

CIRCOLO notiziario

del



Il generale Lorenzo Giordo riconfermato alla presidenza del Circolo del 53

Fissata la data della 4^a assemblea: sabato 1 ottobre 1994

Il 12 maggio scorso si è riunito a Milano, presso il comando della 1^a Regione Aerea il Consiglio direttivo del "Circolo del 53". All'ordine del giorno, la nomina del presidente, del 2^o Vice presidente, del Segretario, della Giunta esecutiva, del Tesoriere e del Revisore dei conti, l'analisi della situazione finanziaria, la data e l'oggetto ricordo della prossima assemblea e i soci onorari.

Per quanto riguarda la nomina del nuovo presidente, carica vacante per scadenza del mandato, i 9 membri presenti del Consiglio direttivo hanno espresso all'unanimità il voto per la rielezione del generale Lorenzo Giordo. Al termine della riunione il Consiglio direttivo è stato ricevuto dal comandante della 1^a Regione Aerea, generale S.A. Lorenzo Giordo, al quale il generale Maresio ha comunicato la delibera del CD per la sua rielezione alla presidenza del Circolo del 53.

Il generale Giordo ha ringraziato e si è riservato di dare al più presto una risposta in merito, essendo per il momento nell'impossibilità di farlo; risposta che è stata comunicata il 20 maggio successivo con la accettazione dell'incarico.

Per quanto riguarda le altre nomine, si rimanda a pagina 2 dove sono riportati al completo i nomi e le cariche del nuovo Consiglio direttivo e della Giunta esecutiva.

Per stabilire la data della

4^a assemblea, il CD ha riesaminato i verbali del direttivo avvenuto il 17 gennaio 1992 (para 6) e dell'ultima assemblea, durante la quale era stata ipotizzata la possibilità di spostare tale data in un periodo meno soggetto al maltempo che ha sempre caratterizzato tutte le precedenti assemblee. Al termine della discussione è stato deciso di mantenere tale data, anche per quest'anno, al primo sabato di ottobre, che cade al primo giorno del mese; per le assemblee

future verrà esaminata e sottoposta all'assemblea la possibilità di spostarla in un sabato del mese di giugno.

Dopo aver esaminato varie proposte circa l'oggetto ricordo per la 4^a assemblea, il CD si è orientato di massima per una cravatta con l'emblema del Circolo, raccomandando a chi farà la scelta di orientarsi sulla buona qualità e su un prezzo non superiore a quello sostenuto per l'oggetto ricordo della 3^a assemblea.

E' stata successivamente discus-

sa la possibilità di rilasciare anche ai nuovi soci un oggetto ricordo, sia pure a titolo non gratuito, a testimonianza dell'avvenuta iscrizione. E' stato deciso e approvato di consegnare solo a coloro che ne faranno esplicita richiesta la stessa spilla che è stata scelta come oggetto ricordo in occasione dell'ultima assemblea, aumentando del puro costo dell'oggetto la quota di iscrizione.

Per quanto concerne il rendiconto finanziario, il quadro riepilogativo dei bilanci consuntivo 1993 e preventivo 1994, è stato riportato nell'ultima pagina di questo Notiziario, accompagnato da alcune note esplicative.

E' stata poi presentata la proposta di accogliere tra i soci onorari due benemeriti cittadini, uno novarese, l'altro milanese, che hanno dimostrato e dimostrano tuttora particolare attaccamento al Circolo. Una decisione in merito sarà presa successivamente.

Durante l'incontro del CD con il generale Lorenzo Giordo, avvenuto al termine della riunione, il presidente del Circolo, concordando con le indicazioni emerse dai membri del CD stesso, ha espresso favorevolmente il parere di esaminare la possibilità e l'opportunità di estendere la partecipazione dei familiari dei soci ai prossimi raduni sociali, escludendoli ovviamente dai lavori assembleari.

Il generale S.A. Mario Arpino comandante della 1^a R.A.



Venerdì 1 luglio 1994 si è svolto a Linate il passaggio di consegne tra il generale S.A. Lorenzo Giordo e il generale S.A. Mario Arpino al comando della 1^a Regione Aerea. Il generale Arpino, tra i soci fondatori del Circolo del 53, ha prestato servizio al 53^o Stormo di Cameri dal 1967 al 1972.

Nuovi iscritti al Circolo del 53

Elenco aggiornato al 16 giugno 1994

T.Col.	ADRAGNA Nicola
M.llo	AMATO Francesco
Cap.	ARRIGONE Marco
M.llo	ASCONE Angelo
S.Ten.	BARELLA Carlo
M.llo	BASSO Sergio
M.llo	BELFIORE Luciano
M.llo	BERNARDINI Aldino
S.Ten.	BIGGIOGERA Roberto
S. Ten.	BOTTERO Luca
Av.Sc.	BRUSATTI Luciano
Serg.	CABIATI Roberto
Serg.	CAGIGI Raffaele
M.llo	CARRARA Paolo
Ten.	CASATI Mauro
Serg.	CECCHIN Gianpaolo
M.llo	CECERE Luigi
M.llo	CESARETTI Angelo
Serg.	CICARDI Marco
M.llo	CIMMINO Nicola
Serg.	COL I' Paolo
M.llo	COMOTTI Roberto
Cap.	CONSERVA Antonio
M.llo	CORRENTE Raffaele
Col.	CORSI Luigi
1° Av.	COSTA Dante
M.llo	CUPPONE Carlo
Cap.	D'AGOSTINO Alessandro
Serg.	DE PIETTO Carmine
S.Ten.	DE SANTIS Giancarlo
S.Ten.	DI NINO Francesco
S.Ten.	DELLE MONACHE Massimiliano
Cap.	DONATO Fabio
Cap.	DONATO Pasquale
Serg. M.	EUSEPI Antonio
Col.	FALCUCCI Francesco
M.llo	FELICI Mauro
Serg.M.	FILOMENO Antonio
Serg.	FIZZOTTI Anacleto
Gen.B.A.	FORMISANO Umberto
Serg.M.	FORNERA Alberto
M.llo	FREDA Angelo
T.Col.	GARBI Antonio
Av.sc.	GHIONE Marco
Col.	GIULIANI Pietro
M.llo	GIRELLI Francesco
M.llo	GORLANDI Giorgio
1° Av.	GUAGLIO Randolfo
1° av.	LABO' Gianluca
Serg.	LADISI Nicola
M.llo	LAPALOMBELLA Nicola
T.Col.	LICHERI Fortunato
M.llo	LICO Mario
Serg.M.	MADONNA Pasquale
Av.	MAIELLO Arturo
Ten.	MANFREDI Carlo
M.llo	MANNARI Giuseppe
1° Av.	MEZZANO Carlo
Av.sc.	MODINA Paolo
Gen.D.A.	MORETTI Silvio
M.llo	NARZISI Franco
Ten.Gen.	NATOLI Biagio
Ten.	OMODEI ZORINI Vincenzo
Serg.M.	PAPA Aniello
M.llo	PARISI Angelo
1° AV.	PARMA Riccardo
Sig.	PEDRAZZINI Emilio
Col.	PERAZZOLI Aldo
M.llo	PETRILLO Francesco
Cap.	PIO LOCO DETTO BOSCARIOL Ruggero
M.llo	RAPANA' Francesco
M.llo	RICUPITO Giovanni

Le cariche sociali dopo la 3^a assemblea

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente	Gen.S.A.	GIORDO Lorenzo
1° V. presidente	Il Comandante del 53° Stormo	
	Col.	CORSI Luigi
2° V. presidente	Gen.B.A.	MAININI Giulio
Segretario	Col.	CIOLLI Marcello
Consiglieri	M.llo 1 ^{sc.}	COTTAFAVI Emilio
	M.llo 1 ^{sc.}	TREVISAN Francesco (*)
	M.llo 1 ^{sc.}	CARUSO Salvatore (*)
	Magg.	STRACQUADANELO Carlo
	Col.	MUSSOLIN Gianpaolo
	Ten.	MARZI Giovanni
	Cap.	TROVATO Grazio
	Gen. B.A.	MARESIO Luigi
	Magg. Gen.	SELVAGGIO Raffaele (*)

GIUNTA ESECUTIVA

Presidente	Gen. S.A.	GIORDO Lorenzo
Segretario	Col.	CIOLLI Marcello
Membri	Col.	CIGLIOLA Alfredo (*)
	Magg.	COSENTINO Antonio (*)
	M.llo 1 ^{sc.}	MEROLA Ferdinando (*)
	M.llo 1 ^{sc.}	DI MARSILIO Raffaele (*)
	M.llo 1 ^{sc.}	PERINI GIULIANO
Tesoriere	M.llo 1 ^{sc.}	CANDIDA Gennaro (*)

REVISORI DEI CONTI

Magg.	STRACQUADANELO Carlo
M.llo 1 ^{sc.}	MEROLA Ferdinando (*)

(*) Personale in quiescenza

Serg.M.	RINALDI Vincenzo
M.llo	ROMA Luigi
Serg.	ROMANO Antonio
Serg.	SALVEMINI Marco
Av.sc.	SCAPIN Ersilio
Serg.	SCARPELLI Riccardo
Cap.	SIDOLI Giovanni
M.llo	SILVESTRI Vincenzo
Ten.	SINCERI Marco
Ten.	SPARAGI Davide
Ten.	SPUNTONI Luca
M.llo	STANZIONE Luigi
Col.	STEFANI Aldo
Ten.	STOPPA Fausto
M.llo	TIZZANO Vincenzo
Sig.	TONETTO Claudio
Cap.	TOTI Giorgio
Ten.	VARI Marco
M.llo	VECCIU Giovanni
1° Av.	VENTURI Paolo
Ten.	VISMARA Marco
M.llo	VILLARI Francesco
Serg.	VOLO Aniello
M.llo	VULLO Giuseppe
Serg.M.	ZUNCHEDDU Antonio
Ten.	ZUNINO DE PIGNER Gianluca

Questo Notiziario è riservato ai Soci del Circolo del 53 ai quali viene inviato gratuitamente. - Stampa : Tipografia S.Gaudenzio, Novara

Circolo del 53 : resoconto della terza assemblea

La terza assemblea del Circolo del 53 si è svolta sabato 2 ottobre 1993. Al tavolo di presidenza, il generale Lorenzo Giordo e il Consiglio Direttivo; presenti 275 Soci. Ha aperto i lavori il comandante del 53° stormo, colonnello Luigi Corsi, che, dopo aver rivolto ai convenuti un breve indirizzo di saluto, ha ceduto la parola al Presidente.

Il generale Giordo, quale comandante della 1ª Regione aerea, ha portato il saluto del Comando di Regione, dei circa 27 mila uomini in forza alla Regione stessa, e del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Militare, generale Adelchi Pillinini. Di lui ha detto: "Non è un socio del 53, è molto distante da noi fisicamente perché all'estero ma penso che ci sia spiritualmente molto vicino in questa circostanza come lo è a tutti coloro che in circostanze analoghe vedono riuniti gli appartenenti alla Forza Armata in servizio e a coloro che il servizio hanno lasciato ma che alla Forza Armata si sentono legati."

In veste di presidente uscente del Circolo del 53, dopo i saluti più cordiali e affettuosi agli intervenuti, ha rivolto parole di ringraziamento a coloro che hanno lavorato per il Sodalizio. "Penso che l'impegno che hanno posto nel farlo -ha detto tra l'altro- sia dimostrato dal fatto che questo Circolo, nato quasi come una scommessa, in tre anni è arrivato alla considerevole cifra di 795 soci. E questa penso sia veramente la misura dell'impegno di chi ne è stato promotore e il segno della volontà di continuare con lo stesso entusiasmo." Ha poi spronato tutti a cercare nuovi soci. "Penso che siano ancora tanti quelli che non sanno dell'esistenza del Circolo- ha sottolineato- me ne sono accorto io personalmente, e quindi dovremo tutti darci da fare per farlo conoscere di più."

Il colonnello Corsi, alla sua prima assemblea del Circolo, ha



2 ottobre 1993 - Il Presidente e il 1° Vicepresidente del "Circolo del 53" durante la cerimonia della deposizione di una corona di alloro al monumento ai Caduti sull'aeroporto di Cameri.

ripreso la parola e, dopo aver espresso "profonda stima ed ammirazione agli uomini di questa nobile platea dove trovano posto simbolicamente, ma con pieno diritto, anche coloro che per ragioni diverse non sono potuti venire e soprattutto coloro che non sono più tra noi", ha dato inizio ai lavori veri e propri dell'assemblea.

Ha informato innanzi tutto sui lavori svolti dal Consiglio direttivo nell'ultima riunione, il 27 settembre 1993, durante la quale sono stati approvati il bilancio 1992, che ha registrato un attivo di 2.922.550 lire, e quello provvisorio del 1993. Sottoposti all'approvazione dell'assemblea i due bilanci sono stati approvati, per alzata di mano, all'unanimità. E' poi stato illustrato il bilancio preventivo per il 1994.

Il colonnello Corsi ha quindi riferito che il Consiglio direttivo dopo aver analizzato il progetto di un Annuario dei Soci, ha ritenuto opportuno rimandarne la pubblicazione, caldeggiando invece la realizzazione di un opuscolo con la storia di tutti gli Enti che si sono alternati sull'aeroporto di Cameri e che hanno dato vita al Circolo del 53. Parte dei finanziamenti necessari (preventivo per 800

copie: 4 milioni di lire) potrebbero essere ricavati rinunciando a uno dei due numeri del Notiziario previsti per il 1994.

E' intervenuto ancora il generale Giordo per puntualizzare il pensiero del Consiglio direttivo su quest'ultimo punto. Viene qualche dubbio, ha detto in sintesi, se nel Notiziario debbano essere riportate notizie come promozioni, nuovi incarichi, trasferimenti e così via. Così facendo finiamo per dare spazio quasi esclusivamente al personale in servizio, essendo pressoché impossibile reperire notizie riguardanti tutti gli altri. Il nostro è un Circolo un po' diverso, per tante ragioni, dagli altri della Forza Armata. Pubblicare un opuscolo, un libretto, in sostituzione di un numero del Notiziario (per non aumentare le spese, perché se le spese potessero aumentare si potrebbe fare l'uno e l'altro) con la storia di tutti gli Enti e Reparti appartenendo ai quali si ha titolo per essere soci del Circolo del 53, ci è sembrata, almeno per il 1994, una soluzione più coinvolgente per tutti.

L'assemblea ha approvato la proposta.

Salutati i 102 nuovi soci, il Presidente ha ancora preso la

parola per considerare l'eventualità di anticipare la data dell'assemblea, per evitare il rischio sempre elevato di continuare a farla nel periodo delle piogge. Non è parso tuttavia il caso di spostarla. Un altro punto toccato dal generale Giordo è stato quello dei soci onorari. Nessuno è stato iscritto per il 1993. "Questo per dirvi -ha precisato il Presidente- che il Consiglio direttivo prima di concedere il titolo di Socio onorario a qualcuno ci si pensa e ci si ripensa tante volte".

Invitati i soci a intervenire, ha preso la parola il maresciallo Carli che ha proposto di aprire l'iscrizione al Circolo anche al personale del 5° Magazzino. Si è obiettato che ciò non è previsto dallo statuto e che una eventuale deroga porterebbe ad analoghe richieste di altri distaccamenti. E' stata sconsigliata anche una modifica dello statuto per evitare di rendere ancora più eterogenea la composizione già molto diversificata del sodalizio. La proposta è stata accantonata. Così come è stata accantonata la proposta del 1° aviere Rinaldi, ripresa anche dal maresciallo Coppola e dal colonnello

Continua alla pagina seguente

Resoconto 3^a assemblea

Macchia, di convocare due assemblee per ragioni amministrative, per evitare ulteriori disagi ai soci e appesantimenti organizzativi già onerosi per la convocazione di una sola assemblea. Del resto, è stato ancora obiettato, chi ha interesse ad approfondire le questioni amministrative può farlo chiedendo la documentazione sempre a disposizione di tutti i soci.

Il tenente Bosio ha preso la parola per proporre l'aumento della quota associativa di 3.000 lire per non dover rinunciare a spese già previste e comunque per affrontare con più tranquillità le nuove iniziative, come quella del libretto.

Il Presidente ha espresso il suo parere personale dicendo di non essere contrario alla proposta ma ha colto l'occasione per ritornare ancora una volta sulla questione del Notiziario, introducendo un ulteriore elemento di riflessione: *"Eliminare un numero del Notiziario non è solo una questione di soldi -ha precisato- ma anche di redazione. Ci vuole quindi l'impegno di tutti per aiutare chi lo fa, occorre inviare scritti da pubblicare, articoli e questo tipo di collaborazione finora è stato molto carente."*

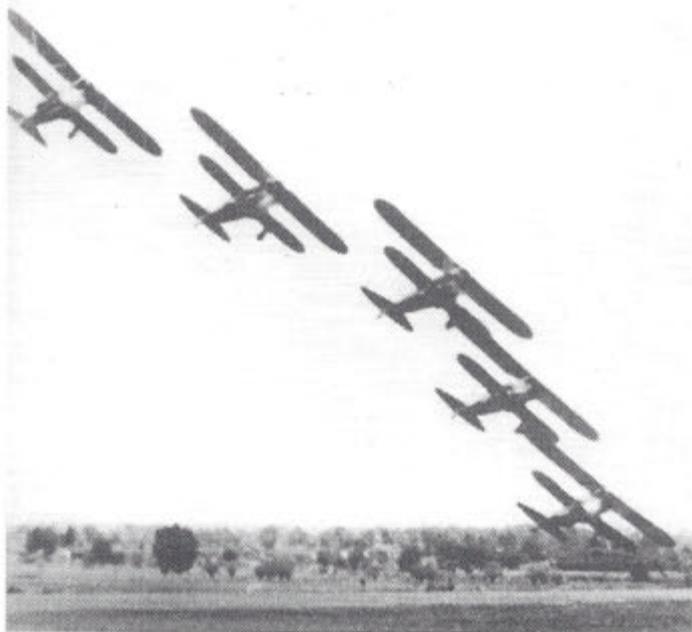
E' quindi intervenuto Il tenente Luigi Specker per chiedere se era possibile ottenere un contributo da parte del Comando della 1^a Regione o del 53° Stormo. Il generale Giordo ha risposto in veste di comandante di Regione ricordando che i Circoli, come quello del 53, costituiti con autorizzazione del Ministero della Difesa, non possono, a norma di legge, ricevere alcun contributo e, anzi, devono sottoscrivere regolari contratti con l'Amministrazione per pagare le spese che sostengono nell'ambito della stessa.

Chiarito quest'ultimo punto, i soci sono stati chiamati a votare per eleggere il nuovo consiglio direttivo.

Successivamente i soci si sono recati a a deporre una corona di alloro al monumento ai caduti. La giornata si è conclusa con il pranzo sociale, al termine del quale sono stati letti gli esiti della votazione che ha eletto il nuovo consiglio direttivo.

Lettere e foto inviate dai soci

La 1^a pattuglia acrobatica di CR 42 nacque al 53° Stormo nel 1938



Un gruppo di militari in servizio sull'aeroporto di Cameri durante la seconda guerra mondiale. Sullo sfondo, le officine Gabardini, costruite all'inizio degli anni 20. Conservano ancora oggi la struttura esterna originale. Sino alla fine della guerra erano parte integrante dell'aeroporto. Successivamente sono state inglobate nella Fiat Cansa, poi nella Fiat Iveco e oggi nella Rockwell.

Le due foto a lato ci sono state inviate dal socio maresciallo Tolmino Zanarini che conseguì il brevetto di pilota militare a Caselle Torinese nel marzo 1938 quando era in forza alla 367^a Squadriglia del 53° Stormo

Nella prima, una rara immagine della prima pattuglia acrobatica formata da Fiat CR 42 del 53° Stormo, scattata durante la manifestazione aerea organizzata per l'inaugurazione dell'aeroporto di Caselle Torinese dove lo Stormo era stato da poco trasferito da Mirafiori.

Leader della formazione era il capitano Simeone Marsan, comandante della 367^a Squadriglia. Con il grado di tenente, Marsan, nel 1937, era stato uno dei 6 piloti del 53° Stormo chiamati a formare la pattuglia acrobatica italiana su CR 32 che partecipò alle manifestazioni organizzate nei paesi dell'America Latina in onore di Geo Chavez.

Nella seconda foto, in basso, il gruppo dei piloti della 367^a Squadriglia a Caselle Torinese in posa davanti a uno dei primi Fiat CR 42 assegnati al 53° Stormo.



Nella foto in alto, il tenente colonnello Ciro Aiello, comandante del 53° Stormo dal maggio al luglio 1943. La foto ci è stata inviata dal nipote, sottotenente Roberto Ravignani.

All'incontro hanno partecipato 35 tra ufficiali e sottufficiali

I "vecchi" del 13° Gruppo si sono ritrovati all'aeroporto di Cameri

Organizzato dal presidente dei sottufficiali del 53° Stormo, maresciallo Emilio Cottafavi, e da altri sottufficiali che fecero parte del 13° Gruppo e che sono tuttora in servizio a Cameri, la sera del 21 ottobre 1993, al circolo ufficiali dello Stormo si è svolto un incontro conviviale tra i "vecchi" del 13° Gruppo e della 2ª Aerobrigata, piloti e specialisti che vivono a Novara e dintorni e che militarono nelle fila del Reparto che lasciò Cameri nel 1965 (la 2ª Aerobrigata fu sciolta nel settembre 1962).

All'incontro hanno partecipato 35 tra ufficiali e sottufficiali, la maggior parte in pensione (i nomi sono riportati in fondo) tutti stretti intorno al generale S.A. Guglielmo Specker, comandante della Base aerea di Cameri negli anni 1963-64.

Ha partecipato all'incontro il comandante del 53° Stormo, colonnello Luigi Corsi.

Ospiti, il tenente colonnello Ignazio Nicolosi, attuale comandante del 13° Gruppo, inquadrato nel 32° Stormo, recentemente



trasferito da Brindisi ad Amendola, ed un pilota dello stesso Gruppo, il capitano Giampiero Valenti.

I partecipanti hanno espresso la volontà di ripetere l'incontro anche nel corso del 1994. Coloro che, avendo fatto parte del 13° Gruppo o della 2ª Aerobrigata, volessero partecipare al prossimo incontro sono invitati a contattare i

marescialli Claudio Farris o Salvatore Rametta in servizio al 1° R.M.V. (int. 2421 o 2475).

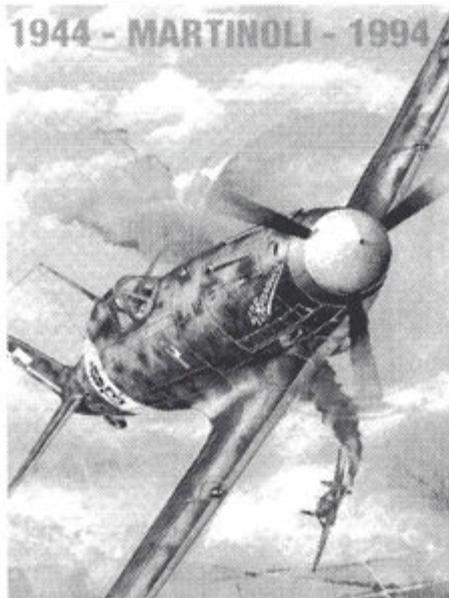
Nella foto, al centro, alla sinistra del colonnello Luigi Corsi, il generale Guglielmo Specker. Oltre agli ospiti, tenente colonnello Nicolosi e capitano Valenti (in divisa), sono presenti il generale Rosso, il tenente colonnello Caporossi, i

maggiori Mascagni e Cosentino, il capitano Cuneo, i tenenti Fontaneto e Margheritis, e i marescialli Gerbo, Ruggeri, Pittau, Panunzio, Cortese, Lena, Stella, Mori, Coppola, Ghigliano, Ricupito, Di Marsilio, Brignola, Marziali, Frattaruolo, Peletta, Bogliolo, De Rossi, Maiello, Cottafavi, Lelli, Farris, Catapano, Rametta, Vergagni.

Buscaglia e Martinoli a 50 anni dalla morte

Entrambi novaresi, Carlo Emanuele Buscaglia, 29 anni, e Teresio Martinoli, 27 anni, morirono a meno di 24 ore uno dall'altro, sullo stesso aeroporto, Campo Vesuvio, entrambi durante un volo di addestramento, accomunati da un destino beffardo: erano stati tra i più grandi piloti dell'aviazione italiana della 2ª guerra mondiale: il primo, meritatamente celebrato, numero uno degli aerosiluranti; il secondo, incredibilmente poco conosciuto, numero uno della nostra caccia, con il più alto numero di aerei nemici abbattuti ("Aerei"-Luglio/agosto 1992). Tutti e due decorati con medaglia d'oro al valor militare.

La sezione novarese dell'Associazione arma aeronautica, nel cinquantenario della loro scomparsa ha organizzato, il 16 e il 17 settembre, con notevole impegno di lavoro, una



serie di importanti manifestazioni: raduno degli aerosiluranti, mostra rievocativa, passaggio della Pattuglia acrobatica nazionale, concerto della Banda dell'AM, presentazione in anteprima dell'ultimo libro sugli aerosiluranti, annullo filatelico, conio di medaglie ricordo.



In alto sono riprodotte le due cartoline per ricordare il cinquantenario.

Un particolare che sicuramente coinvolge anche il Circolo del 53: il sergente maggiore pilota Teresio Martinoli ha prestato servizio sia nel 2° che nel 53° Stormo.

La nascita dell'aviazione a

Baraggia di Cameri, 15 novembre 1909: l'ingegnere franco-svizzero Clovis Thouvenot dà il via ai lavori per la costruzione degli hangar. 26 gennaio 1910: sul campo ancora ricoperto di neve, si tengono le prime lezioni di volo. 17 febbraio 1910, ore 17,30: il torinese Alessandro Cagno, da poco passato all'aviazione dall'automobilismo, si alza in volo, su un biplano Voisin, per la prima volta dall'aerodromo di Cameri, seguito, pochi minuti dopo, dallo sportman luganese Pasquale Bianchi. Nasce così la prima scuola civile d'aviazione in Italia.

E così incomincia la storia di Cameri. Ma come tutte le storie, anche questa ha radici lontane, nello spazio e nel tempo, antefatti che ne prepararono e ne favorirono l'inizio. Sono quelle radici che cercheremo qui di individuare, quegli avvenimenti che precedettero lo straordinario evento di far volare il "più pesante dell'aria" per trovare il bandolo del filo conduttore di una storia che 85 anni dopo continua ancora.

L'aviazione, nel Novarese, ebbe molti precursori sebbene fosse uno "sport" per pochi, per sportmen danarosi. Ma dopo i primi voli diventò subito spettacolo per tutti. E scatenò letteralmente a livello popolare un'attenzione straordinaria, stupita e coinvolgente. Sono significative due delibere dei consigli comunali di Novara e di Cameri. La prima, alla fine di ottobre del 1909, per approvare la proposta del sindaco di Novara, Cesare Carnevale, di offrire lire 1000 a Thouvenot "purché l'impianto dell'hangar e officine si faccia e si eseguiscano esperimenti d'aviazione, vincolandosi almeno per un anno". L'altra, del 26 maggio 1910, per approvare la proposta del sindaco di Cameri, Ercole Mazzucchelli, "considerato l'utilità indubbia che ha portato a tutto il paese l'istituto campo d'aviazione e che maggiormente apporterà in un non lontano



Il pilota Alessandro Cagno con la moglie a Cameri nel 1910

avvenire" di "fare tutto il possibile per aiutare la provvida iniziativa del sig.ing. Thouvenot". L'aviazione diventò presto un argomento di pubblico interesse.

I fratelli Gemma

Il primo che intuì la possibilità di sfruttare l'improduttiva baraggia camerese trasformandola in un campo d'aviazione fu il dottor Antonio Francesco Borrini, assessore anziano del comune di Cameri. Verso la fine del 1908, propose ai fratelli novaresi Giuseppe e Gabriele Gemma di trasferirsi per provare in volo il velivolo che avevano costruito: l'Aerocurvo, registrato dalla prestigiosa pubblicazione inglese "Jane's - All the world's airship - Londra, 1909" ed entrato grazie a questo imprimatur nella storia dell'aviazione mondiale. Era una singolare "macchina volante", biposto, lunga 9 metri, larga 7,5, con motore Anzani, a struttura rigida abbondantemente intelata per creare numerose superfici portanti a profilo ricurvo, da cui il suo nome. Completamente progettato dai fratelli Gemma, l'Aerocurvo era stato costruito in via dei Mille, a Novara, in un capannone della cereria di Francesco Parodi, probabilmente il finanziatore del progetto. Fu poi portato nella Piazza d'Armi di Novara, il primo campo di volo del Novarese, per le prove. I propo-

siti dichiarati dai fratelli Gemma erano ambiziosi: coprire il percorso Novara-Milano e ritorno in un'ora. Ma i risultati furono più che deludenti. L'Aerocurvo non riuscì ad alzarsi in volo.

I fratelli Gemma non accolsero l'invito dell'assessore Borrini e decisero, non si sa perché, di trasferirsi ad Alessandria dove, per altro, i loro tentativi di far volare l'Aerocurvo fallirono ancora.

I Gemma erano personaggi dotati di una certa genialità ma piuttosto stravaganti e un po' musoni. Si dedicarono alla costruzione dell'Aerocurvo in così gran segreto che persino i loro concittadini nulla seppero dell'iniziativa fino a quando la notizia del progetto rimbalzò in Italia dalla Francia dove i Gemma avevano ordinato il motore, rivolgendosi alle officine Anzani di Asnieres (Parigi). La notizia, pubblicata in Francia, fu ripresa dalla nostra stampa specializzata che, da allora, seguì da vicino le successive tappe dei due novaresi. "La stampa sportiva" del 17 gennaio 1909, registrò la rottura dell'asse dell'elica dell'Aerocurvo: un incidente "che aveva fatto ancora ritardare le attese prove di volo". Citiamo anche "L'aviatore italiano", per una nota piuttosto enigmatica pubblicata nel numero del 4 novembre 1909: "Sempre il guadagno è o sarà il maggior stimolo umano, ma si pensi lo scempio di forza, di

intelligenza...tutti i tentativi, molti dei quali inconsulti, di chi senza preparazione crederà di avere inventato una nuova macchina da volare e forse finirà per trovare più facilmente del denaro, come purtroppo accadde per i fratelli Gemma di Novara." Che cosa avessero combinato i due fratelli per essere così polemicamente censurati, non è dato di sapere. Si sa invece che, trasferitisi in Francia, riuscirono a piazzare un loro brevetto (un tipo di freno ad aria compressa, ceduto alla Westinghouse - secondo quanto viene riportato in un articolo pubblicato sul Notiziario della Camera di commercio di Novara del dicembre 1968, firmato da Ugo Gottardello che riuscì a intervistare l'ottantatreenne Giuseppe Gemma, poco prima della sua scomparsa, nella casa di riposo di Bugnate di Gozzano) ricavandone un buon guadagno.

Dei fratelli Gemma si interessò la stampa locale che, il 12 dicembre 1909, riferisce di una "Esposizione di modelli d'aviazione" da loro organizzata in via Barazzuolo, già strada della Forca, nei locali della Tipografia Novarese, nella quale furono presentati modelli di Fedele Azari (che vincerà il primo premio), Pompeo Azari, Angelo Celesia, Roberto Giardini, Gino Grossi e Vincenzo Scudiero. Risulta infine, sempre dalla stampa locale, che verso la fine del 1910, prima di emigrare in Francia, Gabriele Gemma prese lezioni di volo a Cameri dal capo pilota della Scuola, Leon Cheuret, su velivolo Farman, senza però arrivare al brevetto.

Gli altri aviatori novaresi

Sul "Corriere di Novara" del 26 settembre 1909 leggiamo: "Un gruppo di sportmen intelligenti e facoltosi tengono i loro modelli nei loro hangar di Piazza d'Armi". Nel numero successivo del 30 settembre, viene precisato che uno di quei modelli "serve di base a quello che si sta

Cameri

costruendo a Lugano" che sarà azionato da un motore Anzani 25-30 HP, tipo "traversée de la Manche" (la grande impresa compiuta da Louis Bleriot il 5 luglio 1909). Il proprietario del velivolo era un certo ingegner Lodetti e con lui c'era Pasquale Bianchi, l'aviatore che otterrà il primo brevetto di pilota rilasciato ufficialmente a Cameri dalla SIA (Società italiana d'aviazione), il 18 luglio 1910, su biplano Voisin, e il numero "uno" dei brevetti civili rilasciati in Italia.

A Novara c'era Andrea Fauser, "rappresentante generale dei motori Anzani in Italia", il quale, dopo essere stato "per tutti i quindici giorni" al Primo Circuito internazionale di Brescia, nel settembre 1909, "assai probabilmente - secondo quanto scrive il Corriere di Novara del 26 settembre 1909- quanto prima tenderà egli pure l'aviazione con un apparecchio Avis che gli sta costruendo a Brescia l'ingegner Thouvenot."

Un ruolo decisivo per la nascita di Cameri ebbero, insieme ad Andrea Fauser, Giuseppe Cobiauchi di Omegna e Giovanni Negretti di Novara. Furono loro, infatti, che parlarono a Clovis Thouvenot, durante il Circuito di Brescia, della brughiera di Cameri invitandolo a visitarla. Thouvenot, che già aveva scelto Montichiari quale campo di volo della società appena costituita, l'Avis (Ateliers Voisin Italie Septentrionale), fu dai tre novaresi accompagnato a Cameri e, senza alcuna esitazione, preferì, grazie anche agli "incentivi" offertigli, la nostra brughiera. Sia Cobiauchi che Negretti erano soci effettivi delle sezioni milanesi della Sai (Società aeronautica italiana) e della Sia (Società italiana di aviazione); di quest'ultima, Negretti era anche sindaco.

Una citazione particolare merita Fedele Azari, di Pallanza, già citato per aver partecipato, quattordicenne, alla mostra di modelli organizzata dai fratelli

Gemma nel 1909. Egli sarà, insieme a Marinetti, uno dei fondatori del Movimento Futurista del volo e il massimo rappresentante del "Teatro aereo futurista", il primo a proporre uno spettacolo di massa "offerto gratuitamente a milioni di spettatori. Così anche il poverissimo avrà il suo spettacolo." Numerose le sue mitiche, dannunziane, imprese aviatorie. La sua grande passione per il volo è tutta in questa frase che avrebbe pronunciato quando, a causa di un forte esaurimento nervoso, volevano interdirgli il volo: "Non toglietemi il volo, sarebbe come togliermi l'aria".

Ricordiamo anche la presenza del treccatese Germano Ruggerone (Eros), il quale, dopo essere stato un valente corridore

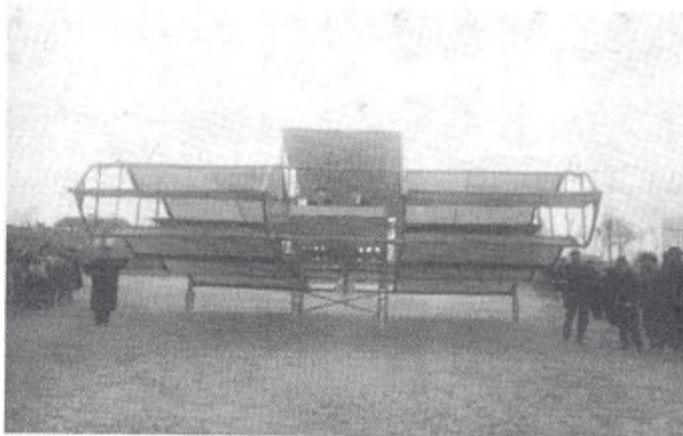
I primi voli in Italia, quelli che diedero il via alla nascita della nostra aviazione, sono legati a due tournée di piloti stranieri. Ne ricordiamo brevemente la storia per meglio inquadrare gli avvenimenti qui descritti che precedettero la nascita dell'aeroporto e della scuola di Cameri.

Nel 1908, il pilota francese Leon Delagrang, dopo i successi ottenuti nel suo paese, fu invitato in Italia per dimostrare che "volare si può". Fu accompagnato dall'ingegnere Clovis Thouvenot della casa "Fratelli Voisin" di Parigi. Da maggio a luglio Delagrang effettuò una serie di prove nelle piazze d'armi di Roma, di Milano e di Torino. Volò ma non convinse del tutto.

L'aviazione era considerata come un esercizio sportivo, praticata da un'esigua schiera di personaggi un po' stravaganti, guardata con incredulità dalla gente e con diffidenza dalla scienza ufficiale, come uno spettacolo da baraccone. Le incerte e discontinue prove di Delagrang non fecero che confermare questa convinzione. Ma gli appassionati di quello "sport" non ci mollarono, sostenendo con fede galileiana, "eppur si vola", uno slogan molto in voga nell'ambiente degli aviatori che lo sbandieravano come una sfida.

Fu uno dei due fratelli Wright, i primi uomini al mondo che riuscirono ad alzarsi in volo con il "più pesante dell'aria", a Kitty Hawk, nella Carolina del Nord, il 17 dicembre 1903, a dissipare tutti i dubbi. Wilbur Wright, a Centocelle (Roma), nell'aprile 1909 convinse anche gli scettici. Mario Cobiauchi, nella sua storia dei pionieri registrò in termini trionfali e lapidari le prove del pilota americano: "Egli volava quando voleva e come voleva". Dal 15 al 26 aprile Wilbur Wright eseguì 64 voli, di cui 19 con passeggeri, per lo più personaggi illustri, quali l'onorevole Sonnino, ex presidente del consiglio, l'ammiraglio Mirabello, ministro della Marina, il principe Scipione Borghese e la contessa Mary Macchi di Cellere, prima donna italiana a volare come passeggero su un velivolo a motore.

I successi di Wilbur Wright diedero un vigoroso impulso alla ripresa degli esperimenti d'aviazione dopo una fase di rallentamento seguita alle deludenti prove di Delagrang. Fu in quell'anno che nacquero le prime scuole d'aviazione. Tra queste, Cameri.



L'Aerocurvo dei fratelli Giuseppe e Gabriele Gemma di Novara

ciclista, all'apparire dei primi aeroplani fu conquistato dall'aviazione. Non più giovanissimo si brevettò, a 36 anni, sul campo francese di Mourmelon e fu il primo aviatore a volare, il 18 settembre 1910, attorno alla Madonnina di Milano. In visita a Cameri subito dopo quell'impresa, gli fu offerto di volare attorno alla cupola di San Gaudenzio ma l'"ingaggio" non lo convinse; lo fece Ciro Cirri due mesi dopo, gratis. Rifiutò anche di assumere la

direzione della scuola d'aviazione di Salussola, un altro aeroporto del Novarese di allora, probabilmente per la stessa ragione.

Nel Primo annuario dell'Aeronautica (1910) sono registrati i nomi di altri novaresi pionieri dell'aviazione: l'ingegnere Previde Prato, socio effettivo della sezione di Milano della Società aeronautica italiana, e Giovanni De Agostini, membro della Commissione nazionale di turismo aereo e della sottocommissione cartografica. Risulta anche un Fritz Tobler, sindaco della sezione di Milano della SAI e possessore di uno sferico di nome "Novara" di 1200 metri cubi. Iscritti alla sezione SAI di Torino, risultano Emilio Giovanola di Cannobio, Guido e Mario Piacenza di Pollone, un comune delle prealpi biellesi, allora in provincia di Novara, Germano Ruggerone e il sunese Gaspere Voli. Tra i possessori di apparecchi d'aeronautica sono segnalati Giuseppe Cobiauchi, Guido Piacenza ed Edgardo Bellia di Pollone.

Altri aviatori, non novaresi ma che saranno tra i primi a trasferirsi sul l'aerodromo di Cameri, stavano compiendo, prima dell'arrivo di Thouvenot, esperimenti d'aviazione. Ricordiamo, tra gli altri, Mario Faccioli di Torino, che a Cameri otterrà, il 15 ottobre 1910, il primo brevetto italiano su aereo interamente italiano, Ciro Cirri di Genova, il primo a salutare Novara dall'alto, altri due genovesi, Gerolamo Balbi e Pietro Cavaglià e i fratelli Antoni di Pisa. Sono solo alcuni nomi dei tanti piloti che, insieme agli appassionati aviatori della terranovarese, diedero il via alla grande storia dell'aeroporto di Cameri.

Testimonianza del generale Bruno Seraglia

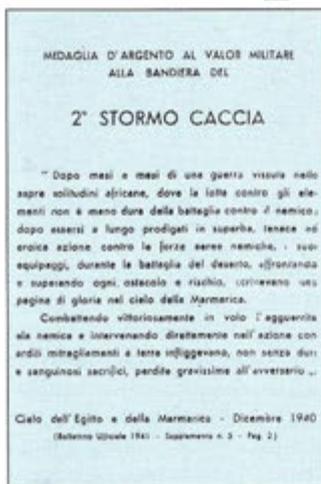
La Bandiera di guerra della 2^a A/B lascia l'aeroporto di Cameri

Raccogliendo l'invito del presidente del Circolo del 53, il generale S.A. Bruno Seraglia, comandante della Base Aerea di Cameri negli anni 1964/65, ci ha inviato una testimonianza sugli avvenimenti che hanno caratterizzato la vita sull'aeroporto nel periodo del suo comando; un periodo durante il quale avvenne anche la partenza da Cameri della Bandiera di guerra del 2° Stormo per la nuova sede di Treviso.

Lo scritto rievocativo è stato accompagnato da una lettera nella quale il generale Seraglia scrive, tra l'altro, " *Ho vissuto tra la gente di Cameri un momento di vivo entusiasmo ed intenso impegno. L'ho visto, con gli occhi di oggi, ben collegato e quasi anticipatore dei fatti di cui il generale Ferrari ha saputo tanto brillantemente renderci partecipi. Ed ho ritenuto, raccontandone taluni aspetti, di poter far conoscere ancora meglio lo spirito con il quale Cameri ha saputo e voluto affrontare programmi difficili e superare le tante difficoltà che essi comportavano. Non so se ci sono del tutto riuscito: so però di averlo fatto con spirito grato verso coloro che allora ho avuto vicini e compagni!*".

Il travaglio legato alla nascita del distintivo del 53° Stormo e di quello del 21° Gruppo che il nostro G.B. Ferrari ci ha così bene illustrato nell'ultimo Notiziario, mi ha fatto tornare con commozione a quello che ritengo uno dei più belli ed entusiasmanti momenti che la "naja" mi ha concesso.

Con commozione. Perché la storia che ci è stata raccontata ha avuto inizio nel periodo in cui era stato deciso che a Cameri, nel 1963, avvenissero profondi mutamenti, utili per l'organizzazione ma alquanto impegnativi per gli uomini chiamati a realizzarli.



Doveva infatti aver luogo una rotazione di reparti, un cambio di specialità, di linee di volo, una variazione sostanziale nel sistema manutentivo della linea dei velivoli e l'impostazione di un nuovo indirizzo nell'addestramento.

Il 13° Gruppo I.D., da anni impegnato in uno stressante stillicidio di missioni operative in lontane basi del Sud, avrebbe dovuto rischierarsi definitivamente su un'altra base, lontana da Cameri, per dare origine ad un altro reparto della specialità cacciabombardieri.

La Bandiera di guerra della disciolta 2^a aerobrigata I.D. doveva lasciare la nostra base; il 21° Gruppo COT del 51° Stormo doveva trasferirsi da Istrana a Cameri completando la transizione sulla nuova "star"

della linea di combattimento, il supersonico caccia ogni tempo F104 G.

Sull'aeroporto di Cameri si doveva organizzare una struttura tecnica di nuova concezione che vedeva unificata per conto di più reparti la manutenzione della linea del nuovo velivolo e prevedeva l'avvio dell'installazione e dell'organizzazione di impiego del simulatore di volo dell'F 104 per l'addestramento basilico ed avanzato a terra dei piloti di più reparti.

Tutto ciò comportava anche disagi e sacrifici per la vita dei singoli, toccati negli aspetti più importanti della loro vita professionale, sociale e affettiva.

I servizi dovevano adeguarsi al supporto sia tecnico che logistico secondo criteri adeguati alla piena operatività "ogni tempo". Le procedure di volo dovevano essere individuate e sperimentate tenendo conto della particolare situazione climatologica della base e, sul piano operativo, considerando l'estrema vicinanza di aeroporti e di aree a intensa attività aerea civile in modo da assicurare il pieno rispetto delle norme di sicurezza in ogni condizione di volo, VFR e IFR, diurna e notturna.

Gli uomini dovevano aggiornare le proprie conoscenze frequentando appositi corsi, fuori sede, e compiere un addestramento pratico con impegnativi turni ed orari sovente diversi da quelli

abituali. Per molti si aggiungeva la preoccupazione per la sistemazione delle famiglie: un problema questo che investiva tanto coloro che erano destinati verso nuove sedi quanto il personale in arrivo col nuovo Gruppo.

Della vita di quei giorni, ricordo l'impegno stressante degli uomini della TWR e del GCA per il coordinamento dei termini procedurali con gli organi del controllo regionale e delle vicine basi, l'accresciuto e sempre più eterogeneo numero di persone presenti sulla base, l'attività spesso congestionata del servizio rifornimenti, l'impegno della Direzione lavori per la realizzazione delle opere edili, spesso modificate per essere via via adattate alle necessità suggerite dall'esperienza, l'impegno ininterrotto dell'Ufficio operazioni, per la individuazione e la definizione delle procedure con gli organi del Controllo e per il coordinamento delle attività operative ed addestrative che si erano intensificate in maniera esaltante, specialmente durante il rischieramento di altri reparti di F 104 sulla base camerese.

Un'atmosfera elettrizzante, tra difficoltà anche di natura psicologica, che però servì di stimolo al personale, moltiplicando il senso di responsabilità e l'impegno dei più, e che trovò giusto sfogo nella comune volontà di superare le molte difficoltà.

In questo contesto, sono più che comprensibili i motivi di attrito tra i membri di un Gruppo stressato da una routine faticosa, pesante e, diciamo, misconosciuta, e quelli dell'altro Gruppo, al massimo dell'entusiasmo per la bellissima nuova macchina in dotazione, fonte di continue scoperte e di soddisfazioni; ma finivano quasi sempre per assumere i contorni sfuocati di un confronto costruttivo; i primi erano in condizioni di "sopravvivenza", poco sostenuti dall'alto; gli altri, erano seguiti dall'intero sistema, che dalla loro esperienza cercava di trarre elementi preziosi di conoscenza.



Cameri 1965. Da sinistra: il col. Bruno Seraglia, due ufficiali della Nato e il magg. Stelio Nardini, durante un'esercitazione.

In una situazione così difficile, entrambi trovarono una confortante comprensione reciproca nello sforzo in cui si trovavano, sia pure in modi così diversi, accomunati. E nelle mense, nei circoli, si ripetevano ogni giorno momenti di incontro che facilitarono l'inserimento dei nuovi nella realtà locale.

La toccante cerimonia della partenza da Cameri della Bandiera di Guerra, che nell'ottobre del 1964 tornò al ricostituito 2° Stormo C.T.L. a Treviso, segnò un momento di orgogliosa reazione per la perdita di quel simbolo, tanto che fu ulteriore motivo di revisione del criterio ordinativo dell'Aeronautica Militare ed ebbe il suo peso nella decisione che portò alla ricostituzione del 53° stormo a Cameri, nell'aprile del 1967.

La realizzazione del programma previsto, vide progressivamente

il definirsi delle situazioni: il 13° Gruppo, prima in transizione C.T.L. a Treviso, fu poi trasferito definitivamente a Brindisi; il 3° G.E.V. regolò i suoi ritmi operativi nell'alimentazione delle linee di volo dei reparti; l'attività addestrativa "ogni tempo" diventò gradualmente sempre più regolare senza mai creare interferenze con il traffico civile; avvenne, anzi, il contrario; fu il traffico civile che interferì con il nostro: molti ricorderanno quando un Tupolev civile cecoslovacco diretto alla Malpensa si trovò inserito nel nostro "sentiero", tra un F 104 e un altro, ed atterrò sul nostro campo.

L'assiduo addestramento del nuovo personale e la buona volontà degli uomini riuscirono in poco tempo a creare un buon adattamento alle difficili condizioni climatiche locali, concor-

rendo a formare un Reparto pienamente affidabile; e mi riferisco a tutto l'intero complesso che attorno al Gruppo aveva saputo creare un vero e proprio sistema, affidabile in ogni momento del giorno e della notte.

Gia' nell'estate del 1965 cominciarono le visite di reparti stranieri della Nato (nel luglio, con il 5° Sqdn. della RAF da Geilenkirchen) che venivano a familiarizzarsi con le procedure operativo-addestrative del 21° gruppo.

Queste visite crearono la consapevolezza di una raggiunta maturità e il desiderio di migliorarsi costantemente.

Si determinano così ...deferenti ma decise "riflessioni" (ricordi, Stelio?!) sulle conseguenze della "polpetta" al 51°, che avrebbero privato la rinata creatura di una degna sistemazione nell' ambito

dei "clubs" internazionali e dei quali si sentiva ben degna. "Riflessioni" che si facevano alquanto dolorose quando venivano a toccare chi della "polpetta" era stato modesto ma appassionato partecipe quando dei "Dinghi" era stato anche membro responsabile...!!

Non si potevano però sottovalutare le ragioni delle "riflessioni" per cui gli spiragli che si crearono dettero luogo a quella "dolce pressione" che finì col rendere a distanza di tempo ben felice il "Walterino Tigre 18" e a determinare la situazione di partenza della bella storia della "Travagliata nascita di un distintivo" così ben raccontata dal caro GiBi.

Ma ricordiamoci, al termine della storia, che quel simbolo "ha saputo meritatamente guadagnarsi un posto di primo piano nella nostra Aeronautica".

Avvicendamenti al comando del 53° Stormo del 21° Gruppo e del 1° RMV Tornado

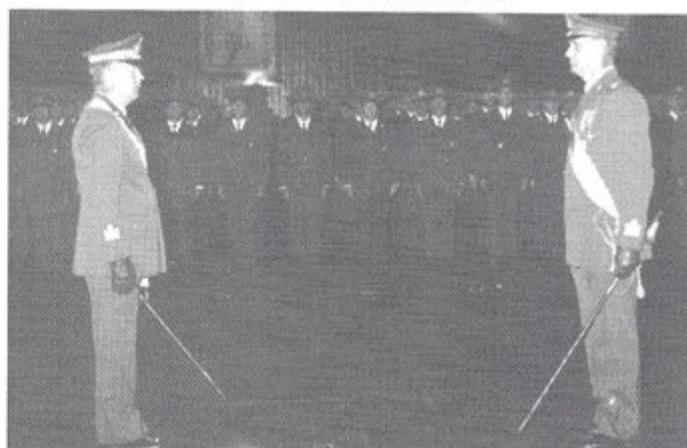


Il 14 settembre 1993, il colonnello pilota Luigi Corsi, proveniente dal 3° Reparto dello SMA, ha assunto il comando del 53° Stormo subentrando al colonnello pilota Tommaso Ferro che lo aveva guidato negli ultimi due anni. Nella foto in alto un momento della cerimonia avvenuta in presenza del comandante della 1ª Regione aerea, generale SA Lorenzo Giordo.

Il giorno precedente era avvenuto il passaggio di consegne al vertice del 1° RMV tra i colonnelli Gari Benedetto Salvia e Pietro Giuliani (foto in alto a destra).



Due gli avvicendamenti al comando del 21° Gruppo: il 5 settembre 1993 tra i tenenti colonnelli pilota Mario Longhini e Alessandro



Tudini; l'8 luglio 1994, è subentrato il tenente colonnello pilota Pierluigi Contalbi (nell'ordine da sinistra a destra nelle tre foto in basso).



Nel periodo, c'è stato anche il cambio del capo calotta del 53° Stormo, dal tenente pilota Loris Princisgh al tenente pilota Giovanni Marzi.

PROMOZIONI

ADRAGNA Nicola: E' stato promosso ten.col. In forza al Com.1[^]R.A..

ALFANI Giuseppe: E' stato promosso serg. magg.. In forza al Gruppo Difesa 53[^]tormo

BEGGIATO Mario: E' stato promosso maggiore. Capo Serv.Trasp.-553[^]GSLO.

BURACCHI Massimo: E' stato promosso capitano. Controllore G.C.A..

BUTTELLI Fernando: E' stato promosso generale S.A. (a). A Cameri dal 1965 al 1968 come vice comandante del 53[^] Stormo.

CARBONI Gianfranco: E' stato promosso maresciallo 1[^] cl.sc. Capo sez.V.A.M..

CASARINO G.BATTISTA: E' stato promosso colonnello. Già capo sez. meteo. In Ausiliaria.

CASSESE Antonio: E' stato promosso m.llo ord. dei C.C.. In forza alla 13[^] Sqd. S.I.O.S.

CIGNINI Agostino: E' stato promosso m.llo 1[^]cl.sc. In forza al C.M. - F104.

CIRCOSTA Michele: E' stato promosso m.llo 2[^]Cl.. In forza al 101[^] D.O.L.D.

COPPO Luigi: E' stato promosso colonnello. In congedo dal 30/04/1993

COZZOLINO Nicola: E' stato promosso m.llo 3[^]Cl.. In forza al Gruppo Difesa.

D'AMICIS Lorenzo: E' stato promosso m.llo 3[^]Cl.. In forza al 553[^]G.S.L.O..

FABBRI Dino: E' stato promosso colonnello. Ha ricoperto l'incarico di comandante del 21[^] Gruppo C.I.O.. In forza alla 5[^] A.T.A.F..

FARIELLO Roberto: E' stato promosso colonnello. Pilota della 653[^]Sqd. Collegamenti, ha ricoperto l'incarico di Capo B.O.C.all'Ufficio operazioni.

FORNASIERO Andrea: E' stato promosso generale S.A. Comandante del 53[^]Stormo dal 1978 al 1980.

GALLIZIA Jean: E' stato promosso. capitano. Capo sezione T.L.C..

LENTINI Paolo: E' stato promosso ten.col. E' capo Centro manutenzione meccanica del 1[^]R.M.V.

LICO Mario: E' stato promosso m.llo 3[^]Cl.Capo segreteria della Direzione addestramento del 1[^] R.M.V.

LIOCE Antonio: E' stato pro-

I NOSTRI COMPLIMENTI A

BEGGIATO Mario - Maggiore Garat, capo Servizio trasporti del 553[^] G.S.L.O. , ha conseguito la laurea in ingegneria meccanica presso l'Università di Genova.

ISONI Nunzio - Maresciallo di 1[^]Cl., addetto all'Ufficio comando del 53[^] stormo, ha conseguito il diploma di perito delle attività alberghiere presso l'Istituto tecnico "G.Pastore" di Varallo Sesia. Si è iscritto alla facoltà di Giurisprudenza della Università di Pavia.

LUPARIA Claudio - Maresciallo di 2[^]Cl, istruttore corsi Impianto armamento velivolo Tornado presso la D.A. - 1[^] RMV, ha conseguito il diploma di perito aeronautico presso l'Istituto tecnico industriale "A. Volta" di Alessandria. Si è iscritto alla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Torino.

MARINONI Gianluigi - Tenente colonnello Gari, capo della Direzione tecnica del 1[^]RMV, ha conseguito il "Master in direzione aziendale" presso l'Università Bocconi di Milano risultando 1[^] su oltre 100 frequentatori.

mosso m.llo 1[^]cl. In forza all'Ufficio Comando.

LOVINO Gianni: E' stato promosso maggiore. A Cameri dal 1982 al 1990 come direttore M.S.A..

MASTROROSA Antonio: E' stato promosso m.llo 1[^]Cl.. In forza al 101[^]D.O.L.D..

MERCALDI Giovanni: E' stato promosso capitano. In forza all' M.S.A. tornado.

NUZZO Marcello: E' stato promosso m.llo 2[^]cl. In forza alla 653[^] Sqd. Collegamenti.

PALANDRI Carlo Alberto: E' stato promosso tenente. E' capo Servizi vari 553[^]G.S.L.O..

PESCOSOLIDO Antonio: è stato promosso colonnello. In congedo dal 20.9.93.

ROSSO Roberto: è stato promosso serg.magg. In forza al 1[^] RMV.

RUOCCO Rosario: è stato promosso maresciallo 3[^]cl. In servizio all'Ufficio amministrativo.

RIZZO Nicolò: è stato promosso maresciallo ord. dei CC. comanda la stazione CC dell'aeroporto.

STRACQUADANEO Carlo: è stato promosso maggiore. Capo servizio amministrativo.

TAGLIERI Domenico: è stato promosso tenente colonnello. A Cameri dal 1974 al 1980. In servizio al comando 1[^]R.A.

TRELOTOLA Pasquale: è stato promosso maresciallo 1[^]cl.scelto. Capo segreteria del direttore 1[^] RMV.

NUOVI INCARICHI TRASFERIMENTI

BELLU' Ivo: tenente colonnello pil. è stato trasferito al coman-

do 1[^]R.A. A Cameri dal 1983 al 1993. Ha ricoperto l'incarico di comandante del Gruppo Difesa e del 453[^] SGSTO.

FANTUZZI Giovanni: Tenente colonnello pilota, è stato nominato comandante del 28[^] Gr. del 3[^] Stormo. A Cameri, 21[^] Gruppo, dal 1983 al 1986.

DEMNICIS Orazio: Colonnello pilota, è stato nominato comandante del 4[^] Stormo. A Cameri, 21[^] Gruppo, dal 1975 al 1979.

D'AGOSTINO Alessandro: capitano Garf, è stato trasferito al C.N.M.C.A. E' stato capo sezione meteo del 53[^] St.

FERRARI Giambattista: generale D.A. è stato trasferito a SHAPE. A Cameri dal 20.3.65 al 22.5.73. E' stato comandante del 21[^] Gr.

FORNASIERO Andrea: generale S.A., ha assunto il comando della V Ataf. A Cameri dal 1978 al 1980. E' stato comandante del 53[^] stormo

MORGAGNI Fabio: capitano CSA, è stato trasferito all'infermeria presidiaria di Milano. A Cameri dal 1989 al 1993, dirigente del servizio sanitario.

PONTANARI Fabio: tenente colonnello GARat, è stato trasferito al 4[^] RMV di Grosseto. A Cameri dal 1969 al 1993.

SALVIA Benedetto: colonnello GARI, è stato trasferito a Costaromaereo. A Cameri dal 1990 al 1993. E' stato direttore del 1[^] RMV.

CONGEDI

Il seguente personale è in congedo dalla data a fianco di ciascun nome indicata:

M.llo 1[^] cl. **AGOSTINONE**

Pietro (2.7.93) - M.llo 1[^]cl. **BOGLIOLO Angelo** (1.6.93) - M.llo 1[^]cl. **CARDINALI Giorgio** (30.12.93) - Ten.col. **COPPO Luigi** (30.4.93) - M.llo 1[^]cl. **FIERRO Carmine** (11.2.94) - Ten.col **FARIELLO Roberto** (1.9.93) - M.llo 1[^]cl. **FRATTARUOLO Renato** (31.5.93) - Ten.col. **PESCOSOLIDO Antonio** (20.9.93) - Col. **ROVELLI Maurizio** (3.1.94) - M.llo 1[^]cl. **SILVESTRI Vincenzo** (31.12.93) - Ten.col. **LONGHINI Mario** (30.12.93) - M.llo 1[^]cl. **SGOBBA Domenico** (2.7.93) - M.llo 1[^]cl. **VIMBOR-SATI Antonio** (2.7.93).

SOCI SCOMPARI



DE MURO Marco- E' mancato il 7 Gennaio 1994, all'età di 54 anni. Era nato a Narcao (Cagliari) il 10 giugno 1939. Aveva prestato servizio presso la 10[^] Unità G.C.A. del 53[^]Stormo, in qualità di marconista meccanico radarista. Trasferito all'aeroporto di Decimomannu nel 1978, fu congedato a domanda nel 1980. Aveva raggiunto il grado di maresciallo di 1[^]classe scelto.

SANGUINETI Nicola- E' deceduto a Novara, dove risiedeva, il 24 maggio 1994. Era nato a Chiavari il 25 settembre 1916. Aveva prestato servizio all'aeroporto di Cameri dal 1958 al 1972, prima come armiere al 13[^] Gruppo della 2[^]A/B, poi, con il 53[^] Stormo, al Battaglione protezione locale. Dopo il servizio attivo, fu uno dei più attivi collaboratori della sezione AAA di Novara.

Aveva 80 anni, risiedeva a Novara con la moglie

La scomparsa del generale Giuseppe Aurili primo comandante della Base aerea di Cameri



Il generale Giuseppe Aurili in una foto scattata nel 1968

Il generale di squadra aerea Giuseppe Aurili Beppe, per gli amici, ci ha lasciato il 4 ottobre 1993. Abitava a Novara con la moglie. Aveva 80 anni. Fu il primo comandante della Base Aerea di Cameri, negli anni 1962 e 1963.

Nato a Trieste il 9 maggio 1913, aveva trascorso gli anni della prima giovinezza a Livorno. La sua carriera di pilota incominciò sul Ca 100 della Squadriglia da Turismo di Milano Taliedo il 7 agosto 1935. Nell'ottobre dello stesso anno è allievo ufficiale alla Scuola Centrale di Pilotaggio. È nominato sottotenente pilota di complemento il 24 luglio 1935 e in servizio permanente il 2 settembre 1937. La sua prima destinazione è Gorizia, 84^a Squadriglia, 4^o Stormo. Dal 1 gennaio al 14 dicembre 1937 partecipa alla guerra di Spagna con la 24^a Squadriglia Caccia dell'Aviazione Legionaria ma i suoi voli vengono registrati dal comando della 368^a Squadriglia del 53^o Stormo a Caselle Torinese in forza alla quale resta dopo il suo rimpatrio sino a tutto il 1938. Dal 1 gennaio 1939 ritorna al 4^o Stormo, ancora alla 84^a Squadriglia, e, all'inizio della 2^a guerra mondiale, con lo stesso reparto viene trasferito in Africa Settentrionale. Rientra in Italia nell'ottobre del 1941 e, un anno dopo, con il 24^o Gruppo, 355^a Squadriglia, viene trasferito nuovamente in zona di guerra, alle dipendenze dell'Aeronautica della Sicilia. Il suo ultimo volo di guerra porta la data del 31 maggio 1943.

Dopo un lungo periodo di forzata inattività, riprende a volare nel luglio 1948, all'aeroporto di Palermo. Negli anni seguenti lo troviamo come istruttore nelle scuole di volo del Sud. Nel 1951 compie il primo volo su un jet. Nel 1955, con il grado di tenente colonnello, è alle dipendenze del 3^o Stormo, 132^o Gruppo e, alla fine del 1959, è alla 3^a A/B a Villafranca. Con il grado di colonnello, viene trasferito a Cameri nel luglio 1962 per assumere il comando della Base Aerea appena costituita dopo lo scioglimento della 2^a A/B. Alla fine del 1963 viene trasferito al comando della 1^a Regione Aerea dove viene promosso Generale di Brigata.

Ai funerali del generale Aurili era presente il generale Luciano Nimis, un po' in disparte, visibilmente triste, chiuso in una commo- zione schiva, sincera. Gli abbiamo chiesto un ricordo dell'amico scomparso. Ci ha mandato queste parole:

"Quando a Novara abbiamo dato l'ultimo saluto a Beppe, mi tornarono in mente molti ricordi, uno in particolare, dei giorni di guerra, quando le missioni di volo venivano assegnate con un "ordine di operazioni". E mi venne di pensare che per quest'ultima "missione" era stato il "Comandante supremo" di tutto l'Universo a firmare l'"ordine di operazioni" che destinava Beppe nell'Alto dei Cieli, al comando della folta pattuglia di eroi alati che lo avevano preceduto. Ci eravamo conosciuti a Gorizia, 4^o Stormo, 96^a Squadriglia, comandata dal capitano Giuseppe Baylon. Io venivo dall'Accademia per compiere l'allenamento annuale di volo sul CR 32. Beppe era tra i vecchi piloti che dettavano legge sul volo acrobatico. Era una legge che nasceva dalla sua grande passione per il volo, dalla sua sicura capacità professionale e, soprattutto, dalla sua profonda umanità.

In guerra siamo stati sbattuti qua e là su tutti i fronti sino al tragico 8 settembre, quando ognuno prese le sue decisioni e scelse la strada da seguire. Tutti però, e ripeto tutti, con la convinzione di fare il proprio dovere e di continuare a servire la Patria. Non la pensarono così tanti "politicanti" e per questo Beppe ne fu immeritabilmente amareggiato. Ma ai reparti non ci furono mai discriminazioni: tutti riprendemmo a volare, a lavorare, con la stessa passione per riportare la nostra cara Aeronautica alla massima efficienza.

Ci ritrovammo nel 1950 alla Scuola di guerra a Firenze e, successivamente, a Villafranca, quando ero comandante della 3^a Aerobrigata: gli assegnai l'incarico più importante e delicato del reparto: il comando dell'ufficio operazioni. Con lui in quel posto chiave potevo stare tranquillo.

A portargli l'ultimo saluto, e gliene sono grato, è venuto anche il cappellano di Villafranca, don Barni, che ha celebrato il rito funebre; e c'erano molti di Cameri dove, al comando della Base aerea, ha svolto il suo ultimo incarico operativo. Beppe ci ha lasciati per raggiungere tanti altri piloti che sono "decollati" prima di lui per l'ultima "missione". Tra noi, tra i suoi cari, ha lasciato un vuoto incolmabile. Ciao Beppe!

E' morto il generale Amedeo Guidi

È morto il 6 luglio scorso a Bologna il generale Amedeo Guidi. È stato uno dei soci fondatori del Circolo del 53.

Era nato a Bologna il 29 settembre 1915 ed aveva conseguito il brevetto premilitare di pilota a 18 anni. Nel 1936 fu assegnato al 53^o Stormo con il quale partecipò alla guerra di Spagna. Resterà allo stesso Reparto sino al 1943 e gli sarà assegnato il comando della 366^a Squadriglia del 151^o Gruppo. Nel 1951 fu assegnato al 51^o Stormo. Dopo un periodo trascorso negli USA, dal 29 ottobre 1955 al 31 dicembre 1956 comandò il 21^o Gruppo. Ritornò ancora negli USA nel 1957, poi fu assegnato alla 5^a Ataf. Rientrò quindi a Istrana nel 1964 e dal 15 luglio 1965 all'11 settembre 1966 assunse il comando della 51^a Aerobrigata.

Al termine del periodo di comando fu inviato allo SMA e l'anno successivo fu inviato a Tokio quale

Addetto militare aeronautico, militare e navale per il Giappone, la Corea del Sud e le Filippine. Rientrò in Italia nel 1970 e nel 1972 fu collocato in ausiliaria con il grado di generale di divisione. È stato presidente del Circolo del 51.

Improvvisa scomparsa di G. Cattaneo

È morto improvvisamente a Messina, il 25 gennaio 1994, il socio Gaudenzio Cattaneo. Era nato a Castelletto Ticino nel 1915. Laureato in ingegneria, entrò in Aeronautica nel maggio 1940. Prestò servizio a Catania, a Malpensa e, dal dicembre 1942, a Cameri. Il 31 agosto 1943, d'ordine del Ministero della Guerra, fu posto in congedo perché assunto dall'industria "Franco Tosi" con l'incarico di studiare un compressore d'alta quota per il motore stellare B 11 della Piaggio. Fu tra i soci fondatori dell'Aeroclub di Novara. Da poco era stato promosso al grado di tenente.

Per il 1994 la quota di iscrizione resta a 30.000 lire

Circolo del 53: rendiconto economico e note sull'attività sociale

Nel corso della 3^a assemblea sono stati presentati ai soci e approvati il bilancio consuntivo provvisorio del 1993 e quello preventivo per il 1994. Nell'ultima riunione del Consiglio direttivo è stata illustrata la situazione finanziaria aggiornata e perfezionato il bilancio definitivo 1993 come risulta dal prospetto pubblicato a lato. E' stata inoltre aggiornata la situazione finanziaria che ha fatto registrare in data 10.5.1994 una disponibilità liquida di circa 18 milioni.

In merito al bilancio preventivo per il 1994, è da precisare che la spesa dei 4 milioni messi in conto per la realizzazione dell'opuscolo sulla storia degli enti che hanno avuto sede a Cameri dalla sua nascita a oggi, non usciranno dalla cassa: infatti l'impegno per realizzare il libretto si è rivelato più difficoltoso del previsto e pertanto la sua pubblicazione dovrà necessariamente slittare, probabilmente al 1995.

Per quanto riguarda l'oggetto ricordo, il consiglio direttivo, accogliendo la raccomandazione del generale Mainini rivolta a chi dovrà occuparsi del suo acquisto, ha invitato a fare una scelta che assicuri "la buona qualità dell'oggetto ed un costo contenuto che, di massima, dovrà essere nei limiti di quello sostenuto per l'oggetto ricordo della 3^a assemblea generale" (dal verbale di riunione).

Nel corso della 3^a assemblea era stato proposto di aumentare la quota associativa a 33.000 lire per non rinunciare a spese già preventivate e per far fronte a nuove iniziative con maggiore tranquillità. Il parere del presidente era stato favorevole e l'assemblea dei soci aveva approvato. Ma il consiglio direttivo nella sua ultima riunione ha ritenuto opportuno mantenere per il 1994 la quota di 30.000 lire perchè molti soci avevano già provveduto a versarla e sarebbe stato particolarmente complesso e organizzativamente arduo richiedere il pagamento del conguaglio. Si riparerà dell'aumento nella prossima assemblea.

In merito alle "decisioni" del Consiglio direttivo, il presidente, durante la scorsa assemblea, ha espresso un concetto che riteniamo meriti di essere sottolineato: le decisioni, tutte le decisioni che riguardano il Circolo del 53- ha detto in buona sostanza- vengono prese soltanto dall'assemblea dei soci "e non c'è barba di consiglio che possa modificarle". Gli indirizzi che il consiglio direttivo può indicare all'assemblea, per essere operanti devono essere sottoposti al vaglio dei soci in assemblea ed approvati (secondo quanto disposto dall'art.7 dello statuto del Circolo).

Bilancio consuntivo al 31.12. 1993

ENTRATE

-Attivo gestione anno 1992	2.922.550
-Quote sociali anno 1992 (8x30.000)	240.000
-Quote sociali anno 1993 (722 x 30.000)	21.660.000
-Quote sociali anno 1994 (344 x 30.000)	10.320.000
-Soci sostenitori	166.000
-Interessi c/c banc.	565.124
-TOTALE ENTRATE	35.873.674

USCITE

-Spese cancelleria	455.400
-Spese postali	1.129.550
-Spese tipografiche	517.000
-Varie per gestione	905.650
-Notiziario Circolo	1.011.500
-Oggetto ricordo 3 ^a assemblea	10.496.000
-Calendari	5.000.000
-TOTALE USCITE	19.515.100

RIMANENZA ATTIVA ANNO 1993

16.358.574

Bilancio preventivo anno 1994

ENTRATE

- Attivo gestione anno 1993	3.901.419
-Quote sociali 1994 (presunte 770x30.000)	23.100.000
-Interessi c/c banc.	600.000
-TOTALE ENTRATE	27.601.419

USCITE

-Spese di cancelleria	800.000
-Spese postali	1.100.000
-Spese tipografiche	700.000
-Spese varie di gestione	900.000
-Notiziario (numero unico)	1.200.000
-Oggetto ricordo 4 ^a assemblea	10.000.000
-Calendario	5.000.000
-Fotocopiatrice	700.000
-Opuscolo "Reperti di Cameri"	4.000.000
-TOTALE USCITE	24.400.000

ATTIVO PRESUNTO

3.201.419