

Aerei italiani nella guerra Eritrea-Etiopia

Vincenzo Meleca

Maggio 2019

Adesso che, dopo l'accordo dell'8 luglio 2018 che ha posto formalmente fine allo stato di guerra, le relazioni diplomatiche tra Eritrea ed Etiopia sembrano essersi ristabilite e che l'Italia, finalmente, sembra essersi attivata con entrambe le due Nazioni per cercare di fornire loro un supporto economico (e non solo), è possibile dare, senza soverchi problemi, notizia dell'impiego, durante il conflitto che vide contrapposte le forze armate di Eritrea ed Etiopia tra il 1998 ed il 2000, di aerei militari italiani.

Nel 1997, infatti, l'Eritrea acquistò dalla società Aermacchi sei esemplari del velivolo di punta dell'azienda, vale a dire l'MB339, velivolo nato per essere un addestratore avanzato, ma in grado, con gli opportuni adattamenti, di operare anche come cacciabombardiere e velivolo da appoggio tattico leggero (CAS, Close Air Support).



Un MB339C già con le insegne delle forze aeree eritree in fase di collaudo a Venegono

Come detto, l'Aermacchi (ora Alenia Aermacchi) MB339 nacque come aviogetto monomotore biposto da addestramento avanzato, erede del "Macchino" MB326 e fece il suo primo volo nel 1976. Venduti, in varie versioni, oltre 237 esemplari alle aviazioni militari di nove Paesi, la versione acquistata dall'Eritrea per la Eritrean Air Force (ErAF)

fu la CE¹, dotata di motore potenziato Rolls Royce Viper 680-43 ed in grado di essere pesantemente armata².

Non si hanno notizie sicure circa l'impiego operativo degli MB339 eritrei, in organico al 4° Squadrone dell'ErAF, sia perché le fonti eritree rimangono estremamente riservate, sia perché quelle etiopiche sono state talora condizionate da esigenze di propaganda. Nel citare comunque alcuni attacchi, va subito rilevato che, per le caratteristiche del velivolo, essi si svolsero sempre in aree e su obiettivi non troppo distanti dai confini tra le due Nazioni in lotta.



Il distintivo di nazionalità dell'Eritrean Air force

I primi attacchi furono condotti sull'aeroporto ed il centro abitato di Macallè (Mek'elè), il 5 giugno 1998: quattro MB339 danneggiarono un MiG23 BN ed un elicottero Mil Mi8 e colpirono obiettivi militari e civili, tra cui una scuola (causando un notevole numero di morti e feriti tra la popolazione), riuscendo a tornare indenni alle proprie basi. Non così, invece, il giorno successivo, quando in un nuovo attacco nei dintorni di Macallè, un MB339 fu abbattuto dalla contraerea etiopica. Il pilota riuscì però ad eiettarsi e ad essere recuperato da un elicottero Mi-8 delle forze armate eritree³.

¹ Secondo Air Combat Information Group, la versione utilizzata dall'ErAF era la FD (Full Digital), completamente digitalizzata. La notizia non è confermata da nessun'altra fonte.

² Nelle varie configurazioni di missione, l'MB339C può essere armato con due cannoni DEFA da 30mm in fusoliera e, usufruendo di sei piloni alari, di un pod con un ulteriore cannone da 30mm o una mitragliatrice AN/M-3 da 12,7mm e un carico di caduta, variabile in funzione del raggio d'azione, da oltre una tonnellata (4 bombe MK-82 da 227 kg) a oltre una tonnellata e mezzo (6 bombe MK-82 da 227 kg). In alternativa ai carichi esterni di caduta, l'MB339 è in grado di trasportare due missili aria-aria Matra R550 "Magic" o AIM-9P "Sidewinder", oppure quattro missili aria-terra AGM-65 "Maverik". Secondo alcune fonti è possibile che i velivoli eritrei abbiano utilizzato anche bombe cluster (bombe a frammentazione) BL755 e pod lanciarazzi.

³ Rammentando che la versione dell'MB339 acquistata dall'Eritrea era comunque biposto, è probabile che in alcune missioni vi fosse a bordo soltanto il pilota.



L'area in cui operarono gli MB339 dell'Eritrean Air Force durante il conflitto 1998-2000

Ulteriori interventi degli aerei SIAI furono quelli del 9 giugno a Zalanbassà, a sostegno delle truppe che tentavano di riconquistare la città caduta in mani etiopiche; del 10 giugno contro la postazione militare di Erde Mattios nei pressi di Buriè (o Burè, località situata all'estrema frontiera sudorientale, a circa 70 chilometri a sud-ovest di Assab), colpendo il locale ospedale locale e causando la morte ed il ferimento di alcune decine di civili.



Un MB339 dell'ErAF in volo lungo la costa eritrea

È più che probabile che in questa occasione gli MB339 siano decollati dall'aeroporto di Assab; il 12 giugno, quando quattro Macchi attaccarono la fabbrica di prodotti

farmaceutici Addis Pharmaceutical ad Adigrat; il 5 febbraio 1999 due MB339 attaccarono i depositi di carburante e i magazzini dell'esercito etiopico nei pressi della stessa città di Adigrat, in entrambi i casi senza subire perdite.



Un altro MB339 dell'ErAF in volo

In base a diverse fonti, all'inizio del 2019 risulterebbero ancora in servizio da tre a cinque degli MB339 sopravvissuti al conflitto e cioè gli ErAF 404, 405, 406, 407 e 408.

In chiusura di queste note, un paio di considerazioni.

Innanzitutto, è più che probabile che i piloti dell'ErAF che combatterono sugli MB339 abbiano imparato a volare su un altro aereo italiano, sempre della SIAI Marchetti, l'SF260TP: risulta infatti che, subito dopo la caduta del regime di Menghistù e la conquista dell'indipendenza da parte dell'Eritrea, quando i rapporti tra le due Nazioni ed i loro neopresidenti, Isaias Afewerki e Meles Zenawi, erano buoni, tra il 1992 ed il 1993, agli aspiranti piloti eritrei fu concesso di utilizzare proprio alcuni SF260TP dell'Ethiopian Air Force nella base aerea di Debra Zeit (città che si trova 47 km a sud-est della capitale Addis Abeba, e che fino al 1955 aveva il nome, in lingua oromo, di Bishoftu)⁴.

⁴ Nel 1984 l'EtAF, all'epoca ancora del regime di Menghistu, ne acquistò 10 esemplari dall'azienda di Sesto Calende (VA). Secondo <https://www.flightglobal.com> nel 2018 ne risultano ancora in servizio con l'attuale aeronautica etiopica 4 esemplari.



Un SIAI SF260TP con le insegne dell'aeronautica militare etiopica al tempo di Menghistu

In secondo luogo, va detto chiaramente che, seppur con ottimi risultati come velivoli da supporto ravvicinato, gli MB339 non potevano certo svolgere missioni da intercettazione contro i MiG 21e MiG23 etiopici, per cui l'ErAF si trovò costretta a procurarsi dei caccia intercettori. La scelta cadde su macchine ad hoc, cioè i Mikoyan-Gurevich MiG29 "Fulcrum" (di cui vennero acquistati dalla Moldavia e dall'Ucraina 10 esemplari delle versioni A e UB che andarono ad equipaggiare il 5° Squadrone). Per quanto riguarda azioni da bombardamento in profondità, altra missione che non poteva essere svolta dagli MB339 per la loro limitata autonomia, nel 2000 vennero acquistati dalla Georgia 8 esemplari del Sukhoi SU25 "Frogfoot", ben più protetti e performanti del velivolo italiano, nato, ricordiamolo ancora, come aereo da addestramento.