



Circolo della P.A.N.

Anno 4 Numero 05 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale,
- Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 01-06-2002

Il Presidente Gen. Vittorio Cumin

Finalmente, nel solco della tradizione alla quale si rifanno quasi tutti i Reparti di volo dell'Aeronautica Militare, anche il 313° Gruppo A.A., a quarant'anni di distanza dalla sua fondazione, ha organizzato il primo Raduno di tutto il personale che ha avuto il privilegio di farne parte.

Avevo condiviso pienamente l'idea di coloro che avevano promosso tale iniziativa perché poteva essere l'occasione per ritrovarsi tutti, vecchie e nuove generazioni, in un ambiente più ristretto e familiare diverso da quello del Raduno delle Pattuglie Acrobatiche dove, considerata l'altissima affluenza di pubblico, uno poteva trovare difficile, se non impossibile, incontrare e stringere almeno la mano all'amico che non vedeva da anni. Penso agli Specialisti che con la loro dedizione, senso di responsabilità ed attaccamento al Reparto hanno fatto e continuano a fare in modo che il 313° sia ammirato ed invidiato da tutte le Aeronautiche d'Europa e del mondo.

Sono passati quarant'anni ma è sempre viva in tutti noi la memoria di uomini, piloti e tecnici, che tra mille difficoltà e carenze di mezzi, hanno fatto sì che il sogno di Squarcina diventasse realtà.



Il 6 aprile quindi, in una calda giornata primaverile, ci siamo ritrovati numerosi sull'Aeroporto di Rivolto supportati ed onorati anche della presenza del C.S.M.A. Gen. Sandro Ferracuti, del Comandante la Squadra Aerea Gen. Pasquale Garribba e dal Comandante della Divisione Aerea C.B.R. Gen. Antonio Urbano.

Gen. B.A. Vittorio CUMIN



Rivolto 6 aprile 2002 - foto di gruppo dei Radunisti partecipanti al 1° Raduno 313° Gruppo

3 marzo 1961 costituzione del 313° Gruppo A.A.

Il 3 marzo, sulla piazzola in testata pista 06 dell'aeroporto di Rivolto, un uomo, un pilota, scrutava il cielo pieno di sole nell'attesa di qualcuno, di qualcosa.

Nella sua mente, progetti, propositi e disegni si succedevano in un sogno da realizzare.

Finalmente un rumore lontano lo faceva trasalire. Pochi secondi e sul campo si presentava la formazione a "cuneo" di sei "Sabre" per un passaggio.

Il team si allontanava, si portava sulla città di Udine, poi sull'aeroporto di Campoformido, dove eseguiva un "looping", per rientrare su Rivolto e presentare un "programmino" acrobatico.

Dal momento dell'entrata sul campo dei "Sabre", lo sguardo di Squarcina non li lasciò un momento. Con la commozione alla gola li seguì su Udine, su Campoformido, li controllò su Rivolto in ogni manovra.

Al parcheggio i piloti andarono incontro al nuovo "Capo" per stringergli la mano, per avere il conforto del bravo.

"Ragazzi, una pattuglia acrobatica non è fatta soltanto di passione e di volontà, ma anche di parametri da mantenere! - tuonò bonariamente Squarcina. Domani incominceremo con una formazione di quattro".

Quei sei bravi ragazzi presero la strada del Circolo Ufficiali per festeggiare con Squarcina l'arrivo e l'inizio di una nuova vita.

In linea rimanevano i sei "Sabre" con sulla coda l'emblema del "Cavallino Rampante".

Piloti, specialisti e velivoli prendevano la nuova identità.

Il 3 marzo l'avvenimento, anche se l'atto di nascita porta la data del 1° marzo.



Il "Cavallino Rampante" in arrivo a Rivolto.

Per il volo acrobatico collettivo italiano è l'anno zero di una nuova Era storica.

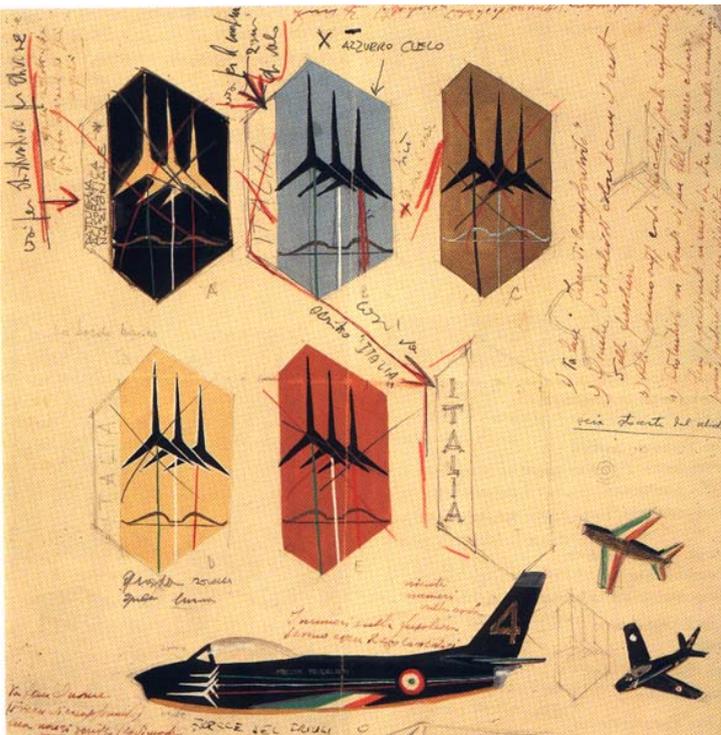
Cinque giorni di libertà ai piloti per la sistemazione logistica a Campoformido e per dare modo a Squarcina di fare il punto della situazione, nonché di pianificare un programma "d.o.c."

Al momento della costituzione della "Unità Speciale", questa la forza del personale assegnato:

- 1 Ufficiale Superiore Comandante;
- 6 Ufficiali subalterni piloti provenienti dalla 4^a Aerobrigata;
- 27 Specialisti;
- 10 Autisti;
- 1 Maresciallo Pilota (Ufficio Segreteria);
- 1 Sottufficiale Armiere con mansioni d'ufficio;
- 1 Graduato scritturale.

Pensieri e problemi non erano pochi in quel periodo per il Comandante del neo costituito Reparto acrobatico.

È verità che, se il progetto "Unità Speciale" promosso da Squarcina e da Ceoletta andò a buon fine, il merito va tutto al Gen. Aldo Remondino, allora Consigliere Militare presso il Quirinale. E la sua determinata volontà fu tale da essere oggi, giustamente, considerato il "padre spirituale" della P.A.N. - "Frecce Tricolori".



... idee, suggerimenti per dare un nome ed un distintivo alla P.A.N...

Nel ricordo di Danilo Franzoi

Pochi giorni dopo i festeggiamenti per il Raduno del 313° Gruppo, un così importante avvenimento passava in secondo piano a seguito del tragico incidente che ci ha privati per sempre della presenza del Gen. Danilo Franzoi, in passato leader e Comandante del 313° Gruppo.

Caro Danilo, abbiamo vissuto anni meravigliosi in pattuglia, all'inizio Tu solista ed io leader e poi Tu numero uno del team ed io in biga con il microfono in mano a seguire le evoluzioni delle Frece da Te magistralmente portate.

E sei venuto pure in seguito a darmi il cambio presso il Comando delle Forze Alleate in Europa, in Belgio, al termine del mio mandato.

Non dimenticherò il Tuo carattere estroverso e la Tua gioia di vivere, il Tuo temperamento un po' guascone sia che si trattasse di sparare looping o tonneaux in quel di Le Bourget o di buttarsi a rotta di collo con gli sci ai piedi lungo le Tue amate piste "nere" della Val Gardena.



Bruxelles 1965 - Cumin, Paul van Essche, Peracchi, Franzoi

Grazie Danilo per avermi dato l'opportunità di godere della Tua amicizia.

Gen. B.A. Vittorio CUMIN

L'addio delle "Frece Tricolori"

Con una lunga scia tricolore tracciata nel cielo di Udine dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale è stato dato l'ultimo saluto al Gen. B.A.(r) Danilo Franzoi, 70 anni, già Comandante delle Frece Tricolori, deceduto in seguito a un incidente stradale. Il rito funebre è stato celebrato lunedì 17 aprile, nel tempio Ossario. Il passaggio delle Frece, salutato dall'applauso di centinaia di persone, è stato l'ultimo momento dell'addio.

Durante la cerimonia, il Gen. Zardo ha ricordato lo scomparso ma anche le altre vittime nell'esercizio del loro dovere. Il rito è stato concelebrato dal parroco, don Vittorino Di Marco, dell'arciprete di Codroipo, Monsignor Remo Bigotto e del cappellano militare don Adolfo Volpe, amico dello scomparso, il quale ha anche pronunciato un toccante saluto di commiato. Franzoi è stato ricordato anche dagli alpini, poiché concluse la sua lunga e

prestigiosa carriera militare proprio presso il Comando Julia in qualità di ufficiale addetto all'aereo-cooperazione.

Numerosi sono stati coloro che hanno assistito alla cerimonia, durante la quale allo scomparso sono stati resi anche gli onori militari. Gli sono stati riconosciuti i grandi meriti, acquisiti durante la carriera, nel corso della quale ha ricoperti tutti i ruoli più importanti quale pilota e comandante delle Frece Tricolori. Il feretro è stato poi trasportato a Mezzolombardo, città di nascita, per la tumulazione. Lo scomparso lascia la moglie Emma e le figlie Lucia e Cristina. Il Gen. Franzoi lascia un caro ricordo in tutti gli appassionati dell'attività aerea, essendo stato un pilota con grandi capacità e ineguagliabile professionalità. Alla base di Rivolto ha contribuito a fare apprezzare ulteriormente la P.A.N. nelle sue esibizioni in Italia e all'estero, per essere stato l'unico a conquistare due "cloche", riconoscimento attribuito ai migliori piloti in assoluto.

L'amico e il Comandante

Ci ha lasciati in un venerdì piovoso, come suo stile in silenzio, senza avviso, l'amico, il Comandante. Di Lui non dimenticheremo il sorriso e lo sguardo ammiccante al di sopra delle lenti brune, in linea di volo. Anche nei momenti più impegnativi riusciva a trovare un sorriso per tutti, tornando poi cupo al pensiero delle responsabilità che il volo imminente richiedeva.

Ci mancherai Danilo! I "vecchi" del 313° Gruppo A.A. non Ti dimenticheranno mai!

Uno di noi.



Gen. B.A. Danilo Franzoi

Così nacque per me la P.A.N.

Con il cambio di Comando tra il Magg. Mario Squarcina e il Magg. Roberto Di Lollo finisce il periodo della fondazione. Nel 1964 inizia l'opera di stabilizzazione della P.A.N. e per gli "uomini senza volto" ci sarà un incremento numerico progressivo, che fece parafrasare la sigla coniata del Com.te Di Lollo "U.N.P.A." in "U.F.R.S." (Unione Friulani Rimpatriati Speciali): sì, perché un Reparto così attivo non dava tempo all'ambientamento e al doppio comando, richiedendo immediatezza d'impiego alle nuove forze. Quindi tra una sofferenza e l'altra, come già detto, l'umorismo non mancava!

L'anno 1964 vuol dire "G. 91", una macchina italiana nella progettazione e costruzione, valorizzata soprattutto dal motore inglese (primo motore a reazione capace di accelerare quasi pari al motore alternativo: "una delizia il suo SLAM!") e carrello francese (grande protagonista per decolli e atterraggi su strisce erbose) che ne facevano il vanto dell'Italia e della P.A.N.. Personalmente ero uno dei pochi che lo aveva già vissuto, sia nella fase di sperimentazione a Torino sia al Reparto. La sua linea aerodinamica ci faceva sentire più forti al cospetto di altre macchine volanti straniere. La manutenzione era più delicata, e per questo rendeva maggiormente partecipi "gli uomini senza volto" al successo generale che lo vide protagonista per molti anni. Gli uomini che sedevano ai loro comandi mi sono apparsi "per sempre" i migliori sotto ogni aspetto. La professionalità apportata alla P.A.N. fece progressivamente diminuire l'autostima di appartenenza degli "uomini senza volto" perché sempre più distanti dagli eventi che potevano gratificare il loro impegno. La vita sociale si distanziò sempre di più nel



Rivolto - 29 ottobre 1963 - Cambio di consegne tra il Magg. Pil. Mario Squarcina e il Magg. Pil. Roberto Di Lollo.

tempo, fino quasi ad estraniarci "fisicamente", ma non moralmente: l'appartenenza non subì mai flessioni. Si giunse così fino al 25 aprile 1970..., sei anni per descriverli non sarebbero sufficienti, nemmeno un volume di seicento pagine; dal mio diario estrarrò solo una piccola parte dedicata agli amici, ai più grandi, a coloro che immolarono, per l'Italia, per l'Aeronautica Militare, per il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico la loro vita:



Cap. Salvatore De Crescenzo
M.llo Giambattista Toso
M.llo Erminio Torondo
M.llo Luigi Caporossi
M.llo Rosario Fichera
S.M. Giuseppe Valentino
S.M. Bruno Bot
Serg. Eraldo Bertolini
Serg. Pietro Grassi
Serg. Gerardo Cavaliere

Roberto De Simone

Rivolto - Gruppo Sezione Tecnica P.A.N.

Tre anni fa l'inizio dell'Operazione Allied Force...

Il 24 marzo 1999, alle ore 02:00 AM viene dato ufficialmente il via all'operazione "Allied Force", con l'attacco aereo di obiettivi militari serbi in Kosovo. Lo sforzo sostenuto è stato assicurato quasi in concomitanza con la ristrutturazione dell'Aeronautica Militare, avvenuta il 1° marzo 1999.

In tale contesto si è reso necessario l'impegno ed il sacrificio di tutti coloro i quali hanno partecipato direttamente ed indirettamente alla Campagna aerea della NATO, garantendo assetti operativi ed il supporto logistico necessario per ospitare, nelle dodici basi dell'Aeronautica Militare coinvolte, le forze aeree alleate, quasi sei volte superiori a quelle della nostra Aeronautica. Gli assetti aerei NATO dedicati all'operazione "Allied Force" sono via via incrementati sino a raggiungere le settecento unità, di cui circa cinquecento rischierate sulla nostra penisola, questo ha comportato notevoli difficoltà a tutti i livelli.

La presenza di quattordici Paesi coinvolti nell'operazione, con assetti alquanto eterogenei, con caratteristiche dissimili, condotti in modo non del tutto standardizzato, ha subito reso necessaria l'applicazione della dottrina NATO. Con la fine della Guerra Fredda, il potere aereo ha acquisito negli anni sempre più importanza. L'operazione "Desert Storm" fu un esempio di quanto sia indispensabile ottenere e mantenere il dominio dei cieli; la guerra contro la Serbia ha dimostrato come una efficiente e ben organizzata Forza Aerea sia riuscita a risolvere una situazione di crisi in un'area particolarmente delicata, senza ricorrere all'intervento delle Forze terrestri che avrebbero, senza dubbio, aumentato i danni collaterali.

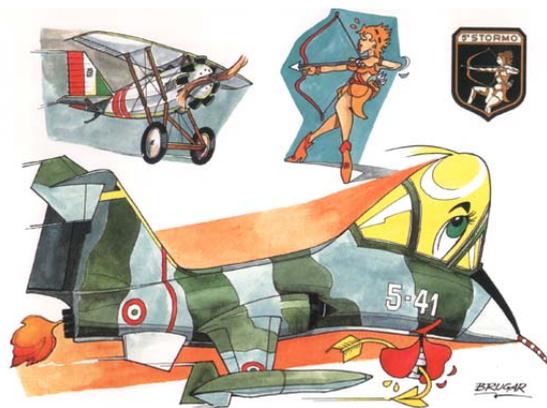
Questo conflitto ha messo in luce quanto sia necessaria l'applicazione corretta della dottrina, in modo da standardizzare ed uniformare le procedure.

Al termine della campagna della Nato in Kosovo il Comandante in Capo delle Forze Aeree statunitensi, Gen. Michael Ryan, riunì tutti e nove i suoi Comandanti Generali, sulla base di Maxwell, sede della Scuola di impiego tattico delle Forze Aeree, al fine di analizzare nei minimi dettagli ciò che era successo in Kosovo.

Questo costituì un esempio per tutte le forze aeree coinvolte nel conflitto. Si ravvide la necessità, dopo alcuni mesi, di mettere insieme gli insegnamenti tratti dai singoli, a beneficio di tutti; la sede per questo importante Seminario NATO non poteva essere che la Base belga di Florennes, sede del TLP (Tactical Leadership Programme) che, tra i suoi compiti, ha quello di mantenere aggiornate le pubblicazioni NATO inerenti la dottrina sull'impiego delle Forze Aeree.

Ciò ha significato trovarsi insieme, ancora una volta, con il desiderio di confrontarsi, capire dove si era sbagliato e, se necessario, delineare le modifiche da apportare alle teorie di impiego della Alleanza.

Tutto questo al fine di perfezionare l'utilizzo delle Forze Aeree della NATO che si erano dimostrate, nelle loro



globalità, efficienti e pronte ad un conflitto delle proporzioni di quello combattuto sui cieli Balcani.

Dopo circa undici settimane di guerra la NATO dichiarò la distruzione di oltre l'80% delle Forze Aeree e degli assetti missilistici Serbi, a fronte della perdita di due soli velivoli durante azioni di combattimento, riuscendo, peraltro, a trarre in salvo gli equipaggi dei jet abbattuti al termine di complesse azioni di C-SAR (Combat Search And Rescue), cioè ricerca e soccorso in territorio ostile.

Sono state portate a termine 37465 sortite. L'80% del munizionamento usato nelle 10808 missioni strike (di bombardamento) è stato di tipo "smart" riducendo al minimo possibile i danni collaterali. Quando, a causa delle condizioni meteorologiche, lo sgancio delle bombe non garantì la precisione desiderata, si passò ad un tipo di munizionamento a guida satellitare. Furono impiegate bombe JDAM (Join Direct Attack Munition): normali bombe dalle 500 alle 2000 lbs che, munite di uno speciale "kit", garantivano lo sgancio in sicurezza anche in condizioni proibitive. Per sottolineare quanto le "condimeteo" influenzarono le operazioni è sufficiente affermare che, per oltre dieci giorni complessivi, le sortite cancellate superarono il 50% delle pianificate.

Si pensi che nella Guerra del Golfo, dove le missioni totali furono 109.870, soltanto l'8% delle bombe impiegate fu del tipo "guida intelligente".

Gli U.S.A. hanno sostenuto il peso più grosso della campagna aerea, schierando un notevole numero di assetti assai pregiati, volando il 60% del totale delle sortite; l'Italia ha fornito un contributo pari al 7% delle forze NATO impiegate ed un inestimabile sforzo logistico nel supportare tutti gli assetti coinvolti.

A tre anni dall'inizio del conflitto sui cieli Balcani molte cose sono cambiate e nuove emergenze si sono presentate, l'efficienza, la mobilità e la precisione dello "strumento" aereo hanno fatto sì che altre volte venisse impiegato in missioni operative; il confrontarsi con le altre Nazioni ha messo in risalto alcuni punti migliorabili nella nostra organizzazione ed azioni correttive sono state intraprese, se alcune di queste cambieranno radicalmente i nostri assetti, altre ci renderanno uno strumento ancora più integrato in una realtà Europea.....speriamo di dimenticare ben presto tutti questi numeri e queste statistiche, sicuri che ancora una volta la preparazione e la professionalità sono state sfruttate con l'unico intento di portare a termine una situazione di crisi ristabilendo la Pace.

Cap.Pil. Urbano Floreani

Finalmente.....

Dopo tante insistenze da parte di qualcuno e dopo molte promesse (non mantenute) di farlo da parte mia, eccomi qui a tentare di trasmettere alcune idee che mi frullano per la testa.

Non mi ritengo vecchio e quindi in grado di emanare saggezza da ogni mio giudizio oppure giovane a tal punto di non conoscere in profondità l'argomento di cui si sta parlando, ma solamente di avere una certa età che mi ha permesso di vedere due modi di vivere differenti e quindi, sempre a mio modesto giudizio, di poter trarre alcune conclusioni personali.

L'argomento di cui voglio trattare è proprio il Circolo della P.A.N.

Probabilmente esiste una grossa mancanza di comunicazione tra le varie realtà coinvolte nel Circolo, e più in particolare tra il personale in servizio e quello in congedo. Se da un lato si nota una discreta partecipazione da parte del personale in congedo, dal lato opposto si trova il personale in servizio che non vede molti iscritti al Circolo.

Le motivazioni di questa mancanza di partecipazione più o meno marcata al momento attuale non è ancora ben chiara a chi ha accettato di dedicare del proprio tempo libero per far parte del Consiglio Direttivo del Circolo stesso.

In primo luogo bisogna dire che al giorno d'oggi, anche nella società civile esterna, si nota un vuoto in quel settore che una volta veniva definito dei valori e cioè ciò a cui ogni persona tendeva come punto d'arrivo. La Forza Armata è formata da persone che hanno una propria vita privata esterna e quindi, quasi con una certa "normalità" lo "stile di vita" che si vive fuori, piano piano, inconsapevolmente, è trasportato nel vissuto sull'ambiente di lavoro; per noi presso il Reparto in aeroporto.

Da ciò si può capire anche il perché di certe affermazioni che purtroppo si sentono ultimamente nel sentiero di un normale rapporto di lavoro: io ti effettuo questo servizio e tu mi paghi quanto dovuto.

La passione che una volta (non secoli fa) spingeva le persone ad arruolarsi, ed in seguito a comportarsi in un certo modo, ora non fa più parte neanche di quel contratto mai scritto ma che comunque veniva tacitamente accettato e vissuto. Ad onor del vero bisogna anche dire che questo clima è stato notevolmente aiutato ad esistere con l'introduzione del famigerato orario di lavoro, che invece di garantire una maggiore equità ha purtroppo contribuito ulteriormente ad esaltare le differenze.

Tenuto presente quanto sopra ho detto, mi sorge spontanea un'ulteriore considerazione; in una giornata normale, quindi, nella media su 24 ore, tolte all'incirca 8 di sonno, ne rimangono 16 di "vita attiva", di cui 8 trascorse in servizio. Metà della nostra "vita attiva" la spendiamo quindi in questo ambiente. Si è anche visto che comunque sia, un certo lavoro deve essere svolto sia in un ambiente tranquillo che in un ambiente tirato. Allora perché non cercare di rendere l'ambiente di lavoro un po' più sereno, permettendoci così anche di arrivare a casa più rilassati e distesi. Così facendo si potrebbe arrivare ad avere dei momenti da spendere

assieme, magari anche con le famiglie, in qualsivoglia tipo di attività come era in uso tempo fa. Tutto ciò ha un solo nome: SPIRITO DI CORPO, e dipende esclusivamente da noi il crearlo e rafforzarlo oppure il farne a meno. Facendone a meno comunque non si evita la convivenza di otto ore al giorno con i colleghi di lavoro.

A questo punto verrà spontaneo chiedersi cosa c'entri il Circolo, dato che è un Club di ex che in qualche modo vogliono ancora sentirsi parte della Pattuglia dopo essersene andati. Sbagliato!!! Il Circolo non è questo. Basta leggerne lo statuto. Il Circolo è quello che vogliono sia i suoi Soci!

Se il numero dei Soci è sbilanciato verso gli ex, curerà solo i loro interessi; se fosse il contrario, curerebbe maggiormente gli interessi del personale in servizio. Questi interessi potrebbero essere tutte quelle iniziative che potrebbero garantire la rinascita di uno stile di vita differente. Basta far sapere cosa si desidera avere, o meglio basta rendersi parte attiva dell'organizzazione, e, credetemi, il Circolo ha le potenzialità per permettere che ciò avvenga.

Quindi se abbiamo dentro di noi il desiderio di passare le otto ore di lavoro non in modo esclusivamente "incazzato" ma più disteso, il Circolo potrebbe essere lo strumento adatto a realizzare ciò, basta usarlo; cioè partecipare in modo attivo dando consigli o meglio dedicandovi tempo. L'apatia (mancanza di valori ed ideali) ha dimostrato i suoi frutti non buoni (clima nell'ambiente di lavoro teso) mentre l'essere attivi ha dimostrato come affrontare la vita in modo più tranquillo con il beneficio di tutti.

Consultate lo statuto, chiedete di essere ammessi al Circolo ma soprattutto usate il Circolo altrimenti come tutti gli strumenti potrebbe cadere in mani sbagliate ed essere usato in malo modo, oppure essere abbandonato, e quando non più utilizzabile buttato via per comperarne, magari, dopo un po', uno nuovo, e pagarlo di più.

Un Socio.

**Dalla Redazione un invito ai Soci
a collaborare
per non ricorrere ai "soliti noti"...**

**La sede è aperta ai soci tutti i primi mercoledì
del mese dalle ore 16.00 alle 18.30.
Per chi volesse comunicare in questo giorno, il
Consiglio Direttivo è disponibile per proposte e
suggerimenti al tel. / fax 0432-902412**

Un invito

**"Fuori tempo massimo"
ma sempre valido...**

Sabato 6 aprile 2002 sarà un giorno speciale per tutti coloro che hanno avuto l'onore di appartenere al 313° Gruppo Addestramento Acrobatico dell'Aeronautica Militare Italiana. Evento sognato, sperato e ora finalmente vivibile nell'entusiasmo che solo l'incontro tra le genti che ne sono stati artefici ad ogni livello può provocare. La speranza è "che ci siano tutti", ancora tutti e lo saranno, perché nel nostro Cuore non potranno mai essere dimenticati.

Ringrazio tutti coloro che con la loro partecipazione mi permetteranno sì tanta gioia.

Ringrazio il Comandante del 313° Gruppo Frece Tricolori-T. Col. Maurizio de Rinaldis, che ha permesso con la sua autorità di realizzare il 1° Raduno del 313° Gruppo. Ringrazio il Presidente del Circolo della P.A.N.- Gen. Vittorio Cumin, per aver fatta sua la mia idea del Primo Raduno 313° Gruppo.

Ringrazio tutti: Avieri, Specialisti, Ufficiali che parteciperanno a questo grande evento "qualcosa nel cuore".

Uno di noi

...un friulano in pattuglia...

"...Pronti per l'apertura, via!"

Ed eccoci qua, a testa in giù mentre la sottostante pianura friulana velocemente si avvicina, pronto a puntare nuovamente l'intenso blu del cielo, dopo che avremo effettuato l'incrocio del cardioide; e quindi di nuovo in accelerazione verso la terra per poi sfuggire ancora verso l'alto quasi dimentico della gravità.

Il ritmo incalzante con il quale le manovre si susseguono e la concentrazione elevatissima non lasciano spazio alle emozioni, che si vivono solo in un secondo momento nonostante siano la parte più gratificante di questa professione.

L'amore ed il calore che si avvertono normalmente attorno alle Frece, sono l'emozione più intensa ed appagante, ma il sentimento di stima e di orgoglio che i friulani esprimono alle Frece è sicuramente speciale.

Anch'io da buon friulano, ho sempre avuto radicati in me questi sentimenti di ammirazione nei confronti della P.A.N. Ed è per questo che la mia assegnazione al 313° Gruppo A.A., È stata motivo di immenso orgoglio, unito dal fatto che coronavo così un sogno che avevo sin da bambino.

E così, quando vedo le ali blu del mio aereo e in lontananza scorgo le montagne della Carnia, le stesse montagne dove da bambino correvo per guardare al cielo gli aerei passare, crescere in me l'emozione e l'orgoglio di essere un Friulano che vola questa "meravigliosa avventura".

Cap. Pil. Rudy Barassi

Il ruolo delle Frece Tricolori: "diamo di più..."

La nuova stagione delle Frece Tricolori è già iniziata e di nuovo i 10 MB339 si ritrovano a coprire il non facile compito di ambasciatori di una Forza Armata e di un Paese che per molti aspetti non ha eguali. Ma alcune cose quest'anno sembrano suggerire che per la Pattuglia il ruolo di ambasciatori stia diventando ancora più rilevante. Ad esempio guardando il programma delle manifestazioni e confrontandolo con quello degli anni passati ci si accorge subito che quest'anno ogni fine settimana in Italia è impegnato da almeno due Air Show. Chi ha vissuto con le Frece Tricolori sa bene che questo programma dà il giusto risalto al nostro ruolo. Senza entrare nel merito del dove la



... è sotto di me il Friuli...

Pattuglia si esibisce, il fatto che essa sfrutti tutto il week-end per fare due Air Show significa massimizzare il numero di contatti mantenendo ad un livello sopportabile lo sforzo ed i costi, sia in termini di risorse economiche ma, principalmente, in termini di risorse umane. Certo il ritmo che a Rivolto bisogna avere per sostenere un programma del genere è sicuramente molto elevato (si pensi ad esempio alla

Sezione Tecnica, impegnata nel dover garantire i 10 velivoli+1 riserva). Un calcolo molto semplice ci fa capire che per garantire il corretto e sicuro svolgimento di tutte e due le manifestazioni, la PAN deve partire di giovedì, effettuare lo stesso giorno la prima delle due prove, in alcuni casi spostarsi in un altro aeroporto sempre di giovedì, il venerdì eseguire la seconda prova avendo solo la mattina per poter intervenire sui problemi che eventualmente si possono creare, il sabato è impegnata con la prima delle due manifestazioni, poi di nuovo una partenza per ritornare sul primo aeroporto, e la domenica la seconda manifestazione. Finalmente al lunedì il rientro. Ciò vuol dire che a Rivolto ci sono solo 2 giorni (il martedì ed il mercoledì) per poter intervenire sugli aerei, svolgere tutte le mansioni di organizzazione di un nostro intervento ad un Air Show, e se possibile riposarsi! Ma il gioco vale la candela. Come spesso si sente dire dai Comandanti, la PAN di adesso è l'erede del lavoro del passato, ogni singola manifestazione, ogni singolo uomo, ogni ora dedicata al nostro Gruppo non ha fatto altro che aggiungere un mattone ad un muro che adesso comincia a diventare gigantesco. Le richieste di manifestazioni si fanno ogni anno sempre di più, e sempre più importanti. Ed è qui che ci si accorge di nuovo che il ruolo della PAN sta cambiando. Pensate a ciò che è successo il 28 Maggio, quando a Pratica di Mare è stato firmato il trattato che pone le basi all'ingresso della Russia nella NATO. La PAN era lì, a suggellare con il suo tricolore un momento storico. E guardando il programma ci si accorge che la PAN ad agosto dopo il tradizionale appuntamento con Lignano e Trieste, si sposterà in tutta fretta per presentare per la prima volta a Mosca il famoso "programma di volo alto". Il futuro per la PAN sembra riservarci quindi un ruolo

importante e ancora più qualificativo che ripaghi a pieno anni di sforzi. Adesso però è il momento per tutti noi di collaborare, di imprimere la giusta forza a questo cambiamento che pian piano sta avvenendo. Bisogna qualificare sempre di più l'intervento della PAN, ancora adesso impegnata in manifestazioni fini a se stesse, dove l'unico partecipante di rilievo siamo noi. Pensate a quante volte abbiamo sentito dei nostri amici chiedere informazioni su di un Air Show. Quando hanno capito che l'unico intervento di rilievo era quello delle Frece che si esibivano dopo tre ultraleggeri e l'elicottero del SAR hanno deciso di non venire dicendo la solita frase: "Tanto il volo della PAN lo abbiamo già visto l'altra volta, ci è piaciuto tantissimo, ma se ci sono solo loro?". Purtroppo sotto molti punti di vista hanno ragione. Alcuni Air Show durano meno di un'ora (e mezz'ora se ne va via solo per il nostro volo!) Altri sono fatti in luoghi impossibili da raggiungere o peggio ancora da cui è impossibile uscire una volta finita la manifestazione! Il ruolo del Circolo della PAN in questo caso deve essere determinante. Noi abbiamo l'esperienza, i contatti e la voglia di fare, necessari per trasformare un Air Show fatto da dilettanti in un evento adatto a dei professionisti, quali sono i piloti e tutto il personale del 313° Gruppo. Ecco perché il nostro Circolo può fare di più. Le visite e le serate danzanti sono belle, i ritrovi e le cerimonie ci aiutano a rimanere uniti, ma la PAN è di più!

La vita della PAN non è come quella di altri gruppi dell'A.M., lo sappiamo bene, e quindi il nostro Circolo non deve comportarsi come gli altri circoli e limitarsi alle solite "feste comandate": deve fare e dare di più intevenendo!

Un Socio

01/05/02 Rivolto(UD) [Airshow](#)
 02/05/02 Rotondi(AV) [Airshow](#)
 03/05/02 Caserta [Sorvolo/Fly by](#)
 05/05/02 Modena [Airshow](#)
 11/05/02 Noventa Vicentina [Sorvolo/Fly by](#)
 12/05/02 Cagliari [Airshow](#)
 19/05/02 Amendola(FG) [Airshow](#)
 26/05/02 Rochefort(Francia) [Airshow](#)
 01/06/02 Terracina(Latina) [Airshow](#)
 02/06/02 Roma [Sorvolo/Fly by](#)
 08/06/02 Bratislava(Slovacchia) [Airshow](#)
 09/06/02 Bratislava(Slovacchia) [Airshow](#)
 15/06/02 San Vincenzo(LI) [Airshow](#)
 16/06/02 Marina di Pisa(PI) [Airshow](#)
 22/06/02 Fondotoce di Verbania (Verbania) [Airshow](#)
 23/06/02 Gardone Riviera - BS [Airshow](#)
 29/06/02 Waddington (Gran Bretagna) [Airshow](#)
 30/06/02 Waddington (Gran Bretagna) [Airshow](#)
 07/07/02 Beja (Portogallo) [Airshow](#)
 13/07/02 Senigallia(AN) [Airshow](#)
 14/07/02 Lido di Porto San Giorgio (Fermo) [Airshow](#)
 20/07/02 Fairford(Gran Bretagna) [Airshow](#)

21/07/02 Fairford(Gran Bretagna) [Airshow](#)
 27/07/02 Lungomare SottoMarina di Chioggia(VE) [Airshow](#)
 28/07/02 Cesenatico(RA) [Airshow](#)
 03/08/02 Siena [Airshow](#)
 04/08/02 Rio Marina(LI) [Airshow](#)
 08/08/02 Jesolo(VE) [Airshow](#)
 10/08/02 Trieste [Airshow](#)
 11/08/02 Lignano(UD) [Airshow](#)
 17/08/02 Mosca (Domodiedovo) - (Russia) [Airshow](#)
 18/08/02 Mosca - (Russia) [Airshow](#)
 24/08/02 Salerno [Airshow](#)
 25/08/02 Lungomare Pozzuoli (NA) [Airshow](#)
 07/09/02 Parma [Airshow](#)
 08/09/02 Aeroporto Boscomantico(VR) [Airshow](#)
 09/09/02 Tarvisio Monteforno(UD) [Sorvolo/Fly by](#)
 14/09/02 Albenga - Lungomare Imperia [Airshow](#)
 15/09/02 Monza (MI) [Airshow](#)
 26/09/02 Taranto [Sorvolo/Fly by](#)
 04/11/02 Roma [Sorvolo/Fly by](#)
 10/12/02 Loreto [Sorvolo/Fly by](#)