



ASSO DI SPADE

NOTIZIARIO SEZIONE A.A.A. CAMERI

“M.A.V.M. S.Ten. Pil. Mario DAVERIO”

Via Novara n. 47 - 28062 CAMERI

CCP 51839322 - Codice Fiscale 94046840032

www.assoaeronauticacameri.it

e-mail: info@assoaeronauticacameri.it



VISITA AEROPORTO DI CAMERI

Giovedì 15 Maggio 2014 è stata effettuata la programmata visita di aggiornamento all'Aeroporto di Cameri. Accolti dal M.llo Corrado Galli, i partecipanti si sono recati all'Hangaretto 1909 per un breve briefing, tenuto dal Maggiore Spadafora (che ci ha onorato della sua presenza durante l'intera visita), e alla visita del Museo Storico. Ricevuti dal Generale di Divisione Lucio Bianchi per lo scambio di Crest, i partecipanti in seguito si sono recati al 1° R.M.V. dove, accompagnati dal 1° M.llo Mastrovalerio (Socio della Sezione) e dal M.llo Lucini, sono state spiegate le funzioni del Tornado e dell'Eurofighter. Dopo lo scambio di Crest con il Comandante del 1° R.M.V. Colonnello Flavio Guercio, ci si è recati alla mensa aeroportuale per il pranzo e al bar truppa per il caffè; al termine il rientro alle proprie abitazioni.



AQUILOTTI

Publicato su Notiziario di Dicembre 2004

Abbiamo ricevuto, tramite l'interessamento di un Consigliere della Sezione, una pubblicazione intitolata "Aquilotti". Questo numero unico è stato realizzato dagli Allievi piloti del "Campo Silvio e Natale PALLI" negli anni 1924-1925 sul "aerodromo" di Cameri. Data la lunghezza, il "giornalino" verrà pubblicato a puntate.

1^ PUNTATA

Il Saluto del Comandante del Campo

E' con profondo senso di gioia che io vedo uscire da questo campo altre quarantacinque ali, che saranno sempre pronte a difendere l'azzurro cielo della nostra amata Patria. Le vostre lunghe ansie sulle linee di volo, i vostri sacrifici sono oggi compensati, poiché da oggi voi siete piloti dell'aria, vale a dire i padroni del cielo, i primi tra i primi.

E di particolare augurio sia per voi che per il vostro battesimo avviene nel secondo anniversario del giorno in cui la Regia Aeronautica veniva elevata alla dignità di terza branca delle forze armate per la difesa del Paese.

Tra giorni voi andrete a prendere posto in altri nidi, tra aquile mature; ma benché queste siano più temprate al volo, io sono sicuro che voi sarete degni di esser loro compagni, e facendo onore a voi stessi, recherete soddisfazione ai vostri istruttori, ai vostri superiori, alla Scuola dalla quale uscite.

Aviatori! L'Aeronautica è la forza più giovine, ma nello stesso tempo la più potente ed a questa ora si affidano i destini di tutte le nazioni del mondo: siate fieri di appartenervi.

Nell'allontanarvi da me, abbiatevi il mio affettuoso saluto con l'augurio più sincero di un brillante e glorioso avvenire.

Il Comandante

Publicato su Notiziario di Marzo 2005

2^ PUNTATA – “COME METTIAMO LE ALI”

A undici chilometri da Novara, in una vasta brughiera desolante, tra canali argentei che mormorano e scorrono placidi e fecondatori, ferve tutta una vita con un suo ritmo dinamico. In un raccolto fervore, in una costante disciplina di comando e di obbedienza, nella familiarità gioviale e spensierata e nella fraterna fede di dovere e di amore che nasce in coloro che corrono la medesima sorte, gli allievi piloti del Campo Scuola Natale e Silvio Palli, con scienza e con ardore, vengono forgiati e sapientemente preparati a solcare le sublimi e misteriose vie del cielo.

In questa fucina di ardire e di fede, in una intensa e continua vita di sacrificio e di dovere, cento giovani dal cuore acceso da una decisa volontà di riuscire, iniziano i loro piccoli ed audaci voli – di passione e di ansia – contro gli elementi ignoti dell'atmosfera che affrontano con quella bella disinvoltura che li crea eroi.

Il Campo Scuola, oggi, è completamente diverso da quello che era – e che doveva essere per necessità di eventi – negli anni tormentosi della guerra. Oggi il tempo non incalza più, non occorre più far presto; necessita invece fare adagio e bene. L'officina intensamente febbrile in cui era trasformato il Campo Scuola d'allora è ora un luogo calmo di studio e di pratica. Gli allievi ne escono completamente forgiati e preparati. Ad essi non mancano più tutti quei requisiti che un giorno, solo col tempo e la dura esperienza conseguivano.

Oggi, i sani principi d'istruzione che si impartiscono sono più lenti ma più rigorosi e più ampio il tempo in cui si svolgono. L'allievo esce pilota dopo cinquanta ore di volo, dopo aver subite le più ardue e rischiose prove e dopo aver dato ampio saggio della sua capacità.

Entriamo in questo Campo e seguiamo un po' da vicino questi futuri aquilotti nel loro corso, dall'inizio dei loro primi ed avventurosi voli, pieni d'entusiasmo e di apprensioni, quando ancora l'inesperienza dei loro apparecchi e le insidie dell'atmosfera costituiscono i due più terribili nemici.

Seguiamoli da una prova all'altra, nei loro cimenti, nelle loro trepidazioni, nella successione sempre crescente di depressioni e di rivincite – quando progredendo sempre verso il più arduo e il più alto si trovano a contatto di difficoltà maggiormente intense. Curiosiamo nei suoi particolari quale gigantesca Scuola di Cameri ed entriamoci in questo momento in cui la musica strana e metallica dei motori lancia alto il suo saluto alla nuova alba.

Publicato su Notiziario di Giugno 2005

3^ PUNTATA – “COME METTIAMO LE ALI”

Gli apparecchi allineati, brillanti al sole con i loro riflessi metallici, attendono gli Allievi. I Maestri sono già sulla linea. Hanno già provato l'aria con un volo. Il Cielo è terso e pulito. L'atmosfera è calma. La giornata promette di essere laboriosa. Bisogna approfittare del bel tempo nei giorni piovosi e caliginosi che qui sono frequenti e paralizzano ogni attività, specie per i piloti...in erba.

Ma procediamo razionalmente. Eccoci alla prima linea: quella dei pinguini. Il nome dei "pinguini", genialmente trovato dagli allievi, dice tutto. Sono apparecchi diabolici, e paiono creati appositamente per mettere alla prova le attitudini e i nervi del futuro pilota. Animati da un motore debolissimo che non riesce a sollevarli, sono destinati a rullare per terra, hanno anche due ruote in più, sapientemente aggiunte sul davanti per evitare...guai seri.

Linea del buon sangue e, per qualcuno, della bile.

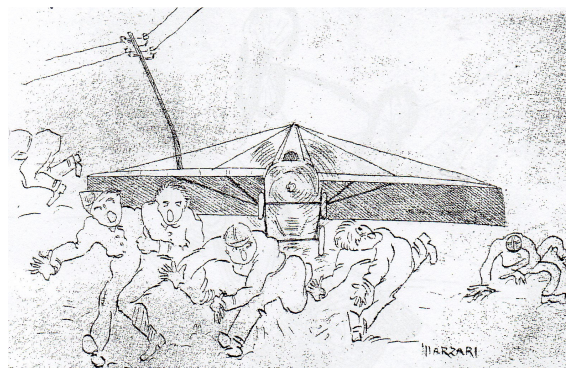
Una piccola lezione sul motore, già facilissimo, e l'Allievo sale sull'apparecchio con un sorriso di incredulità (non crede alle difficoltà che i colleghi gli hanno prospettate). Viene accompagnato fino in mezzo al campo e finalmente parte.

Dovrebbe rullare in linea retta per tutta la lunghezza del campo e ritornare indietro. Dovrebbe – ma ahimè – la linea retta per la prima volta è un'utopia.

4^ PUNTATA – “COME METTIAMO LE ALI”

L'apparecchio non vuole andar dritto e comincia a scorrazzare in tutte le direzioni, sordo, recalcitrante ad ogni volontà dell'iniziato, mettendo in fuga quanti tentano di fermarlo. Sfiora hangars, pali, colleghi e si ostina a trascinare il disgraziato passeggero verso una maledetta..... vigna.

Il Maestro urla, bestemmia. Agitando disperatamente in alto il braccio destro col pugno chiuso e il pollice sollevato cerca di far comprendere all'Allievo di premere il bottone che arresta la corsa del motore. Ma l'Allievo non comprende. Suda e sbuffa e comincia a non capir più nulla e, col cervello annebbiato, sbigottito, rimane in balia completa dell'apparecchio che, come un cavallo che



ha preso la mano, seguita la sua corsa pazza ora a destra ora a sinistra, ora roteando come una trottola in mezzo al Campo e senza accennare menomamente a darsi vinto, finché, agguantato per la ali e per la coda dai più ardimentosi, e dopo una vera lotta a corpo a corpo, si arresta scosso ancora da un ultimo sussulto.

L'Allievo, mortificato, scoraggiato dalla prima disastrosa lezione, maledicendo forse il momento di aver avuto l'idea di affre l'aviatore, si avvicina all'istruttore che lo attende per inveirlo presso a poco così: - Piedi più fermi – piedi a zero – piede destro – piede sinistro ecc. Discorso che potrebbe sembrare fatto con i medesimi ma che ha, per noi, la sua importanza.

Passati due o tre giorni, quando l'Allievo è riuscito infine a domare il pinguino, passa ad altri apparecchi – meno bestiacce del primo e seguita così, sempre progredendo – passando di apparecchio in apparecchio – a staccarsi pian piano dal suolo: impara a tenere la « linea di volo », ad eseguire la « retta in volo » finché giunge al sospirato giorno del primo decollo.

Nel decollo, le cose diventano molto più serie. Si tratta di fare il giro di tutto il campo ad una quota che va dai cento ai centocinquanta metri. A terra si era fatta l'istruzione dei piedi per ottenere la giusta direzione dell'apparecchio; ora, in aria, bisogna imparare le nuove manovre della quali si è appena avuta una vaga idea: bisogna formare l'istruzione delle mani per apprendere la manovra della leva (in gergo « cloche ») per poter far salire e scendere l'apparecchio e, quel che più è complicato, a coordinare i movimenti della « cloche » con i pedali per correggere od evitare inclinazioni dell'aeroplano.

E' indubbiamente – questa prova – la più importante e la più emozionante: quella che ci dà anche la più acuta delle soddisfazioni. Il decollo in un Campo Scuola, costituisce sempre un avvenimento eccezionale ed è sempre preceduto da una certa solennità. Prima che l'Allievo inizi il volo interviene anche il Capo Pilota. Il Maestro non si stanza mai di dare gli ultimi consigli e le ultime raccomandazioni. I meccanici passano definitivamente in rassegna il motore mentre i colleghi attorniano chiososi il decollante aiutandolo nella sua toilette di volo. Il Campo viene sgomberato. Tutti i voli e tutte le attività cessano. Ogni attenzione è rivolta all'apparecchio, che, in mezzo al Campo, attende il « via ».

- Ancora la voce del Maestro. Pronti ?

Pronti !

- Diritto è ?! Arrivato in fondo al Campo giri, cioè.. pensi di girare, l'apparecchio gira da sé; passi a destra degli hangars e sul torrente pensi ancora e l'apparecchio girerà.... Centri bene il Campo, spenga e piani; se è lungo riattacchi – capito ? - Via !

Ogni decollo, cioè ogni debutto, costituisce un avvenimento di grande interesse e non privo di grandi emozioni, sia per gli allievi che per i maestri. Generalmente in questo primo volo l'allievo combina sempre qualche cosa di nuovo e non sempre quello che combina è bene. Qualcuno un po' troppo emozionato riesce ad eseguire delle scorribande fantastiche o addirittura qualche acrobazia degna di un asso e finire naturalmente nel con conficcare, con grande schianto, la testa dell'apparecchio nel terreno e capovolgarsi provocando un attimo di dolorosa attesa che, subito, fortunatamente, sparisce appena e si scorge l'allievo uscire carponi dai rottami e finalmente drizzarsi in piedi. Solo l'apparecchio, malconcio, resta lì, in attesa di essere trascinato in officina in compagnia dei colleghi vittime anche essi della giornata.

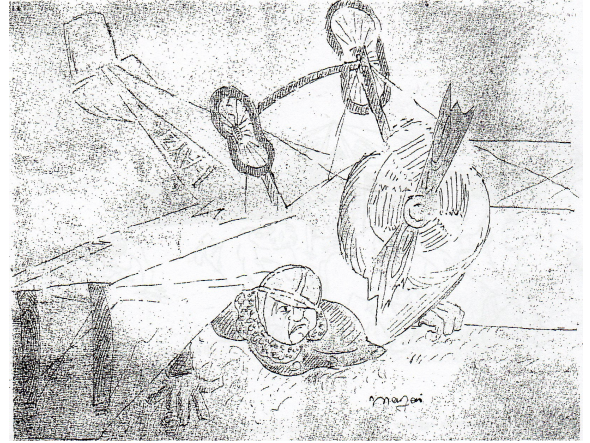
Qualche ora di allenamento su questi apparecchi, che dal nome del geniale inventore vengono chiamate Gabarde, azionati da un motore rotativo di 50 e poi 80 HP e l'allievo, lanciato uno sguardo di commiserazione ai « Pinguini » e agli apparecchi dei primi salti passa alla linea dei « Biplanini », linea dei voli autentici, dove l'allievo che ha ormai messo solide fondamenta si trasforma in pilota.

Dieci o dodici voli in questo nuovo apparecchio con l'istruttore a bordo e nuovo decollo. Questo secondo decollo se non dà più l'acuta soddisfazione del primo, dà però maggiori emozioni e presenta maggiori rischi. Il nuovo stile dell'apparecchio, la sua aumentata velocità, la raffinata maneggevolezza dei comandi, sono qualità che concorrono a farne un apparecchio... allegro, sempre pronto a combinarvi qualche scherzo di cattivo genere. L'allievo che deve decollare e che molto probabilmente non ha dormito la notte precedente, attende l'attimo della partenza passeggiando solitario, per nascondere la sua emozione e la sua perplessità, seguendo lontano le lezioni degli altri; ma quando infine sale in apparecchio, ogni emozione scompare ed arrischia anche di dar prova della sua apparente tranquillità, abbozzando sorrisi e salutando i colleghi con cenni della mano.

L'apparecchio parte, e parte storto. Gran strapponata ai comandi e gran pedata per raddrizzarlo. L'apparecchio discende (in gergo picchia) avvicinandosi precipitosamente alla terra. Da Campo si leva un urlo: l'istruttore si contorce, colle mani nei capelli, grida come se volesse mandare per telepatia i suoi suggerimenti all'inesperto:

Tira... leva il piede... richiama ...riduci...ah! finalmente...ecco si rimette.

La telepatia ha funzionato, l'apparecchio invece di conficcarsi con la testa nel suolo, all'ultimo momento descrive una elegante curva e si rimette in linea di volo (perfetto equilibrio) a pochi metri da terra. Ma l'allievo per quel giorno ne ha



abbastanza: scende e per una certa fretta di scendere atterra male, con dei bum (rimbalzi) fantastici; rompe un elastico, imbarda (gira bruscamente da un lato facendo perno sull'ala), fracassa qualche centina e....se Dio vuole, si ferma.

Ancora qualche ora di allenamento e anche i Biplanini vengono abbandonati dopo le prove di brevetto nel primo periodo, che consistono nel disegnare cinque otto sempre alla stessa quota, toccare i quattromila metri e, infine, portarsi a tre mila per scendere a spirali.

Così dopo una serie di decolli sbagliati ed altri indovinati, dopo una serie di emozioni provate e fatte provare, dopo prove e riprove, errori e correzioni, assimilando grado a grado le varie manovre, l'allievo si va perfezionando, diventa padrone e nasce in lui l'istinto del volo.

Gli apparecchi che attendono ora il futuro pilota sono quasi uguali a quelli militari, dai motori potenti che permettono di appagare l'avidità per la velocità e per gli spazi e nei quali si sente veramente la signoria del cielo e ove si acquista quel senso della superiorità che permette sguardi di commiserazione verso i colleghi delle altre linee, verso i novizi che osservano i progrediti come esseri dotati di misteriose facoltà e, ancora, sguardi di ingratitudine verso gli antichi apparecchi, i terribili pinguini raspanti (Puah!, che porcherie).

Linea degli arrivati.

Il *raid*, l'ultima prova di questo ultimo periodo costituisce il primo volo fuori del nido. Volo da pilota autentico. Trecento chilometri di percorso di cui molti debbono essere fatti ad una quota superiore ai cinquemila metri. Prova che presenta nuove difficoltà: l'orientamento è un probabile atterramento fuori Campo con la conseguente capottata.

TESSERAMENTO ANNO 2014

Col mese di NOVEMBRE 2013 è iniziato il tesseramento per l'anno 2014.

Ai Soci che non hanno ancora versato la quota sociale, ricordiamo che l'importo è di € 22,00= per i Soci Effettivi ed Aggregati e di € 5,00= per i familiari.

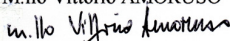
Il pagamento può essere effettuato direttamente in Sezione nei giorni di Martedì e Mercoledì dalle ore 15,30 alle ore 18,00 e Domenica dalle ore 10,00 alle ore 11,30.

Con l'entrata in vigore del nuovo Statuto e del conseguente Regolamento di attuazione, si ritiene utile ed opportuno evidenziare alcune parti significative dell'art. 4 del predetto Regolamento:

L'articolo in questione recita in particolare che: "La quota associativa deve essere pagata entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui si riferisce; **il socio che non paga la quota entro il 30 giugno dell'anno cui la stessa si riferisce, decade dalla qualifica di socio per morosità**; il Presidente della Sezione, prima di considerare decaduto un socio per morosità, è tenuto ad inoltrare al socio stesso, nel periodo tra dicembre dell'anno precedente e settembre dell'anno in riferimento della quota sociale non pagata, almeno due comunicazioni al fine di comprendere le effettive motivazioni del mancato pagamento e, in caso di conferma dell'intenzione di non provvedervi, di richiedere la restituzione della tessera sociale"

Premesso quanto sopra, e con particolare attenzione all'invio del periodico sociale, si precisa che il C.D.N. ha deliberato che "**in caso di mancato pagamento della quota sociale entro il termine del 31 dicembre 2013 e nei 5/6 mesi seguenti, l'invio della rivista verrà sospeso a decorrere dal numero relativo al mese di giugno 2014.**"

In tale contesto si precisa inoltre che in caso di pagamento della quota dopo la sospensione dell'invio del periodico, non verrà garantito l'inoltro dei numeri non inviati.

IL PRESIDENTE
M.Ilo Vittorio AMORUSO


Sito Web: www.assoaeronauticacameri.it

L'indirizzo di posta elettronica : info@ssoaeronauticacameri.it

ORARI APERTURA SEDE

MARTEDI' : dalle ore 15,30 alle ore 18,00
MERCOLEDI' : dalle ore 15,30 alle ore 18,00
DOMENICA : dalle ore 10,00 alle ore 11,30
Telefono Sezione n. **334 - 1021650**