

# CIRCOLO del 53 notiziario



**Caro Socio, non mancare a questo importante appuntamento:  
Sabato 6 ottobre 2012  
"22° Raduno del Circolo del 53".**

*In questo numero:*

*Cerimonia del Cambio di Comando alla Direzione del  
1° Reparto Manutenzione Velivoli.*

*Un avvincente racconto del 21° Gruppo.*

*Ricordi di un periodo di vita trascorso a Cameri.*

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



*La Cerimonia al 1° R.M.V.*



**Aeroporto Cameri, 12 luglio 2012**



## **Il Col. G.A.r.n. Flavio Guercio nuovo Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli**

Giovedì 12 luglio sull'Aeroporto Militare di Cameri, alla presenza del Gen. D.A. Pierluigi Leonarduzzi, Comandante della 2<sup>a</sup> Divisione del Comando Logistico A.M., si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne alla Direzione del 1° Reparto Manutenzione Velivoli di Cameri tra il Col. Fabio Sciorella, Direttore uscente, e il Col. Flavio Guercio, subentrante.

Alla Cerimonia erano presenti le massime cariche istituzionali locali tra cui il Prefetto di Novara, Dott. Francesco Paolo Castaldo, il Sindaco di Cameri, Arch. Rosa Maria Monfrinoli, il Presidente della Provincia di Novara Ing. Diego Sozzani ed i rappresentanti della principali realtà del Comune di Bellinzago Novarese e della città di Novara.

Erano, inoltre, presenti numerose rappresentanze delle locali Associazione d'Arma, delle industrie aeronautiche, con cui il Reparto ha quotidiani rapporti, e delle realtà socio-economiche locali.

Il Colonnello Sciorella, Direttore uscente destinato ad assumere l'incarico di Capo Divisione presso la Direzione degli Armamenti Aeronautici, ha voluto ringraziare tutti coloro che lo hanno accompagnato nel corso del suo comando sottolineando in particolare **“la stretta collaborazione che ha contraddistinto i rapporti con gli Enti e i Comandi dell'Amministrazione Difesa. Grazie a questa sinergia è stato possibile conseguire importanti risultati”**.

Nel suo intervento, il Colonnello Guercio, ha sottolineato la **“fondamentale importanza del lavoro di squadra, focalizzando l'attenzione non tanto sui risultati, ma sugli effetti dei risultati, al fine di indirizzare l'impegno, la determinazione, i sacrifici di tutto il personale verso le attività più significative per la Forza Armata”**.

Infine, il Generale Leonarduzzi nel suo discorso ha voluto rimarcare **“la stretta connessione con il tessuto sociale testimoniata dalla nutrita presenza delle autorità locali.”** Il Comandante della 2<sup>a</sup> Divisione ha, quindi, ringraziato il Colonnello Sciorella **“per il livello di eccellenza raggiunto dal Reparto e per i risultati conseguiti nelle complesse attività di gestione dei sistemi d'arma Tornado e Eurofighter.”**

Ha, infine, augurato buon lavoro al nuovo Direttore per le attività future che porteranno il Reparto a confrontarsi con programmi ancora più ambiziosi.



**Il momento della Cerimonia nel quale il Col. G.A.r.n. Fabio Sciorella ha ceduto il Comando del 1° R.M.V. al Col. G.A.r.n. Flavio Guercio.**



**Il Col. Fabio Sciorella, Direttore uscente, saluta il “suo” personale e gli invitati.**



**Il Gen. D.A. Pierluigi Leonarduzzi, rivolge il saluto alle Autorità e al personale presente.**



**Il Col. Flavio Guercio, nuovo Direttore del 1° R.M.V., ringrazia tutti gli intervenuti.**



## Il Col. G.A.r.n. Flavio Guercio



**Il Col. Flavio Guercio, nuovo Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, saluta il Comandante della 2<sup>a</sup> Divisione del Comando Logistico, Gen. D.A. Pierluigi Leonarduzzi, al termine della Cerimonia.**

*Il Colonnello Flavio Guercio, proviene dai Corsi Regolari dell'Accademia Aeronautica, Corso Centauro 4°.*

*Ha conseguito la laurea in ingegneria Aeronautica nel 1988, il dottorato di ricerca nella disciplina "Ricerca Operativa" presso l'Università la Sapienza di Roma nel 2000, il Master in Studi Internazionali Strategico-Militari presso il CASD di Roma nel 2006 e il Master in Procurement Management presso il Università Tor Vergata di Roma nel 2009.*

*Nel tempo ha, inoltre, frequentato diversi corsi in ambito Forza Armata e istituti di formazione esterni, come il Corso Comando presso l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze, l'8° Corso Superiore di Stato Maggiore Interforze presso il Centro Alti Studi per la Difesa, corsi sulla qualità e su specifiche materie tecniche e gestionali.*

*E' stato assegnato al Reparto Sperimentale di Volo nel gennaio del 1989 ed ha conseguito la qualifica di Ingegnere Sperimentatore di Sistemi presso la R.A.F. College di Cranwell nel 1990.*

*Assegnato allo Stato Maggiore Aeronautica 4° Reparto, si è occupato della pianificazione delle attività di programmi di armamento e dei velivoli Tornado ed A.M.X.*

*Nel 2010 Flavio Guercio, con il grado di Colonnello, è stato trasferito alla Direzione Armamenti Aeronautici, dove in qualità di Capo Divisione si è occupato della attività contrattuale per l'acquisizione di sistemi avionici e di armamento.*

***Al Colonnello Guercio gli "auguri di buon lavoro" da parte del Consiglio Direttivo e dei Soci del Circolo del 53.***



**Il Col. Flavio Guercio, "quindicesimo" Direttore del 1° R.M.V.**



Aeroporto Cameri, 5 luglio 2012



## Il saluto del 1° Reparto Manutenzione Velivoli al Col. Fabio Sciorella



Giovedì 5 luglio il Colonnello Fabio Sciorella, volgendo a conclusione il suo periodo di Comando del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, ha voluto salutare tutto il personale del suo Reparto e quello del Comando aeroporto.

In questa occasione, volutamente informale ma non per questo meno carica di significato, ha rivolto ai convenuti parole di commiato per un periodo che ha definito "tra i più belli della mia carriera di Ufficiale che sicuramente rimarrà indelebile nella memoria".

Non molti sanno che durante il servizio svolto a Cameri, il Colonnello Sciorella ha svolto, sia pur per un breve periodo anche l'incarico di Comandante della Base. Per tale motivo il Comandante Tudini, a nome del Comando Aeroporto, ha consegnato al Colonnello Sciorella un dono, con motivazione goliardica, a ricordo delle sue "288 ore di Comando (di cui 96 festive)".

Il Circolo del 53 saluta il Colonnello Sciorella ringraziandolo per l'affettuoso e convinto supporto offerto al nostro sodalizio e gli augura sempre maggiori successi e soddisfazioni per il futuro.



Consegna da parte del Col. Fabio Sciorella del dono fatto al Reparto in ricordo del suo periodo di servizio quale Direttore.



Il Col. Tudini consegna al Col. Sciorella il dono goliardico a ricordo del suo periodo di Comando dell'Aeroporto di Cameri.



**Aeroporto Cameri, 28 marzo 2012**  
**89° Anniversario di Fondazione  
dell'Aeronautica Militare**



**Mercoledì 28 marzo il Comando Aeroporto, nella sua funzione di Presidio Aeronautico, ha celebrato l'89° Anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare con una cerimonia che ha avuto luogo nel ristrutturato hangar della Direzione Tecnica Eurofighter, già hangar del 3° Gruppo Efficienza Velivoli. All'evento erano presenti le massime Autorità Civili e Militari del territorio novarese, i gonfaloni della Provincia e dei Comuni limitrofi e numerosi Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma. Nella suggestiva cornice del nuovo hangar era schierato il personale militare in servizio presso gli Enti dell'Aeronautica Militare che operano sulla Base di Cameri.**



**Scorcio dello schieramento degli Ufficiali e del Picchetto armato.**



**Schieramento del personale partecipante alla Cerimonia.**



Novara, 14 aprile 2012



## Celebrazione del Precetto Pasquale Interforze



Giovedì 14 aprile alle ore 10.30, il Vescovo di Novara, Monsignor Franco Giulio Brambilla, ha celebrato presso il Duomo di Novara il Precetto Pasquale Interforze.

Alla funzione religiosa, concelebrata dal Cappellano Militare Don Andrea Aldovini, hanno partecipato i Comandanti e le rappresentanze di tutte le Forze Armate e Corpi dello Stato operanti nella Provincia di Novara.

L'evento è stato organizzato dal Comando Aeroporto di Cameri, nella sua funzione di Presidio Militare di Novara in occasione della preparazione alla Santa Pasqua.

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



Il personale del Presidio Militare e le Autorità Civili e Militari di Novara presenti alla celebrazione della Santa Messa in Duomo.



Il Vescovo di Novara saluta il Comandante dell'Aeroporto di Cameri e il Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli.



## Novara, 2 giugno 2012 Festa della Repubblica



**Il Comando Aeroporto di Cameri nella sua funzione di Comando di Presidio Militare di Novara ha organizzato e coordinato la cerimonia militare che ha avuto luogo la mattina di sabato 2 Giugno presso il monumento ai Caduti in Novara (Viale IV Novembre).**

**Alla cerimonia hanno partecipato tutte le componenti delle Forze Armate e Corpi dello Stato presenti sul territorio. A essi si sono uniti i labari delle Associazioni combattentistiche e d'arma ed i Gonfaloncini dei Comuni limitrofi al capoluogo del novarese. Hanno presenziato tutte le massime autorità cittadine, tra cui il nuovo Prefetto di Novara Dott. Francesco Paolo Castaldo che ha passato in rassegna lo schieramento accompagnato dal Colonnello Alessandro Tudini, Comandante dell'Aeroporto di Cameri e Comandante del Presidio Militare.**

**Nel programma è stata prevista l'effettuazione della cerimonia dell'alza Bandiera; a seguire sono state deposte cinque corone d'alloro in onore ai Caduti per la Patria, di cui una da parte del Comando Presidio.**

**La Cerimonia si è conclusa presso la Prefettura di Novara, dopo una breve sosta in Piazza Duomo e al Broletto.**



**L'Alzabandiera, come da cerimoniale, dà inizio alla Celebrazione.**



**Una parte della Cerimonia si è svolta anche in Piazza Duomo.**



# Il 21° Gruppo nel cuore “La notte della civetta”



racconto di Dino Fabbri

.....È uno di quei giorni che ti prende.... cantava Ornella Vanoni agli inizi degli anni 70 riferendosi ad una sorta di amorosa malinconia...., qualche anno più tardi, in un giorno qualunque e in un contesto completamente diverso, ciò che prese me fu una moderata noia con lieve componente ansiogena in previsione di una 24 ore da trascorrere segregato in aeroporto in attesa di un eventuale ordine di decollo immediato; era un tardo pomeriggio d'inverno dell'81, non ricordo il giorno esatto ma il mese sì, dicembre: fuori ormai completamente buio, aria secca e frizzante, cielo terso, sera stellata senza luna, insomma esattamente l'opposto del tempo che abitualmente infagotta la base aerea di Cameri durante il periodo invernale quando nebbia e umidità la fanno da protagoniste; in palazzina-allarme, da qualche tempo la mia seconda casa, la solita squadra di 8 persone, 2 piloti e 6 specialisti premurosi custodi di una coppia di F-104-S armati e riforniti di tutto punto, ma anche scrupolosamente “prevolati”, pronti cioè a reagire (decollare) in tempi brevissimi: 5 minuti al massimo.



L'autore del racconto: il Col. Pil. Dino Fabbri, ai tempi in cui era Comandante del 37° Stormo di Trapani nel 1995/1996.

Sino a quel momento la giornata era trascorsa abbastanza velocemente: la consueta routine d'ufficio che i piloti in servizio d'allarme potevano comunque sbrigare dalla sede del gruppo di volo, l'indimenticato 21esimo “tigre”, rigorosamente esclusi dal programma addestrativo, ma con un orecchio, anzi due, sempre ben orientati e tesi a percepire se dall'altoparlante della linea calda provenisse un brontolio che potesse assomigliare, anche vagamente, ad un ordine di decollo (scramble); nel qual caso lesti come la folgore sarebbero saltati sulla “sfruttatissima Fiat panda targata A.M.” in attesa con le portiere aperte e chiavi nel quadro, avrebbero con questa attraversato a **bombazza** la

pista, bloccato le ruote ai piedi della scaletta dei velivoli, si sarebbero catapultati a bordo, messo in moto il jet con la collaborazione del personale di terra e una volta arrivati in pista liberati tutti gli oltre 8000 kg di spinta per volare a fionda contro la “minaccia”.



I protagonisti del nostro avvincente racconto: i Ten. Col. Gianni Pozzati e Dino Fabbri, in posa davanti al mitico F.104.

Come forse si sarà capito, quel dì uno dei piloti ero io, l'altro, con funzione di capo allarme, Gianni, mio compagno di corso in Accademia: entrambi giovani capitani ma già esperti “combat ready”, tutti e due entusiasti della carriera intrapresa, ma soprattutto fanatici del volo con lo “spillone” (il nomignolo affibbiato in Aeronautica al bisonico superstarfighter); ragione per la quale una giornata di lavoro senza alzare il sedere da terra ci sembrava sprecata, un po' come mangiare un cibo poco gustoso: ti lascia il palato insoddisfatto; ad ogni buon conto l'attività di volo addestrativa era terminata, tutti gli aeroplani capottati, gli uffici chiusi e il personale aveva o stava abbandonando la nave; al sottoscritto ed al suo caposervizio, salutati comandante e colleghi, non rimaneva altro da fare che rientrare nella gabbia delle tigri, leggasi palazzina-allarme, per attendere pazientemente di smontare dal turno alle 9 del giorno dopo, ormai rassegnati a non assaggiare sino ad allora alcun “cibo gustoso”.

Nel felino recinto era già in attesa per il briefing serale l'ufficiale meteo il quale, con abbondanza di carte ed un forbito eloquio tecnico che spaziava dalle isobare ai gradienti, dallo zero termico al centro di alta pressione, ci dimostrò ciò che era evidente anche al mio gatto, e cioè che la serata era splendida e la nottata non sarebbe stata da meno, un pò fredda forse, ma limpida e totalmente priva di nuvole; così Cameri e così tutti gli alternati che garantivano assistenza: una vera rarità! Orbene, poiché mancava ancora un'oretta abbondante alla cena, mi cimentai nel passatempo preferito di un pilota in servizio d'allarme: convincere il controllore radar in turno di sorveglianza che sul suo schermo, se avesse ben guardato, vi avrebbe scorto una traccia sconosciuta, magari ostile, perciò meritevole di essere intercettata e identificata; trattavasi in realtà di un fiacco tentativo di indurre chi di dovere a ordinare il decollo della coppia in prontezza, esperimento che, mi rendevo perfettamente conto, aveva le stesse probabilità di successo di quelle di un ferro da stiro di rimanere a galla dentro una vasca piena d'acqua, ma che qualche volta, soprattutto in passato, aveva dato i suoi bei risultati.

E come volevasi dimostrare Mauro, abilissimo guidacaccia di Puma Radar e controllore di turno, non volle saperne di farsi corrompere, anzi mi ricambiò con la stessa moneta: "guarda Dino" mi disse "non si muove proprio niente stasera e anzi per il freddo anche le civette vanno a piedi!" Beh, comunque ci avevo provato; a questo punto rimaneva ben poco da fare: meglio dare una sbirciata al quotidiano ed accendere la televisione in tempo per il telegiornale della sera, mentre il mio capo, spaparanzato sulla poltrona, si predispondeva per l'immane rapporto telefonico serale con il suo più autorevole (e severo) superiore: la moglie.

La cena arrivò puntuale alle 20, servita dalla operosa mensa aeroportuale, al termine della quale, dopo il "caffè dei notturni", si svolse il consueto rituale postprandiale: si trattava di preparare per la notte incombente i due sofisticati e costosi marchingegni, ardite evoluzioni delle ali di cera del mitologico Icaro, rimaste disoccupate sino a quel momento; sì, un pò come il papà e la mamma danno il bacino al piccolo prima di dormire mentre affettuosamente gli rimboccano la copertina; i velivoli furono così messi in moto e nuovamente verificati i principali impianti, proprio come se si dovesse decollare subito dopo, il tutto mediante una serie di controlli denominati in gergo delle "5 dita": si provarono cioè in sequenza, identificati per l'appunto e richiamati ciascuno dalle dita delle mani, i comandi di volo, l'aerofreno, i trim, i damper, l'APC, i flaps, il rain remover, i flabelli del cono di scarico ed il motore, il tutto con rapida intesa e perfetta sinergia tra pilota a bordo e crew chief a terra; a conclusione, esultante per la riconfermata efficienza, fu l'urlo liberatorio del J-79 (il propulsore) spinto al massimo regime: un trionfo di decibel che squarciò la placida notte, pur se per pochi secondi, e che pareva volesse gridare al pilota: tutta la mia potenza come sempre è a tua disposizione, conta pure su di me.

OK, con il prevolo notturno dei 2 "spilloni" le prime 12 ore di servizio erano trascorse; al personale non rimaneva che organizzarsi per la notte, intimamente consapevole

della scarsa probabilità, statisticamente comprovata, che alla coppia venisse richiesto un intervento a così tarda serata anche solo per testare la reattività del sistema (practice scramble); alle 21,30 quindi gli specialisti si radunarono attorno al tavolo della sala da pranzo per un pinnacolo mentre Gianni ed io preferimmo ritrarci nella nostra saletta e guardare un pò di televisione; il film non doveva essere poi così interessante dal momento che verso le 22,30 di comune accordo e con la palpebra parzialmente calata, spenta la televisione decidemmo che era giunto il momento di agevolare un rapido ma efficace incontro con Morfeo, il dio dei sogni.



**Cameri, 21/12/2006 - Il Col. Dino Fabbri, quale Comandante dell'Aeroporto, così riceveva, all'esterno della Tiger House, i Piloti partecipanti alla cena del 21° Gruppo per gli auguri di Natale.**

Grugnita la buona notte, ci sdraiammo sulle rispettive brande con la seguente configurazione: il sottoscritto completamente vestito scarponi da volo compresi, Gianni in tuta ma senza calzari, questi ordinatamente appaiati ai piedi del letto in una posizione x che avrebbe dovuto costituire il più conveniente (probabile) punto di incontro con i piedi del legittimo proprietario nel caso di un repentino cambiamento dalla posizione sdraiata a quella eretta; a tal proposito le correnti di pensiero erano molteplici: chi sosteneva che era meglio riposare completamente vestiti per ridurre i tempi di reazione, chi invece per contro preferiva spogliarsi del tutto, pronto a dimostrare che gli 8-10 o anche 15 secondi necessari per indossare la combinazione da volo in caso di necessità non avrebbero significativamente inciso sull'obbligo di rispettare il limite dei 5 minuti per staccare le ruote da terra.

E poiché "electa una via non datur cursus ad alteram" il sottoscritto rimase vestito di tutto punto, scarponi compresi, ma ciò non gli impedì di passare in tempi rapidissimi dal disorientamento al coma vigile, dalla perdita di conoscenza alla benefica fase rem, ricca di sogni e fantasie di ogni genere; non saprei dire a che ora, e nemmeno se fosse propriamente un sogno, ma qualcosa tentò insistentemente quanto fastidiosamente di richiamarmi alla realtà poichè sembrava che qualcuno, più di uno, parlasse all'interno della stanza e molto maleducatamente si divertisse addirittura ad emettere sgradevoli pernacchie; nonostante ogni mia resistenza

tesa al rifiuto di riacquistare anche il più piccolo barlume di coscienza, non potei fare a meno di percepire alcuni ritagli del fenomeno che più o meno suonava così: "prrrr... pronto Cameri....prrr... come mi ricevi....prrr... quattro quinti e tu?...prrrr.... forte e chiaro... prrrr...allora **scramble, scramble, scramble**, per due hotel eco.....prrr... salita gate...alfa 370....a sinistra 030 ....prrr...con puma oscar 66 .....prrr... lo squawk 3/15... ricevuto Cameri?...OK ricevuto Puma...."

Alla parola "scramble" l'occhio si sbarrò, ma prima del panico il suono lancinante di una sirena mi trafisse il cervello ancora latitante scomponendolo in mille pezzi ciascuno dei quali, in compenso, totalmente inaffidabile; comunque uno e un solo file era contenuto nella ram del mio cranio in quel frenetico momento: una sirena urla..., allora devi correre! Escludendo un percorso al coperto dentro la stanza, l'unica direzione possibile doveva essere verso la porta, oltre la soglia, attraversando la quale, un attimo prima di uscire, percepii vagamente le imprecazioni del Gianni alle prese con la ricerca dei propri scarponi o più probabilmente con il tentativo di calzarli correttamente.

Ero d'un tratto balzato in piedi con la pressione arteriosa a 20 che stentava a salire, in corsa spasmodica verso una luce costituita dai fari dell' hangaretto che riparava i due velivoli d' allarme, mentre i pixel del mio cervello tardavano a comporsi in maniera soddisfacente continuando a fornire una visione degli accadimenti del tutto confusa, nonostante il freddo intenso sferzasse il viso e le mani scoperte;

malgrado ciò raggiunsi ansimante la scaletta del velivolo avendo messo a fuoco in quel brevissimo lasso di tempo un preoccupante convincimento che purtroppo mi pareva abbastanza attendibile: dovevo mettere in moto l'avione e partire in gran carriera, ma come, dove, perchè? Si vedrà! Per prima cosa è indispensabile, pensai, salire a bordo; una volta adagate le chiappe sul Martin Baker (il seggiolino eiettabile del velivolo) ecco il miracolo, le mani andavano da sole e gli occhi controllavano ciò che ancora la testa tribolava a concepire; in rapida successione la piattaforma inerziale fu posta su "align", il contasecondi avviato, il pacco di sopravvivenza, alloggiato sotto il sedile, venne collegato al giubbotto di salvataggio, le giarrettiere agganciate alle gambe mentre le due robuste mani dello specialista, arrampicatosi non visto sulla scaletta immediatamente dietro di me, stringevano le cinghie di sicurezza che mi assicuravano saldamente al seggiolino e quindi al paracadute.

Un veloce sguardo all'esterno dell'abitacolo mi confermò che tutti i componenti della squadretta d'allarme erano febbrilmente presi dalle loro mansioni e anche Gianni si stava agitando nel cockpit del velivolo a fianco intento come me a legarsi, scrupolosamente assistito dal suo crew chief: chissà se aveva gli scarponi ai piedi mi sorpresi a pensare? Scacciai subito l'interrogativo perchè il rombo dell'atlas, il generatore di aria compressa indispensabile per avviare il J-79, mi fece capire che tutto era pronto per dare inizio alle danze: mentre azionavo entrambi gli starter della messa in moto riflettei che questa volta il mio capo-collega,



Aeroporto Cameri, luglio 1988. Il Ten. Col. Dino Fabbri, Comandante del 21° Gruppo, in posa sul piazzale di volo accanto all'F.104 Special Color, con una "vera" tigre, emblema dei Gruppi di Volo e dei Piloti partecipanti al 20° Nato Tiger Meet.

con o senza scarponi, avrebbe dovuto accontentarsi di mangiare la polvere del mio yet, pensiero che mi fece storcere la bocca, già costretta nella maschera ad ossigeno, in un sorriso compiacente: quella sana rivalità costantemente presente nella casta dei piloti da caccia, sempre pronta a ricercare nel gruppo il più abile, il più veloce, il più aggressivo, questa notte avrebbe giocato a mio favore e contro il povero Gianni, così almeno pensavo.



**21/12/2003 - Il Col. Dino Fabbri con due tigrotti all'interno della Tiger House durante la cena per gli auguri di Natale.**

Qualche frazione di secondo ancora per accendere i principali apparati di bordo mentre il motore aveva stabilmente raggiunto il regime minimo del 67% dei giri e già l'ottimo Ennio, il capo crew chief addetto al mio velivolo, tolte le spine di sicurezza del sedile eiettabile, mi segnalava correndo veloce davanti allo spillone che potevo iniziare a rullare; con i controlli ormai tutti completati, rimaneva solo da posizionare l'interruttore della piattaforma inerziale su "nav" per potermi muovere, ma appena lo feci il pannello avarie mi segnalò il malfunzionamento dell'impianto con conseguente "no go" da parte dell'orizzonte artificiale: ecco, al lento diradarsi della nebbia del mio cervello ancora sonnacchioso si aggiungeva una ulteriore, sgradita, scarica di adrenalina: l'avaria indicata non avrebbe consentito il volo: che fare, ignorarla o applicare la prevista procedura che prevedeva il riallineamento della piattaforma con un ritardo di un minuto abbondante sui tempi di decollo? No, era notte, non si poteva rischiare di partire senza indicazioni attendibili di assetto del velivolo e di prua: la decisione fu presa in un istante, l'interruttore riposizionato su "align" e il contasecondi nuovamente in funzione per cronometrare il minuto necessario al nuovo allineamento.

Solo in quel frangente, guardando necessariamente l'orologio di bordo, mi resi conto che era quasi l'una del mattino, mentre allo sguardo interrogativo del "troppo in fretta considerato mangiatore di polvere" dovetti mio malgrado rispondere con uno spazientito cenno della mano che stava a significare "vai pure avanti, vai pure a quel...."; il boato del suo propulsore non si fece attendere oltre, spinto quasi al massimo per trascinare il velivolo fuori dall'hangaretto e procedere il più velocemente possibile

verso la pista di decollo; mentre ancora un pò frastornato guardavo con insistenza la lancetta dei secondi che sembrava inspiegabilmente rallentare sempre più, il velivolo del capo si fermò all'ingresso della pista per gli ultimi controlli da parte dell'armiere: mi scappò allora una mezza imprecazione studiata appositamente per incitare la lancetta del cronometro che finalmente, forse spaventata, si decise ad attraversare il numero 12 del quadrante decretando questa volta la piena operatività dell'apparato e consentendo a mia volta di abbandonare in gran carriera l'area di parcheggio all'inseguimento di quel paragnosta del Gianni che sospinto dalla regolare ma pur sempre impressionante fiammata del suo post-bruciatore (ossia di quell'impianto di sovralimentazione che azionato dal pilota mediante la stessa manetta del gas consente di raddoppiare quasi la spinta del reattore, pur con considerevole aumento del consumo di carburante), aveva ormai staccato le ruote da terra.

Nel brevissimo percorso che mi separava dalla testata pista copiai in cuffia ripetendole le autorizzazioni della torre di controllo (quelle del "sogno" per intenderci, che in gergo sono definite "clearance"), rifeci un giro di controlli in cabina, verificai visivamente che l'armiere avesse tolto tutte le spine di sicurezza dei missili alloggiati sotto le ali e finalmente mi ritrovai, dopo circa 4 minuti dal tragico risveglio ed ancora bastantemente frastornato, lanciato come una schioppettata tra due file di luci bianchissime parte delle quali scorrevano sempre più rapidamente all'indietro mentre tutte le altre si congiungevano lontane proprio davanti ai miei occhi: l'ebbrezza dell'accelerazione mi procurò un rilassante languore e quasi mi convinse di essere ancora immerso nel sogno di prima piuttosto che costretto nell'angusto spazio dell'abitacolo di un F-104-S e scaraventato dalla mano di un gigante fino al limite superiore del cielo. ....

(...continua)

**Caro Socio vuoi sapere come è andata a finire?  
Se rinnovi la quota sociale, la leggerai sul prossimo  
Notiziario del Circolo.**





# I Lancieri Neri ritornano a Cameri

Saranno presenti al 22° Raduno del 6 ottobre 2012



Dopo i Diavoli Rossi, nel 1958 l'Aeronautica Militare decise di affidare il compito di pattuglia ufficiale per l'anno 1959 ai Lancieri Neri della 2<sup>a</sup> Aerobrigata di Cameri da poco equipaggiata con il velivolo F. 86 E Sabre. L'Aerobrigata era composta da tre gruppi di volo che operavano in due Basi diverse: l'8° Gruppo a Montichiari e il 13° e il 14° a Cameri.

Il debutto avvenne il 18 febbraio 1959 sull'aeroporto di Vicenza. Seguirono le esibizioni del 2 e dell'8 aprile a Napoli e a Cameri prima del debutto internazionale di Bitburg dell'11 aprile in occasione del 10° Anniversario della NATO dove i Lancieri Neri si confrontarono, con successo, con altre pattuglie acrobatiche europee. Subito dopo, a maggio, i nostri Lancieri divennero la prima pattuglia italiana ad esibirsi in Inghilterra alla manifestazione di Wethersfield, eseguendo il programma acrobatico completo con sei velivoli.

Il mese di giugno vide la formazione nuovamente impegnata all'estero, sulle basi tedesche di Furstenfeldbruck e di Norvenich. Si esibirono poi ad Aviano e il 5 luglio a Torino Caselle in occasione del cinquantenario del primo volo di un aeroplano italiano. Dopo una esibizione a Boscomantico di Verona, ad agosto, si confrontarono in Francia con i Skyblazers, i Black Arrow e la Patrouille de France, di fronte a più di cinquecentomila persone che li ammirarono dalla spiaggia di Royan.

Poi altre esibizione a Vicenza, Reggio Calabria e Cameri prima di affrontare nel mese di ottobre l'impegnativa trasferta in Persia nel corso di una importante manifestazione aerea, nei cieli di Mehrabad, dove i piloti ricevettero personalmente le congratulazioni dallo stesso Scia Reza Pahlavi.

Al rientro in Italia, prima di passare le consegne ai Getti Tonanti, si esibirono a Cagliari, a Pomigliano d'Arco e per l'ultima esibizione, il 27 dicembre, ad Amendola.





# I Piloti:



Cap. Andrea NENCHA (capoformazione) - 14° Gr.

Cap. Luciano BONALUMI - 8° Gr.  
Ten. Arturo RESCH - 14° Gr.  
Ten. Italo TONATI - 14° Gr.  
S.Ten. Erminio CARANTI - 13° Gr.

Serg. Magg. Giuseppe FRESCURA - 8° Gr.  
Serg. Magg. Dante GOLINELLI - 13° Gr.  
Serg. Magg. Antonio PADOVAN - 13° Gr.  
Serg. Giovanni DAL FORNO - 14° Gr.



Nella foto da sx: Cap. Andrea Nencha - Ten. Arturo Resch - Ten. Italo Tonati - Serg. Magg. Antonio Padovan - Serg. Magg. Giuseppe Frescura - Serg. Magg. Dante Golinelli.



Teheran, 18 ottobre 1959, Base Aerea di Mehrabad: lo Scià di Persia Reza Pahlavi si congratula personalmente con i Piloti Lancieri Neri della 2<sup>a</sup> Aerobrigata, Cap. Andrea Nencha, Ten. Italo Tonati e Ten. Arturo Resch (nella foto) al termine della loro brillante esibizione.



**Aeroporto Cameri, 19 - 30 marzo 2011**

## **Corso di cultura Aeronautica**

**Gli studenti di Novara in volo con i piloti dell'Aeronautica Militare**



**Dopo tanti discorsi, finalmente il primo incontro degli studenti partecipanti al corso con il velivolo Siai S.208/M: tutti a bordo!**



**Presentazione del Corso di Cultura Aeronautica da parte del Com.te Col. Tudini ai Rappresentanti degli Istituti Scolastici.**

Venerdì 23 marzo, presso l'Aeroporto Militare di Cameri, è stato presentato il Corso di Cultura Aeronautica organizzato a favore degli studenti della città di Novara.

All'incontro erano presenti il Dirigente dell'Ufficio Scolastico Provinciale di Novara, Dott. Giuseppe Bordonaro, il Comandante dell'Aeroporto Militare, Colonnello Alessandro Tudini, il Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, Col. Fabio Sciorella, i rappresentanti degli istituti scolastici che hanno aderito all'iniziativa e gli operatori degli organi di informazione locali.

Il corso, completamente gratuito, ha avuto inizio il giorno 19 marzo per una durata complessiva di due settimane di attività per un totale di duecentottanta studenti partecipanti.

Svolto dal Comando Aeroporto Centro di Volo a Vela dell'Aeronautica Militare, in collaborazione e con il supporto del Comando Aeroporto di Cameri, il corso era rivolto agli studenti di ambo i sessi degli istituti di formazione secondaria superiore di Novara, di età compresa tra i sedici ed i venti anni.

E' stata prevista una serie di lezioni a carattere informativo sui principi basilari del volo, tenute dai piloti istruttori del Centro di Volo a Vela presso l'aula magna dell'Istituto Tecnico Industriale "Fauser" di Novara ed una parte pratica in volo, presso l'Aeroporto di Cameri, effettuata con velivoli militari Siai S.208/M.

L'iniziativa, nata da una pluridecennale collaborazione tra l'Aeronautica Militare ed il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, rientra tra le attività informative ed orientative volte a diffondere la cultura aeronautica tra i giovani del Paese. Il Corso è terminato venerdì 30 marzo con la cerimonia di chiusura e di premiazione. A tutti i partecipanti al corso è stato rilasciato un attestato di frequenza che darà diritto ad un punteggio di merito in alcuni concorsi per l'arruolamento in Aeronautica Militare.



**Incontro degli studenti con i locali organi di informazione.**



**Lezioni sui principi basilari del volo tenute dai Piloti Istruttori.**



Aeroporto Cameri, 29 marzo 2012



## Le Commissioni Difesa del Senato e della Camera in visita al cantiere FACO JSF



Mercoledì 29 marzo, una delegazione delle Commissioni Difesa del Senato e della Camera dei Deputati accompagnate dal Sottosegretario alla Difesa Dottor Gianluigi Magri e dal Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi, Comandante Logistico A.M., è giunta a Cameri per visitare l'area del cantiere Final Assembly and Check Out (F.A.C.O.) destinato all'assemblaggio del velivolo F35/Joint Strike Fighter (J.S.F.).

All'arrivo in Base, i parlamentari sono stati ricevuti dal Colonnello Alessandro Tudini, Comandante dell'Aeroporto e dal Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli, Colonnello Fabio Sciorella.

Recatisi nell'area di interesse, i membri delle Commissioni hanno assistito ad un briefing introduttivo riguardante il cantiere F.A.C.O. J.S.F.

La visita è quindi proseguita all'interno del cantiere stesso dove la delegazione ha potuto verificare lo stato di avanzamento dei lavori. A conclusione della visita, il Sottosegretario Magri nel firmare l'albo d'onore della Base ha espresso parole di vivo apprezzamento per le attività svolte e per i risultati conseguiti.



Un momento di cordiale incontro presso la mitica "Tiger House".



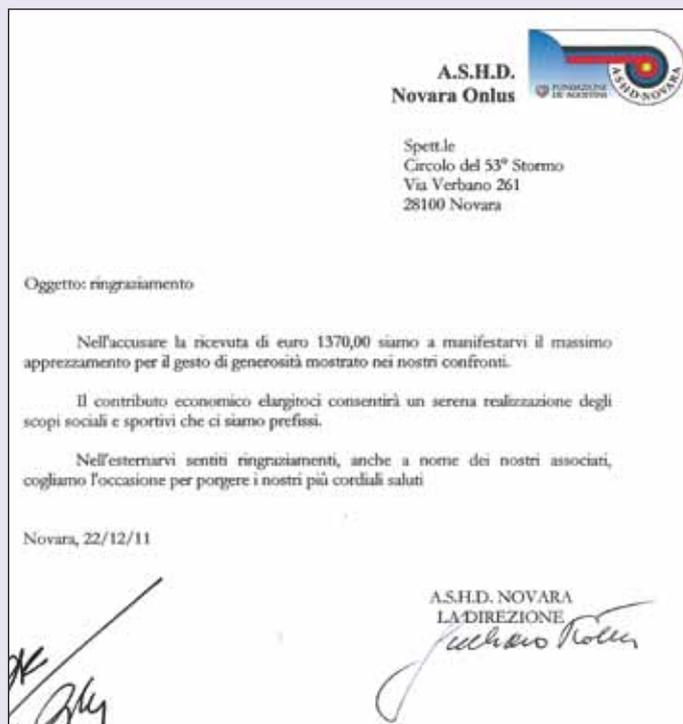
Il Sottosegretario Magri mentre firma l'Albo d'Onore del Reparto.



## Aeroporto Cameri, 18 dicembre 2011 Donazione A.S.H.D.



Il Presidente del Circolo del 53, Gen. Giulio Mainini, ha consegnato al Presidente dell'A.S.H.D. di Novara, Comm. Giuliano Kotten, i fondi raccolti durante il 21° Raduno. La consegna è avvenuta presso il Circolo Sottufficiali di Veveri durante l'incontro per gli auguri di Natale che ogni anno l'Associazione programma presso la nostra struttura. Il Presidente Kotten ha inviato al Circolo una lettera di ringraziamento e di apprezzamento a nome dell'Associazione.



### Aeroporto Cameri, 18 e 19 aprile 2012

## Quinto Gran Premio Forze Armate e Corpi dello Stato



Si è svolta, presso il Campo di Tiro a Volo dell'Aeroporto Militare di Cameri, la quinta edizione del Gran Premio Forze Armate e Corpi dello Stato di fossa olimpica e skeet. Seguendo una ormai consolidata tradizione maturata nel corso delle precedenti edizioni, i migliori tiratori delle Forze Armate e dei Corpi dello Stato provenienti da tutta Italia si sono affrontati in due giorni di gara presso la struttura sportiva aeroportuale. Per la prima volta, quest'anno, tra i tiratori figurava anche una rappresentativa del settore giovanile. La cerimonia di premiazione dei vincitori si è tenuta, giovedì 19 aprile, alla presenza del Prefetto di Novara, il compianto Dott. Giuseppe Amelio, recentemente scomparso, del Comandante dell'Aeroporto di Cameri, Col. Alessandro Tudini, del Direttore del 1° R. M. V., Col. Fabio Sciorella e di numerose Autorità Civili e Militari.



Novara, 22 marzo 2012

## Ricordiamo il Gen. S.A. Guglielmo Specker



**Lecce, 4 novembre 1951: sfilata per le celebrazioni della Vittoria del 1918. Il Capitano Guglielmo Specker al Comando della Compagnia di Formazione che vedeva, composta dagli Allievi Ufficiali Piloti di Complemento, l'Aeronautica in testa allo schieramento.**

### **CIAO, GENERALE SPECKER** *di Guglielmo P.Canham*

Una persona alta ed elegante che non avrebbe sfigurato in una stampa dell'ottocento, un gentiluomo dai modi cortesi, dalla parola pacata e dal gesto misurato. Così appariva, a Lecce, l'allora capitano Specker a noi del Primo Corso Ufficiali Piloti di Complemento del dopo-guerra.

Dirigeva il programma di "Esercizi bellici elementari" ed aveva un modo chiaro di esprimersi e di spiegare, sempre con quel suo fare un po' distaccato, raffinato, ed elegante, con la "r" morbida e quasi omessa.

Ci iniziava ai misteri dell'intercettazione e dell'attacco al suolo e dirigeva di persona, al poligono di "Punta della contessa", i tiri reali con il G.59 e con il Mustang.

Proveniente dal corso "Rex" dell'Accademia Aeronautica, era giunto al 3° Stormo Caccia nel tardo 1939 ed era stato assegnato al 18° Gruppo rischierato a Mondovì. All'apertura delle ostilità, a giugno del '40, da Albenga e da Novi Ligure, su C.R.42, prese parte a numerose missioni nei cieli della Francia meridionale. Poi, nell'ambito delle poco fortunate operazioni del 18° Gruppo contro l'Inghilterra, condusse a termine missioni di scorta ai bombardieri, sia sulla Manica che sul territorio nemico.

Rientrato in Italia, ne ripartì in breve – ma sempre con il 3° Stormo – alla volta della Libia per un intero ciclo operativo, durante il quale sostenne numerosi combattimenti, conseguendo vittorie, sia individuali che in collaborazione.

Guarito da una ferita di guerra, fu riassegnato al 3° Stormo frazionato sulle basi di Cerveteri, Campino e Palidoro per tentare la difesa di Roma, contro le ormai preponderanti forze alleate.

Dopo la guerra fu assegnato alle Scuole di Volo (nell'incarico che abbiamo visto) e successivamente, al 2° Stormo Caccia dove, tra i vari incarichi, espletò quello di Comandante del 13° Gruppo. Sempre in forza al 2° Stormo (successivamente trasformato in 2<sup>a</sup> Aerobrigata) conseguì il passaggio prima sul velivolo D.H.100 "Vampire" e, più tardi, su F.86 E "Sabre". Dopo il comando della Base Aerea di Cameri (ottobre 1963) ed alcuni anni alla 1<sup>a</sup> Regione Aerea – Milano, lasciò il servizio attivo per limiti di età.

Dal 1991 fu Presidente della Sezione di Novara dell'Associazione Arma Aeronautica. Concluso anche quest'impegno, fu nominato Presidente Onorario. In tale posizione si è avviato sui sentieri dell'eternità giovedì 22 marzo, avendo già compiuto i 96 anni.

Ciao, Generale Specker, ci rivedremo oltre le rugie del cielo, nei lassù celesti campi. Per ora ci mancheranno la Tua parola pacata, il Tuo gestire da gran signore ed i Tuoi baffoni, che Ti rendevano inconfondibile.....

Guglielmo P.Canham

Cuneo, 30 marzo 2012



Aeroporto Cameri, 31 ottobre 1984



## Ricordi del 1° Centro Manutenzione Principale di Giovanni Perrone Compagni



Fotografia donata dagli Ufficiali del 1° C.M.P. al Ten. Col. Giovanni Perrone Compagni il giorno in cui ha lasciato l'incarico di Direttore del Reparto con le firme dei "fondatori": Magg. D'ERRICO - Cap. LENTINI - Magg. ADAMO - Ten. MARI - Ten. DONATO - S.Ten. GRASSI - Cap. DELLA BELLA - Cap. LEONI - Cap. BONAVOGLIA - Cap. PETILLO - Ten. MARINONI - Cap. TOSELLI - Cap. LI CAUSI - Cap. PIO LOCO detto BOSCARIOL - T.Col. PERRONE COMPAGNI - Magg. CIPOLLETTA - Magg. CANNICI - Cap. CECCHIN - S.Ten. UBERTI - Magg. RESTIVO - Magg. CIOLLI - Cap. FURLANO. Mancano, perché assenti, le firme di: ESCULAPIO, GIUSTO, TRENTIN, MELE, NICOLELLA.





Aeroporto Cameri, dicembre 1983

## Ricordi del 1° Centro Manutenzione Principale di Giovanni Perrone Compagni



Nel giornaliero scottò del 21° Gruppo, che impiegava gli snelli ed affilati F.104S nei confronti dell'appena arrivato Tornado, si inserì anche la consegna, nel 1983, da parte del M.llo Piero Scarponi, "capo del controtavolo", di un Tornado modificato da ferro da stiro, in occasione della cena per lo scambio degli auguri di Natale dei Piloti e degli Specialisti del 21° Gruppo.

Quel modello mi ha seguito in tutti gli incarichi/uffici nella mia carriera, sollevando curiosità e domande soprattutto nei visitatori stranieri (inglesi o tedeschi) che interpretavano il grosso manico come un'antenna elettronica. Confondevano così uno scherzo con un ipotetico modello di prototipo di aeroplano per guerra elettronica etc!!!





## Incontri dei Soci



Oleggio, 28 marzo 2012. Un piccolo gruppo di Ufficiali dell'ex 3° Gruppo Efficienza Velivoli (meno uno!) si sono incontrati con il loro "Past Commander" il Gen. Isp. Capo Giovanni Perrone Compagni, presso un ristorante di Oleggio, per un incontro conviviale durante il quale ciascuno ha voluto ricordare momenti di vita vissuta in quel "lontano" periodo.



Veveri, 22 giugno 2012. Alcuni tra i tanti che hanno fatto parte del 3° G.E.V. / 1° C.M.P. si sono ritrovati al Circolo Ufficiali per un incontro che voleva rinverdire tanti ricordi di un affascinante passato. Il Gen. Isp. Capo Giovanni Perrone Compagni li ha "accolti" tutti con lo stesso calore sempre dimostrato da quando fu responsabile, fino al 1984, dell'attività del Reparto.



Gallarate, 3 luglio 2012. Alcuni Piloti del 21° Gruppo residenti nella zona "del no-varese" si sono incontrati in un noto ristorante cittadino per trascorrere qualche momento di serena allegria con la speranza e l'invito agli assenti che il prossimo incontro possa essere più numeroso. Da Sx in piedi riconosciamo: Manca, Zanini, Artioli, Boano, Bellucci, Ottone; seduti: Bolla, Mainini, Scaltriti.



Montebelluna, 15 febbraio 2012

## Non ho dimenticato Cameri

Lettera al Presidente del Circolo del 53 Gen. Giulio Mainini  
del M.Ilo Antonio Tedeschi



Le scrive Antonio Tedeschi, quel vecchio Marescialletto barbuto di sua conoscenza, che arrivato a Cameri nel lontano 1964, vi trascorse poi nove anni della sua vita.

Ero un giovane crew-chief del 21° Gruppo allora! Arrivammo a Cameri portando una ventata di modernità con i nostri luccicanti F.104 G. Credo di non sbagliare affermando che iniziò proprio da lì la rinascita dell'Aeroporto di Cameri.

Per iniziare il mio breve racconto, prendo spunto da questo simpatico fatto: gli ultimi sette anni di servizio li ho trascorsi alla "vecchia signora" o se preferisce la "nobile": insomma la 651<sup>a</sup> Squadriglia. Il periodo? 1985 - 1993. (Per la cronaca io sono "nato" motorista, ma avendo fatto il crew-chief prima ed il meccanico dopo, mi hanno "laureato" montatore, d'ufficio).

La suddetta Squadriglia era incaricata ad eseguire le revisioni agli MB 326 degli Aeroporti del nord Italia. Avevamo in carico anche un SIAI che veniva a fare le revisioni a Cameri.

In una di quelle occasioni mi capitò di seguire il nostro velivolo per dare una mano agli specialisti di là. Ero arrivato da poco ed avrei voluto fare una sorpresa ai miei "vecchi colleghi", ma radio scarpa funzionava troppo bene.

Stavo alzando il SIAI sui cavalletti ed ero talmente assorto da non accorgermi che due persone si erano posizionate immobili davanti all'aereo.

Dopo un paio di minuti sento esclamare: non ci ha nemmeno riconosciuti!

Alzata allora la testa li vidi; di scatto fui in piedi, gli sorrisi, e ci abbracciammo. Erano Antonio Gargiulo e Franco Caldarese, due vecchi componenti della 5<sup>a</sup> Squadra al 3° G.E.V..

Proprio a me queste cose che ricordo ancora tutto di "Caserta"! Per la cronaca, mancavo da Cameri almeno da 19 anni.

Detto questo, torniamo all'arrivo del 21° Gruppo in quel di Cameri.

L'impatto fu decisamente traumatico; l'Aeroporto era semi abbandonato, più che ad una Sede assomigliava ad un "posto" da rischieramento temporaneo, ma nessuno si perse d'animo e facendo di necessità virtù, Cameri ricominciò a "vivere". Il 21° operava come Gruppo autonomo; con la formazione del 3° G.E.V. l'Aeroporto prese il nome di Base

Aerea Cameri; infine con una solenne Cerimonia, trasformata in 53° Stormo.

L'organico del 3° G.E.V. prevedeva la formazione di cinque squadre, atte alla revisione fino alle 400 ore di volo degli F.104 G di vari Reparti, per cui necessitava di personale; fu per questa esigenza che divenni un componente della 5<sup>a</sup> Squadra del capo Zecca Vincenzo.

Mi pianse il cuore lasciare il 21° Gruppo, ma tutto il mal non vien per nuocere; allargai le mie conoscenze ed imparai finalmente il "vero mestiere" di Specialista.

Ero fresco sposo quando misi piede a Cameri e mia moglie era incinta; dopo un'affannosa ricerca, trovai casa a Caltignaga. Un appartamento nuovo sì ma senza riscaldamento. Finii là con Rosario (Enrico) Intilisano. A dire il vero, il posto era suggestivo, con le risaie e quei filari di pioppi caratteristica di quelle zone. I "pioppini" molto buoni. Eppoi: era o no la mia prima casa? Ho lasciato il segno anche là; un anno di residenza ed il battesimo di mia figlia Cristina. Abitavo in via Stazione N°1.

Non erano momenti rosei; lo stipendio decisamente scarso per le spese necessarie ad una famiglia. Sarebbe stato diverso se fossi rimasto a Istrana; mia moglie non avrebbe lasciato il lavoro; purtroppo i se ed i ma lasciano il tempo che trovano.

L'aeroporto non era lontano, ma scomodo da raggiungere ed il mio mezzo di locomozione era la



**Aeroporto Cameri 1964 - Il giovane Antonio Tedeschi Crew-Chief del 21° Gruppo, allora Gruppo autonomo, effettua i controlli prevolo al suo velivolo F.104 G.**

mia cara vecchia vespa, vendutami alcuni anni prima dal mio omonimo collega Tedeschi Renato; la teneva sì come un gioiello, ma quando la comprai aveva già "consumato" la strada da Istrana a Lignano, dove il caro Renato aveva la "morosa".

Intilisano invece possedeva una seicento e siccome lavoravamo nella stessa squadra, il più delle volte andavo con lui.

Con il mio trasferimento al 3° G.E.V. lo scenario cambiò, quindi mi misi alla ricerca di un nuovo alloggio più confacente alle mie necessità e soprattutto più comodo per raggiungere l'Aeroporto. Dopo non poche peripezie, trovai un appartamento al terzo piano di un condominio a Cameri, dalle parti della caserma dei Carabinieri. Riscaldamento centralizzato, due camere da letto e soprattutto, fermata del pulman A.M. ad un centinaio di metri. Nuovo, anzi talmente nuovo che andammo ad abitarci senza i vetri alle porte interne, ma soprattutto non ancora allacciato alla rete elettrica, effettuata soltanto quaranta giorni dopo, per la necessità di una cabina di potenziamento.

I futuri coinquilini che venivano a vedere i loro appartamenti, ci guardavano stupiti del nostro coraggio ad abitare in solitudine quel palazzotto, ma eravamo al settimo cielo per essere riusciti ad avere quello "stupendo" appartamento. Fortunatamente era di maggio e quindi non serviva riscaldamento perché avevamo una bambina di sei mesi. Sempre buoni rapporti con tutti i condomini. Con la signora del secondo piano, siamo tuttora in contatto.

Lo abbiamo abitato per otto anni, non molti, ma intensi per la mia famiglia e con la nascita di nostro figlio Simone.

Al 3° G.E.V. ritrovai alcuni miei amici del 21° anche se in altre squadre. Tedeschi Renato e Rovaris Dante andarono a formare la 1ª squadra, "capitanata" dal M.Ilo Narratone, un pressurizzatore colto, simpatico ed anche molto "considerato". In un secondo tempo li raggiunse Tuzzi Alberto mio carissimo amico e pari corso. Vi era una sana competitività fra le quadre ma senza dubbio la 1ª disponeva dei migliori componenti.

Si erano "creati" anche un logo in onore alla 600 di Renato, che per lui e per l'allora Magg. Cappellari (G.S.E.) non aveva segreti. Com'era? Punta e coda del 104, fusoliera la seicento; dicitura: Fiat 604 G.; originale e simpatica non c'è che dire! Il

3° G.E.V. era assistito da una efficiente officina e dotato di una sala verniciatura all'avanguardia, per la nuova livrea del 104, due i verniciatori molto bravi ma un po' "spocchiosi".

Non sono mai stato geloso del mio sapere ed ho sempre cercato di estenderlo ai giovani, che in molti casi mi hanno superato, con mia soddisfazione. Non mi è mai capitato di avere il ruolo di capo sala o altro incarico di comando, ma sono contento di questo perché, anche se consapevole che specialmente in una struttura militare, necessita, sono un sentimentale e quindi inadatto.

Una delle rare volte che mi permisi una osservazione, la feci alla persona sbagliata; era l'Av. Sc. Mannino. Gli chiesi di aprire il tettuccio, ma lui rimase "impalato". Allora mi sfuggì: come, dopo quattro mesi che sei con noi non hai ancora imparato ad aprire il tettuccio? Rimase mortificato e quando mi dissero che era un ragazzo sensibilissimo gli chiesi scusa, perché son sempre stato dell'avviso che se qualcuno ha qualche problema, bisogna aiutarlo a risolverlo e non aggravarglielo. Non ricordo nulla di quel ragazzo, ma mi auguro che sia diventato un bravo specialista. Ciao Mannino hai tutta la mia solidarietà.

I rapporti interfamiliari con i miei nuovi colleghi sono stati quelli stabiliti con Di Somma Vincenzo, Santini Mario, D'Arsie Corrado, Ilvo Sanverero, Gianni Romiti (autista), Di Somma

Ruggero e Spiri Giusrppe, questi ultimi due erano Av. Scelti.

Superfluo raccontare la routine del lavoro, mi cimenterò nell'espone questo ilare intermezzo, riguardante l'amico Ilvo Sanverero: Ilvo era un accanito collezionista di distintivi dell'A.M.: quelli dei vari Reparti che si portano sull'uniforme. Andammo a Pratica di Mare per il Corso di aggiornamento F.104 S.. Nei minuti di pausa Ilvo era sempre alla caccia di nuovi distintivi, scrutando le divise dei partecipanti ai vari corsi. Dopo alcuni giorni tutti sapevano di questa sua passione, cosicché un burlone di Tenente disegnò un coloratissimo pene sopra un pezzo di carta che poi incollò sul suo distintivo. Si mise a passeggiare per farsi notare. L'occhio allenato di Ilvo fu subito attratto da quel distintivo dai colori insoliti; si precipitò verso il Tenente e prima di vedere di che cosa si trattava, esclamò: questo non ce l'ho! Figurarsi le risate. Ilvo

però era uno sportivo e non se la prese più di tanto, credo abbia portato a casa anche il singolare distintivo di quell'altrettanto singolare "reparto". Anzi, ripensandoci bene, lo portò a casa e lo espose assieme agli altri.

Ilvo venne a trovarmi anche a Montebelluna durante una breve missione a Istrana. Trascoremmo una bellissima settimana o forse più, con



**Aeroporto Istrana 2009 - Il M.Ilo Antonio Tedeschi insieme al Segretario del Circolo del 51 Gen. Riccardo Marchese e al nostro Presidente Gen. Giulio Mainini.**

diverse cene a base di coniglio di mia produzione, innaffiato da un buon cabernet. Era una buona forchetta Ilvo e non disdegnava un buon bicchiere. Una delle prime sere che mi aveva fatto visita, sul tardi era calata la nebbia; lo pregai di stare da me, ma volle a tutti i costi tornare in Aeroporto. Gli diedi una "dritta" e partì. Dopo mezz'ora suonò il campanello di casa: era lui. Mi disse che aveva girato tutto quel tempo per ritrovarsi sempre nello stesso punto. Allora lo accompagnai fino dove non poteva più sbagliare. Causa nebbia o "merito" del cabernet?

Fu l'ultima volta che lo vidi, perché quello scanzonato spezzino-camereese scomparve pochi anni dopo, lasciando moglie e due bambini. Sono tuttora in contatto con i suoi familiari. Tutto questo ho voluto scrivere per rendergli omaggio. Ciao Ilvo, come vedi non ti ho dimenticato!

N.B. Incomprensibile per me, non aver avuto più contatti con gli amici della 5ª Squadra, con i quali ho condiviso otto anni di lavoro. Stranezze della vita!

Decisi infine di tornare in Veneto per abitare al paese di mia moglie; non fu facile, ma ottenni quel trasferimento e così tornai al caro vecchio 51° Stormo. Si dice che il primo amore non si dimentica mai, o sbaglio? Nè a Montebelluna nè in Aeroporto fui accolto coi "botti", ma ritrovai molti vecchi amici e pian piano mi inserii in "famiglia".

Fui, senza dubbio, agevolato dalla prosecuzione del lavoro svolto a Cameri. Anche se la parola Cameri, non era molto gradita al 51°. Boh! Contenti loro!....

L'addio al 53° Stormo lo diedi con una "memorabile" cena della 5ª Squadra in un noto ristorante di Varallo Pombia. I partecipanti la ricorderanno sicuramente anche perché la "chermesse", proseguì fino alle tre di notte al Pavesi di Galliate, dove Betteo e Soci, arrivarono in autostrada, (io conoscevo l'entrata del personale) compiendo con la 500 "decapottata", il salto di un marciapiede. Ci rimise soltanto la macchina. Fortunatamente. Eravamo tutti "alticci".

Alla fine riaccompagnai in Aeroporto tre ragazzi; per fortuna andò tutto bene: misi anche la macchina in garage, convinto di aver fatto meno rumore possibile, ma mia moglie "povera anima", che mi stava aspettando, mi disse: non potevi lasciarla fuori senza fare quel baccano? Potenza di Bacco!

Alla 5ª Squadra lasciai anche un bel trofeo costruito con ore di certosino lavoro. Mia moglie avrebbe voluto che lo tenessi, ma come potevo, l'avevo realizzato per loro! Peccato che non l'abbia neanche fotografato perché faceva bella mostra di sé dietro la sede della 5ª Squadra, che ahimè non era una sala, ma un piccolo settore di Hangar con una specie di scrivania metallica tutto fare. Altri tempi.

Quando tornai a Cameri col SIAI, era cambiato tutto; i miei vecchi colleghi erano stati tutti in Germania a qualificarsi sul Tornado ed erano in gran parte Istruttori. Orgogliosamente mi condussero a visitare le loro sale. Fui felice per loro, ma

con una punta di amarezza capii che il mitico 104 non era più la punta di diamante. E' giusto così; chi si ferma è perduto.

Chiesi che fine avesse fatto il mio trofeo, mi dissero che nel trambusto del rinnovamento, un collega forse neanche della squadra, lo portò a casa, ma non seppero dirmi chi fosse. Ovvio che se lo aveva preso, gli piaceva, quindi spero che se lo sia goduto. Era pieno di significati, uno dei quali, lo conosciamo in pochi! La mia trousse, la lasciai a Salvati, il mio più giovane scagnozzo, come si usava dire alla 5ª Squadra.

Perché ho scritto questo?

Il primo motivo sta scritto nel titolo. Il secondo per doverosa riconoscenza al 53° Stormo ed a Cameri, dove sono cresciuto professionalmente, vivendo tappe importanti della mia vita familiare, basti pensare alla nascita dei miei due figli, orgogliosi di essere nati a Novara. Il terzo, perché ho scritto "qualcosa" per il Circolo del 51 al Gen. Marchese. Il quarto, perché avrei voglia di far parte anche del Circolo del 53.

Cosa me lo impedisce?

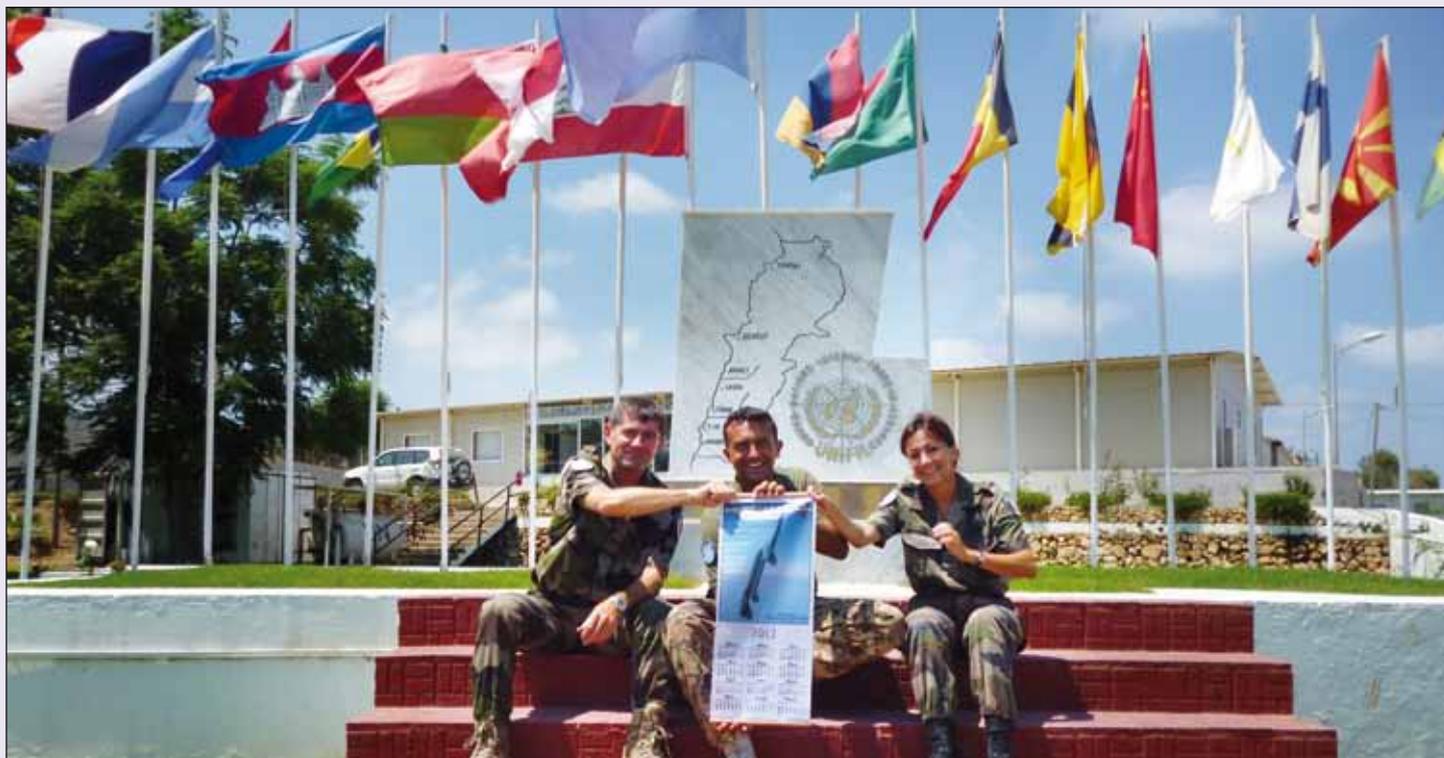
La partecipazione. Dal lontano 1973 ad oggi sono tornato a Cameri soltanto in tre occasioni: nulla in poco meno di ben quaranta e ribadisco quaranta anni. E' vero che non è mai troppo tardi, ma non me la sento.

Continuerò comunque a seguire in qualche modo le vicissitudini del 53° Stormo e del suo Circolo.



## Il Calendario del Circolo in giro per il mondo

**"UNIFIL HQ Naqoura, Libano - 05 Luglio 2012**



Il M. Ilo Maurizio Galata ci ha mandato una bella fotografia accompagnata da questo commovente scritto: "dall'Afghanistan al Libano e, come per tutte le altre missioni, un'unica costante passione, amore per l'arma azzurra ed il 53 sempre nel cuore!".



# CIRCOLO DEL 53

## 22° Raduno, sabato 6 ottobre 2012

### Informazioni ai Soci



**Il 22° Raduno che si terrà sabato 6 ottobre 2012 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 Gate Guardian F.86E, Lancieri Neri.
- 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 28 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 2012 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 21° Raduno, non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2011 (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 30 novembre 2012, 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 2012, 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.

Hanno collaborato: Dino Fabbri, Guglielmo P. Canham, Giovanni Perrone Compagni, Marco Ciolli, Antonio Tedeschi, Maurizio Galata, Francesco D'Urbano, Emilio Cottafavi e il Laboratorio Fotografico Aeroportuale.

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.**