

Gli appassionati di aviazione si sono posti spesso la questione di quanto fosse efficace il cosiddetto A-10 italiano. Ci è voluto un programma di interscambio operativo tra Stati Uniti ed Italia per potere alla fine dare una qual risposta.

Parliamo di due aerei (uno italiano ed uno americano) costruiti per il CAS, cioè il *Close Air Support*, vale a dire il supporto aereo ravvicinato. Si descrivono così aerei od elicotteri da attacco destinati ad operare contro obiettivi ostili che si vengono a trovare in prossimità delle forze amiche. Tali operazioni (TIC – *Troops In Contact*) richiedono un'integrazione dettagliata di ogni missione aerea con il fuoco e il movimento delle forze amiche e attacchi con bombe, missili, cannoni aeronautici, mitragliatrici e anche armi che utilizzano le tecnologie laser. La necessità primaria è di evitare danni collaterali alle proprie truppe dato che le operazioni avvengono in un teatro dove lo scontro vede i reparti contrapposti a diretto contatto, il pericolo è il cosiddetto danno da "fuoco amico".

Diversi paesi hanno emesso specifiche per la costruzione di questi tipi di aerei, tra questi Stati Uniti ed Italia. L'Italia in quanto aveva necessità di sostituire il Fiat G. 91 e gli USA a seguito delle esperienze nel conflitto del Vietnam. Che le specifiche fossero molto simili lo dimostra il fatto che la Fairchild-Republic propose all'Italia, nel 1978 per il programma AMX, l'A-10 AMX versione appositamente riveduta per partecipare al concorso italiano.

Veniamo ora ad una sommaria descrizione dei due mezzi. Il Fairchild-Republic A-10 Thunderbolt II vola per la prima volta a metà 1972 ed entra in servizio nella primavera del 1977. L'AMX International AMX (A-11 in Brasile) effettua il suo primo volo nel 1984 ed entra in servizio nel 1989. La produzione del velivolo italo-brasiliano è stata distribuita tra Aeritalia (46,5%), Aermacchi (23,8%) ed Embraer (29,7%). Circa duecento gli AMX prodotti a fronte degli oltre settecento aerei americani. Pesi e dimensioni differenziano anche di parecchio i due progetti. Il cosiddetto Facocero (*Warthog* in inglese), il nomignolo affibbiato dagli americani al "tuono di fulmine", è un aereo con due motori e dal peso massimo di oltre venti tonnellate, mentre per l'aereo italiano, soprannominato *Ghibli*, ma più amichevolmente *Topone*, abbiamo un solo motore ed un peso massimo di tredici tonnellate.

Si direbbero due categorie diverse, ma a dispetto della notevole differenza di carico trasportato sono due aerei molto simili. Entrambi gli aerei hanno visto la loro attività in occasione dei conflitti in Kosovo, Afghanistan, Iraq, Libia. L'AMX è stato considerato uno strumento valido in Kosovo, il velivolo era così apprezzato dagli americani che una volta uno di loro disse: "Abbiamo bisogno solo di AMX e A-10 per vincere questa guerra". La guerra ha messo in evidenza anche i difetti del velivolo italo-brasiliano, il più importante dei quali risiede nel motore

Rolls-Royce RB-168 Spey Mk.807. E' un propulsore sprovvisto di post-combustione, in grado di erogare soltanto 5.100 Kg di spinta. Produce troppo fumo e visto che ha un basso rapporto spinta/peso, consente al pilota solo un paio di manovre evasive contro un potenziale aggressore volante. Anche per l'aereo americano esistono lamentele circa la scarsa potenza complessiva dei due motori.

L'occasione di mettere a confronto AMX e A-10 è stata fornita dal *Military Personnel Exchange Program* (MPEP). Il programma è stato creato per sviluppare una migliore comprensione e cooperazione tra le forze della coalizione. Lo scopo dell'ampio programma di scambio è di aumentare le capacità di operare in un ambiente di coalizione senza soluzione di continuità.

Alcuni piloti di AMX furono inviati in America per volare con gli A-10. Le prime impressioni furono date certamente dalla potenza del cannone a canne rotanti da 30 mm del bimotore americano. Il cannone General Electric GAU-8 Avenger fa vibrare tutto l'aereo ed il suo rumore si sente molto forte anche dentro la cabina di pilotaggio, d'altra parte la battuta che circola è che l'A-10 sia un aereo costruito intorno ad un cannone. Non che il Ghibli abbia un cannone trascurabile, è pur sempre un formidabile M61A1 Vulcan calibro 20 mm.

Anche i piloti americani di A-10 hanno avuto l'occasione di provare le prestazioni degli AMX, alcuni perfino in operazioni reali nel febbraio di quest'anno. Le principali differenze sono nella manovrabilità alle basse velocità, migliore nel "Facocero", nella velocità, superiore nel Ghibli e nell'autonomia, anche essa superiore nell'aereo italiano.

Le due macchine sono talmente efficaci e robuste che le due forze armate hanno posticipato l'uscita di servizio dei mezzi.

La cabina di pilotaggio dell'A-10 è protetta dalla cosiddetta vasca da bagno, una corazzatura in titanio che protegge l'intero abitacolo e resiste sino ai colpi calibro 23mm. Il rivestimento delle ali non è strutturale in modo da poter essere facilmente sostituibile in caso di danneggiamenti. In comune i due aerei hanno che sono relativamente semplici e molto adattabili alle nuove esigenze. Per esempio la capacità di comunicazione degli AMX tramite il sistema *Rover Feed*, consente di inviare le immagini quasi in tempo reale alle truppe a terra, permettendo così agli uomini sul terreno di spostarsi con maggiore sicurezza. Questa capacità è stata sfruttata anche in occasione delle operazioni di soccorso delle popolazioni colpite dal sisma di Amatrice.

Per l'AMX si ipotizza una nuova vita equipaggiando i superstiti 50 aerei italiani con un nuovo motore, lo Eurojet EJ200, il motore dell'Eurofighter senza post-bruciatore, che consentirebbe un aumento di potenza di circa il 50% ed una semplificazione delle linee logistiche di manutenzione grazie all'uso dello stesso motore su due aerei differenti.

Una soluzione comunque molto economica, rispetto allo F-35, in grado di assicurare al Topone ancora una lunga vita.

*(3 novembre 2017)*