

CIRCOLO del 53 notiziario



**Caro Socio, non mancare a questo importante appuntamento:
Sabato 5 ottobre 2013
"23° Raduno del Circolo del 53".**

**Ospite d'Onore sarà il nostro Socio,
Medaglia d'Oro al Valor Militare, Luigi Gorrini.**

In questo numero:

Visita del Capo di S.M.A. all'Aeroporto di Cameri.

Un avvincente racconto del 21° Gruppo.

Continua la storia del 1° R.M.V..

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





Aeroporto Cameri, 7 maggio 2013
Visita alla FACO di Cameri
del Capo di S.M.A. Gen. S.A. Pasquale Preziosa



Martedì 7 Maggio, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, è giunto sull'Aeroporto Militare di Cameri per visitare l'area del cantiere Final Assembly and Check Out (F.A.C.O.) destinato all'assemblaggio del velivolo F.35 Joint Strike Fighter (J.S.F.).

Il Capo di Stato Maggiore è stato accompagnato dal Direttore della Direzione Armamenti Aeronautici del Segretariato Generale della Difesa, Generale Ispettore Capo Domenico Esposito.

Al suo arrivo, il Generale Preziosa è stato ricevuto dal Capo del Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici di Cameri (Ce.Po.V.A.), Brigadier Generale Lucio Bianchi.

La visita è quindi proseguita all'interno del cantiere stesso dove si è potuto prendere atto dello stato di avanzamento dei lavori e delle attività in essere.

A conclusione della visita, il Generale Preziosa, firmando l'Albo d'Onore della Base, ha espresso parole di apprezzamento per le capacità dimostrate e per i risultati raggiunti.

Nello stesso giorno è stato organizzato un "media tour" per consentire agli operatori degli organi di informazione di prendere visione delle attività in corso e ricevere i più importanti aggiornamenti sul progetto J.S.F..

Il Brigadier Generale Giuseppe Lupoli, della Direzione Armamenti Aeronautici, ha tenuto un briefing introduttivo a favore della stampa intervenuta riguardante il progetto F.A.C.O., descrivendo le più importanti novità in merito. Particolare interesse da parte dei giornalisti è stato riservato al recente contratto sottoscritto tra Lockheed Martin ed Alenia Aermacchi per la produzione della prima ala completa e di alcune componenti del velivolo.

Ricordiamo che il Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici è stato costituito a Cameri in data 23 luglio 2012 e posto alle dipendenze della 2^a Divisione del Comando Logistico A.M.. Dal Ce.Po.V.A. dipendono il 1° Reparto Manutenzione Velivoli, il Comando Aeroporto di Cameri ed il Nucleo Iniziale Formazione (N.I.F.) per il programma Joint Strike Fighter F-35. Il Ce.Po.V.A., con i suoi Enti dipendenti, rappresenta il principale polo ingegneristico-manutentivo e logistico dell'Aeronautica Militare per velivoli di elevate prestazioni "fast jet".



Il Gen. S.A. Pasquale Preziosa riceve dal Brig. Gen. Lucio Bianchi una targa ricordo della visita effettuata all'Aeroporto di Cameri.



Il Capo di S.M.A. Gen. Pasquale Preziosa visita le infrastrutture della FACO accompagnato dal Gen. Isp. Capo Domenico Esposito.



L'Ing. Francesco Attucci, Direttore della FACO di Cameri, accompagna il Capo di S.M.A. Gen. Pasquale Preziosa durante la visita.



Il Brig. Gen. Giuseppe Lupoli illustra ai rappresentanti della stampa le attività e gli aggiornamenti del progetto F.35 J.S.F..



Le Tigri del 21 e la nebbia di Cameri, “una vecchia storia”



racconto di Silvio Mollicone



Cameri 27 settembre 1978: Cambio Comando al 21° Gruppo. Da sx: T.Col. Mollicone, Col. Sabatini, Col. Fornasiero e T.Col. Mainini.

Eravamo rimasti in pochi in quel dicembre del 1978.

Giulio mi aveva lasciato uno splendido Gruppo con 18 piloti di cui ben 14 CR (piloti addestrati in tutte le forme di volo e pronti al combattimento aereo) e 14 fiammanti F 104 S che venivano curati amorevolmente da oltre 350 eroici specialisti che non conoscevano le parole orario di lavoro e naturalmente ancor meno ciò che neanche esisteva nel lessico militare d'allora “ lo straordinario”.

La campagna acquisti delle compagnie aeree civili iniziata ai primi di ottobre e la insaziabile famelicità delle scuole di volo avevano ridotto i piloti a poco più della metà con soli sei piloti in grado di far fronte al servizio di allarme di cui soltanto tre con l'esperienza necessaria ad addestrare i quattro neoassegnati al Gruppo.

Tuttavia eravamo tutti così pieni di entusiasmo che non ci accorgevamo che al briefing serale per i voli notturni (non vi era a Cameri alcuna possibilità di evitare di programmare i “notturni” tutti i giorni talvolta anche per il sabato sera) eravamo sempre tutti lì, i quattro in servizio di allarme o che erano smontati al mattino, i quattro in addestramento, i due chase (addestratori) a cui, direi sempre, si univa, con encomiabile abnegazione visto che come Capo Ufficio Operazioni dello Stormo non aveva mai un attimo di tregua, il mio compagno di Accademia Paolino che come pilota chase ci risultava preziosamente indispensabile per far volare tutti e quattro i piloti in addestramento quando il tempo lo consentiva

e la linea ci rendeva disponibili gli aeroplani necessari. Ad onore degli specialisti molto raramente dovemmo annullare qualche volo notturno per carenza di velivoli.

In queste condizioni di scarsissimo tempo libero ma di grande gioia professionale (tutti i piloti facevano due voli al giorno ed i chase anche tre) ci toccò il turno di Trinacria, quindici giorni di rischieramento a Trapani per assicurare la difesa aerea del fianco sud della NATO, cosa che in condizioni normali disturbava moltissimo le attività del Reparto ma che in quel momento era una vera manna per noi. Finalmente i piloti CR potevano addestrarsi nelle forme di volo più avanzate e non dedicare tutti i voli all'addestramento basilico dei neoassegnati.

Per quasi tutto il periodo mantenemmo rischierati due piloti chase, un Capo Coppia(CC) in addestramento per Capo Formazione(CF) ed un pilota CR che iniziava il suo iter per diventare CC. Al Gruppo rimanevano i quattro in addestramento un chase ed un CR, insufficienti per far volare tutti i giorni i neoassegnati ma con l'aiuto di Paolino si poté mantenere un training soddisfacente almeno fino a che resse il tempo meteorologico.

Negli ultimi quattro giorni prima del rientro della cellula scambiammo un chase con il pilota CR che era rimasto a Cameri così da offrire anche a quest'ultimo la possibilità di volare in “area” chiara e di cimentarsi in attività di volo più complesse.

Intanto il tempo su Cameri si manteneva stabilmente

brutto ma non tanto da impedirci di volare e per molti versi utilissimo per abituare i neo assegnati a tenere costantemente sotto stretto controllo tutti gli strumenti di navigazione ed al tempo stesso mantenere la perfetta posizione richiesta dal volo in formazione nelle nubi, non escludendo il decollo e l'atterraggio in coppia con scarsissima visibilità, pane quotidiano per chi doveva operare su Cameri.



Formazione per il cambio del Comandante del 21 Gruppo. In piedi, da sx: Guideri, Falchero, Fabbri, Pistorello, Lauri; seduti, da sx: Mainini, Pozzati, Mollicone e Pastore.

Due giorni prima del rientro dei nostri da Trapani il tempo divenne bellissimo, tutti i piloti in addestramento poterono fare due voli diurni ed un notturno a testa giusto la metà di quanto toccò ai due chase ed a Paolino che, mai sazio di volare, non si risparmiò e con l'aiuto del Comandante dello Stormo che ci garantì due voli target e di Luigi, all'epoca re della collegamenti, che si impegnò con il suo MB per quattro voli, dettero la possibilità ad ogni neoassegnato non solo di addestrarsi per la prima volta nelle intercettazioni a bassa quota ma anche di conoscere la nostra zona di lavoro che vedevano per la prima volta.

Ogni novarese sa che il sole non è mai gratuito poiché sempre in inverno preannuncia nebbia ed in quel tempo la nebbia era ancora un fenomeno particolarmente presente e persistente. Così il giorno del rientro non rientrò nessuno. I quattro Starfighter atterrarono a Grosseto ed il C 130 con i nostri specialisti, i pezzi di ricambio, il treno di Atlas e Carrellino ed i bagagli, compresi quelli dei piloti, atterrò sull'aeroporto di Genova. Qui mi corre l'obbligo di fare un inciso per dare spazio al servizio Autoreparto dello Stormo.

Pochi sanno che all'epoca tutti i servizi operativi dello Stormo dovevano mantenere un nutrito gruppo di personale in servizio H24, ovviamente senza straordinari e spessissimo senza la possibilità di concedere le successive 24 ore di riposo, per far fronte non soltanto ad eventuali emergenze quali un incidente, il fuoco, la nebbia o la neve ma semplicemente perché la base doveva sempre, ripeto sempre, essere in grado di raggiungere il 70 per cento della sua efficienza bellica in due ore dalla dichiarazione

di allarme. Appare evidente che per attuare ciò il motore meglio oliato doveva essere l'autoreparto che per primo si trovava a dover far fronte allo stato di emergenza con i suoi uomini migliori che, alla stregua degli specialisti del 21° Gruppo, dovevano immediatamente fornire il massimo sforzo. Orbene quel giorno, come sempre quando il velivolo da trasporto non poteva atterrare a Cameri, una autocolonna composta da pullman, camion, campagnola capo colonna, ufficiale tecnico del gruppo, ed autisti di ricambio partiva nella nebbia per affrontare le sei od otto ore di viaggio per raggiungere Genova in nottata, caricare e tornare nel pomeriggio del giorno successivo a Cameri. Sacrifici questi che il fascino e la bellezza del volo non sempre lasciano intuire ed apprezzare nel loro giusto valore.

Giulio era allora in Accademia a comandare il Corso Sparviero e aveva promesso al Gruppo di preparare alcune migliaia di foglietti che la sapientissima matita di Giovanni aveva tradotto, come sempre, in un gustosissimo voto augurale delle tigri a tutti gli altri Reparti della Forza Armata. Lo scatolone con gli auguri era già pronto sull'aeroporto di Grazzanise ed a Cameri era pronto un F104 con il "vano bossoli" vuoto, uno spazio di circa mezzo metro cubo che subito dietro il vano elettronico alle spalle del pilota consentiva di recuperare i bossoli dei colpi sparati dal cannone Vulcan in dotazione ai soli velivoli cacciabombardieri, per cui il nostro era una splendida invenzione degli specialisti.

Il tempo non cambiava. Gli specialisti erano felicemente rientrati ed i piloti a Grosseto continuavano a fare un volo addestrativo al giorno con atterraggio previsto su Cameri. All'epoca i piloti intercettori avevano una speciale autorizzazione secondo la quale il conferimento della CR comportava automaticamente il raggiungimento della massima qualifica per il volo strumentale, vale a dire la carta Verde Master che consentiva di decollare con visibilità 00, bastava avere la possibilità di vedere contemporaneamente i due bordi pista, ed atterrare con visibilità di 900 mt ed alla minima quota prevista per la radioassistenza in uso. Questa dualità, tra minima visibilità e minima quota, ha spesso consentito ai piloti di Cameri di atterrare con visibilità inferiori ai 900 mt avvalendosi anche dell'aiuto, sconosciuto in tale impiego alla maggior parte degli altri piloti di Starfighter, del famoso "IR sight" che rivelava la presenza calorica delle luci a forma di pino poste prima della pista dando così al pilota la certezza di essere con la pista dritta sul muso pur non vedendo praticamente nulla alla velocità di circa 350 Km l'ora con cui si faceva l'avvicinamento. Purtroppo però, anche a mezzogiorno la visibilità in pista rimaneva 00, cioè inferiore ai 100 metri, pertanto velivoli e piloti continuavano a rimanere a Grosseto.

I giorni passavano ed il tempo non dava segni di cambiamento. Chiesi quindi al Comandante dello Stormo il permesso di raggiungere i miei piloti a Grosseto rispettando i minimi previsti dalla mia carta strumentale. Il Comandante doveva autorizzare anche l'apertura dell'aeroporto per i decolli, ciò che fece con la determinante complicità del mio amico Paolino che come



I Piloti del 21° Gruppo il giorno della prima nevicata a Cameri del 1978. Da sx: Lauri, Boano, Pozzati, Mollicone, Guideri, Ottone, Costa, Marino (Ufficiale "1°"), Fabbri e Valmori.

Capo Ufficio Operazioni era il piú importante consulente del Comandante in materia. Cosí fui autorizzato a decollare.

Marcello (meno male che era lui, ben noto a tutti per la sua ineguagliabile disciplina), in testata pista, attendeva pazientemente che gli dessero il segnale verde per attraversare la pista pur domandandosi come mai la TWR non gli desse l'autorizzazione essendo evidente che non potevano esserci velivoli in movimento con una nebbia cosí fitta. Improvvisamente sentí in lontananza, ma chiarissimo, il ruggito del J79 a "military" ed immediatamente pensó che il Comandante avesse autorizzato il "rullaggio veloce" per abituare i piloti di allarme allo scramble in caso di nebbia. Un secondo dopo rimase di sasso perché sentí distintamente il lancinante urlo del postbruciatore completamente inserito e dopo pochissimi secondi vide il possente Starfighter sfrecciarli sulla testa ad oltre 400 Km l'ora. Marcello rimase senza parole, anche conoscendo e lavorando da anni in posizioni di assoluta responsabilità al 21° Gruppo non ricordava nessun momento cosí emozionante. La luce verde si accese ed egli si avvió (vero apripista per molti altri tecnici e specialisti del 21 che di lí a poco lo avrebbero seguito nella nuova sede di lavoro non senza una certa mestizia) verso quel CMP prima e RMV poi che avrebbero rappresentato per lui una terza vita aeronautica ed una seconda entusiasmante giovinezza come capo e responsabile dell'addestramento di tutti gli specialisti della Forza Armata sul nuovo velivolo da combattimento che sarebbe entrato in linea nell'allora immediato futuro.

Dopo pochissimi secondi di una sequenza di linee bianche che si alternavano velocissime davanti ai miei occhi tirai dolcemente la cloche e non feci in tempo a ritirare il carrello che un sole splendido e l'arco meraviglioso delle alpi innevate si aprirono davanti ai miei occhi, fu una sensazione bellissima che tutti i piloti di Cameri provarono almeno una volta nelle grigie giornate di minima visibilità che si rincorrevano costantemente nei lunghi inverni novaresi. Raggiunsi Grosseto dopo essere

stato intercettato a 47.000 Ft in zona Charlie da una coppia formata dal nostro pilota CR, che stava addestrandosi in un snap up frontal attack (intercettazione frontale con alta differenza di quota), controllato da presso dal pilota chase, che a loro volta erano seguiti dall'altra coppia in una piú tradizionale missione profilo a Mack 1.8. I piloti rischierati furono felici di ricevere un pó di soldi ed i vestiti che almeno gli consentirono di cambiarsi per poter uscire dal sedime aeroportuale, e fui personalmente contento di stare con loro su una base dove conoscevo praticamente ancora tutti, in particolare gli specialisti di linea, avendo trascorso i miei primi tre anni di vita operativa proprio a Grosseto. Da subito cominciammo a pianificare missioni che pur portandoci come atterraggio a Cameri tra le 13 e le 14 (quando la nebbia era meno fitta) ci consentissero di effettuare un addestramento avanzato e contemporaneamente augurare ai vari Reparti un felice Natale da parte del 21° Gruppo.

Pensavamo che inizialmente potevamo salutare le basi intercettori del sud (Gioia e Grazzanise) poi rientrando a Cameri avremmo potuto eventualmente terminare con i nostri alternati naturali (Rimini e Istrana oltre a Ghedi e Villa che, anche se piú vicini, non erano propriamente alternati utilizzabili avendo condizioni meteo molto simili a Cameri). Cosí per il giorno successivo pianificammo due voli addestrativi con atterraggio di tutti i velivoli a Grazzanise dove, fatto rifornimento ed il carico di "foglietti", tre sarebbero decollati direzione Accademia e quindi addestramento in zona per atterraggio su Cameri, alternato Grosseto, gli altri due, salutata Grazzanise, navigazione su Gioia penetrazione e basso avvicinamento, quindi atterraggio a Cameri, alternato Grosseto. La sera eravamo di nuovo tutti a Grosseto. Il giorno dopo simile discorso con penetrazioni e bassi avvicinamenti su Pisa e Rimini ed atterraggi pianificati su Cameri alternato Grosseto, che anche quella sera ci accolse con generosità e qualche sorrisetto malizioso.

Potrei continuare citando i "passaggi" sugli altri Stormi della 1ª R.A. e successivamente sui C.R.C. della 1ª e

2^a R.A., insomma con quei sette giorni passati a tentare l'atterraggio su Cameri che, nel frattempo, soltanto una volta ci concesse il privilegio di poter fare una penetrazione con 900 mt di visibilità (con la complicità di Paolino che allungò, con il suo prestigio, di 200 mt la valutazione del meteo) ma all'inizio GCA, giusto prima di separare la formazione, la visibilità ridiscese a 300 mt, e qui anche San Paolino dovette arrendersi.

Ritengo ora doveroso parlare dei Crew Chief di Grazzanise (interessati tre volte) e di Grosseto che ci permisero di fare attività di volo tutti i giorni con tutti i velivoli (soltanto al quarto giorno dovemmo fermare un velivolo prossimo alla ispezione 100 ore) riparandoli quando necessario e rifornendoli di tutto, manifestini augurali compresi. Uomini che come i nostri avevano come unica soddisfazione quella di ricevere i complimenti del pilota perché il velivolo era pronto in tempo ed il piacere di veder tornare l'aereo senza alcuna avaria segno che la sua personale capacità, anche se non da sola, aveva apportato un notevolissimo contributo alla riuscita della missione ed alla incolumità di velivolo e pilota.

Riuscimmo ad atterrare a Cameri il mattino del 24 dicembre dopo nove giorni dalla fine del rischieramento a Trapani pieni di felicità per poter passare la notte di Natale a casa, uno soltanto non era felicissimo perché doveva montare di allarme insieme all'unico CR rimasto a Cameri. Questi peraltro, non soltanto non aveva potuto volare per addestrare i neoassegnati, dovette anche rimanere in servizio tutta la settimana perché unico pilota in grado di montare di allarme, con il solito Paolino, in attesa del nostro rientro come proprio accadde il 24 dicembre, con gran sollievo di Grosseto che altrimenti avrebbe dovuto fare il nostro servizio, che già stava dividendo con Istrana, anche la notte di Natale del 1978.

Sono ormai trascorsi trentaquattro anni da quel dicembre e forse i miei ricordi non hanno riportato fedelmente i fatti come esattamente si svolsero, ma non importa, questa vecchia storia di nebbia e di volo non può più interessare nessuno, gli intercettori non fanno più servizio a Cameri e forse anche la nebbia non ha più voglia di essere così persistente. Tuttavia a me è servito e serve raccontare una storia che ha visto il coinvolgimento di molti uomini, ormai quasi tutti nonni, che nell'incontrarci lo scorso 6 ottobre a Cameri avevano negli occhi lo stesso sguardo ridente ed entusiasta di quando questi fatti avvenivano, quasi quotidianamente, sulla nostra base. Certamente allora non ci meravigliavano il sacrificio ed il valore dei nostri colleghi a cui eravamo costantemente abituati, ma in cuor nostro sempre albergava la speranza che un giorno ricordando gli affascinanti aneddoti che accadevano davanti ai nostri occhi avremmo potuto dire "c'ero anch'io" così un poco condividendo ed un poco appartenendo alla vera storia gloriosa dell'aeroporto di Cameri.

Anche questi uomini, quelli che lavorano sulla base oggi, debbono sicuramente possedere gli stessi sentimenti degli aeronautici di allora se, come ho visto, sono capaci di preparare, allestire, condurre ed accompagnare così tanti anziani colleghi sentendosi soddisfatti già soltanto nel constatare che tutto procede come programmato, che ognuno è impegnato al massimo acciocché tutti i radunisti, nessuno escluso, possano essere felici di incontrarsi ancora una volta a Cameri esprimendo l'unico rammarico di non potersi fermare fino al lunedì successivo e ricominciare ad operare al loro fianco con l'entusiasmo di sempre e con la gioia nel cuore per riprovare quella indimenticabile sensazione che sempre dà un lavoro ben fatto.

Silvio Mollicone - Tigre 1 (1978-1979)



Cameri 15 ottobre 1979. Il Col. Pil. Andrea Fornasiero, Comandante del 53° Stormo, dopo la cerimonia del passaggio di consegne del 21° Gruppo, tra il T.Col. Pil. Silvio Mollicone (uscente) e il T.Col. Pil. Paolo Rizzi (subentrante).



Aeroporto di Cameri: “dal sogno alla realtà”

del Col. GArn Maurizio PENNAROLA



Dal 1985 al 1995: evoluzione da CMP ad RMV maturo

La lungimiranza della FA e le indiscusse capacità degli uomini che realizzarono il 1° Centro Manutenzione Principale (CMP), come descritte nell'articolo del Gen. Isp. Capo G. Perrone Compagni di cui si fa seguito, sono indiscusse ed indiscutibili: il 1° CMP aveva realizzato tra il 1979 ed il 1985 la sintesi del sogno della FA, la costituzione di un polo manutentivo ed addestrativo, oltre che tecnico logistico, per Sistema d'Arma.

Ma si sa che a volte la realtà puo' superare anche un bellissimo sogno. E così è avvenuto per il 1°CMP, che nel decennio successivo al 1985 si è evoluto in un Reparto Manutenzione Velivoli (RMV) maturo, ed in seguito si è dimostrato capace di supportare piu' di una linea di volo. Dopo il Ten. Col. Perrone Compagni (1° Direttore del 1° CMP) si sono succeduti, nel decennio preso in esame ('85-95), i seguenti Direttori: Col. Pietro Finocchio, Col. Benedetto Morelli, Col. Aldo Bianchi, Col. Giancarlo Realacci, Col. Benedetto Salvia, Col. Pietro Giuliani, Col. Domenico Esposito, e ad ognuno di loro va il merito delle scelte di volta in volta effettuate, talune tuttora fondamentali.

Nel 1985 la denominazione è variata da 1° CMP a 1° RMV, e nei successivi anni, pur mantenendo lo stesso nome, ha acquisito innumerevoli competenze, funzioni, capacità, compiti, responsabilità, nei settori manutentivo, tecnico, logistico ed amministrativo. Di seguito solo alcuni significativi esempi degli accadimenti del periodo in esame.

Settore manutentivo



Sala componenti meccanici.

Accessoristica: a partire dal “set-up” iniziale, settore per settore, con disciplina e rigore, sono stati analizzati i componenti meccanici ed avionici del Tornado, e sulla

base della effettiva convenienza per la Forza Armata (F.A.) è stato deciso di attivare nelle sale il sospirato 3° LT. Il tempo di ripristino delle avarie si è conseguentemente ridotto, prevalentemente a causa della drastica riduzione dei tempi di trasporto dei materiali all'estero.

Velivoli: l'RMV ha naturalmente acquisito la capacità di effettuare le “ispezioni intermedie e minori”, ma la sua “natura” di polo manutentivo di eccellenza si è messa in evidenza con l'esecuzione delle prime “ispezioni maggiori”. Il Col. Bianchi volle decentrare dal 1° RMV ai Reparti Operativi tutte le intermedie e minori e dedicare il Reparto all'esecuzione delle sole ispezioni maggiori (dette anche revisioni generali). Nel seguito il Reparto ha saputo pianificare le attività interne saturando le linee manutentive attraverso l'esecuzione di un misto di ispezioni, al fine di rispondere in modo flessibile alle esigenze operative della flotta.



Ispezioni in corso al 1° RMV.

Settore tecnico

La delega associata alla normativa tecnica Tornado ha consentito al 1° CMP di acquisire delle capacità ingegneristiche uniche per quel tempo. Attraverso l'emissione di provvedimenti tecnici internazionali, quali il Tornado Technical Warning (TTW) e lo Special Technical Order (STO), e di provvedimenti nazionali quali le Istruzioni Tecniche (IT) e le Istruzioni Tecniche Preliminari (ITP), il Reparto proponeva, in sede trinazionale, e disponeva in ambito nazionale l'esecuzione di controlli. Per le modifiche, il 1°CMP ne valutava/commentava i contenuti, interfacciandosi con l'Industria nazionale per la loro conversione in Prescrizioni Tecniche Applicative (PTA) da parte dell'allora Costarmaereo (l'attuale DAA - Direzione Armamenti Aeronautici). Queste capacità restano tuttora preziose, e non sarebbe una cattiva

idea effettuare oggi una valutazione sull'opportunità di standardizzare la capacità di emissione di questo tipo di normativa (IT ed ITP) per tutti gli RRMMVV di tutte le flotte. Nella gestione delle Segnalazioni Inconvenienti (SSII), tra l'89 ed il 90, l'RMV ha per la prima volta introdotto la gestione digitale delle immagini.

Dopo l'esperienza che, negli anni '87-'88, aveva portato al passaggio dal modulo 300-900 FH a quello 400-1600 FH (nel Gruppo di Lavoro presieduto da Costarmaereo, l'RMV coordinava l'attività dei Reparti Operativi (RR.OO.), ne raccoglieva i dati, che venivano poi elaborati con quelli raccolti nella Direzione Lavori Meccanici del Reparto. Da ciò nascevano le proposte per il nuovo "scadenziario") negli anni 95-96 l'RMV assumeva la leadership tecnica del passaggio al modulo 500-2000FH, fornendo alla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici ed all'industria i ritorni di campo necessari alla stesura dei nuovi manuali tecnici. Un lavoro estenuante, che ha richiesto una strettissima collaborazione con la locale DLM ed i Reparti Operativi, esteso a tutti i particolari a scadenza, ma di enorme soddisfazione.

Cos'è e cosa fa il 1° RMV?

Sino verso la fine degli anni '80, la domanda si ripeteva di frequente nelle varie articolazioni della F.A. che non avevano rapporti diretti con tale realtà. Anche allo Stato Maggiore Aeronautica (SMA), pochi possedevano una reale conoscenza dell'attività, sia in campo nazionale che internazionale, del Reparto; al più, si vociferava che vi lavoravano decine di Ufficiali (di cui un numero di Ingegneri inferiore solo al "mitico" Reparto Sperimentale), centinaia di Sottufficiali, in maggioranza giovanissimi, e che si viaggiava spesso, soprattutto all'estero, quasi come se si vivesse in un'isola felice. Tutto vero, ma la realtà dei fatti era molto diversa, e le suddette voci non rendevano giustizia al Reparto! Fu così che, alla fine del 1988, il Direttore "aprì" le porte del Reparto ed iniziò una campagna "divulgativa", sia a livello nazionale che estero (FFAA ed industrie). Si instaurarono rapporti diretti (ancorché informali) con lo SMA, molte delegazioni vennero in visita a Cameri e delegazioni di Ufficiali e Sottufficiali del Reparto restituirono le visite, facendo tesoro di quanto si vedeva in altre realtà simili. In questo modo è stato anche possibile variare/aggiornare/ottimizzare procedure e processi interni con quelli di altre realtà industriali e militari, anche estere.

Da allora, le cose sono progressivamente cambiate in modo anche radicale ed oggi sono pochissimi, nell'ambiente A.M. e Difesa, a non conoscere il Reparto; il tormentone resta lo stesso da anni: all'estero attività analoghe vengono svolte con tempi di lavorazione inferiori. Ma tant'è, le norme italiane producono anche un ammontare di giorni di "mancata produttività", che fanno parte del sistema: ma ormai una cosa è consolidata, e cioè che dietro ad un sottile velo di fumo (che, doverosamente, non deve mai mancare!) c'è "un arrosto morbido e gustoso, adatto a palati sopraffini".

L'Ingegnere operativo

Pochi sanno la vera storia della prima Guerra del Golfo. Quando nel 89 Saddam ammassava le truppe al confine del Kuwait, molti pensavano che volesse solo

esercitare pressioni diplomatiche. La North Atlantic Treaty Organization (NATO) e la United Nations Organization (ONU) osservavano con attenzione. Già dai primi del '90, l'RMV, in piena autonomia, decise di predisporre dal punto di vista logistico. Il Direttore (il compianto Gen. Realacci) convocò gli Ufficiali per un "brain storming" su ipotizzabili scenari di impiego dei Tornado in quell'area: raccolte e scremate le idee, gli Ingegneri dell'Ufficio Tecnico furono incaricati di individuare un pacchetto configurativo per dotare il velivolo di capacità operative idonee al nuovo eventuale scenario nel caso Saddam avesse in seguito deciso di non scherzare. Nel giro di pochi giorni (lavorando anche sino a 14-16 ore consecutive), il pacchetto fu identificato. Non appena si profilò la necessità di un intervento armato per liberare il Kuwait, immaginate la sorpresa quando il Col. Realacci, rispondendo ad una telefonata del Capo del terzo Reparto dell' Ispettorato



Tornado allo standard "Locusta" nell'hangar del 1° RMV.

Logistico (IL3) disse: dite al sig. Capo di SMA di venire a Cameri a vedere di persona. Fu così che, poco tempo dopo, il Gen. Nardini atterrò a Cameri, valutò ed approvò il pacchetto configurativo "Locusta" (scegliendo anche, tra alcune proposte verniciate su un pannello del velivolo, la tonalità di colore ritenuta più idonea) e domandò in quanto tempo si sarebbe potuto approntare un numero esiguo di velivoli con tali capacità operative. Gli fu risposto che, mantenendo il ritmo di lavoro dei quei giorni e "taskando" i RR.OO. a movimentare i velivoli prescelti in base al programma definito dal 1° RMV, si poteva ipotizzare di disporre di un pacchetto di 8 velivoli in tempi rapidissimi. Mentre il velivolo del Capo di S.M.A. stava ancora rullando sui raccordi dell'Aeroporto di Cameri, le squadre di manutenzione avviarono il retrofit. In meno di due mesi, lavorando spesso anche di notte e nei week end, e con una determinazione ed una integrazione/sinergia tra le varie Direzioni, sino ad allora mai sperimentata, i primi 8 velivoli furono portati nella famosa configurazione "Locusta": nuovo sistema di identificazione "Identification Friend or Foe (IFF) modo 4", radio "Have Quick", contromisure elettroniche "ELT 553", Auxiliary Power Unit (APU) modificate per climi desertici, pacco di Sopravvivenza "desertico", vernice e coccarde mimetiche, e quant'altro. Anche grazie a questa

iniziativa/lungimiranza del 1°RMV, quando l'ONU ordinò l'intervento, i Tornado italiani erano pronti al decollo e l'Italia poté orgogliosamente portare la sua bandiera nel Golfo (nel seguito furono introdotte ulteriori modifiche, ad esempio quella dei motori con palette da deserto "single crystal"). Non si può nascondere, a questo punto, che un sentimento misto di orgoglio e di grande soddisfazione pervase tutto il personale del Reparto ed, in particolare, quel manipolo di professionisti che aveva individuato la configurazione e ne aveva definito le modalità di introduzione. Un gruppetto di Ingegneri aveva visto più lungo delle Aquile, e l'Italia poté orgogliosamente portare la sua bandiera nel Golfo.

Settore logistico

Tra gli anni 91 e 95 si è proceduto ad una profonda revisione delle procedure logistiche della linea Tornado, con l'ausilio della nascente informatica distribuita, allo scopo di assicurare che il Deposito Centrale Tornado potesse rispondere con prontezza alle direttive del PSM (nucleo di Programmazione Scorte Materiali della Direzione Tecnica) nel soddisfare le criticità e nel riempire le Quantità di Dotazione di Base (QDB), ed anche che l'intero sistema logistico potesse rispondere con prontezza in caso di rischieramenti esteri: nasce il SILL intelligente, che ha consentito di automatizzare milioni di transazioni, spesso svolte di notte, dedicando gli uomini alla parte "pensante" della logistica rispetto a quella "manuale".

Tra il '94 ed il '95 il 1° RMV ha per la prima volta inviato a NETMA (Management Agency per EFA e Tornado) i dati tecnici attraverso protocolli informatici, nell'incredulità internazionale e del Col. Giuliani (che volle telefonare di persona per accertarsi che i dati fossero realmente arrivati a destinazione: gli si chiedeva di annullare i certificati di viaggio internazionali per i corrieri).

Il periodo tra il '90 ed il '95 fu anche quello delle bonifiche del Sistema Informativo Logistico Integrato (SILL) che tanto hanno fatto pensare il Reparto. Il caricamento iniziale era stato fatto rapidamente, troppi "999999" caricati a sistema quando mancavano le informazioni. Tutto il materiale è stato quindi più volte bonificato, e tantissimo lavoro è stato fatto per convincere i R.R.O.O. che se non avessero caricato i dati di missione ed i dati tecnici, l'intero database sarebbe divenuto inutile, e la possibilità di gestire elettronicamente la configurazione, le modifiche, i libretti, le ispezioni sarebbe stata vana. E quanti buoni propositi (i nuovi sistemi d'arma saranno caricati a SILL, correttamente, e sin dall'inizio) facilmente smentiti dalla realtà.

Settore pianificazione

Per almeno un decennio i vettori sono stati assegnati ai Reparti ed impiegati direttamente dai Comandanti operativi, come si faceva con la linea 104 e le altre linee di volo dell'AM. Tra l'85 ed il '90 si è rilevata una fortissima carenza di ore disponibili, proprio dovuta al fatto che i vettori erano stati "spremuti" dai singoli Comandanti di Stormo, senza guardare alla complessiva situazione della flotta. Si aggiungeva in quel periodo una vera e propria pioggia di direttive da parte di SMA 4 che voleva realizzare contemporaneamente dei

piani di aggiornamento configurativo tuttora validissimi, conferendo al velivolo le capacità di guerra elettronica - Electronic Combat and Reconnaissance (ECR), di lancio di missili anti radiazione - High-speed Anti Radiation Missile (HARM), di sgancio di bombe a guida laser - Convertible Laser Designator Pod (CLDP) etc.

Il Reparto è quindi stato sottoposto ad una vera sfida: assicurare la gestione unitaria della flotta. Giovani Ingegneri hanno profuso mesi di studi, ed hanno identificato una soluzione innovativa per quei tempi: l'RMV doveva essere il vero gestore della flotta. Nasce per la prima volta nel 1994 il concetto di piano di impiego e manutentivo centralizzato. L'RMV effettuava i piani decennali di ammodernamento configurativo per "pacchetti" nel rispetto delle direttive dello SMA, effettuava lo "scalamento", e di conseguenza decideva su quali vettori effettuare le ispezioni maggiori in F.A. e quali inviare in Ditta, abbinando le modifiche più rilevanti alle ispezioni maggiori. Ogni anno poi saturava le linee ispettive dei Reparti con le ispezioni minori, ruotava le



Tornado ECR del 50° Stormo di Piacenza.

macchine tra i Reparti Operativi ripartendo tra essi le Ore di Volo (Flight Hours - FH) assegnate dallo SMA. Da questo concetto nasce "l'operazione buco" che ha condotto dal '94 in avanti al progressivo riallineamento dello scalamento, con conseguente rinnovata disponibilità delle ore di volo. E tutto questo, in coordinamento con gli enti Centrali, operativi e tecnici, Ditte nazionali ed estere. Per l'epoca, una vera rivoluzione, preceduta da ore di lungo lavoro anche di sera e nei week end, ed in seguito accompagnata da non pochi mal di testa.

Molti ricordano ancora che nel '95 da un velivolo giunto a Cameri scesero due Colonnelli dello SMA sul piede di guerra, che dopo la visita, andarono via non solo soddisfatti, ma cementando uno splendido rapporto per il futuro del Reparto.

Dal '95 in avanti, inoltre, il piano di retrofit delle capacità HARM, CLDP e Digital Video Recording System (DVRS) ha subito, a seguito di impellenti esigenze operative, una sensibile accelerazione, attraverso l'introduzione da parte del Reparto delle modifiche (PL80 ed 81) ratificate in sede internazionale, prima ancora che uscissero le relative PTA della DAA.

Un aneddoto simpatico: l'RMV si accorse che conveniva modificare alcuni Tornado in quel momento in revisione generale e che già disponeva dei kit di modifica, precedentemente assegnati ad un diverso programma in Alenia. Dai diretti contatti con le ditte internazionali risultava possibile ottenere ulteriori kit nei tempi richiesti. Naturalmente l'apparato burocratico ci ostacolava e non poco... ma il 1° RMV non si è mai arreso ... Il Direttore chiamò direttamente lo SMA 4 dicendo "a sti guagliuni amma fa n'encomio", e subito arrivò il telegramma di autorizzazione.

Settore programmazione

Per almeno un decennio i vettori uscivano da Cameri dopo le ispezioni maggiori e giungevano ai Reparti, che, stilata una Segnalazione Inconvenienti (SI, ormai di routine), li fermavano per circa 3 mesi per introdurre quelle modifiche/controlli sfuggiti alle maglie del 1° RMV. Le urla del Col. Salvia ancora echeggiano nelle pareti: che figura ci facciamo?

Anche in questo caso giovani Ingegneri hanno profuso lunghi studi, ed hanno identificato nel '94 una soluzione radicale: una profonda ristrutturazione dei compiti e delle Tabelle Ordinarie Organiche (TT.OO.) della Direzione Tecnica, assegnando la responsabilità della gestione della programmazione dei lavori ad una Sezione (nuova) responsabile dell'intero velivolo, con conseguente riassegnazione delle funzioni assegnate alle Sezioni, un aumento ed una riallocazione del personale, un potenziamento delle infrastrutture, lo spostamento dei terminali SILI. A questo, si è affiancata nel '94 la modifica dei software in uso presso la Sezione Programmazione Lavori (gli anzianissimi raccontano che un Ufficiale l'abbia personalmente effettuata ad Agosto, durante le ferie). Verso la metà del '95 il miracolo: il primo velivolo giunto a Ghedi, dopo l'Ispezione Periodica (IP) maggiore presso il 1° RMV, volava dopo una sola settimana di fermo per controllo libretti, e senza che venisse scritta la faticosa SI di routine. Ed in aggiunta con libretti plastici nuovi, stampati direttamente (dal nuovo software) con le informazioni prese direttamente dal SILI intelligente !!! Un altro settore vitale che è migliorato dal '94, con



Linea volo del TTTE di Cottesmore.

l'assegnazione di risorse dedicate, è stata la gestione dei kit di modifica. Il Reparto partecipava ai Post Approval Modification Committee (PAMC) a NETMA ed in tale riunione si ordinavano i materiali per l'introduzione delle modifiche.

La Regina ancora ricorda quando l'RMV si accorse che gli inglesi a Cottesmore impiegavano i nostri kit per le modifiche dei loro equipaggiamenti: nel '95 ha dovuto rifondere all'Italia centinaia di migliaia di Sterline !!

Supporto alle mitiche Tigri

Lo spirito goliardico si è anche basato per decenni sullo sfottò degli amici delle tigri, che volavano sullo spillone, che ci prendevano amichevolmente in giro perché lavoravamo per il "ferro da stiro". Nel '95 la svolta: il grande cuore del RMV ha attivato le operazioni di supporto alla nuova linea di volo sul Tornado ADV, collaborando direttamente con la linea volo del 21° Gruppo, ed agevolandone la conversione. Tiger Tiger !



Tornado ADV delle "Tigri".

Visite delle Superiori Autorità (SSAA)

Al Reparto si susseguivano le visite delle più disparate Autorità, e si era costretti a stampare e ristampare centinaia di slides, spesso la notte, per introdurre le ultime varianti. I piu' anziani non dimenticheranno mai quando nel '94, realizzata la prima rete informatica, portato per la prima volta il briefing su power point, installato il primo proiettore in aula briefing, il Col. Giuliani ordinò di portare "insieme a quelle diavolerie" anche il proiettore per diapositive ed una stampa delle slides. Sarebbe stata l'ultima volta.

Settore Amministrativo

Con la costituzione dei Servizi Tecnici Distaccati (SSTDD) alle dipendenze del Comando Logistico, e con la Gestione e l'Esecuzione contrattuale piena nel settore dell'esercizio, l'RMV ha visto, dalla metà degli anni 90, la propria capacità amministrativa crescere notevolmente, affiancata alla tradizionale capacità nella gestione dei fondi di funzionamento in contabilità speciale. Maggiori deleghe sono state di volta in volta assegnate per il reprovizioning dei materiali sui contratti internazionali.

Rapporti con il personale e con lo Stormo

“ Don Mimi ” fece la differenza anche in questo settore. Stabili eccellenti rapporti con il Comando di Stormo, con gli Enti Centrali, si fece amare dal personale (incredibile: parlava anche con i giovani Tenenti), e soprattutto ascoltava chi aveva cose intelligenti da proporre. Diede i giusti riconoscimenti agli Ufficiali, diminuì quel clima di “pressione” nel quale si viveva, trasformò le cene di Reparto in momenti di vera allegria. Si lavorava come sempre per passione, ma anche per piacere, e si ottenevano eccezionali risultati.

Poco da invidiare alle industrie nazionali

Quanto tempo era passato da quando, nel 1988, il Gen. Brancaleoni ci disse: “io ho 10.000 ore di volo, voi quante vite avete girato?” Oggi, dopo tanti successi, i nostri capi non direbbero più cose simili. Di certo il peso specifico di questa enorme acquisizione di know how ha spostato l’asse da Reparto a prevalenza manutentivo, a Reparto ove nel 1995 la ragione sociale non era più la sola manutenzione, ma un’attività propria di realtà industriali mature: la gestione completa delle flotte di competenza in tutti i settori tecnico, logistico, manutentivo, contrattuale ed amministrativo, capacità che negli anni è stata sempre più affinata grazie alla dedizione del personale tutto ed al loro duro lavoro. Ed allora si lancia da queste poche righe la proposta per il nome del futuro: 1° Reparto Tecnico Logistico.

Lesson Learned

Il 1° RMV si presenta nel 1995 come una vera “macchina da formula uno, ben rodata in pista”, capace di intervenire con successo in ogni settore di competenza. Bello sarebbe stato creare già da quegli anni quell’auspicato

tavolo tra Ufficiali di RR.MM.VV., e puntare sulla standardizzazione dell’addestramento anche dei quadri direttivi (oggi necessario a seguito delle recenti norme di qualità), provvedimenti che avrebbero creato osmosi, trasferimento di nuove conoscenze e competenze anche agli altri Reparti, alle altre linee di volo.

Qualche anno dopo, tra il 2009 ed il 2012, uno dei precitati giovani Ufficiali (dopo il necessario ambientamento alle fittissime nebbie piemontesi ed alle enormi e fameliche zanzare di Cameri e Veveri), nel grado di Colonnello, ha esportato con successo alle flotte elicotteri (in fondo si tratta di zanzare appena più grosse) il “know how” ottenuto nello splendido cammino effettuato al 1° RMV.

Giugno 2013

Col. G.A.r.n. ISSMI M. Pennarola

Capo del 2° Ufficio del 2° Reparto della 2a Divisione del Comando Logistico,

ex Direttore del 6° R.M.E. ed ex Capo Sezione Avionica ed ex Capo Ufficio Programmazione del 1° R.M.V.

Con il graditissimo contributo di:

Gen. Isp. Capo G.A. Domenico Esposito, Generale Direttore della D.A.A. e Capo del Corpo del G.A.

Gen. Isp. Capo G.A. (A) Pietro Finocchio, ex Direttore Generale di TELEDIFE e Capo del Corpo del G.A.

Gen. Isp. Capo G.A. (A) Giovanni Perrone Compagni, ex Direttore Generale della D.G.A.A.

Col. G.A. (R) Aldo Bianchi, ex Direttore del 1° RMV

Col. G.A. (A) Marco Rovellotti, ex Direttore Tecnico Tornado ed EFA del 1° RMV

P.M. Giovanni Conte, Capo Nucleo Pianificazione e Statistica del 1° RMV



Vista dell’hangar del 1° RMV Tornado.



Cameri, 28 marzo 2013

Celebrato il 90° Anniversario dell'Aeronautica Militare



Giovedì 28 marzo, l'Aeroporto Militare di Cameri ha celebrato il 90° Anniversario della costituzione dell'A.M., con una cerimonia presieduta dal Col. Flavio Guercio, Direttore del 1° Reparto Manutenzione Velivoli. All'evento hanno partecipato le massime Autorità civili e militari del territorio novarese. La cerimonia si è svolta nella suggestiva cornice dell'Hangar del 1° R.M.V. nel quale è stato schierato il personale militare in servizio presso gli Enti dell'Aeronautica Militare che operano sulla Base di Cameri.



Novara, 2 giugno 2013

67° Anniversario della Festa della Repubblica



Domenica 2 giugno, Festa della Repubblica, anche quest'anno è stata celebrata a Novara con la consueta solennità. La cerimonia organizzata dal Comando del Presidio Aeronautico di Cameri si è svolta inizialmente al Monumento ai Caduti, dove le Autorità Civili e Militari hanno depresso le Corone di Alloro. Successivamente le Autorità, in corteo, si sono trasferite al Broletto per la lettura del messaggio del Presidente della Repubblica e la Cerimonia si è conclusa, infine, al Palazzo della Prefettura.



Veveri, 5-7 giugno 2013

Al 1°GRS la riunione dei Comandanti del Servizio dei Supporti.



del Ten. Col. Francesco De Simone

Giovedì 6 e venerdì 7 giugno, presso il 1° Gruppo Ricezione e Smistamento (GRS) di Veveri/Novara, si è svolta la riunione dei Comandanti degli Enti dipendenti dal Servizio dei Supporti del Comando Logistico AM, presieduta dal nostro Socio Gen. Div. A.Aran Giuseppe Li Causi.

Dopo un breve saluto di benvenuto da parte del Ten. Col. De Simone, Comandante del 1°GRS, la riunione è iniziata con l'intervento del Gen. Li Causi che ha delineato gli obiettivi dell'incontro introducendo l'agenda dei lavori ed alcuni elementi di "policy".

Gestione e impiego del personale, antinfortunistica e ambiente, nonché ottimizzazione delle risorse e dei mezzi attualmente in dotazione alla Forza Armata, sono alcune delle problematiche discusse con il contributo qualificato di personale esperto di settore. Alla riunione sono altresì intervenuti due Ufficiali della Direzione di Commissariato di Milano che, su invito del Servizio dei Supporti, hanno approfondito ed analizzato alcuni temi di carattere amministrativo di particolare rilevanza e interesse per la quotidiana azione dei Comandanti.

Il programma della riunione ha inoltre offerto l'opportunità di effettuare una visita all'Aeroporto di Cameri; accolti dal Brig. Gen. Lucio Bianchi, Capo del Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici (CePoVA), i partecipanti hanno ricevuto un briefing sul neo costituito Centro, cui è seguita una visita all'area del cantiere Final Assembly and Check Out (FACO) destinato all'assemblaggio del velivolo F35/Joint Strike Fighter (JSF).

Per il Servizio dei Supporti, la riunione dei Comandanti degli Enti dipendenti rappresenta un momento significativo di confronto e scambio di esperienze tra i vari responsabili di numerose ed eterogenee attività relative ai servizi ed ai materiali nei settori trasporti e dogane, motorizzazione, carbolubrificanti auto/avio ed ossigeno avio, antincendi, materiali CBRN, cinefotografico, controlli chimico-fisici, ecologici e ambientali, nonché il supporto ai reparti rischierati nelle operazioni fuori dai confini nazionali (OFCN) o in eventi addestrativi sia in Italia sia all'estero.

Il 1° GRS è inserito nel sistema dei Servizi di Supporto del Comando Logistico alle dirette dipendenze del Centro Tecnico Rifornimenti di Fiumicino con compiti di ricezione, spedizione, distribuzione e svincolo doganale del materiale proveniente dall'estero e di programmi militari anch'essi acquisiti in terra straniera. A partire dagli anni novanta presso il reparto operano le rappresentanze della Royal Air Force inglese, della Luftwaffe tedesca e dell'Ejercito del Aire spagnolo, istituite a seguito dell'introduzione del Sistema d'Arma Tornado e l'avvio del programma Eurofighter.





Trino Vercellese, 30 maggio 2013

Restaurato il Monumento agli Aviatori



Completato a Trino Vercellese il restauro da parte dei M.lli Pellegrini e De Angelis del velivolo G.91 PAN, monumento agli Aviatori, fortemente voluto, nel 1987, dal compianto M.llo Pil. Dante Mezzano. Il lavoro è stato realizzato grazie anche all'interessamento del Gen. Mainini, del Commissario Straordinario del Comune di Trino, Dott.sa Attianese, dell'A.A.A. di Trino e del Socio M.llo Vincenzo Pastore.



Oleggio, 8 giugno 2013

Inaugurato il Monumento agli Aviatori



Grazie all'iniziativa del Socio Adriano Salsa, del Nucleo A.A.A. di Oleggio, è stato inaugurato il monumento agli Aviatori oleggesi. La Cerimonia si è svolta alla presenza del Sindaco Marcassa e del Brig. Gen. Bianchi, di una folta rappresentanza di Associazioni Combattentistiche e d'Arma e di tanti cittadini che hanno voluto manifestare il loro affetto all'Aeronautica Militare.



Aeroporto Cameri, 16 ottobre 2012
Cambio Comando al Gruppo S.T.O.



Passaggio di consegne al Comando del Gruppo S.T.O.. Il 16 ottobre 2012 il T. Col. Felice D'Amico è subentrato al Magg. Marco Cioli alla guida del Reparto. Nella foto i due protagonisti dell'evento con il Comandante dell'Aeroporto Col. Walter De Gennaro.



Una bella foto che ritrae tutto il personale del Gruppo S.T.O. presso il "104 tigrato".



San Felice sul Panaro, 3 gennaio 2013
La raccolta di beneficenza del Circolo del 53
consegnata al Comune di San Felice sul Panaro



La foto a sx testimonia i danni subiti dall'asilo nido di San Felice sul Panaro a seguito del noto terremoto avvenuto nel maggio 2012 e poi ricostruito totalmente (vedi foto a dx) anche con il generoso contributo offerto dai Soci del Circolo del 53 di Cameri.



Veveri, 21 giugno 2013

Incontro del personale ex 3° G.E.V. e 1° C.M.P.



Anche questa volta il buon Rovellotti ha saputo realizzare questo incontro che ricrea lo spirito a quanti hanno partecipato agli eventi storici della formazione del 1° R.M.V.. Il Gen. Isp. Capo Perrone Compagni, con la sua presenza, ha illuminato questo momento.



Vigna di Valle, 22 giugno 2013

Tre Soci del "Circolo del 53" nominati Pionieri dell'Aeronautica!



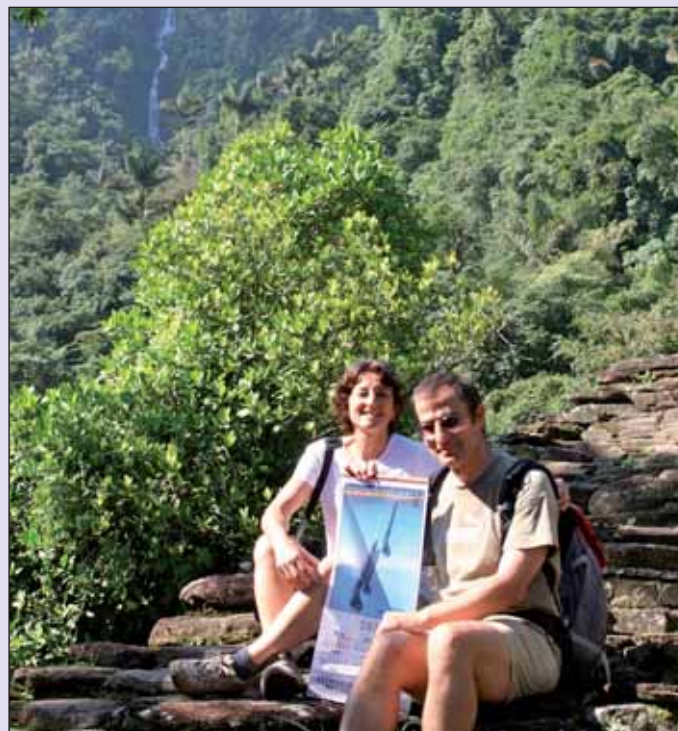
Lo scorso 22 giugno il Museo Storico dell'AM ha fatto da cornice alla semplice ma austera cerimonia organizzata dall'Associazione Pionieri dell'Aeronautica nel corso della quale il nostro presidente Gen. S.A. Giulio Mainini ed i Soci Com.te Giovanni Artioli e Gen. B.A. Rosario Alderisi sono stati insigniti del titolo di "Pionieri dell'Aeronautica" con la seguente motivazione: "per l'alto contributo elargito a favore del mondo aeronautico nell'ambito della propria attività ed anche al di là della stessa, di concerto con le migliori aspettative dell'Associazione".

Inizialmente costituita nel 1923 quale Fratellanza con lo scopo di "custodire le memorie dei soci, ricordare la poesia dei voli che essi iniziarono e [...] di mantenere vivo l'amore per l'Aeronautica italiana agli scopi della difesa nazionale, e di venire in aiuto ai Pionieri bisognosi", il sodalizio assume un anno più tardi il nominativo di "Pionieri dell'Aeronautica" mentre il labaro viene solennemente inaugurato il 23 maggio 1925 in Campidoglio alla presenza delle alte cariche del Regno. Il 25 novembre dello stesso anno con Regio Decreto viene riconosciuto all'associazione lo status di Ente Morale. Attualmente l'associazione annovera gli assi dell'aviazione, primatisti, costruttori aeronautici e molti Capi di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.



La Ciudad Perdida - Santa Marta - Colombia, 30 luglio 2012

Il calendario del Circolo del 53 in giro per il mondo



“Circolo del 53 nel mondo: questa volta a La Ciudad Perdida - Santa Marta - Colombia. Un saluto a tutti gli amici del Circolo da Franco ed Eleonora Massi”. Grazie al Socio Massi e Signora per questa ulteriore testimonianza di affetto per il nostro Sodalizio.



Capo Horn (Cile), 14 febbraio 2013

Il calendario del Circolo del 53 in giro per il mondo



Il socio Enrico Gilli ci ha inviato questa e-mail: “Allego una mia foto con il calendario del Circolo del 53 a Capo Horn, dove ho avuto l’opportunità e la fortuna di poter sbarcare il 14 febbraio 2013. Come noto Capo Horn è il punto più a sud al di fuori dell’Antartide ed è in territorio cileno. Ho poi lasciato il nostro calendario presso il Faro insieme alle numerose bandiere e gagliardetti li depositati da chi era sbarcato recentemente, come ben si vede nella seconda foto”. Grazie al socio Gilli: ben fatto!



Cameri, 13 dicembre 2012

Il personale del Comando Aeroporto e il suo Comandante Col. Walter De Gennaro





CIRCOLO DEL 53

23° Raduno, sabato 5 ottobre 2013

Informazioni ai Soci



Il 23° Raduno che si terrà sabato 5 ottobre 2013 sull'Aeroporto di Cameri, si svolgerà secondo il seguente programma:

ore 08,00-11,00

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

ore 11,00-12,00

- Assemblea Generale.

ore 12,00-12,30

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

ore 13,00

- Rancio sociale.

ore 16,30

- Partenza Soci.

NOTIZIE UTILI

Per consentire agli organizzatori di soddisfare al meglio le esigenze dei Radunisti, si prega di restituire allo scrivente, entro il 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 2013 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'unico vaglia di Conto Corrente Postale nr. 19669142.

Coloro, infine che, pur avendo ricevuto gli oggetti ricordo relativi all'ultimo 22° Raduno, non hanno ancora provveduto al versamento della relativa quota sociale anno 2012 (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 29 novembre 2013, Specialisti e Piloti del 21° Gruppo si ritroveranno, come da tradizione, presso un ristorante della zona, 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 2013, 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: Silvio Mollicone, Maurizio Pennarola, Francesco De Simone, Marco Ciolli, Francesco D'Urbano, Franco Massi, Enrico Gilli 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 Soci di informarci, in modo di poter rimediare in futuro.