

SESSO: I PENSIERI SEGRETI DELLE DONNE

FOR MEN

diretto da Andrea Biavardi

MAGAZINE

€ 2,00 (IN ITALIA)

N. 91 SETTEMBRE 2010

POSTER GRATIS

TORNA IN FORMA!

Vedi i risultati in 28 giorni

LA VERITÀ SUL COLESTEROLO

Quanto devi averne veramente pag. 105

BICIPITI + GROSSI DI 5 CENTIMETRI

LA DIETA DELLA BIRRA

63 SUPER LOOK PERFETTI

pag. 72

7 VITAMINE CHE SERVONO DAVVERO ALL'UOMO

ADDOMINALI DA URLO!

8 facili esercizi da fare a casa

CAIRO EDITORE

MARCO LANT
comandante delle
Frecce Tricolori





DA 50 ANNI *i migliori*

In settembre la Pattuglia Acrobatica Nazionale festeggia il mezzo secolo di vita, e i nostri piloti militari continuano a essere i più bravi del mondo. Ma come si fa a restare al top? Te lo spiega l'uomo che tutti chiamano Pony 0, il comandante Marco Lant

DI ALICE MARGARIA
FOTO DI MASSIMO SESTINI



Tenente colonnello
MARCO LANT
Comandante della PAN

Ruolo: Pony 0
Altezza: 178 cm
Peso: 75 kg

Nato a Udine il 4 maggio 1971.
È entrato in Accademia aeronautica nel 1990 con il corso "Marte IV". Ha conseguito la "Combat Readiness" su velivolo Tornado presso il 154° Gruppo cacciabombardieri ricognitori del 6° Stormo aeroporto di Ghedi (Brescia). Nel 2000 è stato assegnato alla PAN, dove ha ricoperto la posizione di Pony 9, Pony 7, Pony 2 e Leader (Pony 1). Ha un totale di 2.450 ore di volo. È abilitato a volare sui velivoli S208AM, SF260, MB339A, T37, T38, Tornado.

Era il 1961 quando si formò la PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale). E oggi, a distanza di cinquant'anni tondi tondi, le Frecce Tricolori sono la pattuglia acrobatica più numerosa e autorevole che il mondo conosca. Dieci piloti e dieci velivoli Aermacchi MB339 (detti "Pony") che a ogni esibizione acrobatica sanno mantenere viva e indelebile la magia di quel modo di volare unico che l'Aeronautica militare ha costruito fin dagli albori, capace di generare emozioni. Poche parole, molti fatti: i top gun dai fumi tricolori sono un gruppo compatto e molto affiatato che tramanda come una leggenda il suo esclusivo "verbo" a chi prenderà il suo posto; un passaggio di consegne fisiche da una persona all'altra, da una posizione all'altra, giunto a oggi immutato e inalterato nelle tecniche di base. Il tenente colonnello Marco Lantini è il comandante: è lui il ventesimo Pony 0 nella storia di questa mitologica pattuglia che a settembre festeggerà alla grande i suoi primi cinquant'anni.

Come sei entrato nelle Frecce Tricolori?

La mia trafila è stata quella di tutti gli altri: provenendo dai reparti operativi dell'Aeronautica militare, si è presentata l'occasione per fare domanda di ammissione e ho partecipato alla selezione. Era il 2000, e ho cominciato a volare nella PAN nel 2001.



SCIE DI FUMO

Il fumo colorato viene generato per dispersione, ed è composto da olio di vaselina a cui vengono aggiunti pigmenti non inquinanti. La fuoriuscita di questo composto avviene attraverso un tubicino posto nello scarico posteriore dell'aeroplano.

In cosa consiste il meccanismo della selezione?

È un meccanismo di cui andiamo molto fieri: si tratta di una settimana che si trascorre qui a Rivolto, in cui si fa un po' di tutto: si effettuano dei voli con i piloti esperti del Gruppo, si sostengono prove scritte e colloqui in italiano e in inglese, si fa un briefing per verificare come vengono esposti gli argomenti assegnati, si esce a cena per capire come l'allievo risponde al di fuori dell'ambito lavorativo, si fanno colloqui con psicologi e selettori professionisti e un colloquio col comandante. Al termine della settimana, ogni membro della formazione esprime un proprio giudizio che, di fatto, è un giudizio corale: l'ultima parola spetta al

comandante, tenendo conto di tutti i pareri perché si cerca una persona che sia ben voluta da tutti.

Oltre ai requisiti personali, quali sono i requisiti professionali necessari?

Sono un minimo di 750 ore di volo, la qualifica di "pronto al combattimento" e una certa anzianità di grado. Però il miglior pilota non è necessariamente il miglior candidato per questo tipo di lavoro: si cerca una persona che abbia equilibrio, inteso come la consapevolezza delle proprie capacità, ma soprattutto elevata attitudine a condividerle con gli altri.

Quindi l'opposto del "pazzo" a



FORMAZIONE 2010

In piedi da sinistra a destra
pony 5 cap. Piercarlo Ciacchi
supervisore addestramento
acrobatico cap. Dario Paoli
pony 6 cap. Marco Zoppitelli

pony 0 t. col. Marco Lantini
pony 1 cap. Jan Slangen
pony 10 magg. Simone Cavelli
Accosciati da sinistra a destra
pony 9 ten. Filippo Barbero
pony 8 cap. Stefano Centioni

pony 3 cap. Fabio Martin
pony 2 cap. Mirco Caffelli
pony 4 cap. Fabio Capodanno
pony 7 cap. Gaetano Farina
pilota in addestramento
cap. Mattia Bortoluzzi

AERMACCHI MB339

È il velivolo d'addestramento in dotazione al 61° Stormo con il quale gli allievi piloti dell'Aeronautica conseguono il brevetto di pilota militare, un aviogetto monomotore biposto da addestramento avanzato e da appoggio tattico leggero prodotto dall'azienda italiana Aermacchi (ora Alenia Aermacchi) dagli anni Settanta e in dotazione principalmente all'Aeronautica militare. Impiegato prevalentemente per l'addestramento e il collegamento, l'MB339A può essere utilizzato anche per missioni di supporto aereo ravvicinato e si è dimostra-

cui tutti potrebbero pensare...

Esatto.

Ti ricordi il giorno in cui ti hanno dato la notizia?

È stato un giorno per me molto importante... Conclusa la settimana a Rivolto, è passato qualche mese e un giorno il mio comandante mi ha detto: "Hanno chiamato dalla PAN e ti hanno preso". Ho provato allo stesso tempo gioia per essere stato scelto ma anche apprensione, perché ho pensato che non ce l'avrei mai fatta.

Quanti eravate alla selezione?

Se non ricordo male su otto ci hanno scelto in due...

...e dieci anni dopo ti ritrovi a essere comandante: tu sei il ventesimo Pony 0 nel cinquantenario delle Freccie Tricolori!

È una sensazione un po' irrealista per certi versi, perché se la guardo da fuori mi sembra impossibile; vedendola da dentro, invece, mi sento coinvolto nel vortice degli impegni che ci sono in quest'anno particolare in cui ricorrono i cinquant'anni delle Freccie Tricolori. Essere Comandante è un'evoluzione all'interno del gruppo, ma con il fatto che il capoformazione (Pony 1) poi diventa il comandante (Pony 0), in un certo senso ci si predispone psicologicamente a ricoprire questa posizione.

Quanti anni rimane in carica il comandante?

Generalmente due o tre anni, dunque ci sarò fino all'anno

prossimo, poi vedremo.

E la carriera degli altri Pony?

Per i gregari cinque anni di media, che diventano sei-sette anni per chi fa il solista (Pony10) o Pony6, otto per il leader (Pony1).

Il capoformazione è sicuramente una figura di spicco ma anche il solista è un'altro "idolo" per gli appassionati. Non ti sarebbe piaciuto ricoprire anche questo ruolo?

Credo che far parte di questo gruppo sia già un grandissimo risultato a prescindere dal ruolo, proprio perché è un gruppo che sintetizza tutte le capacità dell'Aeronautica militare, composto da persone altamente pre-

parate e che provengono da tutti i reparti della Forza armata. Poi le aspirazioni di ognuno sono legittime, ma una volta che ne fai parte tutto ciò che arriva va bene. Il solista è una figura di grandissimo rilievo con un particolare *appeal* sul pubblico, ma va detto che ciò che è essenziale nel nostro lavoro è il contributo di tutta la formazione. Essere stato capoformazione per me è stato molto gratificante sotto il profilo tecnico ma soprattutto per aver saputo guidare un gruppo come questo, sia in volo sia a terra.

Saresti in grado oggi di ricoprire le tue precedenti posizioni di Pony?

Ogni posizione all'interno della for-



LA TUTA ANTI G

Si tratta di un paio di pantaloni che, collegato all'erogatore di ossigeno del velivolo e al G-metro, usa l'aria compressa per esercitare una pressione su parte bassa del corpo e gambe durante le fasi di volo soggette ad alti carichi della forza G. La pressione impedisce al sangue di chi indossa la tuta di venire spinto nelle parti basse del corpo, assicurando così che il cervello non ne venga privato (è questo che causa i black out della vista).



to molto valido per l'attività dimostrativa delle Freccie Tricolori che ne impiegano la variante PAN, provvista di impianto fumogeno.

CARATTERISTICHE TECNICHE:

apertura alare: 10,85 m
lunghezza: 10,97 m
altezza: 3,99 m
peso massimo al decollo: 5.895 kg
impianto propulsivo: un turbogetto Rolls-Royce Viper Mk-632 da 1.814 kg/s
velocità massima: 940 km/h (0,86 mach)
autonomia: 3.600 km (trasferimento)
equipaggio: 1-2 piloti
armamento: fino a 2.040 kg di carichi esterni (pod per mitragliatrici o cannone calibro 30 mm, serbatoi ausiliari eccetera)

mazione ha le sue peculiarità che la contraddistinguono da tutte le altre, questo comporta un addestramento mirato per il pilota che la ricopre. Una volta lasciata una posizione per un'altra, tornare indietro non è così semplice: sicuramente certe cose non si dimenticano mai, ma la specificità della preparazione di ogni Pony necessita almeno di alcuni voli di ripresa.

Quali sono nello specifico i ruoli di un comandante della PAN?

Se il capoformazione ha l'occhio rivolto all'interno della Pattuglia, e ne ha il polso, da comandante si è più orientati alla gestione *in toto*, quella di tutto il personale, quella amministrativa nonché tutti i rapporti verso l'esterno. È una responsabilità a tutto tondo e ▶

**LA FESTA DEL COMPLEANNO È QUI!**

L'11-12 settembre a Rivolto per il cinquantesimo

Tutti invitati all'air show con 16 team acrobatici!

DOVE: aeroporto di Rivolto (Udine)

QUANDO: 11 e 12 settembre 2010, dalle ore 9 alle 18

COME: ingresso a piedi o in bicicletta gratuito, no parcheggio in base, servizio navetta dai parcheggi auto.

L'air show di Rivolto sarà un suggello importante dei 50 anni di tradizione e di acrobazie delle Frecce Tricolori, nate proprio in Friuli Venezia Giulia.

Si stima che l'evento calamiterà l'attenzione di oltre 400 mila spettatori, con l'arrivo alla base di Rivolto di ben 16 team acrobatici nazionali, le cui esibizioni saranno seguite da numerosi canali televisivi nazionali e internazionali.

non più solo squisitamente tecnica e che concerne solo l'attività di volo.

Come convivi con il rischio?

Il rischio è un fattore con cui tutti noi nella vita dobbiamo fare i conti; ogni attività ha la sua percentuale di rischio, dall'uscire in auto al mattino a fare le scale. L'unico modo di affrontare il rischio è farlo in maniera professionale: considerandolo, valutandolo e quindi addestrandosi quanto più possibile nel compito che ci è stato assegnato, in maniera molto graduale e bilanciata.

Hai mai avuto un'emergenza grave in volo?

Sì. Un giorno (stavamo rientrando dalla Francia) mi si è spento il motore a 30 mila piedi. In un

velivolo che è monomotore, comprenderai che si tratta di un evento abbastanza grave! Sono momenti di tensione nei quali bisogna fare affidamento sull'addestramento, sulla conoscenza del velivolo e sulle procedure codificate per affrontare l'emergenza.

C'è qualcosa di scaramantico a cui ti affidi prima di un volo?

Secondo me la scaramanzia è una sorta di "scienza esatta"! Intendiamoci: non è che diventi matto però, per esempio, quando mi allaccio al sedile lo faccio sempre con la stessa sequenza. Se sbaglio la sequenza e allaccio prima la cinghia destra invece della sinistra... ricomincio da capo!

**ALIMENTAZIONE**

Colazione: cereali, yogurt, cornetto e cappuccino

Pranzo: pasta, pane, mozzarella o stracchino (si beve acqua)

Cena: minestrone o insalatona e bistecca

Prima di salire in aereo: è importante mangiare, guai levarsi in volo a stomaco vuoto!

ALLENAMENTO

In palestra un'ora al giorno, lavorando prevalentemente su corsa, gambe, addominali o dorsali.



Le immagini in volo della Pattuglia Acrobatica Nazionale sono state scattate dal fotografo Katsuhiko Tokunga (copyright©2010 DACT, all rights reserved).

zioni è quella anaerobica, è vero anche che il nostro volo dura 25 minuti; siamo sottoposti a temperature molto elevate e la grande sudorazione dovuta alla fatica dev'essere reintegrata con i liquidi.

Che rapporto c'è tra un pilota e il suo aeroplano?

Un rapporto molto personale, direi quasi "intimo": si tende a considerare il velivolo parte di sé stessi. Gli aeroplani sono praticamente tutti uguali, però gli MB339 sono ancora di generazione analogica, quindi tendono ad avere tra di loro delle minime differenze che li rendono unici.

L'umiltà della preparazione con un mestiere che comunque è esibizione: come si conciliano?

L'umiltà è sinonimo di intelligenza, di maturità e di predisposizione ad

Due volte all'anno: uno, più approfondito, lo facciamo all'Istituto medico legale di Milano; l'altro, dopo sei mesi, presso l'infermeria del nostro reparto. Questo, in generale, è comunque valido per tutti i piloti dell'Aeronautica.

In cosa consistono i controlli?

In un po' di tutto: esami del sangue e urine, elettrocardiogramma, spirometria, oculistica, otorinolaringoiatria, controllo dell'apparato vestibolare...

Cosa accade se non si supera un esame medico?

Dipende dalla gravità della discrepanza rilevata rispetto al valore di riferimento: si va da un periodo di stop per un colesterolo troppo alto (e quindi dieta!) a problemi più seri che possono portare a conseguenze anche gravi.

Sì, però voi siete in 10. Chi vi sostituisce in questo caso?

Nessuno! Per questo è importante a livello personale essere consci del fatto che anche il nostro fisico è uno strumento di lavoro, e pertanto lo curiamo costantemente. La nostra squadra non ha riserve!

Come se la cava la PAN in tempi di crisi economica?

L'Aeronautica militare (quindi anche noi) ha modulato le proprie attività in linea con le indicazioni date dal ministero della Difesa.

L'addestramento è il nostro elemento centrale, su di esso vengono investite le maggiori risorse ed è difficile trovare ulteriori margini di ottimizzazione. Ci siamo invece riusciti nell'organizzazione e gestione della stagione acrobatica. Rinunciando, purtroppo, ad alcune partecipazioni.

Cosa rappresentano i 50 anni delle Frecce?

I 50 anni delle Frecce Tricolori sono una ricorrenza che riguarda l'intera Forza armata. Sono l'occasione per condividere la passione per il volo e i valori che contraddistinguono l'Aeronautica militare nel suo insieme.

Per 50 anni i piloti della PAN sono stati in grado di generare emozioni in Italia e all'estero, e noi abbiamo quest'anno l'onore di celebrare un importante traguardo. Con la consapevolezza che il risultato raggiunto oggi è il frutto di quanto tramandato da chi ci ha preceduto.



Come si affronta un'esibizione acrobatica?

Ciascuno la prepara a seconda delle sue competenze. Il gruppo ha diverse sezioni: chi si occupa della preparazione tecnica, chi della logistica, chi delle pubbliche relazioni e chi di individuare i riferimenti a terra dell'arena sulla quale sarà condotta l'esibizione. Poi si fa una ricognizione, e successivamente una prova.

Quanto contano nel pilotaggio di un aereo come il vostro una corretta alimentazione e la preparazione fisica?

È fondamentale avere dei ritmi di vita regolari e una preparazione fisica bilanciata fra l'aerobica e l'anaerobica: se la preparazione principe per sopportare le accelera-

accettare la critica costruttiva; noi siamo un gruppo di persone che garantisce la propria prestazione ma nel quale c'è sempre margine di miglioramento. La persona umile accetta sempre la critica nell'ottica del gruppo e del miglioramento. Esibizione non è esibizionismo: è vero che noi presentiamo il nostro programma di fronte a un pubblico, però siamo sempre consapevoli di essere un tramite per testimoniare le professionalità della Forza armata.

Qual è la vostra missione?

Mostrare, attraverso il nostro programma acrobatico, le capacità e il livello di professionalità dell'Aeronautica militare e del suo personale.

Con quale frequenza ti sottoponi ai controlli medici?