



GIUGNO - LUGLIO - AGOSTO
2008

EDITORIALE

Nello scorso mese di luglio su un notissimo settimanale veniva pubblicato un articolo, peraltro ben dettagliato di particolari e precisi riferimenti, che trattava delle precarie condizioni dell'aviazione civile, ma soprattutto delle condizioni di lavoro dei piloti e dell'affidabilità degli aeromobili. Naturalmente non posso nascondere, a fronte di affermazioni così circostanziate, di fare un po' fatica a metabolizzare la mia perplessità di semplice viaggiatore e cittadino di fronte a notizie che disorientano la mia radicata fiducia nel sistema "Aviazione Civile Italiana". Sull'Espresso del 10 luglio scorso, infatti, è stato presentato al lettore uno scenario totalmente negativo che spazia dai superficiali controlli dei piloti ai simulatori e in volo, alla mancanza e/o all'eccessivo sfruttamento del personale che alcune compagnie possono economicamente permettersi di impiegare in tratte intercontinentali come la "Malpensa - Napoli - New York - Fiumicino - New York - Napoli - Linate - Malpensa con le sue quarantaneve ore di lavoro in sei giorni". Così come la gestione delle normali procedure e delle emergenze pare essere basata sulla semplice buona volontà e sull'inventiva di piloti e personale addetto alla manutenzione. Ma dalla lettura dell'articolo, il denominatore comune sembra essere una condizione generale di superficialità e incontrastato interesse di far volare a tutti i costi macchine al limite delle proprie possibilità operative, non senza la complicità di coloro che ne detengono la gestione. L'articolo, al di là dell'enfasi giornalistica, offre alla nostra attenzione di appassionati una cospicua mole di spunti sui quali poterci confrontare, con l'inevitabile ausilio "tecnico" dei nostri amici esperti del settore che, dopo il periodo estivo, ci aiuteranno a saper interpretare correttamente i contenuti. Non mi resta che invitarvi a scaricare da internet l'articolo integrale <<http://espresso.repubblica.it/dettaglio/1-pirati-dei-cieli/2032007>> del giornalista Fabrizio Gatti, che ovviamente non possiamo che apprezzare per il coraggio con cui ha affrontato il delicato argomento.

Buone Vacanze!

Giorgio De Salve Ria



CLIPPER HA FESTEGGIATO DIECI ANNI DI ATTIVITÀ

Daniele Bertoni

La nostra associazione ha compiuto dieci anni di attività dedicati interamente alla diffusione della cultura del mondo del volo e all'agevolazione delle pratiche spotteristiche (ndr. di fotografia aeronautica). I festeggiamenti per il 10° compleanno di Clipper erano già iniziati nella mattinata di sabato 7 giugno, quando nella grande sala al pianterreno del Comune di Ferno si è svolta l'inaugurazione di una mostra che ha visto esposti tre plastici aeroportuali realizzati da alcuni appassionati di modellismo. Tra questi ha spiccato il famoso "Scalise International Airport" realizzato da Giuseppe Scalise, socio e membro del consiglio direttivo di Clipper, il quale, su una superficie di 24 metri quadrati, ha costruito uno spettacolare aeroporto immaginario, fatto di migliaia di piccolissime miniature che, tra luci, suoni, piste, parcheggio, hangar, aerei ed altri particolari anche in movimento, ha incantato giovani



Spotters in perimetrale est

sette, ma non solo. Tra un brano e l'altro sono stati attribuiti alcuni importanti riconoscimenti ai soci che da dieci anni ininterrottamente seguono con costante impegno e passione le attività della nostra associazione, come Gianfranco Carnaghi, Mario Dall'Igna, Eligio Avvignano, Vincenzo Bruno, ai quali il presidente non ha fatto mancare l'affetto del consiglio direttivo conse-

"prima uscita" pubblica ha sottolineato la nostra estrazione tutt'altro che di parte. La presenza dei modellisti Marco Sciarra e Luca Tonsi ha dimostrato che il "fenomeno" Scalise non è non resterà un caso isolato, ma sarà destinato a dare una svolta all'attività collezionistica individuale di aeromodelli, attraverso un nuovo modello di interazione degli appassionati con



a pranzo con gli Alpini



Mimmo Mancini

e meno giovani facendo conoscere il mondo del modellismo aeronautico. Domenica 8 giugno mattina, è stata la volta di un'edizione ridotta del Clipper Day il nostro classico tour annuale in aeroporto di Malpensa, con alcune soste in zone "strategiche" per l'osservazione delle varie operazioni di arrivo e partenza dallo scalo della brughiera. Successivamente ci si è trasferiti a Ferno per ritrovarci tutti a tavola per l'annunciata megagrigliata preparata dagli amici alpini di Ferno: una veloce presentazione di Mimmo Mancini, ex assistente di volo Alitalia, e poi il concerto in tendone con le sue ineguagliabili parodie di brani famosi che, sotto lo slogan "Volare sulle ali della musica", raccolgono e raccontano esperienze di vita professionale davvero viste e vissute, con anche tutte le varie ed eventuali problematiche del lavoro di bordo. Esempio "Il dramma dell'uomo nella canzone "Perdere l'Amore" di Ranieri diventa così il dramma del navigante in "perdere il must-go"; oppure Valeria Rossi in "Solo tre parole sole, cuore, amore", durante un'attesa di dieci ore a Malpensa chiusa per nebbia, diventa così "solo tre parole, sono fuori ore" e così via per un repertorio musicale che ormai conta già quattro dischi molto apprezzati da colleghi ed appassionati del

settore, ma non solo. Tra un brano e l'altro sono stati attribuiti alcuni importanti riconoscimenti ai soci che da dieci anni ininterrottamente seguono con costante impegno e passione le attività della nostra associazione, come Gianfranco Carnaghi, Mario Dall'Igna, Eligio Avvignano, Vincenzo Bruno, ai quali il presidente non ha fatto mancare l'affetto del consiglio direttivo conse-

gnando loro dei quadri a tema con dedica. I festeggiamenti si sono conclusi il pomeriggio del 9 giugno con un brindisi di commiato del Sindaco Mauro Cerutti e, nostro estimatore, l'Assessore alla cultura Filippo Gesualdi, in coincidenza con la chiusura della mostra modellistica, con l'augurio che questo sia solo uno dei tanti decennali della associazione

che tutti noi riunisce ed unisce per il grande interesse per il volo. Per la prima volta insieme, tre diorami di aeroporti, esposti presso una sede istituzionale, hanno destato un nuovo tipo d'interesse, al di là delle note dissertazioni di scarso profilo tecnico, che siamo stati costretti ad ascoltare in tanti anni di attività infatti, questa nostra

la ricca piattaforma di approfondimento: l'aeroporto e le sue infrastrutture. Ha dato certamente i suoi frutti, in definitiva, la più che decennale attività di divulgazione aeronautica che questa Associazione ha reso a tutti coloro che vi si sono avvicinati, nella più generale necessità di conoscenza del settore.



in "avvicinamento" allo Scalise International Airport



gli Associati "decennali"



M. Sciarra - Area Spedizioni



L. Tonsi - MXP Satelliti A-B

SPOTTER

SI... NASCE!

Daniele Bertoni

Durante la 2^a Guerra Mondiale, alcuni Stati incoraggiarono la cittadinanza a formare gruppi di osservatori che, appostati sui confini o sulle coste, dessero l'allarme in caso di avvistamento di formazioni di aerei nemici. Il Regno Unito è stato la patria dello spotting e questa pratica fu talmente incoraggiata che venne creato un corpo civile di sorveglianza specializzato già durante il primo conflitto mondiale: i Royal Observer Corps. Oggi le cose sono un po' cambiate, ma la passione per l'osservazione e, a maggior ragione, la fotografia "aerea", è forse aumentata ed è proprio questa passione, non dimentichiamo, che ha fatto nascere la nostra associazione. Oggi le severe norme di sicurezza degli aeroporti mondiali non vedono molto bene l'attività degli spotter che sono costretti quasi a "nascondere" la propria attività e naturalmente la costosa attrezzatura fotografica. Ho seguito da vicino uno di questi gruppi cercando di raccogliere informazioni su chi "spotta", tutti uniti dalla grande passione per il volo e tutti hanno iniziato sin da giovanissimi – questo il denominatore comune – "quando mamma e papà mi portavano sulle terrazze a vedere i decolli di questi giganti dell'aria" mi sono innamorato del volo" racconta con gli occhi pieni di ricordi un socio. Clipper ha agevolato la passione per la fotografia aeronautica consentendo a tutti i suoi iscritti di poter permanere al centro delle piste (ospitati dal comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Varese) per una intera giornata, ed è proprio così che piccoli gruppi di associati, coordinati da Enrico Jemma, possono praticare spotting da una postazione privilegiata e allo stesso tempo passare qualche ora in compagnia di persone che condividono la stessa passione. Naturalmente le regole a cui fare riferimento sono molto rigide e i partecipanti vi aderiscono molto volentieri, ad iniziare dall'obbligo di indossare la pettorina ad alta visibilità, peraltro obbligatoria in piazzale; d'altra parte, ma soprattutto con orgoglio, viene fatto notare, che esiste un forte rapporto di collaborazione con gli equipaggi e soprattutto con i piloti, che da bordo dei loro aerei in rullaggio, non rinunciano a dimostrarci il loro senso di compiacimento e di approvazione per la nostra attività, tanto che al loro passaggio non fanno mancare il tradizionale saluto.

TUNINTER

LA CATENA DEGLI EVENTI

GIORGIO DE SALVE RIA

Così come spesso avviene nella maggior parte degli incidenti aeronautici, l'evento conclusivo del volo Bari-Djerba, cioè l'ammarraggio a largo della Sicilia, dell'ATR 72 Tuninter (Par. 2.13.1 della relazione finale d'inchiesta dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), è avvenuto per la concatenazione di una serie di eventi. L'approccio degli esperti con l'accaduto tiene conto, secondo un modello d'investigazione contemplato dall'ICAO Doc. 9683, dello "Human Factor". Infatti, gli errori o le omissioni commessi dal personale di front line (personale che direttamente gestisce le operazioni di volo), possono costituire l'elemento scatenante in correlazione con fattori o condizioni preesistenti che rendono vulnerabile e degradano il livello di sicurezza del cosiddetto "sistema", che, a sua volta non è considerato "a prova di errore". Lo studio e l'analisi di A.N.S.V. perseguono pertanto l'obiettivo di individuare le cause a monte, ovvero gli errori organizzativi a cui non sono seguite le previste azioni correttive. Dalla lettura della relazione in questione, si evince che l'evento è stato prodotto dall'errore dei tecnici/meccanici (errata sostituzione dell'indicatore di carburante avvenuta il giorno precedente) e dall'equipaggio (nonostante la possibilità di accorgersi dell'errata sostituzione, non ha intrapreso alcun rimedio), ma in realtà critico si è evidenziato l'ambiente organizzativo dei macchinisti di terra nella corretta individuazione delle parti di ricambio, della gestione delle scorte, delle operazioni manutentive e dell'adeguata sorveglianza della competente autorità tunisina. Sono stati per questo individuate due tipologie di errori: **Attivi**, cioè quelli che hanno direttamente innescato l'incidente (errata sostituzione dell'indicatore o la mancata verifica della documentazione di bordo da cui sarebbe stato possibile "percepire" una situazione

anomala di quantità di carburante a bordo) e **Latenti**, cioè quelli nascosti nel sistema organizzativo dell'operatore. Ferma restando "ultima" la causa della mancanza di carburante che ha determinato lo spegnimento dei motori e il conseguente ammaraggio forzato e considerando "fattore contributivo" l'errore nella sostituzione dell'indicatore, quest'ultimo è stato un elemento scatenante tra precedenti errori che l'indagine ha avuto modo di individuare tra tutti gli svariati passaggi di competenze organizzative che la relazione ha posto largamente in evidenza. Se in questo scenario organizzativo e manutentivo non fossero state presenti carenze nella gestione delle parti di ricambio, in particolare nel settore che norma l'intercambiabilità dei pezzi, l'incidente probabilmente non si sarebbe verificato. A seguito dell'indagine sull'incidente e sull'individuazione delle cause che lo hanno prodotto, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, come di consueto, al fine di rimuovere le note carenze manutentive e organizzative, ha raccomandato all'Operatore di intraprendere tutte le azioni possibili che fossero utili a pervenire ad una nuova forma di certificazione degli standard di sicurezza, mediante un profondo programma di addestramento, rimuovendo tutte le carenze strutturali e organizzative, cosa peraltro da tempo avviata, come ad esempio la possibilità che gli operatori, a livello globale, in possesso di ATR42 e ATR72, siano impossibilitati ad utilizzare per errore sui propri velivoli strumenti apparentemente simili e facilmente intercambiabili. A beneficio di quanti siano stati portati a ricercare responsabilità che conclusioni, è utile specificare che le inchieste ANSV non sono finalizzate a coinvolgere persone o organismi, ma di prevenire, attraverso rapporti d'indagine, il verificarsi o il reiterarsi di incidenti e inconvenienti nel campo dell'aviazione civile. L'ANSV (www.ansv.it) così come previsto dalla normativa europea, nella sua posizione di terzià, opera sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, anziché dal Ministero dei Trasporti e svolge le inchieste tecniche emanando, qualora necessario, le opportune raccomandazioni al fine di favorire il miglioramento della sicurezza del volo.

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
Paolo Moltrasio*

www.airclipper.com
limc@libero.it

AVVISI E AGLI ASSOCIATI E PROGRAMMA DI MASSIMA EVENTI 2008

- L'attività di spotting al centro delle piste di Malpensa continua come da programma. Per le date 06/07 e 09/08 gli elenchi sono completi, ma vi è una percentuale di posti riservati agli associati in occasione Clipper's Day International 2008. Le date successive di spotting sono state fissate per Lunedì 13 Ottobre, Domenica 16 Novembre e Sabato 13 Dicembre; Restiamo in attesa delle vostre prenotazioni;
 - VOLO DI MEZZANOTTE - CAPODANNO 2009; Parte questa volta con anticipo l'idea di realizzare il volo di Mezzanotte; quest'anno ci siamo mossi in tempo utile, con l'idea di poterlo confermare sin dall'inizio del mese di dicembre. Per questo motivo invitiamo gli interessati a far pervenire presso i seguenti recapiti la propria preiscrizione indicando il proprio nome + il numero degli eventuali partecipanti al seguito + il recapito telefonico: a) telefonando al 347-4308794; b) oppure con sms al numero 347-4308794; c) oppure comunicando presso la casella di posta elettronica limc@libero.it; Il contributo è di circa 100,00 € per persona, compreso il classico menù augurale comprendente cotichino, lenticche, panettone e spumante.
 - I Soci che non dispongono di Internet sono pregati di telefonare in sede almeno una volta al mese per conoscere le novità in programma;
 - Invitiamo gli associati ad inviare racconti, esperienze, articoli come anche immagini e filmati realizzati a bordo pista o in volo. Il materiale sarà destinato alla pubblicazione sul nostro notiziario o Sito Internet, dando naturalmente credito all'autore;
 - Presto formalizzeremo con SEA Parking un accordo per l'utilizzo gratuito di un parcheggio riservato ai nostri iscritti che frequentano l'aeroporto ai fini associativi; a breve i dettagli;
- Giorgio De Salve Ria**

CIELO UNICO EUROPEO

Giorgio De Salve Ria

La Commissione Europea ha innovato con un secondo pacchetto legislativo le proposte volte a migliorare la qualità, ridurre i costi e contenere i ritardi nell'ambito del "Cielo unico europeo". L'obiettivo è quello di tagliare i consumi di carburante, con forti risparmi per le compagnie aeree; ciò consentirà alle stesse da una parte di poter diminuirne i costi, dall'altra di poter ipotizzare il raddoppio del traffico aereo entro il 2020 con l'abbattimento delle emissioni di CO2 di qualche decina di milioni di tonnellate l'anno. Da questa grande riforma ne trarranno vantaggio non soltanto i passeggeri, ma anche gli speditonieri e tutto il settore dell'aviazione militare e civile. Il pacchetto creerà nuovi posti di lavoro nel settore e nel frattempo i costruttori europei beneficeranno di una posizione di avanguardia nel settore delle tecnologie per la gestione del traffico aereo (i sistemi satellitari come Galileo, data-link ecc.) ricavandone maggiore competitività sui mercati mondiali. I passeggeri saranno avvantaggiati per il fatto che diminuiranno i tempi di attesa al decollo e all'atterraggio, cosicché avranno più possibilità di arrivare in orario. Il pacchetto "Cielo unico europeo II" si basa su quattro pilastri:

1. Con l'aggiornamento della normativa esistente dal 2004 saranno introdotti diversi miglioramenti con l'obiettivo di vincolare ulteriormente i fornitori di servizi di navigazione aerea degli stati membri, che nel condividere a livello internazionale la propria rete di controllo, presteranno la loro collaborazione attraverso un sistema cosiddetto di cooperazione transfrontaliera basato su un sistema di blocchi funzionali di spazio aereo.

2. Piano SESAR ATM (ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo) o "pilastro tecnologico"; esso mira a dotare il sistema di tecnologie d'avanguardia. Il programma SESAR riunisce gli operatori del settore del trasporto aereo allo scopo di porre in atto un moderno e ancor più affidabile sistema di gestione del traffico aereo su scala europea. Tale sistema consentirà in un futuro prossimo di poter gestire il traffico aereo in modo sicuro, sostenibile e a costi inferiori.
3. Il pilastro della sicurezza prevede che l'Agenzia europea per la sicurezza aerea assuma maggiori responsabilità nell'adozione di norme comuni precise e vincolanti, vigilando sulla stretta osservanza degli Stati membri.
4. Infine, il pilastro "capacità aeroportuale" affronterà il problema della mancanza di piste e di infrastrutture aeroportuali, situazione che naturalmente comporta una condizione frenante per lo sviluppo del settore. In particolare si tende a migliorare il coordinamento delle bande orarie concesse agli esercenti di aeromobili dalla gestione del traffico aereo e inoltre alla creazione di un osservatorio sulla "capacità aeroportuale", in modo da integrare pienamente gli aeroporti nella rete aerea.

CALENDARIO 2009

Quest'anno pensiamo di dedicare il calendario 2009 alle immagini più significative realizzate nel corso delle sedute di spotting svolte presso i VV.FF. al centro delle piste. Preghiamo gli associati che desiderano partecipare, di inviare a limc@libero.it non più di tre immagini per uno, in formato jpg. Tutte le immagini saranno contraddistinte col nome dell'autore e la data dello scatto. Confidiamo nella più ampia partecipazione.

RINGRAZIAMO PER LA COLLABORAZIONE

**Paolo Moltrasio - Giorgio De Salve Ria
Daniele Bertoni - Enrico Jemma
Enrico Pierobon**

TRASPORTARE CARBURANTE COSTA CARBURANTE

Paolo Moltrasio

Alla scoperta delle strategie adottate o al "vaglio" delle compagnie aeree per fronteggiare il "caro petrolio"

Mentre il prezzo del carburante vola sempre più in alto, a volare basso sono le compagnie aeree, che per far fronte a costi di esercizio esorbitanti, sono state costrette ad adottare, o quantomeno a prendere seriamente in considerazione, una serie di soluzioni "salva prezzo". Varie, disparate e talvolta alquanto inverosimili sono le strade intraprese per reagire: i vettori più facoltosi stanno optando per una riqualificazione della propria flotta, sostituendo gli aeromobili più vecchi con altri di nuova generazione, più efficienti, leggeri e "parsimoniosi"; altri pensano di alleggerirli, snellendo sedili ed equipaggiamenti di bordo. C'è chi prevede di ridurre le scorte d'acqua imbarcate, meno acqua significa minor peso, quindi minor consumo, altri ancora, pensano di far volare i propri aeromobili a velocità di crociera più basse, aumentando di poco la durata del viaggio, ma con un considerevole risparmio sul "pieno" ed evidenti benefici per l'ambiente. C'è chi sta pensando di prendere i passeggeri per la gola, mettendoli a dieta, tagliando gli snack a bordo, o come prevedono soluzioni più drastiche per coloro, che, in sovrappeso, dovranno pagare il biglietto, un tanto al chilo. Quando poi, tutti questi "stratagemmi" non funzionano, non resta che attingere dalle tasche dei passeggeri, ecco che alcuni vettori stanno quindi pensando di applicare una tassa sulla scelta del posto; sceglierlo in anticipo o aggiudicarsene uno lato finestrino, costerà di più di uno "affacciato" sul corridoio. Un'altra soluzione potrebbe essere infine, quella di introdurre una tassa sul primo bagaglio registrato quello in "franchigia gratuita". Tutti i vettori sono quindi in fase di riorganizzazione più o meno importante, ma la dove questo non basta, non resta, purtroppo, che rincarare più semplicemente il prezzo del biglietto. Buon Volo!