



Fano  
31 - 07 - 2011

# Air Planes

6

THE ITALIAN AVIATION MAGAZINE



Comune di Fano



Regione Marche



Avio club Fano



Club Frece tricolori  
107 di Fano

## FANO AIR SHOW 2011



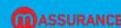
### 31 LUGLIO

dalle ore 15.30 lungomare Sassonia - Anfiteatro Rastatt

SPONSOR



SPONSOR TECNICI



MEDIA PARTNERS



La partecipazione e gli apporti dell' Aeronautica militare sono a titolo gratuito

Available on the iPhone  
App Store

La rivista è disponibile anche su App Store per iPhone e iPad

Copia in abbonamento Euro 2,50



# i Piloti

**I** piloti delle Freccie Tricolori sono tutti ragazzi giovani, con alle spalle centinaia di ore di volo ed una passione enorme per gli aeroplani. La Pattuglia Acrobatica Nazionale (che in codice radio è chiamata Pony) è guidata dal Comandante Marco Lant, il vero e proprio direttore d'orchestra delle Freccie Tricolori, Marco Lant classe 1971 è entrato in Accademia Aeronautica nel 1990 con il corso Marte VI ed ha all'attivo 3.600 ore di volo ed è abilitato a volare sui seguenti velivoli: S208AM, SF260, T37, T38, Tornado IDS,

MB339A. Il capo formazione della PAN è il Maggiore pilota Jan Slanzen, 36 anni di Roma: ha un totale di 2600 ore di volo. Durante il volo acrobatico il capo formazione adatta le sue traiettorie in funzione dell'orografia del terreno sottostante e delle condizioni ambientali. Il capitano pilota Marco Zoppitelli in gergo radio pony 6 è il primo fanalino delle Freccie Tricolori: è nato a Perugia il 5 agosto del 1977. Il suo compito è quello di seguire le manovre di separazione e d'incrocio in perfetta sintonia con il Capo formazione, ef-



# PAN 2011



fettuando poi i ricongiungimenti, sempre in vista del pubblico, esclusiva del programma della PAN. Il solista delle Freccie Tricolori è Fabio Capodanno, romano classe 1979. La posizione del solista viene sempre affidata ad un pilota che sappia dimostrare con professionalità e sicurezza le spiccate doti di maneggevolezza dell'aeroplano in dotazione. Si tratta di un compito di grande responsabilità, come del resto qualsiasi ruolo venga rivestito all'interno della Pattuglia Acrobatica. Il Super visore all'addestramento acrobatico è il Maggiore Simone Cavelli classe 1974: ha alle spalle un totale di 2900

ore di volo. Il 1° gregario sinistro è il Capitano Pilota, 33 anni, nato a Viadana (MN) Mirco Caffelli. Il 1° gregario destro è il Capitano Pilota Fabio Martin nato a Treviso nel 1977. Il 2° gregario sinistro è il capitano pilota Gaetano Farina nato a Francavilla Fontana (BR) nel 1979. Il 2° gregario destro è invece il capitano pilota Stefano Centioni, Romano di 35 anni. Il 3° gregario sinistro è il Capitano Pilota Mattia Bartoluzzi 32 enne di Belluno. Il 3° gregario destro è il Tenente Pilota Filippo Barbero, 28 anni di Albenga. Il 2° fanalino è il Capitano Pilota Piercarlo Ciacchi, nato a Trieste nel 1975, entrato in Accademia Aeronautica nel 1998 con il 118° corso A.U.P.C. ha un totale di 2.250 ore di volo ed è abilitato a volare su: SF260, T37, T38, TF-104G/M, F-104ASA/M, F16A ADF, MB339A.



Testo di Stefano Panconi responsabile comunicazione



# L'addestramento





**L'** introduzione dei nuovi piloti in Pattuglia e il successivo addestramento sono processi ormai ben consolidati che si svolgono secondo un percorso formativo che prevede un apprendimento graduale e una serie di verifiche intermedie. I piloti vengono aggregati alla formazione durante la prima stagione estiva, volando da passeggeri nella stragrande maggioranza delle manifestazioni aerea cui le Frecce Tricolori prendono parte. La full immersion durante il periodo più intenso dell'anno è fondamentale perché permette ai nuovi arrivati di comprendere i meccanismi gestionali del Gruppo e di confrontarsi, sin dall'inizio, non solo con le peculiarità dell'acrobazia collettiva, ma anche con tutte le problematiche ine-



renti all'organizzazione delle numerose trasferte in Italia e all'estero. I ritmi della PAN sono molto differenti da quelli di un Gruppo di volo "normale" e la partecipazione alle manifestazioni costituisce un'importante anticipazione di quello che attende i piloti neo-assegnati l'anno successivo, in veste di titolari. Tuttavia, è solo durante la successiva stagione invernale, nel periodo interamente dedicato all'addestramento e al mantenimento delle qualifiche che va da novembre alla fine di aprile, che si inizia a fare sul serio. L'attività di volo propedeutica all'inserimento in formazione dura quindi poco meno di sei mesi e si svolge, almeno inizialmente, esclusivamente sulla base di Rivolto. Per i nuovi piloti assegnati alla Pattuglia che hanno conseguito il brevetto all'estero, il primo step è l'abilitazione su MB.339, dopodiché si parte con l'addestramento vero e proprio che, secondo un framework del tutto analogo a quello previsto dalle scuole di volo della Forza Armata, è suddiviso in blocchi istruttori: la difficoltà è crescente, ogni missione è soli-

tamente più impegnativa delle precedenti, ogni blocco costituisce prerequisito per quello successivo. Si inizia con sortite a singolo velivolo e si prosegue con voli che coinvolgono un numero sempre crescente di velivoli. Al termine di ogni blocco, il progresso del nuovo pilota viene certificato da un anziano della formazione, che nel corso di un "check" valuta se il contenuto di un blocco è stato correttamente appreso. La formazione di un nuovo pilota delle Frecce è un processo che richiede un controllo serrato, che non si limita agli aspetti tecnici, ma che richiede un'analisi a tutto tondo del livello di inserimento del neo-assegnato nella formazione. Ogni due settimane, i quattro piloti con maggior esperienza del 313° Gruppo si riuniscono e valutano la maturità nel ruolo conseguita dai piloti in addestramento e il livello di affiatamento con il resto della formazione. Qualora si siano riscontrati dei problemi nell'esecuzione di una singola figura o di una particolare trasformazione, vengono condivise delle azioni correttive



o delle vere e proprie modifiche dell'iter: il programma istruzionale non è un monolite e pur essendo ormai perfettamente oliato, può essere modificato per adattarlo ad esigenze specifiche e alle caratteristiche del pilota-tipo che proviene dai reparti della linea aerotattica. Questo vale sia nel caso in cui risulti necessario colmare delle lacune, sia nel caso in cui il nuovo pilota dimostri di essere pronto al blocco di missioni successive prima di aver completato il numero di voli previsto per quello in corso. In tal caso, previa verifica da parte di uno degli istruttori, il pilota può passare direttamente alla fase successiva. L'efficacia del modello addestrativo adottato dalla PAN è testimoniata dal fatto che ogni anno, i sistemi di selezione e di addestramento delle Frece Tricolori garantiscono che i nuovi piloti siano pronti alla prima uscita ufficiale già da fine aprile.

Nell'ultimo mese che precede la stagione "estiva", la PAN lascia la base di Rivilto un paio di volte a settimana, per eseguire dei voli di addestramento "fuori sede". Si va ad Istrana, a Piacenza, a Ghedi o a Cervia per trovare ca-

ratteristiche orografiche differenti rispetto a Rivilto ed addestrare i nuovi piloti a volare il programma della formazione anche in assenza dei consueti riferimenti visivi al suolo.

I piloti neo-assegnati entrano in formazione occupando le posizioni arretrate, considerate più comode e semplici, corrispondenti al secondo fanalino (numero 9) o al terzo gregario, sinistro o destro (Pony 7 o 8), dopodiché, con l'esperienza, potranno "scalare" la formazione, fino a raggiungere il ruolo di capof ormazione o di comandante. La stagione invernale è ovviamente dedicata anche all'addestramento di tutti gli altri piloti: l'ingresso in pattuglia di altri piloti, determina il cambio di posizione anche per i piloti più anziani, che devono quindi seguire un addestramento specifico per perfezionare le tecniche acrobatiche necessarie all'impiego nel nuovo ruolo.

---

Testi di David Cenciotti tratti dal libro Frece Tricolori  
"Un volo lungo cinquant'anni"

