

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 71 (1999)
Heft: 1

Artikel: Una Lady sugli Hawk svizzeri
Autor: Galli, Benedetto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Una Lady sugli Hawk svizzeri

BENEDETTO GALLI (DA RIVISTA AEREI)

Pascale Schneider, 24 anni è stata la prima donna a ricevere l'abilitazione per pilotare jet militari nelle Forze Aeree Svizzere. Attualmente è in servizio quale istruttrice alla scuola piloti di Emmen, in questa intervista si racconta ripercorrendo tutte le fasi del duro addestramento che i candidati piloti devono affrontare per poter conseguire il brevetto.

Come è nato il tuo interesse per l'aeronautica?

Volare è sempre stata una passione, ma non avrei mai pensato che sarebbe stato possibile anche alle donne accedere alla carriera di pilota militare. A 15 anni ho intrapreso un apprendistato commerciale presso Swissair, in quanto il mio interesse nell'aviazione era rivolto soprattutto ai grandi aerei come il Jumbo Jet. Alla Swissair ho conosciuto degli apprendisti meccanici che mi hanno parlato dell'IAP (Istruzione Aeronautica Preparatoria). Questi corsi preparatori sono assolutamente importanti per chi si vuole candidare come pilota militare (sono aperti però anche a chiunque), e per parteciparvi bisogna annunciarsi al più tardi entro il 16esimo anno d'età. Dai 16 fino ai 20 anni i partecipanti sono sottoposti a diversi test medici, prove scritte e colloqui con psicologi. Nel corso di questo quadriennio si fanno due volte due settimane di corsi di volo. Coloro che hanno superato con successo questi corsi selettivi saranno ammessi alla Scuola Reclute per piloti di Magadino.

Ti ricordi quanti eravate all'inizio dei corsi preparatori e quanti siete rimasti dopo?

Quando ho cominciato i corsi a 16 anni eravamo all'incirca un migliaio, ma al momento di incominciare la scuola reclute a Magadino eravamo solo una quarantina! Purtroppo in questi anni il numero di coloro si candidano per diventare piloti è in diminuzione.

Come si svolge la formazione di pilota militare?

Alla scuola reclute le prime 3 settimane e mezzo sono dedicate all'istruzione militare di base (marce, uso delle armi ecc.) e servono per testare quanto le reclute possano reagire dormendo pochissimo e sottostando a stress fisico e psichico. Un ulteriore periodo di 3 settimane circa è dedicato alla selezione per il volo sui PC-7. Dopo dunque 7 settimane d'introduzione comincia la formazione vera e propria e a questo punto restano soltanto da 10 a 15 allievi piloti (ultimamente però l'iter di formazione ha subito alcuni cambiamenti e vi sono delle differenze rispetto a quando avevo svolto io la scuola). Al termine delle 70 settimane di istruzione si calcola che circa altri due o

tre allievi vengano estromessi e alla licenza di pilota giungono così circa 10 o 12 persone (complessivamente sia piloti di elicotteri che di jet). La formazione di base sui PC-7 è di 18 settimane ed è uguale sia per i futuri piloti di jet che di elicottero, dopo le quali la classe viene "divisa" e continua separatamente (es. sei allievi su elicottero e otto su jet). Coloro che scelgono l'elicottero incominceranno a volare con l'Alouette III e al termine della loro istruzione verrà data loro la licenza di pilota col grado di tenente. I futuri piloti di jet svolgeranno su gli Hawk 30 settimane di istruzione per poi passare alla scuola ufficiali con gli F5 "Tiger" II (complessivamente in 70 settimane circa di scuola gli allievi passano dal PC-7 al Tiger). Al termine di questi corsi ha luogo un'ulteriore divisione. Viene data la possibilità di scegliere la carriera di pilota professionista nella Squadriglia di Sorveglianza oppure restare pilota di milizia (questi ultimi tenuti comunque a un periodo di servizio annuale regolare). La formazione continua anche quando si entra nella Squadriglia di Sorveglianza con altri tre anni di scuola. Il primo anno si alternano una o due settimane di teoria (matematica, aerodinamica, francese, inglese, fisica storia ecc.) con una o due di volo. Il secondo anno di formazione (nel quale mi trovo io) si fanno i primi corsi di monitore con quattro settimane di teoria in cui si apprendono didattica e metodica (come si fa una lezione ecc.) seguite da altrettante in cui si apprende tra l'altro a volare col PC-7 sul sedile posteriore (quello su cui si trova l'istruttore) e infine circa 10 o 12 settimane di pratica in Canton Ticino a Magadino per svolgere il primo corso come istruttore di PC-7 alla scuola reclute. In seguito si prosegue passando al corso teorico per istrutto-

Il tenente Pascale Schneider, 24 anni, è la prima donna svizzera pilota di jet militari nella Squadriglia di sorveglianza; attualmente è «monitore» presso la scuola di volo sugli Hawk.



ri su Bae Hawk a Emmen della durata sempre di quattro settimane seguite da 25 di pratica alla scuola piloti (che sto svolgendo attualmente). Il terzo anno si ha la possibilità di fare il B/IFR presso la scuola della Swissair la cui durata è di circa 7 mesi. La B/IFR è la licenza di pilota civile che noi non abbiamo. Essenzialmente riguarda il volo strumentale che certo apprendiamo anche da militari ma con parametri diversi da quelli civili.

In quale momento ti è stata data la chance di diventare pilota di jet militari?

Nel 1994 per la prima volta quattro ragazze hanno potuto seguire le scuole reclute piloti anche se al momento era possibile per loro formarsi solo sugli elicotteri (una fra queste ha deciso di continuare la carriera di pilota di elicottero nella Squadriglia di Sorveglianza). Un anno più tardi quando ho incominciato io eravamo in tre ragazze alla scuola reclute e dopo 7 settimane di scuola ero restata solo io! Anche allora ci era permesso formarci solo su elicotteri e così ho seguito l'istruzione sull'Alouette III ma poco prima dal raggiungimento del brevetto (era il maggio del 1996) il Consiglio Federale aveva deciso di fare un test aprendo anche alle donne la possibilità di volare sui jet, ma limitatamente al Bae Hawk. Così venne comunicato sia a me sia alle quattro ragazze già formate come piloti di elicottero se volevamo fare questa esperienza, ma sono stata la sola ad accettare. Così ho dovuto cominciare nuovamente la scuola per allievi piloti, ma con il grado di tenente in quanto nel mentre ero già entrata a far parte della Squadriglia di Sorveglianza. Ho ripreso l'istruzione partendo dal Bae Hawk. Dopo che i miei compagni di corso continuavano la loro formazione sul Tiger io sono restata sull'Hawk e ho contemporaneamente seguito anche il corso di teoria alla scuola della Squadriglia di Sorveglianza.

La tua formazione è stata dunque uguale a quella dei suoi colleghi?

Sì, anche se su di me sentivo una pressione differente, forse dovuta a me stessa, in quanto non volevo limitarmi a fare le cose per bene, ma ottimamente. Purtroppo però non posso ancora volare sul Tiger e sull'F/A-18 perché sono aerei da guerra. Certo si fanno esercitazioni di tiro anche sull'Hawk, ma in caso di guerra gli Hawk non avrebbero nessun ruolo quali aerei da combattimento.

Così le donne possono diventare pilota di jet militare ma non di jet militare da combattimento...

Si è proprio così. C'è una legge in Svizzera che non permette alle donne soldato di portare armi se non per difesa personale. Anche se credo che fra qualche tempo le cose cambieranno. Infatti in questa fase di test relativa al pilotaggio dei jet non si sono riscontrate differenze di rendimento tra donne e uomini né sul piano fisico né psichico. Certo ora la formazione

è limitata all'Hawk, ma credo che ci sia la volontà da parte dei politici e dei militari perché siano possibili ulteriori cambiamenti.

Hai incontrato difficoltà particolari nella tua formazione?

Essendo l'unica ragazza alla scuola per i piloti non è stato sempre facile. Ho avuto sempre buone relazioni coi miei colleghi ma qualche volta si ha la necessità anche di potersi confidare e parlare con un'amica. Comunque credo di aver incontrato qualche pregiudizio nei miei confronti da parte di piloti più anziani, perlomeno ho avuto questa impressione. Credo che qualche volta gli uomini abbiano voluto vedere se ero veramente all'altezza. Devo dire però che la maggior parte dei piloti mi hanno incoraggiato.

Cambieresti qualcosa nell'addestramento se ne avessi la possibilità?

Mi è piaciuta molto la formazione su elicottero e mi è dispiaciuto veramente doverlo lasciare per il jet, non è stata una decisione facile, perché non mi era permesso mantenere entrambe le qualifiche.

Cosa consiglieresti alle altre ragazze che volessero seguire la carriera di pilota?

Devono avere bene in chiaro il loro traguardo, avere molta forza di volontà e tenacia, perché la formazione è lunga e impegnativa. Se si può contare su un sostegno familiare è sicuramente una buona cosa. Credo però che sia necessaria anche una maggiore informazione verso le ragazze riguardo le possibilità di diventare donne pilota perché sono poche a conoscenza che è già necessario annunciarsi alle età di 16 anni. È veramente presto come età; per i ragazzi è diverso perché spesso dimostrano già un interesse in campo aeronautico, invece le ragazze no e ne ho incontrate già diverse che mi hanno detto "se l'avessi saputo prima...".

Come si svolge una tua giornata tipo quale istruttrice?

Faccio sia teoria in classe che lezioni in volo. Si comincia con la diana alle 6'00, poi segue la colazione. Alle 7'10 c'è la prima lezione di teoria (ad esempio la simulazione di una panne alla turbina). Alle 7'30 c'è il primo briefing della giornata con tutti gli allievi e tutti i monitori; viene presentata la situazione meteo, vengono dati gli ordini del giorno e si riceve la pianificazione (che è stabilita dal capo istruttore e da un ufficiale). Tra le 7'30 e le 8'00 ho comunque tempo di prepararmi per il primo briefing personale che avrò con l'allievo verso le 8'00, nel corso del quale discuto con lui della missione che lo aspetta, cosa deve fare, quali sono i possibili errori e come deve fare per evitarli ecc. Dopo un quarto d'ora ci rechiamo all'aereo che ci viene "consegnato" dai meccanici; si decolla e il volo dura 45-60 minuti. Una volta atterrati c'è il debriefing che prevede prima una auto analisi dell'allievo pilota che commenta il suo

In questa fase di test relativa al pilotaggio dei jet non si sono riscontrate differenze di rendimento tra donne e uomini, né sul piano fisico né su quello psichico.

volo poi è la volta del monitore che deve dare il suo giudizio e indicare cosa è andato bene e cosa no. Dato che ci sono più allievi che monitori si può arrivare a compiere anche quattro missioni giornaliere, gli allievi solo due. Attualmente si sta svolgendo l'istruzione sul volo in formazione per il quale sono necessari due aerei uno con a bordo l'allievo e un istruttore l'altro con a bordo solo l'istruttore. Terminato il debriefing della prima missione e prima del briefing della seconda missione quale istruttrice devo redarre un giudizio sull'allievo e pianificare la missione successiva, si è effettivamente un po' stressati! La seconda missione è in programma verso le 10'00. A mezzo-

Un Hawk durante un'esercitazione (foto Forze Aeree Svizzere).



giorno si ha la pausa per il pranzo e spesso alle 12'30 si deve di nuovo ricominciare.

Quando sono predisposte solo tre missioni al giorno, il tempo che avanza è dedicato alla preparazione teorica, attualmente sto istruendo sul tiro con gli Hawk e devo tenere 12 lezioni sull'argomento.

Malgrado dunque non possa pilotare aerei da combattimento l'istruzione di tiro sull'Hawk (a mezzo di un cannone montato in un pod) è considerata necessaria al fine di conoscere interamente le potenzialità di questo aereo. Sono stata istruita e istruisco alle basi combattimento aereo, anche se limitato alle prime nozioni. L'Hawk non è supersonico, normalmente con gli allievi durante le lezioni in volo si arriva tra i 400-450 nodi che corrispondono (moltiplicando per 1.8) a circa 800 Km/h. I fattori di carico in "g" sono tra i -2 e +7g. Verso le cinque del pomeriggio c'è un rapporto con tutti gli istruttori, nel quale vengono discussi caso per caso i rendimenti dei singoli allievi e si cerca di aiutare chi si trova in difficoltà. Infatti può capitare a tutti di avere una giornata no, è umano; ciononostante se il calo di rendimento è progressivo e dura magari più settimane è necessario intervenire per capirne le cause e se non intervengono miglioramenti non resta altro che "congedare" l'allievo. Casi del genere, anche se rari in quanto coinvolgono annualmente solo un paio di aspiranti piloti, possono capitare soprattutto al momento dell'inizio dell'istruzione sui PC-7 a Magadino. Possibilità di allontanamento sono comunque possibili in qualsiasi momento dell'istruzione anche se in teoria dopo il brevetto e con il grado di tenente ciò non è più possibile a meno che il pilota non l'abbia combinata davvero grossa. Ritornando al piano orario della giornata alle 18'00 viene servita la cena, dopodiché dalle 19'30 fino alle 21'30 ha luogo l'ultima lezione della giornata. Normalmente il mercoledì sera è concessa una serata libera. ■