



CINQUANTENNALE



PRESENTAZIONE

Che un Ente possieda una propria personalità, può essere un pensiero all'apparenza insolito o non pertinente.

Ma se questo Ente è uno Stormo da Caccia dell'Aeronautica Militare Italiana, allora una pausa di riflessione sulla « memoria collettiva » del Reparto è, ogni tanto, necessaria.

Ogni Stormo possiede una propria identità, che nasce dalla sua storia e dalle sue tradizioni custodite gelosamente, è tale identità che lo rende « unico » ed irripetibile nel panorama dell'A.M.I. e che vive inconsciamente nei gesti quotidiani dei suoi appartenenti.

Anche il 53° Stormo C.I. « G. Chiari » possiede caratteristiche peculiari che derivano dalla sua gloriosa e spesso sofferta storia; anche oggi è caratterizzato in modo unico dalla coesistenza dei due compiti ad esso assegnati, il primo operativo, il secondo tecnico-manutentivo sulla linea di volo Tornado che non è la propria.

E sembrato giusto, in occasione della ricorrenza del Cinquantesimo anniversario della costituzione del 53° Stormo e del Ventesimo della sua ricostituzione, raccogliere tutte le memorie finora sparse su fogli ingialliti negli archivi storici o nelle segreterie dei Comandi e tutte, o quasi tutte, le storie che venivano raccontate al Circolo e negli hangar nelle occasioni più disparate e che hanno contribuito a dare al 53 la « sua » personalità.

Pertanto queste pagine, oltre che un omaggio a chi prima di noi ha portato l'insegna dello Stormo, sono anche e soprattutto un modo di « spiegare » il 53° Stormo, perché solo sapendo — da dove veniamo — dove andiamo — è possibile comprendere « chi siamo », noi il 53.

DA DOVE VENIAMO....

Il 53° Stormo Caccia Terrestre viene costituito il 15 Maggio 1936 sull'Aeroporto di Mirafiori al comando del Colonnello Pilota Vincenzo Velardi; il Reparto è formato dal CL Gruppo (363°, 364°, e 365° Squadriglia) e dal CLI Gruppo (366°, 367° Squadriglia, alle quali si aggiunge la 368° il 12 Luglio).

I due Gruppi sono dotati di velivoli Fiat C.R.32, oltre a C.R.30, C.R.20, R.O.41 che i piloti utilizzano per addestramento.

Meno di un anno dopo, il 53° Stormo ha già una propria pattuglia acrobatica che, composta da 6 velivoli al comando del Cap. Oscar Molinari, partecipa dal 14 Agosto 1937 alla crociera aerea in America Latina, organizzata in occasione delle celebrazioni in onore del pilota peruviano Geo Chavez, caduto nel 1910 a Domo-dossola dopo il sorvolo delle Alpi.

Le esibizioni, tenute a Buenos Aires, Montevideo, Rio De Janeiro e San Paolo, evidenziano la preparazione professionale e l'abilità acrobatica già raggiunta dalla pattuglia del 53° Stormo che effettua, tra l'altro, la trasvolata delle Ande in formazione ad una quota di 6000 metri.

In particolare, le manifestazioni aeree conclusive in Brasile sono ammirate da milioni di persone con un entusiasmo incontenibile anche per l'epoca.

Nel 1937, lo Stormo si trasferisce gradualmente all'Aeroporto di Caselle, dove le 6 squadriglie iniziano un intensissimo ciclo di addestramento: i risultati ottenuti sono tanto brillanti che il 53° Stormo, primo fra tutti i Reparti della Caccia, ha l'onore di ricevere i primi esemplari del Fiat C.R.42 che infatti, dalla primavera del 1939, comincia ad equipaggiare la 367° Squadriglia.

La pattuglia acrobatica viene così costituita da 5 Fiat CR42 (al comando del Cap. Simeone Marsan), l'unica operante su tali velivoli e l'ultima a rappresentare la Regia Aeronautica prima della II Guerra Mondiale, ormai imminente.

L'inizio della II Guerra Mondiale vede il 53° Stormo, dotato di velivoli Fiat CR42, con il Comando di Stormo ed il 150° Gruppo dislocati ancora a Caselle Torinese, mentre il 151° Gruppo si è trasferito a Casabianca.

La prima missione di guerra contro la Francia viene svolta il 13 giugno da 27 velivoli del 151° Gruppo, che attacca l'Aeroporto di Hyeres (Tolone) colpendo numerosi velivoli a terra ed abbattendone uno in volo.

Il 15 Giugno è la volta del 150° Gruppo che, sempre con 27





aerei, attacca l'Aeroporto di Cuers Pierrefeu distruggendo a terra circa 15 velivoli ed abbattendone 4 in volo.

« Partiamo ed assumiamo lo schieramento in formazione di pattuglia di tre in ala. Data la posizione della base nemica (vicina al mare a 150 km. dal confine), facciamo quota allontanandoci dalla costa.

Quando siamo di traverso dell'obiettivo ci dirigiamo in picchiata verso la costa, favoriti da formazioni nuvolose su tutte le quote..... il mitragliamento viene effettuato da due squadriglie mentre gli altri incrociano in quota per scortare..... la reazione antiaerea è intensa, violenta e assai precisa. Tutti gli apparecchi rientrano ad Albenga.

Riassunto dell'azione: partenza ore 10.05, atterraggio ore 12. » (Dal diario di Guerra della 366^a Squadriglia).

Il 24 Giugno, cessazione delle ostilità contro la Francia, termina il primo ciclo di guerra del 53° Stormo che, nel breve arco di tempo trascorso, ha dimostrato il suo valore tanto da meritare la prima Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Bandiera di Guerra.

Nei mesi successivi lo Stormo, dagli Aeroporti di Caselle e Novi Ligure, assolve compiti di vigilanza ed allarme nei cieli del Piemonte e della Liguria e più volte viene in contatto con incursori nemici.

Il 9 Settembre 1940 il 151° Gruppo si trasferisce in Africa Settentrionale dove diventa autonomo. Al suo posto entra a far parte del 53° Stormo il 157° Gruppo (384^a, 385^a e 386^a Squadriglia) fino ad allora autonomo mentre lo Stormo continua la sua attività di difesa aerea utilizzando anche i nuovi Macchi 200 recentemente assegnati.

Il 23 Ottobre anche il 150° Gruppo diventa autonomo e si trasferisce in Albania mentre lo Stormo rimane attivo con il solo 157° Gruppo fino al 25 Febbraio 1941.

In quella data il Gruppo passa a far parte del 52° Stormo, mentre il 53° Stormo viene posto in posizione quadro.

In questa pagina dall'alto: Fiat C.R.20 utilizzato dai piloti del 53° Stormo per addestramento; Fiat C.R.32, il primo caccia in dotazione allo Stormo; la pattuglia acrobatica del C.R.32 durante una manifestazione aerea svolta durante la crociera del 1937 in America Latina.



In questa pagina dall'alto: manifestazione del 1937 sull'Aeroporto di Torino; i velivoli schierati sono Fiat C.R.32 del 53° Stormo; pattuglia di 3 Fiat C.R.42 durante le operazioni contro la Francia nel 1940.

150° GRUPPO



Il 150° Gruppo inizia il suo trasferimento in Albania il 23 Ottobre 1940 e già dal 1° Novembre è pronto ad operare, con i suoi 36 Fiat CR42, dagli aeroporti di Argirocastro, Tirana e Valona in coincidenza dell'inizio delle operazioni contro la Grecia.

Da questi aeroporti il Gruppo opera per tutta la durata del conflitto contro la Grecia e successivamente contro la Jugoslavia. Le missioni svolte quotidianamente sono di interdizione, ricognizione offensiva, scorte bombardieri e protezione dei convogli provenienti dall'Italia. Molto frequenti sono gli scontri con i Gloster Gladiator inglesi dell'80° e 112° Squadron della RAF, anch'essi biplani, che dal 19 Novembre cominciano a fare la loro apparizione sul fronte greco. Tutti e due i contendenti si devono confrontare anche con un inverno terribile e con le difficili condizioni ambientali che costringono a volare tra le montagne con pioggia e nebbia. Nel Marzo 1941 fanno la loro comparsa i primi caccia monopiani, Hurricane da una parte, M.C.200 per il 150° Gruppo. Il 16 Marzo infatti, in coincidenza dell'arrivo della 371° Squadriglia, che sostituisce la 363° che dal 24 Ottobre 1940 era entrata a far parte del 160° Gruppo, il 150° comincia a sostituire i CR42 con i Macchi 200.

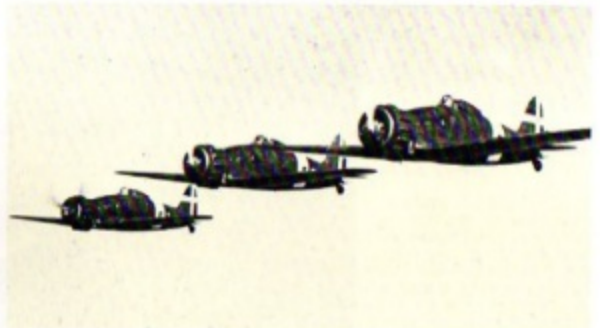
Le ostilità terminano il 23 Aprile 1941, ed a quella data le operazioni del 150° Gruppo sul fronte greco possono essere sintetizzate dai seguenti dati:

- velivoli sicuramente abbattuti in volo: 40
- velivoli probabilmente abbattuti in volo: 17
- velivoli sicuramente distrutti al suolo-incendiati: 8
- velivoli sicuramente distrutti al suolo-non incendiati: 3.

In riconoscimento della notevole attività bellica svolta, la Bandiera del 150° è decorata di Medaglia d'Argento al Valor Militare; ma il valore ed il coraggio dei cacciatori del 150° è sottolineato anche dalle Medaglie d'oro al Valor Militare alla Memoria del Cap. Nicola Magaldi (Comandante della 364° Squadriglia) e del Cap. Giorgio Graffer (Comandante della 365° Squadriglia).

L'attività nel settore balcanico continua fino al Settembre 1941, data in cui il 150° Gruppo è trasferito in Africa Settentrionale. In Africa il 150° Gruppo svolge una nuova, intensa attività operativa, in cui alle missioni di scorta a bombardieri, ai convogli da e per l'Italia, caccia libera e protezione dei porti di Bengasi e Tobruk, si alternano quotidiane partenze su allarme, crociere di vigilanza sul fronte e ricognizioni offensive.

L'8 Novembre 1942, dopo oltre 24 mesi di ininterrotta permanenza fuori del territorio nazionale, durante i quali è stato duramente provato dalla logorante attività operativa ed ha fornito eccezionali prove di valore e sacrificio, il 150° Gruppo rientra in Italia.



Pochi dati per riassumere le operazioni nei Balcani ed in Africa:

- Combattimenti sostenuti: 64
- velivoli sicuramente abbattuti: 105
- velivoli probabilmente abbattuti: 65
- mitragliamenti effettuati: 87
- automezzi incendiati: 141
- automezzi danneggiati: 428
- piloti caduti e dispersi: 30
- piloti feriti: 19
- medaglie d'argento: 31
- medaglie di bronzo: 31
- medaglie d'oro (alla memoria):
- Capitano Pilota Graffer Giorgio
- Capitano Pilota Magaldi Nicola
- Capitano Pilota Trevisi Giulio.

Al rientro in Italia, il 150° Gruppo, che rimane autonomo e non rientrerà più a far parte del 53° Stormo, riceve in dotazione alcuni Macchi 202 e poi i Messerschmitt 109G.

Nella pagina a sinistra: Macchi MC200 in azione durante la campagna di Grecia. I Macchi MC200 furono assegnati al 150° Gruppo alla fine di Ottobre 1940.

Sopra: operazioni di rifornimento di un macchi MC200 durante la prima campagna d'Africa del 150° "GIGI TRE OSEI".



CAP. PIL. MAGALDI NICOLA
MEDAGLIA D'ORO ALLA MEMORIA

Pilota da caccia di eccezionale abilità ed ardimento, magnifico comandante di squadriglia, sempre primo nell'esempio e nell'audacia, si prodigava in ogni rischiosa impresa fino al limite delle sue possibilità. Partito sotto violento bombardamento raggiungeva tre velivoli nemici colpendoli tutti a più riprese ed abbattendone uno in fiamme. Rientrava alla base con l'apparecchio colpito in più punti in prossimità del posto di pilotaggio. Dopo aver più volte guidata la sua squadriglia in brillanti e vittoriose azioni belliche, avvistata una formazione da caccia nemica, numericamente molto superiore, l'attaccava ugualmente cercando di supplire con l'abilità ed audacia alla palese inferiorità. Nell'aspro combattimento trovava morte gloriosa. Era la conclusione di una eroica vita tutta dedicata alla Patria ed alla sua Arma.

Cielo di Telepeni, 27 novembre 1940.



CAP. PIL. GRAFFER GIORGIO
MEDAGLIA D'ORO ALLA MEMORIA

Capitano pilota, cacciatore audacissimo, comandante di squadriglia distintosi già in precedenti azioni di guerra, partiva volontariamente in volo, in piena notte, in caccia di velivoli nemici che stavano bombardando una nostra importante città. Avvistato un apparecchio in attacco decise, persistendo nella lotta fino a che, con il suo avversario, deciso a vincere ad ogni costo, faceva della sua macchina e del suo corpo l'arma suprema per distruggere il nemico con l'urto. Con disperata volontà fallito il primo tentativo, riluttava la prova e mentre il suo apparecchio precipitava al suolo, trovava nel paracadute la salvezza che aveva superbamente disdegnato durante la lotta. Successivamente, nei cieli di Albania, in aspra lotta con nemici superiori, precipitava in combattimento alla testa della formazione che da lui guidato aveva abbattuto già tre velivoli nemici. Leggendario esempio di virtù guerriere.

Cielo di Albunia, 28 novembre 1940.



Con trenta di questi velivoli si trasferisce nell'Aprile 1943 in Sicilia, dove dagli aeroporti di Caltagirone e Sciacca affronta lo Sbarco Alleato: il 15 Luglio rientra a Ciampino con soli 3 aerei.

Il famoso distintivo del « Gigi tre osei » che accompagnò il 150° Gruppo dalla seconda decade del Febbraio 1942 merita un, sia pur breve, cenno storico che lasciamo alle parole del Comandante del 150° Gruppo Magg. Vezzotto:

« Luigi Caneppele: "Gigi tre osei" lo avevano chiamato i suoi compagni quando giunse al Reparto, perché ostentava ancora sulla bianca combinazione il suo distintivo da volo velista.

Nel 1936 era stato chiamato a partecipare alle Olimpiadi di volo a vela; il volo senza motore gli aveva dato le sue prime soddisfazioni ed egli ne era sempre entusiasta.

L'istinto del volo era innato in lui. Volare era per lui un bisogno elementare, una ragione di vita....

Pochi mesi prima dello scoppio della guerra, a Caselle in seno al 150° Gruppo, trovò l'ambiente più idoneo allo sviluppo ed alla rivelazione delle sue straordinarie doti di volatore....

Purtroppo il destino doveva fargli scontare con il sacrificio della vita il suo sublime atto d'amore per il 150° Gruppo.

Da allora su tutti i petti e su tutti gli aeroplani vi fu un distintivo ed un nome: dentro un cerchio, un cielo vasto senza nubi, sopra un mare di dune, una palma lontana, e tre ali potenti che vanno all'infinito.

Ecco il distintivo del 150° Gruppo:

« GIGI TRE OSEI »

In alto: velivoli del 150° Gruppo in Sicilia nel 1943, si notano Me109G, MC202, e MC200.

In basso: "GIGI TRE OSEI" sulla fusoliera di un Messerschmitt 109G della 364° squadriglia.

151° GRUPPO



Il trasferimento del 151° Gruppo in Africa Settentrionale inizia il 6 Settembre '40 ed i Fiat CR42 del Reparto iniziano un lungo viaggio di trasferimento che, attraverso tappe a Ciampino, Castelvetro, Pantelleria, li porta, la sera dell'8 Settembre, a Castel Benito (Tripoli).

Successivamente il Gruppo si sposta sull'Aeroporto di Bengasi, ed in parte ad Ain el-Gazala, e poi sul campo di El Adem. Da questi campi inizia una lunga ed intensa attività operativa, alternando le crociere d'allarme lungo il Fronte nel settore di Tobruk, alle scorte ai convogli dall'Italia; durante tali attività sono frequenti gli scontri con Gloster Gladiator, Hurricane e Blenheim.

Il 30 Ottobre avviene un nuovo trasferimento sull'Aeroporto di Bardia; il giorno successivo sei aerei della 366° Squadriglia, di scorta a bombardieri S79, si scontrano violentemente con Gladiator ed Hurricane: vengono abbattuti tre Hurricane e due Gladiator (per merito del Cap. Serafini e S.M. Marchi).

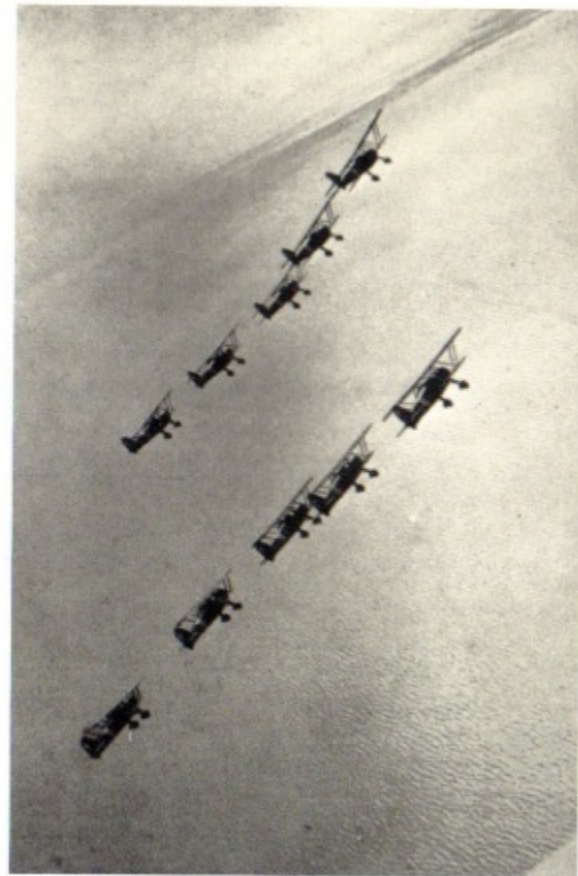
Per tutti i mesi a cavallo tra il 1940 ed il 1941 l'attività è incessante, alternando alle « solite » missioni anche il mitragliamento a bassa quota di colonne di carri nemici.

E in questa occasione che nasce il 1° distintivo del Gruppo: "BRACCIO DI FERRO".

Il S. M. Pilota Cicognani Eugenio della 366° squadriglia con il braccio destro troncato dalla raffica di un caccia avversario e conscio del pericolo cui andava incontro, avendo scorto in alto la formazione nemica che lo stava puntando, riesce ad avvertire il proprio capo pattuglia dell'imminente attacco dall'alto.

Per ricordare l'episodio il Gruppo adotta come suo distintivo un Braccio di ferro impugnante un arco formato da una donna (la Vittoria Alata) armata ed avente le mani ed i piedi legati ad una catena che forma la corda dell'arco stesso.

Il 151° Gruppo prosegue la sua attività fino al 31 Luglio 1941,



Fiat C.R. 42 del 151° Gruppo in missione di scorta ai convogli provenienti dall'Italia.

sfruttando oltre il limite i CR42 ancora in dotazione, che risentono del clima africano ed in particolare delle tempeste di sabbia che rovinano i motori. La dedizione al dovere e l'attaccamento al Reparto costano comunque forti perdite alla 366^a, 367^a e 368^a Squadriglia; il 4 Febbraio 1941 cadono anche il Ten. Guglielmo Chiarini ed il M.lo Accorsi.

I due, al Comando rispettivamente di un CR42 e di un Caproni CA133, vengono sorpresi da 3 Hurricane mentre stanno decollando per recuperare un pilota di un altro CR42 colpito.

Malgrado la disperata difesa, entrambi vengono abbattuti sotto gli occhi dei compagni di Gruppo.

Ad Accorsi e Chiarini sarà concessa la Medaglia di Oro al Valor Militare; a Guglielmo Chiarini è oggi intitolato il 53^o Stormo.

Il 151^o Gruppo, al rientro dall'Africa Settentrionale, viene schierato sull'Aeroporto di Treviso dove inizia un nuovo ciclo di addestramento e di allarme utilizzando purtroppo sempre i CR42, anche se nuovi di fabbrica, ed alcuni MC 200 per addestramento.

Il trasferimento giunge il 9 Novembre 1941 per la Sardegna, e viene completato il 18. Due giorni dopo l'improvvisa notizia: « Di nuovo Africa ».

Il 25 Novembre il Gruppo è al completo sul Campo di Agedabia. Il giorno successivo, l'abbattimento del primo Hurricane segna l'inizio del secondo ciclo africano.

Da quel momento l'attività è senza soste, ricomincia l'altalena di missioni di scorta, mitragliamenti a terra ed attacco ad aeroporti avversari.

Tale attività prosegue, « nelle solite, avverse condizioni climatiche », fino al 26 Dicembre in cui gli ultimi 5 CR42 rimasti iniziano il trasferimento a Castelvetrano in Sicilia.

Un MC202 del 151^o si appresta al decollo; in questo esemplare il gruppo è identificato con numeri romani riportati in fusoliera.



M.LLO PIL. ACCORSI GIOVANNI
MEDAGLIA D'ORO ALLA MEMORIA

Giovane pilota da caccia di rara perizia, volontario d'Africa e di Spagna, più volte decorato al valore, dall'inizio dell'attuale guerra sul fronte occidentale prima e sul fronte marinarico poi, attaccava aspri combattimenti aerei e partecipava quindi a reiterati mitragliamenti a volo radente sui mezzi meccanizzati nemici dando luminosa prova delle sue magnifiche doti di combattente. Venuto a conoscenza che un camerata era stato costretto ad un atterraggio di fortuna in posizione avanzata, chiedeva d'esser designato al suo salvataggio con apparecchio plurimotore. Cosciente della gravità della missione e del pericolo che essa comportava, incalzando il nemico in quel momento con crescente violenza, chiedeva di essere unico pilota a bordo. Attaccato dalla caccia che gli incendiava l'apparecchio, rinunciando alla possibilità di salvarsi lanciandosi col paracadute immolava la fiorente vita nel generoso tentativo di portare a salvataggio il motorista.

Cielo dell'Africa Settentrionale (Bengasi), settembre 1940 — 4 febbraio 1941.



CAP. PIL. CHIARINI GUGLIELMO
MEDAGLIA D'ORO ALLA MEMORIA

Ufficiale ardito, entusiasta, valoroso pilota da caccia di eccezionale abilità. Appena ventenne animato dalla fede più pura nei destini della Patria, partecipava volontario alla campagna di Spagna meritando per tre volte la ricompensa al Valor Militare. Sul fronte libico-egiziano, alla testa della propria pattuglia, in un combattimento impegnato contro forze sovversive, benché ferito desisteva dalla lotta solo quando l'ultimo velivolo nemico era abbattuto. Ripreso poi il suo posto in linea nel momento in cui il nemico incalzante più d'una rendeva la lotta, con immutato spirito si prodigava in durissimi combattimenti e in numerosi mitragliamenti a volo radente, infondendo nei gregari, con l'esempio trascinatore, il suo ardore magnifico e cogliendo più volte la vittoria nel cielo. Durante un'azione difficile e rischiosa per la quale si era offerto volontario, si scontrava con forze da caccia superiori e per l'ennesima volta impegnava l'avversario in uno strenuo duello. Nell'impetuosa lotta trovava morte gloriosa precipitando col suo velivolo.

Cielo dell'I.A.S., giugno 1940 — febbraio 1941).

157° GRUPPO

Il 157^o Gruppo autonomo c.t. è costituito sull'aeroporto di Caselle Torinese in data 1^a Aprile 1940 al comando del Ten. Col. Baldi Osvaldo, su 3 Squadriglie, 384^a - 385^a - 386^a.

Il giorno 10 Maggio si sposta sull'aeroporto di Trapani, iniziando così l'addestramento bellico su apparecchi CR42.

Durante il periodo dall'11 Giugno al 6 Settembre 1940 il Reparto svolge intensa attività di scorta a bombardieri, partenze su allarme e crociere di vigilanza, disimpegnando sempre il compito affidatogli nel modo più preciso.

Il 22 Agosto la 384^a Squadriglia si trasferisce sull'aeroporto di Comiso per prendere parte ad azioni di scorta a bombardieri sull'isola di Malta.

Ai primi di Novembre il Gruppo, che fa ormai parte del 53^o Stormo, riceve in dotazione n° 30 velivoli M.C.200.

Nel Febbraio del 1941, trasferito sull'aeroporto di Ciampino sud, il 157^o Gruppo passa alle dipendenze del 52^o Stormo C.T. e viene ad essere composto dalle Squadriglie 384^a e 357^a provenienti dal 22^o Gruppo C.T.

La 385^a Squadriglia è autonoma sull'aeroporto di Sarzana alle dipendenze del 52^o Stormo, mentre la 386^a sull'aeroporto di Capodichino passa a far parte del 21^o Gruppo del 52^o.

Il 15 Ottobre 1941 il Gruppo, con un organico di 32 apparecchi MC 200, su tre squadriglie (357^a, 384^a, 385^a), si trasferisce in A.S.I.. L'attività consiste in numerose scorte dirette a bombardieri a tuffo e più volte vengono impegnati combattimenti con la caccia nemica. In tale attività il Gruppo agisce spesso in collaborazione con il Gruppo "Asso di Bastoni".

Durante la ritirata delle nostre truppe il 157^o si prodiga, con i pochi mezzi a disposizione, per la protezione del traffico terrestre.

A Bengasi riceve ordine di trasferimento per Uadi Tamet mentre la 357^a Squadriglia si trasferisce ad Agedabia dove svolge servizio di allarme e protezione traffico, ingaggiando furiosi combattimenti con formazioni di caccia Curtiss P.40 nemici. Intanto la 385^a e la 384^a Sq. raggiungono Sorman in attesa di rimpatrio.

Il 29 Dicembre il Gruppo composto dalla 384^a e 385^a Sq. si porta sull'aeroporto di Ravenna mentre la 357^a Sq. riparte per Bir-el-Merduma, e qui, per ordini superiori, viene assorbita dal 150^o Gruppo con il nome di 364^a Squadriglia.

Il 5 Aprile '42 il Gruppo, su 2 squadriglie, riceve ordine di partire di nuovo per la zona d'operazioni: Fronte della Grecia, ed inizia subito l'attività consistente in allarme diurno e notturno, e scorte convoglio.

Nei mesi di Aprile, Maggio, Giugno, Luglio, viene svolta un'attività pari ad ore belliche 410.000.

"Il giorno 28 luglio una pattuglia composta dal Cap. Fiacchino, dal Sten. Maddaloni, dal Serg. Piazza, di scorta convoglio, riusciva ad intercettare una formazione di 9 aerosiluranti diretti sul convoglio. Nel combattimento prontamente impegnato, il Sten. Maddaloni abbatteva un apparecchio ed il Cap. Fiacchino e il Serg. Piazza ne mitragliavano efficacemente un altro che è probabile abbattuto. I 3 piloti, per il loro pronto intervento, sventavano l'attacco."

(Fronte greco — cronaca dell'epoca)

Fiat C.R. 42 della 386^a Sq. del 157^o Gruppo.



153° GRUPPO



Si forma durante la guerra di Spagna, il 23 Aprile 1937, con la 18ª, 19ª, 20ª Squadriglia. Dei tre reparti assume il comando il Magg. Pil. Zotti Andrea, che traendolo da quello della 20ª Sq., dà al gruppo il nome e l'emblema: "Asso di Bastoni".

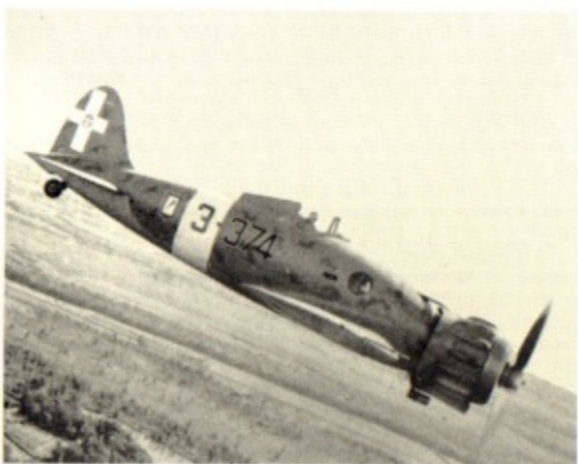
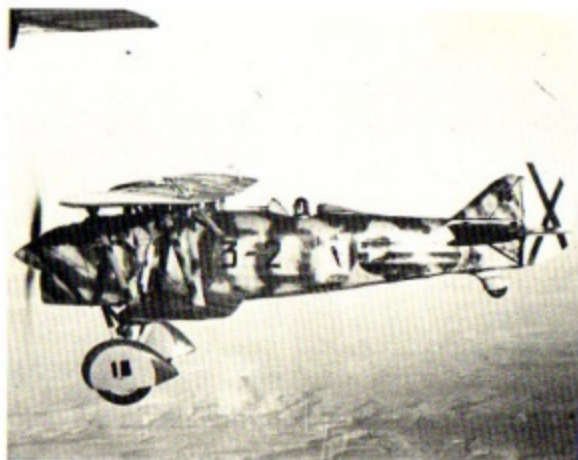
Terminata la guerra di Spagna il Gruppo si trasferisce sull'aeroporto di Treviso, dove viene riorganizzato su 3 squadriglie (372-373-374) ed inizia un'attività di addestramento su apparecchi Ro.41 e CR42. Il 22 Settembre '39 l'"Asso di Bastoni", come primo reparto, viene montato sul nuovissimo monoplano da caccia MC200. Dal 3 Giugno '40 al 16 Luglio il gruppo partecipa alle ostilità contro la Francia e subito dopo è inviato sul Fronte Greco-Jugoslavo, ove prende parte a numerosissime azioni di scorta a nostri bombardieri in quota e in seguito effettua ben 13 mitragliamenti su aeroporti nemici e sulle rotabili congestionate dal flusso delle forze nemiche in movimento.

Terminate vittoriosamente le ostilità, il Gruppo si trasferisce sull'aeroporto di Ciampino giungendovi il 25 Maggio 1941.

Durante tale periodo sono state totalizzate 1202 ore di volo di guerra con l'impiego di 734 velivoli e sparati 25.595 colpi di mitragliatrice.

Il 18 Aprile '41 la 374ª Sq. si porta in Africa settentrionale, seguita il 2 Luglio dalla 372ª e 373ª: intensa è l'attività bellica costituita da scorte a bombardieri, ricognizioni, quasi sempre condotte fino ai limiti dell'autonomia, azioni di mitragliamento su mezzi corazzati.

Nei primi mesi del '42 il Gruppo riceve l'ordine di rimpatrio stabilendosi sull'aeroporto di Caselle Torinese e con il 151º Gruppo ricostituisce il 53º Stormo.



In questa pagina dall'alto: Fiat C.R.32 "Asso di Bastoni" durante la guerra di Spagna; in basso Macchi MC200 della 374ª Sq. in Africa Settentrionale nel 1941.

Qui sopra: i Fiat C.R.32 "Asso di Bastoni" durante la guerra di Spagna; il "Chieri", come era stato battezzato dai piloti spagnoli, si rivelò uno dei migliori caccia dell'epoca.



DI NUOVO 53° STORMO

Con disposizione datata 1° Gennaio 1942, il 53° Stormo viene ricostituito (era in posizione quadro dal 25 Febbraio 1941) con il « vecchio » 151° Gruppo (366°, 367°, 368° Squadriglia) ed il 153° Gruppo « Asso di Bastoni » (372°, 373°, 374° Squadriglia) anch'esso di ritorno dall'Africa Settentrionale come Gruppo Autonomo.

Il 151° Gruppo ha in dotazione i Fiat G50, mentre il 153° riceve a fine Febbraio i Macchi 200. Per avere una maggiore uniformità con il distintivo del Gruppo fratello, il 151° assume la denominazione di « ASSO DI SPADE ».

Nel mese di Marzo ha luogo sull'Aeroporto di Caselle la riconsegna ufficiale della bandiera al 53° Stormo C. T.

Per due mesi il 53° Stormo svolge un'intensa attività di difesa aerea nei cieli di Torino e Milano, poi, dal 31 Luglio, iniziano i trasferimenti. Il 151° viene inviato in Grecia ad Araxos, con compiti di scorta ai convogli; mentre lo Stormo, con il 153°, si trasferisce a S. Pietro Caltagirone i primi giorni di Settembre.

Ed ancora, il 151° si stabilisce a Pantelleria l'11 Novembre '42, mentre il 153° opera prima a Decimomannu e poi a Sciacca. In questo periodo il 53° Stormo è ancora impegnato al massimo, ed oltre, delle sue possibilità: in crociere di vigilanza sulla Sicilia e di interdizione sul canale di Malta, in scorte ai bombardieri ed ai convogli verso la Tunisia, in azioni di caccia sul cielo di Malta e Pantelleria, dove molto spesso combatte insieme al suo « vecchio » 150° Gruppo, ancora autonomo.

In quest'ultimi mesi, tra l'autunno 1942 e l'estate 1943, la lotta nel Mediterraneo è sempre più infuocata, con l'entrata in azione anche delle formazioni di « Fortezze Volanti » B17 scortate dai Lockheed P38 e con una supremazia avversaria sempre più netta.



In primavera, con un rapporto di forze che, a fine Marzo 1943, viene valutato sei a uno a vantaggio degli anglo-americani (incontrare formazioni di 50-60 velivoli è ormai cosa normale), i cacciatori del 53°, che volano su Macchi 200 e 202, sono sempre in Sicilia:

- 151° a Palermo
- 153° a Chinisia.

« Nel frattempo formazioni di cacciatori del 53° Stormo in crociera di protezione su Pantelleria hanno avvistato un ingente numero di Spitfire e di Lightning in scorta a dei quadrimotori. I nostri impegnavano violento combattimento riuscendo ad abbattere sicuramente otto Spitfire e un Lightning... »

Il giorno 9, durante crociera di protezione nel cielo di Pantelleria, quattordici nostri velivoli hanno avvistato, intercettato e disperso una formazione nemica costituita da cinquanta tra Spitfire e Lightning. Negli aspri combattimenti che ne sono seguiti, sei Spitfire sono stati abbattuti e sedici altri apparecchi mitragliati, due dei quali probabilmente abbattuti. Cinque Lightning sono stati abbattuti dai tedeschi. Altri nostri cacciatori che si sono alzati su allarme, hanno intercettato e attaccato una formazione di circa quaranta quadrimotori fortemente scortati nei pressi di Catania...

Il giorno 10, reparti del 53° Stormo e del 150° Gruppo si sono particolarmente distinti in combattimento nel cielo di Pantelleria contro ininterrotte ondate di velivoli avversari... Ventiquattro nostri apparecchi, in unione a una formazione di caccia tedeschi, hanno impegnato battaglia con un ingente numero di bombardieri scortati da numerosissimi caccia... durante il violento combattimento i nostri velivoli sono stati a loro volta assaliti da 50 Spitfire in agguato ad altissima quota. Un Liberator, un Boston e due Spitfire sono stati sicuramente abbattuti e altri 10 tra Boston e Spitfire efficacemente mitragliati. Sette nostri cacciatori non sono rientrati... »

(Cronache dell'epoca)

Ai primi di Luglio tutto lo Stormo, provato da un anno di ininterrotta, durissima attività rientra a Caselle Torinese, alla



Nella pagina di sinistra dall'alto: Macchi MC200 del 153° Gruppo pronti al decollo; in basso operazioni di rifornimento di un Macchi MC202 del 151° Gruppo. Qui sopra: altre immagini a terra di MC200 e 202 della 373° e 372° Squadriglia.



In alto: formazioni di B17 americani, si notano le scie di condensazione dei caccia di scorta.
Contro queste formazioni, potentemente difese, si scontrarono per tutto il 1943 i Macchi 200 e 202 del 53° Stormo nei cieli del Mediterraneo. Il rapporto di forze stimato nel Marzo 1943 era sei a uno a vantaggio degli Anglo-Americani.
In basso, due Macchi 202 in perlustrazione sul mare osservano l'affondamento di un mercantile inglese.

dipendenza del Comando Caccia Intercettori « Leone ».

Qui, con i Macchi 202, lo Stormo riprende la difesa di Torino e Milano.

L'8 Settembre '43 vede il 53° con un solo velivolo efficiente: un Fiat G55.

In conseguenza dell'armistizio, il 53° Stormo viene sciolto.

I COMANDANTI IL 53° STORMO - 1936/1943 -

GRADO	COGNOME E NOME	DA	A
Col. Pil.	VELARDI Vincenzo	maggio 1936	luglio 1936
T. Col. Pil.	BORRI Giuseppe	luglio 1936	dicembre 1937
Col. Pil.	CANAVERI Alberto	dicembre 1937	aprile 1938
Col. Pil.	TESSARI Arrigo	aprile 1938	ottobre 1940
Int. Magg. Pil.	NOBILI Guido	ottobre 1940	febbraio 1941
T. Col. Pil.	PRATELLI Rolando	gennaio 1942	gennaio 1943
T. Col. Pil.	CUDUGNELLO Bruno	gennaio 1943	maggio 1943
Col. Pil.	AIELLO Ciro	maggio 1943	luglio 1943
Int. Cap. Pil.	VERONESI Natale	luglio 1943	settembre 1943

Sintesi dell'intervista con il Gen. S.A.(r) Eugenio Tarantola.

".....Dopo aver fatto parte della 373ª Squadriglia del 153° Gruppo "Asso di Bastoni" ho comandato la 372ª dal Marzo al Settembre 1943...

La vita operativa del primo ciclo del 53° Stormo si chiude nel luglio del '43 a Palermo quando il Col. Ciro Aiello, Comandante del 53° e coordinatore dell'attività aerea di tutta la Sicilia occidentale, comunica che tutte le Basi del suo settore sono inagibili tranne una parte della pista di Boccadifalco...

Nei 38 mesi di lotte aspre e sanguinose i tre Gruppi, 150° "Gigi tre osei", 151° "Asso di Spade", 153° "Asso di Bastoni", hanno realizzato oltre trentaseimila ore di volo di guerra, due Comandanti di Stormo, un Comandante di Gruppo, otto Comandanti di Squadriglia e ben sessantaquattro gregari hanno incontrato gloriosa morte ed altre ventisei piloti sono rimasti feriti anche gravemente...

In oltre 240 violenti combattimenti, i piloti di questi Reparti hanno scritto pagine di gloria: hanno abbattuto sicuramente trecentocinquanta velivoli, altri duecento sono stati probabilmente abbattuti...

In appoggio alle operazioni terrestri hanno assicurato in ogni condizione la scorta diretta ai nostri aerei da bombardamento, da ricognizione e da trasporto; hanno effettuato centocinquanta mitragliamenti contro carri armati e colonne fortemente difese dalla contraerea... Non posso non ricordare le condizioni in cui si volava, gli estenuanti voli su mare aperto, le condizioni meteorologiche avverse, le tempeste di sabbia nel deserto che rovinavano i motori...

Ma soprattutto penso agli specialisti ed al personale di truppa, degni di ogni encomio per abnegazione ed attaccamento al Reparto che, pur nelle gravi difficoltà tecnico-logistiche esistenti, seppero sempre assicurare una notevole efficienza operativa, non senza un notevole contributo di sangue: sei i caduti e numerosi i feriti....



1967 RICOSTITUZIONE DELLO STORMO

Il 29 Aprile 1967, sull'Aeroporto di Cameri, rinasce il 53° Stormo Caccia Intercettori, che riceve nello stesso giorno la sua Bandiera di Guerra decorata di due Medaglie d'argento al Valor Militare.

In tale occasione lo Stormo adotta il vecchio stemma del 151° Gruppo: l'« Asso di Spade », che ridiventa così l'abituale frequentatore dei « cieli di casa » che avevano visto i primi voli dei Fiat CR32 del 53° Stormo.

Alle dipendenze del 53°, è il 21° Gruppo Caccia Intercettori dotato di F104G, giunto nel giugno di tre anni prima a Cameri da Istrana, a ranghi completi, che assume gli impegni operativi previsti per la specialità, a seguito dei brillanti risultati conseguiti nella prima Valutazione Tattica NATO nella nuova sede, svolta nel Dicembre del 1966.

E una integrazione, quella tra il 53° ed il 21°, che avviene rapidamente, essendo entrambi custodi di antiche tradizioni e del comune spirito dei reparti da caccia.

Sono anni di lavoro intenso, in cui il 53° Stormo e la Base di Cameri riacquistano la loro tipica fisionomia di Reparto da Caccia; il coronamento di tale attività avviene il 15 Ottobre 1971, in cui lo Stormo viene intitolato alla M.O.V.M. Cap. Guglielmo Chiarini, che all'età di 23 anni poté vantare 305 ore di volo di guerra, 1 Medaglia d'Oro, 2 d'Argento, 2 di Bronzo, 2 Croci di Guerra al Valor Militare.

Negli anni seguenti gli avvenimenti che si susseguono nell'ambito dello Stormo, sono quelli consueti per un Reparto operativo:

- gli F104G vengono sostituiti con gli F104S dotati di missili aria-aria SPARROW e di migliori caratteristiche generali;
- il 21° Gruppo partecipa ai "Tiger meetings" internazionali, che comprendono tutti i Gruppi di volo delle Forze Aeree della NATO aventi come emblema la "Tigre"; ben presto il 21° diventa animatore tra i più apprezzati di tali riunioni (una delle quali si svolge nel 1973 proprio a Cameri), per l'entusiasmo che lo anima, e per lo spirito combattivo — in un certo senso anche un pò goliardico — che rappresenta il patrimonio di un Gruppo Caccia;
- il 3° Gruppo Efficienza Velivoli, che fino allora aveva assicurato la manutenzione di 2° Livello Tecnico degli F104G/S della 1ª Regione Aerea, si trasforma in 1° centro Manutenzione Principale Tornado.

È proprio da tale Ente, dalla fine del 1981, in occasione della costruzione delle nuove infrastrutture necessarie ad affrontare la sfida tecnica proposta dal velivolo Tornado, che inizia un'opera di ammodernamento, non solo infrastrutturale, di tutta la Base che ancora oggi è in corso di attuazione.

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M. ALLA BANDIERA DEL 53° STORMO CACCIA

« Dopo mesi e mesi di una guerra vissuta nelle aspre solitudini africane, dove la lotta contro gli elementi non è meno dura della battaglia contro il nemico, dopo essersi a lungo prodigati in superba, tenace ed eroica azione contro le forze aeree nemiche, i suoi equipaggi, durante la battaglia del deserto, affrontando e superando ogni ostacolo e rischio, scrivevano una pagina di gloria nel cielo della Marmarica.

Combattendo vittoriosamente in volo l'agguerrita ala nemica e intervenendo direttamente nell'azione con arditi mitragliamenti a terra, infliggevano non senza duri e sanguinosi sacrifici, perdite gravissime all'avversario ».

Cielo dell'Egitto e della Marmarica, dicembre 1940.



MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M. ALLA BANDIERA DEL 53° STORMO CACCIA

« Come italianissima risposta ai bombardamenti nemici compiuti di notte sulle nostre città, lanciava le sue squadriglie, per due volte, in pieno giorno e in avverse condizioni atmosferiche, contro le lontane basi dell'avversario per sfidarlo in aperto combattimento nel cielo e per mitragliarlo al suolo.

Per la perizia, il valore e l'abnegazione dei suoi piloti, comandanti e gregari, in nobile gara fra loro, infliggeva, non senza sacrificio, perdite gravissime al nemico ».

Cielo di Provenza, 13-15 giugno 1940.



29 Aprile 1967: riconsegna della Bandiera di Guerra al 53° Stormo, effettuata dal Ministro della Difesa on. Trematoni.



CHIARINI GUGLIELMO

nato il 10 novembre 1917 a Firenze. Deceduto nel cielo di Benina (Cirenaica) il 4 febbraio 1941 in combattimento aereo.

MEDAGLIA D'ORO (alla memoria)

R.D. 10 ottobre 1941 (B.U. 1941 disp. 43 pag. 1907 e disp. 48 pag. 2298 e B.U. 1942 disp. 24 pag. 1158)

CAPITANO A.A.r.n.

Pilota in S.P.E. del 53° Stormo 151° Gruppo, 366° Squadriglia — C.R.42

Guglielmo Chiarini nacque a Firenze il 10 Novembre 1917. A Pesaro terminò gli studi elementari e preparò l'ammissione al ginnasio. Ammesso al collegio militare della Nunziatella ne uscì, a soli 17 anni, con la licenza liceale.

Il 16 Novembre 1935, pochi giorni dopo aver compiuto i 18 anni, fu ammesso all'Accademia Aeronautica quale allievo pilota del corso « Pegaso ». Fu il più giovane allievo dell'Accademia e uno dei migliori. Il 2 Marzo 1937 fu nominato pilota d'aeroplano su apparecchio C.R.A. In una lettera alla madre, in occasione del suo decollo, scrisse: « Mi sento l'uomo più felice di questa terra, oggi ho volato da solo, stanotte non dormirò, canterò, salterò... » Il 1 Aprile 1938 fu assegnato al 12° Stormo Bombardamento e partecipò alla guerra di Spagna con i « Falchi delle Baleari ». In meno di 10 mesi di attività bellica meritò una Medaglia d'Argento, una di Bronzo e una Croce di Guerra al Valor Militare, una Croce al merito di guerra e due decorazioni concessegli dal governo spagnolo. Non aveva compiuto ancora i 21 anni. Rientrato dalla Spagna chiese ed ottenne di passare alla « caccia » ed entrò a far parte del 53° Stormo il 22 Aprile 1939. Il 7 Novembre dello stesso anno fu a Cameri per una crociera di lunga navigazione che lo portò a Foggia. Prima dell'inizio della seconda guerra aveva effettuato quasi 700 missioni di volo, delle quali un centinaio di guerra. Allo scoppio delle ostilità fu in Africa settentrionale con la 366° Squadriglia del 151° Gruppo e il giorno 2 Giugno 1940 effettuò la sua prima missione di guerra su CR 42.

Nel Febbraio 1941 il Capitano Chiarini, da poco promosso sul campo per meriti di guerra, si offrì volontario per soccorrere e portare in salvo un sergente pilota costretto ad atterrare su un campo già abbandonato. Decollò su un CR 42 di scorta al trasporto CA 133 pilotato dal Maresciallo Accorsi Giovanni. Subito dopo il decollo piombarono improvvisamente da più alta quota — favoriti da un cielo qua e là coperto da nubi — tre apparecchi Hurricane, dei quali uno mitragliò il CA 133 e il CR 42 del Capitano Chiarini ed un secondo attaccò a volo radente gli apparecchi dislocati sul campo. Il CA 133 incendiatosi in volo precipitò a pochi km. fuori del campo. L'apparecchio del Cap. Chiarini fu visto pure precipitare e incendiarsi nell'urto al suolo. Si concluse così tragicamente la sua vita, con un gesto di esemplare altruismo e di generosità.

Aveva poco più di 23 anni. Aveva compiuto in 5 anni di attività oltre 800 missioni in 728 ore di volo, di cui 305 in guerra.

1943-1967 Gen. S.A. A.A.r.n.n. Stelio Nardini

Gli anni che vanno dall'8 Settembre 1943 al 29 Aprile 1967 non rappresentano un vuoto storico per il Reparto: le dolorose vicende che si conclusero con la fine della guerra, le fasi della ricostruzione del nostro Paese e della rinascita progressiva delle nostre Forze Armate, segnarono le tappe indimenticabili nelle quali va inquadrata la vicenda umana di quel nucleo operoso che presidiò prima e sviluppò poi, sotto diverse denominazioni ordinarie, l'Aeroporto di Cameri e la zona logistica di Veveri nel segno di quella continuità che doveva portare ai nostri giorni.

Aeroporto di Cameri, 2° Aerobrigata, Base Aerea di Cameri, 3° G.E.V., 53° Stormo, 1° R.M.V. rappresentano una realtà legata allo spirito di sacrificio, all'ala di un pugno di Comandanti e di migliaia di Ufficiali, Sottufficiali, graduati, militari di leva e personale civile che resero possibile e naturale la decisione che portò a quel 29 Aprile 1967.

Attorno all'Alfiere dello Stormo che ricevette quel giorno in forma solenne la Bandiera di Guerra del rinato 53°, erano presenti, nel grande piazzale che dalla Collegamenti va al G.E.V., fisicamente o in spirito, quanti, a ragione, possiamo considerare gli insostituibili precursori di un complesso sistema tecnico ed operativo che rappresenta uno dei più avanzati obiettivi conseguiti alle soglie del 2000 dall'Aeronautica Militare.

L'Aeroporto di Cameri è uno dei primi ad essere riadattato secondo gli standard NATO. E forse il primo Aeroporto ad avere una base logistica distanziata dall'area operativa vera e propria adottando una tipologia infra-

strutturale che caratterizzò poi molte altre installazioni aeronautiche.

Ad un Comando di Aeroporto viene affidato il compito di preparare la culla di quella prestigiosa 2° Aerobrigata che, montata su F. 86-E, assicura i primi compiti operativi di Difesa Aerea diurna e forgia un manipolo di Piloti di eccezionali qualità che costituiscono la pattuglia acrobatica dei « Lancieri Neri ».

Successivamente, quando prevale un criterio d'impiego diverso, secondo il quale l'organizzazione tecnica, logistica, amministrativa viene raccolta sotto un Comando di Base Aerea alle cui dipendenze vengono posti i Gruppi di Volo, nella loro mobilità e flessibilità, idonei ad operare anche su altre Basi Aeree similmente costituite, all'Aerobrigata si sostituisce la Base Aerea e tale modello organizzativo, su Cameri, comporta una profonda ristrutturazione che vede la partenza dei vecchi Gruppi costituenti la 2° Aerobrigata e l'arrivo da Istrana del 21° Gruppo, montato su velivoli F. 104-G.

La popolazione di Novara, di Cameri e della brughiera saluta i partenti ed accoglie i nuovi arrivati con l'affetto che ha sempre nutrito per gli uomini in grigio-azzurro.

Sono essi che, lavorando indefessamente in volo e a terra, hanno mantenuta viva una tradizione aeronautica che dal primo volo di Umberto CAGNO del 1910 l'ha tenuta spesso con il naso all'insù, al passaggio delle formazioni, sempre più numerose, che vengono all'iniziale per pista 36 o dei voli isolati guidati dal radar, invisibili ma chiaramente udibili tra gli strati bassi e la nebbia, compagna non sempre gradita di tanti rientri.

53' Oggi



chi siamo
dove andiamo

MISSIONE

LA MISSIONE DEL 53° STORMO SI COMPENDIA NEI DUE COMPITI FONDAMENTALI CHE AD ESSO SONO STATI ASSEGNATI:

- LA DIFESA AEREA DELL'ITALIA NORD-OCCIDENTALE, COMPITO ASSEGNATO AL 21° GRUPPO CACCIA, MONTATO SU VELIVOLI F104S;
- LA MANUTENZIONE DI LIVELLO INDUSTRIALE E SUPPORTO LOGISTICO DEI VELIVOLI TORNADO DELL'AMI, COMPITO ASSEGNATO AL 1° R.M.V..



ORGANIZZAZIONE del 53° Stormo

Per assolvere i compiti assegnati, lo Stormo si avvale dell'organizzazione classica di tutti i Reparti dell'Aeronautica Militare Italiana, pur con alcune sue caratteristiche peculiari dovute alla coesistenza di due compiti così diversi tra loro, e che lo rendono unico nel panorama degli Stormi dell' A.M.I.

Il Comandante il 53° Stormo, come in qualsiasi organizzazione si avvale di Enti di « Staff » e di « Line »; sono Enti di « Staff »:

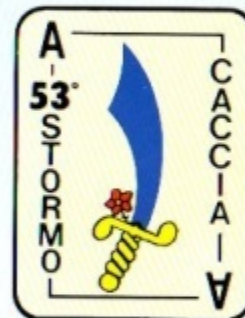
- Stazione Carabinieri;
- Sezione P. UMA. S.;
- Ufficio Circostrizione Aeroportuale;
- Ufficio Comando
- Medico di Stormo;
- Cappellano Militare;
- Sicurezza del volo ed Antinfortunistica;
- Ufficio Operazioni.

Sono invece Enti di « Line » del 53° Stormo:

- 21° Gruppo C.I.O.;
- 1° R.M.V. — Tornado;
- 453° Gruppo S.T.O.;
- 553° Gruppo S.L.O.;
- Gruppo Difesa.
- Servizio Amministrativo;

COMANDANTI 53° STORMO 1967 - 1986

Col. Pil.	RENATO BARONI	67 -
Col. Pil.	CARLO PUGGIONI	67 - 68
Col. Pil.	ANTONIO ZANGRANDI	68 - 69
Col. Pil.	VASCO LUCCI	69 - 70
Col. Pil.	CATULLO NARDI	70 - 71
Col. Pil.	MICHELE SICOLI	71 - 72
Col. Pil.	LAMBERTO SARTI	72 - 73
Col. Pil.	ANTONIO MANCINO	73 - 74
Col. Pil.	GUIDO CUTRY	74 - 75
Col. Pil.	FRANCESCO PUGLIESE	75 - 76
Col. Pil.	PASQUALE GRAZIANO	76 - 77
Col. Pil.	CARLO SABBATINI	77 - 78
Col. Pil.	ANDREA FORNASIERO	78 - 80
Col. Pil.	GIOVANNI TOSCANI	80 - 81
Col. Pil.	ALBERTO FRIGO	81 - 82
Col. Pil.	FRANCO CELEGATO	82 - 84
Col. Pil.	MARIO CARNEVALETTI	84 - 85
Col. Pil.	LUIGI MARESI	85 -



Le pagine fin qui scorse sono la storia del 53° STORMO CACCIA, ricostruita dalla memoria di chi l'ha vissuta come realtà quotidiana e dagli archivi, spesso avari di informazioni e di dettagli sugli aspetti umani delle vicende.

Anche se molto sintetiche, queste pagine sono il primo tentativo di proporre, in modo organico e completo, tutta la successione di eventi che lo STORMO ha vissuto dal giorno della sua fondazione. Appare immediatamente evidente il motivo conduttore della sua vita, cioè le dolorose vicissitudini superate ed il continuo travaglio di prove a cui è stato sottoposto.

In estrema sintesi.

Fondato nel 1936, entra subito nel clima di tragedia che ha accompagnato le vicende legate al Secondo Confitto Mondiale e ne segue le sorti: finirà la guerra completamente annientato a testimonianza di non aver mai ceduto le armi, ma combattuto, nella buona e cattiva sorte, fino all'ultimo uomo, all'ultimo velivolo.

Mi è grato ora ringraziare il Gen. TARANTOLA che, testimone di quei momenti tragici, anche se gloriosi, ha voluto raccontarli in prima persona, arricchendoli con i suoi sentimenti, le sue emozioni.

La ricostruzione, la fase post — bellica, dove l'estrema carenza di uomini e mezzi era supplita solo dalla volontà di risorgere, di riportare in cielo quell'emblema, l'ASSO DI SPADE, che sembrava destinato a rimanere solo nel ricordo dei pochi superstiti. E la sequenza delle varie denominazioni e la caparbia voglia di risorgere, fino a quell'Aprile del 1967, quando ancora una volta la bandiera di Guerra è ritornata a garrir al vento sorvolata, protetta, abbracciata, direi, dal rombo dei primi Starfighter recanti nuovamente l'emblema dell'Asso di Spade sulla fusoliera. Di questo sofferto ma affascinante periodo ci ha dato testimonianza uno dei protagonisti di allora, il Gen. NARDINI, che ringraziamo per averlo fatto rivivere e capire.

È facile dire a questo punto "chi siamo"; siamo gli eredi di un passato che dobbiamo e vogliamo portare avanti, intimamente convinti che questo bagaglio di ricchezza di ideali e di principi non andrà perduto: noi lo abbiamo raccolto, ci appartiene.

Conosciamo la nostra missione e cosa la Forza Armata

si aspetta da noi; soprattutto sappiamo che vogliamo proseguire in quella via dell'onore, del sacrificio, del quotidiano impegno come ci è stato additato da chi ci ha preceduto e come con chiarezza emerge dalle pagine precedenti.

Anche se la consapevolezza dei nostri limiti, personali e collettivi, potrebbe farci dubitare della nostra riuscita, sappiamo tuttavia che non esistono ostacoli insuperabili se gli sforzi di tutti sono accumulati. Volontà, intendimenti ed ideali comuni ci permettono di affermare che proseguiremo nella via che ci è stata tracciata. Ogni uomo, più o meno consciamente, desidera lasciare qualcosa di sé, se non proprio alla storia almeno al suo ambiente di lavoro, a quelli che lo seguiranno e la sua sopravvivenza, come ricordo e quindi come essenza, dipende da lui stesso, dalle sue opere, dai suoi compagni e da quanto assieme sarà riuscito a costruire. Questo vogliamo fare anche noi e se non sarà un ricordo esaltante, quale è stato lasciato da chi ci ha preceduto nei momenti più difficili e più gloriosi, vorremo tuttavia che fosse il ricordo della dedizione e del sacrificio costante, affrontato in serenità giorno per giorno, avendo come principio ispiratore quanto scrisse l'Alfieri "Non per ambizione di premio, né per paura di castigo, ma per intima convinzione".

Sicuramente è possibile quantizzare i diversi aspetti della nostra attività ed evidenziare quanto e cosa stiamo facendo; non riteniamo però opportuno parlare di dati, quanto sottolineare, senza falsa modestia o deprecabile retorica, che se non è stata nostra la fondazione e la ricostituzione è nostro però questo momento di pace. E come già dissi in un'altra occasione, è nostro l'agire con fierezza e purezza di intenti, in funzione del futuro; di un futuro di Libertà ed Onestà, gli unici valori che non facciano della parola Pace, una parola vana e senza significato. Chi custodisce e difende come noi, con tutti i nostri mezzi e la nostra passione la libertà di tutti, dei cieli, dei mari, delle case e delle coscienze, in concreto difende e costruisce la pace, l'unica reale anche se non sempre la più perfetta.

Ed in questo impegno, quotidiano, silenzioso, spesso misconosciuto, starà la nostra gloria.

Col. Luigi Maresio



453° Gruppo S.T.O.



Il 453° Gruppo STO è articolato in:

- Servizio TLC/Assistenza al volo;
- Servizio Rifornimenti;
- Centro Manutenzione, che assicura la manutenzione di 2° L.T. dei velivoli assegnati al 21° Gruppo e di quelli della Squadriglia Collegamenti.

Il Gruppo STO responsabile della gestione e del coordinamento di tutti i fattori di supporto tecnico-operativi, assicura la disponibilità di tutte le telecomunicazioni della Base, con particolare riferimento alle radio-assistenze al volo, e la gestione di tutto il materiale speciale aeronautico (M.S.A.), relativo a tutti i velivoli ed i mezzi in dotazione alla base, eccetto quello peculiare Tornado.



553° Gruppo S.L.O.



Il 553° Gruppo SLO assicura il supporto logistico a tutti gli Enti dello Stormo, regolando il funzionamento dei seguenti settori:

- Servizio Autotrasporti;
- Servizio Impianti;
- Servizi Vari;
- Servizio Sanitario.

Servizio Autotrasporti: gestisce, sia sotto l'aspetto operativo che manutentivo, tutto il rilevante parco-veicoli dello Stormo (automezzi spazzaneve speciali ed antincendio...). Servizio Impianti: è responsabile della manutenzione delle infrastrutture e degli impianti tecnologici dello Stormo. Servizio Sanitario: cura il pronto intervento medico di tutto il personale dello Stormo ed in particolare l'idoneità al volo dei piloti.

Servizi Vari - Nucleo Antincendi: dotato di speciali attrezzature e di mezzi antincendi realizzati per le specifiche necessità dell'A.M., assicura la protezione antincendi della Base garantendo l'intervento anche su velivoli eventualmente incidentati.



GRUPPO DIFESA



Il Gruppo Difesa assicura la difesa locale di tutta la Base di Cameri, utilizzando una snella struttura del Quadro Permanente della Base, alla quale fa capo tutto il personale di leva del 53° Stormo.

Infatti dal Comandante Gruppo Difesa dipendono:
— Sezione V.A.M. (Vigilanza Aeronautica Militare) costituita da personale di leva specializzato nella difesa delle installazioni presso la Scuola di Viterbo;
— Sezione Generici, da cui dipende tutto il rimanente personale di leva non specializzato in compiti di difesa.

SERVIZIO AMMINISTRATIVO



Il Servizio Amministrativo si occupa degli approvvigionamenti logistici, della gestione del contante e dell'attività giuridica del 53° Stormo.

Svolge la propria attività attraverso tre distinti settori:
— Attività Finanziaria (Ufficio Cassa, — Ufficio Contratti, Ufficio Contabilità, Ufficio Assegni)
— Attività Patrimoniale (Depositi Viveri, Deposito Vestiario, Deposito del Casermaggio)
— Attività di Consulenza legale e Controllo amministrativo

La sua competenza territoriale abbraccia sul territorio nazionali numerosi Enti, Reparti e Distaccamenti, ubicati in un raggio di 100 km estendendosi altresì all'estero al T.T.T.E. Tornado di Cottesmore (Inghilterra).



21° GRUPPO

Il 21° Gruppo C.I.O., montato su velivoli F104, in quanto unico Reparto operativo del 53° Stormo, identifica la sua missione con quella del 53° Stormo per la difesa aerea dell'Italia Nord-Occidentale.

All'interno del 21° Gruppo è costituita la Sezione Tecnica di Gruppo, in grado di assicurare il 1° L.T., indispensabile per consentire una adeguata flessibilità di autonomia di rischieramento presso altre basi.

BREVE STORIA DEL 21° GRUPPO

Il 21° Gruppo Caccia, ovvero il "Gruppo delle Tigri", è costituito il 25 Maggio 1918 con le Squadriglie 73° Nieuport e la 111° Saml.

È disciolto dopo circa un anno e ricostituito a Roma Ciampino nel 1939 alle dipendenze del 51° Stormo unitamente al 22° Gruppo.

Il 21° Gruppo è formato dalla 354°, 355°, 356° Squadriglia montata sia su velivoli CR42 che sui nuovi caccia monopiano da poco entrati in linea nella Regia Aeronautica: i Fiat G50 bis già della serie con abitacolo aperto.

Il 27 Settembre del 1940 il 21° Gruppo cessa di far parte del 51° Stormo (messo in posizione quadro) ed entra a far parte del 52° Stormo svolgendo servizio di vigilanza ed interdizione nei cieli di Roma e Napoli.

Il 28 Ottobre 1940, staccatesi la 354° e 355° Squadriglia destinate al fronte Greco-Albanese, l'organico del Gruppo, a cui sono assegnati i primi velivoli Macchi 200, è ricostituito con la 356°, 386° e 359° Squadriglia, quest'ultima rimpiazzata successivamente dalla 382°.

Nella primavera del 1942 con queste tre squadriglie il Gruppo, che ha assunto come stemma un centauro armato di arco e freccia dipinto in bianco su campo nero, è trasferito in Russia con velivoli MC200 e 202.

Da questo momento il 21° combatte senza sosta in crociere di caccia libera, mitragliamenti a terra, ricognizione offensiva e scorta agli Stukas Tedeschi.

Nella prima metà di Gennaio 1943 l'ordine di rientro per i superstiti del 21° Gruppo.





Una volta in Italia, il Gruppo è trasferito sull'aeroporto siciliano di Chinisia (Trapani) interamente su MC200 e 202; è da lì impiegato in azioni di caccia contro i velivoli anglo-americani: Curtiss P40, Spitfire, B24 Liberators.

L'8 Settembre coglie il 21° Gruppo decimato nei mezzi, stremato nel fisico dei suoi piloti.

Dopo l'armistizio il 21° è inviato nell'Aeronautica del Sud e partecipa con il 51° Stormo alle campagne di liberazione nazionale.

Alla fine della guerra è trasferito al Nord dove nel 1948 a Istrana-Treviso, opera con P47 Thunderbolt e successivamente con F84G e F86K su cui è disegnato il "gatto nero" del 51° e il numero 21 in fusoliera.

Trasferito a Cameri nel Giugno 1964 con i suoi F104G armati di missili aria-aria SIDEWINDER e agli ordini del Magg. Pilota Luciano Merighi, in un ruolo essenzialmente autonomo, sostituisce sulla fusoliera il contrassegno distintivo 51 con il 21 e, dal 1° Gennaio 1967 assume il nominativo radio "TIGRE" al posto di "DINGO". Sulla fusoliera appare lo stemma del Gruppo, già usato ad Istrana nel ruolo Caccia Bombardieri, costituito dalla testa e dagli artigli di una tigre con il motto "AD HOSTES RUGENS".

Dal 29 Aprile 1967, la scritta "21" viene definitivamente sostituita con il numero 53 e l'inserimento nella nuova struttura ordinativa è completo e definitivo.



In questa pagina i velivoli utilizzati dal 21° Gruppo in Russia nel 1942, fotografati sull'Aeroporto di Stalin. I Macchi 200 furono rilevati dal 22° Gruppo, mentre i russi 202 furono i primi ad essere impiegati in Russia.



1° REPARTO MANUTENZIONE VELIVOLI-TORNADO

Il 1° Reparto Manutenzione Velivoli fu costituito sulla base di Cameri il 1° Nov. 1981 come Centro Manutenzione Principale (1° C.M.P.).

Il 1° R.M.V. trae origine dal disciolto 3° Gruppo Efficienza Velivoli F104G/S, nato nel 1963 con il compito di assicurare la manutenzione di 2° L.T. di tutti i velivoli F104 degli Stormi della 1° Regione Aerea.

Il 3° GEV, costituito con un nucleo iniziale di Ufficiali e Sottufficiali provenienti da numerosi Reparti della 1° R.A. sotto la direzione del TCol. G.A.r.i. De Vito, aveva effettuato nel periodo 1963-81 oltre 400 ispezioni di velivoli F104.

Obiettivo fondamentale da perseguire con la fondazione del 1° RMV era quello di creare il primo Ente che desse alla Forza Armata la capacità di effettuare lavorazioni di livello industriale (3° Livello Tecnico) su sistemi d'arma tecnologicamente avanzati come il Tornado.

Per realizzare questo ambizioso obiettivo lo Stato Maggiore A.M. ha sentito la necessità di attribuire al 1° RMV il compito istituzionale di gestire in modo integrale ed unitario le problematiche tecniche, manutentive, logistiche ed addestrative per la linea di competenza.

Alla novità del 3° L.T. si veniva quindi ad aggiungere quella del decentramento della responsabilità del supporto logistico diretto del sistema d'arma Tornado.

Le tabelle ordinarie ed organiche emesse dallo S.M.A. rispecchiano pertanto tali intenzioni ed assegnano i seguenti compiti al 1° RMV:

- effettuare la manutenzione di 3° L.T. dei velivoli Tornado e dei relativi accessori ed equipaggiamenti;
- programmare e sovrintendere alle rilavorazioni da eseguire presso Ditta per i particolari per cui non è previsto il 3° L.T. in F.A.;
- programmare ed effettuare l'addestramento e la qualificazione professionale di tutto il personale impiegato nelle attività di 1°, 2° L.T. (Reparti operativi) e 3° L.T. della Linea Tornado;
- dirigere e controllare il supporto logistico per tutti i Reparti Operativi dotati di Tornado;
- promuovere studi per la proposta agli Enti competenti di mo-



diffiche al Sistema d'arma c/o varianti alla normativa tecnica e logistica esistente.

Come si vede, il 1° RMV non è solo un'Ente di manutenzione, ma un Reparto con precisa e diretta responsabilità nei settori:

- Tecnico
- Manutentivo
- Addestrativo
- Rifornimento

della linea Tornado dell'A.M.I.

Il Direttore del 1° RMV, che è un Colonnello del Genio Aeronautico ruolo Ingegneri, si avvale di un'organizzazione integrata tale da soddisfare i complessi compiti ad essi attribuiti.

Infatti oltre ad organi di "staff" come:

- Direzione Tecnica
- Direzione Addestramento
- Sezione controllo qualità ed antifortunistica;

esistono i seguenti organi di "line" responsabili della manutenzione e del supporto alla linea Tornado:

- Direzione Lavori Meccanica
- Direzione Lavori Avionica
- Direzione Rifornimenti.

Attualmente il 1° RMV è costituito da circa 30 Ufficiali, laureati e diplomati e da oltre 500 Sottufficiali specialisti di carriera che operano in modernissime infrastrutture, utilizzando attrezzature tecnologicamente avanzate su un'area di oltre 30.000 mq coperti.

Il 1° RMV nell'ambito del programma Tornado, come Ente Tecnico responsabile del 3° L.T. in F.A., effettua tra l'altro l'ispezione delle 900 ore di volo di tutti i Tornado dell'Aeronautica Militare.

Tale ispezione, nel rispetto delle nuove tecniche manutentive dell'on-condition, è il massimo livello di attività manutentiva previsto su tale velivolo.

Significative, della professionalità raggiunta dal 1° RMV sono state le parole dell'allora Capo di Stato Maggiore dell'A.M. Gen. Basilio COTTONE, indirizzate il 24 Febbraio 1986 all'equipaggio di volo pronto al ritiro del velivolo Tornado su cui era stata effettuata la prima ispezione 900 ore: "Voi state per volare su un velivolo ispezionato da alcuni dei migliori specialisti della Aeronautica Militare".



653^a Squadriglia Collegamenti



La 653^a Squadriglia Collegamenti è dotata di velivoli Macchi MB326, Piaggio P166, SIAI 208 e dipende direttamente dal Comandante di Stormo tramite l'Ufficio Operazioni.

Ha il compito di assicurare tutte le missioni di collegamento tra lo Stormo e le altre basi sul territorio nazionale, per trasporto personale e materiali. All'interno della Squadriglia opera una Sezione Tecnica che effettua la manutenzione di 1^o/2^o Livello Tecnico dei mezzi in dotazione.

Della Squadriglia fa parte la Sezione Distaccata S.A.R. di Linate, dotata di elicotteri AB212, con il compito di effettuare missioni di soccorso e ricerca, anche per la popolazione civile ed in caso di pubblica calamità.





L'Aeroporto di Cameri

La storia del 53° Stormo non potrebbe essere completa senza un accenno all'Aeroporto di Cameri che lo ospita e che può autonomamente vantare uno dei più gloriosi passati aeronautici.

L'Aeroporto di Cameri è infatti uno dei primi fondati in Italia, la sua nascita risale al 1910 in occasione del primo volo effettuato da Umberto Cagno su velivolo VOISIN.

Successivamente vengono inaugurate le officine Gabardini, la cui omonima scuola d'aviazione diventerà negli anni successivi, la più grande del mondo. L'avvento della 1ª Guerra Mondiale dà ulteriore impulso alle attività della scuola, che nel 1917 riesce a brevettare oltre 700 piloti militari grazie alle sue cinque piste di volo.

Durante la 2ª Guerra Mondiale è sede del 2° Stormo da Bombardamento e della 1ª Scuola Italiana Allantisti da Sbarco.

La sua ricostruzione inizia nel 1955 e culmina nel 1957 con la presenza della 2ª Aerobrigata e della Pattuglia Acrobatica "Lancieri Neri".

COMANDANTI AEROPORTO CAMERI

Col. Pil. VINCENZO LUCERTINI	1956-1957
------------------------------	-----------

COMANDANTI 2ª AEROBIGATA

Col. Pil. CORRADO CECCACCI	1957-1959
Col. Pil. GIUSEPPE COSTANTINI	1959-1960
Col. Pil. CARLO LAMELLA	1960-1961
Col. Pil. CESARE GIUNTELLA	1961-1962

COMANDANTI BASE AEREA CAMERI

Col. Pil. GIUSEPPE AURILI	1962-1963
Col. Pil. GUGLIELMO SPECKER	1963-1964
Col. Pil. BRUNO SERAGLIA	1964-1965
Col. Pil. GIANNETTO CIARLINI	1965-1966
Col. Pil. RENATO BARONI	1966-1967



Più di 50 anni sono passati da quel 15 Maggio 1936 che vide la nascita del 53° Stormo. Tanti volti, tante umane vicissitudini, ore liete e tristi, entusiasmi e malinconie hanno accompagnato la sua storia: unica, irripetibile e soprattutto... nostra.

Diversi gli ambienti di lavoro, le macchine, gli uomini, le relazioni sociali e quelle disciplinari: immutata la ricerca di fare bene e meglio il proprio dovere, di essere all'altezza delle aspettative della Forza Armata.

Costanti sono rimasti, nel tempo, l'origine piemontese del reparto, le "radici" a cui lo Stormo è rimasto fedele, i cieli di casa, tra il Monte Rosa, il Ticino e il Po: tra tutti, la città di Novara che da ormai 20 anni ci ha dato dimora: gente forse taciturna e schiva ma concreta nell'affrontare il lavoro e costante nel proseguire i suoi obiettivi, proprio come noi.

Novara e il 53° sono oggi una realtà unica: i 2500 uomini che operano tra Veveri e Cameri e le loro famiglie sono consapevoli di formare una comunità militare perfettamente integrata nel contesto sociale ed economico locale. Migliaia di "ex" danno vita alle Sezioni e ai Nuclei dell'Associazione Arma Aeronautica sorti nella città e nei paesi di questa meravigliosa terra, testimonianza di un passato che onoriamo.

E le immagini di queste pagine, con gli F104 "Asso di Spade" in volo sui luoghi più caratteristici di Novara e provincia, sono il giusto riconoscimento alla città ed alla "meravigliosa avventura del cielo" cominciata con il primo volo della Gabarda su questo lembo del Piemonte.





A COLORO CHE OPERANDO
IN GUERRA ED IN PACE
DALLA BASE DI CAMERI
OFFRIRONO LA LORO VITA
IN OLOCAUSTO ALLA PATRIA

10 DICEMBRE 1986

*I primi 50 anni di storia dello STORMO sono trascorsi.
Questo libro e questo monumento voluto da noi
nel piazzale BANDIERA della BASE sono il nostro atto di omaggio
concreto a tutti quelli che del 53° STORMO hanno fatto parte.
Parafrasando una famosa frase di Cesare:
"non ci chiediamo cosa avverrà nei prossimi 50 anni,
se ci ritroveremo il nostro sorriso sarà motivo di rallegramento;
se non ci ritroveremo questo atto testimonierà per noi".*



53° Stormo caccia