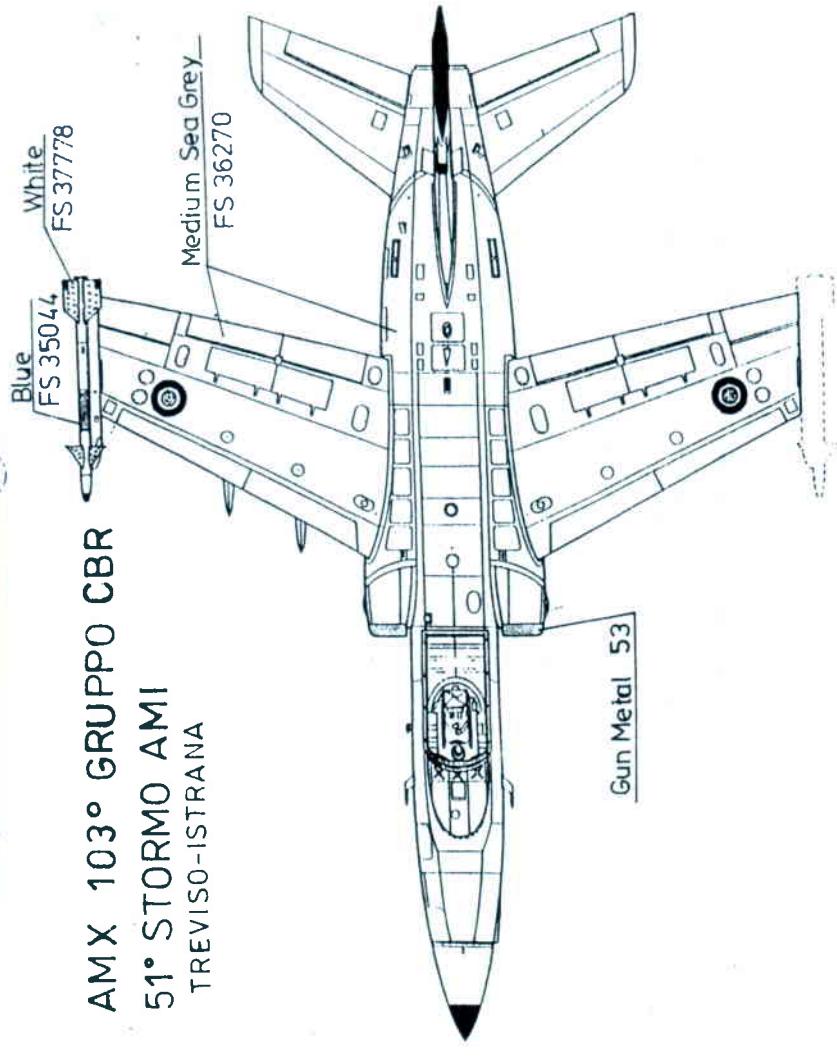
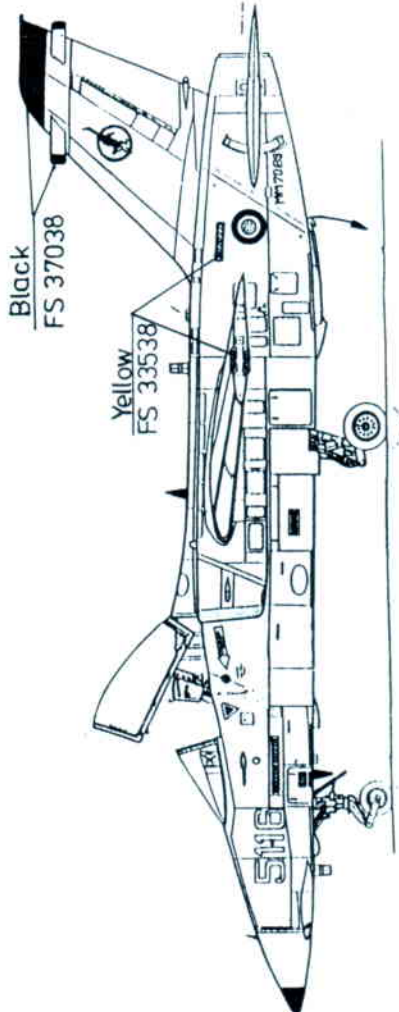




# AERITALIA - AERMAGCHI - EMBRAER AMX



# AERITALIA - AERMAGCHI - EMBRAER AMX



AMX 103° GRUPPO CBR  
51° STORMO AMI  
TREVISO-ISTRANA

Nel 1972 la Direzione Costruzioni e Armamenti del ministero della difesa mise le basi per un requisito chiamato CBR.80 (caccia-bombardiere ricognitore per gli anni 80); nel 1976 questo studio fu definito come «requisito militare per un CBR AM-X» con l'evidente scopo di sostituire gli obsoletti G.91R ed i più giovani ma non particolarmente soddisfacenti G.91Y. L'industria, consapevole di questa necessità, stava già lavorando per conto proprio a dei progetti che per l'Aeritalia, scartato il G.91Y-2/G.91E/G.291, erano culminati nel cosiddetto Studio 31X, le cui configurazioni principali erano i Mod.311, Mod.315, Mod.316 e Mod.317. Da parte sua l'Aermacchi, sollecitata dall'EMBRAER, dato che il Brasile aveva un requisito similare detto A-X, elaborò l'MB.340. Lo stesso periodo vide anche contatti tra la ditta di Varese e la SAAB per i programmi B31A, Sk.38 e Sk.2 ma senza risultati pratici. Tenendo conto di tutto questo lavoro progettuale, ma anteponendo ad esso le proprie specifiche, nel giugno 1978 l'Aeronautica Militare incaricò le due ditte italiane di elaborare un progetto di massima e l'anno dopo asssegnò loro un contratto di studio, coinvolgendo anche la Rolls-Royce alla quale fu richiesta una apposita versione del turbo-reattore a doppio flusso Spey, l'Mk.807. Fu il 27 marzo 1981 che si sancì la creazione, di fatto, del consorzio Aeritalia/Aermacchi/EMBRAER per lo sviluppo e la costruzione dell'aereo da attacco leggero diurno AMX, del quale l'AM scelse la configurazione detta Mod.14 e la FAB la Mod.16.

Il fabbisogno iniziale fu indicato in 187 esemplari da parte italiana e 125, con opzione per altri 19, da parte del Brasile (che poi ha ridotto questo quantitativo a 79), più un totale di sei prototipi (diventati sette dopo l'incidente occorso al primo) e cellule per prove statiche. Successivamente le due forze aeree hanno modificato il loro requisito con la richiesta della versione biposto in un prototipo più opzione per 14, da parte brasiliana, e due prototipi più 51 di serie per l'Italia, intendendosi in entrambi i casi i biposti di serie come una quantità acuminata a quelli iniziali. Il primo prototipo è uscito di fabbrica il 12 febbraio 1984 a Tonno-Caselle ed ha volato il 15 maggio con il collaudatore Mario Quarantelli. Il 28 marzo 1988 è avvenuto il «roll-out» del primo esemplare di serie che, a sua volta, è stato collaudato l'11 maggio da Egidio Nappi. Nell'aprile 1989 hanno avuto inizio le consegne dei primi sei aerei di serie al Reparto Sperimentale dell'AM per le prove intensive, con la previsione di poter fornire il settimo AMX al 2° Stormo nell'ottobre prossimo.

### Prototipi e versioni

**G.91Y-2, G.91E, G.291:** sigle di progetti di massima di versioni potenziate dell'Aeritalia G.91Y, scartate in favore dell'AMX.  
**MB.340:** progetto di aereo da attacco leggero sviluppato congiuntamente da Aermacchi ed EMBRAER in risposta alla specifica brasiliana A-X, poi confluita nell'AMX.  
**AM-X:** con questa sigla (Aerionautica Militare-X) è stata designata la specifica redatta dall'acquirente

**AMX:** Aeritalia/Macchi-X, designazione attribuita al programma dai costruttori (per un certo periodo si parlò anche di AMEX, per ricordare la presenza EMBRAER. L'aereo avrebbe dovuto chiamarsi Centauro II ma fino ad oggi non vi è stato un «battesimo» ufficiale.  
**A01:** prototipo aerodinamico di costruzione Aeritalia, uscito di fabbrica il 12 febbraio 1984 e collaudato il 15 maggio da Mario Quarantelli. L'11 giugno rimase distrutto a seguito di un atterraggio di fortuna per un'avaria al motore; Quarantelli riportò gravi ferite che ne causarono la morte.  
**A11:** prototipo sostitutivo dell'A01 che ha volato per la prima volta il 24 maggio 1985.

**A02:** prototipo aerodinamico di costruzione Aermacchi, uscito di fabbrica il 5 luglio 1984 e portato in volo il 19 novembre.  
**A03:** prototipo Aeritalia per la valutazione dell'avionica; primo volo il 28 gennaio 1985.

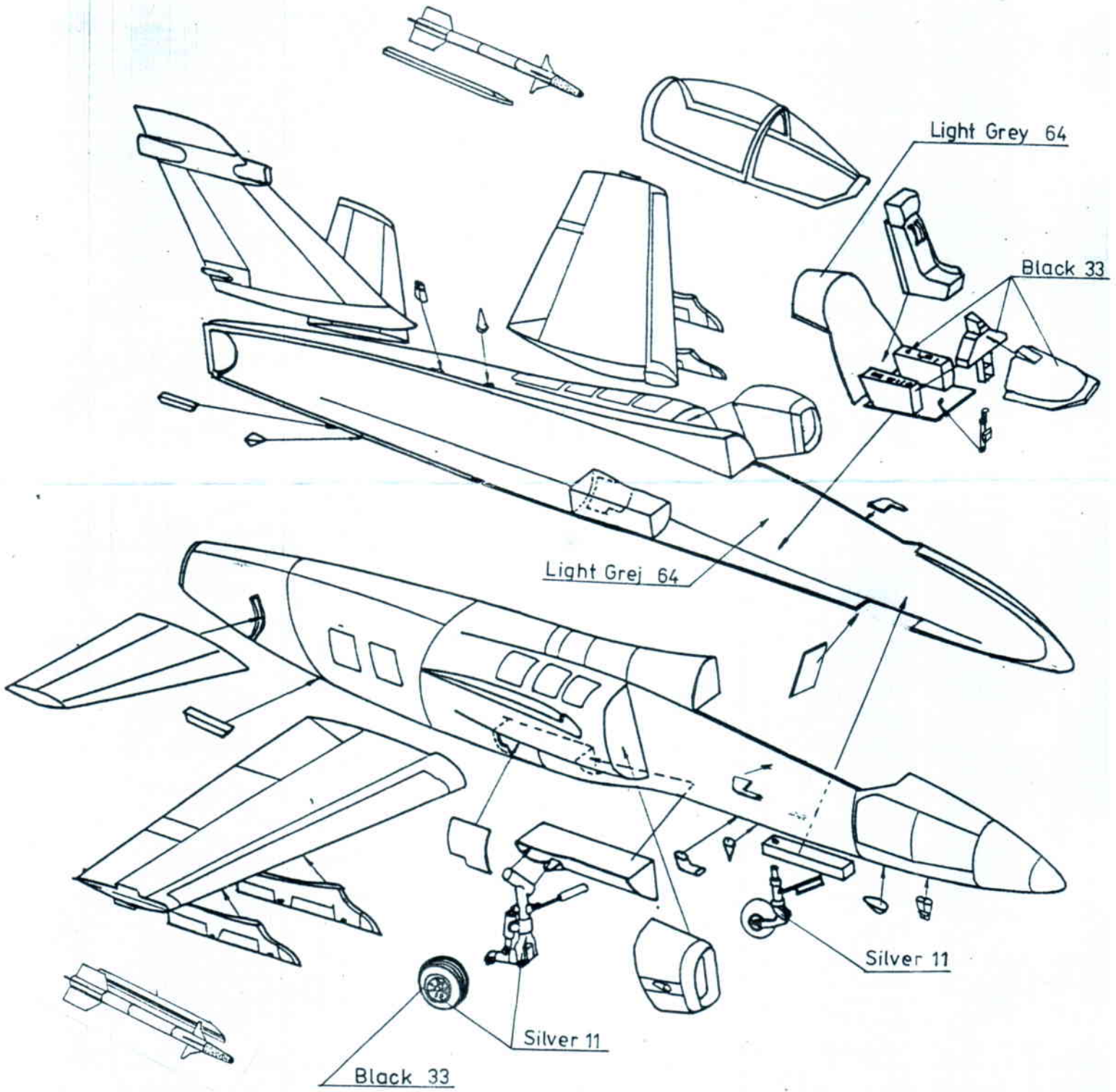
**YA-1 (A04):** primo prototipo brasiliano, ha volato per la prima volta il 16 ottobre 1985.

**A0-5:** prototipo Aermacchi dotato di sistema alternativo per ricognizione fotografica. Collaudato nell'estate 1986.

**YA-1 (A06):** secondo prototipo brasiliano, dotato di modulo di ricognizione di costruzione locale; primo volo il 16 dicembre 1986.  
**AMX di serie:** il primo esemplare di serie, di costruzione Aeritalia, è stato completato il 28 marzo 1988 e collaudato l'11 maggio a Torino-Caselle da Egidio Nappi.  
**AMX DC:** biposto a doppio comando i cui primi tre esemplari sono stati realizzati modificando tre cellule monoposto di serie del primo lotto di 30 esemplari; due sono di costruzione italiana ed uno brasiliana.



# AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER AMX

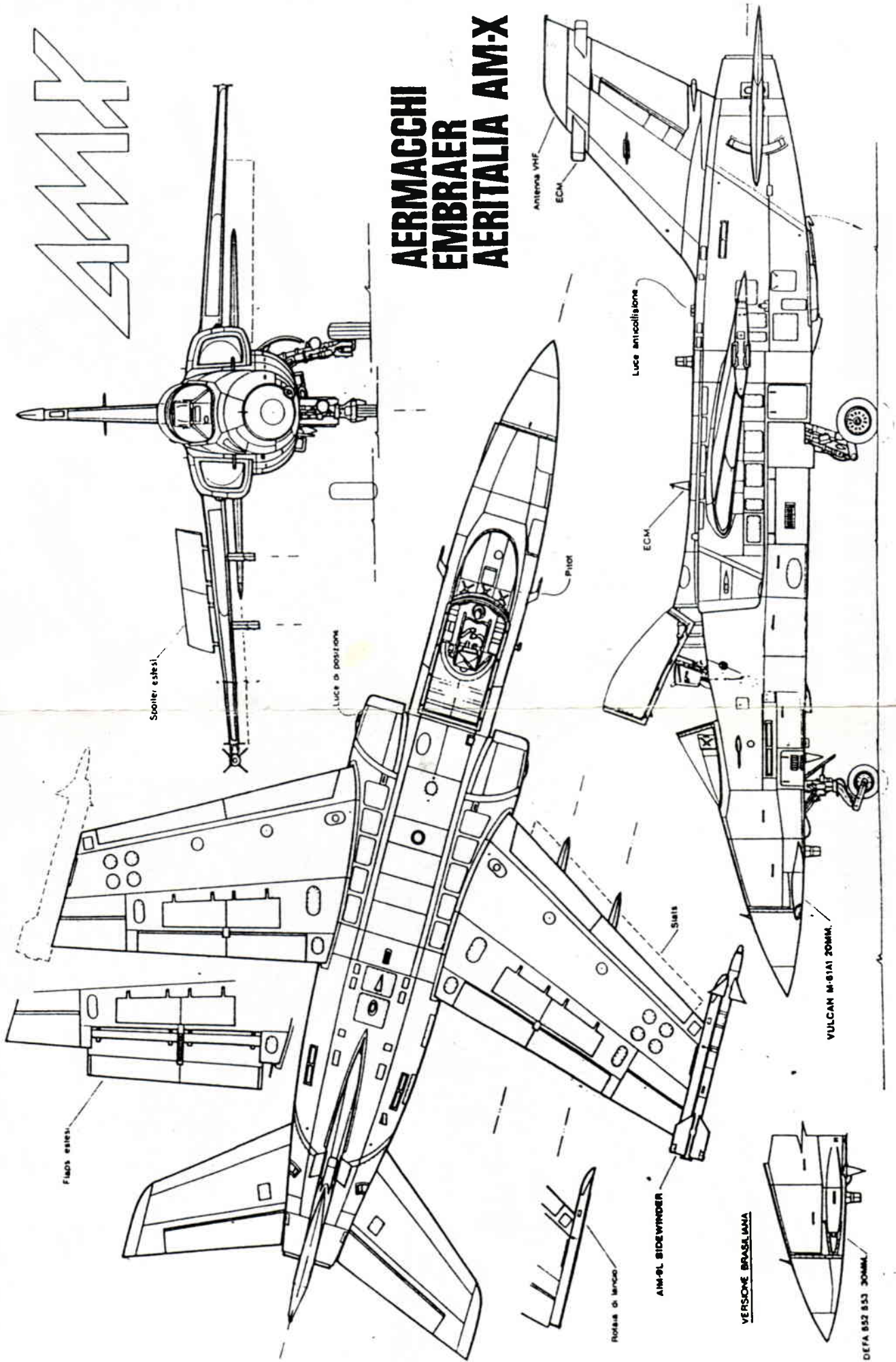


**AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER  
AMX**

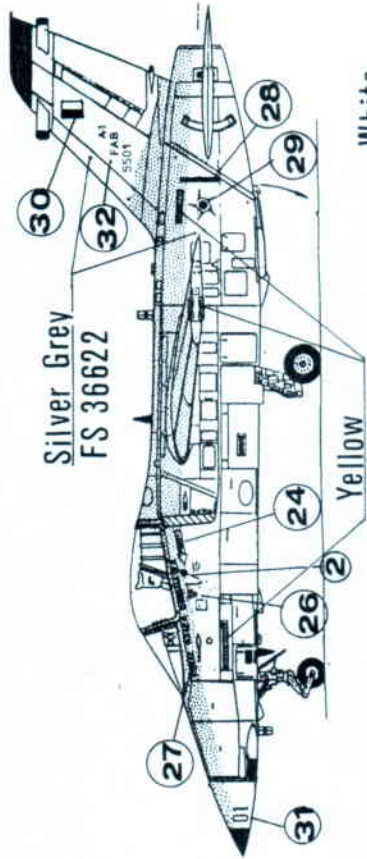


# AMX

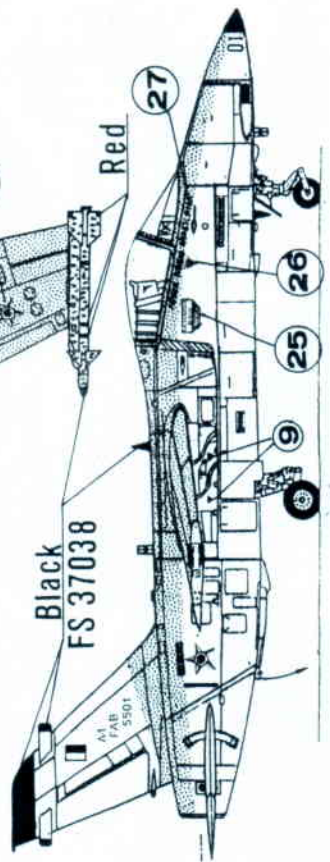
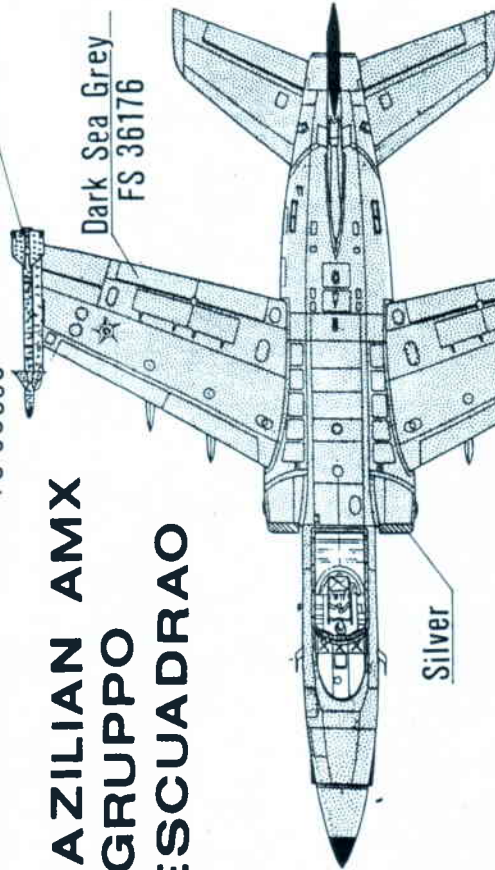
**AERMACCHI  
EMBRAER  
AERITALIA AM-X**



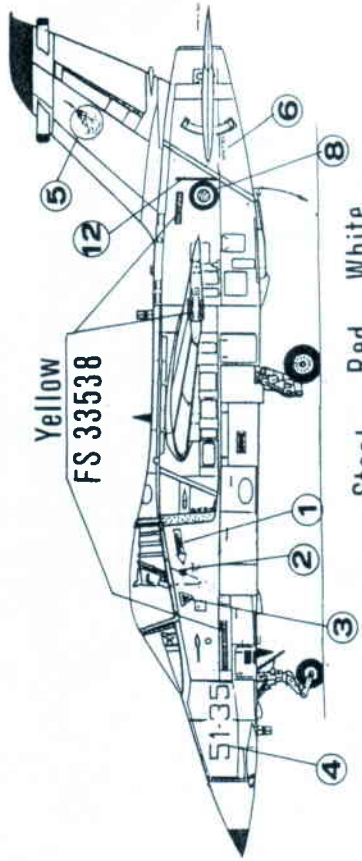
**AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER  
AMX**



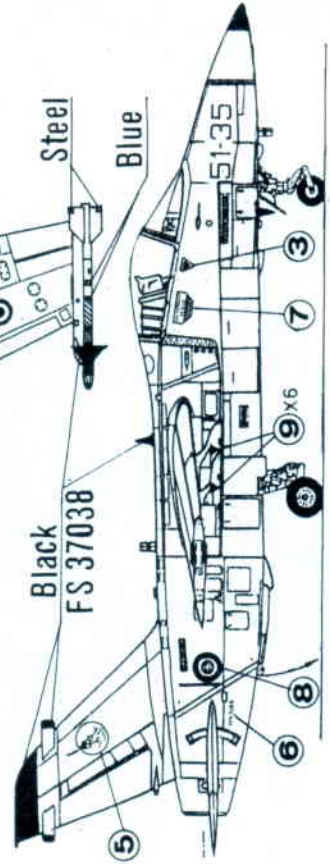
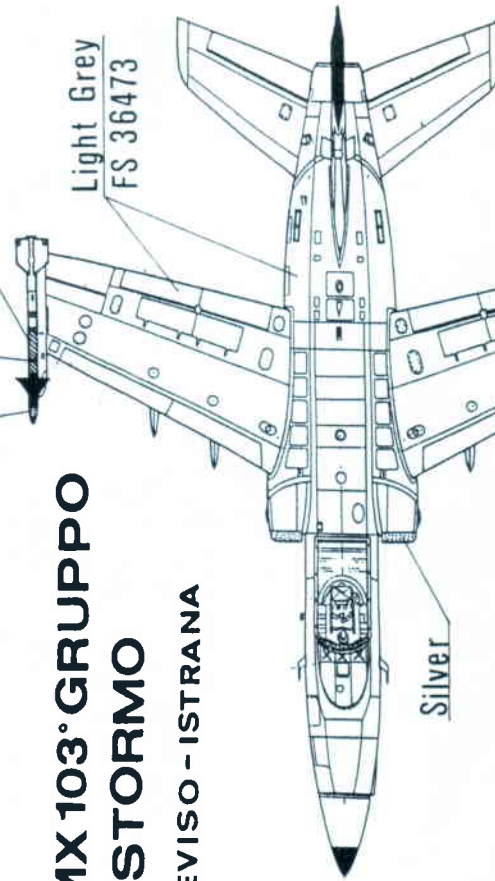
**BRAZILIAN AMX  
16 GRUPPO  
1 ESCUADRAO**



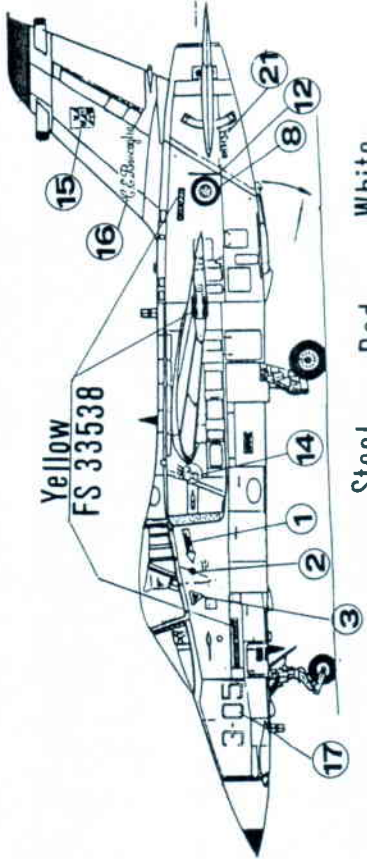
**AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER  
AMX**



**AMX 103° GRUPPO  
51° STORMO  
TREVISO - ISTRANA**



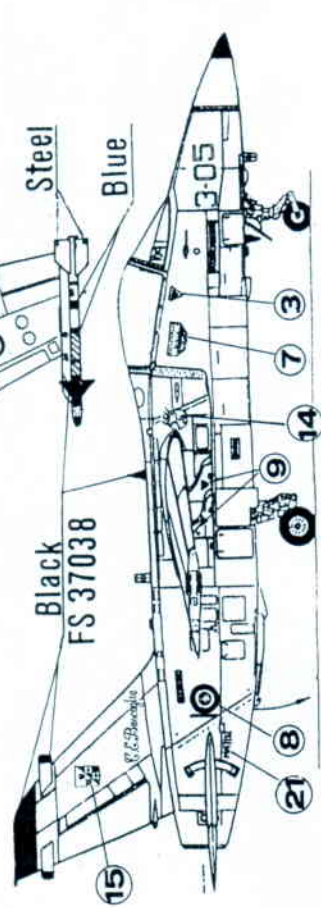
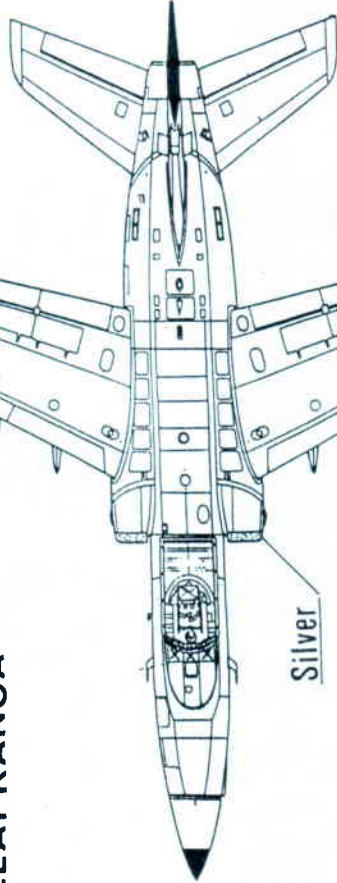
**AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER**  
**AMX**



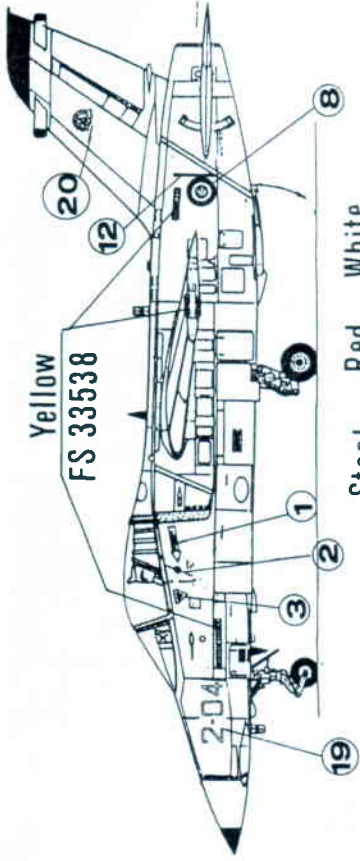
**AMX 132 GRUPPO**  
**3° STORMO**

VILLAFRANCA

Steel Red White



**AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER**  
**AMX**

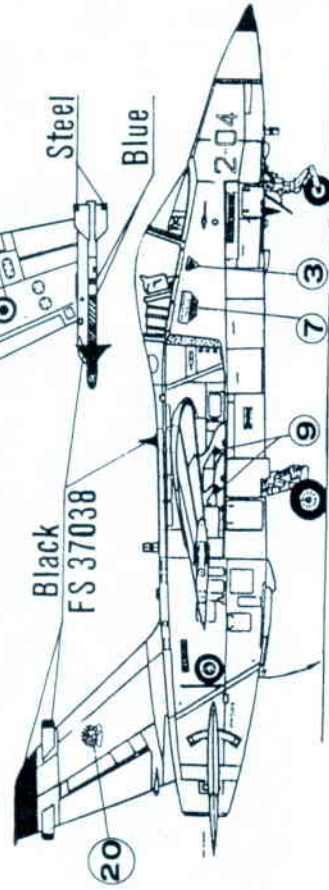
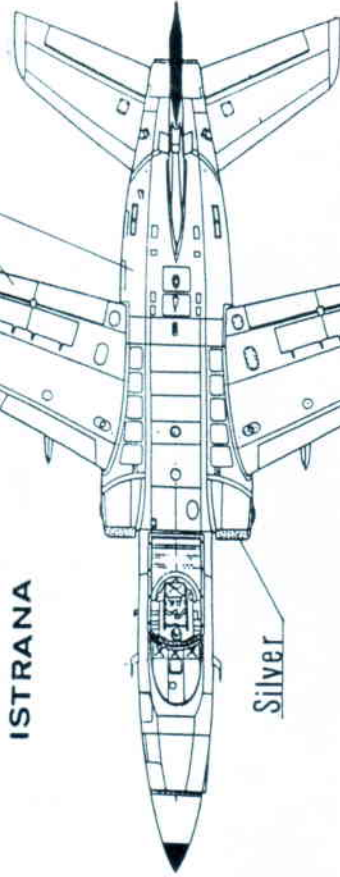


**AMX 14° GRUPPO**  
**2° STORMO**

ISTRANA

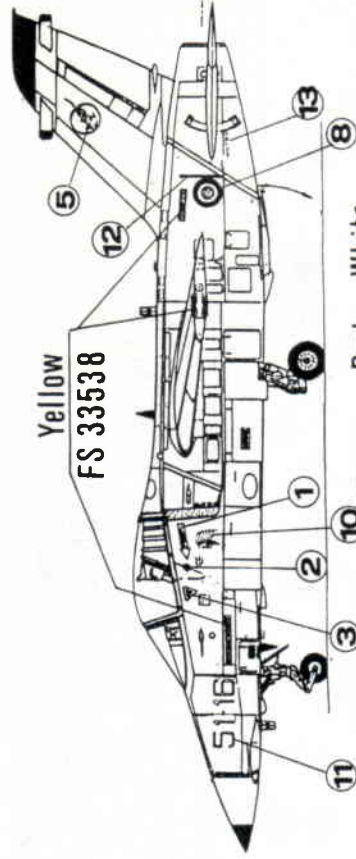
Steel Red White

Light Grey  
FS 36473



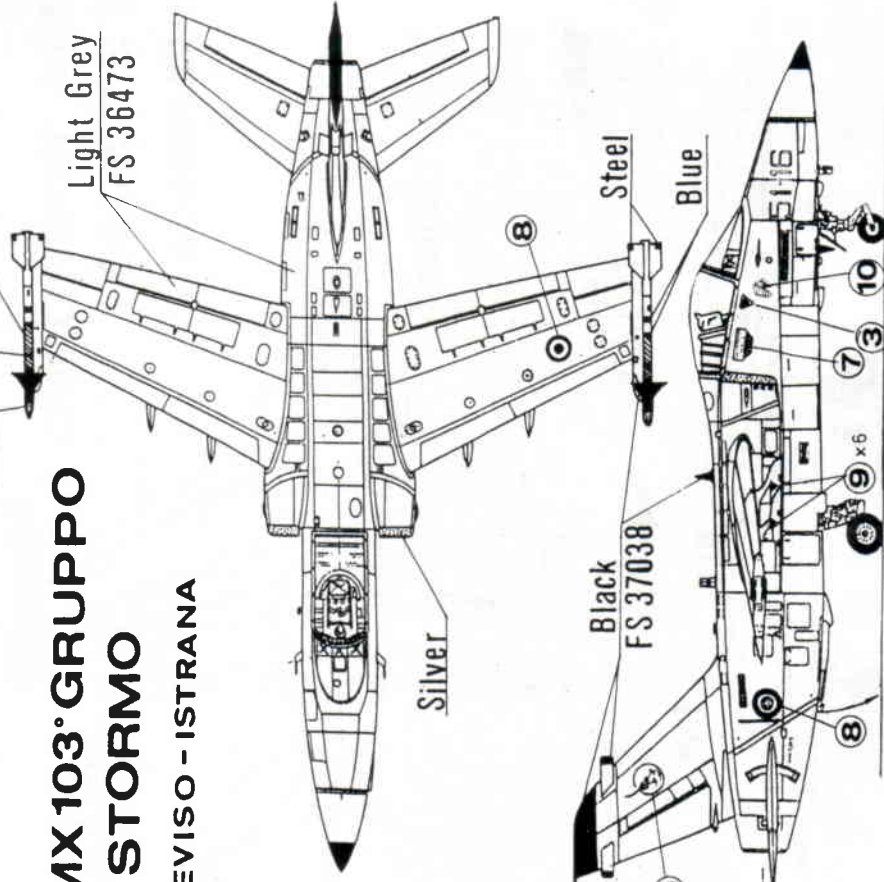


# AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER AMX



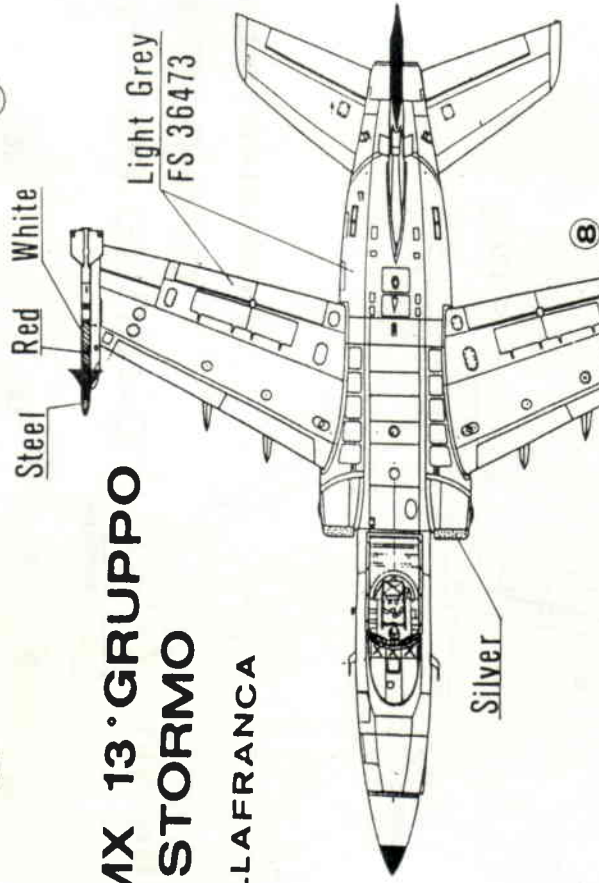
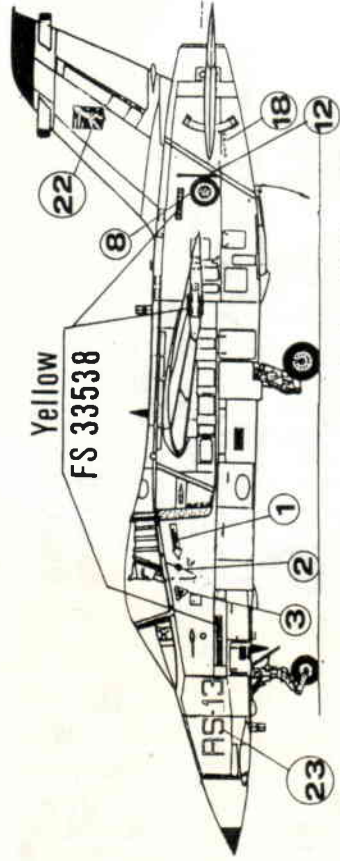
## AMX 103° GRUPPO 51° STORMO

TREVISO - ISTRANA





# AERITALIA - AERMACCHI - EMBRAER AMX



## AMX 13° GRUPPO 32° STORMO

VILLAFRANCA

