

# L'aviazione della Bielorussia

Un lungo processo di ristrutturazione iniziato nel 1992, dopo il crollo dell'Unione Sovietica, e gli stretti rapporti con la Russia, ma con uno sguardo rivolto anche alla NATO

Qui sotto: i Sukhoi Su-24M e Su-24MR costituivano l'ultima dotazione con capacità di interdizione e ricognizione tattico/strategiche (equivalenti a quelle dei "Tornado") ma negli anni scorsi sono stati in parte ceduti all'Angola e al Sudan.

ome è accaduto a quasi tutte le na-zioni che erano parte del Patto di Var-savia, la Repubblica di Bielorussia divenne uno stato indipendente dopo il crollo dell'URSS. Sul suo territorio la forza aerea (VVS) sovietica aveva mantenuto, fino a quel momento, solo forze di seconda linea.

Le risorse assegnate all'11° Corpo di difesa aerea e alla 26° Armata aerea erano caccia, cacciabombardieri e bombardieri. In Bielorussia erano da poco confluiti reparti che avevano prestato servizio in Afghanistan e altri che provenivano da Germania orientale, Polonia e Ungheria. La nuova Repubblica di Bielorussia acquisì anche il controllo di alcune infrastrutture militari in grado di svolgere attività di manutenzione (anche nel settore dell'avionica), come il 558° Centro di riparazione di aeromobili di Baranovichi.

In Bielorussia vi erano anche bombardieri della 46ª Armata aerea ma poiché il nuovo stato autonomo non aveva interesse per le capacità strategiche furono resi alla Russia.

La Repubblica di Bielorussia divenne indipendente nel gennaio 1992. Sei mesi dopo, il 15 giugno, fu formato il Comando dell'Aero-nautica Militare che ebbe il controllo, il 1° ago-sto 1992, sul materiale lasciato dai sovietici.

Nell'ambito della nuova Comunità di Stati Indipendenti (CSI), la Bielorussia creò un'aeronautica che era considerata la forza con la più elevata operatività. Furono circa 700 gli aerei militari di vario tipo che si trovarono sul suo territorio; questo numero, tuttavia, si ridusse rapidamente. Tutto il materiale assegnato alla Flotta del Baltico, ad



42 **AERONAUTICA & DIFESA** Novembre 2019

Nella pagina accanto, in alto: un MiG-29 e un MiG-29UB dell'aviazione della Bielorussia; alcuni dei caccia di questo tipo sono stati sottoposti ad aggiornamento ma molti sono stati esportati. In epoca sovietica l'aviazione bielorussa aveva una prima linea di tipo "hi-lo mix", con una componente "pesante" dotata di Su.27P e una "leggera" sui MiG-29; recentemente è stato deciso che il principale aereo di prima linea sia il Su-30SM e il destino finale dei MiG-29 non è stato ancora deciso (la permanenza in servizio del MiG-29 dipenderà dalla possibilità di ottenere un costo orario nettamente inferiore a quello del Su-30). A destra: una coppia di Su-25UB, impiegati per missioni di attacco e addestramento avanzato. Anche ad aggiornamento ma molti sono e addestramento avanzato. Anche questi aerei sono stati oggetto di vendita all'estero e il loro futuro (radiazione definitiva ed eventuale sostituzione o aggiornamento) non è stato definito.

esempio, fu ridistribuito tra reparti russi sul territorio della Federazione.

Il governo bielorusso di Tashkent il 15 maggio 1992 firmò il trattato sulle forze convenzionali in Europa con il quale si stabiliva un tetto di 260 aerei da combatti-mento e 80 elicotteri militari. In ottemperanza al trattato e in conformità

con l'accordo intergovernativo tra Bielorus-sia e Russia, tra il 1992 e il 1994, la maggior parte degli aeromobili dell'aviazione strategica (46ª Armata aerea) fu trasferita in Russia, lasciando solo pochi Sukhoi Su-24 come bombardieri tattici. Nel 1993, il 28° Reggimento caccia rientrò nella Federazione e nel 1994 toccò al 201° Reggimento caccia.

Praticamente dal 15 giugno 1992 la Vaen-na-pavretaniya Sily (VpS, la denominazione completa è più lunga perché comprende an-che la dizione "delle forze della Repubblica di Bielorussia") fu oggetto di un continuo processo di ristrutturazione al ribasso di Nel 1996, ad esempio, 18 caccia MiG-29 e due

MiG-29UB furono venduti all'aeronautica peruviana, lasciandone in organico solo 42.

Nel dicembre 2001 fu avviata la riorganizzazione dell'organico e la tradizionale suddivisione di stile sovietico, basata su un comando delle forze aeree tattiche e strategiche e un comando della difesa aerea, fu modificata in un unico stato maggiore dal quale dipendevano due comandi tattici, quello occidentale e quello settentrionale. Il primo era sulla base di Baranavichy (già Bara-novichi) e il secondo su quella di Machulishchy.

La struttura, invece, non cambiava dal punto di vista geografico, restando articolata su otto basi.

Questa significativa riduzione portò ad







Qui a sinistra: lo Yakovlev Yak-130 da addestramento avanzato e preoperativo è l'aviogetto di più recente immissione nell'organico dell'aviazione bielorussa; come è ben evidente nella foto, è dotato di sei punti d'attacco subalari, più due rotaie alle estremità delle ali destinate a missili aria-aria, per consentirne l'impiego non solo nell'addestramento al tiro ma anche in missioni di attacco. Nella pagina accanto, sopra: un Su-27UB utilizzato per l'abilitazione dei piloti: dal 2020 questo compito potrà essere svolto dai nuovi Su-30SM che sono esclusivamente biposto, anche se non è stato precisato se ci saranno esemplari con doppi comandi.

Qui sotto: un elicottero da combattimento Mil Mi-24V; queste macchine erano presenti in organico in grande numero ma una parte è stata poi venduta all'estero; vi è stato anche un programma di aggiornamento con la partecipazione dell'industria ucraina ma non si sa a quanti sia stato applicato poiché è stato sospeso per irregolarità di carattere amministrativo. Tra le modifiche previste vi era il montaggio di due turbine TV3-117VMA-SBM1V. Non è noto se, superati gli aspetti giudiziari loro aggiornamento sarà ripreso.

una VpS dall'organico molto più ridotto: 30 Sukhoi Su-24MK e 12 Su-24MR, 87 Sukhoi Su-25 e 10 Su-25UB, 21 Sukhoi Su-27P e quattro Su-27UB, 31 Mikoyan MiG-23MLD e sei MiG-23UB, 57 Mikoyan MiG-29 e otto MiG-29UB, un Ilyushin Il-22, sette Antonov An-12, nove Antonov An-26, un Antonov An-24, 32 Ilyushin Il 76MD, un Tupolev Tu-134, un Tupolev Tu-154, uno Yakovlev Yak-40, 76 elicotteri Mil Mi-24, 127 Mi-8, undici Mi-6 e 30 Mi-26. Tuttavia, alcuni di questi aeromobili, benché elencati tra quelli in organico, in realtà erano nei depositi per carenza di parti di ricambio.

Nel 2002, la 65° Base elicotteri (molte forze dell'est avevano iniziato a trasformare le basi aeree in una sorta di grande unità, ad imitazione di certe varianti occidentali del concetto di "wing", ndr) situata a Kobryn fu riorganizzata nel 65° Squadrone di elicotteri misto autonomo che nel 2003 fu trasferito sulla 181° Base di Pruzhany.

Tra il 2002 e il 2003, la 276ª Base è stata sciolta e i suoi elicotteri trasferiti alla 181ª dove alcuni furono cannibalizzati per mantenere operativa la flotta rimanente.

Per sopperire alla carenza in campo addestrativo, nel dicembre 2005 dieci L-39C furono acquistati in Ucraina e furono assegnati alla 206ª Base a Lida.

La successiva riforma del luglio 2010 comportò lo scioglimento della 116ª Base di Ross. I suoi Su-24M e Su-24MR furono trasferiti alla 116ª Base, anch'essa sull'aeroporto di Lida. Contemporaneamente fu formato il 206° Centro addestramento al volo con i dieci L-39C.

Nello stesso anno, la 927ª Base fu disattivata e i suoi MiG-29 spostati a Baranavichy; gli esemplari non aggiornati volarono

fino all'esaurimento della vita utile e poi furono immagazzinati.

Nello stesso periodo fu deciso che la Base di Bereza sarebbe servita, successivamente, come sede di droni e, infatti, nel 2011 fu dotata di UAV Irkut-3 e Irkut-10.

Tra il 2010 e febbraio 2012, 42 tra Su-24M e Su-24MR furono radiati per il loro costo d'impiego troppo alto e dodici furono venduti al Sudan. Nel dicembre 2012 anche 17 Su-27P e quattro Su-27UBM furono messi a terra: sarebbe stato necessario un aggiornamento ma i fondi non erano disponibili.

Con l'ennesima riduzione significativa dell'organico nell'autunno 2014 la struttura dei comandi del nord e dell'ovest fu sciolta in favore di un unico comando centrale.

Fu puntato a macchine di più facile gestione e nell'aprile 2014 il centro di manutenzione 558 ARZ riconsegnò due Su-25UBM e nel novembre otto MiG-29BM, seguiti da altri tre il 1° dicembre 2015.

seguiti da altri tre il 1° dicembre 2015. Nel novembre 2014, il 206° Centro addestramento ricevette un lotto iniziale di quattro addestratori Yakovlev Yak-130. Un secondo lotto è stato consegnato il 23 novembre 2016 e il terzo di quattro è arrivato l'11 maggio 2019. Attualmente gli L-39 volano insieme agli Yak-130 e il loro destino finale non è stato ancora deciso.

Nel dicembre 2014 la 181ª Base è stata disattivata e i suoi elicotteri sono stati trasferiti da Pruzhany a Machulishchy per essere integrati nella 50ª Base (mista), con il 3° Squadrone dotato di 25 elicotteri da combattimento Mi-24 e sei utility Mi-8.

Anche il numero degli aerei da trasporto è stato ridotto in modo considerevole. Nell'aeronautica bielorussa sono ancora operativi solo due II-76, dei quali almeno uno è stato revisionato dalla 360 ARZ a Zhukovsky, in Russia, e riconsegnato nel dicembre 2016. La stessa cosa è avvenuta per gli ultimi due An-26, mentre tutti gli aerei Antonov An-2 sono stati ritirati.

Il presidente della Repubblica di Bielorussia, durante una visita al 558 ARZ di Baranavichy il 2 aprile 2014, ha dichiarato che tutti i programmi di aggiornamento sarebbero stati effettuati "in casa". Di conseguenza, nel 2014, in collaborazione con l'ucraina Motor Sich, è stato sviluppato un programma di modernizzazione dei Mil Mi-8, designato Mi-8MSB, messo a punto su cinque elicotteri. Fu subito pianificato l'aggiornamento di altri dieci da parte dell'ARZ Orshansky in collaborazione con Motor Sich.



44 AERONAUTICA & DIFESA Novembre 2019



Lo stesso centro ha aggiornato un modesto numero di Mi-24; fu valutato il montaggio delle turbine TV3-117VMA-SBM1V-02, prodotte dalla stessa Motor Sich, sul Mi-24R e delle TV3-117VMA-SBM1V sul Mi-24V ma non è noto quanti siano stati gli elicotteri rimotorizzati. Un ulteriore programma di aggiornamento ha riguardato gli elicotteri Mi-2, portati allo standard Mi-2MSB-2, sempre da Motor Sich. Fu ipotizzato anche un Mi-8MSB-2 con diverse modifiche come Mi-8MSB-2MO, in tre configurazioni: anticarro, ricognizione e base navale. Tuttavia, nel maggio 2018 il centro di manutenzione Orshansky è stato al centro di vicende giudiziarie e tutti i programmi della serie MSB sono stati cancellati.

Come conseguenza, i Mi-8 sono stati radiati il 16 giugno 2015; per la loro sostituzione Russian Helicopters (Rostec) ha annunciato la firma di un contratto con il ministero della difesa bielorusso per 12 Mi-8MTV-5 di fabbricazione russa, da consegnare tra il 2016 e il 2017 (i primi sei, infatti, sono arrivati il 28 novembre 2016 e gli altri l'11 aprile 2017)

## L'"ORDINE DI BATTAGLIA" ATTUALE

Nella sua forma attuale, l'aeronautica bielorussa opera da tre basi a Baranavichi, Lida e Machulishchy più l'aeroporto di Oscovcy sul quale è schierato il Reggimento CPA BAK 927 dotato di droni Irkut.

Secondo notizie non ufficiali, in condizioni di operatività rimangono solo quattro elicotteri Mi-24K e quattro Mi-24R. Le forze armate gestiscono ancora un piccolo numero di Mi-24P ma durante una recente visita alla base di Machulishchy, nessun elicottero di questo tipo era visibile. Nu-

merosi Mi-8 sono stati recentemente notati in deposito sulla base di Machulishchy, dove sono stati visti anche tre Mi-26 in parcheggio "a lungo termine" ed è possibile che l'unico in condizioni di volo operi con il ministero delle Emergenze.

La maggior parte degli aerei ritirati dall'uso si trova presso il 558° Deposito di Baranavichy e gli elicotteri sono stati parcheggiati presso il 1169° Deposito di Luninets.

Dal 1993 in poi il materiale di volo radiato è stato oggetto di un'intensa attività di vendita all'estero ed elicotteri Mi-8 e Mi-24 sono stati venduti in Burkina Faso, Sudan, Ruanda, Congo, Angola, Sierra Leone e Guinea Equatoriale.

Nel 1996 il Perù acquistò 16 caccia MiG-29 e due MiG-29UB e dieci aerei da attacco Su-25 e otto Su-25UB. Nel 1998 toccò a tre Su-27P per l'Angola, nel 1998 un Su-27P fu acquistato dall'Ucraina e nel 2001 un esemplare andò in Gran Bretagna (probabilmente per riesportazione negli Stati Uniti).

Nel 1999 è stato firmato un contratto per otto MiG-29UB da rivendere all'Algeria, oltre a 36 MiG-29 monoposto. Nello stesso anno un lotto di Su-24 fu venduto all'Angola.

Nel 2002, altri due MiG-29 furono venduti all'Algeria e due elicotteri Mi-24V alla Costa d'Avorio, seguiti da due Su-25 nel 2004 e Mi-8 nel 2005. Sempre nel 2005, furono venduti a Gibuti due Mi-24. Nel 2012, come già detto, 12 Su-24 furono venduti all'aeronautica sudanese.

Tuttavia, un numero non trascurabile di potenziali vendite di aeromobili militari non ha potuto essere perfezionato a causa dell'intensa concorrenza da parte di altre repubbliche ex-sovietiche.

In basso: al momento dello scioglimento dell'URSS sul territorio bielorusso, suddivisi tra diversi comandi, vi erano 127 elicotteri Mil Mi.8, di differenti versioni (nella foto a destra un Mi-17), una parte dei quali fu messa a terra, con alcune macchine tenute a disposizione come fonte di parti di ricambio e altre destinate alla rivendita. Il 16 giugno 2015 tutti gli esemplari in organico sono stati radiati. Per la loro sostituzione sono stati ordinati 12 Mi-8MTV-5 (foto a sinistra), tutti consegnati tra il 28 novembre 2016 e l'11 aprile 2017.





Novembre 2019 AERONAUTICA & DIFESA 45



Qui sopra: un elicottero leggero Mil Mi-2, che è tuttora in servizio per compiti addestrativi, di collegamento e per trasporto VIP. Qui sotto: un biturbina da trasporto An-26; si tratta di uno dei due esemplari rimasti in servizio dopo essere stati sottoposti a revisione (la livrea è legata all'impiego nel trasporto VIP). In fondo alla pagina: uno dei due Ilyushin Il-76.

### **GLI SVILUPPI FUTURI**

L'aeronautica bielorussa riceverà presto nuovi caccia Su-30SM di generazione 4+ dei quali ne sono stati ordinati dodici che saranno consegnati tra il 2020 e il 2021, molto probabilmente per sostituire gli ormai vecchi MiG-29. Secondo stime non confermate, circa undici MiG-29 sono ancora in servizio operativo e la loro durata residua dipenderà principalmente dal costo orario rispetto al nuovo Su-30SM.

Il Su-30SM è un derivato avanzato dei primi Su-27 ormai ritirati dal servizio e mette in campo alcuni dei più recenti sistemi avionici, sensori e apparati di guerra elettronica. Con questa scelta, l'aeronautica bielorussa segue l'esempio di quella del Kazakistan che ha ricevuto il suo primo lotto di Su-30SM nel 2016.

Nell'ultimo decennio, la Federazione

Russa ha presentato diverse richieste alla Repubblica di Bielorussia per utilizzare almeno una base aerea per i suoi aerei da caccia ma, fino ad oggi, il presidente Alyaksandr Lukashenka non ha dato la sua approvazione in quanto ritiene che «il ruolo politico degli Stati Uniti in Europa è cruciale per la sicurezza regionale» e che non esiste alcun requisito per una base militare russa in Bielorussia. La Repubblica di Bielorussia è ansiosa di costruire relazioni internazionali di cooperazione, è impegnata a sostenere i legami di buon vicinato con l'Unione Europea e sviluppare ulteriormente il partenariato con la NATO.

Nel 2013 il ministro della difesa russo Sergei Shoigu ha annunciato l'intenzione di inviare aerei militari in Bielorussia, ma non sono stati schierati e la questione rimane in discussione. Nel gennaio 2018, diversi rapporti dei media in Russia e Bielorussia hanno affermato che un reggimento dell'aeronautica russa che Mosca intendeva schierare in Bielorussia si sarebbe invece basato nell'exclave russa di Kaliningrad.

L'Unione Europea ha alleggerito le sanzioni contro la Bielorussia nel 2016, con un effetto positivo sull'ulteriore espansione

della cooperazione futura.

L'integrazione dellla moderna versione del "Flanker" nell'organico dell'aeronautica ne migliorerà le capacità operative e il Su-30SM fornirà un complemento efficace ai sistemi missilistici di difesa aerea S-400, S-300, "Buk-M2" e "Tor".

Il futuro dell'aereo da attacco Su-25 in Bielorussia rimane poco definito. Al momento non esistono programmi di ammodernamento per la rimanente flotta e non è stato emesso alcun requisito per la sua sostituzione.

Le stesse considerazioni valgono per gli elicotteri da attacco: forse un numero molto ridotto di Mi-24K e Mi-24V è stato oggetto di programmi di ammodernamento, ma al riguardo non sono disponibili dichiarazioni ufficiali.

L'aeronautica bielorussa, inoltre, ha ricevuto i 12 elicotteri da trasporto Mi-8MTV-5 ma si ritiene che il fabbisogno sia superiore; al momento, tuttavia, non si è a conoscenza di nuovi ordini.

Benché fino ad oggi il proposito di Mosca di schierare degli intercettori sul territorio bielorusso non si sia concretizzato, l'esigenza rimane in quanto la Russia non vorrebbe che nell'ipotesi di un tentativo di invasione da ovest gli assalitori avessero facilità di transito e perciò è facile prevedere che la trattativa in questo senso possa rimanere aperta.

La Bielorussia non tenta di produrre sistemi d'arma a livello nazionale e le aziende del settore preferiscono concentrarsi sullo sviluppo di equipaggiamenti: ottimi risultati sono stati ottenuti nel campo delle contromisure elettroniche.

Naturalmente, molti dei programmi di sostituzione e ammodernamento previsti per la Vaenna-pavretaniya Sily dipenderanno dalla disponibilità di un budget sufficiente, aspetto che rimarrà la maggiore sfida nel prossimo futuro.

P. Roegies, S. Goossens, E. van Dijkman





46 AERONAUTICA & DIFESA Novembre 2019