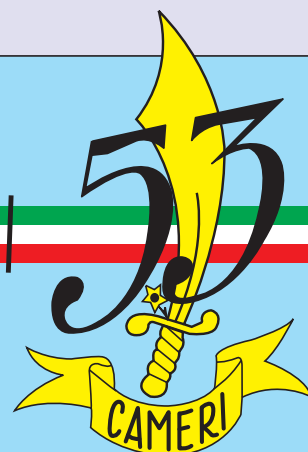


CIRCOLO del notiziario



***Caro Socio, non dimenticare!
Sabato, 3 ottobre 2009: 19° Raduno del Circolo del 53.***

***Ti aspettiamo per festeggiare, insieme, il nostro Raduno
e il Centenario dell'Aeroporto di Cameri.***

***Il programma della giornata sarà ricco di tanti avvenimenti che ricorderanno
i cento anni di storia del nostro glorioso Aeroporto.***

***Il Circolo del 53, come già premesso nel precedente Notiziario,
donerà al Comando Aeroporto un velivolo "Gabardini"
ricostruito, per lo storico evento, da tutti noi.***

Sii presente, mi raccomando!!





...e la Gabarda va...



1^a fase - Novara, febbraio/aprile 2009: officine MI.CO di Minoggio F.



Il titolare dell'officina, Sig. Franco Minoggio, (al centro della foto con il cappellino) mostra orgoglioso il lavoro fatto.



Altro momento della preparazione della struttura del velivolo. In primo piano (da sx) il M.Ilo Ciccarelli e il Sig. Minoggio.

2^a fase - Aeroporto Cameri, maggio/luglio 2009



Cameri, maggio 2009: lavorazione di una centina semiala.



Cameri, maggio 2009: assemblaggio semiala destra.



Aeroporto Cameri, luglio 2009: struttura velivolo Gabarda completa di semiali e pronta per le successive lavorazioni: impianto carrello, elica, motore e intelatura di semiali e fusoliera. Il nostro grazie a tutti i "soci costruttori" in foto.



Cameri. La lunga storia del 21° Gruppo. Il Cap. Caranti e il S.Ten. Bertozzi



di Paolo Ceccarelli chiamato anche Umberto

8 Febbraio 1968, Aeroporto Militare di Cameri, sede del 21° Gruppo intercettori su F104G. Nominativo "Tigre". E' sera, un fronte caldo ha lasciato al suolo bassa visibilità, pioggerellina fine, copertura molto bassa.



Cameri, anno 1967: il Cap. Pil. Erminio Caranti, del 21° Gruppo C.I.O., accanto al suo velivolo F.104G.

Sul raccordino alla testata nord lato ovest della pista riposano sotto la luce resa fioca dalla pioggia i quattro velivoli d'allarme. Due sono pronti al decollo in 5', gli altri due in 30'. Si intravedono a bordo i caschi tigrati appoggiati sopra la cloche. I velivoli sono stati prevolati dai piloti d'allarme alla mattina, che vi hanno lasciato a bordo il paracadute (il seggiolino per il lancio in emergenza del tipo C2 prevede che il pilota porti a bordo il paracadute e sarà rimpiazzato dal Martin Baker solo qualche anno dopo), il casco, la check list, ed il Flip (la versione militare tascabile del Jeppsen, con le procedure degli aeroporti militari). Sono armati con due missili Gar8 a ricerca infrarosso al posto delle taniche. A fianco di ciascuno, collegati ai velivoli, un generatore di corrente che tiene alimentato il riscaldamento della piattaforma inerziale, ed il gigantesco Atlas, che fornirà aria compressa per la partenza della turbina. All'improvviso il buio e il silenzio vengono squarciati dai 15 metri di fiamma del postbruciatore di due velivoli che decollano separati di cinque secondi. Appena staccati spariscono nelle nubi e ritorna la pace e il buio.

Il 21° Gruppo questa sera, come quasi tutte le sere della settimana, ha voli notturni.

I due velivoli appena decollati sono partiti su scramble, la loro missione sarà quella di intercettare con zoom attack un velivolo target partito in precedenza. Il target volerà a mak 1.7 a 48.000 piedi, gli intercettori voleranno a mak 1.9 a 36.000 piedi. Acquisito il bersaglio sul proprio radar il fighter, seguendo le indicazioni dello schermo, impennerà il velivolo, e quando sarà alla corretta distanza, e i cerchi del lock on sul radar e sul blindovetro si restringeranno, simulerà il lancio del missile e romperà con una

brusca virata allontanandosi.

A bordo del primo velivolo c'è un pilota in addestramento, il Sten. Burello. Un giovanissimo friulano, molto tranquillo e taciturno, è al gruppo da poco ed è già in una fase avanzata dell'addestramento per la combat-readiness. Non sa che per un difetto, il suo radar non manderà in chiusura i cerchi sullo scope e sul blindovetro al momento corretto per il lancio del missile.

Il numero due, che lo segue e lo consiglia è il Sten. Bertozzi. Giovane (23 anni) ma ormai navigato veneziano del Lido, appassionato, sbruffone e bravissimo pilota.

Il Target è il Cap. Caranti. Figura carismatica, il pilota più anziano del gruppo, ex pilota della Pattuglia Acrobatica dei Lancieri Neri. E' responsabile dell'addestramento dei giovani piloti. Quando scherzando gli dicevamo che ormai era troppo vecchio per volare sul 104 (41 anni) reagiva dicendo che se fosse successo qualcosa lui si sarebbe sparato fuori più veloce della luce. Non sa che quella prontezza questa notte gli costerà la vita. In sede di briefing quella sera avvisava Burello che avrebbe dovuto seguire bene il radar, perchè lui, al momento giusto, avrebbe spento il post bruciatore per non farsi inseguire a vista; e così farà.



Cameri, anno 1968: il S.Ten. Pil. Enrico Bertozzi pronto per il volo con l'F.104G del 21° Gruppo.

In palazzina allarme i due piloti pronti in 5 minuti con due crew chiefs e due armieri, attendono la cena. Indossano la tuta da volo, il salvagente ascellare, e portano agganciati alle scarpe da volo gli speroni. Sono appendici metalliche a forma di sfera vuota, che dovranno agganciarsi a bordo a due sfere piene collegate a due cavi che escono dal seggiolino, e che in caso di lancio ritrarranno le gambe del pilota evitando che vengano spapolate dal cruscotto durante l'abbandono dell'abitacolo.

Essi sono un Capitano, il sottoscritto, ed il Sten. Cappelleri, un bravo, allegro ed entusiasta pilota calabrese.

Suona l'allarme: una sirena, una luce rossa lampeggiante che sarà poi seguita da un avviso sulla linea calda che col-

lega il centro radar responsabile, le sale operative e la palazzina allarme. Tutti partono senza stare a sentire il messaggio sulla linea "calda". Cento metri di corsa che ti lasciano senza fiato e con l'adrenalina alle stelle, cinque gradini della scaletta con il cuore in gola, aggancio degli speroni al seggiolino (riesce bene dopo un minimo di cento voli), selettore della piattaforma inerziale su Align, e contasecondi (l'allineamento rapido della piattaforma richiede 90", e permetterà l'uso in volo dell'orizzonte artificiale che ha movimento libero di 360° in tutte le direzioni).

Gli armieri mettono in moto gli Atlas e li mandano su di giri, ed il crew chief sta al tuo fianco, sono manovre coordinate e precise, frutto di allenamento costante. Ti aiuta ad allacciare il paracadute, le bretelle del seggiolino, e comincia la procedura della messa in moto. Quando tutto è a posto ti dà una pacca sulla spalla guardandoti mentre ti agganci la maschera del casco. E' l'ultimo contatto umano prima dell'infinito, vorresti dirgli: "resta con me fratello, non lasciarmi solo". Ma i pensieri stanno già correndo avanti, chiudi il tettuccio, rimuovi la spina del seggiolino, la mostri e con i pollici alzati richiedi di rimuovere i tacchi. Il seggiolino C2 contrariamente al Martin Baker che ne aveva due, aveva una sola maniglia per il lancio, alla base del sedile, (ne sa qualcosa Arpino, recente Capo di Stato Maggiore della Difesa, quando giovane Capitano, perso un flap, centrifugato sul tettuccio con il velivolo che ruotava vorticosamente, riusciva, ormai prossimo al terreno, ad afferrare la maniglia con un dito, che si fratturava, ma che attivava i razzi sparandolo verso la salvezza). Il velivolo si muove, intanto la radio entra in frequenza (sono passati 60" da quando sei saltato a bordo). Con la voce mozzata ancora dal fiatone abbozzi un "Cameri tigri rosse su scramble". La risposta è immediata "Tigri rosse stop scramble, stop scramble". Come se ti avessero tolto un macigno dal cuore stoppi il velivolo, spegni il motore, via il casco, spine, ti sleghi e scendi.

In quel momento di nuovo sirena e luci di scramble. Cosa era successo?

Era successo che nella palazzina di Gruppo, il Ten.Col. Pasini, anziano pilota torinese, manager brillante e Capo Ufficio Operazioni del 21°, seguendo per radio l'intercettazione, aveva ricevuto il May Day del fighter 2 (Bertozzi), che colpito da detriti durante la corsa supersonica era riuscito a guadagnare in qualche modo il controllo del velivolo dopo aver perso quota e velocità, non conosceva i danni e chiedeva aiuto. Senza indugio Pasini azionava i pulsanti della sirena per lanciare la coppia di allarme, ma alla sala operativa di Stormo, l'ufficiale di servizio, il Cap. Caporossi, sentendo la sirena, ma non avendo nessun riscontro dal Centro radar, stoppava lo scramble, nel timore che succedesse di nuovo quanto successe il precedente Natale, quando la coppia d'allarme alla richiesta telefonica del M.Ilo di mensa di far partire la campagnola di servizio della palazzina allarme, per ritirare il pranzo, con una frase sicuramente infelice del tipo "siete pronti?, Partite!" comprendeva "partite per scramble" e partiva con i velivo-

li, ed essendoci un nebbione feroce, atterrava a Rimini, ed il Natale in palazzina allarme lo passavano lo scrivente ed il Comandante di Stormo, (coppia pronta in 30 minuti, passata in 5 minuti).

Dopo una rapida spiegazione telefonica lo scramble veniva riordinato.

A questo punto i velivoli si erano già mossi, ed i carrelloni erano troppo distanti, perciò, scartata l'alternativa di spingere i velivoli indietro, armieri, crew chiefs e piloti ci mettemmo a spingere gli Atlas, che comunque erano bestie da 2 tonnellate.

Avremmo fatto a meno della corrente esterna, e questo ci avrebbe penalizzato o il tempo di reazione, o la funzionalità della piattaforma inerziale. Infatti, la corrente a bordo sarebbe arrivata solo quando il velivolo sarebbe stato in moto, e a quel punto il tempo per l'allineamento rapido della piattaforma, e quindi dell'orizzonte artificiale, non ci sarebbe stato.

Di nuovo a bordo, messa in moto e corsa verso la pista. Il numero due denuncia "Instruments on emergency power". Il generatore a frequenza fissa non è entrato in linea, così pure a me.

Parto da solo, userò l'orizzonte di emergenza che a quei tempi era un cosino nero messo a lato del cruscotto, come quello che potrebbe avere oggi un vecchio PA18.

185kts, ruotino alzato, carrello dentro immediatamente o non rientrerà più completamente perchè l'accelerazione è così grande che la resistenza dell'aria impedirà la chiusura degli sportelloni. Flaps dentro e accelerazione a 550kts. L'aeroplano vuole salire, e a noi sembra di salire perchè i sensori dell'equilibrio nel nostro orecchio, che sono dei pelini immersi in un liquido viscoso, per l'accelerazione si piegano all'indietro come fossimo in salita (sono quelli che quando beviamo troppo alcool si muovono con più libertà perchè il liquido si diluisce e perde viscosità, e noi l'equilibrio).

A fine pista la virata più faticosa della nostra vita, 30° a destra per evitare l'abitato di Cameri con il velivolo in accelerazione che non ha nessuna voglia di girare, cambio frequenza dalla TWR al CRC Puma (Centro di Riporto e Controllo) e poi il naso su, 35° gradi sopra l'orizzonte che percepiamo come 90°, a 36.000 ft. di salita al minuto. Quell'orizzontino aiuta proprio poco, fortunatamente le nubi del fronte caldo non sono mai molto alte, ed in effetti dopo pochi secondi sono fuori a 15.000 ft.

Notte scura, cielo nero e stellato. Puma mi fornisce una prua per incontrare l'obiettivo, e riconosco in frequenza la voce di Bertozzi, dice non sa cosa sia successo, ha grossi danni e desidera un confronto con le indicazioni degli strumenti di bordo. Gli chiedo che quota pensa di avere, la sua voce è un po' alterata, ma la sua risposta mi fa capire che è il Bertozzi di sempre, lucido e freddo, mi comunica infatti l'indicazione dell'altimetro interno in cabina non essendo sicuro dello stato del tubo di pitot esterno.

Vengo guidato dritto sull'aeroplano che incrocia muso contro muso, un po' come quelle sequenze divenute famo-

se in "Top gun", ma lo vedo, e non lo mollo più con gli occhi, tira, gira, spingi, ed eccomi al fianco.

Viaggia fortemente derapato a sinistra, la tanica sinistra è squarciata, non vedo, anche con i miei fari, niente altro di rimarchevole, controlliamo i dati di volo, carrello, flaps ecc. e ci dirigiamo verso Torino Caselle perchè Cameri, nel frattempo, era scesa sotto le minime meteo per la visibilità. Il suo carburante era ormai agli sgoccioli, mentre il mio velivolo era strapieno. Ultima diversione, Cameri è risalito vicino alle minime, perciò dirigiamo a casa.

Un GCA (Ground Controlled Approach) con la voce amica e rassicurante del Cap. Selvaggio, portato avanti da parte mia a colpi di postbruciatore a causa dello spaventoso angolo d'attacco dovuto al mio peso rispetto a quello di Bertozzi, e quando vedo aprirsi il parafrreno dell'amico sulla pista, riattacco con il postbruciatore e mi riporto all'atterraggio con un altro circuito GCA.



Cameri, anno 1959: il Ten. "Mimmo" Caranti, pilota della Pattuglia Acrobatica Lancieri Neri della 2^a A/B, accanto al suo velivolo F86E.

Intanto cominciano le ricerche dei due velivoli scomparsi, il radar fornisce le coordinate degli ultimi rilevamenti dei trasponder, e non passa molto che giunge la telefonata di Burello.

Al momento dell'attacco, visto che la configurazione del radar non cambiava, e non potendo vedere il bersaglio perchè con il postbruciatore spento, procedeva alla rottura senza molta convinzione, e un 104 a mak2, se non lo si tira con due mani, non cambia traiettoria. Sfiora una tanica del target e tutto diventa ingovernabile.

Attiva il seggiolino ma dimentica di tirare il pomello verde a forma di mela per attivare l'ossigeno, (non avevamo ancora il Martin Baker che faceva tutto da solo) appena fuori sviene per carenza di ossigeno e perde un guanto.

Si risveglia sotto la pioggia appeso con il paracadute ad un albero, a pochi centimetri da terra con una mano congelata. Si svincola, incontra una vettura ferma con i vetri appannati, convince i due all'interno che non è un marziano e nemmeno il mostro di Firenze, e viene portato alla vicina stazione dei Carabinieri.

Burello non tornerà più in volo e lascerà l'Aeronautica per tornare in Friuli.

Non molto distante verrà trovato Caranti, impigliato

anch'egli ad un albero.

Appena sentito l'impatto si sparava fuori, ma così in fretta che un pezzo di velivolo lo colpiva alla fronte Moriva sul colpo e scendeva già morto.

Bertozzi, a un paio di miglia da Burello, veniva investito da pezzi dei due aeroplani, il velivolo a mak2 cominciava a roteare nel buio della notte in posizioni inusuali e trentamila piedi più sotto Enrico riusciva a ripadroneggiare il velivolo e a lanciare il may day.

Per aver portato in salvo il velivolo in quelle disastrose condizioni al Sten. Bertozzi veniva concessa una Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico. Purtroppo alla memoria.

Infatti Bertozzi riprendeva a volare ed il velivolo dell'incidente MM6598 veniva accuratamente riparato presso il locale centro di manutenzione e rimesso in linea di volo. E' il 9 Giugno dello stesso anno, parte del gruppo di volo è in Squadron Exchange in Germania.

Viene organizzata una Flight per il sorvolo del 3° Salone Aeronautica e Spazio di Torino. In aeroporto ci sono ospiti per una visita.



Cameri, 29 aprile 1967: il S.Ten. Pil. Enrico Bertozzi "Alfiere" durante la Cerimonia della consegna della Bandiera di Guerra al 53° Stormo.

Bertozzi vola come fanalino sullo stesso velivolo dell'incidente, e ad un certo punto, nei pressi dell'aeroporto di Cameri, dichiara di essere a corto di carburante. Procedo da solo all'atterraggio. Chiede un'apertura bassa.

Si avvicina alla pista con i flaps su T.O. (mezzi flaps). Procedura inusuale. Arrivato sulla pista il velivolo dovrebbe cabrare una quarantina di gradi e inclinarsi di ottanta per portarsi sottovento. Bertozzi effettua una John Derry, anziché ruotare a sinistra di 80°, ruota, mentre sta cabrando, a destra di 280°, (tre quarti di tonneaux).

Da rovescio, molto vicino al suolo, forse percependo di non essere sufficientemente cabrato, spinge la cloche bruscamente in avanti. Con i flaps su T.O. e G negativi, il 104 va in precessione inerziale. Il velivolo da rovescio ruota attorno all'asse verticale di 90° e quasi si ferma per aria, Bertozzi si lancia da rovescio e si schianta contro il suolo, a pochi metri da lui il velivolo che aveva portato a casa quella notte.

Umberto



Aeroporto Cameri, 15-16 gennaio 2009

Il 1° R.M.V. di Cameri certificato a norma UNI EN ISO 9001:2008



L'Ing. Vincenzo De Blasi, responsabile del Gruppo di Verifica Ispettiva, riceve il crest del 1° RMV dal Col. Giuseppe Lupoli.

Nei giorni 15 e 16 gennaio, il Gruppo di Verifica Ispettiva (GVI) di UNAVIAcert ha effettuato presso il 1° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV) di Cameri la verifica per il rinnovo della certificazione di qualità del Reparto.

Nel corso della visita, il GVI ha preso atto dei processi e delle procedure posti in essere, per gestire il significativo incremento ed impulso che hanno assunto le attività dell'Ente per i programmi Tornado ed Eurofighter e per quelli di futuro interesse dell'Aeronautica Militare.

Particolarmente apprezzato è risultato lo sforzo condotto in tema di controllo di gestione, con l'“accounting” delle ore, dei materiali, delle prestazioni esterne e degli altri costi, che sta portando il Reparto a prepararsi per sostenere in un prossimo futuro l'accertamento dei propri costi orari. Altra area di crescita e di estremo interesse si è inoltre rilevata quella di controllo del raggiungimento delle “performance” e degli obiettivi, su cui è stato in parte basato il sensibile incremento tecnico-produttivo registrato nel 2008.

Al termine della visita l'Ing. Vincenzo De Blasi, responsabile del GVI, ha confermato il Reparto pienamente rispondente ai requisiti di qualità, lo ha certificato a norma UNI EN ISO 9001:2008. L'Ing. De Blasi ha voluto inoltre sottolineare che, per quanto emerso nel corso della verifica, molti dei processi attualmente posti in essere dal 1° R.M.V. risultano già pienamente rispondenti anche al Livello 2 dello standard di processo “CMMI” (Capability Maturity Model Integration) e che con un ulteriore sforzo, potrebbe puntare in tempi brevi a raggiungerne il Livello 3.

Il Col. Giuseppe Lupoli, Direttore del 1° RMV, non ha mancato di esprimere il ringraziamento e la piena soddisfazione di tutto il Reparto, che operando da “squadra” è proteso verso nuovi ed ancora più importanti traguardi, nel pieno rispetto della qualità, della sicurezza del lavoro e della sicurezza del volo.



Città di Asti, 30 gennaio 2009

Il Campione di Tiro a Volo del Comando Aeroporto premiato dal C.O.N.I.



L'Aviere Scelto Borio al momento della premiazione.



L'attestato conferito all'Aviere Scelto Roberto Borio.

Venerdì 30 gennaio, l'Aviere Scelto Roberto Borio, in forza al Gruppo Difesa del Comando Aeroporto di Cameri, è stato premiato con il titolo di Campione italiano Forze Armate-Corpi dello Stato.

La cerimonia si è svolta presso il Teatro Alfieri di Asti nell'ambito dell'annuale premiazione CONI per gli atleti che abbiano raggiunto il titolo di Campione Mondiale - Europeo - Italiano nell'anno appena concluso.

Alla presenza del Sindaco, Giorgio Galvagno e del Vescovo, Mons. Francesco Guido Ravinale, sono stati premiati 51 atleti, praticanti diverse discipline, che si sono distinti durante l'anno 2008. L'Aviere Borio si è aggiudicato il prestigioso riconoscimento durante la finale del Campionato Interforze, svoltasi presso lo stand di Cellino Attanasio (Teramo). Borio, nominato anche Campione Nazionale Aeronautica Militare 2008, ha ricevuto il riconoscimento dal Questore di Asti, Dott. Tullio Dezzani e conferma la prestigiosa tradizione di tiratori provenienti dalla Base di Cameri.



Zona logistica Veveri, 11 febbraio 2009

Celebrato il termine dei lavori di ristrutturazione della Cappella Aeroportuale



Mercoledì 11 febbraio, presso la Zona Logistica del Comando Aeroporto di Cameri è stata celebrata, con una funzione religiosa, la fine dei lavori di restauro della Cappella della Base.

Per l'occasione Monsignor Giovanni Giacomelli, Capo Servizio della Zona Pastorale, ha officiato la Santa Messa unitamente a Don Andrea Aldovini, Cappellano aeroportuale.

Alla cerimonia erano presenti, tra gli altri, il Colonnello Gian Mario Morresi, Comandante dell'Aeroporto, il Colonnello Giuseppe Lupoli, Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, il Generale Giulio Mainini, Presidente del Circolo del 53, cui fa parte tutto il personale che ha prestato servizio sulla Base di Cameri, e la Signora Invernizzi, Presidente della locale Sezione del PASFA, Associazione per l'Assistenza Spirituale alle Forze Armate. Durante la celebrazione Monsignor Giacomelli ha ringraziato i due sodalizi, Circolo del 53 e PASFA, che hanno contribuito sostenendo le spese della ristrutturazione e tutti coloro che hanno prestato la loro opera nelle attività di restauro.

In tale contesto, il personale convenuto ha potuto ammirare i risultati dei lavori effettuati tra cui spiccava il nuovo

portone di ingresso e l'ambone dal quale per la prima volta sono stati letti i passi del Vangelo scelti per la liturgia.

“La ristrutturazione della Cappella ad opera del personale dell'Aeroporto - è stato il commento conclusivo di Don Aldovini - ha consolidato e reso ancora più vivo il senso di appartenenza e di offerta a quel Dio che fa nuove tutte le cose e che ci abbraccia come figli”.



Monsignor Giovanni Giacomelli durante l'omelia.



Un momento della funzione religiosa, nella Chiesetta della zona logistica di Veveri, dopo i lavori di ristrutturazione.



Aeroporto Cameri, 23 febbraio 2009

Visita di una Delegazione Ministeriale al 1° Reparto Manutenzione Velivoli



Lunedì 23 febbraio, una Delegazione Ministeriale composta dal Sen. Pierfrancesco Gamba, dall'On. Gianni Mancuso e dal Dott. Filippo Milone, Consigliere del Ministro della Difesa, è giunta sull'Aeroporto Militare di Cameri per visitare il 1° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV).

Al suo arrivo sulla Base, la delegazione è stata ricevuta dal Col. Gianmario Morresi, Comandante dell'Aeroporto, e dal Col. Giuseppe Lupoli, Direttore del 1° RMV.

Accompagnata, tra gli altri, dal Generale di Divisione Aerea Claudio Debertolis, Vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, e dal Generale di Brigata Aerea Roberto Nordio del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti, e dal Generale di Brigata Aerea Giovanni Fantuzzi, quest'ultimo in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore e del Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, la delegazione ha assistito inizialmente ad un briefing introduttivo sulle attività del 1° RMV, polo tecnico-ingegneristico e logistico per

le attività di terzo livello tecnico sui velivoli Tornado ed Eurofighter, alla quale ha fatto seguito una presentazione da parte del generale Nordio.

Nel corso del successivo tour sono state visitate alcune articolazioni del Reparto, tra cui l'hangar principale, deputato alla manutenzione dei velivoli, la Direzione Addestramento, presso la quale viene formato tutto il personale specialista operante sulle linee di competenza, il Deposito Automatizzato ed, infine, la Direzione Propulsori.

A conclusione dell'incontro, il Sen. Gamba, nel firmare l'albo d'onore della Base, ha espresso parole di vivo apprezzamento per l'impegno profuso e per i risultati conseguiti da tutto il personale che opera sull'Aeroporto di Cameri.

L'augurio finale è stato quello di continuare ad operare con analogo impegno per il raggiungimento di tutti gli obiettivi a breve, medio e lungo termine, che verranno assegnati dalla Forza Armata.



Il Generale D.A. Claudio De Bertolis, Vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, al suo arrivo all'Aeroporto di Cameri.



Visita della delegazione alle strutture del 1° R.M.V.



Il Sen. Pierfrancesco Gamba firma l'Albo d'Onore.



Aeroporto Cameri, 2 marzo 2009

Accordo tra il Comando Aeroporto Cameri e la Regione Piemonte per la manutenzione delle aree di bosco aeroportuali



il Col. Morresi insieme al personale della Regione Piemonte componente della squadra forestale al lavoro presso la Base.

Il Comando Aeroporto di Cameri ha stipulato un accordo con la Regione Piemonte per migliorare la manutenzione delle aree verdi aeroportuali. Grazie a questo accordo si potrà incrementare l'attività di pulizia delle superfici forestali presenti all'interno della base. L'intervento di squadre forestali regionali consentirà di procedere all'abbattimento di piante affette da attacchi di parassiti, al diradamento selettivo e alla ceduzione di specie infestanti.

L'accordo costituisce una significativa novità che permetterà

alla base di gestire in maniera avveduta il consistente patrimonio boschivo presente sul sedime nei suoi 300 ettari di estensione. L'attività manutentiva, oltre a tendere al miglioramento delle superfici verdi, permetterà di tutelare la sicurezza delle infrastrutture presenti sul sedime e prevenire possibili incendi boschivi. Inoltre l'opera di manutenzione delle aree verdi permetterà di ridurre la concentrazione di volatili nell'area aeroportuale, con importanti benefici per la sicurezza del volo. L'accordo stipulato rappresenta il punto di arrivo di una complessa attività logistico-amministrativa volta ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili per la gestione delle aree verdi aeroportuali. In tale senso è risultato essenziale il supporto fornito dal Corpo Forestale dello Stato che attraverso il Comando Provinciale di Novara ha effettuato una valutazione dello status quo delle aree verdi aeroportuali individuando gli specifici interventi di abbattimento da effettuare. La sinergia espressa dalla collaborazione tra le tre istituzioni, Regione Piemonte, Aeronautica Militare e Corpo Forestale dello Stato, ha permesso di razionalizzare, e quindi migliorare, la gestione del patrimonio forestale aeroportuale.

Il Col. Gian Mario Morresi, Comandante della Base, commenta: "il mio grazie va ai rappresentanti delle Istituzioni che hanno fornito il supporto per realizzare questo progetto".



Città di Novara, 24 aprile 2009

Concorso Nazionale "A Flyng SMS-Volare"



Venerdì 24 aprile, alle ore 12.00, presso l'aula magna dell'Istituto Tecnico Industriale "G. Fauser" di Novara ha avuto luogo la conferenza stampa di presentazione del concorso nazionale: "A Flying SMS - Volare come simbolo di competenza sociale". Alla presenza del Dott. Giuseppe Bordonaro, Dirigente dell'Ufficio Scolastico Provinciale di Novara, del Col. Gian Mario Morresi e dell'Ing. Paolo D'Errico, Dirigente dell'Istituto "Fauser" è stato presentato il Concorso "A Flying SMS", rivolto agli studenti della scuola primaria, della secondaria di primo e secondo

grado di scuole statali e legalmente riconosciute.

L'obiettivo è quello di consentire, attraverso la composizione di un SMS, una riflessione sull'esperienza del "volo" come momento di crescita per l'individuo creando nel contempo nuove sinergie tra istituzioni scolastiche e le componenti istituzionali presenti sul territorio.

L'iniziativa si inserisce nell'ambito dei progetti proposti dall'Aeronautica Militare per le celebrazioni del centenario dell'aeroporto di Cameri (1909 -2009) che culmineranno il 4 ottobre con una manifestazione aerea aperta al pubblico.



L'Aula Magna dell'Istituto Fauser, affollata di studenti, durante la conferenza.



Il Col. Morresi, l'Ing. D'Errico ed il Dott. Bordonaro durante la conferenza.



Aeroporto Cameri, 4 maggio 2009 **Il Presidente della Commissione Difesa del Senato** **in visita all'Aeroporto Militare di Cameri**

Lunedì 4 maggio, il Presidente della 4^a Commissione Difesa del Senato, Senatore Gianpiero Carlo Cantoni, è giunto sull'Aeroporto Militare di Cameri, unitamente ad una delegazione parlamentare composta dai Senatori Magda Negri, Valter Zanetta, Giovanni Torri e Franca Biondelli, per visitare le infrastrutture aeroportuali ed il 1° Reparto Manutenzione Velivoli.

Al suo arrivo in Base, il Presidente Cantoni è stato ricevuto dal Colonnello Gian Mario Morresi, Comandante dell'Aeroporto e dal Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, Colonnello Giuseppe Lupoli.

Accompagnata, tra gli altri, dai Generali di Divisione Aerea Claudio Debertolis, Vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, e Maurizio Lodovisi, Capo del IV Reparto del Segretariato Generale della Difesa, e dal Generale di Brigata Aerea Giovanni Fantuzzi, quest'ultimo in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore e del Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, la delegazione ha assistito ad un

briefing introduttivo riguardante la storia dell'Aeroporto e le attività del 1° R.M.V., polo tecnico-ingegneristico e logistico ("MRO&U" - Maintenance, Repair, Overhaul & Upgrade) per le attività di terzo livello tecnico sui velivoli Tornado ed Eurofighter.

La delegazione ha quindi visitato alcune articolazioni del Reparto tra cui l'hangar principale, deputato alla manutenzione dei velivoli. A seguire si è recato presso la Direzione Addestramento, presso la quale viene formato gran parte del personale specialista di terra proveniente da vari Reparti della Forza Armata. La visita è quindi proseguita presso il Deposito automatizzato.

A conclusione dell'incontro, il Senatore Cantoni nel firmare l'albo d'onore della Base ha espresso parole di vivo apprezzamento per l'impegno profuso e per i risultati conseguiti da tutto il personale che opera sull'**Aeroporto di Cameri "hub di eccellenza e fulcro di attività" per tutti i futuri impegni che verranno assegnati dalla Forza Armata.**



Il Presidente Cantoni, al suo arrivo in Aeroporto, passa in rassegna il Picchetto d'Onore accompagnato dal Col. Morresi.



La Commissione Difesa durante il briefing sulle attività del Reparto.



Il saluto del Gen. D.A. Claudio Debertolis alla Commissione Difesa del Senato.



Il Col. Lupoli accompagna la commissione nell'hangar del 1° Reparto Manutenzione Velivoli.



il Presidente Cantoni firma l'albo d'onore dell'Aeroporto Militare di Cameri.



Aeroporto Cameri, 28 maggio 2009
Il Segretario Generale e Direttore Nazionale degli Armamenti Austriaco
in visita al 1° R.M.V.



La firma dell'albo d'onore da parte del Generale Apfalter.



Un momento della visita alle sale di Manutenzione.

Giovedì 28 Maggio, il Segretario Generale e Direttore Nazionale degli Armamenti del Ministero della Difesa austriaco, Lieutenant General Magg. Freyo Apfalter, è giunto sulla Base di Cameri per visitare il 1° R.M.V., accompagnato dal Gen. di B.A. Giovanni Fantuzzi, Capo di S. M. del Comando Logistico A.M., in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'A.M. e del Com.te Logistico, e dal Gen. di B.A. Gian Paolo Miniscalco, vice Capo del III Reparto del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti del Ministero della Difesa italiano.

Al suo arrivo in Base la delegazione è stata ricevuta dal Col. Gian Mario Morresi, Comandante del Comando Aeroporto, e dal Col. Giuseppe Lupoli, Direttore del 1° R.M.V.

Il Lieutenant General Apfalter ha assistito ad un briefing introduttivo sul Comando Logistico A.M. e sul 1° R.M.V., manifestando particolare interesse per le lavorazioni programmate (ispezioni 400 ore) effettuate in supporto all'Eurofighter.

Ha quindi visitato tutte le articolazioni del Reparto, tra cui l'hangar principale, le collegate sale di lavorazione degli equipaggiamenti e propulsori, la Direzione Addestramento ed il Deposito automatizzato.

Nel corso della visita è stato mostrato come tutte le attività del Reparto, pianificazione, programmazione, "accounting" della configurazione, lavorazioni presso le squadre e nelle sale, e gestione della "supply chain" siano basate sull'utilizzo estensivo e maturo della piattaforma informatica SiLEF.

A conclusione della visita, il Generale Apfalter, nel firmare l'albo d'onore della Base, ha auspicato il perseguimento di future collaborazioni tra i due Paesi, non limitate al solo programma Eurofighter, ed ha voluto ringraziare per l'opportunità offerta, sottolineando inoltre l'importanza dello scambio delle esperienze reciproche nel settore operativo ed in quello tecnico-logistico.



Aeroporto Cameri, 26 maggio 2009

Visita del Ministro della Difesa, On. Ignazio La Russa, all'Aeroporto Militare di Cameri



Il Ministro della Difesa, Onorevole Ignazio La Russa, riceve gli Onori Militari al suo arrivo sull'Aeroporto di Cameri.

Martedì 26 maggio, il Ministro della Difesa, Onorevole Ignazio La Russa, si è recato in visita presso l'Aeroporto Militare di Cameri.

Il Ministro è stato accolto dal Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Marani, dal Comandante dell'Aeroporto Colonnello Gian Mario Morresi e dal Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli Colonnello Giuseppe Lupoli.

Nel corso della visita il Ministro dopo aver firmato l'Albo

d'Onore dell'Aeroporto ha incontrato gli operatori dei locali organi di informazione.

Il Ministro ha quindi rivolto un indirizzo di saluto a tutto il personale, per l'occasione schierato all'interno dell'hangar del 1° R.M.V., che opera presso la Base. Complimentandosi per l'assoluta rispondenza tra i risultati raggiunti dalla Base e le aspettative in essa riposte dal Dicastero della Difesa, **il Ministro ha riconosciuto Cameri come "centro di eccellenza del settore logistico manutentivo di cui essere fieri".**



Il Ministro mentre rivolge un indirizzo di saluto a tutto il personale schierato all'interno dell'Hangar del 1° R.M.V.



Il Comandante dell'Aeroporto consegna il Crest al Sig. Ministro.



Il Direttore del 1° RMV consegna il Crest al Sig. Ministro.



Il Sig. Ministro, Onorevole Ignazio La Russa, vicino al velivolo Tornado, insieme al Comandante Logistico Gen. S.A. Giuseppe Marani.

Il festoso incontro con il personale in servizio presso la Base di Cameri.





Aeroporto Cameri, 9 giugno 2009

Il Comandante Logistico A.M. in visita all'Aeroporto Militare di Cameri



Martedì 9 giugno, il Generale di Squadra Aerea Giuseppe Marani, Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, ha visitato l'Aeroporto Militare di Cameri.

Al suo arrivo, il Generale è stato ricevuto dal Colonnello Gian Mario Morresi, Comandante del Comando Aeroporto e dal Colonnello Giuseppe Lupoli, Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli.

Il Comandante Logistico era accompagnato dal Generale Ispettore Domenico Esposito, in qualità di Comandante della 2° Divisione del Comando Logistico, e dal Generale di Brigata Aerea Fabio Molteni.

Durante il briefing introduttivo sulla realtà di Cameri, sono state illustrate le attività svolte dai due Enti che insistono sull'aeroporto. In particolare, per il Comando Aeroporto, sono state presentate sia le attività operative svolte sulla Base sia quelle di supporto poste in essere nell'area di competenza riguardante Enti aeronautici presenti in quattro regioni (Piemonte, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta).

Per quanto concerne il 1° R.M.V. polo tecnico-ingegneristico e logistico ("MRO&U" - Maintenance, Repair, Overhaul

& Upgrade) per le attività di secondo e terzo livello tecnico sui velivoli Tornado ed Eurofighter, sono state invece presentate le innovative tecniche di gestione poste in atto al fine di incrementare le prestazioni, l'efficienza e l'efficacia dei processi e delle attività nell'ambito del Reparto, in chiave attuale e futura.

Successivamente il Comandante Logistico ha potuto visitare alcune aree di particolare interesse presenti sul sedime aeroportuale. Tra tutte, l'hangar principale deputato alla manutenzione dei velivoli Tornado ed Eurofighter, le nuove infrastrutture della Direzione Lavori Propulsori e della Direzione Tecnica Eurofighter ed, in quest'ultimo ambito, il "National Support Co-ordination Center", punto di riferimento nazionale ed internazionale per la risoluzione delle problematiche tecniche Eurofighter.

A conclusione della visita, **il Generale Marani, firmando l'albo d'onore della Base, ha espresso parole di apprezzamento per l'azione sinergica svolta dal Comando Aeroporto e dal 1° R.M.V. che consolidano il ruolo di Cameri quale area di eccellenza dell'Aeronautica Militare.**



Il Generale S.A. Giuseppe Marani, al suo arrivo all'Aeroporto di Cameri ricevuto dal Col. Morresi e dal Col. Lupoli.



Il Comandante Logistico al suo ingresso in aula per il briefing sulle attività espletate dal Comando Aeroporto e dal 1° R.M.V.



La visita all'aviorimessa e alle attività principali di manutenzione del 1° Reparto Manutenzione Velivoli.



Il Gen. Giuseppe Marani riceve il Crest del Comando Aeroporto dal Col. Gian Mario Morresi.



Il Gen. Giuseppe Marani riceve il Crest del 1° Reparto Manutenzione Velivoli dal Col. Giuseppe Lupoli.



Aeroporto Grazzanise, 6 luglio 2009
21° Gruppo
Le Tigri tra Oriente e Occidente
Magg. Domenico Bove, Comandante del 21° Gruppo



Foto ricordo del personale del 21° Gruppo, Piloti ed Equipaggi di Volo, sull'Aeroporto di Kabul.

Sono trascorsi poco più di tre anni da quando il 23 marzo 2006 fu ricostituito sulla base di Grazzanise il Glorioso 21° Gruppo "TIGRE", ma da allora quanta strada è stata fatta.... Trasferito da Cameri a Gioia del Colle il 1 marzo 1999 dopo circa 30 anni di permanenza sulla storica base del 53° Stormo di Cameri, assolvendo al delicato compito della Difesa Aerea negli anni della guerra fredda, fu posto in posizione quadro il 1 marzo 2001 dopo aver partecipato al conflitto in Bosnia e Kosovo nel 1999.

Quindi, dopo circa cinque anni, il Gruppo è ritornato in vita ma questa volta con un compito totalmente diverso da quello precedentemente assegnatogli. Infatti il nuovo 21° nella nuova veste di Gruppo di Supporto alle Forze Speciali nonché COMBAT SAR, dopo neanche un mese dalla sua ricostituzione è stato rischierato in Afghanistan in supporto alla missione ISAF con tre elicotteri AB 212 I.C.O. (Implemento Capacità Operativa). Ad oggi il Gruppo ha completato tre rischieramenti di sei mesi in Afghanistan (due a Kabul ed uno ad Herat) e in questi giorni si accinge a ripartire alla volta di Herat con un elicottero in più per dare un maggiore apporto alla sicurezza dell'Afghanistan in questo periodo pre-elettorale. In questi tre anni di operazioni fuori dai confini nazionali il 21° ha volato più di 1400 ore di volo, compiendo missioni in tutti i "Regional Command" dell'Afghanistan in diversi ruoli quali MEDEVAC, CASEVAC, RECCE, TACTICAL TRANSPORT e anche nel nuovo ruolo di Supporto alle Forze Speciali.

Gli elicotteri impiegati in Afghanistan sono una versione modificata dell'AB 212 AMI-SAR dal quale differiscono per la presenza di due mitragliatrici brandeggiabili del tipo MG

42/59 cal. 7,62 Nato Standard, dei lanciatori di flares su entrambi i lati del trave di coda per l'autoprotezione da missili terra-aria a guida IR, il cockpit compatibile all'impiego dei visori notturni (NVG) e per la corazzatura della piantana e dei seggiolini dei due piloti con uno strato protettivo in Kevlar.

Il Gruppo in questi quattro anni intensissimi ha migliorato sempre di più la preparazione tecnico-professionale dei suoi uomini ed è nel 2008 che ha raggiunto un livello di assoluto rilievo nella Forza Armata nonché anche in ambito internazionale partecipando prima alla SPRING FLAG, poi alla TRIAL IMPERIAL HAMMER ed infine a gennaio di quest'anno al TLP sulla base di Florennes in Belgio, per poi continuare per tutto l'anno in corso con diverse esercitazioni congiunte con i Fucilieri dell'Aria del 16° Stormo, gli Incursori del 17° Stormo oltre ad altri Gruppi di elicotteri delle altre Forze Armate, al fine di accrescere il livello di professionalità raggiunto dagli uomini del Gruppo.

Inoltre lo scorso anno il Gruppo ha raggiunto lo storico traguardo dei 90 anni dalla sua costituzione e dopo sette anni di assenza è tornato a far parte attivamente della NATO TIGER ASSOCIATION, a cui il vecchio 21° faceva parte dal lontano 1968, partecipando al NATO TIGER MEET 2008 in Francia e continuando la sua tradizione anche quest'anno al NTM 2009 sulla base di Klein Brogel in Belgio dove sarà impegnato in due settimane intense di voli e attività sociali.

Il 21° Gruppo è tornato ed è ancora più ruggente di prima.....

ONCE A TIGER ALWAYS A TIGER!



21° Gruppo Scenari del teatro operativo



Palazzo reale distrutto a Kabul.



Volo MED.EVAC vicino a Kabul.



Resti delle statue di Budda distrutte dai Talebani.



Vallata a nord di Kabul.

La "tana" a Grazzanise con i ricordi di Cameri.



Aeroporto Grazzanise - 21° Gruppo: la splendida Tigers' lair.



California USA, 17 aprile 2009
Il calendario del Circolo del 53 alla Base Aerea di Edwards



Il Socio Col. Pil. Gavino Manca, ha portato il simbolo del Circolo del 53 in una delle Basi Aeree più importanti degli Stati Uniti d'America: quella di Edwards AFB, sulla quale opera l'Air Force Flight Test Center. A Gavino il grazie da parte di tutti i Soci. Continua così dopo l'Iraq e il Capo Nord il giro del mondo del nostro simbolo. Si invitano i Soci a proseguire nell'iniziativa.



Aeroporto Cameri, 13 maggio 2009
Cambio Comando e ridenominazione Organo Difesa



Il Primo Maresciallo Luogotenente Marco Di Marco (al centro della foto: il petto più medagliato della Base) ha assunto il Comando del Plotone Protezione delle Forze dell'Aeroporto di Cameri. La Cerimonia ha avuto luogo a seguito della ridenominazione del Reparto già Gruppo Difesa, il cui ultimo Comandante è stato il Magg, Alberto Pruna. Al neo Comandante Di Marco i complimenti e gli auguri del Circolo del 53.



Aeroporto Cameri, 2 giugno 2009 *L'Aeroporto Militare di Cameri alla "Partita del Cuore"*



La squadra della Base Aerea di Cameri, composta dai migliori atleti del Comando Aeroporto e del 1° R. M. V., si è battuta con generoso impegno riscuotendo molti applausi da parte dei numerosi cittadini camerese che hanno assistito all'evento.

Martedì 2 giugno, il personale dell'Aeroporto di Cameri, ha partecipato alla partita del cuore, organizzata in collaborazione con il Comune di Cameri, per una raccolta di fondi in favore della popolazione terremotata in Abruzzo.

Nel triangolare di calcio, che rientra tra le celebrazioni organizzate per il centenario della fondazione dell'aeroporto, le squadre dell'Aeronautica Militare, del "Gold Team

Amici di Andrea" e delle "Vecchie Glorie del Cameri Calcio" si sono sfidate amichevolmente presso lo stadio sportivo di Cameri. Numerosa e generosa la partecipazione da parte del pubblico che ha consentito di raccogliere una somma che ha superato i tremila euro e che andrà a confluire tra le altre iniziative promosse dal Comune di Cameri a favore dell'Abruzzo.



8 giugno 2009 *Il M.Ilo Massimo Marcassa* *Sindaco di Oleggio*



Il nostro Socio Massimo Marcassa, Maresciallo in servizio al 1° R.M.V., Direzione Lavori Avionici, nel corso delle recenti elezioni comunali è stato eletto Sindaco della città di Oleggio. Al neo amministratore, responsabile di una così importante comunità, gli auguri di buon lavoro e successo da parte di tutti noi.



16 luglio 2009 *... più bello e più splendente* *che pria...*



Sono stati completati i lavori di "restauro" del monumento all'F.104 Tigre, simbolo dell'Aeroporto di Cameri. Il velivolo, dopo "ventuno anni" dalla sua installazione aveva proprio bisogno di cure. A questo ha provveduto una equipe di verniciatori del 1° RMV (in fotografia) che con grande professionalità ha ridato al monumento nuova giovinezza.



CIRCOLO DEL 53

19° Raduno, sabato 3 ottobre 2009



Informazioni ai Soci

Il 19° Raduno che si terrà sabato 3 ottobre 2009 sull'Aeroporto di Cameri, si svolgerà secondo il seguente programma:

ore 08,00-10,00

- Arrivo Soci in Aeroporto e trasferimento in area Raduno.
- Servizio caffè.
- Disbrigo pratiche iscrizione e ritiro oggetti ricordo.
- Mostra statica velivoli.

ore 10,00

- Deposizione Corona d'Alloro al Monumento ai Caduti.
- Omaggio floreale alla Stele Commemorativa dei primi 1500 Piloti brevettati a Cameri.

ore 10,30-11,30

- Assemblea Generale.

ore 12,00

- Inizio attività di Volo.

ore 13,30

- Rancio sociale.

ore 16,30

- Partenza Soci.

IL PROGRAMMA E' SUSCETTIBILE DI MODIFICHE.

NOTIZIE UTILI

Per consentire agli organizzatori di soddisfare al meglio le esigenze dei Radunisti, si prega di restituire allo scrivente, entro il 27 settembre c.a. la cartolina di adesione annessa al presente Notiziario.

RANCIO SOCIALE

La partecipazione al rancio comporterà una spesa indicativa di 20/25,00 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 SOCIALI

La quota sociale per l'anno in corso 2009 è di 25,00 euro a cui si aggiungono 10,00 euro quale tassa "una tantum" per le spese sostenute per la realizzazione del velivolo "Gabarda".

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.

Coloro, infine che pur avendo ricevuto gli oggetti ricordo relativi all'ultimo 18° Raduno e che non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2008 (25,00 euro), sono anch'essi vivamente pregati di regolarizzare la loro posizione, utilizzando sempre il vaglia di CCP annesso al presente Notiziario.

I VERSAMENTI QUOTE SOCIALI, possono essere anche effettuati:

- presso la Segreteria del Circolo (zona Logistica Veveri) dal 1° settembre c.a., 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. 5753150, Banca Intesa San Paolo, intestato a Circolo del 53, cod. ABI 03069, cod. CAB 45250 - Agenzia di Cameri (NO). IBAN IT20 L030 6945 2500 0000 5753 150

ALTRE INFORMAZIONI

13° Gruppo

Molti ex appartenenti a questo Gruppo e le loro famiglie, la sera precedente il Raduno si riuniranno, come da tradizione per un convivio.

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

21° Gruppo

Specialisti e Piloti

- Venerdì 27 novembre 2009, Specialisti e Piloti del 21° Gruppo si ritroveranno, come da tradizione, al Circolo Ufficiali di Veveri, per una cena che da sempre viene fatta prima delle festività natalizie. Focal point dell'incontro sono: il M.llo Cottafavi tel. 0321.518.193, il M.llo Di Marsilio tel. 0321.471.792 e il Col. Ciolli tel. 339.59.55.093.

Piloti

- I Piloti, nel rispetto di una tradizione "quarantennale" sono tutti invitati, il giorno 21 dicembre 2009, alle ore 21,00, a Grazzanise, presso la "Tiger House" del 21° Gruppo, per il tradizionale scambio degli auguri di Natale.

Info presso l'Ufficio Comando del 21° Gruppo: Tel. 0823.562.234

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 - 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

INTESA **SANPAOLO** Filiale di Cameri (NO)
CIRCOLO DEL 53 c.c.b. 57531/50 - ABI 03069 - CAB 45250
IBAN IT20 L030 6945 2500 0000 5753 150

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