFE, con i loro F-84 ed F-100, che all'epoca svolsero a Tripoli numerose missioni di addestramento.

Negli anni Sessanta l'F-4 "Phantom II" sostituì la maggior parte degli aerei da combattimento dell'USAFE, e le missioni di questo aereo divennero l'attività principale della "Wheelus" AB, anche in questo



caso fino all'11 giugno 1970, quando la base fu ufficialmente chiusa.

Nel 1959 in Libia fu scoperto il petrolio e ciò cambiò rapidamente lo "status" della nazione, che fino a quel momento era stata uno dei posti più poveri al mondo, donandole una certa condizione di benessere.

Nel settembre del 1969, Re Idriz fu deposto con un colpo di stato che vide l'ascesa al potere di Muhammad El Gheddafi, ostile agli angloamericani, che chiese che la "Wheelus" Air Base

fosse smobilitata e che le strutture tornassero al popolo libico.

Dopo aver obbligato gli USA e la Gran Bretagna ad allontanare ogni loro singolo uomo dal territorio libico, Gheddafi contattò la Francia e, nel gennaio 1970, ordinò 110 "Mirage" M.5 (53 5D da attacco al suolo, 32 5DE da intercettazione, 10 5DR da ricognizione e 15 5DD biposto da addestramento). Tra l'estate del 1971 e quella del 1972, 42 "Mirage" M.5 (20 DE, 20 D e due DD) furono ceduti all'Egitto che, terminata l'esigenza legata alla Guerra di Oltremare (1973) con Israele, restituì le macchine disponibili alla Libia.





Nella pagina accanto, sopra: la caccia per superiorità aerea Mikoyan MiG-23ML ("Flogger-G") rimane uno dei tipi più importanti in servizio con le forze aeree libiche; al centro: a differenza di quanto detto a proposito dei Su-22, il MiG-23 non è tra gli aerei sovietici più apprezzati; sotto: schieramento di "Flogger". Qui sotto: un "Mirage" F-1BD recentemente revisionato. Al centro: il Su-22M è una versione a geometria variabile del venerabile caccia-bombardiere Su-7, contemporaneo del MiG-21 ma con una marcata vocazione per l'attacco al suolo. In fondo alla pagina: un ricognitore strategico Mikoyan MiG-25RB ("Foxbat-D"), ormai non più operativo ma conservato come "status symbol" della vocazione strategica dell'aviazione libica.



LA NASCITA DI UNA FORZA AEREA

Quella che gli americani chiamano LAF (Libyan Air Force), fu prontamente ribattezzata LARAF (Libyan Arab Republic Air Force); era forza poco numerosa e ci furono enormi problemi nel riuscire ad addestrare un numero di equipaggi sufficiente per tutti gli aerei che Gheddafi aveva ordinato. Ma gli accordi stipulati con la Francia continuarono a concretizzarsi nell'acquisto di tutta una serie di armi e di parti di ricambio.

La cooperazione con le forze aeree egiziane portò alla formazione dei primi 50 piloti di "Mirage" e, nel 1971, iniziarono le consegne degli aeromobili francesi: "Mirage" 5, otto elicotteri SA-321M "Super Frelon" e quattro "Alouette III", più 12 adde-

stratori Fouga "Magister". Ancora oggi il numero esatto dei mezzi consegnati alla LARAF non è confermato e le cifre riportate sono solo indicative; Gheddafi tentò anche di aprire una trattativa con gli USA per l'acquisto di 20 quadrimotori da trasporto C-130H "Hercules", ma le consegne non furono mai completate e ancora oggi otto di quegli aerei giacciono nei depositi americani.

Nel 1974, la LARAF ordinò alcuni "Mirage" F-1: ne facevano parte sei F-1BD da addestramento, 16 F-1ED da intercettazione e 16 F-1AD cacciabombardieri. Le prime consegne di questi aerei, all'epoca nuovissimi anche per la stessa Armée de l'Air francese, avvennero tra il 1977 e il 1978. Tre unità equipaggiate con questi aerei furono dislocate a Okba

bin Nafi, vicino Tripoli. Gheddafi ambiva a sottoscrivere un ulteriore ordine di 26 "Mirage" F-1ED, ma quest'affare non fu mai concluso.

Nel frattempo, l'esercito libico aveva acquistato 20 elicotteri Boeing CH-47C "Chinook" da trasporto, prodotti su licenza in Italia dalla Elicotteri Meridionali (del gruppo Agusta), seguiti da altri due nel 1978 ed uno nel 1980, e una decina di Cessna O-1 "Bird Dog", probabilmente radiati dall'Esercito Italiano.

All'epoca del conflitto arabo-israeliano del 1973, il governo libico intraprese i primi contatti con Mosca, che si andarono via via rafforzando durante tutti gli anni Settanta e Ottanta.

La LARAF divenne rapidamente uno dei più importanti clienti sovietici e, grazie a quest'alleanza, una delle più potenti forze aeree africane e di tutto il Mediterraneo. Ovviamente i contratti sottoscritti rimasero segreti, ma si stima che Gheddafi abbia acquistato almeno 14 bombardieri Tu-22B, due dei quali furono intercettati dai "Phantom" dell'US Navy proprio mentre attraversavano tutto il Mediterraneo per raggiungere la Libia.

Tra la fine del 1973 e l'inizio del 1974 ci furono non poche tensioni tra la Libia e gli USA, curiosi di sapere come si stava evolvendo la

forza armata nordafricana. Il 21 marzo del 1973 un C-130B americano fu intercettato da caccia della LARAF che difendevano lo spazio aereo a Nord di Tripoli e, stando a fonti attendibili, danneggiato da colpi di cannone e costretto ad atterrare in territorio libico.

Per un breve periodo, a metà anni Settanta, si videro numerosi ricognitori Tu-16PP con insegne della LARAF operare sul territorio libico; all'epoca la V-VS sovietica svolgeva regolari missioni sulle basi di Gheddafi, per cui è difficile scoprire se fossero "veri" aerei libici o fossero soltanto "mascherati".

Dal 1975 in poi la LARAF ricevette numerosi aerei da combattimento; come sempre i dati non sono confermati, ma si parla di 25 MiG-21UM e 50 MiG-21MF, ai quali fecero seguito, nel 1980, anche 94 MiG-21bis. Secondo alcune fonti, però, queste stime sarebbero eccessive. Ancora nel 1975 furono consegnati numerosi Soko G-2AE "Galeb" (almeno 50) e J-1E "Jastreb" (30) ed elicotteri Mi-8 (inizialmente almeno 12).

Nel 1976 si ebbero invece le consegne dei primi MiG-23, che si protrassero fino al 1981. Come sempre, non si dispone di stime esatte, ma pare che siano state consegnate almeno cinque versioni differenti del "Flogger": MiG-23UB, MiG-23MS, MiG-23BN, MiG-23MF e MiG-23MLD (per circa 166 esemplari).

Nel 1977 iniziarono le consegne dei SIAI-Marchetti SF-260WL, e stando alle stime ne furono acquistati circa 240 esemplari.

Nel 1978 la LARAF ricevette un numero consistente di L-39ZO (si parla di 180 aerei) per l'addestramento avanzato e l'attacco al suolo, 17 cargo Il-76T e Il-76TD e almeno 56 elicotteri da attacco Mi-25.

Nel 1980 fu consegnato il primo MiG-25. Alcune fonti parlano di almeno 80 MiG-25 nelle due sottoversioni -25PD e -25RB, ma anche questo dato non è accertato.

Quando furono ultimate le consegne dei MiG-25, la Libia decise di rinforzare la componente da attacco al suolo, con 36 Su-20M e circa 60 Su-22M-3K, le cui consegne si articolano tra il 1982 e il 1984.

Nel 1981 fu la volta di due Fokker F-27 "Friendship" e nel 1983 arrivarono alla LARAF circa una quindicina di An-26 da trasporto, mentre prendevano il via le consegne dei



Mi-14PL (presumibilmente 28).

Nel marzo del 1989 vi furono le prime consegne degli aerei da attacco Su-24 "Fencer", uno dei tipi su cui le stime sono più controverse: alcune fonti dichiarano infatti cifre variabili tra i 12 e i 15 aeroplani, mentre stando ad altre, l'avvento dell'embargo posto dalle Nazioni Unite e la pressoché simultanea crisi dell'Unione Sovietica avrebbero fatto sì che soltanto sei aerei sarebbero stati consegnati. C'è chi parla di un secondo lotto di "Fencer", tra i sette e i 12 esemplari, ma

non è chiaro se siano mai stati consegnati, mentre la richiesta di un terzo lotto da parte di Muhammad Gheddafi probabilmente non si sarebbe concretizzata in un ordine effettivo. Di certo, un paio di Su-24 sono stati visti volare alla parata militare per il 30° anniversario della salita al potere del dittatore.

Nel 1990 furono consegnati anche i 13 elicotteri da attacco Mi-35 "Hind" ordinati nel 1988.

Tra gli acquisti vanno annoverati anche Yak-40, G.222T/L (20 aerei, dei quali due in allestimento VIP),





Nella pagina accanto, sopra: un MiG-23UB ("Flogger-C"), versione biposto da addestramento operativo del MiG-23; al centro: per la fase intermedia dell'addestramento sono in servizio gli Aero L-39Z0 "Albatros" di produzione cecoslovacca, dotati anche di limitate capacità di appoggio tattico; sotto: un quadrigetto Ilyushin Il-76T/TD ("Candid") da trasporto strategico. Qui sotto: un elicottero da attacco Mil Mi-35 ("Hind-E"), versione aggiornata per l'esportazione del Mi-24/Mi-25. In fondo alla pagina: alcuni SIAI-Marchetti SF-260WL "Warrior"; si tratta di esemplari recentemente sottoposti a revisione da parte di Alenia Aermacchi ed impiegati principalmente per addestramento basico.



Mi-2, Agusta/Bell AB-206 (cinque esemplari), Agusta/Bell AB-212 (due), Let L-410 "Turbolet" (12), Agusta A.109 (25), SOCATÀ MS 880 (almeno quattro), Dassault "Falcon XX" (due), Sud Aviation "Corvette" (uno), Agusta/Sikorsky AS-61 "Sea King" (uno) ed altro ancora.

L'EMBARGO

L'embargo alla Libia ebbe inizio il 15 aprile 1988, quando la nazione rifiutò di consegnare i due terroristi sospettati di aver celato una bomba a bordo del Boeing 747, il famoso volo 103, della Pan American esploso sopra Lockerby, in Scozia. Quando l'embargo ebbe effetto, per la Libia divenne impossibile acquistare nuovi aerei e continuare a mantenere operativa una flotta così cospicua e pertanto vi fu una drastica contrazione dei reparti. Il consiglio di sicurezza dell'ONU impose sanzioni economiche alla Libia nel 1992 e nel 1993, che andarono ad estendere il veto agli armamenti posto dai governi americano,

inglese e francese. Nel marzo 2003 la Libia ricevette la formale richiesta da parte di Stati Uniti e Gran Bretagna di accettare la responsabilità civile per quanto avvenuto al volo 103 Pan Am nel 1988. La Libia accettò e sottoscrisse una lettera che fu recapitata alle Nazioni Unite nell'agosto del 2004. L'embargo fu così cancellato il 21 settembre di quell'anno.

Dopo la fine dell'embargo furono consegnati due An-124 e 10 An-32P, oltre a un numero imprecisato di An-74TK-200 e An-74TK-300.

L'ORDINE DI BATTAGLIA

La LARAF post-embargo fu drasticamente ristrutturata. Oggi i reparti da caccia sono contrassegnati dalle prime due cifre 10(xx), quelli da attacco hanno 11(xx), quelli da trasporto hanno 12(xx) e gli elicotteri hanno 13(xx). Le seconde due cifre parrebbero avere dei riferimenti ai tipi di aerei in servizio.

Sulla base di Bengasi/Benina (HLLB), si troverebbero il 1040 Sqn su MiG-23MLD e -23UB, un 10(xx)

su MiG-23MLD, -23MS e -23UB, il 1211 su L-410, il 1222 su G.222 e un 13(xx) su Mi-8 e -17. Sulla base di Brach/EI Beida/Labraq (HLLQ) troviamo dei 10(x)9 su L-39ZO e 10(x)3 su MiG-23MLD, -23MS e -23UB. Sulla base di Al Bumbah vi sono il 1050 Sqn su MiG-23MLD, -23MS e -23UB, il 1021 su MiG-21MF, -21UM e -21bis, un 10(xx) su MiG-23MLD, -23MS e -23UB e un 1(x)38 su Mi-8 e -17. A Okba ibn Nafi troviamo il 1015 Sqn, noto come "Fatah", su "Mirage" F-1ED e BD e il 1032 su Su-22M-3K e -22UM-3. A Ghurdabiyah-Sirte/Gardabya c'è il 1124 Sqn su Su-24MK e MR, il 1022 su Su-22M e UM-3, un 13(x)8 su Mi-8 e -17 ed il 1335 su Mi-35. Ad Al Jufra-Hun si trova il 1276 Sqn su Il-76T/TD. A Misrata ha sede il 1090 Sqn su MiG-23MLD, -23MS e -23UB e un 10(xx) su Soko G-2A. Sulla base "G. Abdel Nasser" si trova il 1060 Sqn su MiG-23UB e un 13(xx) su Mi-35 e Mi-8. A Ghudardabaya c'è il 13(xx) Sqn su Mi-35, Mi-14PL e SA-321GM. A Sabha-Zawia si trovano le scuole per l'addestramento basico e avanzato su SF-260 e L-39ZO. Infine, a Mitiga vi sono il 1023 Sqn su MiG-23MLD e -23UB, il 1039 su L-39ZO, il 1226 su An-26, il 1230 su C-130, il 1274 su An-74 e Yak-40, il 1276 su Il-76T/TD e Il-62M, il 1314 su Mi-14PL, il 1328 su Mi-8T e il 1347 su CH-47C/C+. La base ospita anche la flotta governativa su "Falcon" 20 e "Falcon" 50 nonché il vettore Libyan Air Cargo, equipaggiato con An-124, Il-76, Il-78, An-26 e "Hercules".

La base di Al Jufra Hun ospita anche numerosi aerei radiati, tra i quali i MiG-25, la cui attività è cessata nel 2004, ed alcuni Tu-22.

ESIGENZE DI CONSERVAZIONE

Dopo l'embargo del 1999, la LARAF, in passato equipaggiata soprattutto con materiale sovietico, dovette "reinventarsi". Partirono immediatamente le trattative con aziende di tutto il mondo, che in

tempi rapidi si trasformarono in progetti concreti di upgrade per i MiG-21 e i MiG-25. Ma nessuno di questi si concretizzò mai in un vero ordine. Durante il recente air show Lavex si è sentito dire che oggi soltanto sei "Flogger" sarebbero ancora operativi in uno Squadron da addestramento; pochi, se si pensa alla flotta consegnata tra il 1976 ed il 1981. C'è anche chi sostiene che molti di questi aerei siano stati portati in Ucraina e sottoposti a revisione totale della cellula e del motore tra il 2001 e il 2006, ma quest'informazione non trova conferma.

Durante l'embargo si disse anche che tutti i "Mirage" F-1 fossero stati messi a terra. Ma durante il Lavex si sono visti almeno tre di questi aerei (tra cui un F-1BD) freschi di "restauro". Nel 2005, infatti, Gheddafi aprì con Dassault discussioni per un programma di aggiornamento su un numero imprecisato di "Mirage" F-1 (almeno 12) ed i primi aerei aggiornati sono stati consegnati nel 2009 (e certamente di essi fanno parte i tre visti all'air show).

Poco si sa dei 180 Aero L-39ZO consegnati alla LARAF: molti andarono sicuramente persi durante la crisi del Ciad e almeno 11 sono stati rivenduti all'Egitto. Alla fine del 2005 alcuni furono spediti in Ucraina e aggiornati. L'ordine parla di interventi significativi su 24 aeroplani mentre non si sa che fine abbiano fatto tutti gli altri.

Durante l'air show libico si sono visti anche due C-130H restaurati da poco. Un altro sarebbe in fase di manutenzione presso la portoghese OGMA e ancora uno dovrebbe essere presso la base di Mitiga, pron-



to a partire per il Portogallo.

I Su-22 sono stati sottoposti a update presso gli stabilimenti ucraini Odesa tra il 2003 e il 2006. Il numero esatto degli aerei oggetto del programma non è noto; pare comunque che almeno due Squadron di "Fitter" siano operativi.

Infine, i CH-47: di questi, 12 esemplari sono stati venduti agli Emirati Arabi Uniti, e nove sono stati inviati presso gli stabilimenti AgustaWestland di Vergiate per essere portati allo standard CH-47C+. Tre CH-47C+ sarebbero in questo momento in servizio e altri quattro in attesa di manutenzione.

Nel 2006 è stato concluso un contratto con l'AgustaWestland per la fornitura di dieci elicotteri AW109 "Power", per un valore di 80 milioni di euro. Il 28 luglio 2007 è stata la volta di un contratto, del valore di 3 milioni di euro aggiudicato ad Alenia Aermacchi, per revisionare e rimettere in linea 12 addestratori primari SF-260WL "Warrior". In seguito, nel gennaio 2008, vi è stato l'or-

dine libico per un aereo da pattugliamento marittimo Alenia Aeromacchi ATR-42MP "Surveyor".

PROGETTI FUTURI

Il Lavex air show ha avuto come indiscussi protagonisti due tra i più avanzati aerei da combattimento oggi esistenti: l'Eurofighter "Typhoon" ed il Dassault "Rafale". A fianco a essi, l'addestratore avanzato a getto Alenia Aermacchi M-311 per non parlare degli elicotteri presentati dai più diversi costruttori.

Alcuni ufficiali dell'aviazione militare libica non hanno nascosto palesi interessi nei confronti del "Rafale", ma le posizioni attuali della Libia sono ancora poco chiare ed il quadro risulta ulteriormente confuso dall'annuncio da parte del governo di avere al vaglio un possibile ordine per quattro cacciabombardieri Su-30, da 12 a 15 caccia polivalenti Su-35 e sei addestratori Yak-130, per un valore pari a circa un miliardo di euro.

Patrick Roegies

