

CIRCOLO del 53 notiziario



**Caro Socio, l'appuntamento è per
Sabato 7 Ottobre 2017**

**in occasione del 27° Raduno del Circolo del 53.
Festeggeremo il 50° Anniversario della ricostituzione
del 53° Stormo sull'Aeroporto di Cameri.
Verrà eletto il nuovo Consiglio Direttivo.**

In questo numero:

**Il 53° Stormo: breve storia dal 1967 al 1999
Cameri e le Sezioni A.A.A. (parte seconda)
Croce speciale in memoria del Cap. Pil. Giovanni Ghislandi
Esperienza di volo con l'Eurofighter 2000
Il FIAT G-46 gate-guardian a Dobbiaco
Amarcord: ricordi di un Ufficiale Pilota
Cerimonie, assunzione incarichi, incontri e notizie varie**



Errata corrige al rendiconto economico pubblicato sul Notiziario N° 39

Scusandoci per alcuni refusi di stampa, preghiamo i nostri Soci di voler prendere nota delle seguenti correzioni, fermi restando gli importi totali pubblicati:

Anno 2015 Uscite:

aggiungere all'elenco delle spese la voce "Realizzazione targa in memoria della M.O.V.M. Teresio MARTINOLI = Euro 2989,00.

Anno 2016 – Entrate:

3^ riga: "quote sociali 2015 riscosse" deve intendersi Euro 2700,00 anziché Euro 2750,00;
11^ riga: leggasi "Contributo Frece Tricolori Borgomanero";
13^ riga: leggasi "Raccolta Soci radunisti pro borsa di studio Magg. Valentini";
14^ riga: leggasi "Rimborso spese postali";
15^ riga: leggasi "Contributo Soci per borsa di studio Magg. Valentini";
16^ riga: leggasi "Raccolta Soci per stampa

Anno 2016 – Uscite:

10^ riga : "Incontro sociale" leggasi Euro 1900,00 anziché 1900,48;
15^ riga: "Servizio tecnico audiovisivo 26° Raduno" leggasi Euro 2440,00 anziché 2400,00.

Anno 2017 – Entrate:

ultima riga leggasi "Soci sostenitori".



CIRCOLO DEL 53 - Cameri

Via Verbano, 271 - 28100 NOVARA

Tel. 0321.478218 - 0321.634253

C.F. 94026080039 Conto Corrente Postale 19669142



I versamenti possono essere fatti sul conto corrente bancario



CIRCOLO DEL 53 c.c.b. 05000/1000/127881
IBAN IT08 P033 5901 6001 0000 0127 881

NOTIZIARIO INVIATO GRATUITAMENTE AI SOCI

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 / 634253 - e.mail: info@circolodel53.it

Redatto da Marcello Ciolli, Umberto Belletti e Cosimo Lospinoso

Impaginazione e grafica studio fotografico Ragni Francesco

Stampato da Italgrafica Novara



CIRCOLO DEL 53 - Cameri

Presidente Onorario: Gen. Marcello Ciolli

Presidente: Gen. S.A. Giulio Mainini

Vice presidenti:

Gen. Isp. Giuseppe Lupoli

Brig. Gen. Maurizio Nastasi

Consiglio Direttivo:

Gen. S.A. Alberto Frigo - Gen. Isp. Capo Giovanni Perrone Compagni

Gen. Sq. Giuseppe Li Causi - Gen. B.A. Gavino Manca

Gen. Umberto Belletti - Col. Roberto Zamponi

Col. Pietro Paolo Traverso - Col. Luigi Piccolo

T.Col. Salvatore Meoli - M.Ilo Sc. Emilio Cottafavi

M.Ilo Sc. Salvatore Caruso - M.Ilo Sc. Francesco Trevisan

S.M. Francesco D'Urbano

Segretario: Gen. Marcello Ciolli



Il Circolo del 53 ringrazia:



Visita il nostro sito internet: www.circolodel53.it
troverai tutte le informazioni relative al sodalizio:
e.mail: info@circolodel53.it





50° Anniversario della ricostituzione del 53° Stormo sull'Aeroporto di Cameri.



Il 53° Stormo – breve storia dal 1967 al 1999

Principalmente tra il 1962 e il 1967 si attua una profonda ristrutturazione dell'Aeronautica Militare conseguente alla continua evoluzione degli scenari politico-militari della "guerra fredda", in particolar modo nel Mediterraneo. La più diretta interessata naturalmente è la componente da combattimento che per limitare i danni di un eventuale attacco nucleare viene "dispersa" tra più reparti e su più basi, alcune aperte o riattivate per l'esigenza. Dalla trasformazione di cinque delle sei aerobrigate da caccia (rimane la 3a), con la sola chiusura dell'8° Gruppo e la ri-dislocazione di altri otto dei loro 15 gruppi di volo, nascono infatti undici stormi.



A Cameri, il 1° aprile 1967, viene soppresso il Comando Base Aerea perché alla stessa data viene ufficialmente ricostituito il 53° Stormo Caccia Intercettori, posto alle dipendenze della 1^ Regione Aerea e che ha come compiti fondamentali la difesa aerea nazionale, tramite il 21° Gruppo Caccia Intercettori Ognitempo (o AWX, All-Weather Interceptors, secondo la terminologia NATO), e il supporto di 2° Livello Tecnico agli F-104 della 1^ Regione Aerea con il 3° Gruppo Efficienza Velivoli. Il 53° Stormo è inoltre formato dal 453° Gruppo Servizi Tecnici Operativi, dal 553° Gruppo Servizi Logistici Operativi e dalla 653^ Squadriglia Collegamenti.

Il 29 aprile 1967 si tiene la cerimonia per la ricostituzione del 53° Stormo, durante la quale viene consegnata la Bandiera di Guerra, alla presenza del Ministro della Difesa, del Capo di Stato Maggiore dell'A.M. e delle bandiere della 51^ Aero Brigata e del 2° Stormo. I velivoli sono ancora privi dei distintivi di Stormo e di Gruppo. Il Gen. Ferrari stigmatizza oggi che "in realtà, in quel mattino dell'aprile 1967 ci fu consegnato un numero, solo un numero, insufficiente per farci sentire uno Stormo. Quello che mancava era soprattutto un distintivo, un simbolo che contribuisse ad amalgamare persone dalle provenienze diverse".

Sempre secondo il Gen. Ferrari, "probabilmente lo Stormo non avrebbe ancora adesso uno stemma se al Col. Baroni, che aveva ricevuto la bandiera e il discutibile numero ma che non amava follemente il "bianco fiore", non fosse succeduto il Col. Puggioni che... ricordo, prima con decine di bozzetti sul tavolo e, poi, arrampicato sulla coda dello Starfighter... Finì così la nostra resistenza e nacque l'Asso di Spade così come tutti oggi lo conoscono...". Nello stesso 1968 viene ufficializzato anche l'emblema della tigre per il 21° Gruppo che inizialmente è mantenuto sul solo lato destro dell'abitacolo. Inoltre, il Gruppo adotta nuovamente il proprio colore caratteristico,



il blu, sotto forma di strale. Abbinato all'asso di spade sulla deriva, lo strale rimane, anche se in modo sporadico, per tutto il periodo di utilizzo dell'F-104G.



La prima TacEval è brillantemente superata già nel mese di ottobre '67 e all'addestramento quotidiano si aggiungono numerose esercitazioni nazionali e NATO.

Per completare l'aggiornamento della linea caccia, anche in base a decisioni politico-industriali, l'A.M. adotta l'F-104S. Sviluppo della versione G, sostanzialmente l'S si caratterizza per il motore più potente ed un radar di nuovo tipo compatibile con l'uso del missile a guida semiattiva AIM-7E Sparrow, che ha un raggio d'azione di una quarantina di chilometri e che viene portato solo ai due nuovi punti d'attacco subalari, quelli esterni. Quinto di nove Gruppi destinati a transitare sull'S, il 21° Gruppo riceve dall'aprile 1971 sia macchine nuove dall'UST FIAT sia usate, tanto è vero che la prima giunge dal 9° Gruppo.

Il 15 ottobre 1971 lo Stormo viene dedicato alla memoria del Cap. Guglielmo Chiarini, pluridecorato del 151° Gruppo



(l'originario Asso di Spade), caduto in combattimento in Africa Settentrionale nel 1941. Nel frattempo, la mutata valutazione della minaccia permette di unificare la base operativa e quella logistica.

Pertanto il 12 settembre 1977 si completa il trasferimento a Cameri del Comando, dell'Ufficio Operazioni e dei Gruppi STO e SLO, lasciando nella zona logistica di Veveri solo i circoli, le mense e alcuni alloggi e magazzini.

La 653^a Squadriglia Collegamenti, posta alle dirette dipendenze del Comandante di Stormo tramite l'Ufficio Operazioni, eredita le funzioni e in parte i tipi di velivoli utilizzati dalle unità similari in organico alla 2^a AB e alla Base Aerea con linea di volo composta da T-6, C-45 e T-33.



Il 1° marzo 1978 il Reparto Volo 1^a Regione Aerea viene sciolto e il compito dei collegamenti per la 1^a R.A. passa alla 653^a Sq. a cui di conseguenza sono trasferiti in carico contabile una gran quantità di aerei: sei P-166M, due T-6, un C-45 e otto S.208/M, nonché quattro elicotteri AB.47J e cinque AB.204B. Molti di questi non arrivano neanche a Cameri, andando subito in carico di utilizzo a varie Sq. Coll. e Comandi Aeroporto della 1^a R.A. Con tale ristrutturazione si mantiene il Comando a Cameri e si attivano due Sezioni Volo: la 1^a a Linate e la 2^a a Caselle. Nel tempo la 653^a Sq. avrà in linea di volo i nuovissimi addestratori SF.260AM, l'MB.326, l'MB.339A, il P.180 Avanti e l'elicottero AB.212AM.



Per la difesa della base, il Gruppo SLO incorpora il Battaglione Protezione Locale, che nel 1980, divenuto Gruppo Difesa, è posto alle dirette dipendenze del Comando di Stormo. Oltre a forze di vigilanza e a mitragliatrici Breda-SAFAT da 12,7 mm, dispone di artiglieria contraerea per un fuoco di sbarramento nel raggio massimo di un chilometro: otto pezzi monocanna Breda e sei quadrinati Oerlikon, tutti basati sul cannone Hispano-Suiza DBH 804 da 20 mm del Vampire. Tutti sono tolti dal servizio nel 1995, quando il sistema missilistico Spada del Gruppo ottiene la Combat Readiness. La 753^a Batteria Spada è costituita ed equipaggiata nel 1991 per la protezione antiaerea a corto e medio raggio. Si tratta di un'unità standard composta dalla centrale di avvistamento e da tre sezioni di fuoco, ciascuna con due lanciatori da sei missili, integrata con il 12° Gruppo Radar AM "Puma", ma non nel NADGE. Per motivi di bilancio, la

753^a Batteria cessa di esistere nel febbraio 1998 e il suo sistema Spada viene immagazzinato insieme ad altri sulla base di Rimini. Il Gruppo Difesa dispone anche di alcune autoblindo FIAT 6614 ricevute nel corso del 1988.



Alla fine di agosto del 1980, la linea di volo dell'Aeritalia si trasferisce temporaneamente a Cameri, presso il 3° GEV, a causa della chiusura di Caselle e tra i velivoli figura l'unico Tornado dell'A.M. dei sei di preserie, il P14 MM X-588. La presenza del nuovo cacciabombardiere è particolarmente gradita in quanto già dal 1978 personale del GEV studia le problematiche tecnico-logistiche per la sua introduzione in linea, mentre proprio nel 1980 iniziano i corsi di qualificazione sul velivolo Tornado, in vista della costituzione del 1° Centro Manutenzione Principale nel novembre 1981, poi ridenominato 1° Reparto Manutenzione Velivoli nel 1985.



Contestualmente allo scioglimento del 3° GEV, il 1° marzo 1982 la Sezione Tecnica del 21° Gruppo viene trasformata nel Centro Manutenzione del 453° Gruppo STO.

Con l'arrivo delle prime 2 macchine nel dicembre 1988, il 21° Gruppo inizia la transizione sull'F-104S.ASA che si conclude nel settembre 1991. L'ASA altro non è che un aggiornamento dell'S che dovrebbe permettergli di intercettare velivoli a



bassa quota secondo un profilo d'attacco dall'alto.

Il 14 settembre 1990 il governo italiano annuncia il rischieramento nel Golfo Persico di otto Tornado. Il 1° R.M.V. si mette prontamente al lavoro senza pause per rispondere alle esigenze di quella che nel frattempo viene denominata Operazione Locusta. Dodici Tornado sono selezionati tra quelli con una buona disponibilità di ore di volo prima di una ispezione, con il sistema di autoprotezione DASS e miglioramenti apportati al motore, dall'APU, agli apparati di guerra elettronica, all'IFF, al condizionamento dei vani avionici e dell'abitacolo, ecc. Ma l'aspetto più vistoso della tropicalizzazione dei Tornado è l'adozione di una colorazione desertica che viene dipinta direttamente sullo schema mimetico



tradizionale. Il rapido approntamento dei velivoli permette il 25 settembre il rischieramento da Gioia del Colle ad Al Dhafra, negli Emirati Arabi Uniti, delle otto Locuste del Distaccamento AM, costituito quello stesso giorno con una forza mista dei tre Stormi di Tornado, del 1° R.M.V. e di altre componenti da supporto e poi ridenominato Reparto di Volo Autonomo.

Per un parziale ammodernamento della componente pilotata da difesa aerea, in attesa dell'Eurofighter 2000 e dopo una selezione con l'F-15 e F-16, l'A.M. decide per un leasing decennale dalla RAF di Tornado ADV/F.3. Nel marzo 1994 i governi britannico e italiano si accordano per la cessione di 24 macchine, tra cui quattro doppio-comando da addestramento operativo, in due lotti uguali: il primo riequipaggerà il 12° Gruppo ed il secondo il 21° Gruppo CIO. Il velivolo Tornado F.3 è un intercettore puro da Mach 2 originato dal cacciabombardiere Tornado IDS.

L'11 aprile 1996 il 21° Gruppo effettua l'ultimo turno d'allarme con l'F-104, per essere subito dopo designato quale "Gruppo in transizione". Infatti, in luglio i primi piloti iniziano in Inghilterra i corsi di addestramento al Tornado F.3.

Il 14 febbraio 1997 atterra su Cameri il primo Tornado F.3 del 21° Gruppo. In effetti il velivolo sarebbe dovuto giungere



da Coningsby il giorno precedente, data di assegnazione ufficiale, ma il maltempo lo impedisce.

Nella primavera 1999, a scaglioni successivi, il 21° Gruppo viene impiegato dall'aeroporto militare di Gioia del Colle (BA) per partecipare alle operazioni belliche in occasione



della campagna in Kosovo per essere definitivamente inserito nell'organigramma del 36° Stormo il 28 luglio 1999.

In quella stessa data il 53° Stormo, avendo perduto la propria pedina operativa, veniva posto in posizione quadro e nel contempo costituito il Comando Aeroporto Cameri.

(fonte: "Cameri e l'aviazione nel Novarese" di Giambattista Casarino e Renzo Sacchetti, 1998 - Giorgio Apostolo Editore)





Storia dell'Aeroporto di Cameri e le Sezioni A.A.A. di Silvio Mollicone



Parte seconda (segue dal nr. 38 del Notiziario)

Appare opportuno lasciare ora da parte le mitiche "abbuffate" per passare ad un più spirituale e sicuramente più importante, per noi aviatori, invito delle Associazioni, quello della celebrazione della Madonna di Loreto che a Trino, in particolare, riusciva a coinvolgere pressoché tutta la cittadinanza perché la chiesa era sempre stracolma e molte volte anche il largo antistante si riempiva di fedeli estimatori dell'Aeronautica.

Inutile dire che il tutto finiva in un ristorante del luogo dove sicuramente, pur non avendolo mai visto, volevano far invidia a Lucullo.

Questa, benché squisita, era per noi la parte più difficile da affrontare, almeno rispetto alla nostra salute, perché tutte le Sezioni volevano celebrare nel modo più degno la nostra Patrona ed in un certo senso rivaleggiavano anche nella magnificenza dei ricevimenti post cerimoniali.

Ciò fu tanto vero che vorrei raccontare ciò che successe nel mese di dicembre del '78.

Al 53° Stormo era arrivato un Comandante (futuro Capo di SMA) che non aveva mai vissuto una esperienza operativa con i Gruppi Intercettori. Tutti i precedenti Comandanti, chi più chi meno, conoscevano già questa realtà fatta di decolli su allarme in massimo 5 minuti, di prontezze operative giornaliere che si alternavano tra coppie di velivoli pronti in 5', pronti in 30' oppure, nel terzo giorno, detto di "riposo", tutti i velivoli, ed ovviamente piloti e specialisti, dovevano essere pronti a decollare in massimo due ore.

Questo di giorno o di notte per 24 ore di fila 365 giorni l'anno. Quale Comandante del 21° Gruppo avevo la possibilità di mostrare al nuovo Comandante quasi quotidianamente, e per molte ore al giorno, la nostra attività e le differenze esistenti con le altre realtà della Forza Armata anche se utilizzavano gli stessi aeroplani.

Nacque così una reciproca e spontanea simpatia per cui molto spesso mi invitava ad accompagnarlo (per lui erano quasi tutti ambienti nuovi e sconosciuti) nelle cene di rappresentanza abbastanza frequenti all'epoca nella zona di Cameri, tanto che a metà novembre (un mese circa dopo il suo insediamento) andavamo un paio di volte a settimana in giro per il nebbioso Nord Ovest. Il Comandante non amava guidare per cui andavamo quasi sempre con la mia macchina quando non si



trattava di un ricevimento ufficiale presso Comandi militari, nel qual caso spesso andava da solo con la macchina di servizio e l'autista.

Già dai tempi dello "zio Guido" nel '74 il Comando del 53° aveva di molto incrementato gli scambi di visite con le Sezioni dell'AAA, sia a causa della chiusura di Piacenza sia ed ancor più perché quel Comandante aveva un bel carattere amichevole e gioviale, da cui il soprannome che lui stesso pretendeva dai suoi collaboratori.

I Comandanti successivi incrementarono, se fosse stato mai



possibile, tali interscambi e soprattutto avevano instaurato una specie di tradizione per cui il Comandante del 53° presenziava a quasi tutte le cerimonie (celebrazione della messa e pranzo) commemorative organizzate dalle varie Sezioni in occasione della celebrazione della Madonna di Loreto, il 10 dicembre. Naturalmente proprio il giorno 10 la cerimonia veniva fatta in aeroporto alla presenza di tutte le Autorità locali a cui partecipavano i labari di tutte le Sezioni AAA dell'immensa circoscrizione, con messa ufficiale, pranzo di servizio e discorsi del Capo Calotta e del Comandante terminanti sempre con il famosissimo tradizionale "ghereghereghez" ben augurale.

Benché ci fosse una celebrazione ufficiale in aeroporto le varie Sezioni organizzavano per i loro soci e compaesani delle cerimonie locali con deposizione di corona ai caduti, messa ed immane pranzo.

Non so chi iniziò ma certamente dopo la prima cerimonia presenziata da un Comandante del 53° Stormo tutti gli altri Capi Sezione si organizzarono e, per assicurarsi la prestigiosa presenza, spostarono via via le celebrazioni a date anticipate seguendo le disponibilità e le priorità concordate con il Comandante il quale di anno in anno cercava di equilibrare tra le Sezioni la sua presenza.

Quando arrivò il nuovo Comandante nel '78 quasi tutti, alla prima occasione utile, gli chiesero la disponibilità di una sua partecipazione alle celebrazioni in onore della Patrona.

La poca conoscenza delle tradizioni locali e la sua spontanea cordialità lo portarono ad un assenso di principio anche se subordinato al coordinamento con la sua segreteria.

Il Comandante quando si accorse di aver detto troppi "sì"

la frittata era fatta aveva già accettato di presiedere alle cerimonie organizzate da molte Sezioni che tra l'altro non erano né le più vicine né le più grandi, per cui si trovò costretto ad accontentare se non tutte, quasi tutte le altre.

Per dirla molto brevemente dai primissimi giorni di dicembre al 18 (poi si entrava in zona "auguri di Natale") escludendo il 10 per la celebrazione ufficiale in aeroporto, partecipammo ad una quindicina di cerimonie non tutte di mattina ed un paio di volte anche una di mattina ed un'altra di sera per non deludere i nostri affezionatissimi ospiti.

Proprio in una di queste occasioni, non mi ricordo se la serata fu ad Alessandria, a Casale Monferrato od a Biella, ma fa lo stesso, a fine cena ci trovammo in un nebbione pazzesco, è inutile dire che non esistevano né cellulari né navigatori, ma soltanto indicazioni stradali (conoscete la cartellonistica stradale italiana? Beh ora è pure migliorata) e la memoria personale del personale a bordo, ma come detto il Comandante era assolutamente nuovo della zona.

Per farla breve dopo un paio di incroci, andando a non più di venti chilometri orari, superati al rallentatore, per poter leggere la cartellonistica, finalmente trovo una indicazione per Vercelli che mi invitava ad andare a sinistra su una strada abbastanza più larga. Il sospiro di sollievo che avevo provato nel trovare l'indicazione per il mio meraviglioso target dal quale avrei potuto seguire la navigazione a memoria, era passato da un pezzo, il Comandante, rilassato dopo aver visto il cartello per Vercelli, si era appisolato ed io cominciai a temere di aver preso una strada sbagliata perché non avevo visto altre indicazioni e la nebbia sembrava essere sempre più fitta.

Apparvero in lontananza dietro di me due fari che a stima dovevano procedere almeno a cinquanta orari ben al di sopra dei miei venti/trenta, la decisione fu rapida, l'autista doveva conoscere molto bene la zona se si azzardava ad andare così veloce, sarebbe stato conveniente seguirlo, da qualche parte pur doveva arrivare.

Quando mi sorpassò era una bellissima, grandissima 4X4 con un fanale antinebbia posteriore che per me era spaziale.

Mi agganciai facendomi precedere per non oltre una ventina di metri con il faro rosso che rimaneva ben visibile anche se in alcuni banchi più fitti quasi scompariva per cui acceleravo rapidamente, mantenevo la terza per essere più reattivo, e subito ricompariva la mia ancora di salvezza.

Procedemmo in conserva per oltre una ventina di minuti, avevamo fatto un paio di curve ma non mi era sembrato che avesse mai deviato su altra direttrice per cui se la prima indicazione era valida, come speravo, mi avrebbe portato a Vercelli. Mentre rimuginavo tra me e me queste positive supposizioni, più per calmarmi che per vera convinzione, mi sparì il faro ed accelerai istintivamente, non era entrato



ancora il motore che un suono cupo e fortissimo di clacson mi arrivò davanti e da sinistra, frenai immediatamente e mi fermai in pochissimi metri mentre un enorme camion mi lisciava il muso da sinistra a destra su un incrocio a T (che ben conoscono quelli della zona poiché si trovava al termine della "tangenziale" di Vercelli per prendere la strada per Novara) che stava superando frenando al massimo perché la 4X4 (il cui autista, evidentemente, più che esperto della zona era incosciente) si era immessa, senza dare l'obbligatoria precedenza e tagliando di fatto la strada al gigantesco TIR. Il Comandante si svegliò di soprassalto più per il clacson che per la mia frenata piuttosto brusca e mi disse: "sai, dal prossimo anno le Associazioni, se lo vorranno, celebreranno con noi la Madonna di Loreto, ma soltanto il 10 dicembre a Cameri, credo che la nostra Patrona ci abbia già mostrato oggi la Sua riconoscenza".

Così fu, almeno fino a quando rimasi a Novara, la ricorrenza della nostra Patrona si celebrò soltanto a Cameri con la presenza di tutti i Presidenti, i labari e le rappresentanze delle oltre venti Sezioni e Nuclei dell'AAA che erano nella immensa circoscrizione aeronautica del Comando del 53° Stormo.

Ciò non significò affatto che i legami con l'Associazione si allentarono o furono meno importanti, anzi ancora oggi a distanza di quarant'anni mi ricordo di tutti i nostri affettuosi amici sia che fossero soci del piccolissimo Nucleo di Livorno Ferraris sia della numerosissima Sezione di Milano, senza parlare delle importanti realtà a noi più vicine come Cameri, Galliate o Bellinzago.

Talvolta mi chiedo se l'ampia fama, se non proprio la "Gloria" preconizzata da Giovanni, raggiunta nelle terre lombardo piemontesi dal trentennale matrimonio del 53° Stormo con le Tigri sia stato frutto del nostro quotidiano impegno oppure, come più spesso credo, sia derivata dalla stima e dall'amicizia degli oltre 5000 nostri fans, soci dell'Associazione Arma Aeronautica, a cui comunque va tutta la nostra riconoscenza non fosse altro per il grandissimo affetto che hanno sempre dimostrato verso il nostro "vecchio", sempre glorioso, 53° Stormo Caccia Intercettori Ognitempo.



Caselle Torinese, 20 Settembre 2016

Il nostro Socio Col. GArn Francesco BELLO lascia la Direzione dell'U.T.T.



Il 20 settembre 2016, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne per l'incarico di Direttore dell'Ufficio Tecnico Territoriale Aeromobili (UTT) di Caselle, tra il Col. GArn Francesco Bello, Direttore uscente, ed il Col. GArn Vito Casagrande, Direttore subentrante. La cerimonia è stata presieduta dal Brig. Gen. Giuseppe Lupoli, Vice Direttore della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità. Alla cerimonia hanno partecipato personalità civili e militari affiancate al gran completo dal personale dell'Ufficio, tra cui anche alcuni ex direttori dell'UTT. Il Col. Bello, ha ripercorso nel suo discorso la propria esperienza nel prestigioso incarico di Direttore dell'UTT evidenziando "la soddisfazione per il lavoro svolto grazie al vero protagonista di questa giornata e di questa cerimonia: il Personale militare e civile di questo Ufficio Tecnico Territoriale" ed ha continuato ringraziando "...il mio Comandante, Gen. Lupoli, per la fiducia ed il sostegno che mai mi hanno fatto mancare... ed il Comandante e personale del Comando Aeroporto di Cameri che in questi tre anni mi hanno sempre dato il loro supporto". Il Col. Casagrande, dopo aver espresso il suo sentito ringraziamento per l'importante incarico affidatogli, si è dichiarato sicuro del fatto che potrà contare, per il raggiungimento degli obiettivi assegnati, sullo staff di elevata professionalità dell'UTT, nonché sull'attenzione e collaborazione della Direzione di Armaereo. Il Brig. Gen. Giuseppe Lupoli, intervenuto a chiusura della cerimonia, ha sottolineato "la lealtà e la professionalità con cui il Col. Bello ha collaborato con lui per il bene della Forza Armata", ed ha augurato ai due Ufficiali di continuare a conseguire, nei rispettivi incarichi, i successi personali e professionali di cui è costellata la loro carriera.

Il Circolo del 53 saluta il Colonnello Bello (ora collocato in Ausiliaria) ringraziandolo per il contributo fornito alla nostra Forza Armata e gli augura le migliori fortune per il futuro.





Sondrio, 16 Ottobre 2016



Croce Speciale in memoria del Cap. Pil. Giovanni Ghislandi

Si riporta, di seguito, l'articolo pubblicato sul settimanale "La Provincia" il 22 ottobre 2016 a cura di Beppe Viola, che riporta la cronaca della benedizione della croce.

«Domenica 16 ottobre 2016 Croce Speciale all'Oratorio per ricordare il Cap. Pil. Giovanni Ghislandi.

A San Rocco benedetta la scultura fatta coi resti dell'F-104S precipitato. "Per Giovanni e tutti gli ex allievi".

Una croce creata coi resti dell'F-104S, dallo scultore di Arcore, Stefano Amantia, ricorda Giovanni Ghislandi, il giovane pilota sondriese caduto ai comandi del suo Starfighter il 30 giugno del '78 sul monte Ciabra nel cuneese. La croce è stata benedetta domenica scorsa e si trova lungo un corridoio dell'istituto salesiano, vicino a una targa che ricorda gli ex allievi caduti in guerra, testimonianza di quel ragazzo cresciuto a San Rocco e volato a 28 anni nella sua ultima missione.

"Saliamo sempre più in alto, con velocità crescente, finché buchiamo le nubi" aveva scritto Giovanni per il suo "battesimo" del volo. Oratorio di San Rocco, spirito salesiano di don Bosco, Accademia Aeronautica di Pozzuoli, 21° Gruppo Caccia Intercettori del 53° Stormo di base a Cameri (Novara). "Giovanni era uno di noi - ha raccontato Bruno Locatelli, responsabile del quadrimestrale degli ex allievi salesiani di Sondrio, presente alla benedizione della croce ricordo - cresciuto con noi all'oratorio (il plurale coinvolge anche chi scrive, ndr) e poi è andato all'Aeronautica Militare ad inseguire un suo sogno. Questo ricordo di oggi è nato da un'idea dei suoi fratelli Marco e Giuseppe, presenti anche loro qui con noi (e famiglie), hanno chiesto di posare la croce e a me è parsa un'idea bellissima. Posata nell'Istituto Salesiano ci ricorda il nostro Giovanni Ghislandi e, con lui, tutti gli ex allievi che sono scomparsi negli anni".

Scriveva ancora il pilota Ghislandi del suo "battesimo del volo": "Stiamo scivolando dolcemente sopra un mare bianchissimo di nuvole, mentre il sole sfolgora in un cielo azzurro come mai l'ho visto". Cielo e sole che hanno voluto, domenica, presenziare alla cerimonia con tutto il loro fulgore, come sottolinea suo fratello Giuseppe.

"Battesimo emozionante per lui in quanto tale e poi sull'F-104 Starfighter, il migliore caccia di allora, per cui emozione tripla. Oggi cerimonia molto bella, riuscita,



con chi l'aveva conosciuto e con chi non lo conosceva per niente, ma ha voluto essere comunque presente. La benedizione è stata impartita da don Giacinto Pandolfi (per tutti don Cinto), il direttore dei salesiani, presente tra gli altri anche Renato Verona, presidente del Club 105 Frece Tricolori Valtellina-Valchiavenna "Col. Pil. Remo Cadringer". Un ragazzo cresciuto con noi, all'oratorio San Rocco, non poteva che concludere così la sua emozione: "Silenziosamente rivolgo una preghiera di fede e di supplica a Colui che ha creato queste meraviglie, perché la pace e l'armonia che regnano nell'alto cielo si stabiliscano anche laggiù sulla terra tutta, sempre in disordine e insanguinata". »

Il Circolo del 53 si associa al ricordo di Giovanni e ringrazia la famiglia Ghislandi per il contributo fornito.





Caselle Torinese, 15-21 Dicembre 2016

Esperienza di volo di controllo militare a bordo dell'Eurofighter Typhoon



Voli di Controllo Militare del velivolo Eurofighter Typhoon biposto IT013

Aeroporto di Caselle Torinese - 15 e 21 dicembre 2016

Equipaggio:

Capitano di Fregata Gian Battista Molteni - Pilota Sperimentatore RSV 311° Gruppo Volo

Maresciallo 1^a classe Michele Tomolillo - Membro Commissione Collaudo UTT Torino

Un'esperienza di volo unica ed emozionante per il nostro Socio M.llo Michele TOMOLILLO.

Il nostro Socio M.llo Michele TOMOLILLO ci ha raccontato la sua esperienza di volo, quale membro della Commissione di Collaudo per l'accettazione di un velivolo EFA, esperienza sicuramente unica ed emozionante per il personale tecnico dell'Aeronautica Militare.

«Dopo 8 anni presso il 1° RMV di Cameri, dal 1991 sono in servizio presso l'Ufficio Tecnico Territoriale di Torino Caselle e faccio parte delle Commissioni di Collaudo dei velivoli Eurofighter Typhoon.

Tra i nostri compiti ci sono quelli di verificare e valutare la funzionalità, sia a terra che in volo, dei nuovi EF2000 prodotti dalla Ditta Leonardo Aircraft di Caselle Torinese. La considero un'attività molto interessante, perché ti permette di seguire i "Tifoncini", come mi piace chiamarli, dalla fase iniziale dell'assemblaggio, al momento in cui si levano in volo per la prima volta; anche loro hanno un periodo di gestazione di circa 9 mesi.

A conclusione delle attività di collaudo a terra, che

comprendono sia verifiche documentali che prove degli impianti, sono previsti 2 Voli di Controllo Militare (VCM), in appositi spazi aerei riservati, effettuati da piloti del Reparto Sperimentale Volo 311° Gruppo, gli unici che possono certificare la perfetta efficienza degli aeromobili.

In passato avevo già fatto 2 voli sul Typhoon con i piloti sperimentatori della Ditta Leonardo, il Comandante Marco Venanzetti (il 17.2.2011 su IT006 - il mio battesimo del volo fino a +7.5 g) e il Comandante Mario Mutti (il 2.7.2013 su IT002 - una vera e propria esibizione in volo), oltre a numerose esperienze su C27J e ATR42/72, ma adesso ho avuto la possibilità di effettuare, con il Capitano di Fregata Gian Battista Molteni, i VCM completi dell'ultimo velivolo Eurofighter biposto prodotto.

Durante i VCM vengono effettuati numerosi test e manovre, che interessano tutto l'involucro di volo, in condizioni limite e molto stressanti per l'equipaggio, soprattutto a causa delle notevoli accelerazioni che si subiscono. Malgrado questo, vorrei sottolineare che si tratta comunque di un'esperienza indimenticabile, e difficilmente si riesce a descrivere le emozioni che si provano durante questo tipo di voli; tutte le fasi sono ugualmente interessanti, per diversi aspetti, e molte decisamente pesanti da sopportare. E' chiaro che, come in seguito all'allenamento sportivo, si ha un progressivo processo di adattamento dell'organismo, più si vola e meno si patiscono questi effetti negativi.

Senza entrare troppo nei dettagli, queste sono alcune verifiche sulle performance del velivolo che si svolgono durante i 2 voli di accettazione.



Si inizia con il briefing svolto dal Jolly della Ditta Leonardo, l'insostituibile Osvaldo Matta, che ringrazio per il prezioso supporto, e le ultime raccomandazioni del pilota verso di me, poi si procede alla vestizione, con pantaloni anti-g, life jacket e casco, il tutto dal peso di diversi chilogrammi, che una volta indossati si sentono eccome.

Infine, prima di recarsi al velivolo, si controlla l'evoluzione delle condizioni meteo e si verificano le autorizzazioni degli Enti di Controllo per l'ingresso negli spazi aerei riservati.

Dopo l'ispezione prevolo esterna, si sale a bordo, fissando le varie cinghie e connettori al seggiolino, e si procede all'avviamento dei motori; una sirena ti avvisa della chiusura tettuccio e poi, raggiungendo il punto di attesa per entrare in pista, si iniziano a fare le prime verifiche previste dalla check-list.

Questo è anche il momento in cui si toglie e si stiva la spina di sicurezza, armando il seggiolino Martin Baker MK16 con l'apposita maniglia; da adesso l'equipaggio ha la possibilità di lanciarsi, secondo le modalità stabilite dal selettore di eiezione. Già dal decollo, soprattutto in regime di Max Reheat, si viene schiacciati dall'incredibile spinta generata dai 2 motori Eurojet EJ-200 che consentono al velivolo di staccarsi da terra in pochissime decine di metri. A seguire c'è subito la virata a sinistra con salita a 40.000 piedi, in attesa dell'autorizzazione per l'ingresso nell'apposita area sul golfo ligure, dove si svolgerà la prevista corsa supersonica.

In questa fase si accelera fino a oltre 1.6 Mach, con virata conclusiva fino a +3 g, il tutto accompagnato dagli audio warning "Transonic...Transonic", quando si raggiunge il numero di Mach prossimo a 1.

Per me era la prima volta che raggiungevo il campo supersonico e, anche se non si ha l'effettiva percezione della velocità se non guardando la strumentazione, si prova una sensazione molto particolare, difficile da spiegare.

Un'altra fase molto particolare è l'effettuazione del volo rovescio per verificare l'assenza di ogni tipo di warning; in questi frangenti è importante tendere adeguatamente le cinghie del seggiolino, oltre che assicurarsi dello stivaggio di check-list e altri oggetti che potrebbero creare situazioni più o meno pericolose nell'abitacolo.

Seguono le prove nei vari regimi e gli spegnimenti alternati dei motori, per verificare se si riavviano e si stabilizzano con i tempi e le temperature previste.

Senza dubbio le manovre più pesanti da sopportare sono le varie accelerazioni che si effettuano, dai +9 g ai -3 g, spesso al limite del campo transonico e con motori in Max Reheat.

In queste circostanze si avverte il funzionamento massimo della protezione anti-g, che si gonfia, pneumaticamente in modo uniforme dai piedi all'addome, per impedire il deflusso del sangue dal cervello ed evitare la perdita

di conoscenza (visione nera o G-LOC); in effetti per qualche secondo ho notato un offuscamento della vista con una diminuzione del campo visivo.

Per contrastare le accelerazioni, in concomitanza al funzionamento della tuta anti-g, è consigliabile effettuare anche la cosiddetta manovra di Valsalva, che consiste nel fare un'espirazione forzata, con naso e bocca chiusi, aumentando così la pressione intratoracica e intraddominale.

Durante i voli si svolgono anche verifiche su tutti i sistemi del velivolo, in particolare sui sistemi di navigazione, armamento e combustibile, oltre all'estrazione della sonda di rifornimento in volo.

I voli prevedono anche un contributo attivo del passeggero posteriore, principalmente con la transizione



dei comandi tra i 2 abitacoli, la lettura dati di volo, la prova dei sistemi di comunicazione, di condizionamento, di emergenza ossigeno e anti-g.

L'ultima prova, che si esegue a terra dopo lo spegnimento motori, è l'estensione della scaletta contenuta in un vano sotto l'abitacolo.

Per concludere, spesso a bordo sembra quasi di essere in 3, perché frequentemente risuona in cuffia la piacevole voce femminile registrata, dei vari audio warning, di Sue Milne, dipendente della Ditta EADS; degli studi hanno infatti dimostrato che, in certi momenti di stress in volo, si è più propensi ad ascoltare una voce femminile, e posso dire che è vero.

In seguito, dalla documentazione in archivio, ho scoperto di essere stato l'unico militare, non pilota, ad aver effettuato integralmente entrambi i voli di accettazione, tra tutti i Typhoon prodotti finora.

Un saluto e ringraziamento particolare va al pilota, Capitano di Fregata Gian Battista Molteni, per la fiducia dimostrata nei miei confronti e per la minuziosa preparazione dei voli, anche con briefing personalizzati; mi sono sentito a mio agio durante tutte le attività ed ho vissuto, senza dubbio alcuno, la più bella esperienza in 35 anni di Aeronautica Militare.»

Maresciallo 1^a Classe
Michele Tomolillo



Oleggio, 18 Novembre 2016 Cena Specialisti 21° Gruppo



Quest'anno le vecchie Tigri del CM/21° Gruppo di Cameri si sono riunite presso la Trattoria del Ristoro di Oleggio. Tanti Specialisti e Piloti si sono ritrovati per lo scambio, come da lunga tradizione, degli auguri di Natale in un clima di festa e di grande cordialità, accomunati tutti dallo stesso simbolo: la Tigre del 21. Sono stati ricordati i bei momenti di un tempo che fu e che un forte spirito di corpo e di vera amicizia ha reso incancellabili.

ONCE A TIGER, ALWAYS A TIGER



Cameri, 21 Dicembre 2016 Cena Piloti 21° Gruppo



Anche i Piloti del 21° Gruppo residenti nelle Regioni del Nord/Ovest hanno onorato il tradizionale incontro presso la Tiger House dell'Aeroporto di Cameri. La Casa delle Tigri rimane uno "scrigno" gelosamente custodito da Cameri, contenente innumerevoli ricordi per tanti uomini che, uniti sotto la stessa bandiera, hanno dato molti anni della loro vita nel servizio alla Patria, e che ancora insieme rivivono i ricordi che parlano di cielo, di spazi infiniti, di colori, di qualche spavento e di amici che non ci sono più. In poche parole di volo, di piloti, di macchine meravigliose ed amate da tutto il personale che ci ebbe a che fare e che, ahimè, alcune di esse non volano più... insomma di emozioni indescrivibili che portano alle stelle e nello stesso modo, in un battito di ciglia, possono farti sprofondare negli abissi della nostalgia... TIGER... TIGER



U.S.A., 1 Febbraio 2017

Il Col. Maurizio Pennarola assume un incarico NATO



Il nostro socio, Col. G.A.r.n. Maurizio Pennarola, che vediamo nella foto a sx con il Gen. Isp. Basilio Di Martino, Direttore di Teledife, mentre riceve il crest della Direzione prima della partenza per gli Stati Uniti, in data 1 Febbraio 2017 ha assunto l'incarico di Vice Direttore del Programma NATO Ballistic Missile Defence (BMD) presso la NATO Communication and Information Agency (NCIA). Dal 1 Aprile al 30 Giugno, inoltre, ha svolto anche l'incarico di Direttore del Programma. Dal 1 Luglio infine, opera quale Vice Direttore BMD della Direzione, di recente istituzione nell'ambito della predetta Agenzia, denominata Air Missile Defence Command and Control (AMDC2). In pochi mesi ha identificato le problematiche principali ed ha proposto all'approvazione delle SSAA NATO i piani strategici operativi e tattici tesi alla loro soluzione, ottenendo apprezzamenti in sede internazionale.

Gli si sente spesso dire che non avrebbe mai assunto gli incarichi che ha avuto nella sua carriera senza l'esperienza maturata a Cameri al 1° RMV, e di questo ne siamo lieti e fieri. Gli porgiamo tanti auguri di buon lavoro, certi che la NATO, grazie anche a lui, ci proteggerà al meglio!! Esprimiamo infine sentite congratulazioni al nostro socio, amico e collega Maurizio in quanto sappiamo che ha meritato questo prestigioso incarico attraverso una lunga e complessa selezione composta di prove psicologiche, scritte ed orali, che lo ha visto competere con numerosi professionisti delle nazioni della NATO. Auguri dal Circolo del 53!

Novara, 25 Febbraio 2017

Il Gen. Giuseppe Li Causi nuovo Presidente della Sezione A.A.A. di Novara



In data 25 febbraio 2017 l'Assemblea dei Soci dell'Associazione Arma Aeronautica di Novara, intitolata al Magg. Pil. M.O.V.M. Carlo Emanuele BUSCAGLIA, ha eletto con l'unanimità dei votanti, nuovo Presidente del Sodalizio il Gen. di Squadra (R) Giuseppe LI CAUSI. Auguri di buon lavoro al nostro amico Pippo, Socio fondatore del Circolo del 53.



Dobbiaco, 8-12 Maggio 2017

FIAT G.46 Gate-Guardian del Distaccamento Aeronautico di Dobbiaco



Ceduto all'area espositiva dell'aeroporto di Cameri dal 2° Deposito Centrale di Gallarate nella primavera del 2006, quando i rispettivi comandanti, Col. Fabbri e T.Col. Ciorra, si accordarono per uno scambio



che arricchisse in maniera più omogenea, ma anche pienamente soddisfacente per entrambi, le raccolte di cimeli aeronautici dei rispettivi reparti.

Nella circostanza infatti, all'area espositiva di Gallarate, orientata soprattutto nella raccolta di oggettistica accessoria all'attività aviatoria come strumenti, apparati di bordo, uniformi, documenti, decorazioni e così via, fu affidato un caschetto da volo decisamente datato, risalente, si pensi, ai primi anni del '900, in cambio del Fiat G.46 M.M. 53302, peraltro molto ben conservato, ma che si concordò avrebbe fatto migliore mostra di sé accanto alla più ampia raccolta di velivoli storici di Cameri, piuttosto che esposto come unico esemplare alato nel piazzale di ingresso, pur sufficientemente ampio, del Deposito stesso.

In questi anni il G.46, opportunamente mantenuto da personale esperto, è stato ammirato da centinaia di visitatori accanto a tutti gli altri esemplari (più di una quindicina in tutto) di apparecchi collezionati nel tempo sul sedime camerese, sino ai giorni nostri quando, per volere dei Superiori Comandi, in verità piuttosto sgradito, è stato ricollocato come gate-guardian,



riconfigurato con un paio di sci di atterraggio al posto del più convenzionale carrello ruotato, presso il piccolo campo di volo in erba del Distaccamento Aeronautico di Dobbiaco.

La preventiva, corposa opera di restauro (irrinunciabile dopo 10 anni di sosta all'aperto), che ha comportato anche la ricostruzione di alcuni particolari danneggiati, quella successiva di trasporto dell'aeromobile in val Pusteria ed il conclusivo, intelligente riassetto delle varie parti fissate su originali supporti molto ben visibili in fotografia, è stata portata a termine nei giorni 8-12 maggio 2017, grazie alla perizia ed alla fatica di un affiatato, collaudato team di esperti militari e civili in lavori di restauro, per l'appunto di velivoli storici, in servizio presso il 1° Reparto Manutenzione Velivoli di



Cameri ed i cui nomi sono di seguito elencati: 1° M.Ilo Lgt. Bernardino Maizza, M1 Vincenzo De Vitis, 1° M.Ilo Andrea Russo, M1 Ugo Di Dato, Sig. Vincenzo Olivieri, Sig. Ernesto Balzaretti, Sig. Libero Mazzamurro, Av. Capo Mirko Langella, 1° M.Ilo Alessandro Pellegrini ed il suo personale della sala verniciatura, nonché il personale della sala officina per l'indispensabile supporto fornito.

A costoro vada la nostra ammirazione ed il sentito ringraziamento per un impegno che si aggiunge, certo non sostituisce, alle quotidiane attività specifiche di ciascuno di essi, e che comunque affrontano con entusiasmo e spirito di sacrificio, animati da una sana passione per la storia della nostra Forza Armata, ben consapevoli che, grazie alla loro non comune abilità professionale la quale, nel peculiare settore del restauro storico, riesce quasi sempre a sopperire alle pur comprensibili carenze di attrezzature e parti di ricambio, sono in grado di restituire alla memoria di chiunque interessato il tangibile ricordo degli entusiasmi trascorsi aeronautici.



Dati tecnici del velivolo G.46

Il G.46 fu progettato e sviluppato dalla FIAT nell'immediato dopoguerra per fornire all'Aeronautica Militare un addestratore basico per le scuole di volo, e fu anche utile all'azienda stessa per il suo rilancio industriale postbellico. Il velivolo era caratterizzato da una struttura interamente metallica, con ala bassa, impennaggi tradizionali e carrello triciclo posteriore retrattile. L'abitacolo poteva essere biposto in tandem, o monoposto. Il primo esemplare (NC.1, poi immatricolato MM.52000) volò il 25 giugno 1947. Tra il 1948 e il 1951 l'AM ne ordinò un totale di 141 esemplari, suddivisi tra il modello A monoposto e il modello B biposto. Le motorizzazioni adottate compresero il Gipsy Queen 30 inglese da 250 CV, l'Alfa Romeo 115-Ibis da 205 CV e il 115-Iter da 225 CV, sempre accoppiati a un'elica bipala a passo variabile. Le consegne iniziarono nell'estate 1949, con il 2° Gruppo della scuola di Brindisi, a cui fece seguito il Centro Addestramento al Volo (CAV) dell'Accademia Aeronautica, e quindi i CAV delle varie Zone Aeree, il Reparto Volo Stato Maggiore (RVSM) e altri comandi, che lo impiegarono per allenamento e collegamento. Verso la fine degli anni cinquanta, l'avvento del North American T-6 portò al progressivo ritiro del G.46 dalle fila dell'AM. Tra il 1958 e il 1963 più di 50 esemplari vennero ceduti all'Aero Club d'Italia per il riequipaggiamento della flotta degli aero club federati. Presso la base di Cameri era ospitato il G.46B MM.53302 (NC.178), che fu impiegato dall'Aero Club d'Italia come I-AEHY, ora assegnato al Distaccamento Aeronautico di Dobbiaco come gate-guardian.

Caratteristiche tecniche e prestazioni
 Dimensioni: apertura alare: 10,40 m
 lunghezza: 8,48 m
 altezza: 2,55 m
 superficie alare: 16,00 mq.
 Peso a vuoto: 1.110 Kg

Peso massimo al decollo: 1.430 Kg
 Motore: un Alfa Romeo 115-Iter da 225 CV
 Prestazioni: velocità massima: 315 Km/h
 tangenza pratica: 5.400 m
 autonomia massima: 900 Km
 Equipaggio: 1-2



Novara, 10 Dicembre 2016 Festività della Madonna di Loreto



Il 10 Dicembre è stata festeggiata la Santa patrona dell'Aeronautica Militare, la Madonna di Loreto, nome con il quale viene venerata la statua nel santuario della Santa Casa della città di Loreto (AN). La versione popolare secondo cui il trasporto della Santa Casa avvenne "per mano degli angeli" fu il motivo per cui la Madonna di Loreto fin dalle prime imprese aeree italiane, cominciò ad essere venerata come protettrice degli aviatori. La devozione deriva dal decreto di Papa Benedetto XV del 24 Marzo 1920 con il quale la Madonna di Loreto venne proclamata "Patrona degli Aeronautici".

Come da tradizione pluriennale, una nutrita rappresentanza del personale militare e civile dei diversi Reparti operanti sull'Aeroporto di Cameri si sono riunite presso il Duomo di Novara, alla presenza del Capo del Ce.Po.V.A. e Comandante del Presidio militare di Novara, Brig. Gen. Maurizio Nastasi e delle massime Autorità locali. La solenne Cerimonia Religiosa è stata officiata da Mons. Franco Giulio Brambilla, Vescovo di Novara.



Aeroporto Cameri, 28 Marzo 2017 94° Anniversario di fondazione dell'A.M.



È stato festeggiato il 94° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare. La cerimonia presso il Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici di Cameri alla presenza di una folta rappresentanza dei Reparti di stanza a Cameri. L'importante ricorrenza dell'Arma Azzurra è stata celebrata con la solenne alzabandiera al termine della quale il Capo del Ce.Po.V.A., Brig. Generale Maurizio Nastasi, ha deposto una corona di alloro al monumento dedicato ai caduti presente sul Piazzale Bandiera.

L'Aeronautica Militare opera 24 ore su 24 per la sicurezza del Paese e dei cittadini, garantendo la sicurezza collettiva e proteggendo gli interessi nazionali anche all'estero, sostenendo il rispetto di quei principi di libertà, democrazia, salvaguardia assoluta della dignità dell'individuo, che sono i fondamentali connotati della nostra identità nazionale. Compito principale dell'Aeronautica Militare è quello di difendere lo spazio aereo italiano da qualunque violazione, prevenendo e neutralizzando gli eventuali pericoli provenienti dal cielo, ma anche di offrire il supporto alle missioni di pace fuori dai confini nazionali, alle missioni umanitarie, nonché di provvedere al soccorso aereo.



Novara, 5 Aprile 2017

Il Presidio Militare celebra il Precetto Pasquale



Anche quest'anno, nell'approssimarsi della S. Pasqua, il Ce.Po.V.A. di Cameri, che svolge le funzioni di Comando del Presidio Militare di Novara, ha celebrato il Precetto Pasquale Interforze. La solenne cerimonia religiosa si è svolta nel Duomo di Novara ed è stata presieduta da Mons. Franco Giulio Brambilla, Vescovo di Novara, unitamente al "nostro" Cappellano Militare Don Giorgio Porta ed altri concelebranti. Durante la S.Messa la Corale del Duomo ha mirabilmente eseguito i canti liturgici. Presenti alla cerimonia il Dr. Francesco Paolo Castaldo, Prefetto di Novara, il Dr. Alessandro Canelli, Sindaco di Novara, numerose Autorità civili del territorio e tutti i Comandanti con le Rappresentanze delle FF.AA. e Corpi dello Stato della Provincia di Novara, nonché le Rappresentanze ed i Labari di tutte le Associazioni Combattentistiche e d'Arma. Nel suo intervento il Brig. Gen. Maurizio Nastasi, Comandante del Presidio Militare, dopo aver rivolto un pensiero commosso a tutti coloro che sono caduti nell'adempimento del loro dovere, ha ringraziato S.E. il Prefetto di Novara, tutte le Autorità e le Associazioni presenti per la loro partecipazione alla cerimonia. Ha quindi rivolto un particolare ringraziamento a S.E. Monsignor Vescovo per aver celebrato personalmente il Precetto Pasquale del Presidio Militare, nel maestoso Duomo "antonelliano" di Novara, e per le toccanti e illuminanti parole che ha rivolto all'Assemblea.



Novara, 2 Giugno 2017

71° Anniversario della Festa della Repubblica



Settantuno anni fa le italiane e gli italiani, con un referendum, scelsero la forma del nostro Stato, e scelsero quella repubblicana. Una data che segnò per il nostro Paese l'inizio di una nuova era, quella della democrazia. In questo spirito che il Comando del Ce.Po.V.A., che ha anche funzioni di Comando di Presidio, ha organizzato la parte militare della cerimonia nel rispetto delle direttive impartite da S.E. il Dott. Francesco Paolo Castaldo, Prefetto di Novara. La manifestazione, piuttosto articolata, raccoglie da sempre la simpatia della popolazione novarese che partecipa numerosa all'evento perchè vuole molto bene alle Istituzioni e ai suoi Militari. Tra questi in prima fila il Capo del Ce.Po.V.A. e Comandante del Presidio militare di Novara il Brig. Gen. Maurizio Nastasi.



Novara, Maggio 2017

Amarcord: ricordi di un Ufficiale Pilota di Vincenzo Pastore



Caro lettore,
parlare di esperienze di F104S dopo tanti anni dall'ultimo volo prova, fatto a Caselle con il Col. Luigi Piccolo (per gli amici Gigi), è stato come fare una full immersion di ricordi.

Pensavo di aver dimenticato tutto di questa splendida macchina che ha brevettato almeno tre generazioni di piloti ed invece è proprio lo "spillone", così era bonariamente chiamato il caccia che mi ha regalato le emozioni più forti della mia vita di pilota, che comincia a sussurrarmi parole magiche del tipo... "Pastore ti ricordi...!!!", "... e quella volta a...!!! " e improvvisamente l'evanescenza del tempo comincia a prendere forma ed in pochi minuti mi sono tornati alla mente decine e decine di eventi che mi piacerebbe condividere con te...



Mi piacerebbe chiederti... "cosa ti aspetti di sapere da un pilota da caccia che ha cominciato come bombardiere ricognitore sui G91Y a Cervia nel lontano 1975 e poi è transitato alla linea F104S come intercettore a Cameri"? La domanda più ovvia ho pensato possa essere "cosa ti è piaciuto di più fare?... il bombardiere ricognitore o l'intercettore?".



Non me ne vorranno i miei amici piloti di Cervia, dei quali ho un ricordo bellissimo, ma la risposta è "senza

dubbio l'intercettore!". A parte la differenza di prestazioni tra le due macchine, subsonico il primo, due volte la velocità del suono il secondo... sulla linea G91Y, non so perché, ma si respirava un'aria di pilota di seconda categoria e poi, per dirla papale papale, gli ultimi del mio corso, all'uscita dalle scuole di volo, erano stati quasi tutti dirottati sulle linee G91.

Ti starai chiedendo... "e allora tu cosa ci facevi a Cervia?". Ci ero finito proprio mentre facevo il corso sul TF104G a Grosseto, a causa di un incidente d'auto, che mi aveva costretto in ospedale per qualche mese. Questa devo però proprio raccontartela, così potrai capire quale poteva essere la mentalità dell'epoca, fortunatamente non di tutti.

Mi presento a Cervia al mio Comandante di Gruppo che mi chiede "Pastore, come mai sei finito qua?". Gli racconto del mio incidente d'auto e subito dopo... "da un po' di tempo a questa parte in questo Gruppo ci mandano solo feriti!".

Pensa, caro amico, come mi sono sentito! Ah, ma tu non lo sai ancora, perché non te l'ho ancora detto... Alla consegna delle aquile da pilota militare alla fine del corso di pilotaggio ad Amendola, chi ti scrive è risultato il primo in graduatoria di tutto il suo corso. Tutto da rifare, dunque, ho detto tra me e me e senza perdermi d'animo ho fatto quello che dovevo, ma alla prima occasione, ho chiesto di cambiare linea di volo e transitare sull'F104S... Finalmente, ce l'avevo fatta, un breve periodo ancora a Grosseto e poi finalmente assegnato a Cameri al 21° Gruppo CIO.

Scusa la digressione, ma sei stato tu a pormi queste domande. Veniamo di nuovo a noi e a quella miriade di ricordi che non vede l'ora di trovare spazio in questo mio scritto. Comincio da Grosseto, uno dei primi voli sul 104, con i piloti del XX° Gruppo. Salita operativa con il postbruciatore inserito... l'istruttore al posto posteriore continuava a ricordarmi "Pastore, il livellamento lo devi cominciare con molto, ma molto anticipo... guarda il variometro". Io lo guardavo, era a fondo corsa, intanto l'altimetro continuava a salire vertiginosamente... 15000 ft... 20000 ft... 30000 ft in pochi secondi. Comincio a livellare, mi sono detto, e sposto la cloche in avanti con molta gradualità... vacca boia... devo uscire dal postbruciatore... sto per superare la velocità del suono... continuo ad appurare per non superare la quota di 37000 ft assegnatami, ma è ormai troppo tardi, sono già a 39000 ft e continuo a salire... le urla dell'istruttore e subito giù in picchiata per smaltire la quota in più rag-

giunta. Che macchina - ho pensato tra me e me - ma la prossima volta non mi freggi!

Sebbene mi avessero insegnato a controllare questo splendido esemplare di superjet, c'era sempre qualcosa di nuovo da scoprire e da imparare. Vuoi prenderti una bella strizza... prova a fare un tonneaux a botte, a pieno carico a bassa quota appena dopo il decollo e ti accorgerai che non è lo stesso che farlo con poche libbre di carburante, al termine di una missione di intercettazione. Le improvvisazioni su questa macchina non sono possibili. O sai esattamente a che cosa vai incontro, o è meglio non provarci. La macchina non ti perdona gli errori e fa quello che vuole. Tu tiri la cloche per cabrare e lei cosa fa... continua a perdere quota... Ma non è possibile!!!! Ed invece è possibile, se non sei nel suo involuppo di manovra, non ti ubbidisce e ti mette in situazioni estremamente critiche. Non c'è pilota di F104S che non si sia trovato in queste condizioni, almeno una volta nella sua vita.

Ma a parte le strizze che fanno bene e allungano la vita, io l'F104 l'ho sempre amato, soprattutto quando sulla mia rotta incombeva il pericolo di possenti cumuli nubi (uno dei tanti pericoli cui, prima o poi, tutti i piloti devono confrontarsi). Quanti ne ho evitati guardando il monitor del radar di bordo e poi, se proprio dovevo finirci dentro, un colpo di postbruciatore ed in pochi secondi ne eri fuori. Che bello sbucare da un cumulo nubo e ritrovare l'azzurro del cielo ed il sole che ti riscalda l'animo... ma subito dopo di nuovo il problema di dover scendere e ritraversare quell'immenso ammasso di nuvole. Cinghie ben strette al seggiolino, per non essere sbattuto come un pedalino, controlli anti-ghiaccio per evitare problemi al motore e poi giù in fretta, per restare in quell'inferno il meno possibile. Ricordo... strumenti impazziti... turbolenza da montagne russe all'ennesima potenza e poi, finalmente... fuori dalle nubi, accompagnato dalla voce amica del controllore radar che mi guidava per l'atterraggio sull'aeroporto di Grazzanise. Ricordo ancora, una volta a terra al parcheggio, la faccia dello specialista... "Comandante... ma da dove è sbucato!... dove è finito?". Perché... cosa c'è che non va?". "Ha le ali piene di bozzi!".

Ero stato bombardato, anche se per pochi interminabili secondi, da chicchi di grandine spessi più di 5 cm. E le ali ne portavano il segno ed il ricordo. Che macchina... il motore ingoiava tutto, ma ti portava sempre a casa. Grazie spillone per la tua tenacia!

Adesso che ho cominciato a scrivere, non smetterei più. Ti vorrei raccontare della mia esperienza di istruttore a Lecce sul 339 (anni 1981-1983) dove ho avuto il piacere di brevettare, tra l'altro, un congruo numero di piloti Iracheni, o del mio incidente di volo a Cameri (22 dicembre 1983), della mia esperienza al 71° Gruppo di Guerra Elettronica a Pratica di Mare, dove ho conseguito un record che non è stato mai più uguagliato, ovvero quello di aver portato in volo da leader o se preferisci da capo formazione, tutta la flotta di PD808 esistente, dell'incarico di comandante di Stormo comin-



ciato a Treviso e finito a Rivolto, dove i miei piloti al termine di un volo in formazione su Amx, hanno voluto, a mia insaputa, festeggiare il raggiungimento delle mie 3000 ore di volo, o il cartello di saluto degli avieri fuori dall'aeroporto di Rivolto la mattina dopo il mio cambio



di comando - sono cose e frasi che non mi abbandoneranno mai - o del mio periodo passato a Parigi come Adetto Aeronautico (1996-1999), o ancora degli ultimi anni della mia carriera passati alle dipendenze del Gen. Mainini, cui mi lega una profonda e sincera amicizia, con il quale ho condiviso tanto, ma soprattutto gli ultimi miei sei anni di servizio (Comando 1^a Regione Aerea, Comando COFA a Ferrara e Comando Squadra Aerea a Centocelle dove, è bene che si sappia, abbiamo organizzato ben TRE "giornate azzurre" (record che non è stato ancora né superato, né lontanamente uguagliato) con centinaia di aeroplani provenienti da tutto il mondo,



migliaia di Vips e centinaia di migliaia di appassionati, ma quelle che non dimenticherò mai sono le parole che il col. Raimondo mi ha dedicato alla fine della Giornata Azzurra 2008.



Adesso basta, non voglio più abusare della tua pazienza e ti racconto solo questa, ancora una volta sul volo e sull'F104S.

Partenza da Sigonella su allarme per andare ad intercettare un velivolo in completa avaria elettrica (non gli funzionava più nulla, nemmeno la radio di bordo... poverino... si era messo ad orbitare sul mare aspettando qualcuno che lo aiutasse. In pochi minuti lo abbiamo intercettato, gli abbiamo fatto segno di mettersi in ala e lo abbiamo accompagnato a Sigonella per l'atterraggio. Era un velivolo statunitense.

Ricorderò per sempre la mano del pilota americano che prima dell'atterraggio ci salutava e col pollice all'insù, sembrava dirci "grazie ragazzi per il vostro aiuto". Che turbinio di sensazioni e di emozioni che mi porterò dentro per tutta la vita.

Ma adesso dobbiamo proprio lasciarci... mi ha fatto piacere parlare con te... so che ho profuso tutte le mie energie nel lavoro più bello del mondo, il pilota da caccia. Sono stato davvero fortunato! Un giorno, mi auguro il più lontano possibile, quando mi sembrerà di non aver più nulla in cui sperare, ripenserò alla mia vita, a mia moglie Tina, che mi ha sempre seguito in quasi tutti i miei trasferimenti, ai miei figli, al mio "spillone", ai tanti amici piloti e non, che ho incontrato nella mia vita e

sarò pronto per l'ultimo volo nell'infinito azzurro dei cieli. Ciao amico caro e perdona l'emozione che forse hai percepito anche tu, in queste ultime righe.



Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica

N.D.R.

Ringraziamo il Gen. B.A. Vincenzo Pastore, Socio fondatore del Circolo del 53, per questo breve ma intenso racconto di vita vissuta. Nato a Sarno (SA) il 27 settembre 1951, ricordiamo brevemente la sua carriera in Aeronautica Militare: arruolatosi in Accademia Aeronautica Corso Ibis III il 21 ottobre 1969, è nominato pilota d'aeroplano su velivolo P148, ha frequentato le scuole di volo di Lecce, Amendola e Grosseto assegnato all'8° Stormo di Cervia il 14 gennaio 1975 e successivamente al 53° Stormo di Cameri l'8 aprile 1978, assegnato alla SVBIA di Lecce dal settembre 1981 al 1983, poi riassegnato a Cameri, e nel 1986 assegnato a Pratica di Mare e poi alla 2^ Regione Aerea di Roma. Comandante del 71° Gruppo G.E. del 14° Stormo a Pratica di Mare nel 1987, poi assegnato alla 1^ Regione Aerea di Milano, quindi nominato nel 1993 Comandante del 2° Stormo di Treviso (poi transitato su Udine Rivolto). Alla V ATAF di Vicenza nel 1995 e l'anno successivo Addetto Aeronautico a Parigi fino al 1999. Comandante dell'Aeroporto di Cameri dall'11 ottobre 1999 al 23 ottobre 2001, poi assegnato alla 1^ Regione Aerea di Milano fino al 19 gennaio 2004. Quindi assegnato al COFA di Poggio Renatico e dal 17 luglio 2004 al Comando Squadra Aerea di Centocelle, quindi Comandante della Task Force Air sull'aeroporto di Al Bateen (EAU) dal 1° agosto 2007. Posto in Ausiliaria dal 1° giugno 2008.



Malpensa, 21 Giugno 2017 Alcuni Soci visitano il museo di Volandia



Un piccolo gruppo di Ufficiali in congedo dell'ex 53° Stormo, quasi tutti Soci del Circolo del 53, ha visitato Volandia, il Museo del Volo, nato dal recupero delle storiche Officine Aeronautiche Caproni nei pressi del Terminal 1 dell'Aeroporto internazionale di Malpensa. C'è chi ha potuto finalmente vedere da vicino uno dei velivoli delle forze nemiche degli anni '70 (un MIG-21) e chi ha saputo fare cenno con estrema sapienza alle specifiche caratteristiche dei motori aeronautici esposti o montati sui velivoli storici in mostra statica.



Il Col. Eugenio Infante, esperto di motori aeronautici

Diversi i settori per soggetto, da visitare: Ala fissa; Ala rotante, Motori, Spazio, Arte e Design ed alcune aree attualmente destinate al restauro di velivoli e mezzi automobilistici. Che dire, un gran bel mucchio di roba... Proseguendo il tour di sala in sala è un succedersi di emozioni, ricostruzioni storiche, esemplari unici al mondo che hanno fatto la storia dell'aviazione civile e militare. Bellissimi i diorami a grandezza naturale con gli aerei (MC.202 - Folgore e MC. 205 - Veltro) che volarono

in Africa nella 2^a Guerra Mondiale con mezzi ed ambientazioni suggestive. Particolarmente toccante è il relitto del velivolo Siai Marchetti SM.79 trovato dopo ricerche petrolifere in zona Nord africana. Insomma, un tuffo nella storia aeronautica del secolo scorso con pranzo finale presso un ristorante di Oleggio per il piacere di trascorrere qualche momento di serena allegria, rimembrando i tempi andati!



L'incontro ravvicinato del Gen. Pil. Dino Fabbri con un Mig-21



Da sx riconosciamo: Col. Cosimo Lospinoso, Gen. Isp. Capo Giovanni Perrone Compagni, Ten. Roberto Porta, Gen. Dino Fabbri, Col. Eugenio Infante, T.Col. Alberto Pruna, Col. Piero Zangrandi e Brig. Gen. Marco Rovellotti.



Aeroporto Cameri, 1 Settembre 2016 - 18 Gennaio 2017 Velivoli EF-2000 in servizio d'allarme a Cameri



Erano parecchi anni che sull'Aeroporto Militare di Cameri non si svolgeva un servizio di allarme per la Difesa Aerea nazionale. Infatti dopo i numerosissimi allarmi effettuati con il glorioso F-104, di cui l'ultimo in data 11 Aprile 1996 (come ricordato anche a pag. 23 del Notiziario), ne seguirono altri con il Tornado ADV, nuovo velivolo in dotazione al 21° Gruppo, ma per poco tempo e cioè fino alla primavera del 1999. Così dal 1 Settembre 2016 al 18 Gennaio 2017 una coppia di Eurofighter 2000 ha "rinverdito" la piena operatività della nostra Base Aerea, solcando rumorosamente i cieli di Cameri e dintorni. La cellula era composta da velivoli, piloti e specialisti provenienti dal 4° Stormo di Grosseto e dal 36° Stormo di Gioia del Colle. Speriamo che l'Aeroporto di Cameri possa essere utilizzato quale base di rischieramento per altre cellule di allarme.



Grazzanise, 17 Luglio 2017 Cambio Comando 21° Gruppo



Ci è giunta notizia che in data 17 luglio 2017 il Magg. Pil. Alessandro Fabian ha lasciato l'incarico di Comandante del 21° Gruppo perché trasferito presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli. L'incarico di Comandante di Gruppo è stato assunto "in sede vacante" dal Magg. Pil. Francesco Monetti. A loro le congratulazioni e gli auguri di buon lavoro dal Circolo del 53.

Rintracciata dal M.Ilo Emilio Cottafavi nello scrigno dei ricordi:

IL SALUTO DELLO STARFIGHTER

di Giampiero Scarponi

Libera rivisitazione del testo della canzone NEL BLU DIPINTO DI BLU, del famosissimo Domenico Modugno, elaborata dallo scomparso M.Ilo Giampiero Scarponi, in occasione dell'**ultimo servizio di allarme con F104S/ASA a Cameri** in data 11.04.1996, che dà voce ad un Velivolo F-104 del 21° Gruppo che, se potesse parlare, probabilmente canticchierebbe così:

= VOLARE =

*PENSO SIA STATO UN BEL SOGNO E NIENTE DI PIU'
IO CHE PORTAVO L'ITALIA NEI CIELI PIU' BLU
MA QUESTA SERA MI SENTO DI NUOVO IL PIU' AMBITO
E RICOMINCIO A VOLARE NEL CIELO INFINITO*

*VOLARE OH OH
VOLARE OH OH OH OH*

*NEL BLU DIPINTO DI BLU PORTAVO LE TIGRI LASSU'
E VOLAVO DA CAMERI A RIMINI E BIRGI, GROSSETO ED ANCORA PIU' GIU'
MENTRE IL TEMPO SEMBRAVA FERMARSI LONTANO LASSU'
L'ENTUSIAMO DI GIOVANI TIGRI VOLAVA CON ME*

*VOLARE OH OH
VOLARE OH OH OH OH*

*NEL BLU DIPINTO DI BLU FELICE DI STARE LASSU'
MA IL TEMPO PASSA E LA GENTE SI SCORDA DI ME
DELLE MIE IMPRESE E DEI GIORNI PASSATI CON ME
OGGI SI PENSA GIA' AL NUOVO MA IO RESTO IL MITO
E VOI RAGAZZI TORNATE NEL CIELO INFINITO*

*VOLARE OH OH
VOLARE OH OH OH OH*

*NEL BLU DIPINTO DI BLU FELICI DI STARE LASSU'
E VOLAVO VOLAVO VOLAVO PIU' IN ALTO DEL SOLE E ANCORA DI PIU'
E LA GENTE RESTAVA STUPITA COL NASO ALL'INSU'
CON IL ROMBO FEROCO PORTAVO IL 21 CON ME*

*VOLAVO OH OH
VOLAVO OH OH OH OH*

*NEL BLU DIPINTO DI BLU
DOMANI NON VOLERO' PIU'*

*NEL BLU DIPINTO DI BLU
AUGURI AL NUOVO ADV*





CIRCOLO DEL 53

27° Raduno il 7 ottobre 2017 presso l'Aeroporto di Cameri

Informazioni ai Soci



Il 27° Raduno che si terrà Sabato 7 ottobre 2017 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
- **Votazioni per elezione "nuovo Consiglio Direttivo"**
- Disbrigo pratiche iscrizione e ritiro oggetto 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 Piloti brevettati a Cameri nel 1915-18

Ore 13:00

- Pranzo sociale
- Proclamazione eletti "nuovo Consiglio Direttivo"

Ore 16:30

- Partenza Soci

NOTIZIE UTILI

Per consentire agli organizzatori di soddisfare al meglio le esigenze dei Radunisti, si prega di restituire allo scrivente entro il 30 settembre p.v. la cartolina di adesione annessa al presente Notiziario.

PRANZO SOCIALE

La partecipazione al pranzo comporterà una spesa indicativa di Euro 25,00 a persona. Tale somma potrà essere versata la mattina stessa del Raduno. Per evitare disagi e/o confusione è indispensabile che ogni Socio si presenti alla mensa munito dell'apposito "buono pasto".

Si precisa che non è possibile garantire in maniera assoluta che i tavoli, sia pur prenotati in anticipo, restino vacanti in attesa che giungano tutti i membri del gruppo o compagnia: sarà loro cura assicurare il posto a coloro che si attardano per i più svariati motivi.

Giova rammentare che chi prenota e non si presenta oppure si presenta in numero inferiore a quello segnalato può determinare un grave disservizio in mancanza di adeguato preavviso nei giorni antecedenti il raduno. Pertanto, se non si è certi di partecipare al Raduno è meglio non prenotare!

Ovviamente, in relazione ai posti disponibili, sarà possibile acquistare i buoni pasto direttamente la mattina, durante il Raduno.

QUOTE SOCIALI

La quota sociale per l'anno 2017 è di Euro 30,00. Si rammenta che entro il 31 dicembre 2017 dovrà essere versata la quota sociale del 2018 di pari importo (art. 10 dello Statuto del Circolo del 53). I Soci che non hanno ancora provveduto al versamento sono invitati a compiere il loro dovere utilizzando un bollettino di CCP n. 19669142 intestato a Circolo del 53.

I versamenti delle quote sociali possono anche essere effettuati:

- presso la Segreteria del Circolo del 53 (Zona Logistica A.M. di Veveri) nei giorni di martedì e giovedì, dalle ore 09:30 alle ore 11:30;
- con bonifico bancario Banca Prossima, intestato a Circolo del 53, IBAN IT08 P033 5901 6001 0000 0127 881.

I Soci del Circolo sono invitati a comunicare la loro e-mail a: info@circolodel53.it o lasciare la cartolina completa dei propri dati ai tavoli predisposti durante il Raduno.

Anche se non partecipi al Raduno, rispeditisci la cartolina completa dei tuoi dati oppure scrivi a: info@circolodel53.it

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: Raffaele Di Marsilio tel. 0321.471792 Emilio Cottafavi tel. 3341021779

21° Gruppo

Specialisti e Piloti

Specialisti e Piloti del CM/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 le "tigri" Cignini tel. 340.5654204; Piga tel. 340.1718820; Longo tel. 331.6758850; Lucini tel. 347.3007806.

Piloti

Visto il successo degli ultimi anni, i Piloti del Nord - Ovest del 21° Gruppo, nel rispetto di una tradizione "ultracinquantennale" sono tutti invitati, il giorno 21 dicembre 2017, alle ore 21:00, a Cameri, presso la "Tiger House" dell'ex 21° Gruppo, per il tradizionale scambio degli auguri di Natale.

Info presso la Segreteria del Circolo del 53 o la Segreteria Comando dell'Aeroporto di Cameri tel. 0321.632211- 632212

ULTIM'ORA

Al momento di dare alle stampe questo "Notiziario", ci è giunta la bella notizia che i nostri tesserati sono stati appena promossi al grado superiore: Gen. S.A. Giovanni Fantuzzi, che ha assunto l'incarico di Comandante Logistico A.M., Gen. D.A. Antonio Conserva, Gen. Isp. Antonio Lupoli, Brig. Gen. Fabio Sciorella, Col. Vincenzo Simonetti. Ai neo promossi le più sincere congratulazioni della Presidenza e di tutti i Soci del Circolo del 53.