



“Voi metteteci la passione, a farvi diventare piloti ci pensiamo noi!”
Ten.Col. NIGHTMARE











IL 69° SQUADRONE

MANUALE DEL CADETTO

Impaginato per il 69° Squadrone
TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Santa Maria di Sala, 10 ottobre 2007

INDICE

	Presentazione.....	Pag.	1
	Statuto.....	Pag.	2
	Regolamento	Pag.	8
	Comportamento	Pag.	9
	Abilitazioni.....	Pag.	10
	Promozioni.....	Pag.	11
	Organizzazione.....	Pag.	12
	Appuntamenti settimanali	Pag.	13
	Cosa dovete assolutamente avere!.....	Pag.	14
	Benvenuti nella sezione FALCON 4.0.....	Pag.	15
	<i>Scuola di volo</i>	Pag.	17
	<i>Procedure di Briefing</i>	Pag.	18
	<i>Procedure di entrata in missione</i>	Pag.	19
	<i>Procedure di Taxy</i>	Pag.	20
	<i>Procedure di Volo in Formazione</i>	Pag.	21
	Benvenuti nella sezione IL2.....	Pag.	27

PRESENTAZIONE

PRESENTAZIONE DEL 69° Squadrone

Nato dalla volontà di due ragazzi con la passione del volo simulato, il 69° squadrone è un gruppo di simmers dedicati al volo con aerei militari di tutte le epoche, spaziando da quelli della II guerra mondiale fino ad arrivare ai moderni F16.

L'attività principale del gruppo è ed è sempre stata la simulazione di scenari bellici simulati on line, ovvero, con l'ausilio di internet la creazione di sessioni multiplayer dove svolgere missioni aeree di carattere puramente militare.

Particolare attenzione è sempre stata posta nella riproduzione di situazioni reali di volo, approfondendo tutte le tecniche di combattimento passate e moderne ponendo attenzione all'utilizzo di tutti i sistemi di bordo in maniera il più aderente possibile alla realtà.

Lo squadrone negli anni ha conosciuto alti e bassi, passando dal furore della sua nascita, conseguente alla realizzazione del primo sito dedicato alla simulazione aerea (www.icemanf4.it) toccando anche minimi storici di attività dovuti per lo più all'incapacità dei simulatori militari di soddisfare le esigenze di gruppi di volo numerosi (sopra a tutti Falcon 4 gioia e dolori di ogni simmer militare che si rispetti).

In questo squadrone la libertà di pensiero di ogni suo componente è sempre stata rispettata, qui non si è mai trovata e mai si troverà una gerarchia totale, un'imitazione del mondo militare vero e proprio per intendersi, lo scopo è ed è sempre stato quello di simulare, non di creare un posto dove pochi danno ordini e molti obbediscono.

Purtroppo questa filosofia a volte ha creato problemi, troppi si sentivano in diritto di comandare e pochi quelli che si sentivano in dovere di fare. Alla fine del 2002 inizi 2003 questi problemi sono diventati, in concomitanza con l'abbandono dell'interesse per il volo simulato del leader storico dello squadrone, talmente macroscopici da far scivolare il gruppo in una di quelle fasi di depressione e abbandono difficili da sopportare.

E' quindi venuta evidente la necessità di una ristrutturazione profonda del gruppo, partendo dagli organi di "comando" passando dai regolamenti che muovono il gruppo fino ad arrivare a un nuovo sito www.69squadrone.it che a noi piace definire il "portalino del 69".

Il risultato è una struttura, che pur continuando a rispettare l'individualità di ogni singolo appartenente, è più organizzata e più solida della precedente. Il gruppo è capitanato da quella che viene definita LA TRIADE e cioè tre persone (nomi di battaglia Marlboro, Nightmare e Skywalker) che si sono incaricati della gestione del gruppo del sito e dell'attività on line nel suo complesso generale. Sotto LA TRIADE operano i comandanti di sezione che sono liberi di gestire le loro attività come meglio credono l'unico vincolo a cui sono tenuti è un parere positivo della triade.

Lo squadrone si è dato anche un regolamento, che prima non c'era, ma che si è reso necessario per evitare che tanti si iscrivano, tanti parlino e pochi volino.

E' importante sottolineare che qualsiasi gerarchia militare venga adottata questa vale solo per il tempo necessario a svolgere una missione simulata, per il resto dell'attività del gruppo i gradi militari non contano.

Il 69° squadrone è nato su falcon4 e questo rimane ancora il simulatore di punta dello squadrone, ma si sa la noia uccide più della spada e quindi si è pensato di introdurre nello squadrone altre realtà simulatorie (IL2FB o altre offerte nel tempo dal mercato) realtà seguite da un responsabile di sezione.

Infine due parole sul sito, che è stato pensato e voluto per far interagire ogni utente con esso, qui i registrati possono postare news, iscriversi al forum, partecipare attivamente al continuo aggiornamento del sito. Chiaro non è che uno manda una notizia e questa viene sparata in home page, ma se interessante sicuramente ci finirà.

Non c'è molto altro da aggiungere e quindi non rimane che consigliarvi di leggere le attività delle varie sezioni, iscrivervi allo squadrone e pretendere di volare!!!

Buon divertimento.

STATUTO DELL'ASSOCIAZIONE SPORTIVA E CULTURALE DENOMINATA "69° Squadrone"
(costituita a sensi della Legge 7 dicembre 2000 n°383)

STATUTO

DENOMINAZIONE

Articolo 1

Si costituisce autonomamente tra gli appassionati del volo simulato un' Associazione denominata "69°SQUADRONE ", che nei successivi articoli verrà denominata "69°sq".

SEDE e DURATA

Articolo 2

Per conoscere la Sede Legale dell'associazione, scrivere una e-mail a: info@69squadrone.it

L'Associazione potrà aprire sedi secondarie sull'intero territorio nazionale nonché all'estero.

L'Associazione si esprime principalmente attraverso il sito www.69squadrone.it per la sua particolare peculiarità di avere iscritti sparsi su tutto il territorio nazionale.

La durata dell'Associazione è di 5 anni. Dopo la scadenza, l'Associazione s'intenderà tacitamente rinnovata di anno in anno salvo che si provveda a deliberarne il suo scioglimento.

OGGETTO

Articolo 3

La 69°sq non ha fini di lucro e si caratterizza per l'indipendenza da influenze ed ingerenze di tipo ideologico, politico e culturale.

La 69°sq svolge attività di utilità sociale, sportiva, didattica e culturale relativamente al volo simulato, sia negli aspetti teorici di cultura aeronautica, sia sotto il profilo tecnico ed applicativo; opera per la diffusione della conoscenza del volo mediante simulatore e promuove tutte quelle iniziative atte a sviluppare la conoscenza delle tecniche del volo simulato, comprese attività promozionali che concorrono al finanziamento delle attività.

Per il raggiungimento dello scopo sociale l'Associazione potrà:

- a) istituire e gestire scuole di volo simulato per diffondere la disciplina aeronautica sportiva del volo simulato a quanti lo desiderano, attraverso l'istruzione e la formazione;
- b) organizzare convegni, corsi e stages;
- c) organizzare, presentare e supportare squadre e rappresentative anche attraverso sponsors;
- d) partecipare e organizzare manifestazioni, gare e competizioni di volo simulato;
- e) acquistare e vendere personal computers ed accessori relativi, software, pubblicazioni, riviste e cartografia;
- f) gestire locali adibiti al ricevimento dei soci, siano essi ad uso esclusivo o in cogestione con altre associazioni;
- g) organizzare riunioni conviviali riservate a soci e simpatizzanti;
- h) federarsi con altri Enti, Organizzazioni o Associazioni aventi scopi affini od analoghi al proprio o prendere accordi volti a perseguire gli scopi predetti
- i) convenzionarsi con Enti Pubblici, Enti Privati o Enti locali.
- j) Istituire e gestire comunità virtuali al fine di riunire in punti di associazione virtuali (WEB, Forum e altro), appassionati alle discipline aeronautiche. In questi punti di associazione virtuali, l' iscrizione e' libera, e non comporta appartenenza all' associazione 69°sq , ma e' inteso che il controllo su tali strutture resta in onere a 69°sq e ai suoi rappresentanti.

SOCI

Articolo 4

Sono soci 69°sq

- a) I fondatori;
- b) le persone che intendono dare il loro apporto per il conseguimento degli scopi associativi e versino le eventuali quote associative qualora siano determinate dall'assemblea;
- c) le persone e gli enti pubblici o privati che abbiano acquisito , a giudizio degli oragani direttivi di 69°sq, particolari benemerienze nell'assistenza e nei confronti dell'associazione.

Articolo 5

Può far parte dell'Associazione chiunque, cittadino di qualunque nazionalità, ne presenti domanda. Nella domanda, che dovrà essere inoltrata in forma scritta al Presidente dell'Associazione, il candidato dovrà dichiarare di conoscere ed accettare tutte le condizioni previste dal presente statuto. Sull'accoglimento della domanda si pronuncia con insindacabile giudizio il Consiglio Direttivo dell'Associazione.

Gli associati sono tenuti, all'atto dell'ammissione la prima volta, e successivamente entro il mese di dicembre di ogni anno che varrà per l'anno successivo, al versamento della quota associativa, che verrà fissata di anno in anno dal Consiglio Direttivo e ad accettare incondizionatamente il Regolamento stilato dal Consiglio Direttivo.

I soci che abbiano un rapporto di dipendenza dall'Associazione, o comunque che siano da questa a qualunque titolo remunerati, non possono rivestire alcuna carica sociale. Essi possono partecipare alle assemblee, ma non hanno diritto di voto.

Non sono soci 69°sq coloro che, sempre in conformità all'art.5, sono iscritti soltanto alla Comunità WEB.

Questi simpatizzanti comunque potranno fruire di parte dei servizi offerti dal sito WEB (forum, attività online, documentazione etc) nelle modalità decise dal direttivo . L'iscrizione alla comunità sarà provata dall'esistenza, nel database in possesso del Webmaster del sito www.69squadrone.it, dei dati anagrafici completi ed avverrà a domanda non necessariamente da sottoporre all'approvazione degli Organi dell'Associazione. Gli iscritti WEB, in quanto non iscritti all'associazione 69°sq, non saranno tenuti al pagamento di alcuna quota associativa, potranno contribuire in forma volontaria se da loro ritenuto, non potranno partecipare alle assemblee dell'Associazione e, di conseguenza, non avranno diritto di voto o di intervento sulle decisioni prese in sede assembleare. Non potranno chiedere di più di ciò che l'associazione metterà a disposizione.

QUOTE SOCIALI

Articolo 6

Le misure delle quote associative sono fissate annualmente dal Consiglio Direttivo dell'Associazione; non sono trasmissibili per nessun motivo; danno diritto ad usufruire dei servizi sociali alle tariffe fissate annualmente dal Regolamento Interno dell'Associazione.

I soci che non presentano per iscritto le loro dimissioni entro il 30 ottobre di ogni anno potranno essere considerati soci anche per l'anno successivo, e tenuti al versamento della quota annuale, salvo che il Consiglio Direttivo non preferisca considerarli soci morosi per gli effetti di cui appresso.

Sono considerati morosi i soci che non abbiano versato la quota sociale di rinnovo entro il 31 dicembre dell'anno in corso.

E' facoltà del Consiglio Direttivo riammettere l'associato dopo il versamento della quota sociale.

DIRITTI DEI SOCI

Articolo 7

Tutti i soci in regola con le quote sociali hanno diritto di usufruire dei vantaggi offerti dalla Associazione, a partecipare alle manifestazioni dell'associazione e comunque all'attività dell'Associazione naturalmente pagando gli eventuali contributi o tariffe previste dal Consiglio Direttivo.

La qualifica di socio si perde:

- a) per decesso;
- b) per dimissioni;
- c) per morosità;
- d) per indegnità.

L'indegnità è sancita dall'assemblea degli associati e deve essere convalidata dal consiglio direttivo.

I soci dichiarati esclusi non hanno diritto al rimborso della quota annuale versata.

Il socio può essere privato dei suoi diritti temporaneamente, per atti disonorevoli, mancanze ai doveri sociali, per aver danneggiato in qualunque modo l'interesse morale o materiale dell'Associazione o altri gravi motivi di incompatibilità con i fini e il buon nome della Associazione con motivazioni scritte e comprovate.

Il provvedimento disciplinare nei confronti del socio viene adottato dal Consiglio Direttivo dell'Associazione. Nei casi più gravi può essere chiesta dal Consiglio Direttivo anche la radiazione da socio per indegnità.

ASSEMBLEA

Articolo 8

Tutti i soci in regola col pagamento delle quote associative hanno voto deliberativo nelle assemblee e, se persone fisiche, possono rivestire cariche sociali.

I soci si riuniscono in assemblea, ordinaria o straordinaria, che è convocata e delibera ai sensi di legge.

L'Assemblea è l'organo sovrano dell'associazione, provvede all'approvazione del Bilancio o Rendiconto annuale, ha tutti i poteri per conseguire gli scopi sociali ed è ordinaria o straordinaria.

L'Assemblea è costituita dal Presidente, dai membri del Consiglio Direttivo e da tutti i soci.

L'Assemblea ordinaria è convocata dal Presidente almeno una volta l'anno per deliberare:

- a) sul Rendiconto annuale e sulla relazione dell'attività svolta nell'anno precedente, sul bilancio preventivo e sul programma di massima dell'anno successivo;
- b) decide su tutte le altre materie sottoposte dal Consiglio Direttivo;
- d) elegge mediante votazione il Collegio dei Revisori di cui al successivo art.13 e dei Probi Viri di cui al successivo art.14;
- e) delibera su tutte le materie che ad essa vengano sottoposte dal Consiglio Direttivo.

L'Assemblea straordinaria è convocata ogni qualvolta il Consiglio Direttivo lo ritenga necessario o su richiesta motivata da non meno di 1/3 dei soci in regola con il pagamento delle quote sociali. Con predisposizione di un ordine del giorno, in particolare, delibera sulle eventuali modifiche dello Statuto Sociale. La modifica dello statuto deve essere approvata dal consiglio direttivo.

La convocazione dell'Assemblea è effettuata con avviso depositato nella sede legale nonché sul sito internet dell'Associazione e con invito idoneo ad ogni socio, almeno sei giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

L'avviso e l'invito indicano gli argomenti posti all'ordine del giorno, l'ora ed il luogo della riunione e, per il caso in cui non possa deliberarsi per mancanza del numero legale, l'ora ed il luogo della riunione in seconda convocazione.

La riunione in seconda convocazione non può aver luogo prima che siano trascorse almeno ventiquattro ore da quella fissata per la prima. L'adunanza dei soci potrà avvenire anche con l'ausilio di mezzi elettronici o informatici che permettano la comunicazione almeno verbale tra i soci e la registrazione di quanto detto.

Sono ammesse deleghe scritte per l'esercizio del voto. Ogni socio non può essere portatore di più di una delega. I Consiglieri non possono essere portatori di delega.

L'Assemblea sia ordinaria che straordinaria è regolarmente costituita in prima convocazione con la presenza di almeno la metà più uno dei soci ed in seconda convocazione qualunque sia il numero dei soci presenti.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza.

Nelle votazioni palesi a parità di voto, prevale il voto di chi presiede.

CONSIGLIO DIRETTIVO

Articolo 9

Il Consiglio Direttivo dell'Associazione è composto dal Presidente che lo convoca e lo presiede e da due o più membri fino a 5.

Il Consiglio direttivo è composto dai tre soci anziani di seguito elencati più due consiglieri.

1° Socio anziano Antonello Nardin nato a Monza il 13-08-1967

2° Socio anziano Domenico Rossi nato a Roma il 29-08-1967

3° Socio anziano Luca Villanova nato a Torino il 16-08-1963

Il Consiglio Direttivo può quindi deliberare su tutte le materie non riservate specificatamente all'Assemblea; in particolare:

- a) cura l'attuazione dei deliberati dell'Assemblea;
- b) fissa gli argomenti da trattare in Assemblea;
- c) redige i regolamenti da sottoporre a ratifica dell'Assemblea;
- d) formula i bilanci preventivi e consuntivi;
- e) stabilisce annualmente le quote sociali e le tariffe dei servizi offerti agli associati;
- f) decide in ordine alle spese ed alle locazioni;
- g) delibera circa l'ammissione, la decadenza, la sospensione o la radiazione dei soci;
- h) fa quant'altro ad esso demandato per legge che non sia espressamente riservato all'Assemblea per Statuto o per disposizioni di Legge.

Per la validità delle riunioni delle adunanze del Consiglio Direttivo occorre la presenza della maggioranza dei suoi componenti.

Il Consiglio delibera a maggioranza di voti, in caso di parità decide il voto di chi presiede.

PRESIDENTE

Articolo 10

Il Presidente dell'Associazione è individuato all'atto costitutivo in Antonello Nardin e ha mandato perenne, in caso di decesso, dimissioni o impossibilità palese a svolgere il mandato si procede all'elezione del nuovo Presidente per mezzo dell'assemblea con votazione a maggioranza. Il presidente così eletto dura in carica 3 anni e può essere rieletto. In caso di vacanza prima della scadenza del triennio, si procede all'elezione del nuovo Presidente che dura in carica fino alla scadenza del triennio.

Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'Associazione, vigila sulla esatta applicazione delle norme statutarie, convoca le Assemblee, convoca e presiede il Consiglio. Il Presidente risponde del suo operato al Consiglio.

In caso di assenza o impedimento, il Presidente è sostituito dal Vice Presidente. Il Presidente può delegare la firma degli atti di ordinaria amministrazione al Vice Presidente.

VICEPRESIDENTE

Articolo 11

Il Vicepresidente coadiuva il Presidente nelle sue funzioni ed in caso di assenza o impedimento del Presidente ne assume la piena rappresentanza con identiche facoltà.

Il Vicepresidente è individuato all'atto costitutivo in Domenico Rossi e ha mandato perenne, in caso di decesso, dimissioni o impossibilità palese a svolgere il mandato si procede all'elezione del nuovo vicepresidente per mezzo dell'assemblea con votazione a maggioranza. Il presidente così eletto dura in carica 3 anni e può essere rieletto. In caso di vacanza prima della scadenza del triennio, si procede all'elezione del nuovo Presidente che dura in carica fino alla scadenza del triennio.

SEGRETARIO E TESORIERE

Articolo 12

Il Segretario e Tesoriere collaborano con il Presidente e con il Vicepresidente nella conduzione dell'Associazione. Essi sono consegnatari e tengono aggiornati i libri verbali dell'Assemblea e del Consiglio. Sono nominati dal Consiglio Direttivo di cui possono esserne membri.

COLLEGIO DEI REVISORI

Articolo 13

Il controllo dell'Associazione è affidato ad un Collegio composto da tre revisori eletti dall'Assemblea, i quali eleggono fra loro il Presidente. I revisori possono anche non essere soci, durano in carica 3 anni e possono essere rieletti.

Verificandosi vacanze prima della scadenza del triennio, subentreranno in ordine i primi dei non eletti nella precedente votazione e rimarranno in carica per la rimanente durata. I revisori assistono al Consiglio Direttivo senza diritto al voto e alle sedute dell'assemblea.

I revisori esaminano i Bilanci o Rendiconti annuali, i registri delle deliberazioni, gli atti giustificativi delle spese, la contabilità, e presentano la loro relazione con le conclusioni e proposte al Consiglio ed all'Assemblea.

PROBIVIRI

Articolo 14

I probiviri vengono eletti dall'Assemblea in numero di 3 effettivi, durano in carica 3 anni e sono rieleggibili. Essi hanno il compito di decidere sui ricorsi proposti dai soci avverso eventuali provvedimenti disciplinari deliberati dal Consiglio ed in ogni altra controversia di carattere morale attinente all'attività della Associazione, che dovesse insorgere tra i soci dell'Associazione.

Il loro giudizio è inappellabile. Verificandosi vacanze prima della scadenza del triennio, subentreranno in ordine i primi dei non eletti nella precedente votazione e rimarranno in carica per la rimanente durata.

PATRIMONIO

Articolo 15

Il Patrimonio di 69°sq è costituito da tutti i beni mobili ed immobili e dagli altri valori di proprietà di 69°sq e dei mobili ed immobili dei quali 69°sq venisse a qualsiasi titolo in possesso.

ENTRATE

Articolo 16

Le entrate sono costituite:

- a) dalle quote associative;
- b) dalle eccedenze del bilancio dell'anno precedente;
- c) dalle eventuali rendite del patrimonio;
- d) dalle eventuali contribuzioni dei soci e degli iscritti WEB;
- e) da eventuali contributi delle Amm/ni Pubbliche;
- f) da eventuali contributi di privati;
- g) da ogni altra eventuale entrata.

ESERCIZIO SOCIALE

Articolo 17

L'anno finanziario dell'Associazione coincide con l'anno solare.

Articolo 18

E' fatto divieto di distribuire, anche in modo indiretto, utili o avanzi di gestione nonché, fondi, riserve o capitali durante la vita dell'Associazione, salvo che la destinazione o la distribuzione non siano imposte dalla Legge. L'eventuale avanzo di gestione andrà obbligatoriamente investito nelle attività istituzionali previste dal presente Statuto.

Articolo 19

In Assemblea, quando si tratti di deliberare:

- a) sullo scioglimento di 69°sq e sulle modifiche d'apportare alle norme dello Statuto;
- b) sul cambiamento della ragione sociale;
- c) sulla devoluzione del patrimonio;

è necessaria una maggioranza pari ad almeno ai quattro quinti dei presenti e il parere positivo del consiglio direttivo.

SCIoglimento

Articolo 20

L'Assemblea che delibera con la maggioranza prevista dall'art. 19, lo scioglimento di 69°sq, deve provvedere alla nomina del liquidatore preferibilmente tra gli associati stabilendone i poteri. In caso di scioglimento, cessazione o estinzione, dopo la liquidazione, il patrimonio residuo dovrà essere devoluto a fini di utilità sociale.

AFFILIAZIONE ALLA FIVS o altre federazioni Nazionali

Articolo 21

In caso di affiliazione alla FIVS (Federazione Italiana Volo Simulato), o ad altre federazioni nazionali, il consiglio direttivo delibererà di anno in anno se integrare o meno il presente statuto con lo statuto delle su dette federazioni. In ogni caso il presente statuto è prevalente (se non diversamente deliberato dal consiglio direttivo) su ogni altro statuto.

Articolo 22

Per tutto quanto non previsto dal presente statuto si fa riferimento alle norme del codice civile e le leggi in materia. In particolare le norme del D.Leg.23 luglio 1999 n.242.

CONTROVERSIE

Articolo 23

Per qualsiasi controversia è competente il Foro di Pistoia.

REGOLAMENTO DEL 69° Squadrone

L'iscrizione alla comunità on line è libera e gratuita. L'iscrizione alla comunità non dà diritto a poter usufruire della totalità dei servizi offerti dall'Associazione. Per poter usufruire di tali servizi (accesso ai server Team Speak, FTP, casella di posta elettronica, domande sul forum ecc..ecc...) bisogna essere soci sostenitori. L'iscrizione all'Associazione 69° Squadrone è sottoposta al versamento di una quota associativa stabilita in una quota compresa tra € 10 e € 15 a scelta del socio. Lo scopo dell' Associazione è il volo simulato con Falcon 4 e IL2. Altri simulatori verranno presi in considerazione dai responsabili e, se approvati, gli stessi ne faranno comunicazione agli iscritti.

Ogni appartenente all'Associazione 69° Squadrone sarà iscritto automaticamente alla mailing list ed al forum. Saranno inoltre resi disponibili servizi garantiti per poter svolgere le attività dell'Associazione quali materiale, assistenza tecnica ed eventuali ulteriori risorse che l'Associazione deciderà di acquisire o rendere disponibili. Gli appartenenti all'Associazione sono tenuti a mantenere un atteggiamento di mutuo rispetto, non sono accettati attacchi personali per motivi di opinione, origine o altri fattori discriminanti. Le eventuali questioni fra membri saranno sottomesse a parere del Consiglio e non dovranno in nessun caso essere rese pubbliche tramite forum o mailing list. Cio al fine di non creare divisioni all'interno del gruppo. La Mailing List è, per i Soci Sostenitori, il luogo naturale per le comunicazioni, le richieste di aiuto, per annunciare una sessione di volo e quant'altro. Il comportamento in Mailing List deve sempre essere civile ed educato e per nessun motivo, in conformità alle vigenti leggi sulla privacy, potranno essere comunicati dati personali.

Ogni Socio Sostenitore ha diritto a richiedere l'iscrizione nella lista piloti. Tale iscrizione dovrà essere seguita da una prova di abilitazione per ogni simulatore richiesto come da tabella apposita pubblicata nel forum, nella sezione specifica di ogni simulatore.

L'armamento, l'aereo e il suo carico nelle missioni di abilitazione sarà deciso dall'istruttore e sarà comunicato al candidato solo al momento dell'esame.

Tra un tentativo di abilitazione e un altro (per la stessa abilitazione) dovranno passare almeno 15 giorni. Le missioni di abilitazione saranno di volta in volta cambiate, ma costruite con parametri di difficoltà identici.

Nel caso un appartenente allo Squadrone si assenti, per qualsiasi motivo, dai voli per un periodo superiore a 30 gg verrà temporaneamente sospeso dalla lista piloti.

Al suo rientro, e senza nessun obbligo di giustificazioni o prove, sarà reintegrato nella lista con gli stessi "gradi" e abilitazioni conseguite.

Le sessioni di volo si tengono tutte le sere alle ore 21.30 ca.

I briefing di missione verranno pubblicati sul sito, sarà cura dei piloti arrivare all'appuntamento della missione conoscendo i dettagli della stessa. I briefing pre-volo dovranno riguardare solo il chiarimento su alcuni dubbi riguardanti quanto pubblicato.

All'appuntamento settimanale i piloti devono arrivare in orario e con l'hardware accuratamente impostato. Durante gli appuntamenti settimanali non si possono svolgere prove o esperimenti di nessun tipo. Ogni prova preparatoria dovrà essere svolta in altra sede. I comandanti di sezione e i componenti della Triade sono a disposizione dei nuovi piloti per le prove necessarie al raggiungimento del volo in gruppo. Il gruppo non attenderà i piloti che non si presentino pronti alla missione.

Lo statuto dello Squadrone non obbliga nessuno a essere pilota esclusivo del 69° ma all'interno dello stesso si stanno sviluppando iniziative (ad. esempio pattuglia acrobatica) che non possono scindere dall'esclusività. Pertanto, i piloti che decidono di aderire a queste iniziative devono per forza di cose dichiarare la loro esclusiva allo Squadrone. Questo è un vincolo necessario in un'ottica di possibili future manifestazioni, gare o tornei.

Lo scopo degli appuntamenti settimanali è quello di raggiungere un gioco di squadra, quindi singoli virtuosismi non sono in accordo con lo spirito di queste missioni, ad ognuno viene assegnato un ruolo e quello deve svolgere.

Ogni appartenente allo Squadrone può sottomettere a parere della Triade qualsiasi idea, iniziativa o progetto,. Spetterà solamente alla Triade accettare o avallare eventuali proposte e rimane a discrezione della stessa respingere quelle proposte che non verranno ritenute opportune per il gruppo.

Anche se spesso ci si deve sottomettere a logiche militari o di ruoli, ciò a secondo del simulatore o dell'attività (Acro, Speed o Militare), vorremmo ricordare a tutti che alla base, poiché non siamo né assi dei moderni jet o dei velivoli della Seconda Guerra Mondiale, né membri di una blasonata pattuglia acrobatica, siamo qui per divertirci insieme. Vorremmo quindi che, prima di tutto, Vi divertiate! ma a scando di ogni equivoco vi ricordiamo che i gradi militari hanno valenza solo nelle missioni.

Nel 69°squadrone è attiva una pattuglia acrobatica denominata "CRAZY69°" l'appartenenza ad essa è subordinata al parere del responsabile (o dei responsabili) della pattuglia e nessun valore hanno i gradi o le abilitazioni conseguite

COMPORAMENTO IN VOLO

Cose da sapere in missione.

- Durante i voli ci saranno 2 canali, uno per le comunicazioni col proprio volo e uno per la comunicazione su tutti i voli
- Durante le missioni sul canale generale parla solo il leader delle formazioni
- Durante le comunicazioni deve essere comunicato l'inizio comunicazione e il termine della comunicazione (sempre sul canale generale)
- In caso di comunicazione d'emergenza questa deve essere dichiarata prima di iniziare la comunicazione, in tal caso tutti devono immediatamente chiudere qualsiasi comunicazione e mettersi in stand by.
- I capi formazione vengono decisi in base al grado e alle abilitazioni
- In volo solo ed esclusivamente il capo formazione può decidere l'ingaggio di un qualsiasi target sia esso aereo terrestre o navale i wingman non possono ingaggiare in modo autonomo.
- I ruoli assegnati nella missione dipendono dalle abilitazioni, chi non ha abilitazioni volerà disarmato, chi ha l'abilitazione al volo volerà solo ed esclusivamente CAP, chi ha l'abilitazione A/A solo missioni aeree e infine chi ha l'abilitazione A/G potrà volare tutti i ruoli.
- Ogni missione avrà un capo missione designato prima di entrare in briefing. Tale comandante di missione avrà il potere di : dichiarare l'abort mission, spostare le forze in campo, ordinare il rientro dei voli.
- A 30 miglia dalla base o comunque alla prima richiesta di atterraggio tutte le comunicazioni non indispensabili sul canale generale dovranno essere sospese

ABILITAZIONI AL VOLO

Le abilitazioni e le promozioni all'interno dello squadrone vengono rilasciate solo dalla Triade.

E' cura del responsabile di sezione proporre un'abilitazione.

E' cura del responsabile di sezione sottoporre il candidato alla prova di abilitazione.

Il responsabile di sezione invia la documentazione informatica della prova eseguita dal candidato alla triade che vaglierà la stessa ed eventualmente rilascerà l'abilitazione.

Per ogni simulatore esistono 4 livelli di abilitazione:

1° Livello – Abilitazione al volo

La prova consiste in decollo entrata in formazione, navigazione, atterraggio.

2° Livello – Abilitazione A/A

La prova consiste in una semplice missione di combattimento aereo (La prova è ritenuta valida solo se l'allievo riporta l'aereo a terra integro).

3° Livello – Abilitazione A/G

La prova consiste in una semplice missione di bombardamento al suolo (La prova è ritenuta valida solo se l'allievo riporta l'aereo a terra integro).

4° Livello – Abilitazione Acrobatica

L'abilitazione al volo acrobatico è una particolare abilitazione che il pilota deve sostenere solo nel caso voglia far parte della pattuglia acrobatica del 69° squadrone. Per questa abilitazione bisogna superare un esame particolare tenuto dal responsabile di sezione (Magg. Skywalker) che valuterà il ruolo e le attitudini del candidato e in caso lo ammetterà nella pattuglia come titolare o riserva.

Tutti gli esami di abilitazione vengono svolti in modalità reale

Le Abilitazioni e le promozioni non sono contestabili (sia che siano concesse o negate). E' comunque possibile chiedere un confronto con i componenti la Triade per sottoporre alla stessa le proprie ragioni.

E' in ogni caso vietato contestare o esprimere le proprie argomentazioni riguardo un'abilitazione o una promozione (concessa o negata) in ML o nei Forum.

PROMOZIONI

Come si avanza di grado nello squadrone? Leggendo le poche righe qui sotto lo capirete.

I simulatori utilizzati per l'avanzamento di grado sono esclusivamente, Falcon 4.0 Allied Force ed IL2.

L'avanzamento fino al grado di Capitano è legato al superamento degli esami di abilitazione al Volo, A/A e A/G in uno dei due simulatori, così come riportato nello schemino esemplificativo.










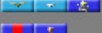









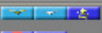

















































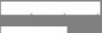





































































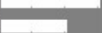




























































- Abilitazione al volo = SottoTenente
- Abilitazione Aria/Aria = Tenente
- Abilitazione Aria/Terra = Capitano

Gli esami devo essere sostenuti in modo sequenziale, dall'Abilitazione al volo all'Abitazione Aria/Terra.

Il grado può essere ottenuto in una qualsiasi delle due simulazioni. Il rilascio del grado deve sempre essere convalidato dalla Triade.

Nel caso un pilota consegua tutte le abilitazioni nelle due simulazioni e gli venga rilasciata anche l'abilitazione leader nelle due simulazioni, verrà automaticamente promosso al grado di Maggiore.

La Triade conserva comunque l'autorità di promuovere al grado superiore un pilota nel caso lo ritenga opportuno, per esempio anche per meriti inerenti allo squadrone.

Grado	CallSign	Volo F4	A/A F4	A/G F4	Volo IL2	A/A IL2	A/G IL2	Leader	Istrutt.	Meriti&S.
	Col.Marlboro									
	Ten.Col.Nightmare									
	Ten.Col.Skywalker									
	Ten.Col.Sparviero									
	Magg.Neverex									
	Magg.Pegaso									
	Magg.Ghost									
	Magg.Teuzzo									
	Cpt.Krapula									
	Cpt.Alitalia									
	Cpt.Noise									
	Ten.Imbuz									
	S.Ten.Skyangel									
	S.Ten.Wolf									
	S.Ten.Cataclisma									
	S.Ten.FalconX									
	S.Ten.NightHawk									
	S.Ten.Overnight1									
	S.Ten.Spinny									
	S.Ten.Nebbya									

ORGANIZZAZIONE

Il 69° squadrone è un posto semplice dove stare. Non ci sono migliaia di regole da rispettare, ma poche e buone. Il regolamento lo potete leggere nella pagina apposita per il resto leggete queste poche righe. In questo sito potete essere presenti in tre modi diversi:

1. Come visitatore (e allora iscrivetevi! ☺)
2. Come utente registrato
3. Come pilota iscritto a uno o più gruppi di volo.

Nel caso siate un utente registrato potrete accedere ai forum e ai servizi del sito ma non potrete partecipare all'attività volatoria ne tanto meno ricevere il materiale di supporto eventualmente messo a disposizione dai coordinatori di sezione per le scuole di volo.

Nel caso invece facciate richiesta di essere iscritti come piloti dovrete inviare una mail ai responsabili di sezione o a una di questi indirizzi marlboro@69squadrone.it nightmare@69squadrone.it o skywalker@69squadrone.it

Una volta che la richiesta sarà approvata verrete iscritti alla scuola di volo e dopo aver sostenuto tutti gli esami richiesti sarete assegnati ai reparti operativi secondo le modalità in vigore in ogni sezione.

Il 69° squadrone è nato per il volo militare e le uniche attività ammesse sono quelle virtuali militari con qualsiasi simulatore.

Nel 69° squadrone vige la Democrazia, ma ciò non vuol dire che si viva in anarchia, quindi esiste comunque una catena decisionale che viene espressa nel regolamento.

In questo squadrone potete avere qualsiasi credo religioso o politico, essere bianchi neri, gialli o di qualsiasi altro colore vogliate abbronzarvi. Potete essere donne uomini o un intermezzo. Ma non potete mancare di rispetto al prossimo, non potete essere razzisti, non potete essere ingiuriosi o offensivi, non potete divulgare copie pirata o illegali attraverso i nostri mezzi, non potete diffondere cultura criminale o chi più ne ha e più ne metta. Insomma dovete mantenere decoro educazione e rispetto altrimenti sarete allontanati.

APPUNTAMENTI SETTIMANALI

A seguire vi riportiamo uno schema di quali sono gli appuntamenti fissi che lo Squadrone si impegna a sostenere.

Resta inteso che chiunque, in accordo con uno o più piloti, purché regolarmente iscritti allo Squadrone, possano trovarsi alle ore ed ai giorni più impensati, utilizzando tutte le risorse tecniche messe a disposizione dello Squadrone, per una o più ore di sano divertimento nei più svariati simulatori di volo.

Lunedì	ore 21.30	Volo Acrobatico
Martedì	ore 21.30	Falcon 4
Mercoledì	ore 21.30	Addestramento Falcon 4 e Abilitazioni
Giovedì	ore 21.30	Falcon 4 Missione Procedurale
Venerdì	ore 21.30	IL2 Forgotten Battle

COSA DOVETE ASSOLUTAMENTE AVERE!

Nello squadrone ci sono tanti modi per contattarsi, trovarsi, scambiarsi informazioni, ma sicuramente dovete avere :

- ICQ
- TEAM SPEAK
- UN JOYSTICK
- L'ISCRIZIONE ALLA MAILING LIST
- L'ISCRIZIONE AL FORUM
- FALCON 4.0 ALLIED FORCE
- IL2

BENVENUTI NELLA SEZIONE PILOTI DI FALCON 4.0

Eccovi atterrati nella sezione Falcon 4 del 69° Squadrone. Questa sezione è la colonna portante storica dello squadrone. E' dalla voglia di volare su questo splendido simulatore che ha preso origine tutto quello che oggi siamo.

E' la sezione a più alto tasso di realismo, qui non si vola se si è approssimativi, ogni cosa è curata nei minimi particolari, i Briefing di missione, i debriefing e le comunicazioni; tutto è teso a essere il più simile possibile alla realtà.

Nella sezione Falcon 4 non sono ammesse improvvisazioni, ogni appartenente ad uno dei due gruppi in cui è divisa la sezione deve svolgere il suo compito al massimo delle sue capacità.

I gruppi che compongono la sezione sono il Gruppo "Diavoli" e il Gruppo "Tigri": il primo annovera nel suo roster piloti con alta preparazione e lunga anzianità di volo. Il secondo i nuovi arrivati. La divisione è storica, infatti nelle origini il gruppo Tigri era destinato alla scuola del 69°, ora è rimasto il nome per dividere chi è un veterano di Falcon da chi è approdato a questo simulatore da poco tempo. Le abilitazioni da conseguire per volare in questa sezione sono le solite (Abilitazione al Volo, Abilitazione A/A, Abilitazione A/G), solo che qui c'è tanto di più da conoscere.

Vediamole nel dettaglio:

Abilitazione al volo:

Accensione F16
Accensione apparati di bordo (radar, contromisure, armamento, ICP, DED ecc..ecc..)
Navigazione con strumentazione elettronica
Navigazione con strumentazione analogica
Individuazione della propria posizione (Bullseye)
Volo in formazione
Autopilota
Atterraggio sotto controllo torre e ILS

Abilitazione A/A

RWR
Modalità radar
Sistemi di lancio (AIM 120 AIM9 ecc..ecc)
Riconoscimento bersaglio
Manovre offensive
Manovre difensive
Comunicazioni con l'Awaks



Abilitazione A/G

Modalità Radar
Ingaggio bersaglio a terra
Ingaggio bersaglio mobile
Ingaggio Bersaglio in mare
Modalità sgancio armamenti
Ingaggio SAM
Manovre di copertura dopo l'ingaggio

Potrà capitare di volare missioni con comunicazioni in inglese, ma non dovete spaventarvi il linguaggio usato è semplice e una volta imparate le poche frasi necessarie, non ci saranno più problemi.

Il Comandante della sezione è il Ten.Col Nightmare coadiuvato nel suo non facile compito dal Magg. Neverex.

A seguire, vi riportiamo le effigi dei due gruppi di volo descritti sopra.



Buon Volo a tutti. E ricordate sempre che, per quanto difficile, è pur sempre un gioco.

Ten.Col. NIGHTMARE

LA SCUOLA DI VOLO DI FALCON 4.0

La scuola di volo per Falcon 4 è diretta al conseguimento degli esami sotto descritti.

Le lezioni saranno tenute da uno dei piloti abilitati all'insegnamento e potranno essere di gruppo o singole, sempre nel rispetto degli impegni di ognuno.

1° Esame – ABILITAZIONE AL VOLO

Il primo esame sarà la base per un buon pilota di F-16.

Si proverà un decollo, un volo in formazione con tanto di punti di navigazione (steerpoint) ed un atterraggio.

L'istruttore si terrà in contatto con l'allievo tramite Team Speak per correggere eventuali errori durante il volo.

Nella fase di atterraggio sarà molto importante l'allineamento ed il rispetto delle comunicazioni radio con la Torre, nonché l'uso appropriato della strumentazione di bordo con particolare attenzione al TACAN.

E' importantissimo, per il superamento dell'esame, che l'allievo atterri con l'F-16 integro e senza danni.

2° Esame – ABILITAZIONE A/A (aria/aria)

Nel secondo esame si terrà una piccola missione contro caccia nemici.

Si potrà volare una missione CAP, o una SWEEP, quindi oltre a ripassare qualcosina del primo esame, si proverà l'utilizzo di ingaggi BVR (oltre il raggio visivo) ed a vista.

L'armamento utilizzato sarà AIM-120 Sidewinder e AIM-9 Sparrow.

Si terrà conto del comportamento in volo e durante il combattimento nonché del de-briefing finale al termine della sessione.

E' importantissimo, per il superamento dell'esame, che l'allievo atterri con l'F-16 integro e senza danni.

3° Esame – ABILITAZIONE A/T Step 1 (aria/terra)

Nel terzo esame si proverà una missione con l'utilizzo di armamento A-T.

Ci tengo a precisare che saranno utilizzate bombe "stupide" ossia bombe senza guida laser o altri dispositivi di guida.

Ci limiteremo con armamento (serie MK-82-84 e CBU) ad attaccare mezzi corazzati od edifici durante una missione in cui potrebbero comparire anche caccia nemici di appoggio (se presenti in numero molto limitato).

E' importantissimo, per il superamento dell'esame, che l'allievo atterri con l'F-16 integro e senza danni.

4° Esame – ABILITAZIONE A/T Step 2 (aria/terra)

Il quarto esame sarà ancora a base A-T.

In questa missione si proverà una combinazione di Maverick e Gbu (bombe a guida laser).

Tale esame è complementare a quello dello Step 1 per le armi A-T.

Per la modalità di svolgimento vale ancora ciò che ho esposto per il 3° esame.

E' importantissimo, per il superamento dell'esame, che l'allievo atterri con l'F-16 integro e senza danni.

Ten.Col. NIGHTMARE

FALCON

PROCEDURE DI BRIEFING

Quando ci troviamo ad affrontare una missione, c'è solo una regola base da tenere ben presente:

“Chi vola con un compagno o con un gruppo di volo, senza conoscere cosa sta facendo, è meglio che resti a casa!”

La frase può sembrare “cattiva”, ma vi assicuro che se voliamo senza conoscere dove stiamo andando, il nostro ruolo nella missione, il nostro obiettivo e le normali procedure per un'evasione improvvisa od una base di emergenza dove atterrare in caso di problemi, rischieremo solo di far fallire miseramente la missione causando a volte anche gravi danni ai nostri compagni di volo.

Ecco perché è così importante fare un buon Briefing.

Nel 69° Squadrone, ci sono svariate tipologie di briefing. Si va dai documenti presenti direttamente nel forum, a quelli stampati in PDF o addirittura trasformati in veri e propri video.

Non è importante come è fatto un briefing missione, l'importante è leggerlo!

In un buon briefing missione devono essere presenti SEMPRE questi elementi:

- La composizione e la destinazione dei package di volo.
- L'obiettivo di ogni singolo package.
- Il ruolo specifico di ogni singolo package nel contesto della missione.
- La dislocazione delle basi di emergenza.
- La tipologia d'ingresso e di uscita dalla zona del target.
- I settaggi delle comunicazioni radio tra i vari package.
- La presenza o meno di un'aerocisterna in volo.
- Gli aeroporti di partenza e di arrivo di ogni singolo package.

Quando si legge il briefing, è anche buona norma annotarsi su un foglietto di carta, i punti che ognuno ritiene fondamentali. Io, ad esempio, mi trascrivo le seguenti cose (e vi assicuro che ci stanno tutte su un foglietto):

1. Chi sono i leader dei vari package e la loro frequenza radio per un eventuale contatto.
2. Un piccolo disegnetto della zona del target schematizzando montagne, edifici, fiumi etc.
3. Le coordinate GPS del mio obiettivo e le sue caratteristiche (dimensioni ed orientamento).
4. L'heading di egresso dalla zona del target (per non rischiare uno scontro con altri velivoli).
5. L'aeroporto di arrivo e quello di emergenza con l'orientamento delle piste presenti e le loro frequenze radio ed ILS.

E' buona norma quindi dedicare a questo prezioso documento un po' del nostro tempo. Solitamente sono pronti due giorni prima dell'inizio della missione prevista e quindi scaricabili e consultabili agevolmente. Una parte importantissima del briefing poi, è la sua “discussione” con il proprio leader (nel caso siate gregari).

Scambiarsi opinioni e strategie d'intervento tra i vari componenti del package, assicurerà sempre il pieno successo della missione.

Ricordate però che è sempre il leader il vero responsabile di tutto: a lui infatti spetta la scelta delle armi dell'intero package.

Magg. GHOST

PROCEDURE DI ENTRATA IN MISSIONE

Entrare in missione presenta sempre una serie di problemi insormontabili.

Se si decide tutti di entrare in cockpit alle ore 21.00, state pur certi che se tutto va bene, il cockpit del vostro Vipers lo vedrete verso le 23.00 😊.

Ecco perché il 69° Squadrone si vuole dotare di un sistema di controllo “rigido” onde evitare spiacevoli disguidi e la perdita di SA da parte dei partecipanti.

Per poter partecipare ad una MISSIONE UFFICIALE del 69° Squadrone, stabilita ogni giovedì alle ore 21.30, è necessario controllare **prima** le seguenti cose, per far sì che al momento del via sia tutto a posto:

- Joystick funzionante con il proprio profilo di gioco (COUGAR o X52)
- Track IR attivato e funzionante (per chi lo possiede)
- Pedaliera attivata e funzionante (per chi lo possiede)
- Verifica della versione del gioco utilizzata
- Presa visione accurata del “Briefing Missione”
- Controllo dei settaggi TS a seconda di quanto stabilito nel “Briefing Missione”

Una volta controllate e verificate tutte queste variabile, è perentorio la presentazione dei piloti sul canale generale TS del 69° Squadrone entro e non oltre le ore 21.30. Il Col. MARLBORO, una volta fatto il check dei piloti presenti, stabilirà immediatamente il COMANDANTE DI MISSIONE per quello specifico giovedì.

A questo punto ed entro le 21.45, tutti si separeranno immediatamente sui canali TS assegnati a seconda del package e provvederanno a lanciare il simulatore di volo.

Una volta che tutti i piloti si saranno ritrovati nella chat del Falcon, resteranno in attesa dell’ok da parte del COMANDANTE DI MISSIONE per collegarsi alla missione prevista prendendo posto nel rispettivo package assegnato entro e non oltre le ore 22.00.

Una volta presa posizione all’interno del proprio package, tutti i piloti saranno tenuti ad un breve briefing da parte del loro leader su particolari aspetti della missione e sul carico armi previsto per il volo. Questo briefing prescinde dal BRIEFING MISSIONE che tutti dovranno aver letto e che il leader darà per scontato che voi abbiate letto bene. Il briefing del leader si concluderà tassativamente alle ore 22.15 e lo stesso leader comunicherà il ready al Comandante di Missione con la seguente frase:

GRUPPO (sigla del package) PRONTO A PARTIRE
Es. **“GRUPPO COWBOY PRONTO A PARTIRE”**

Una volta ricevuto il ready dai vari Leader, il Comandante di Missione comunicherà a tutti i package il FLY, ed ogni componente i gruppi di volo, dovrà lanciare il gioco. Si presume che tutti siano nei cockpit entro e non oltre le 22.30.

PROCEDURE DI TAXY

A seconda della tipologia prevista di missione, si potrebbero verificare unicamente due condizioni di ingresso al Taxy.

1. RAMP START
2. TAXY

In ambedue le situazioni, tutti i componenti del package, una volta entrati nel proprio cockpit, lo dovranno comunicare al proprio leader con la seguente frase:

(Callsign) (numero di formazione) IN COCKPIT
Es. "COWBOY 2 IN COCKPIT"

A questo punto, una volta che il leader ha ricevuto l'entrata in cockpit da parte di tutti i componenti la sua formazione di volo, autorizzerà la messa in moto dei Viper secondo le procedure standard del 69° Squadrone, nel caso di RAMP START oppure contatterà direttamente la Torre di Controllo per chiederle l'autorizzazione a percorrere la TAXY.

PROCEDURE DI VOLO IN FORMAZIONE

Lo scopo della formazione è quello di avere un supporto reciproco tra gli aerei che ne fanno parte in modo da mantenere la situazione sotto controllo durante tutte le fasi del volo.

L'utilizzo di una buona formazione può incrementare notevolmente le capacità difensive ed offensive della stessa e quindi aumentare le possibilità di successo della missione.

Esistono due grandi gruppi di formazioni nei quali sono racchiusi tutti i vari tipi: *Two Ship* e *Four Ship*.

Two Ship: è la formazione base ed è composta da due aerei. I piloti si distinguono in leader e wingman (gregario): il primo è quello che dà gli ordini e prende le decisioni; il secondo deve obbedire al leader e fornirgli tutte le informazioni necessarie alla missione.

Four Ship: rappresenta la formazione composta da quattro aerei. Questo gruppo di formazione si basa sugli stessi principi della Two Ship con la differenza che si avranno due leaders, ognuno con le proprie responsabilità ed il proprio gregario.

Tutti gli altri gruppi di formazioni non sono nient'altro che combinazioni di quelli appena descritti.

FORMAZIONE STRETTA



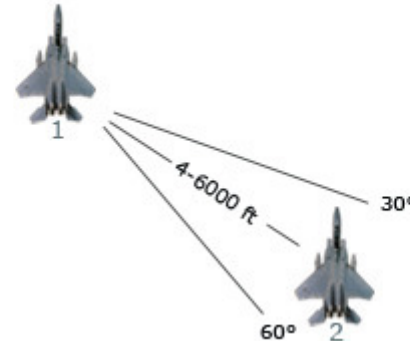
La *formazione stretta*, tipica delle pattuglie acrobatiche, viene utilizzata solo in casi particolari dagli aerei da combattimento.

E' facile intuire che questo tipo di formazione limita notevolmente le capacità di manovra e di reazione dei velivoli se non usata in sincronia ed è quindi spesso rimpiazzata da formazioni più pratiche ed appropriate.

Solitamente viene usata durante il decollo e i ricongiungimenti, prima di passare al tipo di formazione stabilita nel briefing di missione.

Può essere utilizzata solo con condizioni atmosferiche favorevoli (buona visibilità e in assenza di vento).

WEDGE TWO SHIP

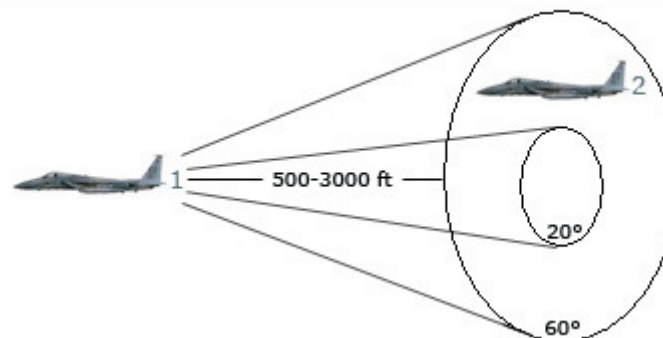


La formazione *wedge two ship* è composta da due velivoli sullo stesso piano con il gregario che si trova in una posizione arretrata con un angolo che varia tra i 30° ed i 60° rispetto al leader.

Questa è la formazione più utilizzata dai piloti perchè offre diversi vantaggi: è molto maneggevole perchè la distanza tra i due aerei è sufficiente per eseguire qualsiasi manovra con sicurezza; è possibile cambiare formazione in poco tempo e con semplici variazioni; i due aerei sono sempre bene in vista tra loro.

Tuttavia lo svantaggio principale è che non fornisce una protezione adeguata nella zona posteriore di essa.

FIGHTING WING



La formazione *fighting wing* viene usata spesso tra i piloti. Il wingman si trova ad ore 6 in un cono tra i 20° ed i 60° rispetto al leader, come se stesse effettuando un dogfight con esso. La distanza tra i due velivoli non è fissa, ma varia tra i 500 ft ed i 3.000 ft.

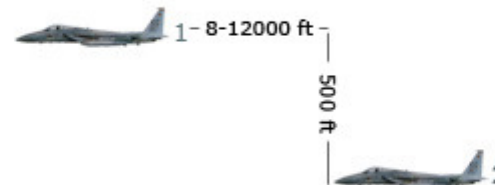
Questo tipo di formazione permette al gregario di tenere sempre sotto controllo i movimenti del leader senza intralciarlo nelle manovre, tuttavia non fornisce una copertura adeguata nella parte posteriore.

FLUID TWO



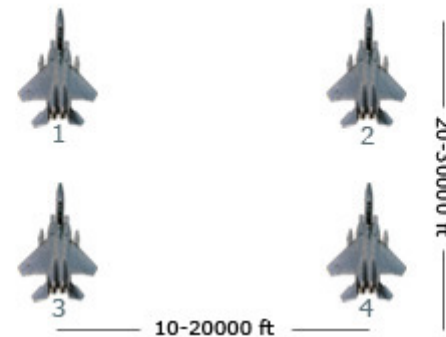
Nella formazione *fluid two* i due aerei si trovano alla stessa quota ed allineati uno di fianco all'altro. La distanza tra i due velivoli varia dai 4.000 ft ai 6.000 ft. Il vantaggio principale risulta il buon controllo reciproco che offre. Anche questa formazione però lascia scoperto il lato posteriore.

TRAIL TWO SHIP



La formazione *trail two ship*, ma più in generale la formazione *trail* è quella che viene utilizzata durante voli notturni o con scarsa visibilità (IMC) perchè permette l'utilizzo del radar da parte dei velivoli che si trovano dietro il leader. Grazie al radar possono fornirgli una buona copertura e conoscere con precisione la distanza da esso anche in condizioni di visibilità nulla. In caso di perdita del contatto radar, sarà compito del leader aggiornare il wingman sulla propria posizione. La distanza tra un aereo e l'altro varia dagli 8.000 ft ai 12.000 ft mentre ogni aereo si trova ad una quota inferiore di 500 ft rispetto al velivolo che lo precede. E' la formazione con la quale il package si presenta all'atterraggio con apertura.

BOX



La formazione *box* prende il nome dalla forma che assumono i quattro aerei, ovvero una forma rettangolare in cui i velivoli fanno da vertici. In pratica le due coppie di velivoli volano in fluid two mentre i due leader sono in trail. I due aerei in posizione arretrata si trovano anche ad una quota più bassa, in modo da controllare meglio la situazione e fornire supporto visivo alla prima coppia.

Questa formazione viene utilizzata durante missioni in cui bisogna colpire un bersaglio importante, in modo tale che se la prima coppia di velivoli dovesse mancare il bersaglio, ci penserebbero gli aerei 3 e 4.

OFFSET BOX



La formazione *offset box* non è altro che una variazione della *box* in cui i due aerei arretrati si trovano in modo sfasato rispetto agli aerei che li precedono. Più precisamente il secondo leader vola mantenendo la separazione orizzontale dietro al primo leader come se fosse una *box*, ma vola al centro dei due aerei del primo elemento.

I principali vantaggi che offre questa formazione sono la grande capacità di supporto reciproco, la difficoltà da parte del nemico di individuare i quattro elementi e l'ottima capacità offensiva. Tuttavia non è facile mantenere questo tipo di formazione data la difficoltà di mantenere il contatto visivo tra gli elementi.

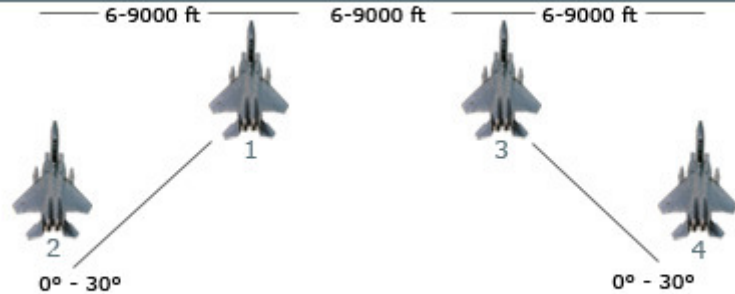
WEDGE FOUR SHIP



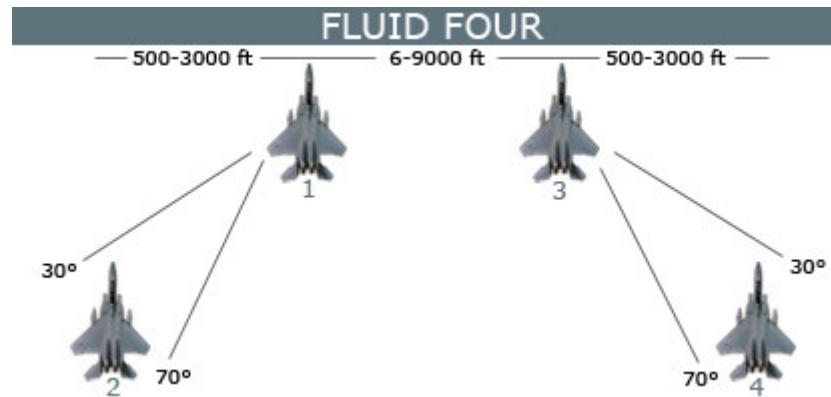
La formazione *wedge four ship* in pratica è la combinazione di due *wedge two ship* in cui i rispettivi leaders volano in trail. I vantaggi che questa formazione apporta sono la capacità offensiva nel lato anteriore e la possibilità di eseguirla in condizioni meteo avverse. Di contro questa formazione limita molto la manovrabilità dei velivoli, è carente dal lato difensivo e può essere avvistata facilmente.

FALCON

SPREAD

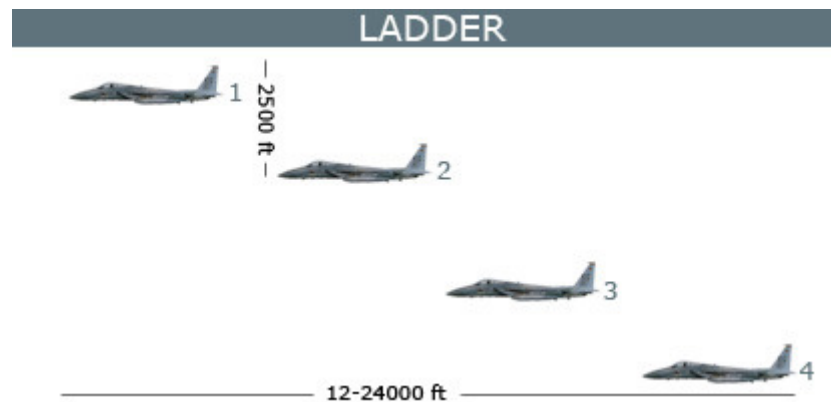


Nella formazione *spread* i due leaders volano allineati in posizione avanzata con una distanza che va dai 6.000 ft ai 9.000 ft mentre i gregari si mantengono tra gli 0° ed i 30° rispetto alla linea di avanzamento con una distanza sempre pari a 6.000 ft - 9.000 ft dai rispettivi leaders. Questa formazione viene utilizzata spesso durante attacchi BVR data la sua capacità offensiva mentre viene evitata per voli a bassa quota vista la larghezza complessiva che può superare le 4 miglia.



Nella formazione *fluid four* i due leaders volano allineati in posizione avanzata con una distanza che va dai 6.000 ft ai 9.000 ft mentre i gregari formano una formazione wedge con i rispettivi leaders e si mantengono ad una distanza che varia dai 500 ft ai 3.000 ft dai leaders con un angolo dai 30° ai 70°.

Con questa formazione i gregari possono mantenere molto facilmente la posizione essendo non molto lontani dai leaders, ma la vicinanza degli aerei d'altra parte ne penalizza le capacità difensive.



In una formazione *ladder* gli aerei sono disposti in scala: ognuno in posizione più arretrata e ad una quota più bassa dell'aereo che li precede. La distanza tra un velivolo e l'altro varia dai 3.000 ft ai 6.000 ft mentre in verticale intercorre uno spazio di 2.500 ft tra ogni aereo.

Come la trail, anche la ladder può essere utilizzata in condizioni di scarsa visibilità. Spesso viene utilizzata per attacchi terrestri durante i quali ogni velivolo assume un compito differente.

BENVENUTI NELLA SEZIONE PILOTI DI IL2

In fase di allestimento.

IL2

www.69squadrone.it