



GENNAIO - FEBBRAIO
2008

EDITORIALE

Venerdì 18 gennaio si è svolto presso la sala consiliare del comune di Ferno il convegno da noi organizzato, finalizzato a fare maggior chiarezza sulle differenze tra aeroporti cosiddetti "HUB" e "Point to Point". La necessità di affrontare l'argomento, così tanto attuale in questi ultimi tempi, è scaturito dall'esigenza di capire, nella sostanza, quali dinamiche operative caratterizzano i due modelli di scalo. Davanti a quasi 50 ospiti, non è stato facile trattenere la tentazione di citare l'esempio di Malpensa, anche perchè, in realtà, proprio da questa situazione si è venuta ad evidenziare l'esigenza di doverne parlare. Ma l'obiettivo, al di là delle disquisizioni di carattere politico, per dire il vero non meno interessanti, è comunque stato raggiunto, davanti a un pubblico maturo di interpretare, con libertà di pensiero, lo scenario più adatto alle proprie aspettative. Secondo obiettivo è stato quello di avvicinare la gente comune agli aspetti più tecnici dell'aviazione civile; chi l'aeroporto lo vive osservandolo dall'esterno non può non conoscerne potenzialità e dinamiche. L'esperienza specifica dei relatori, acquisita per lunghi anni di attività specifica trascorsa anche all'estero, ha evidenziato, infatti, quanto poco si sia fatto per liberare dagli ostacoli il percorso di crescita di un aeroporto come Malpensa che, nella fattispecie, è stato costretto, dopo quasi 10 anni di vita dall'inaugurazione, a doversi ridimensionare, nonostante sia stato prospettato come un hub portatore di enormi possibilità. L'analisi dei vari aspetti, insomma, ha portato alla conclusione che lo sviluppo di un aeroporto dipende fondamentalmente dalle potenzialità delle compagnie che scelgono di operarvi, conoscendo esse, meglio di altri, le proprie capacità operative nel più ampio contesto di mercato internazionale e che, d'altra parte, tengono comunque conto dell'efficienza delle infrastrutture collegate, come strade, ferrovie e collegamenti aerei cui il passeggero si affida per la successiva prosecuzione del suo viaggio.

Giorgio De Salve Ria



DINO SERPELLONI - VERONA



ENRICO PIEROBON - MALPENSA



STEFANO RIZZI - LINATE

“HUB” & “POINT TO POINT”

DUE MODELLI A CONFRONTO

Giorgio De Salve Ria

Hub and spoke è un modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree costituito da uno scalo dove si concentrano la maggior parte dei voli. Uno scalo che è anche la base (o una delle basi) di armamento della linea aerea come Londra per British Airways e Parigi-Charles de Gaulle per Air France. L'effetto deregulation ha portato all'introduzione del libero mercato e ha reso necessaria una revisione delle tecniche di trasporto passeggeri e merci. Concentrando i collegamenti su un hub, il risultato è una capacità di fornire più frequenze tra due aeroporti "spokes", il cui flusso di traffico, invece di risolversi con voli diretti, viene convogliato sull'hub. Ad esempio, a parità di flusso di traffico tra due aeroporti "spokes" (Catania e Venezia), il convogliare traffico su un hub (come può essere Roma) permette, a parità di flusso, di realizzare più collegamenti in uno stesso periodo di tempo (più frequenze giornaliere). Ciò è possibile poiché, per uno spoke, il convogliare tutti i flussi verso gli altri spoke sullo hub si traduce in un incremento del flusso (definito come numero di passeggeri trasportati nell'unità di tempo) spoke-hub. Quindi, mentre il flusso da uno spoke A ad

uno B giustificava un solo volo al giorno in una rete point to point, in una rete hub e spoke si ha un flusso che giustifica più voli al giorno, e quindi più flessibilità per i passeggeri, a scapito però del tempo di viaggio che risulta maggiore per lo stop-over nello hub. Si può facilmente capire come il successo di una rete hub and spoke dipenda quindi da fattori quali il numero di spoke collegati, oltre alla facilità di spostamento nell'aeroporto hub e la posizione dell'hub nel contesto della rete (la posizione ideale sarebbe al centro della rete). In tal senso un aeroporto quale Monaco è certamente meglio posizionato per fungere da hub europeo rispetto a Londra o Parigi. In una rete hub and spoke, ogni città può essere collegata ad ogni altra della rete con più collegamenti passando per l'hub e quindi più aeroporti che altrimenti non sarebbero collegabili a causa di flusso di traffico insufficiente e antieconomicità nel collegamento diretto. Ad esempio, se il flusso di traffico da Catania a Monaco è di 50 passeggeri al giorno, potrebbe risultare non economicamente conveniente aprire una linea diretta (l'aereo di tale capacità potrebbe non essere disponibile, o i costi fissi potrebbero essere non ammortizzabili). Ma se si realizza il collegamento passando sull'hub di Roma, ecco che diventa giustificabile dato che sulle linee Catania-Roma e Roma-Monaco vengono trasportati anche passeggeri diretti su altri spoke della rete (ed. Venezia, Milano, Torino, ecc). Lo svantaggio, come detto, è dovuto al tempo di volo e il fatto di dover effettuare uno scalo (stopover). Recentemente si va delineando una tendenza, special-

mente tra le compagnie aeree "low cost", nello sviluppo di network "point to point", tra aeroporti secondari. Tuttavia, lo sviluppo di questo tipo di network è legato all'evoluzione del mercato "low cost" nel trasporto aereo, per cui vanno fatte distinzioni quando si comparano i due modelli, oggi utilizzati da linee aeree che si rivolgono a mercati diversi (le linee aeree tradizionali hanno quasi tutte un modello "hub and spoke" mentre le low cost prediligono un modello "point to point") (Tratto da Wikipedia). I grandi aeroporti del mondo sono luoghi di cultura, ritrovo, socializzazione inseriti in un determinato territorio, in una comunità. Vi sono quindi problemi ambientali e di integrazione. Un aeroporto non integrato può rivelarsi una struttura dispendiosa e poco efficiente per questo è bene capire dove costruire aeroporti così detti "Hub", ovvero strutture molto grandi e capienti, oppure aeroporti "point to point" di minor grandezza. Dove esistono tanti aeroporti piccoli, che non potrebbero esistere per mancanza di massa critica di traffico, meglio ricorrere ai treni veloci che trasportano merci e persone negli hub principali. Come ben si comprende non è giustificabile mantenere aeroporti improduttivi con aerei semivuoti. Clipper con il convegno **"Gli aeroporti Hub e point to point, due modelli a confronto"** in particolare, ha voluto evidenziare, soprattutto a favore di coloro i quali, a qualsiasi titolo, vivono la realtà aeroportuale come fonte di approfondimento delle proprie conoscenze, quali differenze funzionali, operative ed economiche intercorrono fra le due tipologie di aeroporto.

IL CONVOGLIO AIRBUS 380 VERSO TOULOUSE

Enrico Pierobon

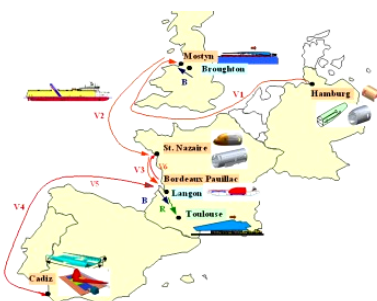
Molti appassionati di aviazione civile desiderano vedere dal vivo l'Airbus 380. Per molti rimane un sogno anche ora che le compagnie aeree hanno iniziato a ricevere i primi esemplari. A me è capitato di vederlo, oltre che nella sua "casa", l'aeroporto di Toulouse, anche lungo le strade del sud della Francia la scorsa estate quando ho trovato un convoglio che sostava durante il giorno in una delle aeree predisposte a tale scopo nei pressi del paesino di Eauze, dipartimento Gers. Come è noto, le varie sezioni di fusoliera e le ali vengono costruite da molte aziende sparse per l'Europa, anche in Italia. Tutti i pezzi convergono via mare a Langon, poco più a sud di

ria ci sono molti cavalcavia troppo bassi per le dimensioni eccezionali dei pezzi trasportati. Quello che ho visto io, è il convoglio completo dell'esemplare MSN22 destinato a diventare un A380-861 di Emirates. Manca solo lo stabilizzatore verticale, costruito in Germania che viaggia fino a Toulouse dentro un A300 Beluga. È davvero insolito vedere questo aereo enorme a pezzi nel bel mezzo della campagna tra un campo di grano ed un vigneto ma questo è uno spettacolo che si ripete ogni mese circa. L'area di sosta grande come un campo di calcio, è recintata e illuminata. Al suo interno oltre ai mezzi parcheggiati c'è la casetta dove si riposano gli autisti. Si può tranquillamente girare intorno alla recinzione e scattare le foto a pochi metri dalle sezioni di fusoliera e quello che impressiona sono ovviamente le dimensioni di tutto, rapportate anche ai trattori Mercedes che si sobbarcano il carico. Verso le 22:30 il convoglio preceduto da alcune staffette riprenderà la marcia. Da notare che questo tipo di trasporto non è una novità: negli anni trenta veniva fatto il percorso inverso per trasportare smontati i grossi idrovolanti Latecoere (quelli del leggendario Jean Mermoz) dalle officine di Toulouse al lago di Biscarrosse, dove oggi c'è un bellissimo museo dedicato agli aerei con i galleggianti al posto del carrello. Come ho detto prima, si è preferito usare le strade normali perché presentavano meno ostacoli, ma i lavori per permettere il transito del convoglio sono stati comunque imponenti. Alcuni balconi di abitazioni private sono stati rimossi, le rotonde e gli spartitraffico sono molto bassi e con cordoli smussati per agevolare il passaggio delle numerose ruote dei rimorchi. Tutti i paesi e le città situate sul percorso inoltre hanno ricevuto ingenti somme di denaro



da destinare in altre opere pubbliche come compenso per il "disturbo" e lungo la strada dei pannelli luminosi avvertono gli automobilisti con qualche giorno di anticipo sulla data e l'ora del transito ed io la sera stessa andrò a Vic Fezensac sulla route nationale 124 a vedere lo spettacolo. All'ora prevista mi apposto su una rotonda in leggera salita e poco dopo arrivano le prime staffette, moto della Gendarmerie e addetti che rimuovono i cartelli e bloccano il traffico. Una piccola folla si

(Continua a pagina 4)



Bordeaux, dove tra l'altro si deve attendere la bassa marea per poter passare sotto i ponti. Da Langon, per mezzo di camion e rimorchi, vengono trasportati fino a Toulouse dove avverrà l'assemblaggio finale dell' A380. Sembra curioso che abbiano scelto le strade normali al posto dell'autostrada; il motivo è che lungo questa arte-



LA TENTAZIONE DI EVA (AIR)

Corrado Farina

Non è molto conosciuta in Italia, eppure Eva-Air è la Compagnia di Bandiera di Taiwan, con base a Taipei e una delle più forti sul mercato asiatico. Fa parte di un colosso multinazionale specializzato nei trasporti e nella logistica, più conosciuto in Italia forse per i suoi container verdi con la scritta Evergreen che si vedono in ogni porto o stazione ferroviaria merci del Belpaese. Per la nostra prova di abbiamo scelto il volo Londra-Bangkok LHR-BKK (del 14 agosto 2007) sigla BR0068 delle ore 21.35; la Compagnia non vola infatti sull'Italia (ed è un vero peccato) mentre oltre alla Gran Bretagna ha connessioni per l'Olanda, la Francia, l'Austria. Come tutte le aerolinee orientali il servizio a bordo è una dei punti forti, l'accoglienza cortese e calorosa già in sala d'imbarco con la hostess vestite in tailleur tradizionale asiatico; hostess davvero molto carine, esili (che fisico da invidia per le "generose" ragazze occidentali) e gentili nei movimenti come si attiene alle usanze locali. Il velivolo su cui viaggiamo è il Boeing 777/300 ER con 316 posti in 3 classi di servizio: Economy 211 posti, Evergreen Deluxe Class (anche detta Elite Class), 63 posti e Business Premium (Laurel Class) 42 posti. Noi abbiamo preso la classe di mezzo, la Evergreen Deluxe Class che consente di viaggiare comodi come su una business ma con un servizio a bordo meno pretenzioso e, ovviamente, è meno pretenzioso anche il prezzo del biglietto. Anche EvaAir, come molte altre compagnie (SAS per esempio) sta puntando verso questa formula di 3 classi di servizio che prevede di fatto due Economy (una base e una Premium) e una Business Plus che sostituisce la vecchia Prima Classe (la Magnifica di Alitalia per esempio). Così con un sovrapprezzo contenuto, circa 500/700 euro per un A/R come il nostro volo, si può viaggiare in una classe superiore alla Economy, con sedili più larghi e ampi, dotati di poggiatesta scomparsa, di video personale, di alcune comodità come una piccola trousse con spazzolino e dentifricio e delle ciabattine tipo hotel, senza però avere tutti quei "lussi" della Business (soprattutto in fatto di servizio ristorante a bordo) ormai equiparata come servizio alla Prima Classe. Arriviamo un po' trafelati all'imbarco, senza avere ancora il posto assegnato, in quanto il volo British Airways da Milano Malpensa aveva quasi 60 minuti di ritardo in partenza a causa del maltempo su Londra che ha rallentato praticamente tutto l'aeroporto di Heathrow e ha impedito al nostro volo di partire puntuale da Milano, come sarebbe avvenuto senza questo stop a decollare imposto dalla torre di controllo di Londra. Per nostra fortuna il gentilissimo operatore della SEA che ha fatto il nostro imbarco sul volo British Airways ci ha fornito una piantina dei terminal di Londra e ci ha spiegato cosa fare qualora fossimo stati in ritardo. Ovvero correre al gate di partenza. E così abbiamo fatto. Nel Gate N. 35 Terminal 3 London Heathrow c'è già fermento alle 20.50 quando arriviamo noi, i passeggeri hanno superato i tornelli di accesso, sono stati già staccati i tagliandi delle carte di imbarco, e il volo BR0068 delle 21.35 è quasi pronto a partire; la sala è gremita di adulti e bambini, non mancano numerosi passeggeri già etichettati per essere imbarcati sottobordo. A noi viene data subito assistenza dallo steward in ingresso, e non avendo la carta di imbarco in mano siamo subito assistiti da una giovane hostess di terra. Le creiamo un po' di trambusto, la ragazza non sa come

caricare a sistema i nomi e assegnare il posto, deve eseguire un check-in completo; inoltre abbiamo già il bagaglio etichettato fino alla destinazione finale, che è Hanoi in Vietnam, quindi va tenuto conto pure di questo dettaglio. Quando le mostriamo il tagliando dei bagagli la hostess va in totale tilt: serve l'intervento di altre due persone per superare l'impasse e finalmente riusciamo ad avere il posto assegnato. Ci informano, sempre al desk di imbarco, che il nostro bagaglio, come detto etichettato a Milano e con destinazione finale Hanoi, potrebbe non viaggiare con noi! Sigh!... A causa dei tempi stretti infatti non è garantito che venga trasferito per tempo dal volo BA a quello BR. La notizia non è piacevole ma apprezziamo il fatto che ci abbiano informato di questo e soprattutto ci consigliano di chiedere, all'arrivo a Bangkok, se il bagaglio è stato caricato in aereo, così da poter far partire subito l'eventuale richiesta di inoltro. Davvero pregevole questo interessamento per il cliente da parte dei servizi di handling aeroportuale di Londra. Almeno siamo coscienti che potrebbe non arrivare e sappiamo cosa fare all'arrivo. Questo sì che è "Viaggiare informati". Saliamo finalmente a bordo con un po' di (sperato questa volta) ritardo, che alla fine sarà di un'ora e che di fatto consentirà al nostro bagaglio di essere con noi! Ci assegnano il posto 23C, la configurazione del 777 è Business in testa fino alla fila 19, Evergreen Club in mezzo file da 20 a a 30 con 2 sedili per lato (dove siamo noi) e 4 in mezzo. Mentre l'Economy è in coda e va dalla fila 31 a 70 con 3 sedili per lato e altrettanti al centro. L'aereo appare come nuovissimo, manca la fila 13 ma è presente la 17. L'esterno dell'aereo è nella livrea tradizionale: verde scuro di sotto e bianco di sopra con una fascia rossa che all'altezza degli obli lo divide in 2. Dietro la coda è verde con un mappamondo stilizzato con al centro una rosa dei venti. Questi sono i classici colori Evergreen, alcuni modelli hanno invece delle figure di Hello Kitty (un cartone animato giapponese) disegnate sulla carlinga. Arrivati al nostro posto sistemiamo il bagaglio a mano sopra la cappelliera, molto ampia, e ci sediamo sul lato sinistro. Vicino a noi troneggia l'enorme reattore del 777 e la ancora più maestosa ala. Ognuno ha un sedile ergonomico con il suo telecomando a filo che serve sia per comandare la tv che per giocare che per telefonare (previo "struscio" delle carte di credito!). Il monitor LCD consente di avere tutte le informazioni sotto controllo: sia di viaggio che per cinema e tv. Ogni postazione ha libera scelta sui programmi e quindi è un vero servizio on demand. Le informazioni di volo sono scritte sia in inglese che in cinese in modo alternato. Quando sono in inglese indicano "miglia" e gradi "Fahrenheit" mente quelle in cinese indicano "Km" e i gradi "Celsius". La visione è però spesso interrotta da annunci di bordo che "frizzano" il monitor e qualunque altra attività, annunci abbastanza lunghi perché fatti sia in cinese che in inglese. Sotto una pioggia insistente l'aereo lascia il "finger" e si dirige verso la pista di rullaggio. Alle 22.40 si parte. Con un rombo possente i 2 reattori Rolls Royce spingono il B777 verso un decollo in tutta sicurezza. Appena alzati in volo abbiamo una sensazione immediata delle dimensioni di Londra: dall'alto lo sguardo vaga a perdita d'occhio per capire dove finisce la città, ma le luci sembrano non terminare mai, è come una stella che si espande verso l'infinito. Ma la sensazione dura molto poco. Superate velocemente le nuvole basse siamo ormai privi di qualunque

visuale e quindi tanto vale cominciare a smanettare un po' con il telecomando e lo schermo. Rispetto ad altre compagnie qui l'interfaccia grafica è poco intuitiva, ci vogliono alcuni minuti di studio e di prove per sapere dove mettere le mani e capire come gestire i menù. Inoltre molto spesso ci si ritrova in un "cul de sac" informatico per cui bisogna fare una specie di reset e ripartire da capo. La scelta di giochi, film, programmi tv è molto ampia, e ci sono le ultime uscite al cinema con sottotitoli e doppiaggi in varie lingue. Manca però l'italiano che avevamo trovato invece sui voli Malaysian verso l'Europa. Nelle informazioni sul volo manca l'indicatore di velocità al decollo nonché una telecamera sottobordo che illumina la pista in fase di decollo e atterraggio, presente per esempio sull'Airbus A340 della SAS. Una volta in volo ci viene offerta una cena in stile internazionale, con il solito menù a base di manzo o pollo, insalata, dolce e acqua; la cura nei particolari tutta orientale è però un segno distintivo, quindi posate in metallo e tazze in plastica resistente tipo ABS. Inoltre molto vasta è la scelta di bevande e senza alcuna limitazione quando si chiede il refill. Superata brillantemente la cena, non resta che vedere almeno un film prima di andare a dormire. Il volo dura oltre 11 ore quindi c'è tempo per un piccolo svago cinematografico. La scelta cade su Shrek 3, leggero e in grado di mettere un discreto senso di rilassatezza che prepara alla notte. Intorno alle 2 ora italiana si va a dormire, ricordando di spostare subito l'orologio di 5 ore in avanti, quando arriveremo a Bangkok infatti sarà il pomeriggio dell'indomani (+5 ore rispetto all'Italia, questo vuol dire che quando in Italia è mezzanotte lì sono le 5.00 del mattino dopo) ed è bene, per evitare il jetlag, cominciare a mettersi subito con la testa in orario di arrivo. Questo sistema di regolare l'orologio è consigliato dai grandi viaggiatori ed dagli esperti e anche noi lo adottiamo sempre: la cosa funziona molto più della melatonina o delle pillole per dormire; è fondamentale essere psicologicamente convinti che il nuovo orario sia quello del nostro corpo, omettendo di ricordarsi (o farsi ricordare dagli altri) "ah per me sono le 3 del mattino!". Reclinato il sedile e alzato il poggiatesta, con le ciabatte ai nostri piedi, possiamo affrontare la notte. La temperatura è gradevole a bordo e una sola coperta basta per proteggersi dal freddo. Tutte le luci sono spente e nel buio della cabina luccicano solo i monitor e qualche spot luminoso sul tetto. La rivista di bordo è abbastanza dettagliata e ancora più sorprendente è quella degli acquisti on board che oltre ai tipici prodotti di tutti i duty free volanti del mondo prevede per i residenti a Taiwan anche l'acquisto di prodotti di prima necessità ... come per esempio un cartone da 6 litri di latte! Le toilette molto ampie, sono 4 per la nostra porzione di aereo, area delimitata da due tende che chiudono la Economy basic dalla Plus in cui siamo noi e altre due tende ci separano dalla Business. Quello che colpisce delle toilette è la pulizia anche dopo molte ore di volo; è raro trovare salviette e fazzoletti in quantità anche a fine volo, come pure il sapone con disinfettante e il lavello pulito e lindo. Per non parlare del cestino rifiuti che deve per forza essere stato svuotato a metà volo perché, dando un occhio dentro, ci accorgiamo che è quasi vuoto. Alle 13.30 ora di Bangkok viene servita la "colazione" anche questa in stile internazionale: uova strapazzate oppure riso fritto, insieme a un cornetto con burro, yogurt, caffè o thè e

(Continua a pagina 4)

Transponder World

È un foglio di collegamento interno
per gli associati di

"Clipper"

Associazione Italiana Amici dell'Aviazione
Via E. Fermi, 5 — Via A. Moro, 3
21010 Ferno (VA) Italia

Tel. 347.4308794 — 0331.726380

Presidente: *Giorgio De Salve Ria*

V. Presidente: *Massimo Dominelli*

CONSIGLIERI

*Daniele Bertoni - Enrico Jemma
Marco Martignoni - Giuseppe Scalise
Ezio Pecchini - Riccardo Sardeni*

www.airclipper.com
limc@libero.it

PROGRAMMA DI MASSIMA EVENTI 2008

- Il **Clipper's Day 2008** è anticipato a Domenica 8 Giugno e prevede la permanenza in aeroporto dalle 08,30 alle 13,00; Alle 13,00 trasferimento a Ferno con pranzo all'aperto per vivere insieme la **"FESTA DEI 10 ANNI DI CLIPPER"**; La manifestazione è patrocinata dal Comune di Ferno nel contesto delle manifestazioni "Ferno in Festa edizione 2008"; In seguito potremo confermare la presenza del cantante Mimmo Mancini che ci allieterà con i suoi brani a tema; Possono partecipare Soci, familiari e conoscenti. Per partecipare al pranzo o grigliata che sarà alle ore 13,30 occorre prenotarsi a questa segreteria, anche via e-mail a limc@libero.it o al nr. 347-4308794, facendo sapere il nome dell'Associato e il numero dei propri ospiti;
- La Compagnia Livingston ha dato la sua disponibilità per realizzare il Volo di Primavera 2008 il prossimo 25 aprile; si prega di comunicare presto la propria adesione e anche quella di familiari e conoscenti; il costo per i soci e familiari iscritti è di €70,00; non soci €80,00;
- Le **iscrizioni di nuovi soci** potranno proseguire per tutto il 2008; la scadenza dell'annualità sarà comunque il 31 dicembre 2008; Poichè tuttavia stiamo modificando la posizione fiscale dell'associazione, sono sospesi i versamenti sul conto corrente Nr. 74445792 Macchi/De Salve Ria, e quindi restate in attesa di conoscere i nuovi riferimenti;
- Nelle date 14/04 - 10/05 - 16/06 - 06/07 - 09/08 si svolgerà attività di spotting presso i VV.FF. al centro delle piste. C'è ancora disponibile un posto il 16/06 e il 06/07. La programmazione da settembre a dicembre sarà resa nota con il prossimo giornalino;
- Sabato 17 Maggio alle ore 14,30 si terrà presso la sede di Ferno l'assemblea dei soci;
- I Soci che non dispongono di Internet sono pregati di telefonare in sede almeno una volta al mese per conoscere le novità;

Giorgio De Salve Ria

(Continua da pagina 2)

è radunata per assistere al passaggio. Ora la gente si è abituata ai passaggi periodici del convoglio, ma i primi transiti furono vissuti con grande gioia, feste organizzate appositamente nei paesi e grandi acclamazioni agli autisti dei camion. Come è noto Airbus è un consorzio europeo ma la sensazione che ho avuto sul posto è che la gente considera il 380 un aereo francese e ne sono orgogliosi. In passato però non è mancato nemmeno qualche dissenso con atti di teppismo. Ma ecco che si avvicina già il primo camion che trasporta l'ala: la sua visione è qualcosa di surreale che è impossibile da descrivere a parole, tanto è grande lunga e sproporzionata rispetto al mezzo che la trasporta. Poco dopo la segue l'altra ala anche essa posizionata di taglio quasi verticale e lo stabilizzatore orizzontale già assemblato in un pezzo unico paragonabile per dimensioni alle ali del 737. Arriva anche il camion che traina il muso del 380 esteticamente non proprio indovinato come il rivale B747. È suggestivo pensare che la sua prima corsa avviene su una normalissima strada statale. I mezzi procedono molto più rapidamente di quello che avrei immaginato, all'incirca 20 o 30 Km/h, ma questo tratto di strada è molto largo. Ci sono dei bellissimi filmati nei quali si vede che il margine tra muri o lampioni è questione di centimetri. Per ultime passano la sezione centrale, enorme sulla quale ci sono gli attacchi delle ali e quella di coda, la più corta. Poco dopo chiudono il passaggio il carro attrezzo di supporto e le staffette che rimontano la segnaletica stradale. Nel senso inverso la circolazione può riprendere normalmente. Il convoglio proseguirà fino a L'Isle Jourdain, cento chilometri più avanti dove è stata allestita un'altra area di parcheggio. Un altro giorno in sosta e poi finalmente l'anonimo MSN22 arriverà al sito di assemblaggio intitolato JL Lagardere dove tutti gli elementi verranno assemblati insieme ai milioni di pezzi ed ai chilometri di cavi e tubi che compongono il più grande aereo civile. Gli automezzi scarichi potranno così ritornare a Langon in autostrada questa volta, per caricare l'aereo successivo.

(Continua da pagina 3)

ancora un'insalata per contorno. Insomma un pasto davvero completo e ideale per iniziare una giornata che in realtà è ormai un pomeriggio. Dopo la colazione ci si prepara all'atterraggio, manca circa un'ora all'aeroporto di Bangkok, l'arrivo è previsto per le 15.05 ma noi atterriamo poco prima delle 16.00. Il ritardo in partenza è stato solo appena recuperato. Il B777/300 scende in modo soft e il pesante uccello d'acciaio si posa a terra con la grazia di un cardellino. Il tempo è buono, anche se un po' coperto, le piste sembrano vuote in realtà l'aeroporto è molto grande e il traffico in pista non si vede in fase di atterraggio, ma si nota quando usciamo dall'aereo. Stranamente non ci sono controlli passaporti per chi resta dentro l'aeroporto e deve prendere una connessione verso un altro Paese, questo rende il passaggio verso i desk di accettazione molto rapidi. In pochi minuti siamo al Transfer Desk di Thai con la carta di imbarco in mano, pronti a raggiungere il nuovo finger per affrontare l'ultima tratta verso la destinazione finale che è Hanoi in Vietnam. BOX: Eva-Air dispone di una flotta molto ricca in termini di aeromobili, sono quasi tutti aerei per voli intercontinentali come si attiene a una compagnia che opera da un'isola e si collega quasi esclusivamente con l'estero. In totale si tratta di 50 aeromobili così suddivisi:

NR. 7 B777/300 ER da 316 posti;
NR. 5 B747/400 da 386 passeggeri;
NR. 8 B747/400 Combi da 272 posti;
NR. 11 A330/200 da 252 posti;
NR. 5 MD-90 da 152 posti;
NR. 5 B747/400 Cargo;
NR. 9 MD-11 Cargo

IL CAMPO DELLA PROMESSA LONATE POZZOLO

Il Comitato Recupero Reperti Campo della Promessa, con la collaborazione di Clipper e il patrocinio del Comune di Lonate Pozzolo, organizza venerdì 4 Aprile alle ore 20,45 presso il Monastero di S.Michele in Lonate Pozzolo una serata dedicata alla Storia della Base Geodetica e sulla recente scoperta della "Rosa dei Venti" del Campo della Promessa. Il tema verrà illustrato dall'Arch. Rossella Saibene di Nosate con la proiezione di numerose immagini. La partecipazione è libera.

BREVISSIME

- Ci è stato richiesto di agevolare la conoscenza tra gli appassionati che abitualmente frequentano gli stessi aeroporti; ad esempio, Verona, Torino; Bologna. Stiamo pensando a come risolvere, tenendo conto, ovviamente, delle esigenze di privacy; a breve faremo sapere notizie.
- Ci pervengono richieste di come poter costituire nuovi gruppi di appassionati presso altri aeroporti; Noi abbiamo suggerito di organizzare, senza timore, tutte quelle attività di carattere informativo e divulgativo che potranno così supportare la pratica spotteristica "sul campo". Clipper non farà mancare la sua collaborazione e il supporto necessario, nelle forme che saranno necessarie.
- La festa dei 10 anni di Clipper è fissata per il pomeriggio dell'8 Giugno 2008 nel contesto del programma di manifestazioni "FERNO IN FESTA"; Per consentire, soprattutto a chi verrà da lontano, di poter partecipare alle due importanti manifestazioni, si è pensato di unificare i due eventi in una sola giornata, la mattina Clipper's Day a Malpensa e dalle ore 13.00 fino alle 18.00 la nostra festa a Ferno, a due passi dalla Sede che resterà aperta.
- Abbiamo commissionato lo studio di una pettorina di colore giallo ad alta visibilità, peraltro obbligatoria nell'interno degli aeroporti, dedicata agli spotter che la potranno utilizzare anche fuori delle reti di recinzione. Anteriormente a sinistra sarà ricamato il logo di Clipper, sulla schiena la stampa "SPOTTER". Sarà disponibile prima di Giugno.
- Il nostro consigliere Carlo Macchi ha recentemente comunicato di voler sospendere la sua collaborazione a Clipper. Con comune rimpianto, tutti noi del C.D. rivolgiamo a Carletto i più calorosi ringraziamenti per la passione e la simpatia con cui ha sempre interpretato la propria disponibilità.

SI RINGRAZIANO PER LA COLLABORAZIONE

**Dino Serpelloni - Giorgio De Salve Ria
Enrico Pierobon - Riccardo Sardeni
Marco Martignoni - Stefano Rizzi
Corrado Farina**