

CIRCOLO del 53 notiziario



**Caro Socio, ricorda:
Sabato 1° ottobre 2011 data del "21° Raduno del Circolo del 53".
Non mancare: elezione del nuovo Consiglio Direttivo.**

Con questo numero vogliamo far conoscere:

*Come nacque il Primo Centro Manutenzione Principale
Storia narrata dal suo primo Direttore*

*Prosegue il racconto della lunga e affascinante avventura
del 21° Gruppo a Cameri*

Momenti di vita e attività del Comando Aeroporto e del 1° R.M.V.

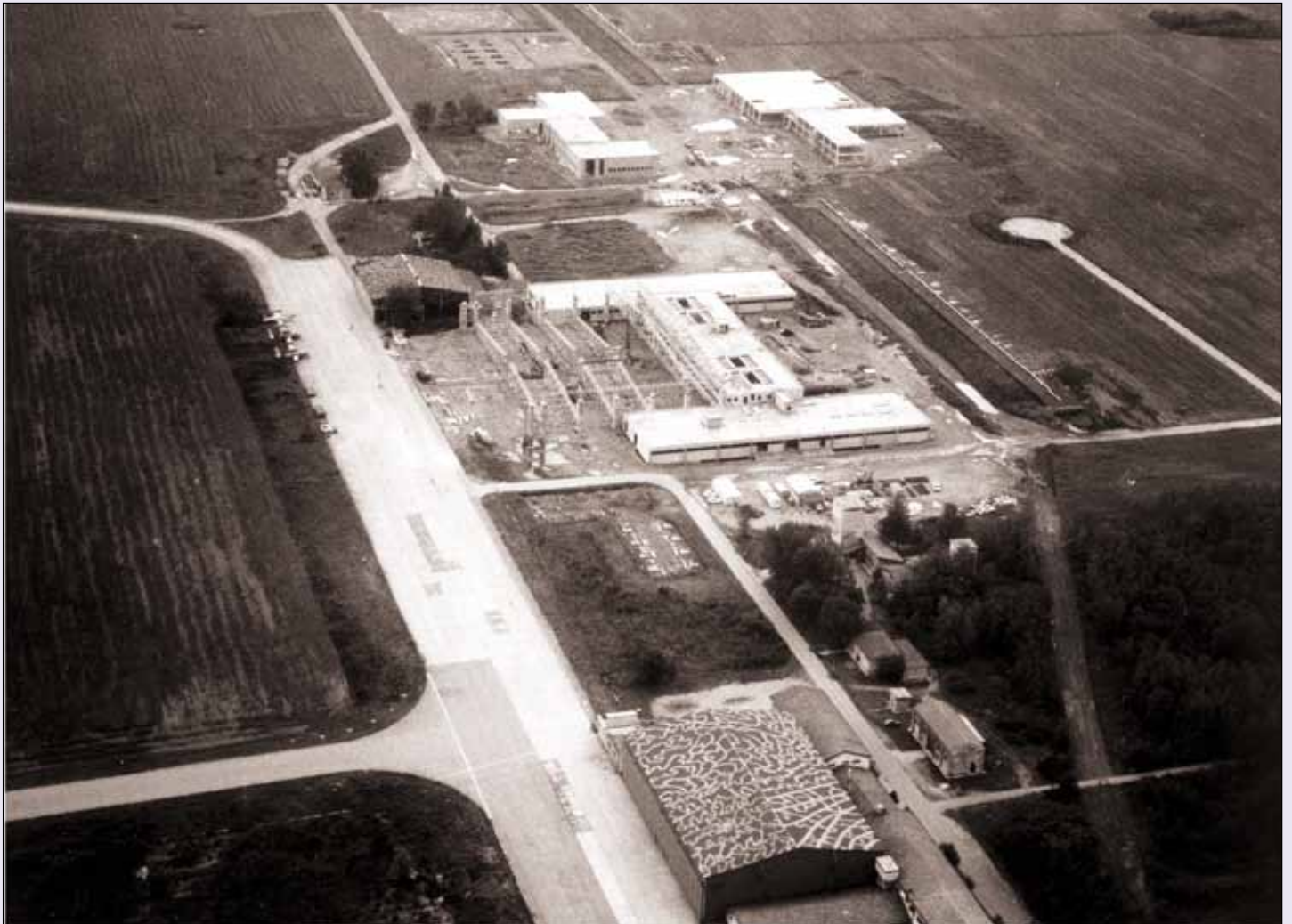




Aeroporto di Cameri: come nacque il 1° C.M.P.



del Gen. Isp. Capo (Aus.) GARN Giovanni PERRONE COMPAGNI - 1° Direttore



Aeroporto Cameri, anno 1982. Veduta aerea dell'erigendo hangar del 1° Centro Manutenzione Principale e delle altre strutture pertinenti.

Tra la fine del 1977 e l'inizio del 1978 lo Stato Maggiore Aeronautica identificò la necessità di creare un "polo di eccellenza" manutentiva attraverso la creazione dei Centri di Manutenzione Principale per ciascuna linea di volo. Questo nasceva da un approfondito riesame della strategia tecnico-manutentiva, introdotta con la Direttiva SMA Log 406/77 che indicava gli obiettivi nell'area tecnico-logistica. In termini odierni potremmo dire che i cardini erano "insourcing" e "integrazione verticale delle funzioni logistico-manutentive". I CMP dovevano accentrare le conoscenze e le competenze tecnico, logistiche ed addestrative necessarie a supportare le linee di volo in modo integrato. Ciascun CMP doveva innanzitutto perseguire il 3° livello tecnico (LT) di manutenzione, allora chiamato "livello ditta", per i velivoli, struttura, equipaggiamenti

e apparati di competenza; poi disporre di una Direzione Addestramento per tutto il personale manutentore della linea (1°/2° e 3° LT); quindi includere il Deposito Centrale del Sistema d'Arma (SA) e non più per classe di materiale; infine creare una Direzione Tecnica capace di gestire le problematiche tecniche non solo interne al CMP ma anche dei Centri Manutenzione dipendenti e fornire consulenza agli Enti Centrali.

La filosofia di base era insomma quella di creare una struttura Tecnico/Logistica/Manutentiva non per "tecnologia" (meccanica, elettronica, etc.) ma per Sistema d'Arma (SA), in cui lo specifico CMP era la struttura sovraordinata al 1°/2° LT presso i reparti di volo, ed al tempo stesso rappresentava per gli Enti Superiori il momento di sintesi del know-how e della gestione del SA di competenza. Dal discorso rimasero

esclusi solo i motori, per i quali era previsto inizialmente un CMP dedicato per tutti i motori della AM. Tale politica, fortemente voluta dallo SMA, era sostenuta e applicata dall'Ispettorato Logistico, in particolare dal Gen. Savorelli, e successivamente dal Gen. Goldoni, Capo del 3° Reparto dell'Ispettorato Logistico (IL3), che si avvale del T. Col. Roseano in qualità di Capo dell'Ufficio Sviluppo Nuovi Programmi, che ne fu il reale ideologo insieme al T.Col. Bianchi del Costarmereo.

Dal 3° GEV al 1° CMP

La situazione precedente

Nel 1978 il 3° GEV (Gruppo Efficienza Velivoli) di Cameri era, insieme al 2° GEV di Grosseto, un ente di 2° LT rinforzato della linea F-104, alle dipendenze gerarchiche di IL3, che svolgeva attività manutentiva principalmente



Aeroporto Cameri, anno 1982. Volo prova del primo velivolo Tornado, assegnato al 1° C.M.P. per esigenze addestrative e manutentive, accompagnato da un F 104 del 21° Gruppo.

a supporto dei reparti F-104 della 1° Regione Aerea, con limitata capacità manutentiva "off aircraft" secondo gli standard dell'epoca. In termini di funzioni addestrative e di rifornimento il GEV era un utente qualunque perché l'addestramento per la linea F-104 era svolto dall'allora CQSA di Pratica di Mare e usufruiva dei servizi del locale Magazzino MSA o dei vari Depositi Centrali. Trasformare il 3° GEV in 1° CMP Tornado, inizialmente senza competenze specifiche, rappresentava una sfida tecnica ed organizzativa mai sperimentata. Questo anche perché il Tornado doveva ancora entrare in linea e rappresentava un salto tecnologico elevato rispetto al F-104 e, fino allora, l'Aeronautica non si era mai spinta sistematicamente nell'avventura del 3° LT di manutenzione. Quello che ancora non si sapeva era che il Tornado sarebbe stato il primo sistema d'arma dell'AM con una "configurazione dinamica ed in continua evoluzione" (a seguito dell'introduzione continua di nuove capacità, migliorie e modifiche) e che concetti come "controllo di configurazione" e "compatibilità tra hardware e software sia di bordo che nei fattori di supporto" sarebbero diventati di attualità quotidiana.

Le forti deleghe degli Enti Centrali

La politica perseguita da IL3 e SMA era di responsabilizzare

pienamente gli enti periferici anche attraverso la presentazione delle proposte di attivazione/auto definizione dei requisiti organici/organizzativi. Questo fu quanto il Gen. Savorelli comunicò ai responsabili del 3° GEV a seguito di una improvvisa convocazione a Roma. Pertanto nel 1979 le prime attività e proposte richieste al personale del 3°GEV ed al neopromosso Magg. Perrone Compagni, dall'estate 1979 direttore dell'Ente, furono un piano di disimpegno dal F-104 (trasferimento attività al 2° GEV, addestramento e qualificazione del personale del 21° Gruppo al 2° LT e trasferimento di personale "dall'altro lato della pista" di Cameri)¹ e la definizione di una serie di piani riguardanti le infrastrutture tecniche del CMP, quelle logistiche del CMP e dello Stormo, l'addestramento di ufficiali e sottufficiali sul Tornado e sul 3° LT, il contributo alla definizione delle politiche di manutenzione di forza armata per ogni apparato del Tornado e l'attivazione del 3° LT su accessori ed equipaggiamenti meccanici ed avionici.

Le infrastrutture

IL3 affidò al personale del costituendo CMP la definizione del piano infrastrutturale della base di Cameri e della zona logistica di Veveri in termini di "requisito di utente" per gli edifici tecnici del 1° CMP. Considerando anche i nuovi alloggi, mense, impianti tecnologici, di fatto il piano rappresentava una "avventura nell'avventura"² in quanto, di nuovo, non c'era esperienza precedente nel settore e, non avendo definito compiutamente le politiche



Aeroporto Cameri, anno 1982. Il primo velivolo Tornado assegnato al 1° C.M.P. per l'addestramento del personale istruttore del costituito Centro Addestramento.

di manutenzione per gli equipaggiamenti del velivolo, era difficile definire tutti i requisiti infrastrutturali per effettuarne le lavorazioni anche con l'aiuto esterno del Magg. Clerici Bagozzi della locale Direzione Demanio. Realizzare tali infrastrutture in circa 4 anni significò anche tenere per

¹ A causa dei numerosi trasferimenti di personale la strada che portava dal GEV al 21° Gruppo fu scherzosamente soprannominata "via dei Martiri".

² Per dare una idea della complessità e degli sforzi anche finanziari, il piano iniziale fu articolato in 23 edifici di cui 3 da ristrutturare e 20 di nuova costruzione (per una superficie complessiva di oltre 32.000 mq ed una cubatura di 278.000 mc) e tutto da completare entro il 1983, senza disturbare l'operatività della Base: una sfida unica per quei tempi!!

mesi a tempo pieno due ufficiali del CMP presso gli studi di ingegneria, responsabili dei progetti esecutivi per fornire in tempo reale tutte le risposte ed i chiarimenti necessari e convogliare le informazioni recepite in tutta Europa a seguito di visite e sopralluoghi presso l'industria e le altre Forze Armate.

Gli uomini e la formazione

All'inizio degli anni 80 per creare un ente come il 1° CMP era fondamentale investire sugli uomini. Basti pensare che la struttura organizzativa sarebbe "esplosa", passando dai circa 12-15 ufficiali e 300 sottufficiali del GEV a oltre 45 ufficiali e 600 sottufficiali del CMP. La conoscenza dell'inglese sarebbe stata indispensabile a tutti i livelli e per tutte le funzioni poiché tutte le pubblicazioni tecniche³ e il relativo equipaggiamento a terra sarebbero stati di origine estera. Il 3° LT avrebbe comportato conoscenze tecniche allora disponibili solo presso le Ditte e per lo più all'estero.



Aeroporto Cameri, anno 1983. Visita del Capo di S.M.A. Gen. Bartolucci e del Com.te la 1^a R.A., Gen. S.A. Venturini accompagnati dal Com.te Celegato e dal Direttore Perrone.

La gestione del Deposito Centrale avrebbe comportato l'integrazione delle procedure nazionali con quelle internazionali gestite dalla NAMMA. Tutto l'addestramento si sarebbe basato inizialmente su programmi in inglese. Presso Cameri era elevato il "turn-over" del personale (soprattutto sottufficiale proveniente quasi totalmente dal Sud), rendendo necessario prevedere un ciclo di addestramento e formazione permanente. Anche i corsi tecnici/specialisti svolti nei primi anni avevano pochi precedenti in A.M per numero, innovazione e contenuti e costi. Furono identificati e contattati gli istituti di formazione più vari, (IFAP, ANCIFAP), Ditte nazionali e estere (con decine e decine di corsi su ogni equipaggiamento ed apparato del Tornado da "manutenere" in Italia), aziende locali (corsi di inglese anche sul posto di lavoro), istituti A.M. quali la Scuola Lingue Estere di Ciampino e la Scuola Metodo Didattico per preparare gli istruttori Tornado. Non mancarono le scuole aziendali (tra cui la Bocconi di

³ Con l'IL3 si considerò più costo-efficacia acquisire le Pubblicazioni Tecniche di 3 LT in lingua originale ed addestrare il personale all'inglese (crescita professionale) piuttosto che farle tradurre. Peraltro la traduzione avrebbe causato un forte ritardo nella loro disponibilità in F.A..

Milano) per far conseguire il Master in Direzione Aziendale ad alcuni ufficiali ingegneri. Quando dopo sedici mesi di corso un ufficiale del GEV (Ten. Giuliani Eletti) risultò primo assoluto su 108 laureati, nell'aula magna della Bocconi, alla consegna degli attestati, si sentì questo commento dal Rettore: «Non pensavo che un militare potesse riuscire primo»!!!.

I primi anni del 1° CMP

Il 1° CMP fu formalmente costituito il 1° novembre 1981 ed il primo Direttore fu il Ten. Col. Perrone Compagni, che mantenne l'incarico fino al 31 ottobre 1984. Fu creata una "struttura organizzativa integrata" e gestita "a matrice" molto informale, anche perché si lavorava sempre fino a tardi⁴, spesso dopo cena al Circolo Ufficiali o il sabato. In queste riunioni informali venivano subito utilizzate e scambiate le nuove conoscenze acquisite per assicurare una conoscenza comune a tutti gli Ufficiali. L'esempio più tipico di lavoro a matrice per i sottufficiali fu quello del nucleo iniziale di istruttori della Direzione Addestramento, destinato ad insegnare il 1°/2° LT a tutto il personale della linea Tornado.

Questo veniva impegnato non solo per preparare/eseguire i primi corsi ma anche per il Q.A. (Quality Assurance) di tutte le pubblicazioni tecniche destinate ai manutentori ed a partecipare alle "Maintenability Demonstrations" in Italia ed all'estero in cui si verificava il rispetto dei requisiti manutentivi⁵. Ogni ufficiale - anche quelli appena arrivati dall'Accademia o dai Reparti - aveva più di un incarico, tra quelli di istituto e quelli estemporanei per organizzare la nuova realtà. Così capitava di dover contemporaneamente proporre il piano per il 3° LT dei componenti strutturali, seguire il materiale Ordinario (MO) con la 1° RA ("Ma quante sedie ci servono? E cosa è previsto per arredo dell'ufficio del Direttore?? Le scaffalature del deposito sono MO o MSA?"), seguire un corso sulla progettazione delle strutture in Aermacchi e magari essere richiamati la sera per essere fotografati con sottufficiali di bell'aspetto e "biondi" (le parole esatte della telefonata da Roma furono: "personale biondo") perché lo SMA aveva bisogno di foto per il calendario!!

I fattori critici di successo

Nell'ambito della definizione dei piani di transizione all'interno del 1° CMP furono identificati "sette fattori critici di successo" necessari per la crescita e la costituzione dell'Ente nei tempi molto rapidi dettati dall'ingresso in linea del Tornado. All'epoca tali fattori critici non furono pubblicizzati in quanto non sempre "politicamente corretti", almeno in ambito locale, ma a distanza di tempo vale la pena di ricordarne alcuni quali "Assumere una dipendenza gerarchica non diretta dal 53° Stormo"⁶, "Non gestire

⁴ Il Maresciallo Cannelloni (sic!), gestore della mensa, telefonava al GEV verso le 20.00: "Ragazzi, quando venite? Io devo chiudere"

⁵ Questa metodologia consentì un approfondito e ampio addestramento dei Sottufficiali Istruttori.

⁶ In realtà per alcuni anni ciò non si verificò ma ciò facilitò le attività del CMP grazie al supporto del Comandante dello Stormo soprattutto nei rapporti con il Comando di Regione Aerea.



Aeroporto Cameri, anno 1983. Prosegue la visita del Capo di S.M.A. ai lavori di costruzione dell'hangar 1° C.M.P.: con il Gen. Bartolucci, il Gen. Venturini, il Com.te Col. Celegato, il Direttore C.M.P. T.Col. Perrone Compagni e il Direttore lavori Magg. Clerici Bagozzi.

la manutenzione dei velivoli del 53° Stormo" ed "Assicurarsi l'indipendenza amministrativa e dei trasporti del CMP". Tale intendimento può apparire strano, ma fu maturato dopo visite presso altri reparti italiani⁷ ed esteri. Ci si rese conto che mentre nella fase iniziale il CMP doveva perseguire obiettivi strategici a lungo termine (3-5 anni), soprattutto di crescita, l'orizzonte temporale dei Comandanti di Stormo (allora in genere con rotazione annuale) coincideva con la brevità del loro mandato (obiettivi a breve quali la valutazione tattica o efficienza del gruppo di volo). Ed ancora "non essere classificati come Arsenale Militare" in quanto ciò avrebbe, tra l'altro, comportato il rischio di trasferimento della dipendenza gerarchica al di fuori dell'Aeronautica, l'attivazione di procedure amministrative che avrebbero aumentato il personale indiretto nei confronti del diretto⁸, un vicedirettore civile etc. Altro fattore importante era il cosiddetto "principio della continuità" del Direttore, il quale non doveva solo seguire l'attivazione ma divenire responsabile anche della fase successiva di "In Service".

Il superamento delle difficoltà iniziali

Al tempo la decisione di acquisire in F.A. la capacità manutentiva di 3° LT creò anche, proprio perché innovativa ed unica, notevoli perplessità presso l'industria nazionale, in particolare quella "accessoristica", che non era abituata ad un concorrente con le stellette. Non furono poche le lamentele, finite anche sui giornali di importanza nazionale, sul fatto che "l'avventura militare" avrebbe

potuto togliere lavoro all'industria. In realtà gli accordi di programma Tornado prevedevano che, almeno nella fase iniziale (non meno di 5 anni), la manutenzione degli accessori/equipaggiamenti dovesse rimanere presso la ditta costruttrice estera, a meno che le forze armate non decidessero di essere autonome. La decisione della A.M. significò pertanto che la maggior parte delle revisioni fossero svolte in Italia (con riduzione di costi e del turn-around time) senza l'invio degli equipaggiamenti presso le ditte accessoristiche tedesche ed inglesi mentre per la maggior parte degli accessori di ditte italiani la manutenzione dovesse essere lasciata in ditta. La costituzione di un Ente così atipico, sperimentale per l'epoca, responsabile di un Sistema d'Arma non ancora in linea ed in una base aerea che, per la sua posizione a nord-ovest, non era mai stata la scelta "preferita" da tanto personale neo assegnato, non poteva non generare perplessità, commenti e reazioni da parte dei più tradizionalisti anche in FA. Alcuni parlavano di "cattedrale nel deserto", altri (come alcuni ufficiali delle Direzioni della 1° Regione Aerea) si aggiravano tra gli edifici in costruzione pensando che li avrebbero dovuti equipaggiare (telefoni, materiale MO ed MSA tra l'altro) e poi gestire⁹. Tra i Comandanti di Stormo avrebbe potuto esserci una certa diffidenza su una realtà che minacciava di offuscare la missione principale del 53° Stormo e mettere in secondo piano il Gruppo di volo, ma i Comandanti di Stormo dell'epoca (come il Col. Celegato ed il Col. Frigo) capirono che il CMP non poteva che accrescere il prestigio ed il rispetto per Cameri e diventarono tra i suoi

⁷ Presso il CMP di Sigonella le tempistiche delle ispezioni dei velivoli Atlantic di durata circa biennale non venivano mai rispettate poiché il Gruppo, anche nottetempo, li cannibalizzava per reperire rapidamente le parti di ricambio.

⁸ Es: la contabilità industriale. La preoccupazione dell'epoca era di dimostrare che eravamo produttivi: riempire l'Hangar con velivoli era un "must" in quanto temevamo che il lavoro eccezionale della Direzione Tecnica e delle sale accessori non venisse percepito dagli Operativi.

⁹ Spesso non veniva percepita la novità dell'Ente in attivazione; ci fu un tentativo della RA di arredare il CMP con mobili usati recuperati dai reparti, respinto dall'IL3. Arrivò una telefonata al Direttore un cui chiesero come mai avevamo più sedie che personale, dimenticando che la Direzione Addestramento necessitava di aule attrezzate a parte le sale riunioni/briefing.



Aeroporto Cameri, anno 1982. Festeggiamenti per l'arrivo del primo velivolo Tornado, assegnato al Centro Manutenzione Principale per "l'On Job Training" del personale istruttore e manutentore. Erano presenti oltre alla madrina Sig.ra Stefania Antonelli, il Comandante del 53° Stormo Col. Pil. Alberto Frigo e il Direttore del 1° C.M.P. T.Col. Giovanni Perrone Compagni.

più strenui sostenitori. Ma non fu facile. Le assegnazioni di 80-100 sottufficiali all'anno dalla Scuola Sottufficiali A.M. di Caserta non erano usuali per Cameri e creavano non pochi problemi al 53° Stormo che se li vedeva "recapitare" a Veveri da sfamare ed alloggiare. Anche l'iniziale loro sottoimpiego dovuto ai ritardi del programma fu risolto con il loro prestito al Gruppo e alla Collegamenti e tanta pulizia dell'Hangar del GEV/CMP. Forte era il timore ¹⁰ della perdita di know-how (taluni corsi oltre che molto costosi erano unici) per cui i trasferimenti vennero per parecchi anni bloccati. Successivamente il meccanismo dei trasferimenti fu riattivato, e questa è sempre stata una debolezza di Cameri; infatti si è sempre dovuto ricreare il know-how acquisito, generazione per generazione, a causa della continua emorragia di sottufficiali che desideravano il riavvicinamento a casa ¹¹. All'epoca il 1° CMP raccomandò sempre agli Enti Superiori che i trasferimenti al sud almeno privilegiassero Gioia del Colle dove c'era in costituzione un reparto operativo di Tornado.

Il distintivo del CMP

Sicuramente però tutta Cameri viveva un periodo nuovo e innovativo, in cui insieme alla tradizionale missione operativa del 53° Stormo e del 21° Gruppo, cominciava

¹⁰ Da ricordare il briefing standard del Direttore ai neo-arrivati: "qui farete esperienze uniche ed acquisterete una grande professionalità, ma non sperate in trasferimenti rapidi sarete seppelliti qui, in questo prato!", che veniva indicato fuori della finestra.

¹¹ Un sottufficiale appartenente agli "Strutturisti", ex motorista riqualificato ed addestrato nelle riparazioni strutturali di 3° LT presso la scuola dell'Alitalia per quasi due anni, finì alla Scuola Volo a Vela, dove non poteva né essere usato come motorista né come strutturista.

ad esistere un polo tecnico e logistico che per dimensioni, dinamicità e risonanza in ambito internazionale (con visite di delegazioni straniere ripetute e frequenti, anche perché il modello creato dallo SMA non aveva riscontro nelle altre nazioni), portava ulteriore prestigio al 53° Stormo, che frattanto aveva assunto la sua autonomia manutentiva per gli F-104 presso il locale Centro Manutenzione. Certo non tutto filava liscio: i nuovi distintivi del CMP, pronti per essere indossati sull'uniforme, furono trasformati in portachiavi quando all'improvviso fu deciso che lo stemma dello Stormo avesse la priorità ¹² in quanto fu deciso che il CMP dipendesse dallo Stormo e solo funzionalmente dall'IL3.

La crescita

Dopo il primo, breve, turbolento periodo iniziale (in cui la gente arrivava, partiva, viaggiava, lavorava fino a tardi, prendeva il treno al mattino per Roma e tornava la stessa notte per risparmiare, il tutto nel mezzo di cantieri sempre più vasti nella base) il problema del 1° CMP era quello di crescere, educare se stesso, stabilizzare le attività tecniche e manutentive, e giustificare le rilevanti spese, in termini finanziari e umani, concentrate per la sua creazione. Così la crescita nelle diverse aree manutentive (avionica, accessoristica, meccanica, motore, velivoli, addestrativa) non era omogenea anche per le difficoltà che il programma internazionale Tornado viveva periodicamente anche dal punto di vista tecnico. Se la scelta di creare un ente unico

¹² Su intervento del Comandante della 1° RA il telex di autorizzazione dello SMA a indossare il distintivo del CMP fu oggetto di un successivo chiarimento per cui i distintivi erano autorizzati solo per la tuta.



Aeroporto Cameri, anno 1982. Foto ricordo dopo il volo prova. Si riconoscono insieme ai Dirigenti dell'Aeritalia il Pilota T.Col. Marani, il Navigatore Magg. Landi, il Com.te del 53° Stormo Col. Frigo, il Direttore del C.M.P. T.Col. Perrone Compagni e il Cap. Della Bella.

con competenze tecniche e di rifornimento, dimostrava sempre più la sua validità, giungevano anche nuove sfide come l'introduzione del sistema informativo SILI (di derivazione MEMIS Alitalia), che vide nel Tornado il primo sistema d'arma totalmente integrato; la gestione del deposito Tornado con relativo Ufficio Trasporti verso le basi e l'industria; la delega di spesa da parte di Costarmaereo per gli acquisti d'urgenza di parti di ricambio peculiari della flotta attraverso l'integrazione di diversi sistemi informativi gestiti dalla NAMMA di Monaco di Baviera; la delega di Costarmaereo per la gestione della normativa tecnica urgente (la famosa Norma TORNADO - 1) ¹³.

Alcune di queste deleghe furono una sorpresa per "il popolo del CMP" che non se le aspettava. Ma furono anche il riconoscimento che la serietà e l'impegno dimostrati in quegli anni incredibili e turbolenti avevano dimostrato che la nuova realtà meritava stima e fiducia.

L'assegnazione del primo Tornado di serie

Il primo Tornado del CMP fu anche il primo Tornado di serie consegnato all'A.M., che arrivò a Cameri senza pubblicità, a parte un piccolo trafiletto sul Corriere di Novara (ordine di SMA: il primo Tornado doveva ufficialmente arrivare a Ghedi!!). Il suo impiego fu l'addestramento ("on the job training on aircraft"), sotto la gestione del CMP, degli specialisti/manutentori di Cameri e Ghedi, dopo il primo ciclo di corsi in aula tenuti dagli istruttori. Per

¹³ Il CMP valutava i documenti provenienti dalle altre Nazioni, li commentava, li approvava e li emetteva in lingua italiana direttamente ai reparti operativi nazionali acquistando, quando necessario, direttamente i materiali necessari per i reparti.

questo l'aereo fu autorizzato a portare sulla fusoliera il "numero di carrozzella" del CMP, che fece sollevare più di un sopracciglio e fu forse il primo esempio di velivolo identificato con il numero di un Ente di manutenzione (CMP-1). Al termine della fase addestrativa, durata più di un anno, si pose il problema di ripristinare il velivolo al volo, cosa non facile dopo centinaia di smontaggi e rimontaggi e prove a terra eseguiti. Con il supporto di personale qualificato dell'industria fu presa la decisione coraggiosa di svolgere tale attività a Cameri con il personale del CMP e non in Ditta come avvenuto altrove¹⁴. Missione riuscita: il velivolo poté così essere trasferito a Ghedi dopo un volo di collaudo (emozionante per il CMP e per l'equipaggio, formato gli attuali Generali Marani e Landi) per iniziare la vita operativa con una identificazione più tradizionale del 6° Stormo. In sintesi, l'idea dello SMA ¹⁵ di un centro di eccellenza integrato, multidisciplinare ed in periferia, era straordinariamente innovativa per quei tempi ed ha retto l'impatto del tempo. Ancora oggi, come si può vedere andando al 1 RMV di Cameri, esso dimostra tutta la sua utilità e freschezza anche nei mutati scenari dell'AM, tanto più considerando che lo scenario utile del CMP e del Tornado era stato considerato all'epoca al massimo trentennale.

(articolo originariamente pubblicato su AERONAUTICA rivista della AAA)

¹⁴ In Germania il velivolo fu inviato in MBB per le verifiche con costi elevatissimi.

¹⁵ Il programma del CMP fu controllato attivamente e direttamente da SMA (e poi delegato al IL3 e per una parte al CMP) interessando solo parzialmente la catena gerarchica: questo consentì che l'innovazione non si diluisse perdendo energia.



Il 21° Gruppo nel cuore

di Giovanni Artioli e Paolo Ceccarelli detto Umberto



Trapani 6 Novembre 2010

In ricordo del Ten. Pil. Carlo Comana

Oggi un manipolo di spensierati vegliardi si è trovato a Trapani per rinverdire i ricordi di quelle che sono state le "Operazione Trinacria" degli anni '70. E' cambiato quasi tutto, a parte i meravigliosi F16 (anche se lo spillone faceva la sua figura), è cambiato l'aeroporto, la palazzina allarme dove stavamo accampati a vitto, alloggio e allarme. I luoghi esterni, lo stagnone, i telefoni (ore con la RITA per



Il Ten. Pil. Carlo Comana, ripreso in un momento di relax in occasione del Tiger Meeting, svoltosi a Cameri, nel 1973.

riuscire a comunicare). Non è cambiata la Sicilia, con la sua crudele bellezza, con le meraviglie storiche e con il degrado urbano, con il suo clima aspro e dolce assieme, con la sua gente ospitale e sospettosa, con la sua cultura e il suo abbandono. E' stato bello tornare, un po' come ringiovanire! Il raduno era stato proposto da Giulio. Hanno partecipato oltre Giulio e Sabrina, il Contagna, Ezio Racchi, il Giumento e Carla, Mollicone e Silvia, Vittorio Bolla ed Emilia, Aldino e Anna Maria, Giovanni Artioli e Maria, Gianluca Zunino e Patrizia, Cappellazzo e Mariuccia, Tracene e pranzi spropositati, abbiamo effettuato una visita al gruppo volo, a Selinunte e Mazzara del Vallo. E' stata celebrata una messa in ricordo dei nostri caduti.

Un ricordo affettuoso e particolare è stato rivolto alla memoria del Tenente Pilota Carlo "Charlie" Comana, che ivi riposa. Eravamo partiti su scramble, le nubi gonfie di mare ci accolsero subito dopo il decollo, a 8000 ft. in virata l'ho perso di vista, da quella quota ci vogliono quattro secondi per arrivare al suolo. Ora le acque del Mediterraneo lo avvolgono come un sudario color cobalto....Un abbraccio

Giovanni

Capodanno a Trapani

31 dic. 1974

Questo mini raduno, al quale sono colpevolmente mancato, mi ha portato alla mente una operazione Trinacria davvero

particolare. Siamo nel 1974, da Settembre comandavo il 21°, erano i primi anni di consolidamento del raduno natalizio del 21/12 (21 dicembre per i piloti del 21°) creato inizialmente con lo spirito di avvicinare le famiglie alle frenetiche attività di quei fanatici in tuta da volo. Si perché ovunque noi fossimo, bastava essere in due che si creava immediatamente un corto circuito per cui donne con donne e bambini, e piloti con palmi delle mani in evoluzione a parlare di volo. Oppure donne sole a casa ad attendere con ansia l'ultimo vagito del 104 al momento dell'atterraggio, in attesa del silenzio che chiudeva un'altra sera di notturni. Quell'anno avevamo preparato per le signore, visto il mio recentissimo passato africano, un occhio di tigre inserito in un elegante biglietto decorato da Gianni Artioli, si lo so anch'io che in Africa non ci sono tigri, ma occhi di tigre tanti. A noi in Sicilia toccava il Capodanno, e con lo spirito del 21/12 di avvicinare le famiglie all'area operativa ho pensato: "andiamo giù tutti a fare capodanno". Per cominciare si trattava di organizzare all'oscuro del comandante di Stormo, zio Guido (Col. Cutry), tanto buono, ma che ci teneva tanto al capodanno al circolo, se l'avesse saputo prima della finalizzazione ci avrebbe messo i bastoni fra le ruote. La pista di Trapani è molto vicina alla città di Marsala, sede anche del nostro radar di riferimento "Moro", e anche se logisticamente a quei tempi non c'era molto da aspettarsi dall'aeroporto di Trapani c'era Moro, allora comandato dal famoso Cespone,



Trapani, 31 dicembre 1974. Il personale del 21° Gruppo festeggia l'arrivo del nuovo anno nelle caverne preistoriche.

naturalmente il più grosso dei fratelli Cespa, storici guida caccia ai tempi del fonetico manuale, che quando stava a Pedro (e noi a Istrana), guidava 5 velivoli in boxing target a braccia conserte, solo guardando lo schermo radar, senza regoli e righelli. Cespone era anche un ottimo organizzatore, e ci avrebbe assicurato tutta la logistica possibile in loco.

Bisognava trovare il vettore per il movimento. Non sono



Il ritorno a Cameri del Personale e dei loro famigliari, a bordo del DC 9 "Presidenziale".

mai stato uno con molta familiarità con i "capi", ma c'era allo SMA un ex comandante cui potevo rivolgermi, il Gen. Sicoli, aveva comandato Cameri nel '72 quando io, di ritorno dallo Zambia in primavera, avevo cominciato sotto la sua supervisione, l'organizzazione del Tiger Meet '73, primo T.M. italiano. Inoltre, ammalatosi improvvisamente lo storico comandante dello SLO Col. Colombo, in vista della Ispezione Nato alle infrastrutture, assunsi il comando SLO per l'estate e preparai la visita. Vale la pena di fare una digressione. Per questa ispezione si trattava di preparare briefings, cartine e slides in inglese, non un problema per me la lingua, ma allora non c'erano ancora computers o word processors, e lo immaginate il maresciallo in segreteria SLO battere i testi? La fortuna mi apparve dalla costante presenza nelle camere di punizione del reparto, quelle abbinate al corpo di guardia all'ingresso Veveri, di un aviare che quando non era in fuga era in cella, dove veniva regolarmente servito mezzogiorno e sera, di leccornie provenienti dai più noti ristoranti della città. Il nome di questo aviare era Sindona, proprio lui, il figlio di Michele Sindona, allora brillantissimo finanziere padrone del Banco Ambrosiano. Ci era stato mandato dall'allora Comandante di Regione, perché a Milano ne aveva combinate di tutti i colori. Il giovane era cresciuto ed educato negli USA ed il padre aveva naturalmente risorse illimitate nelle attività di ufficio in tutte le lingue. Facemmo un patto, stette un mese al mio fianco ed ottenemmo i complimenti della Commissione.

Il Gen. Sicoli assicurò. Organizzammo un gruppone di 50, numero limite per uso di pullman, il 21° aveva la fortuna, ormai forse unico gruppo di volo in Italia, di avere gli specialisti assegnati.

Festeggiammo la notte del 31 in caverne preistoriche che videro utilizzatori nei millenni, da Ulisse ai pirati, alla marina militare (sic) e che ora erano in carico al crc Moro, scoprimmo che il famoso ristorante Garibaldi di Marsala costava tre volte se andavamo in 50, più di quando andavamo soli, visitammo, mangiammo, fummo perfino visitati da due storici comandanti della 1ª Regione (Piccio e Marescalchi), che approfittarono dell'evento per

attraversare l'Italia a cavallo di un T33 e venirci a salutare. Forse la sorpresa più grande per la massa, fu l'arrivo del vettore aereo, il DC 9 del Presidente.

Ci sentimmo onorati per la considerazione, e ho verificato che la memoria di quel viaggio è ancora viva in quelli che vi parteciparono. Ci facemmo perdonare poi da zio Guido alla festa di Carnevale, dove partecipammo in gruppo vestiti da vampiri, così trasformati dall'abbruttimento dei voli notturni. E qui la storia potrebbe finire, mi piacerebbe però continuare con qualche piccolo evento dell'anno.



Zona Logistica di Veveri, 1975. I Piloti del 21° Gruppo festeggiano, mascherati da vampiri, il carnevale al Circolo Ufficiali.

Pre-scambio Squadron Exchange a Aalborg (Danimarca) -

Naturalmente le piccole ansie a zio Guido non finirono qui, a parte il tiger meet di Leck di cui si è già parlato su queste pagine, ricordo un evento che fece uscire i soccorsi di tre nazioni sull'atlantico e poi si cercava chi pagasse. Ricordano tutti che il passaggio dal 104/G al 104/S ha permesso l'uso simultaneo di due missili a guida infrarosso (GAR 8) e di due a guida semiattiva (Sparrow), quello che non tutti sanno è che la configurazione del velivolo veniva cambiata inserendo travetti sotto le ali che portassero taniche sub alari e missili, e che in questo modo il 104 a noi sembrava veramente ridotto ad un ferro da stiro per la forte resistenza.

Lo Squadron Exchange di quell'anno, l'avremmo effettuato a Aalborg, situato nella parte nord della Danimarca. Al pre-scambio sarei andato assieme a Paolino Rizzi, capo ufficio ops di gruppo.

Dato il forte vento statisticamente contrario avremmo viaggiato con tip e pylon tanks (4 taniche, due sotto le ali e due ai bordi). Paolino fa' un po' di conti e sentenza: "se andiamo puliti sotto le ali ci bastano le due tip tanks".

Per Paolino come diplomatico non avrei rischiato una lira, ma come operativo mi fidavo, perciò malgrado tutti fossero contrari, puliti gli aeroplani, partimmo. A buon punto del volo, nelle nubi nere nere, mi parte la radio. Paolino passa davanti, e dopo un poco, temendo forse che i suoi conti fossero al limite, mi fa segno che scendiamo.

Atterriamo in una base USA a nord della Germania e mentre mi riparano la radio, andiamo a mangiare. Allora i

telefonini non c'erano, per cui fidammo nella chiusura del piano di volo, cosa che gli americani non fecero. Pertanto al termine dell'autonomia, iniziarono le ricerche avvisando anche Cameri dove i "glielo avevo detto" cominciarono a sprecarsi. Ridecollati a pomeriggio avanzato, come apparì il nostro nuovo piano di volo rientrarono i soccorsi e noi arrivammo in prossimità di Aalborg. Mancavano pochi secondi alle 16.00 e la base stava chiudendo. Una voce angelica ci dà istruzione e poi chiude le frequenze mentre noi continuiamo a sognare la fata che possedeva quella voce. In effetti noi alle donne nelle forze armate non ci eravamo proprio abituati. Alla sera un pilota del gruppo ci porta in città a cena, entriamo in un pub dove due angeli biondi stavano al tavolo con due "animali". Il nostro ci presenta, erano le due controllori in torre quando siamo arrivati. Per darmi un contegno farfuglio un "we were a bit late", e loro, buttando un'occhiata ai due selvaggi "yes, too late!" Quella sera dormimmo male.

Atterraggio senza carrello

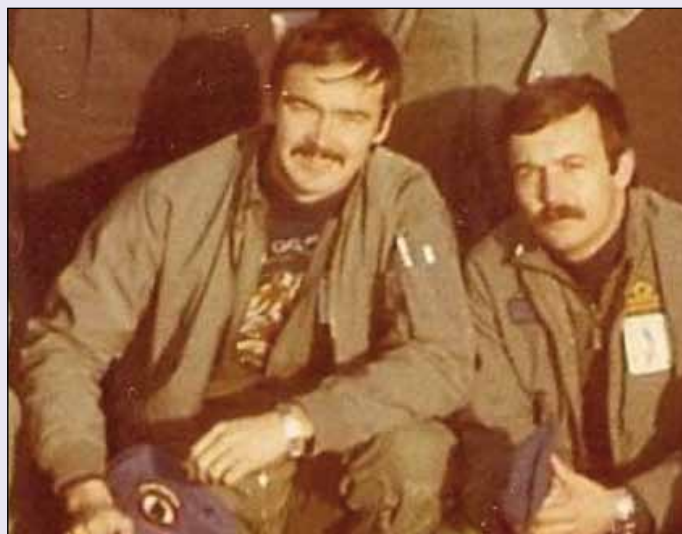
Se i travetti sotto le ali ci davano fastidio, penso che Paolino debba proprio ringraziarli.

Un giorno al ritorno da una prova velivolo resta con flaps bloccati su, per cui avvicinamento molto veloce. Corro in Torre in tempo per vedere spuntare dalla foschia il 104 senza carrello, e non c'è verso di farlo riattaccare, Paolino è concentrato al massimo e non sente più nulla. Il velivolo atterra velocissimo oltre metà pista, e comincia a strisciare, arriva alla barriera e miracolo, il travetto destro con la rotaia per il missile si infila sotto la blissa scodellandoci il velivolo frenato direttamente sul raccordo. Unico danno le rotaie del missile (disegno di Artioli a fondo pagina).

In ricordo del Cap. Pil. Giovanni Ballestra

Chiudo queste righe ricordando un amico che non c'è più, come tanti nostri fratelli aviatori finito per terra in una notte buia. Gianni Ballestra era di Imperia, perciò lo chiamavamo "Baciccino" per non confonderlo con il "Baciccia" (Casarino, ufficiale meteo ma soprattutto sopraffino storico del reparto; anche lui ci ha lasciato da non molto: ci restano le sue poesie e le sue bellissime documentazioni storiche).

Baciccino era di poche parole, ma sempre presente e disponibile, i suoi occhi dicevano che i suoi antenati avevano percorso immense distanze nei freddi artici prima di venire a scaldarsi ai tepori della riviera ligure, lo ricordo a giugno, vicino a me quando venni colto da una colica



Primo piano di Giovanni Ballestra con il collega "John" Erba.

bilare a 36000 ft. Mi aiutò con parole a vedere ciò che per me era offuscato per il dolore (in effetti fui operato subito dopo). Io avevo già lasciato il Reparto da qualche mese. Baciccino stava facendo il corso Itavia, e avrebbe presto lasciato l'A.M.. Quel giorno lasciava Roma al termine delle lezioni e guidava fino a Cameri per i voli notturni. Un cervello stanco non va d'accordo con il 104, è una realtà specialmente vera nella nostra specialità e che molti di noi hanno potuto sperimentare.

Verrà ricordato dopo trent'anni da un suo compagno di scuola, ex ministro di questo governo, al suo paese a picco sul mare (Santo Stefano di Imperia), eravamo presenti in pochi perché una bufera di neve aveva bloccato l'autostrada, io arrivai in volo. Ora perciò vorrei ricordarlo anche qui...

Umberto



Giovanni Artioli ha rappresentato, nel suo consueto stile goliardico, l'atterraggio senza carrello dell'F 104 del 21° Gruppo.



Novara, 17 marzo 2011



150° Anniversario dell'Unità d'Italia Cerimonia Alzabandiera



Il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, quest'anno, per la prima volta nella sua storia, Festa Nazionale, è stato festeggiato a Novara con una solenne Cerimonia che ha visto uniti la comunità Civile e Militare della Città, convenuta davanti al Palazzo della Prefettura per partecipare a questo importante momento, molto significativo della nostra Storia.

Il Presidio Militare dell'Aeroporto di Cameri a cui il Prefetto di Novara, S.E. il Dott. Giuseppe Amelio aveva dato incarico dell'organizzazione della parte Militare della Cerimonia, è convenuto con tutte le sue rappresentanze militari della zona. Durante la Cerimonia dell'Alza Bandiera si è vissuto un alto momento di commozione, di grande valore spirituale e simbolico, al canto "corale" dell'Inno Nazionale.



Il Picchetto Interforze comandato dal Socio Ten. Matteo Conti.



L'Alza Bandiera effettuata da due graduati dell'Aeronautica.



Aeroporto Cameri, 28 marzo 2011



88° anniversario di fondazione dell'Aeronautica Militare



La Cerimonia che celebra la fondazione della nostra gloriosa Arma Azzurra si è svolta, anche quest'anno, nell'hangar del 1° Reparto Manutenzione Velivoli dell'Aeroporto di Cameri, che con il suo magnifico scenario ha dato risalto ai mezzi e ai simboli aeronautici in esso contenuti.

Alla Cerimonia hanno partecipato le Autorità Civili e Militari della Provincia, sempre vicine ai nostri valori e alle nostre tradizioni. Il Col. Alessandro Tudini, Comandante dell'Aeroporto, dopo la lettura dei messaggi di rito ha ringraziato le Autorità che con la loro presenza hanno voluto manifestare, ancora una volta, simpatia e vicinanza all'Aeronautica Militare e al suo personale. Nell'esprimere la soddisfazione per i risultati conseguiti nell'anno trascorso, il Col. Tudini ha rivolto, infine, il pensiero a quanti in Patria e all'estero servono il Paese indossando con onore l'uniforme azzurra.





Novara, 14 aprile 2011

Celebrazione del Precetto Pasquale Interforze



Giovedì 14 aprile alle ore 10.30, il Vescovo di Novara, Monsignor Renato Corti, ha celebrato, presso il Duomo della città, il Precetto Pasquale Interforze. L'evento è stato organizzato dal Comando Aeroporto di Cameri nella sua funzione di Comando di Presidio Militare. Alla funzione religiosa, concelebrata dal cappellano del Comando Aeroporto, Don Andrea Aldovini, hanno partecipato il Prefetto di Novara, S.E. Dott. Giuseppe Amelio, unitamente ai Comandanti e alle rappresentanze di tutte le Forze Armate e Corpi dello Stato operanti nella provincia di Novara.

Al termine della Celebrazione il Colonnello Alessandro Tudini, Comandante dell'Aeroporto di Cameri, nelle vesti di Comandante di Presidio, ha rivolto un sentito ringraziamento al Vescovo di Novara per aver concesso lo svolgersi della cerimonia nella Cattedrale novarese, aggiungendo che "le parole che oggi ha voluto rivolgere sono motivo di riflessione e stimolo a trovare in noi quella spinta di fede che ci aiuta e ci sostiene nella nostra missione".

Al termine del suo intervento, il Colonnello Tudini ha rivolto alle autorità un ringraziamento per la sentita partecipazione e a tutti i presenti l'augurio di trascorrere una serena Pasqua.

La celebrazione del precetto pasquale interforze è divenuta, nel corso degli anni, una consolidata tradizione locale che nasce dal desiderio di accrescere i momenti di incontro e di condivisione tra i rappresentanti delle istituzioni "in uniforme" operanti sul territorio novarese.





Aeroporto Cameri, 27 maggio 2011

Il Sottosegretario alla Difesa Guido Crosetto in visita al cantiere F.A.C.O. JSF - F35



Venerdì 27 maggio, il Sottosegretario di Stato alla Difesa, Onorevole Guido Crosetto, accompagnato dal Direttore della Direzione Generale Armamenti Aeronautici, Generale Ispettore Capo Domenico Esposito, è arrivato al nostro Aeroporto Militare di Cameri, insieme al Presidente della Regione Piemonte, Onorevole Roberto Cota, per visitare il cantiere F.A.C.O. (Final Assembly and Check Out) destinato alla produzione del velivolo J.S.F. (Joint Strike Fighter).

Al suo arrivo a Cameri, l'Onorevole Crosetto è stato ricevuto dal Comandante del Comando Aeroporto, Colonnello Alessandro Tudini, dal Prefetto di Novara, S.E. Dott. Giuseppe Amelio e dal Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, Colonnello Fabio Sciorella. A seguire, l'Onorevole Crosetto, alla presenza dei vertici ed esponenti di rilievo del Gruppo Finmeccanica, ha assistito ad un briefing illustrativo circa lo stato di avanzamento dei lavori e ha visitato il cantiere dove sorgeranno le infrastrutture della F.A.C.O. Terminata la visita al cantiere, l'incontro con la stampa durante il quale l'Onorevole Sottosegretario ha dichiarato, tra l'altro, "il progetto sta proseguendo come previsto e stiamo rispettando la tempistica concordata con gli Usa (...) qui si costruirà un velivolo che è avanti di vent'anni e la tecnologia militare sarà a disposizione, come sempre avviene, di quella civile".





Novara, 2 giugno 2011 Festa della Repubblica



Il 2 Giugno, Festa della Repubblica ha visto, anche quest'anno, una grande folla di cittadini novaresi convenuta presso il viale che porta al Monumento ai Caduti, per unirsi ai Militari e alle Autorità Civili presenti all'evento. Tra le Autorità anche il nostro Comandante Col. Pil. Alessandro Tudini che nelle vesti di Comandante del Presidio Militare di Novara aveva la responsabilità, per disposizione del Prefetto di Novara, S.E. il Dott. Giuseppe Amelio, dell'organizzazione militare e del corretto svolgersi delle fasi della Cerimonia. Per la prima volta, dopo la sua recente nomina a Sindaco era presente il Dott. Andrea Ballarè, accolto con calore e simpatia dai presenti.

L'evento, sempre molto sentito dalla popolazione novarese, è proseguito con il corteo cittadino che, snodandosi per le vie del centro, ha raggiunto la Prefettura dove la Cerimonia si è conclusa al canto dell'Inno Nazionale.



La Cerimonia dell'Alza Bandiera di fronte al Monumento ai Caduti effettuato dal personale dell'Aeroporto di Cameri.



Il neo Sindaco di Novara Dott. Andrea Ballarè tra il Prefetto di Novara Dott. Giuseppe Amelio e il Col. Alessandro Tudini.



Aeroporto Cameri, 10 giugno 2011



Visita del Gen. S.A. Claudio Debertolis Segretario Generale della Difesa e D.N.A.



Venerdì 10 giugno, il Generale di Squadra Aerea Claudio Debertolis, Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti, ha visitato l'Aeroporto Militare di Cameri.

Al suo arrivo, il Generale Debertolis è stato ricevuto dal Colonnello Alessandro Tudini, Comandante del Comando Aeroporto e dal Colonnello Fabio Sciorella, Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli.

Il Segretario Generale era accompagnato, tra gli altri, dal Generale Ispettore Capo Domenico Esposito, Direttore della Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici e dal Dottor Alfredo Cuzzoni del Ministero dello Sviluppo Economico.

Durante il briefing introduttivo sulla realtà di Cameri, sono state illustrate le attività svolte dai due Enti che insistono sulla base. A seguire è stato tenuto un briefing illustrativo sul programma J.S.F. ed in particolare sulle connesse attività del sito F.A.C.O. destinato all'assemblaggio del velivolo J.S.F. F 35 presso la base dell'Aeronautica Militare.

Il Generale Debertolis ha poi potuto visitare alcune aree di particolare interesse presenti sul sedime aeroportuale. Tra tutte, il cantiere F.A.C.O. dove il Segretario Generale ha avuto modo di constatare lo stato di avanzamento dei lavori.

A conclusione della visita, il Segretario Generale della Difesa, firmando l'albo d'onore della base, ha espresso parole di apprezzamento per le capacità espresse e per i risultati raggiunti dal personale del Comando Aeroporto e del 1° Reparto Manutenzione Velivoli di Cameri.



Il Col. Giuseppe Lupoli, Capo della 2^a Div. del 1° Reparto di Armaereo, tiene il briefing illustrativo sul Programma JSF F35.



Il Gen. Claudio Debertolis firma l'albo d'onore dell'Aeroporto di Cameri.



Veveri, 20 giugno 2011

Visita al 1° G.R.S. del Gen. Stenio Vecchi Capo Servizio Supporti del Comando Logistico



Il Gen. Div. AAran Stenio Vecchi, Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico AM, si è recato in visita presso il 1° Gruppo Ricezione e Smistamento (GRS) di Veveri. Al suo arrivo il Gen. Vecchi è stato ricevuto dal Comandante del 1° GRS, Ten. Col. Francesco De Simone, da tutto il personale dell'ente, e dai rappresentanti della Royal Air Force inglese, della Luftwaffe tedesca e dell'Ejército del Aire spagnolo che operano presso il Reparto.

Nel corso del briefing al Gen. Vecchi sono state presentate le peculiari attività di pertinenza del 1° GRS, che dal 1° gennaio di quest'anno è l'unico Ente dell'AM responsabile per la ricezione, la spedizione, la distribuzione e lo svincolo doganale del materiale AM proveniente dall'estero, o ivi destinato, per garantire senza soluzione di continuità il supporto logistico a favore dei programmi multinazionali Eurofighter e Tornado e ai reparti impegnati nelle operazioni fuori dai confini nazionali.

Nell'apporre la firma sull'Albo d'Onore il Gen. Vecchi ha manifestato il suo vivo apprezzamento per l'impegno profuso dal 1°GRS a favore dell'attività operativa dell'AM. In particolare, durante l'indirizzo di saluto rivolto a tutto il personale dell'Ente, il Gen. Vecchi ha richiamato il prezioso lavoro svolto quotidianamente da tutti i reparti dipendenti dal Servizio, i cui lusinghieri risultati hanno trovato formale riconoscimento attraverso un "Encomio Solenne Collettivo" che lo scorso 18 maggio il Comandante Logistico AM, Gen. S.A. Giuseppe Marani, ha conferito al Servizio dei Supporti quale *"articolazione logistica agile e costantemente protesa alle nuove sfide cui è chiamata"*.



Il T.Col. De Simone consegna il crest del reparto al Gen. Vecchi.



Il Gen. Stenio Vecchi mentre firma l'Albo d'Onore del 1° G.R.S.



Aeroporto Cameri, 27/28 giugno 2011



Visita del Gen. S.A. Maurizio Lodovisi Sottocapo di S.M.A.



Il Generale di S. A. Maurizio Lodovisi, Sottocapo di Stato Maggiore dell'A.M., si è recato in visita presso l'Aeroporto di Cameri. Il Sottocapo di Stato Maggiore, era accompagnato tra gli altri dai Gen. B.A. Nicola Lanza de Cristoforis, Capo del 1° Reparto S.M.A., Giovanni Fantuzzi, Capo del 3° Reparto S.M.A., Alberto Rosso, Capo del 4° Reparto S.M.A., Salvatore Gagliano, Capo del 5° Reparto S.M.A. e dal Col. Antonio Conserva, Vice Capo del 6° Reparto S.M.A. Erano altresì presenti il Col. Gambardella in rappresentanza del Comando Logistico Servizio Infrastrutture e il Col. Lupoli in rappresentanza di Armaereo.

Durante la sua permanenza, il Gen. Lodovisi ha visitato la Base e ha quindi assistito ad un briefing introduttivo sulla realtà di Cameri dove sono state illustrate dal Col. Alessandro Tudini, Comandante dell'Aeroporto Militare e dal Col. Fabio Sciorella, Direttore del 1° R. M. V., le attività svolte dai rispettivi Enti. A seguire il Col. Lupoli ha tenuto un briefing illustrativo sul programma "J.S.F. F.A.C.O. (Final Assembly and Check Out)" incentrato sulle capacità del sito destinato all'assemblaggio del velivolo J.S.F. F 35 presso la Base di Cameri.

Il Gen. Lodovisi ha proseguito la visita recandosi al cantiere F.A.C.O., in avanzato stato di costruzione sul sedime aeroportuale. A conclusione della visita, il Sottocapo di Stato Maggiore, firmando l'albo d'onore della Base, ha espresso parole di apprezzamento "per le capacità espresse e per i risultati raggiunti dal personale del Comando Aeroporto e del 1° R. M. V. di Cameri".



La consegna del Crest del Comando Aeroporto al Gen. Maurizio Lodovisi da parte del Comandante Col. Alessandro Tudini.



La consegna del Crest del 1° R.M.V. al Gen. Maurizio Lodovisi da parte del Direttore Col. Fabio Sciorella.



Aeroporto Cameri, giugno 2011 Ricordiamo Dante Mezzano



Il giorno 12 Giugno c.m., all'età di 95 anni appena compiuti, si è spento, all'Ospedale di Casale Monferrato, dopo una brevissima malattia, il nostro Socio M.Ilo Pilota Dante Mezzano.

Brevettato Pilota Militare all'Aeroporto di Cameri nel 1938, da Sergente Pilota, aveva partecipato agli eventi bellici della 2^a Guerra Mondiale. Assegnato agli Aerosiluranti si era distinto, al pari dei colleghi del Reparto, per valore e coraggio, nelle missioni di Guerra, meritando gli alti riconoscimenti al Valor Militare concessigli direttamente dalle Massime Autorità dell'epoca.

Ritornato, al termine delle ostilità, alla vita Civile, pur impegnato alla direzione della sua Azienda, non aveva mai dimenticato il suo trascorso di valoroso aviatore, e quale Socio e Presidente della Sezione A.A.A. di Trino Vercellese e Membro del Consiglio Direttivo Nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica ha trasmesso, a quanti hanno avuto la fortuna di conoscerlo, il suo entusiasmo e il suo amore per l'Aeronautica Militare, valori in lui sempre vividi e presenti fino al momento della Sua scomparsa.

Le esequie si sono svolte il giorno 14 giugno presso la chiesa parrocchiale di Trino Vercellese. Oltre alla partecipazione della cittadinanza e delle Autorità locali e del Comandante dell'Aeroporto di Cameri e del Direttore del 1° R.M.V., anche quella di numeroso personale militare in servizio e di tutti i rappresentati e Presidenti delle Sezioni A.A.A. piemontesi che con i loro labari hanno voluto testimoniare la loro vicinanza alla famiglia.

Il Gen. S.A. (a) Giulio Mainini ha voluto salutare, a fine Cerimonia, con queste parole Dante Mezzano:

Chiesa di Trino, 14 giugno 2011.

Il saluto a Dante da parte del nostro Presidente e Socio della Sezione A.A.A. di Trino.

"È per me un grandissimo onore commemorare il nostro Dante, in questo momento in cui dare voce ai ricordi personali significa fare i conti con un dolore ancora troppo forte e profondamente intimo per essere partecipato pubblicamente.

Per noi tutti Dante non è stato solo il Presidente della Sezione AAA di Trino, ma un esempio di rettitudine, un uomo con la maiuscola, un grande soldato, in una sola parola un gentiluomo.

Conobbi Dante negli anni '70, ero un giovane Capitano in quel di Cameri ed al primo incontro confesso di aver provato un grande senso di timore e di rispetto.

Sarà stata forse la sua statura, il portamento calmo e sicuro, la voce cupa e profonda, oppure il suo passato da pilota aerosilurante della 2^a Guerra Mondiale, le medaglie e la Croce di Guerra meritata in battaglia e consegnatagli direttamente dal Duce, circostanza di cui andava particolarmente fiero. Forse è stato l'insieme di tutti questi elementi, sta di fatto che trovarmi di fronte a Dante fu per me un'esperienza, dal punto di vista umano, veramente incredibile.

Mi resi subito conto che mi stavo confrontando con un personaggio da cui prendere esempio, una persona cui riservare grande ammirazione, una personalità molto carismatica.

Poi, il passare del tempo e la frequentazione più assidua, mi hanno permesso di approfondire la sua conoscenza, di apprezzarne la generosità, le qualità umane non comuni, l'intelligente ironia e la capacità di trovare lo spazio per una battuta sempre efficace; in altre parole stavamo diventando due grandi amici.

E come dimenticare le gioiose serate azzurre, l'elezione di Lady Aeronautica, Lady Bustina, Lady F 104, quei momenti di pura allegria e spensieratezza con Dante sempre protagonista, seguito dalla moglie e assecondato dai suoi due meravigliosi figli.

Non posso e non voglio credere che ora tutto questo sia finito. Dante ci lascia una grande eredità morale: il suo spirito, la sua voglia di vivere, il suo attaccamento alle sorti dell'Aeronautica Militare e all'Associazione sono migrate in noi.

Certo, è innegabile che Dante ci mancherà, che non possiamo far finta che nulla sia accaduto, ma è proprio attraverso il nostro impegno a continuare in ciò che Dante ha sempre creduto che manterremo vivo il suo ricordo, rinnovandolo quotidianamente.

Questo è l'impegno che noi tutti oggi ci assumiamo, perché nulla di quanto questo grande uomo ha fatto vada perduto cadendo nell'oblio.

Carissimo Dante, con gli occhi ancora lucidi ti affidiamo il nostro saluto, mentre compì il tuo ultimo volo verso quel cielo azzurro di libertà che tante volte hai solcato in guerra e in pace. Siamo certi che da lassù veglierai su tutti noi, sulla tua famiglia e su tutti i soci dell'Arma Aeronautica che è stata la ragione della tua vita. Il tuo viso sorridente avvolto nel caschetto bianco della tua inseparabile combinazione da volo è l'immagine che porteremo sempre nel nostro cuore.

Ed è con il sorriso che noi rispondiamo, ecco perché a tutti voi non chiedo un minuto di raccoglimento ma un fragoroso applauso come lui avrebbe certamente voluto".

Ciao Dante.



Aeroporto Cameri, 2011 I nostri Soci impegnati nel "sociale"



Il Socio Giuseppe Stefani, già pilota militare al 21° Gruppo, ha recentemente "spiccato il volo" verso il pianeta "Solidarietà", costituendo a Monastier di Treviso, una Fondazione, denominata "Fondazione onlus Maria Rosa Bellotti e Giuseppe Stefani", in memoria della moglie Maria Rosa Bellotti, scomparsa due anni fa.

Un primo gesto di generosità si è compiuto lo scorso mese di dicembre, quando, durante una cerimonia a Monastier di Treviso, alla presenza delle autorità locali, Giuseppe Stefani ha consegnato tre borse di studio ad altrettanti studenti di quella località, meritevoli per aver superato l'esame di terza media con una media compresa tra l'8 e il 10.

L'assegnazione di borse di studio a studenti meritevoli risponde ad una delle finalità stabilite dallo Statuto della Fondazione, che mira a svolgere attività di assistenza e promozione sociale con ogni connessa attività formativa ed educativa.



Il Socio M.llo Claudio Luparia, insieme ad un gruppo di volontari e con il supporto del Comune di Ottiglio, nei primi mesi del 2008 ha deciso di dar vita ad una struttura di Protezione Civile. Al progetto finanziato dalla Regione Piemonte gli ottigliesi hanno risposto positivamente costituendo un gruppo numeroso e sempre disponibile a sostenere le necessità del paese. Il coordinatore del Gruppo di Protezione Civile di Ottiglio, Claudio Luparia, unitamente al vice coordinatore Ersilio Scapin, anche lui Socio del Circolo, si occupa di monitorare le zone del paese più esposte ai danni legati agli eventi atmosferici. Il Sindaco di Ottiglio ha consegnato a Luparia, con una breve cerimonia in Comune, l'attestato di benemerita della Provincia di Alessandria.



Il Calendario del Circolo in giro per il mondo.



Herat - Afghanistan, 20 aprile 2010



Il Socio M.llo Giovanni D'Agnano del 1° R.M.V. (già ex 21° Gruppo Cameri) ci ha mandato una foto ricordo del suo periodo trascorso a Herat con il 21° Gruppo di Grazzanise a cui era stato temporaneamente assegnato per la manutenzione degli elicotteri AB 212. Dopo la Cerimonia del Cambio Comando del TOA Regional Command West, il M.llo D'Agnano ha vissuto "un ritorno alle origini" grazie alla presenza del Socio Gen. S.A. Tommaso Ferro (già Com.te del 53° Stormo) che ha arricchito il significato di questa foto.

Farah - Afghanistan, marzo 2011



Il Socio M.llo Maurizio Galata, ci ha inviato questa foto con la seguente dedica: "cari Soci come potete vedere, anche in Afghanistan mi porto sempre nel cuore un pezzo del 53. Dopo averlo fatto "volare" da Herat a Farah ho regalato il Calendario alle truppe Americane che con sacrificio operano in quella terra difficile. Lo stemma del 53 porterà sicuramente loro molta fortuna. A presto".



Il Calendario del Circolo in giro per il mondo.



Lo Manthang - Nepal, aprile 2011



Il Socio Capitano Franco Massi, ci ha mandato questa bellissima fotografia con la seguente dedica: "Circolo del 53 nel mondo, questa volta a Lo Manthang - 3850 mt. (Capitale del Regno dell'alto Mustang - Nepal)". Un saluto a tutti gli amici del Circolo del 53 da Franco Massi (Capitano in congedo, prima al C.M. 53° Stormo e poi al 1° R.M.V.). Il Circolo del 53 è grato all'Ing. Massi per questo dono che andrà ad arricchire la nostra, già nutrita, collezione fotografica.

Base Aerea Cambrai - Francia, giugno 2011



Le nostre "vecchie Tigri" del 21° Gruppo di Cameri, ci hanno mandato questa fotografia del 50° Tiger Meeting che si è tenuto sulla Base Aerea di Cambrai (Francia). Al meeting, quest'anno aperto anche alle "Tiger Senior", hanno partecipato i nostri Soci Gigi Piccolo, Andrea Scaltriti e Arnaldo Gudenzi. I "ragazzi" hanno raggiunto l'aeroporto francese "non più in volo ma in auto". Bravi!



Il Calendario del Circolo in giro per il mondo.



Turchia, giugno 2011



Anche Pierernesto Ottone ha voluto arricchire la nostra collezione di luoghi del mondo che hanno visto la presenza dei nostri Soci e nei quali è stato possibile portare la nostra "bandiera": il Calendario del Circolo del 53.

Questa volta ci troviamo in Turchia : la prima foto è a Instambul di fronte alla Chiesa di Aya Sophya (Santa Sofia) e la seconda sul Bosforo. Ringraziamo il nostro Socio Pierernesto, "gia Tigre 26" del 21° Gruppo a Cameri, ora pilota Comandante della Turkish Airlines, per il bel regalo che ci ha fatto.



ULTIMISSIMA !



Il Gen. Isp. Capo Esposito Ing. Domenico, già Capo del Corpo del Genio Aeronautico dal 1° Aprile 2010, ne ha assunto le piene funzioni, a seguito della ristrutturazione dell'Area Tecnico Amministrativa della Difesa, a far data dal 1° Giugno 2011.

"Don Mimi", come affettuosamente conosciuto in Forza Armata, indossa il doppio berretto di Direttore Generale degli Armamenti Aeronautici e di Capo del Corpo del Genio Aeronautico, due tra le più alte e prestigiose cariche nell'ambito del Dicastero della Difesa.



AVVISO IMPORTANTE



Si informano tutti i Soci che, in occasione del 21° Raduno (1° ottobre 2011), si procederà all'elezione del nuovo Consiglio Direttivo del Circolo del 53 (triennio 2011-2014).

I Soci che vorranno candidarsi dovranno comunicare il proprio nominativo, per iscritto, alla Segreteria del Circolo entro il 20 settembre 2011.



CIRCOLO DEL 53

21° Raduno, sabato 1° ottobre 2011

Informazioni ai Soci



Il 21° Raduno che si terrà sabato 1° ottobre 2011 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.
- Votazione per elezione "Nuovo Consiglio Direttivo".
- 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.
- Proclamazione eletti "Nuovo Consiglio Direttivo".

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 26 settembre c.a., la cartolina di adesione annessa al presente Notiziario.

RANCIO SOCIALE

La partecipazione al rancio comporterà una spesa indicativa di 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 "tavola calda" munito del regolare "buono pasto".

QUOTE SOCIALI

La quota sociale per l'anno in corso 2011 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 Conto Corrente Postale nr. 19669142.

Coloro, infine che, pur avendo ricevuto gli oggetti ricordo relativi all'ultimo 20° Raduno, non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2010 (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 delle 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;

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 25 novembre 2011, Specialisti e Piloti del 21° Gruppo si ritroveranno, come da tradizione, al Circolo Ufficiali di Veveri, per una cena di auguri 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 2011, alle ore 21.00, a Grazzanise, presso la "Tiger Lair" del 21° Gruppo, per il tradizionale scambio degli auguri di Natale.

Info presso il 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



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 e Umberto Belletti.
Fotocomposizione e stampa: Gierre grafica&stampa

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.

ERRATA CORRIGE

Per un errore del proto, alla pagina 2 del Notiziario N. 29 "Nuovi Iscritti al Circolo del 53 - anno 2010", apportare le seguenti modifiche:

- il nominativo del 1° Aviere Tridio Angelo (Autoreparto) deve intendersi annullato;
- l'Ente di appartenenza del 1° Aviere Crescini Fabrizio deve intendersi 5° Deposito Centrale A.M. anzichè Gruppo STO.