

CIRCOLO del 53 notiziario



**Questo campo di Cameri
fondamento del coraggio alato
e di partenza di giovani aquile
è oggi offerto alla memoria
di Natale e di Silvio Palli ...**

(G. D'Annunzio 15 ott.1921)

***Caro Socio,
il 1° ottobre 2005 festeggeremo il
15° Raduno del nostro Circolo.
La tua presenza è indispensabile per continuare a
mantenere viva la storia dell'Aeroporto di Cameri
e onorare la memoria dei suoi Eroi.***



L'Aviatore Natale Palli

di Giulio Lazzati

Mattino, alta Val d'Isera fra Bourg-Saint Maurice e Saint-Foy; a sinistra si lascia la gola del Piccolo San Bernardo e si ammira, sulla destra, la foresta di Malgovert, adagiata sui fianchi della montagna.

Come succede frequentemente c'è fitta nebbia, che discende dalle vette coperte di ghiaccio, neve alta fin giù a valle. Al lato della strada, semicoperta dalla neve, una lapide sulla quale si legge

**Au
Capitaine aviateur
Natale Palli
de
l'Armée Italienne
mort le 22 mars 1919**

**Le Département
de la Savoie.**

Nell'iscrizione vi è, però, un errore. Palli, infatti, morì il 20



Natale Palli, pilota brevettato a Cameri nel 1915 alla Scuola di Volo Gabardini, accanto alla sua Gabarda.

marzo.

Natale Palli si era arruolato a vent'anni nell'aviazione italiana, mettendosi subito in evidenza per le sue eccezionali doti di coraggio e di bravura come pilota.

Combatté durante la prima guerra mondiale (1915-18) volando nei cieli del Tirolo, della Dalmazia, dell'Isonzo ecc. Ben presto divenne il pilota prediletto di Gabriele D'Annunzio che lo volle con lui nei leggendari voli su Fiume, su Pola e su Vienna.



L'Aerodromo di Cameri nel 1915.

Rimasto in servizio alla fine del conflitto, portò a termine varie missioni per conto degli alti comandi della nostra aviazione.

il 19 marzo 1919 decollò dall'aeroporto di Padova, per consegnare un messaggio a Parigi, facendo tappa presso l'aeroporto di Chambéry.

Il tempo inizialmente sereno, con grande visibilità, proprio quando Palli iniziava a sorvolare le vette, più alte delle Alpi, improvvisamente si guastò: nuvole pesanti, forte vento gelato, proveniente dal nord; inoltre una nebbia fittissima si impossessò di tutta la zona, dalle alte cime sin giù a valle. Le nubi divennero ben presto imponenti e scure, complice la nebbia, la visibilità divenne zero.

Il nostro pilota era coraggiosamente deciso a proseguire, davanti a lui, ecco pararsi la sagoma scura del monte Pourri; repentina manovra, e Palli riuscì ad evitare l'urto frontale, che avrebbe provocato un disastro irreparabile.

Il forte vento spinse di lato l'aeroplano, malgrado gli sforzi del pilota un'ala urtò la montagna, danneggiandosi, l'urto violento fece immediatamente perdere quota al velivolo, che scivolando lungo la parete di ghiaccio si adagiò in un avvallamento del ghiacciaio sottostante.

Intanto la nebbia era calata ancora più fitta.

Fortunatamente Palli uscì incolume dall'aeroplano, si guardò

in giro, ma ormai la visibilità era praticamente nulla. Non restava altro da fare che scendere verso il basso; a fondo valle avrebbe trovato qualche casa, sarebbe riuscito ad incontrare qualcuno al quale chiedere aiuto. La neve molto alta imprigionava ad ogni passo, fin quasi alla cintura, i movimenti dell'uomo, rendendo sempre più difficile e faticoso il discendere verso il basso. Uno strapiombo di ghiaccio e roccia gli si parò improvvisamente davanti, bisognò compiere un lungo giro vizioso per non precipitare verso il basso. Intanto, oltre alla nebbia sempre fittissima, stava sopraggiungendo l'oscurità della notte.



La "Squadriglia Serenissima" al completo. Al centro D'Annunzio e Palli.

Canaloni di ghiaccio, spuntoni di roccia, strapiombi, ecc, tutto era ormai reso invisibile dalla oscurità, era follia il voler proseguire la marcia.

Palli sfinito e assiderato non aveva nulla con sé, oltre la tuta di volo e i guanti; non indossava altri indumenti che lo proteggessero dalla rigida temperatura, si adagiò sulla neve ghiacciata, passando così le ore della notte, in attesa dell'alba e di una migliore visibilità.

Al mattino, ai primi chiarori, raccogliendo le poche forze rimaste, Palli, semiassiderato, riprese a discendere verso il basso, verso la salvezza.

Purtroppo la nebbia era ancora fittissima, il ghiaccio ormai spezzato in varie zone, faceva affiorare rocce taglienti; cercando di fermare le continue cadute, Palli si abbrancava a quegli spuntoni taglienti, e ben presto le sue mani subirono numerosi e profondi tagli. L'uomo buttò via i guanti, ormai inservibili e intrisi di sangue.

Continuava a scendere, sempre più debole. Lo sorreggeva la speranza di raggiungere presto il fondo valle; la salvezza.

La nebbia non si diradava e gli occhi di Palli non riuscivano a scorgere nulla, oltre pochissimi metri di distanza.

Le forze erano ormai allo stremo, attorno a lui solo nebbia e gelo, null'altro, il procedere diventava sempre più faticoso, le gambe non lo reggevano più.

Cadde sulla neve, un sonno mortale lo aggredì, e così lo ritrovarono appoggiato sui gomiti e con la testa fra le mani; sembrava veramente uno che dormisse.

Palli non seppe mai che la salvezza era a poche decine di metri da Lui.

Alcuni giorni dopo, diradatasi la nebbia, un valligiano uscì da una delle case situate lungo la strada del fondovalle, a pochissima distanza ove giaceva il corpo di Palli; l'uomo si

era messo alla ricerca del fratello maniaco e squilibrato, che spesso si allontanava da casa senza dir nulla, e che il giorno prima era, appunto, scomparso dalla loro abitazione. Improvvisamente, girando nei dintorni, vide una sagoma scura accucciata in mezzo alla neve; subito pensò di aver ritrovato il fratello.

Invece era il corpo dell'aviatore Natale Palli, morto così a 23 anni, per un'atroce beffa del destino.

Il corpo del nostro aviatore venne, inizialmente, trasportato a Saint-Foy, poi, con un grande corteo di valligiani a Chambéry, infine restituito all'Italia.



9 Agosto 1918. D'Annunzio e Palli pronti a spiccare il volo su Vienna.

Sul luogo dove fu ritrovato venne eretto il cippo a suo ricordo. Su in alto rimase l'aereo, ormai sepolto dalla neve e dal ghiaccio; lungo il pendio della montagna vennero recuperati i guanti e più in basso i fazzoletti di Palli, intrisi di sangue, muti testimoni della tragica marcia del nostro aviatore verso la salvezza,

Palli, scampato a decine di pericoli durante la guerra, autore di eccezionali voli su obiettivi lontani, protagonista del memorabile volo su Vienna, fu ucciso dalla nebbia e dal gelo, a pochi passi ormai dalla salvezza.



1919 Casale Monferrato. Gabriele D'Annunzio accanto alla salma di Natale Palli.

NATALE PALLI: il brevetto

Natale Palli ottenne il brevetto di Pilota Militare nel settembre del 1915, presso la Scuola di volo "Gabardini" con sede sull'aeroporto di Cameri (Novara) avendo partecipato al 1° Corso della scuola, voluto dall'Ispettorato dell'Aeronautica verso la fine del 1914.

Fra i 23 piloti brevettati del Corso figura, sulla lapide posta all'interno del nostro Aeroporto, il nome di Natale Palli



1919 Casale Monferrato. I funerali di Natale Palli.

NATALE PALLI: le decorazioni

- Medaglia di Bronzo.

S.Ten. Battaglione Aviatori: Squadriglia Aeroplani Cielo delle Dolomiti, 22 luglio - 31 ottobre 1916.

- Medaglia d'Argento.

Tenente Battaglione Aviatori: Squadriglia Aeroplani Cielo del Tirolo, 24 aprile 1917.

- Medaglia di Bronzo.

Capitano Battaglione Aviatori: Comandante di Squadriglia. Cielo di Innsbruck, 20 febbraio 1918.

- Medaglia d'Argento

Capitano Battaglione Aviatori: Comandante di Squadriglia Cielo dell'Alto Adriatico, 14 aprile 1918.

- Ordine Militare di Savoia.

Capitano Battaglione Aviatori: Comandante di Squadriglia. Cielo di Vienna 9 agosto 1918.

- Medaglia d'Oro al Valor Militare

Capitano Battaglione Aviatori: Comandante di Squadriglia. Cieli della Dalmazia, Istria, Tirolo e Carnia, settembre-ottobre 1918.

SILVIO PAOLO PALLI: il brevetto

Silvio Palli, allievo della scuola di volo "Gabardini" istituita sull'aeroporto di Cameri (Novara) alla fine del 1914, per allievi piloti Militari, ottenne il brevetto di pilota nel 1916, preceduto l'anno prima dal fratello Natale.

SILVIO PAOLO PALLI: "l'ultima missione".

29 Ottobre 1918. Mancano solo due giorni alla fine della Grande Guerra. Ormai con le truppe nemiche attestate nella zona dell'alto Veneto e del Friuli, ma ancora resistenti con notevole accanimento all'assalto dei nostri soldati, vennero richieste, alle squadriglie del Battaglione Aviatori, numerose azioni di mitragliamento e bombardamento sulle posizioni austriache. Il Ten. Silvio Palli il 29 ottobre 1918, con altri velivoli monoposto effettuò una missione di mitragliamento contro le linee nemiche.



Silvio Paolo Palli, pilota brevettato a Cameri nel 1916.

Il nostro pilota si portava sulle posizioni nemiche a bassissima quota e veniva fatto segno a un intenso fuoco di fucileria e artiglieria.

Nonostante ciò persisteva nell'azione di mitragliamento e veniva colpito a morte. Precipitava nella campagna nei pressi del paese di Orsago, infrangendosi con il suo velivolo.

SILVIO PAOLO PALLI: le decorazioni

- Medaglia di Bronzo.

S.Tenente Battaglione Aviatori: Squadriglia Aeroplani Cielo del Carso, giugno - novembre 1916.

- Medaglia di Bronzo.

Tenente Battaglione Aviatori: Squadriglia Aeroplani Cielo del Grappa, novembre 1917 - giugno 1918.

- Medaglia d'Argento, alla memoria.

Tenente Battaglione Aviatori: Squadriglia Aeroplani. Cielo di Orsago, 29 ottobre 1918.

Motivazione

"Pilota d'aeroplano, disprezzando sempre la morte, seppe mirabilmente congiungere alla perizia nelle armi l'ardente fede del suo nobile cuore. Mentre da bassa quota mitragliava truppe nemiche, cadeva mortalmente colpito, immolando la giovane esistenza alla radiosa visione della vittoria, alla quale aveva efficacemente cooperato."



Da documenti amministrativi emerge "gloria" sommersa...

IL 53° STORMO

NEL 1943, FU IL REPARTO PIÙ OPERATIVO
DELLA REGIA AERONAUTICA!

di Carlo Stracquadaneo



L'istituzione di premi in denaro in aggiunta alle benemeritenze per azioni di guerra, è prassi consentita dal diritto bellico. La sua prima applicazione nello Stato italiano risale alla fine del 1917, quando il Generale Diaz istituì incentivi economici per i Reparti distintisi nella difesa della linea del Piave, dopo la dilagante avanzata tedesca iniziata a Caporetto.



Operazioni di prevolo di un velivolo del 151° Gruppo, Asso di Spade.

Per quanto riguarda la 2^a Guerra Mondiale, come testimonia la ricerca storica di Giovanni Massimello, "vennero istituiti, dall'ottobre del 1942, dei premi mensili in denaro da attribuire ai Reparti più attivi". Gli importi erogati, commisurati in ore di volo, missioni belliche, vittorie e perdite, sono contenuti in precisi rendiconti, che recano l'intestazione PREMI AI REPARTI DI VOLO DISTINTISI IN AZIONI BELLICHE; le relative somme sarebbero poi state distribuite tra il personale del Reparto, in relazione al contributo di ognuno, secondo regole minuziose applicate da apposite commissioni. Di norma l'unità destinataria del premio era il Gruppo (composto da tre squadriglie per le specialità caccia e assalto e da due per tutte le altre specialità), solo in casi eccezionali venivano premiate Squadriglie autonome e Raggruppamenti.

L'entità dei premi collettivi andava dalle 5.000 alle 30.000 Lire, per avere un'idea del valore attuale, intorno ai 1.250 – 7.500 Euro



Velivolo del 153° Gruppo, Asso di Bastoni al rientro da una missione di guerra.

(lo stipendio mensile di un pilota militare, con le varie indennità, si aggirava allora sulle 5.000 Lire). Cifre non certo paragonabili agli attuali monte premi dell'Enalotto e – nonostante le ristrettezze del tempo – sono francamente convinto che nessun pilota italiano si sia scagliato sul nemico pensando anche solo lontanamente ai quattrini, ma è anche vero che nei tristi momenti di guerra, quelle "mille lire" costituivano un piccolo aiuto economico per le famiglie dei caduti.



I Piloti del 153° Gruppo si apprestano a consultare le carte di navigazione prima della missione.

Secondo i documenti custoditi presso l'Archivio Centrale dello Stato, l'ultimo verbale di concessione è relativo alle operazioni di maggio del '43 ed è datato 19 luglio 1943 (giorno del primo bombardamento di Roma). Dai verbali emergono conferme e sorprese. Sul versante delle conferme, emerge il ruolo preminente giocato dai cacciatori: sul monte premi totale (2.287.000 Lire) più della metà (1.169.000 Lire) fu erogata ai Reparti da caccia; ciò conferma che la nostra aviazione in quel tempo aveva ormai assunto un ruolo essenzialmente difensivo.



Velivoli del 151° Gruppo pronti per la loro missione.

Tra le sorprese, spicca quella del Reparto da caccia più premiato: ai due primi posti dei premi percepiti, troviamo nell'ordine il 151° Gruppo "Asso di Spade" (120.000 Lire) ed il 153° "Asso di Bastoni" (115.000 Lire), cioè i due Gruppi che insieme formava-

no il 53° Stormo!

"Asso di Spade" e "Asso di Bastoni" ebbero la sfortuna di non partecipare come protagonisti a scontri spettacolari, essi svolsero un'intensa quanto logorante attività di scorte e partenze su allar-

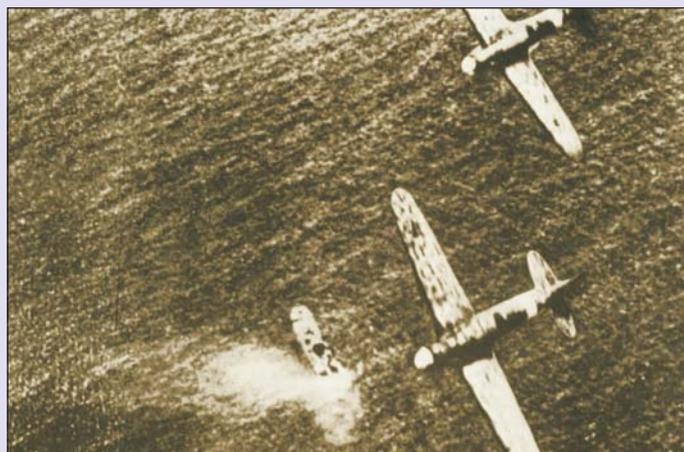


Il nostro Socio Francesco Bozzi allora giovane Serg. Pilota del glorioso 53° Stormo 151° Gruppo. 1 M.A.V.M.

me dalla Sicilia e da Pantelleria per le operazioni contro Malta, per difendere le martoriare città costiere e per la protezione della rotta dei preziosi convogli navali e poi, quando il Canale di Sicilia fu precluso alla navigazione marittima, operarono per la scorta di quel ponte aereo di dimensioni mai viste, che da febbraio ad aprile '43 faceva la spola dalla Sicilia alla Tunisia, con punte di oltre 100 voli al giorno, per rifornire i Reparti impegnati in Nord-Africa. La scoperta dei premi conseguiti, consente quindi di restituire al 53° Stormo un po' della gloria meritata, il cui riconoscimento venne ostacolato anche dalla perdita dei diari storici delle due unità per gli anni 1942 e 1943, evento che impedì una precisa ricostruzione della loro storia e del valore dei suoi equipaggi nel periodo cruciale della Regia Aeronautica, quello che va dalla battaglia di El Alamein alla perdita dell'Africa Settentrionale.



Il compianto M.Ilo Pilota Ernesto De Bellis. 1 M.A.V.M. - 2 M.B.V.M.



Due Macchi 202 del 53° Stormo in perlustrazione sul mare osservano l'affondamento di un mercantile inglese.

PREMI AI REPARTI DISTINTISI IN AZIONI BELLICHE

Caccia		Ott/Dic.'42	Gen.'43	Feb.'43	Mar.'43	Apr.'43	Mag.'43	Tot.
6° Gr. CT	1° Stormo	25.000	20.000			25.000		70.000
17° Gr. CT	1° Stormo	25.000	20.000		30.000	25.000		100.000
8° Gr. CT	2° Stormo	25.000						25.000
13° Gr. CT	2° Stormo	25.000	15.000					40.000
18° Gr. CT	3° Stormo	25.000	15.000	30.000				70.000
23° Gr. CT	3° Stormo	25.000	15.000	30.000				70.000
9° Gr. CT	4° Stormo	25.000	10.000					35.000
10° Gr. CT	4° Stormo	25.000						25.000
20° Gr. CT	51° Stormo	25.000					25.000	50.000
155° Gr. CT	51° Stormo	25.000					25.000	50.000
151° Gr. CT	53° Stormo	25.000	15.000		30.000	25.000	25.000	120.000
153° Gr. CT	53° Stormo		30.000		30.000	25.000	30.000	115.000
16° Gr. CT	54° Stormo				25.000			25.000
3° Gr. CT	Autonomo		25.000					25.000
12° Gr. CT	Autonomo					30.000		30.000
21° Gr. CT	Autonomo	30.000						30.000
22° Gr. CT	Autonomo			30.000	30.000	25.000		85.000
24° Gr. CT	Autonomo	25.000	7.000				30.000	62.000
150° Gr. CT	Autonomo	25.000						25.000
154° Gr. CT	Autonomo		7.000					7.000
157° Gr. CT	Autonomo	25.000	10.000					35.000
160° Gr. CT	Autonomo						25.000	25.000
161° Gr. CT	Autonomo	15.000	5.000					20.000
164° Sq. CT	Autonoma				15.000	15.000		30.000
								Tot. 1.169.000

Fonte Archivio Consiglio di Stato - Ministero dell'Aeronautica - Gabinetto, anno 1943.



SINTESI DELL'INTERVISTA AL GEN. S.A. (r) EUGENIO TARANTOLA
Dalla pubblicazione stampata in occasione
del cinquantennale del 53° Stormo.



redatta, nel 1997, a cura del Com.te pro-tempore Col. Pil. Luigi Maresio

".....dopo aver fatto parte della 373° Squadriglia del 153° Gruppo "Asso di Bastoni" ho comandato la 372° dal marzo al settembre 1943....."

La vita operativa del primo ciclo del 53° Stormo si chiude nel luglio del '43 a Palermo quando il Col. Ciro Aiello, Comandante del 53° Stormo e coordinatore dell'attività aerea di tutta la Sicilia occidentale, comunica che tutte le Basi del suo settore sono inagibili tranne una parte della pista di Boccadifalco.

Nei 38 mesi di lotte aspre e sanguinose i tre Gruppi, 150° "Gigi tre Osei", 151° "Asso di Spade", 153° "Asso di Bastoni", hanno realizzato oltre 36.000 ore di volo di guerra, due Comandanti di Stormo, un Comandante di Gruppo, otto Comandanti di Squadriglia e ben 64 gregari hanno incontrato gloriosa morte ed altri 26 piloti sono rimasti feriti anche gravemente....."

In oltre 240 violenti combattimenti, i piloti di questi Reparti hanno scritto pagine di gloria: hanno abbattuto sicuramente 350

velivoli, altri 200 sono stati probabilmente abbattuti....."

In appoggio alle operazioni terrestri hanno assicurato in ogni condizione la scorta diretta ai nostri aerei da bombardamento, da ricognizione e da trasporto; hanno effettuato 150 mitragliamenti contro carri armati e colonne fortemente difese dalla contraerea....."

Non posso non ricordare le condizioni in cui si volava, gli estenuanti voli su mare aperto, le condizioni meteorologiche avverse, le tempeste di sabbia nel deserto che rovinavano i motori...."

Ma soprattutto penso agli specialisti ed al personale di truppa, degni di ogni encomio per abnegazione ed attaccamento al Reparto che, pur nelle gravi difficoltà tecnico-logistiche esistenti, seppero sempre assicurare una notevole efficienza operativa, non senza un notevole contributo di sangue: 6 i caduti e numerosi i feriti....."



**Cap. Pil.
Guglielmo Chiarini
Medaglia d'Oro
alla Memoria.**



**M.ilo Pil.
Giovanni Accorsi
Medaglia d'Oro
alla Memoria.**



**Cap. Pil.
Nicola Magaldi
Medaglia d'Oro
alla Memoria.**



**Cap. Pil.
Giorgio Graffer
Medaglia d'Oro
alla Memoria.**

Prendere due piccioni con una fava, ovvero:
TRE E DIECI LUSTRI DELLA NOSTRA VITA.

di Bruno Cotar



Cameri, 3 maggio 1997. Primo raduno degli Armieri del 7° Corso Normale.

E' assai gratificante per me poter affermare che quest'anno un prestigioso traguardo sulla distanza dei quindici anni è stato conseguito dal "Circolo del 53".

Fondato il 16 giugno del 1990, ha cominciato formalmente ad esistere dal 12 ottobre 1991, data nella quale si è svolto il primo Raduno dei soci.



L'allievo Bruno Cotar al Campo di Volo di Capua.

Dobbiamo essere grati a chi ha fortemente voluto e creduto in questa iniziativa che, originata da un elevato "spirito di corpo", ha contribuito a conciliare la memoria con le tradizioni dei Reparti ed Enti che si sono avvicendati in tutti questi anni nell'Aeroporto di Cameri.

In particolare le occasioni di incontro offerte ai partecipanti degli annuali raduni, diventati appuntamenti irrinunciabili, rinsaldano quei legami che ci hanno caratterizzato come cittadini che hanno indossato con orgoglio la divisa azzurra al servizio della Patria.

L'amicizia e la stima che ci legano sono sentimenti intensi

che, accomunandoci, ci fanno riandare a momenti incancellabili del tempo passato e ci lasciano ben sperare per il futuro del nostro sodalizio... è un impegno che continua. A questa ricorrenza desidero accomunarne un'altra che mi tocca in prima persona: cinquant'anni di vita militare, un vincolo sentimentale e morale, un anniversario da NOZZE D'ORO, con la grande famiglia aeronautica!



Quelli della "camerata".

Ritorno con memoria al 1955 e, con la nostalgia legata alla mia gioventù, ripenso al primo impatto con un nuovo modo di essere, alle vere amicizie che sarebbero poi durate per sempre e alla scelta che per tanti anni avrebbe condizionato la mia esistenza.

Noi del 7° Corso Normale partiti ancora ragazzi per quella che allora veniva chiamata Scuola Specialisti A.M. di Caserta, cercavamo di superare le difficoltà nelle quali si dibatteva la nostra generazione negli anni difficili di un

recente dopoguerra: era comunque un modo per voltare pagina e puntare al futuro.

A mio parere poco è cambiato: precarietà ed insicurezza non permettono di guardare al futuro con serenità, ma la vita continua ad essere affrontata da tutti coloro che con sacrifici, volontà e passione cercano di ritagliarsi uno spazio nel mondo in cui vivono ed operano.

Non tutto è semplice e non tutto è facile, come qualcuno potrebbe pensare, forse anche suggestionato dal possesso dell'ambito e sofferto "pezzo di carta" scolastico.

Il tempo, ormai, comincia a pesarmi sulle gambe; gli anni vengono con un ritmo sempre più incalzante, portati via da un calendario che non è un buon compagno di viaggio.

Mi sono comunque rimaste inalterate quelle doti morali di lealtà, di spirito di fraterna amicizia, di rispetto gerarchico che hanno caratterizzato il mio ruolo di SOTTUFFICIALE



In aula studio, al corso "Radar A4-APG 30" del Vel. F86E, all'Acquasanta (Roma).

SPECIALISTA DELL'AERONAUTICA MILITARE.

Infatti, anche se si è sempre privilegiato il binomio aereo-pilota, è forse il caso di sottolineare che molti obiettivi che tutt'ora garantiscono l'efficienza e l'attività dei Gruppi di volo, sono il risultato anche dell'impegno gravoso, entusiastico e spesso oscuro di coloro che hanno posseduto e pos-

siedono invidiabili capacità professionali e rettitudine morale.

Oggi, però, è forse scemato quello spirito di gruppo che ci apparteneva e purtroppo certi ideali hanno traslocato fuori dell'aeroporto; l'impegno diligente e volenteroso che dedicavamo a migliorare la nostra preparazione ora è indirizzato verso altri interessi che vengono ritenuti emergenti e forse



In piedi: Bruno Cotar e il Capo Corso Mario Lelli.

di maggiore appagamento personale.

Probabilmente questo è il risultato dell'evolversi continuo della società che cambia a ritmi convulsi, che non trovano riscontro nella mente di un ultrasessantenne come me, che non riesce ad adeguarsi alla cultura dell'epoca in cui vive; la fregatura è che comunque dentro non si invecchia.

Ora il mio commosso pensiero corre agli amici e colleghi persi durante questo lungo cammino ed a coloro che attualmente non godono di una buona salute.

Cerchiamo di essere riconoscenti per quanto hanno fatto ed auguriamoci che la nostra gratitudine non sia mai offuscata da un oblio che forse a volte, egoisticamente vorremmo far prevalere sul nostro vivere quotidiano.



Cameri, 3 maggio 1997. Gli Armieri del 7° Corso con il Comandante Fabrizio Draghi.



Amarcord ... **IL PRIMO CAMPANACCIO**

del Dott. Franco Di Palma



Arrivo in un mattino freddo dell'inverno di Cameri, con i miei lucidissimi gradi di Sottotenente del Corpo Sanitario cuciti in fretta la sera prima, fresco del Corso appena terminato alla Scuola di Applicazione di Firenze.

Nella mente ancora chiara la vita della Scuola (sono passati solo due giorni), con i suoi ritmi regolari, scanditi, con tutti i tempi perfettamente controllati, comprese le pause e i riposi: tutto bene organizzato, tutto perfettamente incastrato in un puzzle ideale che ha rappresentato la mia vita negli ultimi tre mesi, che in fondo è diventato il mio stile di comportamento di questo periodo, un modo divenuto "naturale" di affrontare la quotidianità.

Giungo quindi all'Ente Operativo, certo convinto che i ritmi e lo stile di vita avrebbero subito un mutamento, così come i rapporti con le persone, i Colleghi, gli Ufficiali.



Velivolo F104 in emergenza ha agganciato la bliss-back.

Dopo gli incontri di prammatica, la presentazione ai Dirigenti del Logistico, ai vari Comandanti del Gruppo Difesa, del Gruppo Volo, dell'RMV, al Comandante dello Stormo, il Giuramento individuale, il primo impatto con la vita di circolo e la calotta, si giunge a quello che dovrà essere il mio ruolo e la mia vita all'interno di questo organismo per un anno.

Mi presentano ai Sottufficiali che mi affiancheranno, agli Avieri che collaboreranno con me, ai Colleghi che terminano la loro permanenza di Prima nomina e che con i miei "pari Corso" andiamo a rilevare, al Medico di Stormo e al Dirigente del Servizio Sanitario.

Inizia quindi il passaggio delle consegne e agli innumerevoli "Briefings" su ogni aspetto della vita operativa del medico che giunge allo Stormo.

Tra questi un importante ruolo è garantito alle urgenze e alle emergenze che si potranno verificare, in particolare alle emergenze di piloti in volo che si trovino in momenti di difficoltà.

È qui che, almeno come parola, vengo a contatto con il termine "campanaccio". In Infermeria sembra un po' la campanella della scuola, ma quando ogni mattina si fa il test di funzionamento ci si accorge che si tratta di un vero e proprio segnale di allarme.... se ti fai sorprendere là sotto quando ogni mattina si verifica la prova di funzionamento del campanaccio ti garantisci una mattina da "ubriaco".....

Ci spiegano tutto quel che si deve fare durante una eventuale emergenza, e cerco di memorizzare il tutto concentrandomi su quanto mi viene indicato.....ma spesso, più tardi, mi viene naturale pensare a se e quando succederà effettivamente, il che è assai

probabile in un anno di servizio!!

E non ci vorrà molto.....

Due mesi dopo circa sono di turno in Infermeria, con l'apparenza di una giornata come tante altre.

Di colpo tutti i ritmi cambiano.....il campanaccio si è messo a suonare, e non è una prova, ne siamo tutti certi.....c'è un pilota in difficoltà.....

Raduno di corsa tutto il Personale per lasciare consegne per l'Infermeria che abbandono e per il comando dell'Ambulanza e successivamente, in costante contatto radio con la Torre di Controllo, ci precipitiamo a bordo pista.....i mezzi anti-incendio sono già in postazione ed io ricordo bene che ci dobbiamo posizionare dietro di loro.....

Con la radio ci si rende conto di quanto accada.....finalmente vengo io a contatto visivo con l'aeroplano che ha richiesto assistenza.....apparentemente, a parte una fumata nerastra in coda che credo normale in fase "finale", pare che tutto sia normale.....nessuna importanza.....se ci hanno chiamato e se il Pilota ha chiamato un motivo ci deve essere (a tutt'oggi non conosco la ragione dell'emergenza).....

L'aereo ha un sussulto, vicinissimo al suolo, poi prende terra, il parafrono si apre regolarmente, forse un po' più in ritardo del solito.....seguo gli ordini della Torre ed entro in pista dietro i mezzi anti-incendio.....Ci avviciniamo forse oltre il consentito vicini all'aeroplano ormai fermo a terra.....ricordo ancora oggi che i dischi dei freni delle ruote erano al calore rosso, e dei coraggiosi del Servizio anti-incendio stavano seduti vicinissimi alle ruote con gli estintori per cercare di raffreddare i dischi stessi.....

Il pilota (ancora oggi ci vediamo di tanto in tanto ed in particolare ai Raduni del Circolo del 53) scende con calma.....mi avvicino a lui e gli chiedo se va tutto bene.....solo con un cenno mi fa capire che non ha problemi, quindi lo lascio allontanare tranquillo.....so che deve andare dal suo Comandante a riferire, per cui se non ha bisogno di assistenza sanitaria, non voglio seguirlo, né sarebbe opportuno.

Torniamo in Infermeria con l'adrenalina che pian piano si abbassa.....cominciano i primi commenti assieme agli Avieri ed al Sottufficiale in ambulanza.....

Ma sono solo parole.....è come se fossi uscito da una situazione in cui si deve agire d'istinto e quasi meccanicamente..... Stavolta in fondo non è andata male.

Ne ho avute diverse altre di chiamate in emergenza.....ma la prima volta non la puoi scordare.



Velivolo Tornado. Prova di salvataggio pilota dopo un atterraggio di emergenza simulata.



Città del Vaticano, 5 maggio 2005

Papa Benedetto XVI e il Gen. S.A. Giulio Mainini



Il Santo Padre, Papa Benedetto XVI, ha ricevuto, in Vaticano, il Comandante della Squadra Aerea, Generale S.A. Giulio Mainini e l'equipaggio di volo dell'elicottero SH-3D del 31° Stormo di Ciampino che utilizzerà per i Suoi brevi trasferimenti.

L'incontro del Santo Padre con i piloti e gli specialisti è stato molto cordiale e improntato alla massima semplicità.

Sua Santità si sposterà a Castel Gandolfo, utilizzando questo mezzo di trasporto messo a disposizione dall'Aeronautica Militare.

Il 5 maggio u.s., Papa Benedetto XVI, accompagnato dal Generale Mainini, ha effettuato il suo primo volo verso tale località decollando dall'eliporto del Vaticano e atterrando nella Sua residenza estiva.

Il Gen. Mainini, come testimonia questa foto, ha avuto un incontro veramente caloroso con il Papa.

Ciò aiuterà il nostro Circolo a ottenere, nell'anno 2006, una udienza a Roma? Speriamo di sì!



Roma, 1° gennaio 2005

XXXIII e ultimo Comandante del 53° Stormo

Il Gen. B.A. Roberto Lamanna



Roberto Lamanna nostro ultimo Comandante di Stormo, dopo aver lasciato, da soli pochi anni, il Comando di Cameri, è stato promosso Generale di Brigata. Di ritorno dal Canada, dove ha svolto l'importante incarico di Addetto Militare a Ottawa, il 1 gennaio 05 ha rivestito il nuovo grado. Nel suo periodo di Comando, Cameri e il 53° Stormo hanno vissuto con Lui periodi che sono passati alla storia. Ricordiamoli insieme. Assunto il Comando il 4 settembre 1997. il Col. Lamanna ha dovuto superare da prima i problemi relativi all'addestramento dei piloti del 21° Gruppo che solo da pochi mesi avevano ultimato la transizione sul nuovo velivolo Tornado ADV.

L'esperienza posseduta di pilota Tornado sul quale aveva già operato, con coraggio e preparazione, nel 1991, nella guerra del Golfo gli ha consentito di portare molto presto il Gruppo ad assumere la piena prontezza operativa. E' riuscito, inoltre, nel 1999, dopo averlo caparbiamente voluto e dopo mille difficoltà, a riportare la Lapide che ricorda i 1500 piloti brevettati a Cameri nella sua sede naturale: all'interno Aeroporto.

Le nuove esigenze di F.A. infine, hanno reso il Col. Lamanna protagonista di molte commoventi Cerimonie. Tra queste, il 29 luglio 1999 la messa in posizione quadro del glorioso 53 Stormo, il trasferimento definitivo del 21° Gruppo passato alle dipendenze del 36° Stormo ed infine la consegna della Bandiera di Guerra all'Altare della Patria a Roma. (Tutto già ampiamente illustrato nel Notiziario n° 8 del 30 sett. 1999). Vice Presidente del Circolo del 53 al 7° e 8° Raduno. A lui si deve la prima stampa del Notiziario a colori. **Dall' 11 luglio 05 è il nuovo Capo Reparto Pianificazioni del C.O.I. - S.M.D.**



Abu Dhabi, agosto - dicembre 2004 **Il Col. Pil. Luigi Corsi** Comandante del 7° ROA negli Emirati Arabi



"Gigi" Corsi ha assunto, per quattro mesi, un nuovo prestigioso Comando: quello di Comandante del 7° ROA di Bateen, negli Emirati Arabi Uniti, centro vitale degli impegni operativi dell'A.M. dopo i recenti avvenimenti di guerra nel vicino Medio Oriente.

Chi ha avuto la fortuna di conoscerlo a fondo non aveva dubbi: la forzata sosta a Caserta, alla Scuola Sottufficiali, doveva essere interrotta, per forza, da un altro momento di impegno importante, senza meno esaltante.

Così ha fatto! Avremmo voluto essere con Lui in questi nuovi momenti.

Il nostro Gigi a cui ci legano sentimenti di affetto e di riconoscenza, ha avuto così modo di far rimarcare le sue qualità di Comandante, conosciute e apprezzate da quanti, qui a Cameri, hanno avuto la fortuna di lavorare alle sue dipendenze. Comandante del 53° Stormo dal 14 sett. 1993 al 14 sett. 1995, il Col. Pil. Luigi Corsi proveniente dal 4° Stormo di Grosseto, strappato alla "maremma" aveva però pienamente accettato la "nebbia novarese".

Dopo aver domato il "cavallino" si era ora trovato a cavalcare la "tigre", sotto l'egida dell' Asso di Spade.

Senza timore di essere smentiti sappiamo che questi simboli sono rimasti per sempre nel suo cuore come Lui rimarrà per sempre nel nostro.

Nella foto: 23 agosto 2004, passaggio di consegne tra il Col. Gresta e il Col. Corsi al Comando del 7° ROA.

Poggio Renatico, 16 dicembre 2004 **Il nostro socio Marco Ragni** nominato Sottotenente.



Il nostro Socio Marco Ragni, già Aviere Sc. VFA al Gruppo Difesa del Comando Aeroporto di Cameri, dopo aver frequentato con successo il Corso a Firenze è stato promosso S.Ten. di Complemento e trasferito al C.O.F.A. di Poggio Renatico. Il giorno 16 Dic 2004 ha prestato giuramento nelle mani del Col. Pil. Giorgio Piagnani, Comandante del Quartier Generale. Complimenti e auguri a Marco.

Milano, 30 aprile 2005 **"L'inossidabile" Col. Arturo Petillo** va in pensione.



Il 30 aprile 2005 il nostro amico e collega Arturo, dopo oltre 35 anni di servizio attivo è andato in pensione. Ufficiale Tecnico di prim'ordine, Arturo ha avuto modo, in tanti anni, di cogliere soddisfazioni e successi. Nato aeronauticamente a Ghedi ha scontato il suo peccato originale a Cameri, alla Direzione Addestramento del 1° RMV dove si è fatto le ossa. Tappe successive: Cottesmore, 50° Stormo, 5° ATAF, COFA, Guna Lake, Washington per chiudere all'UTT Armaereo di Linate. Scusate se è poco! Auguri Arturo. Nella foto con il socio Col. Roberto Garbi Direttore UTT di Milano.



Camerti, 7 settembre 2004 Il 1° R.M.V. sotto Ciardelli



Il Col. Pierluigi Ciardelli, prima di lasciare il Comando del 1° Reparto Manutenzione Velivoli ha voluto riunire sul piazzale dell'hangar tutto il personale per una foto ricordo. Si è così ripetuto, dopo alcuni anni, un simpatico momento che ha visto tutto il personale unito e vicino al suo Direttore.

Il 21 in posizione "quadro" visto dal socio Giuseppe Barale, ex Tigre 21

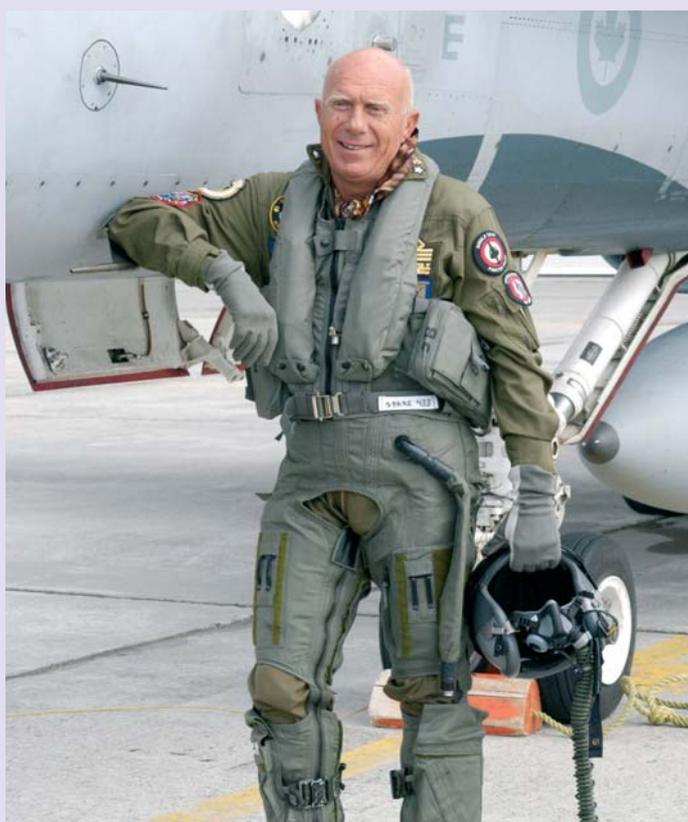


Cameri, 2 aprile 1977

AMARCORD: 1° Raduno del 53° Stormo



Zio Willie ci ha mandato questa bellissima foto scattata in occasione del 1° Raduno del 53° Stormo, il 2 aprile 1977.
Da sx: Cap. G. Croci, T.Col. G.B. Ferrari, Col. A. Mancino, Col. G. Cavatorta, Gen. B. Seraglia, Col. C. D'Antonio, Col. G.P. Canham.



Goose Bay, 16-18 aprile 2005

Il Gen. S.A. Giulio Mainini ha volato con il CF 18 Hornet

Il Gen. Giulio Mainini, Comandante la Squadra Aerea dell'Aeronautica Militare, si è recato per una visita ufficiale alla base canadese di Goose Bay.

In tale base opera dall'anno 2000 una Rappresentanza dell'Aeronautica Militare Italiana (Rami), che coordina l'attività dei reparti operativi italiani schierati in Canada.

Nell'ambito di tale visita sono state discusse le problematiche relative alla chiusura di detta Rami programmata dallo SMA per il corrente anno.

Accompagnato dal Gen. D.A. Claudio Zappulla, Comandante la Divisione "Drago", il Gen. Mainini, al suo arrivo a Goose Bay, è stato ricevuto dal Comandante del Reparto canadese Mark Legresley e dal Comandante della Rami Col. Pil. Walter Pauselli.

Il programma della visita prevedeva anche il confronto tra diverse componenti operative e in tale ambito il Gen. Mainini ha avuto la possibilità di pilotare il velivolo biposto CF-18 Hornet, assistito ai comandi un altro pilota italiano il Cap. Stefano Pietropaolo, pilota di stanza in Canada per un programma di attività di scambio. Questa è stata la prima volta che un equipaggio interamente italiano ha svolto attività di volo su un velivolo da caccia delle forze aeree canadesi.

Il nostro Presidente non manca mai di stupirci!



Eventi dell'anno **COMANDO AEROPORTO CAMERI**



Cameri - 12 Ottobre 2004 - Visita anziani casa di riposo "Pariani" di Oleggio



Il Comando Aeroporto nell'ambito delle attività sociali che il Circolo del 53, si era proposto di svolgere nel corrente anno, ha ospitato gli anziani della Casa di Riposo "Pariani" di Oleggio per una "giornata aeronautica". Gli anziani hanno fatto dono al Circolo del bellissimo quadro che riproduce il nostro stemma, fatto pazientemente e abilmente utilizzando palline di carta.

Cameri - 20 Ottobre 2004 - Visita atleti nazionale A.M.



Il Comando Aeroporto di Cameri ha avuto il piacere di ricevere la visita di aggiornamento dei tre atleti, appartenenti alla squadra nazionale militare A.M., olimpici di Atene". Al loro arrivo, accompagnati dal M.llo Alberto Fornera, preparatore atletico nazionale di ginnastica e socio del Circolo sono stati ricevuti dal Comandante Col. Fabbri e festeggiati da tutto il personale.

Novara 4 Novembre 2004 - "Festa delle Forze Armate"



Il Presidio Militare Aeronautico quale più alta Istituzione militare della Provincia di Novara ha organizzato la Cerimonia per la "Giornata delle Forze Armate" che come da tradizione trova grande seguito anche tra la cittadinanza. Nelle foto il Col. Pil. Dino Fabbri accompagna il Prefetto di Novara S.E. Renato Pisani che passa in rassegna il Picchetto interforze.



Eventi dell'anno **COMANDO AEROPORTO CAMERI**



Cameri 4 Novembre 2004 - "Festa delle Forze Armate"



L'Aeroporto di Cameri ha aperto i battenti ai cittadini novaresi, che in occasione della festa delle Forze Armate hanno voluto, come sempre, essere vicini ai loro militari. Tanti bambini accompagnati dai genitori hanno visitato la mostra statica e assistito, con sentita partecipazione, alla cerimonia dell'Ammaina Bandiera.

Cameri - 24 Novembre 2004 - Conferenza del Procuratore Militare di Torino dott. Pier Paolo Rivello



Il Col. Dino Fabbri saluta il Procuratore Militare prima della conferenza tenuta, su argomenti riguardanti le modifiche al Codice Penale Militare, tenuta ai rappresentanti dei Reparti di stanza nel Presidio Militare di Novara e Forze di Polizia.

Cameri - 10 Dicembre 2004 - Celebrazione "Madonna di Loreto"



Il personale dell'Aeroporto ha festeggiato solennemente la propria Patrona, la Madonna di Loreto, nella Chiesa Parrocchiale di Cameri. La Cerimonia religiosa è stata concelebrata dal nostro Cappellano, don Andrea e dal parroco don Tarcisio alla presenza delle Massime Autorità Comunali e Provinciali.



Eventi dell'anno **COMANDO AEROPORTO CAMERI**



Veveri - Circolo Sottufficiali - 6 Gennaio 2005 - "Arriva la Befana"



Anche quest'anno, la Befana è arrivata a Veveri, al Circolo Sottufficiali per rendere felici, i nostri bambini. E' stata accolta con la consueta gioia e lo stesso stupore che da tanti anni si sono sempre manifestati intorno a lei.

Cameri - 15 Gennaio 2005 - Il nuovo ingresso Aeroporto



Momento storico per l'Aeroporto di Cameri. Dopo anni di onorato servizio il vecchio ingresso è andato in pensione. Un nuovo cancello, sormontato da un'aquila di grande effetto architettonico, dà il benvenuto a quanti entrano. L'opera, fortemente voluta dal Comandante Fabbri, è stata sponsorizzata dalle Ditte Agusta e Vitrociset e realizzata dal personale del Servizio Impianti.

Cameri - 28 Marzo 2005 - 82° Anniversario Fondazione A.M.



Quest'anno la Cerimonia per l'82° Anniversario della Costituzione dell'Aeronautica Militare è stata celebrata in luogo diverso dal solito hangar ma in forma sempre solenne e suggestiva. La Cerimonia si è svolta infatti all'aperto, sul Piazzale Bandiera, dove il personale inquadrato ha ascoltato il Comandante Col. Fabbri leggere i messaggi di rito augurali e pronunciare il suo discorso.



Eventi dell'anno **COMANDO AEROPORTO CAMERI**



Udine Rivolto - 1 Maggio 2005 - Gemellaggio Moto Club "Asso di Spade e P.A.N."



Il nostro moto club "Asso di Spade" uno dei più famosi in Italia tra i club motoristici, per l'impegno del suo Presidente, il nostro socio M.Ilo Rosario Procida e la passione dei suoi iscritti, ha celebrato a Rivolto il gemellaggio con il moto club "Frecce Tricolori". Al Com.te della P.A.N., T.Col. P. Tarantino, è stata consegnata una T-shirt del moto club, con il suo nick-name "pony-0".

Veveri - Circolo Ufficiali - 30 Maggio 2005 - Incontro con la "famiglia nuaresa"



Alla presenza del Gen. S.A. Giulio Mainini Presidente del Circolo del 53 e del Dr. Stefano Rabozzi, Presidente della Famiglia Nuaresa, e dei C.D. dei due Sodalizi si è svolta al Circolo Ufficiali di Veveri una serata, di incontro, tra due realtà del novarese, aventi entrambe analogo scopo: mantenere viva la storia e le tradizioni, molte delle quali in comune, per appartenenza allo stesso territorio.

Cameri - 9 Giugno 2005 - Gara nazionale A.M. di tiro al piattello



Si sono svolti a Cameri, sotto il patrocinio dello C.G.S., i campionati italiani Militari A.M. di "tiro a volo". L' Aeroporto, infatti, è attrezzato con due "fosse olimpiche" uniche in F.A. che consentono di effettuare le gare di più alto livello nazionale. La nostra squadra, inserita nella squadra del Com/Log. e "capitanata" dal Ten. Col. Enrico Ponzuoli, socio del Circolo, ha ottenuto il 1° posto assoluto.



I nostri Soci fortunati che hanno volato sul velivolo Tornado ADV

di Mikael Amura



"Finalmente! Da quanto aspettavo questo momento!? Realizzo il mio sogno: sono nella tuta da volo, nell' anti-G, nel cockpit...sono a bordo del Tornado! E non per un' indagine tecnica o una prova motori, sono qui per volare. Ancora non ci credo; mi guardo intorno, vedo l' Ufficiale Tecnico che si agita in linea, sento la voce del Crew - Chief in cuffia che si confonde con quella del Pilota. Siamo partiti, andiamo su e con noi anche l'emozione che si mescola alla soddisfazione di vedere, vivere e capire l' Aeronautica dal punto di vista del personale navigante. Questo volo mi aiuterà a fare più che mai del mio meglio, ogni giorno, con i piedi per terra al 1°RMV."



T. Col. Andrea Tortora.



T. Col. Ruggero Valerio.



Magg. Roberto Farris.



Ten. Mikael Amura.

GRAZIE.

La Redazione del Notiziario del Circolo del 53 ringrazia per gli articoli inviati e pubblicati sui notiziari n° 17 e n° 18 i seguenti Soci:

*Guglielmo Canham (zio Willie) - Giulio Lazzati - Carlo Stracquadano
- Marco Ciolli - Bruno Cotar - Franco Di Palma - Mikael Amura*

Ringrazia inoltre gli amici:

*- Francesco Tacchini - Italo Zonca - Francesco Ragni
per la ripresa video e i servizi fotografici che hanno donato al Circolo.*

Ringrazia infine il laboratorio fotografico del Comando Aeroporto per l'ampia documentazione messa a disposizione.

Visita il nostro sito internet:

www.circolodel53.it



troverai tutte le informazioni relative al nostro sodalizio
e.mail: info@circolodel53.it

Nel caso si dovessero riscontrare imperfezioni o errori, chiediamo scusa anticipatamente e preghiamo i cari Soci di informarci, in modo di poter rimediare in futuro.



CIRCOLO DEL 53



15° Raduno, sabato 1 ottobre 2005

Elezione del nuovo Consiglio Direttivo

Informazioni ai Soci

Il 15° Raduno che si terrà sabato 1 ottobre 2005 sull'Aeroporto di Cameri, si svolgerà secondo il seguente programma:

ore 08,00-11,00

- Arrivo Soci in Aeroporto e trasferimento in area 21° Gruppo.
- Servizio caffè.
- Disbrigo pratiche iscrizione e ritiro oggetti ricordo.
- votazione per elezione nuovo Consiglio Direttivo.

ore 11,00-12,00

- Assemblea Generale.

ore 12,30

- Deposizione Corona d'Alloro al Monumento ai Caduti.

ore 12,45

- Omaggio floreale alla Lapide Commemorativa dei primi 1500 Piloti brevettati a Cameri.

ore 13,30

- Rancio Sociale.
- Proclamazione eletti nuovo Consiglio Direttivo

ore 16,00

- Partenza Soci.

NOTIZIE UTILI.

Per consentire agli organizzatori di soddisfare al meglio le esigenze dei Radunisti, si prega di restituire allo scrivente, entro il 23 settembre c.a. la cartolina di adesione che ogni Socio riceverà annessa al presente Notiziario.

RANCIO SOCIALE

La partecipazione al rancio comporterà una spesa di 20,00 euro a persona. La somma potrà essere versata la mattina stessa del Raduno. Per evitare disguidi e confusione è indispensabile che ogni socio si presenti alla mensa munito del regolare "buono pasto".

QUOTE SOCIALE

La quota sociale per l'anno in corso 2005 è di 25,00 euro.

La quota sociale, per il prossimo anno 2006 è sempre di 25,00 euro.

I Soci che non hanno ancora provveduto al versamento della quota sociale, sono invitati a compiere il loro dovere utilizzando l'unito vaglia di CCP.

I Soci "distratti" che pur avendo ricevuto gli oggetti ricordo relativi all'ultimo 14° Raduno non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2004, (20,00 euro) sono, anch'essi, vivamente pregati di regolarizzare la loro posizione, utilizzando il vaglia di CCP annesso al Notiziario.

I VERSAMENTI QUOTE SOCIALI:

- presso la Segreteria del Circolo (zona Logistica Veveri) nei giorni di martedì, giovedì dalle ore 09,00 alle ore 10,30. Tel. 0321.634.253 - 0321.478.218
- con C.C.P. nr 19669142, intestato a Circolo del 53, Via Verbano 271 28100 Novara.
- con C.C.B. nr 57531/50, Banca Intesa, intestato a Circolo del 53, cod. ABI 03069, cod. CAB 45250 - Agenzia di Cameri (NO).

ALTRE INFORMAZIONI

13° Gruppo

Come da tradizione, molti ex appartenenti a questo Gruppo e le loro famiglie, la sera precedente il Raduno si riuniranno, per un convivio, presso un ristorante della zona.

Focal point dell'evento è il M.llo Paolo Lena tel. 340.6410604.

21° Gruppo

Alla fine del mese di novembre, Specialisti e Piloti del 21° Gruppo si ritroveranno presso un ristorante della zona per una cena che da sempre viene fatta prima delle festività natalizie.

Focal point dell'incontro sono il M.llo Riccardi interno tel. 2438 e il M.llo Garia tel. 3230 (Aeroporto Tel. 0321.632111).

Continua inoltre per i Piloti, nel rispetto di una tradizione ormai quarantennale, l'incontro, il giorno 21 dicembre alle ore 21.00, presso la "Tiger House" dell'ex 21° Gruppo, per lo scambio degli auguri natalizi.

Informazioni ed iscrizioni presso l'ufficio Comando tel. 0321.632211.

Tutti i soci sono invitati a collaborare alla compilazione del notiziario. Documenti, testimonianze varie in forma di scritti, fotografie, disegni relativi a fatti e persone di Enti e Reparti che hanno avuto o hanno sede sull'Aeroporto di Cameri, saranno proposti al Consiglio Direttivo per la loro pubblicazione.

Inviare la corrispondenza a:
Notiziario del Circolo del 53 - Via Verbano, 271 - 28100 Novara
Tel. 0321.478218 / 0321.634253 - Fax 0321.633211
e-mail: info@circolodel53.it

NOTIZIARIO INVIATO GRATUITAMENTE AI SOCI

Redatto a cura di Marcello Ciolli.

Fotocomposizione e stampa: www.rivagrafiche.com



CIRCOLO DEL 53 - CAMERI

C.F. 94026080039



Via Verbano, 271 - 28100 NOVARA - Tel. 0321. 478218 / 0321.634253

Conto Corrente Postale 19669142

I versamenti possono essere fatti sul conto corrente bancario



CIRCOLO DEL 53 c.c.b. 57531/50 - cod.ABI 03069 - cod. CAB 45250
Filiale di Cameri (NO)