

CIRCOLO del

notiziario

**Caro Socio, non dimenticare:
Sabato 2 ottobre 2010 "20° Raduno del Circolo".
Sii presente, l'Aeroporto di Cameri e il suo personale Ti aspettano
per festeggiare insieme questo importante evento.**

Con questo numero vogliamo far conoscere:

*il Tiger Meet dell'anno 1973 che il 21° Gruppo Caccia di Cameri ha organizzato,
per la prima volta in Italia, sulla nostra Base, il cui successo è stato
ampiamente riconosciuto da tutti gli altri Gruppi della NATO;*

*i ricordi dell'attività di volo svolta su Cameri da un Pilota
del 13° Gruppo della 2^a Aerobrigata;*

gli eventi che hanno riguardato il nostro Aeroporto negli ultimi sei mesi;

il Programma del 20° Raduno.





Torino - Palazzo Esposizioni, 6/28 marzo 2010

La Gabarda "atterra" a Torino per celebrare i cento anni del volo in Italia



Torino, 5 marzo 2010 - La Gabarda dopo il trasporto e i lavori di preparazione. Da sx: T.Col. Fabrizio Papini, Lgt. Riccardo Peratello, Lgt. Antonio Ricci, il Comandante Col. Pil. Alessandro Tudini, P.M. Vincenzo Altavilla, Dip. Civ. Sabino Partipilo.

La Gabarda, simbolo aviatorio novarese è tra i velivoli esposti dall'Aeronautica Militare per celebrare i 100 anni del volo in Italia.

Allestita lo scorso anno a Roma, in occasione delle celebrazioni per i cento anni dell'Aeroporto di Centocelle, la mostra dell'Aeronautica Militare "Il secolo con le ali", ha fatto tappa nel capoluogo piemontese dove, all'interno del Padiglione "G. Agnelli" di Torino Esposizioni (sede temporanea del Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia") in Corso Massimo d'Azeglio, 15, è stata aperta al pubblico, gratuitamente, dal 6 al 28 marzo, giorno in cui si è celebrata la ricorrenza dell'87° Anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare.

Un legame, quello del mondo dell'aviazione italiana con il territorio piemontese, che risale anch'esso a quell'incredibile 1909, anno in cui il "Flyer" dei Fratelli Wright effettuò le prime dimostrazioni in Italia presso l'aeroporto romano di Centocelle. In quello stesso anno, infatti, a Venaria Reale, si levò in volo il primo velivolo completamente realizzato in Italia, un triplano costruito dall'ing. Aristide Faccioli insieme alla ditta SPA, sempre di Torino, ai comandi del figlio Mario. Il 1909 può essere anche ritenuto l'anno di nascita delle prime industrie aeronautiche e delle scuole di pilotaggio che abilitarono al volo i pionieri italiani. Tra questi l'Aeroporto di Cameri che lo scorso 4 ottobre ha visto celebrare il primo secolo di storia.

L'esposizione, curata dal Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle (Roma), ha visto presenti in mostra statica diversi velivoli che hanno fatto la storia dell'aviazione; tra questi, il biposto da addestramento SVA9 di proprietà Alenia Aeronautica, il Bleriot e la replica del MC205V

del Museo Storico A.M.; dall'Aeroporto di Cameri, storica scuola di volo dei primi del novecento, oggi importante base manutentiva dell'Aeronautica Militare, sono giunti invece la Gabarda (monoplano costruito dall'ingegnere aeronautico Giuseppe Gabardini), primo aereo nella storia ad attraversare le Alpi con un passeggero a bordo il 27 luglio del 1914, ed il G-91 (caccia addestratore a reazione che nel passato ha equipaggiato anche le Frecce Tricolori). Sempre da Cameri, il 1° Reparto Manutenzione Velivoli ha curato l'esposizione del velivolo Tornado, protagonista degli anni più recenti della storia dell'Aeronautica Militare. Inoltre, attraverso una serie di fotografie, quadri e documenti – scorrendo le pagine delle memorabili imprese di grandi aviatori del passato come Antonio Locatelli, Arturo Ferrarin, Francesco De Pinedo, Italo Balbo e Umberto Nobile – il visitatore ha potuto idealmente ripercorrere la storia del volo nel nostro Paese, dai voli dei primi dirigibili fino all'aviazione militare di oggi.

La conquista della "terza dimensione", avvenuta in modo così travolgente il secolo scorso, ha cambiato in pochi anni la vita dell'uomo, condizionando in modo dirompente molti aspetti delle relazioni e della convivenza sociale e divenendo parte integrante di quella rivoluzione culturale e tecnologica che ha caratterizzato il 900, il secolo con le ali appunto.

Il 5° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica aveva previsto, in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Regionale del Piemonte, una serie di visite informative, per gruppi di studenti delle scuole medie e superiori, guidate dal personale dell'Associazione Arma Aeronautica di Torino.

Marco Ciolli



Cameri. La lunga storia del 21° Gruppo. Tiger Meet 1973

16/22 giugno 1973

di Paolo Ceccarelli chiamato anche Umberto
(Project Officer)



Era l'anno del 50° della fondazione dell'A.M., eravamo ormai andati a cinque Tiger Meeting, questa volta non potevamo tirarci indietro.

Avevo partecipato ai primi due Tiger Meet cui eravamo stati invitati, nel '68 e nel '69, poi partii per l'Africa, e dopo il mio ritorno nel '72, eccomi nella veste di Capo Ufficio Operazioni di Stormo, a spingere per l'evento.

Avevamo una certa ritrosia, tutti, perché i problemi erano tanti, soprattutto culturali.

Ma se c'era un Gruppo di volo italiano culturalmente integrato con gli altri gruppi della Nato in Europa, a quel tempo,

lingua inglese parlata correntemente da tutti, spettacoli professionali, e poi soprattutto, volo e birra, tanto di tutti e due, giornate finali di volo con manifestazioni aeree e grupponi di decine di aeroplani di tutti i partecipanti in formazioni strette, ed infine tanti soldi coinvolti.

Per cominciare, in Aeronautica a quei tempi, come forse anche ora, soldi ce n'erano pochi. Chi ha comandato un Reparto in quei periodi, sa la fatica per procurarsi il minimo. Per cui il meeting, di massima, doveva essere autofinanziato, e così fu.

Ecco la prima mossa: parte il C45 di Stormo in direzione



Cameri, 16 giugno 1973 - Cerimonia dell'Alza Bandiera. Le Bandiere dei Gruppi partecipanti vengono issate sui pennoni, antistanti la palazzina Comando del 21° Gruppo, al suono dei rispettivi Inni Nazionali. Il Col. Pil. Lamberto Sarti, Comandante del 53° Stormo e il Col. Pil. Antonio Mancino, Vice Comandante, presiedono la Cerimonia.

quello era il 21°, proprio grazie alla partecipazione ai precedenti Tiger Meet.

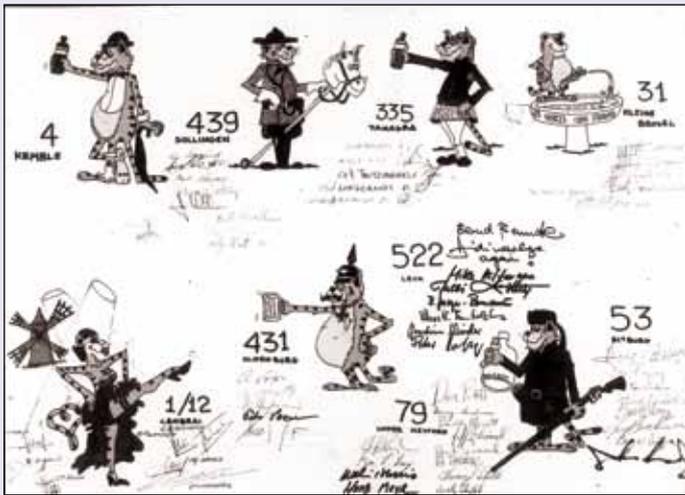
Come dicevo, avevo partecipato nel '68 al TM di Lahrs (GE) ospiti del 439° Canadese su F104, e nel '69 a Woodbridge (UK) ospiti del 79° USAF su F100.

Come si usa dire, ho visto cose che noi italiani non avremmo mai potuto immaginare.

Reparti numerosi, logistiche colossali, presenza femminile,

Aviano con a bordo il sempre verde Dal Pino (Talpone) e il sottoscritto. All'atterraggio ci aspetta un pilota del 53° USAF di Bitburg, lì per i tiri, con in mano le tessere liquori di tutto lo Squadron.

Al decollo il C45 si mangerà tutti i 3000 metri di pista per riuscire a decollare ed io subirò la prima colossale perdita di capelli. L'altra parte la perderò con Bobby Fariello, sulle colline delle Langhe, dove decoliamo in discesa (per fortuna)



Disegni allegorici dei gruppi "tigre" della NATO scaturiti dalla brillante matita di Giovanni Artioli con le firme dei rispettivi piloti partecipanti al meeting.

con lo Yota carico di vini di Barolo gentilmente offerti dai Marchesi di Barolo.

Poi abbiamo ignobilmente tassato alloggi e cibo ai partecipanti, e gestito cibo e merchandising durante la manifestazione aerea aperta al pubblico.

Infine abbiamo avuto la fattiva collaborazione del settore aeronautico Fiat (allora Aeritalia), delle vicine Macchi ed Agusta, e della Caproni nella persona della squisita, intraprendente ed entusiasta contessa Maria Fede Caproni Armani.



La pagina dell'album celebrativo (da cui sono state tratte tutte le foto del presente articolo) con le firme dei Piloti del 21° Gruppo Caccia.

A conti fatti il Comandante di Stormo venne a chiederci i guadagni. Combattemmo e ...patteggiammo.

Lo stemma fu ricavato dal manifesto di un circo (opportuna-mente rimangiato dai nostri abilissimi disegnatori), presso il quale avevo tentato di mercanteggiare la presenza di una tigre vera, progetto affossato dal timore per i sibili dei jet.

All'estro di Raino Flotta fu dovuta la realizzazione di una im- mense tigre di cartapesta che costituiva l'ingresso al gruppo, e la cui coda fuoriusciva dalla successiva finestra.



L'arrivo dei primi velivoli festosamente accolti e rificillati dalle hostess. In primo piano il P.O. del Tiger Meet, T.Col. Ceccarelli.



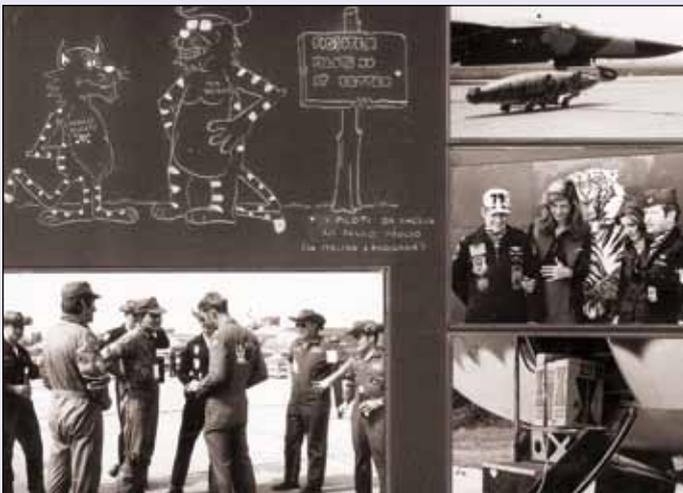
Una "piccola panoramica" di un festoso saluto di benvenuto.

Si trattava di realizzare un programma indimenticabile, come lo erano stati tutti i Tiger Meet cui avevamo partecipato.

Un po' intimiditi per la gestione di una settimana di voli per tutti quei velivoli e personale foresto dentro la base, pensammo di offrire anche un po' di "Bel Paese", visto che ce ne abbiamo tanto.

Alternammo i giorni di volo con tre avvenimenti "fuori sede".

Una gita a Courmayeur, con attraversata in funivia del Monte Bianco fino a Chamonix, e ritorno attraverso il tunnel, una gita in battello sul lago Maggiore con visita dell'Isola Bella e arrivo fino al confine con la Svizzera, ed infine la conclusiva serata di gala nel castello dei conti Caproni sulle alture di Venegono.



Il T. Col. Paolo Ceccarelli informa gli ospiti, al loro arrivo, sul programma del Tiger Meet.

A Courmayeur il forte vento impedirà la traversata più suggestiva del mondo della Mer de Glace perciò, esaurita a quota 4000 la scorta di grappa del rifugio Torino, dovemmo accontentarci dalla traversata in bus sotto il tunnel. A seguire ad Entreves una cena indimenticabile presso la famosissima "Maison de Filippo" dove potemmo scambiarci fraternità e batteri mediante la "Grolla dell'amicizia" riempita di caffè valdostano(grappa, caffè e aromi).

La gita sul lago, iniziata al pomeriggio, comprendeva anche la cena a bordo. La lunghezza della navigazione causerà



L'arrivo dei velivoli con le prime "formalità" da adempiere.

un po' di noia verso la fine per colpa mia, che non ebbi il coraggio di imbarcare, come propostomi, uno spettacolo femminile per il dopo cena.

E a proposito di donne, mi era sembrato un punto insormontabilmente debole. Avevo visto a Lahrs ufficialese canadesi tenere briefings in bikini tigre, a Woodbridge un gruppo di top model inglesi(al giorno d'oggi abbiamo imparato altri 4 o 5 modi di chiamarle) ci hanno seguito per tutta la settimana dal bacio di arrivo alla serata di gala. Da noi il problema oltre che pratico(non c'era ancora ferma femminile) era indubbiamente culturale(chi avrebbe accettato il reclutamento di tale materiale?).



Proseguono a ritmo serrato gli arrivi dei "velivoli Tigers".

La Fiat ci cavò dall'impaccio inviandoci un certo numero di hostess(senza altri nomi) che davano il benvenuto ai piloti al loro arrivo, offrendo agli assetati eroi un sorriso(e talvolta non solo) e Barolo d'annata che, se non toglieva proprio la sete, li metteva immediatamente di ottimo umore(per ambedue le ragioni), ed in pochi minuti, italiani, greci, americani, belgi, tedeschi e inglesi eravamo tutti fratelli.

L'attività operativa era pianificata e gestita dal 21°, i piloti, capitanati dal mio grande fratello (niente a che fare con la TV) G.B. Ferrari, che sarà costretto a lasciarne il comando per lo SMA un mese prima dell'evento, sono sempre l'ovvio motore di queste cose. Sergio Triches, Capo Ufficio Operazioni in prima fila nella responsabilità organizzativa, gestiva l'attività di volo a cui partecipavano oltre cinquanta velivoli.



16 giugno 1973 - I partecipanti al loro primo impegno del Raduno: lo "spaghetti party".

La vivacizzazione degli eventi veniva portata avanti dagli splendidi Artioli, Erba e Comana che producevano giornalmente un giornalino testimone degli eventi più significativi della giornata precedente.

La presenza di Gianni Artioli e Charlie Comana con le loro invidiabili matite umoristiche è sempre stata determinante per garantire la riuscita e la personalizzazione di qualsiasi manifestazione.

La logistica, tutta, devo dire la parte più gravosa del me-



19 giugno 1973 - Gita al Lago Maggiore, "on the boat".

eting, era affidata agli specialisti, veramente straordinari, che, a parte la gestione degli aeroplani, sotto la guida entusiasta di Marcello Ciolli, provvedevano ai crew feeders mobili, al catering per il pubblico durante la manifestazione aerea, all'organizzazione dell'entusiasmante spaghetti party di benvenuto nella tiger area, realizzata per l'occasione e che, come noto, nelle sere estive è popolata dalle più agguerrite zanzare del pianeta, quelle capaci di forare anche le calze da volo.



18 giugno 1973 - Gita al Monte Bianco con salita in funivia fino alle più "alte vette" di Europa.



20 giugno 1973 - Serata di gala al Circolo Ufficiali (documentata solo da simpatici disegni per impedimento del fotografo).

Quella sera alla vista di quel ben di Dio di pelli e di colori, si esibivano in micidiali attacchi aria suolo da fare invidia agli Stukas. Memorabile è stato il momento in cui un medico belga nell'aprire un flacone di disinfettante al limone, si accorgeva che le zanzare davanti la flacone riprendevano disperatamente quota. Ora le zanzare di Cameri si sono abituate anche ai deterrenti al limone, ma quella sera le avevamo prese alla sprovvista.

Con grande coraggio le nostre famiglie affrontarono pure la serata successiva ospitando a casa "i foresti". In fondo la cucina italiana fa parte del "Bel Paese" o no?

La manifestazione aerea con le Frecce Tricolori, impolpata anche dall'esibizione di velivoli Macchi, SIAI e Agusta, comprendeva il sorvolo dei velivoli tigre divisi per flight.

Anche gli ambiti F111 cui era stato proibito di partecipare a formazioni asimmetriche, decollando per l'Inghilterra durante la manifestazione, si inserivano in coda al gruppone. Nella situazione di invasione della base, e pertanto di pratica immobilità, il problema della sopravvivenza alimentare veniva brillantemente risolto dalle "calorette", scatole con menu vario che si riscaldava mediante l'ossigenazione di una cialda. Quei pochi che non avendo letto le istruzioni succhiavano la cialda, venivano prontamente ricoverati e sottoposti a idratazione.



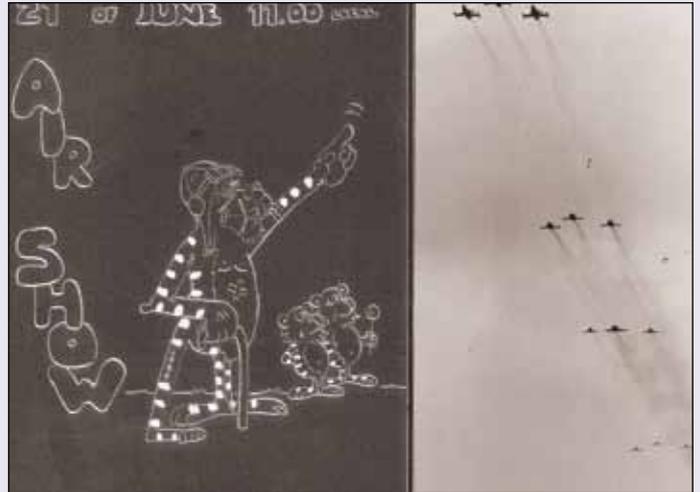
21 giugno 1973 - Serata finale nella prestigiosa "Villa Caproni".



20 giugno 1973 - Serata di gala al Circolo Sottufficiali, con scambio di doni.

La serata di gala presso il Circolo Ufficiali non avrà testimonianza per i posteri delle avvenute efferatezze in quanto il fotografo, preso dall'agitazione di essere testimone di cose inenarrabili, dimenticava di inserire la pellicola nella macchina.

Un tocco indimenticabile lo darà la serata finale al castello Caproni, che dopo la parte ufficiale con musica e distribuzione dei Crest ricordo ad ogni comandante di Gruppo proseguiva con una cena impreziosita da una folta presenza femminile di origine incerta ma di effetto sicuro.



21 giugno 1973 - ... e per finire la "Manifestazione Aerea".

Vorrei citare qui la forte motivazione che ha animato non solo i piloti, ma tutto il personale della Base contribuendo a incrementare il già straordinario affiatamento del 21° con tutto il resto del Reparto.

Dopo il nostro, Cameri ospiterà altri due Tiger Meeting, nel '80 e nell'88 sicuramente più brillanti del nostro, ma voi ci scuserete perché eravamo stati i primi.

Umberto



Roma, 31 marzo 2010



Il Gen. Isp. Capo Pietro Finocchio Direttore Generale di Teledife e Capo del Corpo del Genio Aeronautico ha lasciato il Servizio attivo per raggiunti limiti di età



Il Gen. Pietro Finocchio accanto alla Gabarda in occasione della Cerimonia per il centenario dell'Aeroporto di Cameri.

Il Gen. Pietro Finocchio, già nostro Direttore del 1° R.M.V. degli anni 1984-1986, Socio fondatore del Circolo del 53, il 31 marzo di quest'anno è stato raggiunto dalla "pensione".

Nato a Napoli il 31.03.1945, arruolato nel 1963, ha frequentato l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (corso Borea 3°) fino al 1969 conseguendo la Laurea in Ingegneria Elettronica.

Dal 1969 al 1972 ha svolto il servizio presso l'USTTA SELENIA di Roma e successivamente, fino al 1978, presso il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare, impegnato prima come Capo Gruppo ricerca e sperimentazione e infine quale Direttore Tecnico del Reparto. Dal 1979 al 1981 ha svolto la sua attività a Costarmareo per essere infine assegnato, nel 1981, all'Ambasciata Italiana di Washington dove resta fino al 1984.

Rientrato in Italia viene trasferito all'Aeroporto di Cameri, al 53 Stormo, per assumere immediatamente l'incarico di Direttore del 1° R.M.V. (già 1° C.M.P.), incarico che mantiene fino al 1986. Durante questo periodo vissuto e ricordato dai Soci più anziani, è stato protagonista di vistosi cambiamenti di "tecniche e di management", contribuendo in maniera determinante al successo e allo sviluppo delle attività del Reparto. Dopo un periodo allo S.M.A. (1986-1989), a Costarmareo (1990-1996), e a Teledife (1996-1998), assume nel 1999 l'incarico di Capo del 5° Reparto di Segredifesa: Nell'anno 2001 viene trasferito quale General Manager presso l'Agenzia NAHEMA in Francia, dove resta fino al 2004, anno del suo rientro in Italia.

Il 27 Settembre 2004 assume infine l'incarico di Direttore Generale di Teledife.

Quale Gen. Isp. Capo il 29 dicembre 2008 viene nominato anche Capo del Corpo del Genio Aeronautico, incarico che mantiene fino al suo collocamento in ausiliaria.

Al Socio Gen. Pietro Finocchio e alla moglie Sig.ra Enrica gli auguri da parte di tutti i soci del Circolo del 53, con la speranza di vederli sempre presenti ai nostri Raduni.

Roma, 1° aprile 2010



Il Gen. Isp. Capo "Mimmo" Esposito Direttore Generale di Armaereo è anche il nuovo Capo del Corpo del Genio Aeronautico



Il Gen. Esposito, Socio e membro del Consiglio Direttivo del Circolo del 53, ha voluto dedicarci questa foto che lo ritrae nel nuovo grado di Generale Ispettore Capo. A "Mimmo" gli auguri della Presidenza e del personale del Circolo del 53, orgogliosi di averlo tra le nostre file.

Roma, 10 maggio 2010

Il Gen. S.A. Tommaso Ferro

Lascia il Comando del C.O.I. e assume l'incarico di Vice Comandante della Squadra Aerea



Il Capo di Stato Maggiore della Difesa Gen. Vincenzo Camporini pronuncia il suo discorso durante il cambio al vertice del C.O.I. tra il Gen. S.A. Tommaso Ferro e il Gen. C.A. Giorgio Cornacchione.

da Stato Maggiore della Difesa

Presso l'aeroporto "Francesco Baracca", sede del Comando Operativo di vertice Interforze (COI), ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento nella carica di Comandante del COI fra il Gen. S.A. Tommaso Ferro (cedente) ed il Gen. C.A. Giorgio Cornacchione (subentrante). L'evento, svolto alla presenza delle più alte cariche militari, è stato presieduto dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Vincenzo Camporini.

Nel suo discorso il Gen. Camporini ha sottolineato come "grazie al COI si realizza la costante e quotidiana attività di pianificazione, coordinamento e controllo rivolta a tutte le componenti operanti in campo nazionale ed internazionale". Ha quindi, aggiunto che "i positivi e riconosciuti risultati delle nostre Forze Armate non sarebbero possibili senza il determinante contributo che il COI e il suo personale, ad ogni livello di responsabilità, mettono a disposizione ogni giorno, 24 ore su 24, quale infaticabile traduttore e realizzatore operativo della policy nazionale della difesa".

Il Gen. Ferro ha voluto esprimere il suo ringraziamento a tutto il personale del COI, quale team animato da un reale spirito interforze che contribuisce ad innalzare l'immagine di credibilità della nostra difesa e del nostro paese nel contesto internazionale. Il Gen. Ferro ha voluto anche ricordare, riferendosi all'attentato di Kabul del 17 settembre scorso, "le sei giovani vite spezzate dalla maligna insorgenza afgana, di cui conserverò indelebile memoria e attraverso loro, il loro spirito di valorosi soldati, onorerò sempre quanti, al servizio della Patria, hanno dovuto rinunciare a tanto". Il Gen. Ferro lascia il COI per assumere l'incarico di Vice Comandante della Squadra Aerea.

Il Circolo del 53 e il personale dell'Aeroporto di Cameri sono orgogliosi del loro Comandante al quale augurano sempre maggiori fortune.

A noi piace ricordare anche questi altri momenti...



19 settembre 1991 - Il Col. Ferro Comandante del 53° Stormo.



12 ottobre 1991 - Vice Presidente del Circolo del 53 al 1° Raduno.



Storia della 2^a Aerobrigata a Cameri



di Umberto Formisano

Pilota del 13° Gruppo



Il Ten. Pil. Umberto Formisano durante il corso negli U.S.A. sul velivolo F. 86 F.

Ritengo opportuno – se non necessario far comprendere agli eventuali lettori delle mie emozioni e ansietà provate in volo e anche a terra (una volta) il motivo per cui ho deciso di parlarne, dopo tanto tempo: la prima di esse è del 1958.

Ecco il motivo. Un mattino, un normale mattino di tanti, preparandomi allo specchio per radermi, mi sono detto (e non so dire perché qualche mese fa e non prima): “Ma ti rendi conto che sei stato un fortunato? Ti rendi conto che dovresti ringraziare qualcuno se ancora ti vedi allo specchio dopo quanto ti è successo durante i tuoi 35 anni in Aeronautica? Perché non scrivi ciò che hai provato e tenerlo da parte, quale ricordo per figli e nipoti”?

E mentre scrivo tali considerazioni, mi viene di aggiungere: gli articoli, se pubblicati, potrebbero spingere altri miei colleghi a esternare qualche loro emozione aeronautica, perché non credo di essere stato l'unico fortunato.

Gen. D.A. (c) Umberto Formisano

ODDIO, S'E' SPENTO IL MOTORE!

Aeroporto Cameri

2° Aerobrigata, 1958, con F-86E

Ero Capo Coppia, in volo di esercitazione, a quota 30.000 piedi (circa 9.500 mt) in salita, per intercettare un previsto “aereo nemico” avente il compito di simulare il bombardamento della città di Torino.

Guidati dal Radar di Mortara (Pavia) io ed il gregario sull'ala destra, scrutavamo il cielo attentamente per individuare il nemico. All'improvviso, pur sapendo che già da quella quota in su (si andava fino a 45.000 piedi, quota massima “plafond” per l'F86-E) il sibilo del motore giunge quasi silente in cabina, mi viene un sussulto al cuore: vidi la lancetta del contagiri del motore – fin'allora tenuta al valore di 95% per agevolare il gregario a stare in coppia – che repentinamente ruota in senso antiorario e scende a zero%.

Oddio, penso, s'è spento il motore!

Ma l'esperienza di volo c'era, e quindi lo sguardo corse allo strumento della temperatura dei gas di scarico: c'erano i previsti 760° C e i comandi idraulici di volo erano regolari (le pompe idrauliche sono al lavoro, quindi il motore gira). E così, dopo un profondo respiro e la chiamata radio al gregario ed al radar, informando del fatto e che interrompevo la missione, ci dirigemmo verso Cameri.

Ma credetemi, riducendo il motore per la discesa, come nell'aumentarlo nel vuoto orizzontale, mi faceva molta impressione vedere la lancetta del contagiri ferma sullo zero (i piloti mi capiranno) mentre invece avrebbe dovuto seguire i movimenti della manetta motore, in avanti (aumento) e indietro (diminuzione) dei giri, com'era solito che avvenisse. Il giorno seguente, dopo l'ispezione tecnica, seppi la causa: si era staccato dallo strumento contagiri sul cruscotto, il sistema di rilevazione dei giri del motore, proprio come può accadere con quello della nostra auto: però, con le ruote per terra, certo non sentiremmo un analogo sussulto come quello che provai a 30.000 piedi!

MA COS'E' QUEL CAVO NERO CHE HA URTATO IL MUSO DELL'AEREO?

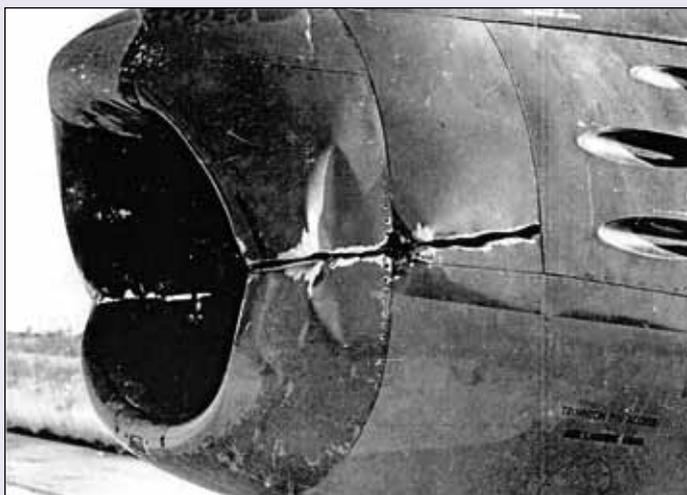
Aeroporto di Cameri

20 Agosto 1958, ore 09.02, con F-86E

Quel mattino non ero in programma di volo per la licenza annuale già concessa, ma mi fu ordinato di volare in coppia con un altro aereo, il cui pilota doveva essere abilitato per l'esecuzione di atterraggi, con la procedura strumentale G.C.A. (atterraggio condotto via radio da un operatore a terra) in lingua inglese.

Nella fase iniziale per l'atterraggio, in cui il pilota esegue istruzioni dategli dall'operatore (discesa, salita, velocità, destra, sinistra) si era già con il carrello fuori, flaps giù, velocità 180 nodi (circa 324 Km/H) e 700 piedi in discesa, l'operatore gli comunica: “Siete a sinistra del sentiero, sotto il sentiero, virate a destra”. Stando in coppia, e non potendo intervenire sulla radio per avvertirlo dell'errore (era la regola) aumento la mia velocità portandomi pochi metri davanti a lui, sulla destra e quasi alla stessa quota per farmi vedere e battendo le ali a destra (dato che – come noto – il pilota aveva lo sguardo abbassato sugli strumenti per mantenere i valori di volo): lui mi vede, comprende che doveva virare a destra ma, contemporaneamente, senza darmi qualche secondo per spostarmi, vira verso di me venendomi addosso! Bruscamente, scivolo a destra per evitare la collisione; ci riesco, però un attimo dopo aver livellato le ali e in leggera discesa (a causa della scivolata d'ala) vedo una specie di cavo nero davanti al muso dell'aereo e sento, nello stesso istante, un rumore lacerante, simile a quello emesso da una saracinesca da negozio che viene abbassata con eccessiva forza.

Istintivamente, diedi tutto motore, richiamai l'aereo in volo orizzontale mentre vedevo scorrere, a pochi metri sotto, le marroni pannocchie di mais della campagna. L'aereo rispondeva ai comandi ma non volli retrainare il carrello d'atterraggio né i flaps, temendo che il cavo li avesse danneggiati. Intanto mi avvicinavo alla pista d'atterraggio e, assicurato dalla torre di controllo che carrello e flaps erano a posto, eseguii uno dei miei migliori e più lisci atterraggi mai fatti: fu necessario, perché non sapevo cosa c'era sotto il ventre dell'aereo! Al parcheggio del velivolo, notai – la prima cosa – lo sbalordimento del “tecnico del velivolo” per lo squarcio presente sul muso dello stesso, cosa che potei anch'io vedere e all'istante mi dissi “Umbè, l'hai passata bella”!.



Il “musetto” dell’F 86 E tagliato dal cavo dell’alta tensione.

Il caso eccezionale (dalla torre di controllo avevano visto le fiammate sulla linea elettrica urtata dal mio aereo) richiese un immediato sopralluogo presso i tralicci della linea. E così, accompagnato da un mio superiore, apprendemmo che l'aereo aveva urtato il cavo superiore (a circa 45 mt da terra) di una linea elettrica a sei cavi portante la tensione di 240 mila volt: il cavo spezzato, cadendo su quelli sottostanti, aveva provocato una fiammata, ed il corto circuito aveva escluso la corrente elettrica alla FIAT di Torino (come detto dal Direttore della centrale elettrica di Novara, presente sul luogo e fuori di sé per l'inconveniente alla FIAT).

Questi, avendo appreso dal mio Superiore che io ero il pilota dell'aereo, mi si rivolse con fare concitato dicendo: “ma lei così piccolo, ha causato un guaio così grande!”.

In merito all'aereo incidentato (che accarezzai più volte proprio sul taglio ove si era spezzato il cavo, per il senso di riconoscenza che sentivo per quel “cavallo alato” perché maneggevole alle basse velocità e con un potente motore che era una vera musica nelle arrampicate) l'indagine tecnica rilevò danni non significativi: furono cambiati i due robusti pannelli che coprivano le sei mitragliatrici laterali sul muso. Il giorno seguente, esso ritornò efficiente e pronto per altri voli (in allegato, la foto relativa all'incidente, da cui si rileva il taglio della presa d'aria dell'aereo provocato dal cavo nero).

NOTA: chi è pratico dell'ambiente dei reparti di volo, può immaginare quante bottiglie di spumante dovetto offrire

per lo scampato pericolo; ma ebbi anche la conferma di un noto detto del nostro ambiente: “non andare in volo se hai la licenza in tasca”.

La tanto agognata licenza iniziava proprio da quel mattino, ma mi fu ordinato di eseguire quel volo e dopo sarei stato libero. “Già, dopo quel volo”... esternai ai miei amici mentre si brindava: “...è vero che non sono un abitudinario scaramantico, però per stamane, il detto aviatorio era proprio azzeccato”!.

SONO SPACCIATO, MI SCONTRO CONTRO UN QUADRIMOTORE CIVILE!

Aeroporto di Cameri

1959, con F-86E

Decollo quale capo formazione di quattro aerei in fila indiana, per una missione di cinemitragliamento a basso angolo (senza proiettili reali) usando il collimatore, su tabelloni (come obiettivi) posti al lato della pista di volo della Base Aerea. La quota di attacco era di 2.500 piedi (800 mt circa), velocità di attacco 350 nodi (637 Km/h circa), virata in cabrata di 4 “G” (forza di gravità) a sinistra per portarsi al tratto sottovento e per un nuovo attacco.

Era necessario virare a sinistra, perché a destra vi era il fiume Ticino (ov'è tuttora a circa 3 Km) sulla cui area transitavano, per decolli e atterraggi, i grossi e piccoli aerei civili da trasporto dall'Aeroporto di Malpensa. Noi quattro circuitavamo con impegno, per imparare al meglio la tecnica di mira, in preparazione di analoghe missioni di tiro reale con le mitragliatrici di bordo, calibro 12.7. E circuitavamo anche con sicurezza perché il cielo della Base era tenuto libero da tutti gli altri voli che, se sorvolato, era obbligatorio farlo ad alta quota, certo ben oltre quella di 2.500 piedi.

Ma, in una delle virate in cabrata a sinistra, ancora in fase rovescia e approssimandomi ai 2.500 piedi previsti, vidi l'ampia parte ventrale di un grosso quadrimotore da trasporto (era un DC-6), e persino le fenditure delle lamiere e le viti di blocco delle stesse: si può perciò immaginare l'aumento dei “G” tirati con la cloche per evitare la collisione! Subito segnalai alla torre di controllo la mancata collisione e interrompimmo la missione.

Sapemmo, dalle indagini, che il pilota del “Bestione”, decollando dalla pista di Malpensa, in direzione sud, invece di andare dritto (evitando così di interessare il Ticino), virò subito a destra dopo il decollo, e così venne a trovarsi nel nostro cielo campo. Il pilota non sapeva – quel pilota e certo qualcun altro, come dirò più avanti – che esistesse la pista di Cameri. E apprendemmo anche che, essendo la pista di Malpensa parallela a quella di Cameri, non di rado i piloti civili si confondevano.

Infatti la prova l'avemmo quando in un giorno di quel periodo, un altro quadrimotore civile atterrò direttamente a Cameri: il Comandante della Base intervenne personalmente (certo a causa dei pericolosi precedenti) con il personale militare della sicurezza e non concesse l'autorizzazione al “Captain” dell'aereo di decollare per Malpensa, finché non venne di là il Direttore dell'Aviazione Civile per constatare l'inconveniente: da quel giorno, quell'errore non accadde più. ■



Il 21° Gruppo in Afghanistan: scenari del teatro operativo



Anno 2009: una delle tante operazioni Medevac in Afghanistan che ha richiesto l'intervento degli elicotteri del 21° Gruppo.



Herat, 31 agosto 2009

Il 21° Gruppo celebra le 1500 ore di volo



Le numerose componenti del personale del 9° Stormo e del 21° Gruppo rischierato a Herat, mostrano con orgoglio la loro efficienza tecnica e operativa svolta in questo teatro dal 2006 al 2009.



Klein Brogel (Belgio), 14/25 settembre 2009
Il 21° Gruppo al NATO Tiger Meet



Gli equipaggi del 21° Gruppo al Tiger Meet 2009, durante il Sanicole Airshow.



Il 21° Gruppo alla cerimonia di apertura del Tiger Meet 2009.



Aeroporto Grazzanise, 21 dicembre 2009, ore 21,00
Il 21° Gruppo festeggia il Natale



Un momento della cena del 21° Gruppo.



"Old Tigers" di Cameri alla cena del 21° Gruppo.



L'immane brindisi conclusivo dell'incontro conviviale.



Le vecchie Tigri in visita alla "Tiger Lair" di Grazzanise.



Aeroporto Grazzanise, 15 aprile 2010

Rientro dall'Afghanistan dell'Air Task Group "Tigre" Cambio Comando al 21° Gruppo



di Raffaele Fusilli

Alla presenza del Generale di Brigata Aerea Roberto Lamanna e del Colonnello Pilota Fabio Rinaldi, rispettivamente Comandanti la 1^a Brigata Aerea "Operazioni Speciali" e il dipendente 9° Stormo, il 15 aprile scorso sulla base di Grazzanise (CE) si è tenuta la cerimonia di avvicendamento al comando del 21° Gruppo Volo tra l'uscente Ten. Col. Domenico Bove ed il subentrante Magg. Fabrizio Ottaviani nonché di rientro dall'Afghanistan dell'Air Task Group "Tigre".

Il distaccamento, 74 militari (tra personale navigante, manutentivo e logistico) e 4 elicotteri AB-212 ICO (Incremento Capacità Operative) che hanno operato ad Herat dal 29 giugno 2009 nell'ambito del "Joint Air Task Force" ed alle dirette dipendenze del Comandante dell'RC-W (Regional Command West) delle forze ISAF (International Security Assistance Force), completerà il rientro entro la prima metà di maggio 2010.

Le Tigri hanno avuto compiti di ricognizione armata, trasporto tattico ed evacuazione sanitaria sia a supporto delle Forze ISAF che della popolazione afghana totalizzando 770 ore di volo complessive (2100 totali dal primo impegno in loco).

L'attività operativa svolta si è concentrata principalmente nelle aree operative del Regional Command Capital (provincia di Kabul) e del Regional Command West (Herat e province circostanti).

Identificato nel 2004 quale Reparto con capacità RW, dal 23 aprile 2006 (missione "ISAF IX") il 21° Gruppo opera per circa sei mesi all'anno in Afghanistan, alternandosi alla corrispondente Task Force della Marina Militare, rappresentando l'evoluzione dello Stormo nel contesto del processo volto al conseguimento di maggiore efficienza e sostenibilità, tanto in Patria quanto all'estero, in atto nelle Forze Armate.



Cerimonia di rientro sull'Aeroporto di Grazzanise del personale del 9° Stormo e del 21° Gruppo dal teatro operativo afghano.



Il Comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali, Gen. B.A. Roberto Lamanna (già Comandante del 53^o Stormo e Tigre "0" del 21^o Gruppo a Cameri) passa in rassegna lo schieramento del personale del 9^o Stormo e del 21^o Gruppo di Grazzanise.



Il Col. Pil. Fabio Rinaldi, Comandante il 9^o Stormo, consegna il gagliardetto del 21^o Gruppo al Magg. Pil. Fabrizio Ottaviani, Comandante subentrante, dopo averlo ricevuto dal Comandante uscente Ten. Col. Pil. Domenico Bove.



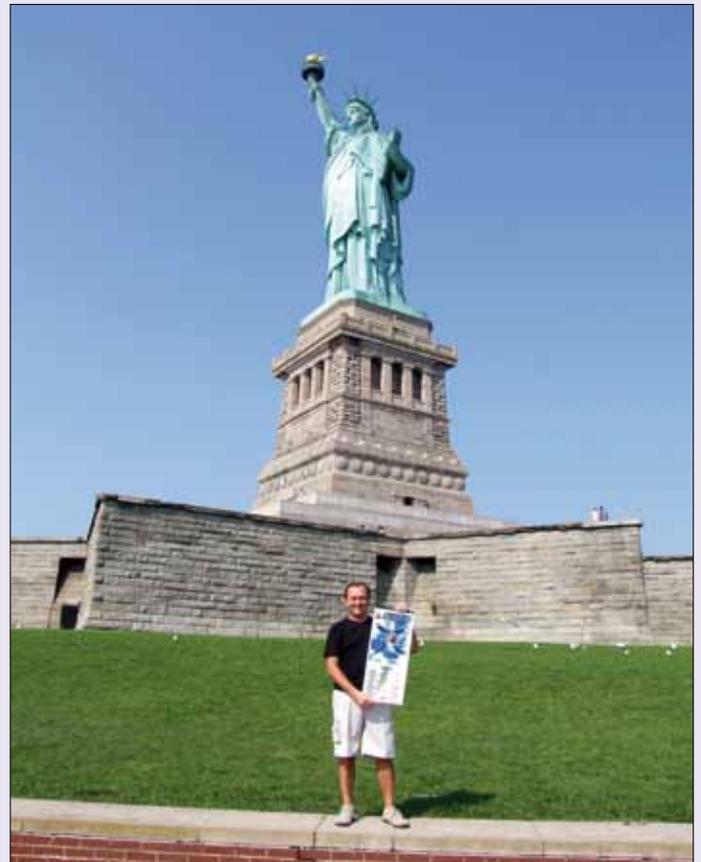
Il Calendario del Circolo del 53 in giro per il mondo



Cabo da Roca, 16-2-2010. Una nuova e suggestiva tappa e' stata annotata negli appunti di viaggio del Circolo del 53: Cabo da Roca, in Portogallo, ovvero il punto piu occidentale dell'Europa continentale. A condurre l'emblema del nostro Circolo sulla costa portoghese, a circa 140 metri sull'Oceano Atlantico, e' stato il socio Ten. Col. Francesco De Simone.



La presenza del Calendario in questo suggestivo punto della scogliera, "Qui dove la terra finisce e il mare comincia" è stata certificata dall'autorità turistica portoghese, attraverso il rilascio dell'Attestato, consegnato al nostro Presidente.



New York, 26-8-2009. Il nostro socio T. Col. Marco Fradigrada mostra con orgoglio il calendario del Circolo del 53 ai piedi della Statua della Libertà.



Veveri, 15 novembre 2009

I nostri soci del 7° Corso Normale Specialisti di Caserta festeggiano il 54° Anniversario di arruolamento



I sempre inossidabili M.II che hanno fatto, dagli anni '50 agli anni '90, la storia di Cameri, alla 2^a Aerobrigata e al 53° Stormo. Da sx: Armando Brignola, Arnaldo Gudenzi, Emilio Cottafavi, Michele Novara, Bruno Amadio, Cornelio Bernardi, Giuseppe Orilieri, Mario Lelli, Mario Degortes, Giovanni Tartaglia, Italo Mannato e Gennaro Riccio.



Veveri, 27 novembre 2009

Cena Piloti e Specialisti del 21° Gruppo per gli auguri di Natale



Le Vecchie Tigri di Cameri, Piloti e Specialisti, anche quest'anno non hanno voluto mancare alla cena per gli "auguri di Natale"; una tradizione che riporta ciascuno di loro indietro nel tempo "quando beltà splendea". Il Circolo Ufficiali di Veveri ha dato ospitalità a questo numeroso gruppo di inguaribili sentimentali legati da tanti affascinanti ricordi che ritornano sempre vivi in questi momenti.



Aeroporto Cameri, 12/16 ottobre 2009

47° Campionato Nazionale di Tiro a Segno dell'A.M.



Anche quest'anno al Comando Aeroporto di Cameri è stato affidata l'organizzazione del Campionato Nazionale di Tiro a Segno dell'Aeronautica Militare. Il trofeo alla squadra vincitrice della Combinata tra due titoli a squadre è stato vinto per il terzo anno consecutivo dal Comando Logistico la cui compagine era composta da: Ten. Col. Farris Roberto, P.M. Sessa Andrea e M.Ilo De Francesco Paolo del 1° RMV di Cameri, dal M.Ilo Stellacci Davide e dal 1° Av. Sc. Borghese Gianluca del 2° D. C. di Gallarate e dal M.Ilo Bove Nicola del Comando NATO di Verona.

La premiazione, svoltasi presso il Circolo Ufficiali di Veveri, è stata presieduta dal Col. Gian Mario Morresi, Comandante del Comando Aeroporto di Cameri.



Oleggio (Novara), 8 dicembre 2009

Il Nucleo A.A.A. di Oleggio celebra la Madonna di Loreto



Con una cerimonia religiosa officiata nella Chiesa di Loreto, omonima frazione di Oleggio, a cui hanno partecipato anche le locali Autorità, è stata celebrata la ricorrenza della nostra Patrona. Dopo la Santa Messa, il numeroso gruppo di associati e famigliari del Nucleo, si è trasferito in un tipico locale della zona per il rituale convivio a cui hanno partecipato anche un nutrito gruppo di Soci e famigliari dei vicini Nuclei e Sezioni, tutti uniti per festeggiare la ricorrenza. Questa foto ricordo dell'incontro assume un significato particolare: i rappresentati in fotografia sono tutti Soci del Circolo del 53. Ne sono testimoni il Socio, Sindaco di Oleggio, M.Ilo Massimo Marcassa (al centro della foto) e il Socio, Capo Nucleo di Oleggio, M.Ilo Roberto Farris (alla sua sinistra).



Novara, 24 marzo 2010



Precetto Pasquale del Presidio Militare

Mercoledì 24 marzo nel Duomo di Novara ha avuto luogo il Precetto Pasquale per il personale delle Forze Armate, dei Corpi Armati e non Armati dello Stato e dei Corpi Istituzionali del Presidio Militare di Novara.

La Santa Messa è stata officiata da S.E. Mons. Renato Corti Vescovo di Novara, dal Cappellano Militare Don Andrea e dal Cappellano della Polizia di Stato Don Fabrizio. Erano presenti alla celebrazione le Massime Autorità Civili e Militari di Novara ed una folta rappresentanza di personale militare del Presidio.

Il Col. Alessandro Tudini, nelle sue qualità di Comandante dell'Aeroporto di Cameri e Comandante del Presidio Militare di Novara ha ringraziato il Vescovo Mons. Renato Corti per la sua pastorale vicinanza alle FF.AA. e per l'alto valore simbolico e spirituale raggiunto dalla Cerimonia.



Duomo di Novara, 24 marzo 2010 - Le Autorità presenti alla celebrazione del Precetto Pasquale del Presidio Militare di Novara.



Duomo di Novara, 24 marzo 2010 - Il Com.te del Presidio di Novara, Col. Pil. Alessandro Tudini, rivolge parole di ringraziamento al Vescovo di Novara, alle Autorità e un apprezzamento al personale militare intervenuto alla celebrazione del Precetto Pasquale.



Aeroporto Cameri, 30 marzo 2010

87° anniversario di fondazione dell'Aeronautica Militare



La ricorrenza per l'87° Anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare, per Superiore disposizione è stata celebrata in tutti gli Enti e Reparti all'interno delle strutture militari in forma strettamente riservata ma che non ha mancato di essere ugualmente solenne nella sua semplicità. Il personale del Comando Aeroporto e del 1° R.M.V. e degli altri Enti che insistono sul sedime aeroportuale, all'inizio lavori si è schierato sul piazzale Comando, di fronte al Pennone Bandiera. È seguita quindi la cerimonia dell'alza Bandiera, presieduta dal Col. Alessandro Tudini e dal Col. Fabio Sciorella, e la successiva lettura dell'Ordine Del Giorno e dei messaggi delle Superiori Autorità. Terminati questi momenti l'adunata è stata sciolta e ciascuno ha ripreso il proprio lavoro. Unici invitati una rappresentanza delle Associazioni d'Arma e del Circolo del 53.





Campo Arena - Herat, 20 aprile 2010 I nostri di Cameri in Afghanistan



Una bella fotografia del nostro personale di Cameri in servizio al Regional Command-West del Comando I.S.A.F., difficile teatro operativo afgano. Da sx: Ten. Francesco Piccolo, Lgt. Biagio Rizzelli, P.M. Marco Maffeis, M.llo Simmaco Viaggiano, M.llo Pietro Pierro.



Veveri, 29 maggio 2010



Celebrato il mese Mariano dalle famiglie del villaggio azzurro



La statua della Madonna di Loreto, donata dall'A.A.A. di Loreto all'Aeroporto di Cameri, è stata posizionata, dal nostro Cappellano Don Andrea, all'ingresso della Chiesetta di Veveri. La Vergine Lauretana riceve così ora la devozione continua di quanti alloggiavano nella Zona Logistica, in particolare delle numerose famiglie che abitano nell'adiacente Villaggio Azzurro. A conclusione del mese Mariano, la sera di sabato 29 maggio, bambini e famigliari si sono ritrovati numerosi, guidati da Don Andrea, per assistere alla Santa Messa e pregare la Madonna per tutti noi.



Novara, 2 giugno 2010 Festa della Repubblica



Il 2 giugno, seguita da una folta partecipazione della cittadinanza novarese, si è svolta la Cerimonia della Festa della Repubblica. La ricorrenza vedeva il Presidio Militare, che fa capo al Comando Aeroporto, parte attiva e responsabile nelle fasi di organizzazione e svolgimento del Cerimoniale, molto complesso, che anche quest'anno prevedeva la sfilata delle Autorità, dopo la deposizione delle Corone di Alloro al Monumento ai Caduti, fino al Palazzo della Prefettura. Il Prefetto di Novara Dott. Giuseppe Amelio ha fatto pervenire al Com.te Alessandro Tudini il suo compiacimento per la perfetta riuscita della manifestazione.



Novara, 2 giugno 2010 - Il Cap. Luigi Giuntini Comandante lo schieramento che ha reso gli onori militari durante la cerimonia.



Novara, 2 giugno 2010 - Il saluto delle Autorità presenti, durante l'alza bandiera, prima della Cerimonia degli Onori ai Caduti.



Monte Rosa, 3 luglio 2010

Il Circolo del 53 sul Monte Rosa



Il 3 luglio 2010, il Comandante dell'Aeroporto di Cameri e nostro vice Presidente, Col. Alessandro Tudini, accompagnato da un manipolo di "prodi" raggiunge il rifugio capanna Margherita a quota 4554 metri. Assieme al Comandante vi erano il Cap. Marco Ciolli, il Maresciallo Alberto Fornera ed il Sergente Maggiore Francesco D'Urbano.

Partito da Alagna, in Valsesia, il personale di Cameri, dopo due giorni di impegnativa arrampicata, alle ore 10.00 di sabato 3 luglio ha raggiunto la punta Gnifetti del massiccio del Monterosa dove nell'anno 1893 è stata costruita la capanna Margherita, il rifugio piu' alto d'Europa.

Non si esclude che i 4554 metri del Margherita sia stata la quota più alta raggiunta da un Comandante di Aeroporto, ovviamente in versione "senza velivolo".



3 luglio 2010 - Rifugio Capanna Margherita. Da sx: Giulia Tosi e Maurizio Ambrosino (guide alpine), Cap. Marco Ciolli, Col. Alessandro Tudini, Serg. Magg. Francesco D'Urbano, M.ilo Alberto Fornera.



CIRCOLO DEL 53

20° Raduno, sabato 2 ottobre 2010

Informazioni ai Soci



Il 20° Raduno che si terrà sabato 2 ottobre 2010 sull'Aeroporto di Cameri, si svolgerà secondo il seguente programma:

ore 08,00-11,00

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

ore 11,00-12,00

- Assemblea Generale.

ore 12,00-12,30

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

ore 13,00

- Rancio sociale.

ore 16,30

- Partenza Soci.

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 2010 è 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 C.C.P. nr. 19669142.

Coloro, infine che, pur avendo ricevuto gli oggetti ricordo relativi all'ultimo 19° Raduno, non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2009 (25,00 euro), sono anch'essi vivamente pregati di regolarizzare la loro posizione utilizzando, sempre, il vaglia di C.C.P. nr. 19669142 annesso al presente Notiziario.

I VERSAMENTI QUOTE SOCIALI, possono essere anche effettuati:

- presso la Segreteria del Circolo (zona Logistica Veveri) da settembre c.a., nei giorni di martedì e giovedì dalle ore 09,00 alle ore 11,00.
Tel. 0321.634.253 - 0321.478.218 - 339.59.55.093;
- 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;
- al momento del Raduno ai tavoli distribuzione oggetto ricordo.

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 26 novembre 2010, Specialisti e Piloti del 21° Gruppo si ritroveranno, come da tradizione, al Circolo Ufficiali di Veveri, per una cena 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 "ultra quarantennale" sono tutti invitati, il giorno 21 dicembre 2010, alle ore 21.00, a Grazzanise, presso la "Tiger Lair" 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: Gierre grafica&stampa