

Bye Bye AMX

La mise en retraite progressive des AMX italiens.

TEXTE ET PHOTOS

René Slegers
Lowpass Aviation.com



En 1977, l'armée de l'air italienne a émis un besoin de 187 nouveaux chasseurs d'attaque pour l'appui aérien rapproché, pour remplacer l'Aeritalia G.91. En 1980, le gouvernement brésilien a annoncé son intention de participer à un programme visant à remplacer l'Aermacchi MB-326. À la suite d'un mémorandum entre l'Italie et le Brésil pour le développement conjoint de ce type, une coentreprise italo-brésilienne, appelée AMX International, a été créée en 1981 pour développer, fabriquer et commercialiser l'avion. Un accord a également été conclu pour diviser la fabrication de l'AMX entre les deux pays partenaires. Aeritalia a fabriqué le fuselage central, les stabilisateurs et les gouvernails. Aermacchi a fabriqué le fuselage avant et le cône de queue et Embraer a fabriqué les ailes, les prises d'air, les pylônes et les réservoirs largables. Chaque composant de l'avion a été construit à partir d'une seule usine.

Le premier prototype, assemblé en Italie, a effectué son vol inaugural le 15 mai 1984. Malheureusement, cet avion a été perdu lors de son cinquième vol, entraînant la mort de son pilote. Les tests ultérieurs se sont déroulés sans problème et sans autres incidents. Le premier avion assemblé au Brésil a effectué son premier vol le 16 octobre 1985. Il fut suivi du premier vol du premier avion de série le 11 mai 1988. Les premières livraisons aux forces aériennes italo-brésiennes ont commencé en 1989. Le prototype du biplace, un avion d'entraînement AMX-T, a effectué son premier vol le 14 mars 1990. Le premier AMX a été officiellement livré à l'armée de l'air italienne le 19 avril 1989. Les 6 premiers avions AMX ont été livrés au Reparto Sperimentale di Volo (RSV) – Département de vol expérimental, basé sur la base aérienne de Pratica di Mare, près de Rome. Cette unité a testé l'avion sous tous ses aspects y compris l'armement. Les premiers appareils de série ont été livrés en octobre 1989 au 103° Gruppo / 51° Stormo basé à Istrana AB.

Les besoins initiaux étaient de 187 avions pour l'Italie et de 100 avions pour le Brésil, mais l'armée de l'air italienne a acquis un total de 136 appareils répartis en 110 AMX monoplaces et 26 AMX-T biplaces. L'armée de l'air brésilienne, quant à elle, a acquis un total de 56 appareils (44 avions AMX monoplaces et 12 AMX-T biplaces). L'armée de l'air italienne a baptisé l'AMX « Ghibli », tiré du vent chaud et sec du désert libyen. L'armée de l'air brésilienne a nommé ses AMX A-1.

À la fin des années 1990, l'AMX a bénéficié d'une révision majeure du moteur. Il s'agissait d'une variante sans post-combustion de l'Eurojet EJ200 avec beaucoup plus de fiabilité que le moteur existant. En 2007, Embraer a lancé un important programme de mise à niveau à mi-vie et de modernisation de 53 AMX brésiliens. Il s'est concentré sur les systèmes avioniques et de nouveaux ajouts d'armement pour prolonger la durée de vie de la flotte au-delà de 2027. En 2012, le programme de

mise à niveau ACOL (Aggiornamento Capacità Operative e Logistiche – Opérationnel et Logistical Capability Upgrade) a été lancé pour 55 AMX (43 AMX monoplaces et 12 AMX-T biplaces) de l'armée de l'air italienne. Il consistait en l'ajout d'un nouvel écran couleur multifonction dans le cockpit, d'un INS laser, d'une capacité de lunettes de vision nocturne (NVG). Après, l'avion a pu larguer des bombes guidées Joint Direct Attack Munition. En 2012, la désignation militaire italienne de l'AMX était A-11A et celle de l'AMX-T était TA-11A. Après le programme de mise à niveau de l'ACOL, les désignations militaires italiennes ont changé, l'A-11A est devenu l'A-11B (AMX ACOL) et le TA-11A est devenu le TA-11B (AMX-T ACOL).

Vie opérationnelle

Le premier escadron opérationnel de l'armée de l'air italienne fut le 51° Stormo. Il a été formé en novembre 1989. En février 1992, un AMX de

l'armée de l'air italienne s'est écrasé en raison d'une panne moteur. Cela a entraîné l'immobilisation au sol de la flotte d'AMX italienne et brésilienne. En mai de la même année, les opérations ont pu reprendre suite à des modifications apportées aux moteurs.

En 1995, le premier déploiement international a eu lieu lorsque l'Italie a affecté 6 avions AMX aux





aux missions en Italie et dans le monde entier. Sur la queue se trouve un pilote enveloppé dans le drapeau tricolore italien et la phrase « Volatus ad astra, memoria in aeternum » qui signifie « Voler vers les étoiles, dont on se souvient pour toujours ». Les réservoirs de carburant indiquent les années 1989 à 2024, ce qui indique les années pendant lesquelles l'AMX était en service dans l'armée de l'air italienne.

Au cours de cette cérémonie de retrait progressif, 5 avions AMX ont effectué plusieurs passages en formation. Des formations avec un Tornado, un Eurofighter et un F-35 ainsi qu'une formation avec 4 MB-339



opérations au-dessus de la Bosnie lors de l'opération « Deny Flight ». Un déploiement similaire a suivi en soutien aux soldats de maintien de la paix de l'IFOR en Bosnie. Malheureusement ce déploiement fut interrompu par une interruption de vols entre janvier et mars 1996 en raison d'une panne moteur. Le déploiement suivant a eu lieu en 1999 pendant la guerre du Kosovo. De novembre 2009 à fin 2010, quatre AMX ont été déployés en Afghanistan pour des missions de reconnaissance. Ils ont partagé en temps réel les informations des capteurs électro-optiques et infrarouges numériques avec les troupes au sol, fournissant ainsi de précieuses informations de reconnaissance. Au total, plus de 700 missions de combat ont été effectuées au cours de ce déploiement. Lors de l'intervention militaire en Libye en 2011, les AMX ont également été utilisés dans ce conflit.

Au cours de sa durée de vie, l'avion a été déployé sur de nombreux théâtres d'opérations comme

mentionné ci-dessus. La contribution des AMX sur la scène nationale a également été très importante. Ils ont participé à de précieuses missions de reconnaissance photographique lors d'urgences et de catastrophes naturelles telles que des tremblements de terre et des inondations.

Cérémonie de retrait des AMX

Le 5 avril 2024, une cérémonie officielle marquant le retrait progressif du service actif des AMX s'est déroulée sur la base aérienne d'Istrana qui abrite le 51° Stormo.

A cette occasion, un avion AMX a reçu une décoration spéciale. Sur le dessus du nez se trouvent les armoiries des forces armées italiennes avec l'expression « Virtute Siderum Tenus » qui signifie « Par la vertu jusqu'aux étoiles ». Au sommet du fuselage se trouvent une grande boussole et un monde stylisé pour représenter la contribution





Unités de l'AMI ayant été équipées de l'AMX :

- 13° Gruppo / 32 Stormo à Amendola
- 14° Gruppo / 2° Stormo à Rivolto
- 28° Gruppo / 3° Stormo à Verona Villafranca
- 101° Gruppo OCU / 32° Stormo à Amendola
- 103° Gruppo / 51° Stormo à Istrana
- 132° Gruppo / 51° Stormo à Istrana
- Reparto Sperimentale di Volo (RSV) à Pratica di Mare



de la célèbre patrouille acrobatique des « Frecce Tricolori ». Après l'atterrissage de tous les avions, une cérémonie officielle a eu lieu marquant la fin du statut opérationnel de l'AMX au sein de l'armée de l'air italienne.

Le lendemain de la cérémonie de retrait progressif, 4 avions AMX se sont rendus à la base aérienne de Piacenza San Damiano. Ils y sont devenus partie intégrante de la collection d'avions volants historiques. Ce projet permettra à l'avenir aux fans du monde aéronautique et aux historiens de pouvoir admirer ce bel avion qu'est l'AMX.

Remerciements : les membres de Lowpass Aviation.com tiennent à remercier tout le personnel impliqué de l'armée de l'air italienne pour leur hospitalité, leur temps et leur aide lors de notre visite au 51 Stormo, base aérienne d'Istrana.

