



5° STORMO aspettando l'F-16

English summary  page 97

Dopo aver percorso l'evoluzione dell'addestramento dei piloti italiani di F-104 (JP 4 di maggio, luglio e ottobre 2002), parliamo ora dell'impiego operativo presso i reparti di volo incontrando gli uomini del 5° Stormo Caccia Intercettori di Cervia.

L'impiego operativo dell'F-104 negli anni '90 ha permesso di sviluppare tattiche d'impiego diverse da quelle utilizzate negli anni precedenti. L'uso intensivo dell'ACMI (Air Combat Manoeuvring Installation) di Decimomannu e dei corsi TLP (Tactical Leadership Program) di Florennes, ha incrementato la consapevolezza nell'impiego della macchina e l'uso di tattiche che sono risultate,

con tutti i limiti del mezzo, efficaci. In un ambiente operativo molto complesso, dove sono presenti velivoli di varie tipologie e diversa capacità, l'F-104 potrebbe trovare ancora un impiego efficace poiché non è l'unico bersaglio dell'offesa nemica ed inoltre la sua elevata velocità e bassa traccia radar lo rendono difficile da avvistare sia a

vista sia sui radar.

Come ci dice il col. Roberto Azzolin, comandante del 5° Stormo: *"L'F-104 è in grado di variare con estrema rapidità gli assetti; questa all'ACMI si è dimostrata un'arma, in alcune circostanze, ancora oggi vincente. Questo senza pretese, solo avendo coscienza delle geometrie d'attacco aereo"*.

A Cervia si fondono l'entusiasmo per il nuovo caccia e una punta di nostalgia per il mitico Starfighter.

TESTO DI GIUSEPPE LAPENTA
FOTO DI BRUNO DAMASCELLI E ROBERTO AZZOLIN

Addestramento al Reparto

Prima di giungere alle operazioni reali, parliamo dell'iter addestrativo che coinvolge i piloti in arrivo dalla fase OCU (Operational Conversion Unit). I neo-piloti seguono al reparto un tipo d'addestramento operativo e non di condotta basilica del velivolo, quest'ultimo in precedenza effettuato al 20° Gruppo di Grosseto. In funzione del corso svolto, essi possono arrivare al reparto dopo aver finito la sola parte di conversione (circa 40 missioni di volo), oppure dopo aver conseguito la LCR (Limited Combat Readiness), circa 96 ore di volo. All'inizio del percorso il neo-pilota è seguito durante i primi voli da un velivolo "Chase" per affrontare diverse



A sinistra: il "levriero" del 23° Gruppo. In apertura: anticipazione del prossimo passaggio di consegne a Cervia tra Starfighter ed F-16 durante il recente "Squadron Exchange" di un reparto turco.

tematiche operative come ad esempio il combattimento aereo (dogfighting), prima con due velivoli (uno contro uno) e poi con quattro (due contro due). L'addestramento iniziale permette di sviluppare sia l'handling nel combattimento aereo, sia la gestione della formazione, così da ottimizzare e standardizzare l'impiego del velivolo e delle tattiche secondo le diverse situazioni operative.

La policy per i nuovi piloti di F-104 prevede l'addestramento fino all'ottenimento della Full Combat Readiness (circa 120 ore di volo) per essere impiegati nel ruolo ADL (Air Defence Limited). Il ruolo ADL è una condizione limitata in quanto il velivolo non permette di utilizzare altre tecniche, se non visive, per l'identificazione di tracce nemiche.

Al Gruppo si possono ottenere le qualifiche di "Capo Coppia", "Capo Formazione" e "Chase". Al compimento del TLP (Tactical Leadership Program), un corso di formazione NATO che si svolge a Florennes in Belgio, si diviene ITO (Istruttore Tattiche Operative) previo la frequenza del corso MEDID (Metodologia DIDattica).

Attualmente tutti gli intercettori della difesa aerea sono impiegati secondo concetti derivanti dalla documentazione NATO. Varie sono le capacità operative richieste ai reparti di F-104; tra di esse possiamo individuare le missioni di QRA (Quick Reaction Alert), vale a dire montare d'allarme in coppia ed essere pronti a decollare nel tempo previsto dallo stato di prontezza in vigore, e quelle di CAP/FAOR Manning (Combat Air Patrol/Fighter Area of Responsibility), che consiste nell'assegnare ad una pattuglia di intercettori pronti in volo un'area di

responsabilità da difendere da una eventuale minaccia, applicando le regole di ingaggio previste dagli enti superiori e dettate dalla situazione politica. La FAOR non è altro che un'area di responsabilità le cui dimensioni sono standardizzate (circa 40 per 60 miglia), ma che possono variare a seconda del numero e delle capacità dei velivoli intercettori

fatti non tutti gli aerei che entrano in una FAOR possono essere considerati automaticamente dei nemici ma prima di poter essere ingaggiati dovranno verificarsi un certo numero di condizioni dipendenti dalle regole di ingaggio, variabili di volta in volta a seconda dello scenario politico/militare in atto. Pertanto un pilota durante il suo addestramento si

troverà ad affrontare all'inizio scenari relativamente semplici, dove ad esempio qualunque aereo che entra nella sua FAOR viene considerato immediatamente ostile, fino a quelli più complessi dove sono in vigore delle regole di ingaggio particolarmente restrittive, e con la presenza di minacce terra-aria. Si utilizzano diversi tipi di tattiche d'impiego in maniera tale da cautelarsi al massimo nell'applicare le verifiche operative richieste. Il t.col. Gianpaolo Marchetto ed il t.col. Fabrizio Majerna ci dicono: "Nelle operazioni del Kosovo, mentre noi per loro eravamo in ogni caso dei nemici, qualsiasi traccia proveniente dal loro territorio non poteva essere assunta automaticamente da noi come una traccia nemica, ma passava diversi gradi di verifica, fino ad arrivare a quello finale, il più restrittivo, quello che richiedeva un'identificazione visiva della traccia. Per fare questo, avvicinandoti ad un velivolo che non ha le tue limitazioni e non applica le tue regole, come pilota devi sviluppare del-

A destra: un velivolo del 5° Stormo attende armato nel suo shelter l'eventuale ordine di decollo su allarme. In basso: l'impressionante pattuglia di 11 Starfighter del 5° sfilava, accompagnato dal rombo infondibile dei motori J79, nel cielo di Cervia.





L'angusta cabina dello "Spillo" in cui si sono succedute generazioni di piloti dell'Aeronautica Militare che hanno avuto l'occasione di volare su una macchina unica, attraente ed affascinante.

le tattiche che ti permettono, con una ragionevole certezza, di non essere ingaggiato".

Quando si parla di tattiche si parla di tutti gli accorgimenti e meccanismi che sono messi in pratica per poter fare un'azione. *"Con il 104, nonostante non si abbiano tutti gli apparati moderni per identificare e difendere un velivolo, abbiamo cercato sempre, almeno in fase addestrativa, delle tattiche che siano comunque compatibili con velivoli più avanzati, in maniera tale da non restare fossilizzati su quello che sarebbe stato uno standard di combattimento anacronistico. In questa maniera, quando si opera a livello internazionale nelle operazioni con-*

giunte, si parla lo stesso linguaggio, veniamo inseriti all'interno di un pacchetto di difesa aerea ricoprendo ruoli adatti al nostro velivolo".

Un'ulteriore capacità richiesta a livello basilico è quella di eseguire l'Air Defence Escort, vale a dire fare da scorta in difesa di velivoli attaccanti. Nel caso d'aerei scorta che si trovano davanti agli aerei da difendere, si dice scorta "Sweep"; quando invece gli aerei scorta si trovano in leggera posizione avanzata, si parla di scorta "Detached". Infine, la scorta diretta o "Closed", è quella in cui gli aerei scorta sono molto vicini e leggermente arretrati ai velivoli da difendere.

Un'altra capacità richiesta a livello basilico è quella di operare in scenari MFFO (Multi Fighter Force Operations), vale a dire operare all'interno della stessa FAOR con un'azione mista e congiunta tra aerei caccia di caratteristiche d'impie-

go differenti che operano in simbiosi con il fine di contrastare una minaccia nemica. Un esempio tangibile d'impiego di F-104 con F-16, è avvenuto a giugno 2002 durante lo Squadron Exchange di Cervia con i piloti turchi del 191° Filo (vedi JP 4 di settembre).

E' richiesta inoltre la capacità, a livello basilico, di contrastare le minacce "Slow Movers". Questa potenzialità molto attuale, è stata impiegata, ad esempio, durante l'incontro del G8 di Genova e l'operazione "Kremlin" di Pratica di Mare. Si tratta di contrastare aerei leggeri: se questi hanno velocità superiori a 300 nodi, si utilizza l' F-104 o il TORNADO ADV. Per velocità inferiori, fino a 140 nodi, l'MB.339CD;

al disotto, gli elicotteri HH3F.

Infine, la capacità di operare in Air Defensive TASM (Tactical Air Support to Maritime Operations), all'interno di FAOR o FEZ (Fighter Engagement Zone), secondo la situazione specifica in corso. In queste operazioni a difesa di un convoglio navale o assetti navali, la capacità dell'F-104 è molto limitata.

"Questo è il risultato che l'Aeronautica vuole che si ottenga, laddove veniamo effettivamente impiegati. Nell'addestramento dei piloti c'è molto più delle richieste basiliche, c'è la volontà di rendere i piloti compatibili con il mondo aeronautico che li circonda, per far sì che siano sempre aggiornati".



23° gruppo oggi

Oggi il 23° gruppo vive un momento unico e delicato, è il primo Gruppo italiano di Caccia Intercettori impegnato nella transizione al velivolo F-16. Per le richieste operative e addestrative della Forza Armata sono previsti in totale trenta F-16 monoposto e quattro biposto che inizieranno a sostituire l'F-104 in attesa del Typhoon. Il primo F-16 italiano è previsto per il 26 giugno

Il col. Azzolin, secondo da destra, con piloti e specialisti del 5° Stormo di cui è comandante. Il suo è il primo reparto italiano impegnato nella transizione sul caccia F-16 in attesa del Typhoon.



Uno Starfighter nel suo shelter. I primi F-16 saranno consegnati all'AM in giugno sulla base di un contratto di leasing di cinque anni rinnovabili.

Chi sono...

Col. Roberto Azzolin

Corso d'Accademia Rostro 2°, Scuole di Volo USAF su T-38. 2.200 ore di volo su F-104 con tutte le qualifiche nazionali e NATO per il doppio ruolo Bombardiere Strike e Convenzionale, oggi Intercettore.

Abilitazione al Tornado.

Ten. Col. Gianpaolo Marchetto

Comandante del 23° Gruppo Caccia Intercettori da ottobre 2001. Corso Eolo 4°, F-104 a Grazzanise e Cervia, Istruttore a Sheppard su T-38 (1.100 ore di volo). 1.100 ore di volo su F-104.

Ten. Col. Fabrizio Majerna.

Corso d'Accademia Eolo 4°, MB.339, G.91, F-104 (oltre 2.000 ore). Oggi è l'unico pilota operativo in AM con due lanci dall'F-104: '91 (Mid air collision notturna) e '99 (problema al carrello d'atterraggio).

2003 e il contratto di leasing dall'USAF ne prevede l'utilizzo per cinque anni, più cinque rinnovabili. Dalla metà del 2004 il 23° di Cervia garantirà la prontezza operativa con il nuovo aereo.

"Siamo impegnati su due aree diverse, il mantenimento della capacità operativa sulla linea F-104 e, contemporaneamente, la pianificazione di tutto ciò che riguarda l'impiego futuro dell'F-16. Oltre ad eseguire la normale attività di volo su 104, stiamo gestendo anche le prime transizioni degli addetti al nuovo velivolo", ci dice il comandante del 23° Gruppo t.col. Gianpaolo Marchetto.

Nell'agosto 2002 sono partiti per gli Stati Uniti i primi due piloti italiani. Dopo la prova della centrifuga a Holloman, sono andati a Tucson, in Arizona, presso una

Il 2003 segna l'avvio della fase finale di radiazione dalla linea dell'Aeronautica Militare dello Starfighter che a partire dall'originale versione G ha armato i reparti italiani sin dal 1963.

Wing della Air National Guard. Per la transizione sull'F-16, saranno qualificati Capo Formazione e Istruttori e il periodo addestrativo durerà circa un anno. Gli ultimi piloti a transitare sull'F-16 torneranno dagli Stati Uniti nel dicembre 2003.

La transizione all'F-16 vuol dire non solo preparare i piloti con le qualifiche necessarie per affrontare il corso, ma anche i tecnici sottufficiali che andranno a creare l'ente di

ripavimentare le aree di movimento per garantire la sicurezza dal punto di vista FOD (Foreign Object Damage), allargare la pista costruendo anche una nuova fascia di protezione e nuove radioassistenze per gli avvicinamenti di precisione. Per questo motivo la base aerea di Cervia, resterà chiusa da novembre 2002 fino a giugno 2003, ed in questo periodo il 23° Gruppo sarà rischierato sulla base di Piacenza.

"Può sembrare strano", dice il t.col. Marchetto, *"ma il discorso della preparazione dei piloti, in questo momento, rappresenta il punto meno importante della pianificazione. Questo perché abbiamo a che fare con un velivolo presente nei cieli da 25 anni, l'impiego dei piloti è molto standardizzato ed i programmi d'addestramento sono già presenti".*

La forza armata ha acquistato diverse tipologie di corso per l'F-16, secondo il tipo d'addestramento richiesto per i singoli piloti. Dopo quello d'inglese, per chi non ha frequentato le scuole di volo americane, sono previsti tre tipi di corsi per

la transizione all'F-16. Si parte dal "Basic" (circa 50 ore di volo), della durata di circa sei mesi che consente al pilota di ritornare presso lo Stormo con la qualifica Combat Ready su F-16. Per accedere a questo corso si richiede che il pilota sia almeno Combat Ready sull'F-104. Poi viene il corso avanzato, chiamato "Flug" che dura due mesi oltre al "Basic" e durante il quale sono spiegate le tecniche per divenire Capo Coppia o Capo Formazione. Al termine dei sette mesi dei corsi "Basic" e "Flug", i piloti destinati a diventare istruttori, impiegheranno ulteriori tre mesi per l'abilitazione alla qualifica d'istruttore di tattiche operative. Infine, il corso "Senior Officer Course", previsto per i piloti di una certa anzianità ed esperienza, che con circa 10 missioni di volo in tre mesi abilita sul nuovo aereo i comandanti di Gruppo e di Stormo. Tutte le transizioni dei piloti italiani saranno effettuate presso i reparti statunitensi.

Una nuova macchina rinnova sempre l'entusiasmo personale, l'esempio dal col. Azzolin: *"Per un intercettore avere un radar che prende il bersaglio senza far impazzire, non è poca cosa rispetto al 104, dove è un'alchimia di Pedestal, Gain, alzo d'Antenna e fantasia della macchina".*

Chiudiamo l'incontro con il col. Azzolin parlando ancora dell'F-104 e dei piloti che lo volano, del loro entusiasmo: *"Capiscono di avere la fortuna di volare su una macchina unica, una macchina che ha fatto sicuramente la storia dell'Aeronautica Militare Italiana, che attrae ed affascina gli appassionati di tutto il mondo. Particolare, da non sottovalutare, è anche l'orgoglio e la consapevolezza di essere tra gli ultimi a godere di questo grande privilegio".*

