

# AMX Ghibli:

## *o pequeno notável*

T&D acompanhou as operações do caça-bombardeiro de maior sucesso em combate na história recente da Aeronautica Militare

Kaiser David Konrad, da Base Aérea de Istrana, Itália

Kaiser David Konrad





**A**inda me lembro como se fosse hoje. Era o dia 14 de abril de 1999. Eu havia decolado da Base Aérea de Istrana para aquela que seria minha primeira missão, e também a primeira sortida sobre o Kosovo feita pelo 103º Esquadrão. O tempo estava bonito e ensolarado e eu me sentia confortável e confiante. Todos aqueles anos gastos em difíceis treinamentos e muito estudo foram concentrados num único momento, tão importante na minha vida. Meu ala e eu seguimos em direção ao Adriático para executar o reabastecimento em voo no Boeing 707 da Força Aérea Italiana, e depois nos dirigimos para o ponto de espera ao sul de Kosovo. Nossa tarefa era realizar o apoio aéreo aproximado (CAS) em suporte à "Operação Allied Force", da OTAN, e eu esperava receber informações táticas e a coordenação JTAC,

mas nós não recebemos nada. Então mantivemos nossa posição no ponto de espera por cerca de uma hora e meia até recebermos a ordem para atacar o alvo, que se tratava de um depósito de munição. Este era o momento que eu estava esperando. Minha missão era realizar o ataque e retornar para casa em segurança. No dia anterior, nós havíamos recebido as fotos do alvo e pudemos estudá-lo e planejar a missão. A área era protegida por mísseis de curto e médio alcances e artilharia antiaérea, o que representava uma ameaça concreta a todas as aeronaves que operavam naquela região. Durante a corrida para o ataque eu estava focado e só pensava em adquirir o alvo o mais rápido possível e cumprir minha tarefa. E nós fizemos isso, lançamos as bombas e imediatamente deixamos a área, seguindo em direção ao "tanker" italiano que nos esperava no ponto de reunião. Nós reabastecemos uma segunda vez e então seguimos de volta para casa. No meu caminho de retorno eu me sentia satisfeito e confiante. A missão foi um sucesso e o AMX se comportou grandiosamente durante seu "batismo de fogo".\*

\* O relato acima é de um coronel-aviador do 51º Stormo, que falou com exclusividade à T&D sobre como foi a primeira missão de ataque realizada por um AMX, quando foram lançadas bombas Elbit Systems Opher guiadas por infravermelho. Seu nome precisou ser mantido em sigilo pois encontra-se, atualmente, no Kwait coordenando as operações italianas na coalizão internacional que combate o Estado Islâmico.

A Base Aérea de Istrana está localizada nas proximidades de Treviso, na região do Vêneto, norte da Itália. Foi construída no início da década de 1950, durante a Guerra Fria, quando se acreditava que, na hipótese de uma invasão comunista, seria através da fronteira com a Iugoslávia. Entretanto, a presença da aviação militar naquela região é mais antiga e chega ao período da Primeira Guerra Mundial, quando os pioneiros pilotos italianos realizavam missões de reconhecimento e bombardeio no *front* situado a poucos quilômetros de lá. E foi naquelas mesmas paragens, em Nervesa della Battaglia, que, a 19 de junho de 1918, morreu o grande ás e herói da aviação militar, Francesco Baracca. Oficial de cavalaria, obteve 34 vitórias em combates aéreos mas acabou abatido por forças austríacas quando de uma missão de ataque ao solo. O *Cavallino Rampante* ou cavalo empinado, que estampava a fuselagem do seu SPAD XIII viria a se tornar, anos depois, o símbolo da Escuderia Ferrari, a marca mais amada pelos italianos, justamente por simbolizar a coragem e a inovação tecnológica.

Hoje, Istrana é uma das mais importantes instalações da Força Aérea e onde estão todos os AMX em operação na *Aeronautica Militare* (AMI), subordinados ao *51º Stormo*, ala aérea formada por três esquadrões, respectivamente, o *101º Gruppo*, com AMX-T ACOL (biposto) para conversão operacional, e os *103º Gruppo* e *132º Gruppo*, equipados com AMX ACOL, sendo as duas unidades de combate do *51º Stormo*, uma das mais ativas da primeira linha da aviação de caça italiana.

O *51º Stormo da Caccia* é uma unidade de elite e tem uma história muito singular. Durante a Segunda Guerra Mundial, mais precisamente entre 10 de junho de 1940 e 8 de maio de 1945, esteve bastante envolvida nas operações de combate, tendo lutado nos céus de Malta, Tunísia, Balcãs, Rússia e da própria Itália, voando 40 mil horas, sendo que, dessas, 28 mil foram em missões de escolta, ataque ao solo e combate aéreo, tendo alcançado a marca de 270 aviões inimigos abatidos, mas com o custo da perda de 75

aviadores. Sempre trabalhando isoladamente, a unidade foi condecorada com a Medalha Militar de Ouro pela forma aguerrida com que lutou em todas as campanhas que participou. Durante quase 50 anos esteve voltada à tarefa de defesa aérea, e só passou a fazer ataques quando recebeu o AMX, em substituição ao interceptador F104 Starfighter, o "Cigarro Voador".

Quem passa por Istrana percebe que o ritmo ali é bem movimentado. Dia ou noite, e em qualquer condição meteorológica, os Ghibli (nome de um vento do Norte da África), como os AMX são chamados na AMI, estão sempre voando em missões de treinamento. Junto aos Panavia Tornado IDS, representam a contribuição italiana em coalizões internacionais, e os AMX têm sido a principal plataforma utilizada para reconhecimento armado, ataque leve e apoio aéreo aproximado.

O AMX fez seu *debut* em 1995, nos Balcãs, voando sobre a Bósnia. Em 1999, na Guerra do Kosovo, cumpriu 252 missões de combate, especialmente de reconhecimento e ataque contra alvos muitos bem defendidos, tendo contabilizado cerca de 700 horas de voo naquele teatro. Os AMX foram seguidos muitas vezes por radares de sistemas de mísseis antiaéreos (SAM) SA-2 Guideline, SA-3 Goa e SA-6 Gainful, e outras vezes descobertos, mas não foi revelado quantos mísseis foram disparados contra eles, embora nos bastidores se confirme alguns lançamentos.

Voando em pacotes, geralmente com mais 40 aeronaves de diferentes tipos, funções e nacionalidades, tais missões eram sempre perigosas e alguns aviões da coalizão foram derrubados, o que não foi o caso dos AMX, graças não somente aos seus sistemas de guerra eletrônica e à perícia dos pilotos, mas porque o modelo foi especialmente concebido para cumprir missões de ataque ao solo ou de modo a fazer a penetração à baixa altitude, sendo capaz de lançar seu armamento com precisão a uma distância segura, possuindo a robustez e confiabilidade necessárias a uma moderna aeronave de ataque.



**Jornalista de T&D Kaiser David Konrad e um piloto do 51º Stormo na linha de voo de Istrana. Esta foi a primeira vez que a imprensa brasileira foi autorizada a voar em uma unidade da primeira linha da aviação de caça da Força Aérea Italiana**



Voamos o AMX, uma aeronave de projeto e fabricação binacional, no mesmo céu onde foram forjados os heróis da Força Aérea Brasileira, e no momento em que se celebra os 70 anos do 22 de abril, o Dia da Aviação de Caça. Tecnologia & Defesa sente-se orgulhosa por brindar seus leitores com mais esta importante reportagem.

No Kosovo foram usadas bombas "burras" Mk.82, bombas guiadas a laser GBU-16 e bombas Mk.82 modificadas com kits de guiagem por infravermelho Opher, da Elbit Systems, sendo estas usadas na estreia em combate do avião. A utilização de armamento inteligente permitiu aos AMX engajar alvos móveis, e os caças-bombardeiros italianos lançavam suas bombas sobre alvos que tinham sido confirmados visualmente, evitando erros, danos colaterais e fogo amigo. Nessas missões, o piloto voava a uma altitude de 20 mil pés e quando estava entre 15 e 7 milhas se preocupava em localizar, identificar e então atacar, e não tinha mais do que 20 a 40 segundos para isso. Quando estava na fase final da corrida, entre 4 e 5 milhas "relaxava" as bombas que caíam burras e depois de estabilizar a queda, através das suas aletas seguiam o laser que iluminava o alvo, numa descida que demorava até 40 segundos para o impacto. A participação do AMX na Guerra do Kosovo foi elogiada até pelos norte-americanos, que definiram a aeronave como "eficiente, precisa e confiável". Mas a guerra nos Bálcãs representou apenas o início de uma trajetória operacional de sucesso.

## O GHIBLI NO AFGANISTÃO

A Força Tarefa Gatos Pretos (*Task Force Black Cats*) foi formada para substituir um destacamento de Tornado IDS, da AMI, que operavam em Herat, como mais uma contribuição italiana à Força Internacional de Assistência e Segurança (ISAF), no Afeganistão. Os quatro AMX, oito pilotos e 50 outros militares iniciaram suas atividades em 7 de novembro de 2009. O planejamento era ficar somente três meses por lá, mas aos olhos da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), o AMX pareceu "feito para a missão", e o

resultado foi que permaneceram até 20 de junho de 2014. Nesses quase cinco anos, os *Black Cats* contabilizaram 10 mil horas de voo em missões reais, tendo feito reconhecimento sobre 7.500 alvos e batido muitos mais, uma informação, aliás, classificada. Um detalhe importante é que a versão italiana do AMX é equipada com APU (*Auxiliary Power Unit*), que permite operar desdobrado com mínimo apoio de solo.

Segundo o coronel Maurizio D'Andrea, comandante do 51º Stormo e um dos que serviram no Afeganistão, "não havia voos de treinamento, sempre que se decolava a missão era real". O destacamento era subordinado ao Comando Regional Oeste, responsável por uma das áreas mais conflituosas do país, onde foram travadas algumas das mais difíceis batalhas envolvendo contingentes ingleses, italianos, espanhóis e norte-americanos contra o Talibã. "Pelo menos dois AMX ficavam permanentemente em alerta, armados e abastecidos, prontos para atender o acionamento do centro de operações aerotáticas (AirTOC). "Geralmente, o tempo para decolagem era de 30 minutos, mas os caças decolavam em quinze e, se fosse necessário, a gente estava no ar em apenas sete".

No início, cumpriam principalmente missões de reconhecimento fazendo uso do *pod* Rafael Reccelote, coletando imagens das rotas por onde passariam os comboios da ISAF, localizando armadilhas (IED – explosivos improvisados) e posições talibãs, enviando as imagens tridimensionais em alta-resolução via *datalink* e em tempo real diretamente às tropas no terreno. Um poderoso software fazia a análise das imagens, o que tornava o AMX uma importante plataforma ISR (Inteligência, Vigilância e Reconhecimento). Com a capacidade de fazer o reconhecimento armado, vieram também as missões de apoio aéreo aproximado (CAS). Geralmente, as aeronaves, que sempre voavam em elemento, carregavam



**AMX da Força  
Tarefa Black  
Cats em  
missão no  
Afeganistão**

duas bombas de duas mil libras cada, ou oito menores além do *pod* Reccelite ou Litening III. Sempre que o controlador aéreo avançado (FAC) em terra solicitava apoio, os AMX lançavam suas bombas guiadas com grande precisão. Às vezes também faziam fogo com o canhão rotativo de 20mm M61 Vulcan. Os AMX eram armas tão letais para os insurgentes que sua simples presença sobre o campo de batalha já era suficiente para que as forças do Talibã retrocedessem ou abandonassem suas intenções hostis, fazendo da aeronave uma poderosa arma de dissuasão. Em vários episódios elas apenas marcavam presença fazendo passagens rasantes para serem vistas e ouvidas.

Quando não haviam decolado por um acionamento do alerta, estavam voando em alguma missão de patrulha aérea como parte das grandes operações da ISAF. Os Ghibli voavam em exaustivas missões que duravam mais de três horas e, se fosse o caso, faziam reabastecimento em voo em algum *tanker* da OTAN; no planejamento sempre havia um disponível. Normalmente, faziam uma órbita de espera a 20 mil pés (seis mil metros) sobre a área de operações sem ter que se preocupar com fogo antiaéreo, apenas com o relevo montanhoso característico do Afeganistão. Voar neste nível também economizava combustível pela metade. Enquanto ficavam lá em cima enviavam em tempo real imagens do campo de batalha e aguardavam o chamado do FAC requisitando o apoio. Através do *pod* Litening III eles eram capazes de fazer a aquisição e designação dos próprios alvos.

### VOANDO COM O 51° STORMO

Os voos de treinamento de reconhecimento e ataque são realizados diariamente pelos Esquadrões 101º, 103º e 132º. Devido à instabilidade na Europa Oriental, Oriente Médio e África do Norte, os pilotos devem estar preparados para desdobramento imediato para um teatro de operações, haja vista que a Itália, como um importante membro da OTAN e também da União Europeia, deve estar pronta para contribuir com suas principais forças militares onde for preciso. Um exemplo disso é a campanha aérea da coalizão internacional contra o Estado Islâmico. A AMI possui Tornados IDS e ARPs operando a partir do Kwait, mas existe um estudo para envio de um destacamento de AMX, que seria ideal para o tipo de missão executada lá, e o custo operacional seria muito inferior se comparado ao do Tornado.

Pela primeira vez, uma publicação brasileira foi autorizada a voar em uma unidade de combate da primeira linha da aviação de caça italiana. Depois de passar por uma rigorosa



bateria de exames realizada no *Instituto di Medicina Legale*, em Roma, acompanhado por pilotos italianos e de países da OTAN, o enviado de T&D, jornalista Kaiser David Konrad, foi autorizado pelo comando da AMI a voar em missão operacional. Antes de tudo, era necessário fazer parte dela no simulador e entender o funcionamento e as capacidades da aeronave. O AMX-ACOL (*Adeguamento delle Capacità Operative e Logistiche*) teve introduzido um sistema de navegação inercial/GPS (EGI *Embedded GPS/Inertial*) e a integração de armamento de precisão guiado por GPS, o que é uma vantagem a um país membro da OTAN que tem disponíveis uma rede de satélites militares que podem compartilhar dados de posicionamento não-degradados e com precisão métrica.

A modernização também significou melhoramentos nos sistemas de comunicação e um IFF de nova geração; a capacidade de operar com óculos de visão noturna; a instalação de um display multifuncional colorido; e um computador gerador de simbologia (CSG), ambos fornecidos pela Selex ES. Esses novos sistemas, aliados às capacidades de voz segura, *datalink* e integração de *pods* eletro-ópticos para reconhecimento e aquisição de alvos fizeram do AMX uma atualizada plataforma pronta para o combate. Embora a



modernização tenha sido inferior àquela prevista para os A-1M brasileiros (que veio depois), é importante levar em conta que o Ghibli vem operando continuamente no ambiente OTAN e em alerta permanente para operações de guerra, devendo estar aptos a enfrentar diferentes ameaças e sobreviver aos mais exigentes teatros de operações.

*Trajado e equipado, e tendo recebido a estrela de oficial da AMI, parti para o "briefing" final. O voo consistia numa missão de reconhecimento de oito pernas, ou seja, nossa responsabilidade era fazer imagens de oito alvos distintos. Ao todo, dez aeronaves decolariam naquele pacote e três fariam parte da nossa formação. A missão seria similar àquelas realizadas em 2011 durante a operação Unified Protector, na Líbia, onde o AMX voou 600 horas em reconhecimento e ataque. Operando a partir da Base Aérea de Trapani, foram realizadas 14% de todas as missões de ataque contra objetivos pré-determinados, lançando bombas inteligentes GBU-12, GBU-16, GBU-32 e GBU-48, com 93% de precisão sem registrar nenhum dano colateral, alcançando uma marca excepcional digna das aeronaves mais sofisticadas em serviço. Os AMX têm sido também usados amplamente em tarefas de não-guerra graças às suas capacidades ISR, realizando missões de reconhecimento para averiguação de danos causados por catástrofes, busca a aeronaves sinistradas e na localização de focos de incêndios florestais.*

*Nosso indicativo de chamada era "Grappa" e decolamos na ala seguindo em direção a Verona onde fizemos o reconhecimento dos dois primeiros alvos. Durante mais de 40 minutos voamos sobre o Norte da Itália e a cordilheira montanhosa dos Dolomiti, para depois seguirmos em direção ao sul de Padova voando em formação. Estávamos a 17 mil pés, o que nos garantia segurança contra MANPADS e canhões antiaéreos. Como na Líbia, carregávamos mísseis de ar-ar AIM-9L Sidewinder para autoproteção - neste caso de treinamento. Às vezes permanecíamos até 20 minutos sobre o alvo para fazer as imagens, pois como não havia ameaça antiaérea sendo simulada a preocupação de estar sobre ele era pequena. Meu piloto, codinome "Segreto" me passou os comandos e pediu para eu seguir o líder da esquadilha enquanto ele fazia a coordenação com o controle aéreo*





Caças AMX sobrevoam o Rio Pó nas cercanias de Veneza

de Cervia. Estávamos rumando para o ponto de reunião chamado "Roma Uno", situado na costa italiana sobre o mar Adriático para efetuar o reabastecimento em voo.

Essas missões de reconhecimento, normalmente, duram mais de duas horas; por isso o REVO é necessário. No caminho de ida encontramos uma esquadrilha que recém havia reabastecido e agora seguia para dar prosseguimento à missão. De longe vimos o tanker, um moderno Boeing KC-767A pertencente ao "14º Stormo". Fomos os primeiros a "revoar", pois o biposto tem menor capacidade de combustível; no total colocamos mil libras e então nos afastamos e permanecemos na ala enquanto os demais reabasteciam. O KC-767 é uma avançada aeronave destinada ao REVO e transporte de tropas, uma ferramenta necessária a qualquer Força Aérea que precise cumprir missões no estrangeiro, desdobramentos táticos e operações de longo alcance e duração. É comum nos voos de treinamento fazer o REVO, pois o procedimento é parte de qualquer missão operacional que eles estejam envolvidos.

No caminho de volta fizemos uma passagem por Veneza e seguimos para o pouso em Istrana. Ter a oportunidade de voar o AMX, uma aeronave desenvolvida e fabricada conjuntamente por Itália e Brasil, no mesmo céu onde foram forjados os heróis da Força Aérea Brasileira (FAB), e berço do espírito aguerrido da instituição, quando se completam exatos 70 anos do glorioso 22 de abril (Dia da Aviação de Caça) foi, sem dúvidas, uma experiência emocionante e ímpar. Motivo de orgulho na "Aeronautica Militare", o "Ghibli" já entrou para a história militar do país como a aeronave que mais horas de voo em combate registrou desde 1945. Uma marca excepcional, digna de uma verdadeira máquina de construção da paz.

T&D

**N. da R.:** Tecnologia & Defesa agradece o apoio do coronel-aviador Paolo Cianfanelli, adido de Defesa na Embaixada da Itália em Brasília (DF); coronel-aviador Urbano Floreani e capitão Michele Seri, do *Ufficio Generale per la Comunicazione*, em Roma, e coronel-aviador Mauro Sabbione, do *Ufficio Storico della AMI* e ex-adido no Brasil, além do general Plácido de Maio. Sem a participação dessas pessoas este trabalho não teria sido possível. O editor registra também os agradecimentos a todo o efetivo do 51º Stormo pelo profissionalismo, atenção e receptividade que dedicaram à equipe da revista.

## Apoiando o Ghibli

Os AMX da AMI são em número de 52 aparelhos (42 monopostos e 10 bipostos), modernizados no padrão ACOL (o último recebido em 2012), os quais encontram-se na metade da sua vida útil, tendo contabilizado cerca de 210 mil horas de voo. Em 2014, voaram sete mil horas e para este ano estão previstas outras 5.600. Toda a frota é apoiada pelo parque de material aeronáutico de Treviso, o 3º Reparto Manutenzioni Velivoli. A cada 125 e 250 horas os aviões passam por inspeção no próprio Esquadrão e quando completam 500 horas são enviados ao parque para desmontagem e inspeção completa, que dura de 4 a 5 meses, que inclui testes com líquido penetrante para detectar defeitos na estrutura, magnetoscópio, radiografia, correntes induzidas e ultrassom para controle de compósito, além da verificação de todos os equipamentos e o motor. Com possibilidade de receber até oito aeronaves ao mesmo tempo, o 3º RMV possui capacidades únicas para checar e manter os AMX, trabalhando em conjunto com a Alenia Aermacchi através de um contrato de suporte logístico, o que tem garantido a total disponibilidade da frota mesmo em condição de desdobramento de combate.

### Um adeus prematuro? Talvez não!

Na Aeronautica Militare os AMX entraram em phase out, ou seja, começaram a ser retirados de serviço, e isso acontece prematuramente devido à incorporação do F-35, que vai substituí-los e também aos Tornado. Está previsto parar toda frota de AMX até 2018, embora isso possa atrasar até 2020. Mas se não fosse o JSF, os Ghibli voariam ainda por mais duas décadas, pois se mostraram uma plataforma eficiente e de baixo custo para as missões que vêm realizando, especialmente nos cenários atuais permeados por conflitos de baixa intensidade, onde o apoio aéreo aproximado é a principal tarefa das aeronaves de ataque, sendo cada vez mais necessária e requisitada pelas tropas em terra. Existem 14 exemplares na reserva logística da Força Aérea e, até o final do ano, pelo menos mais uma dúzia estará disponível para venda ou transferência imediata a um país amigo. Segundo informações apuradas por T&D, a AMI tem demonstrado continuamente interesse de que parte das aeronaves seja negociada com o Brasil, ou países da América do Sul. Por enquanto o assunto ainda é muito preliminar, mas poderia ser uma grande oportunidade para reforçar a frota brasileira e também para adquirir peças de reposição – embora haja algumas diferenças entre as versões das aeronaves, como o canhão Vulcan.

Negociar outras parcerias no campo aeronáutico militar com a Itália, por exemplo, a aquisição de um treinador avançado, como o M-346, uma necessidade premente para a FAB, poderia trazer os Ghibli ao Brasil por um valor simbólico. As parcerias com a Itália para o MB-326 (AT-26 Xavante) e para o desenvolvimento e produção conjunta do AMX trouxeram resultados que mudaram para sempre a indústria aeronáutica brasileira. A transferência de tecnologia e conhecimento e as capacitações obtidas no trabalho conjunto com empresas italianas geraram frutos que ainda são colhidos, e essa relação foi a mais séria e comprometida já realizada com um parceiro estrangeiro, e motivos não faltam para ela continuar. (KDK)