



Sotto questa rubrica diamo spazio quest'anno a un giovane che ha intrapreso una carriera che sicuramente molti ragazzi (e perché no anche ragazze) sognano fin da piccoli. Quella di pilota d'aereo, in particolare Emanuele è pilota d'aerei militari.

Emanuele, nato il 18 aprile 1993, ha frequentato la Scuola dell'infanzia e le Elementari a Tenero, le Scuole Medie a Gordola. Ha poi intrapreso un apprendistato di polimeccanico con maturità a Losone. Tra i requisiti per poter iniziare la carriera di pilota militare vi è la maturità professionale o liceale.

La prima domanda che sorge spontanea: Quando è nata l'idea di fare il pilota militare?

All'inizio era più il classico dei sogni nel cassetto di un bambino. Già dalle elementari continuavo a ripetere "voglio volare, voglio volare". I miei genitori mi assecondavano e mi dicevano vediamo poi quando sarai grande... Poi, visto che ero sempre più convinto di fare questo mestiere, ho intrapreso tutte le pratiche per iniziare la formazione.

Dopo il percorso scolastico, come si svolge l'iter per poter arrivare alle selezioni dapprima e all'istruzione in seguito?

A 17 anni ho iniziato con le prime selezioni SPHAIR, alle quali ci si iscrive sul loro sito ufficiale e ci si sottopone ad un test teorico. Passato il test si fa un corso di volo (circa 10 ore) della durata di due settimane all'aeroporto di Locarno-Magadino. Si vola su un piccolo aereo sempre accompagnati da un istruttore. Durante questo corso si affrontano tutte le tematiche del volo: decollo, atterraggio, curve, salita e discesa. Terminato questo corso ci si candida quale aspirante pilota militare e qui vengono effettuate le selezioni psicologiche e il test medico. Quindi si procede con una settimana di selezioni al simulatore di volo su PC7 sempre a Locarno-Magadino. Bisogna inoltre eseguire il servizio militare e ottenere il grado di tenente. Le ultime selezioni di sei settimane, sempre all'aeroporto di Magadino, riguardano i voli (20 ore) su PC7, accompa-

gnati ancora dall'istruttore. Anche in queste prove si affrontano tutte le tematiche del volo come nelle precedenti con l'aggiunta di acrobazie. Una volta superate queste ultime selezioni si firma un contratto quale pilota militare.

Ma a questo punto l'istruzione è completata?

No, la mia formazione ha previsto tre anni al Technikum di Winterthur per l'ottenimento del Bachelor in scienza dell'aviazione (chiaramente in tedesco). Nel contempo sono iniziate le teorie e la pratica alla Swiss, per ottenere la licenza quale pilota di linea. Questa prassi permette ai futuri piloti militare di avere tutte le informazioni più approfondite sull'aviazione in generale. Terminati i tre anni al Technikum è iniziata la vera istruzione militare, dapprima sul PC7 della durata di un anno. Anche in questo caso l'istruzione si svolge su tutte le manovre che il velivolo permette, ma questa volta si vola senza l'istruttore.

In seguito si passa al volo in formazione dapprima a due e poi a quattro velivoli, al volo strumentale e infine si introduce il servizio di polizia aerea. Attualmente volo sul PC21 (velocità di crociera 500 km/h e velocità massima 700 km/h), che è il "fratello maggiore" del PC7. Questo aereo è utilizzato per la formazione avanzata dei piloti e prevede prevalentemente l'istruzione per il combattimento aereo e le operazioni di servizio di polizia aerea.

Quale è il passo successivo in questa carriera da sogno?

Da gennaio dell'anno prossimo passerò a volare su jet da combattimento FA18 e l'istruzione ricomincia come era iniziata, ma con velivoli molto più veloci e performanti.

Opportunità finanziarie?

Tutta la formazione non costa nulla. Durante il periodo di formazione si ha una retribuzione normale, come un artigiano diplomato. Ma chiaramente al termine, con la possibilità di fare carriera militare e di avanzare di grado anche nell'aviazione, lo stipendio può aumentare e viene adeguato in base alle funzioni e responsabilità.



Durante le selezioni all'aeroporto di Locarno-Magadino sul PC7

Quale è stata la difficoltà maggiore in tutto questo percorso formativo?

Difficile da dire, ogni selezione ha le sue difficoltà e ogni candidato affronta questo percorso in modo diverso. Chiaro che ci si deve impegnare sempre al massimo per poter ottenere il passaggio al gradino seguente! Una delle difficoltà per noi ticinesi è che la maggior parte delle selezioni e dell'istruzione

vengono fatte in tedesco, mentre il programma SPHAIR e le selezioni psicologiche vengono svolte in italiano.

Quale sensazioni hai provato la prima volta che hai volato da solo?

Sicuramente oltre ad essere stata una grande emozione, c'è stato anche un buon grado di nervosismo. Ti rendi conto che in quel momento devi prendere tutte le decisioni da solo. Ma una volta decollato le cose da fare sono così tante che non si ha più tempo di pensare ad altro se non al volo stesso.



Quali sono le difficoltà di un volo in formazione?

Per quello che riguarda il volo del tuo aereo non cambia nulla, quello che cambia sono i riferimenti in volo, non si guarda più in avanti, ma lateralmente verso il tuo compagno a fianco. Ci sono dei punti di riferimento tra un aereo e l'altro che ti permettono di volare in sicurezza. Certo che bisogna avere una grande fiducia l'uno dell'altro e tutti i piloti devono avere lo stesso livello di istruzione.

Puoi raccontarmi un episodio che ti ha particolarmente colpito?

Sicuramente l'episodio che mi è rimasto impresso è stato un avvicinamento strumentale in formazione a due all'aeroporto di Meiringen. Quel giorno la meteo non era delle migliori e dopo un'impegnativa missione di polizia aerea eseguita sopra le nuvole, siamo rientrati alla base in volo strumentale. Un avvicinamento a una velocità di 450 km/h a una distanza di circa tre metri tra i due aerei, il tutto eseguito nelle nuvole.

Giornata tipo di un pilota militare?

Attualmente sono alla base militare di Emmen. Sveglia, colazione e poi al lavoro.

La giornata lavorativa inizia con il briefing meteo tutti assieme; poi in base al piano di volo personale si fa il briefing sul volo e si parte, ogni volo dura circa un'ora. Una volta terminato si effettua il debriefing. Di solito si fanno due voli al giorno, uno al mattino l'altro al pomeriggio. Non si parte mai per il volo successivo fino a quando non si hanno visualizzato tutte le posizioni, le decisioni e gli errori effettuati nel volo precedente.

Per finire questa intervista, consiglieresti questa carriera a un ragazzo?

Sicuramente sì! Anche se tutto il percorso per arrivare è molto tosto e ci si deve impegnare al massimo, le possibilità che si hanno con questa carriera, le esperienze che si fanno e la varietà di missioni o azioni che vengono fatte durante ogni singolo volo non si possono paragonare a nessun'altra professione.

a cura di **Flavia Mercoli**

Siete interessati a questa carriera?

Per informazioni consultate il sito ufficiale "sphaire.ch", porta per entrare nel mondo dell'aviazione. In questo sito troverete informazioni sulla carriera di pilota in generale e le relative valutazioni.