



Transponder World

Transponder World
by Clipper

MARZO - MAGGIO
2006



Carlo Macchi - Malpensa



Enrico Jemma - Malpensa

*Dom. 14 Maggio ore 17,00 i Piloti della PAN salutano
a Malpensa i nostri amici diversamente abili*



Editoriale

Non tutti sanno che da qualche mese è stata resa pubblica la lista nera delle compagnie aeree che non possono operare sugli scali dell'UE, ovvero possono parzialmente prestare i propri servizi con determinati aeromobili. Tuttavia, data la provenienza per lo più africana delle compagnie e per evitare il totale isolamento di alcune aree geografiche, è stata concessa qualche deroga alle tante restrizioni. La pubblicazione di detta lista ha avuto un effetto dissuasivo non tanto nei confronti delle compagnie interessate, quanto per le stesse che le utilizzavano come subvettori. Tali divieti e restrizioni nascono dal fatto che numerose ispezioni sono state fatte sugli aeroporti europei, dopo aver scoperto l'uso di aeromobili antiquati, obsoleti e soggetti a scarsa manutenzione, unitamente all'incapacità dei vettori aerei di rimediare alle carenze rilevate nel corso delle ispezioni. Ciò che subito si è potuto rilevare, a seguito dell'effetto - sanzione, che tutti gli operatori aerei europei si sono sentiti costretti a rispettare pienamente le norme di sicurezza dissuadendo i vettori aerei senza scrupoli dall'operare in Europa. Ogni tre mesi la lista nera sarà oggetto di revisione, mediante l'aggiornamento delle nuove compagnie che vi accedono (perché sanzionate) o perché le stesse hanno dato prova di adeguamento agli standard di sicurezza riconosciuti a livello comunitario. Per quanto riguarda il verificarsi di due ipotesi, cioè: a) la buona fede del passeggero nel momento in cui è impossibilitato a esprimere direttamente una propria scelta del vettore in presenza di un tour-operator o b) la compagnia è inserita in blacklist successivamente alla prenotazione, si ha rispettivamente nel primo caso un ingiusto pregiudizio arrecato al viaggiatore (possibile esposizione al rischio - di difficile dimostrazione e quantificazione del danno); nel secondo caso, sarebbe prevista la cancellazione della prenotazione, con la conseguente restituzione delle somme già pagate da parte del viaggiatore che inconsapevolmente aveva prenotato il proprio volo con una compagnia non sicura. Si auspica, per questi motivi, che al fine di evitare di imbattersi in una compagnia non sicura, il passeggero si documenti soprattutto sulle tratte del suo volo.

Giorgio De Salve Ria



Nuova livrea per QATAR AIRWAYS e l'aereo diventa un salotto

Roma, marzo - Dalla prossima estate, con la consegna del primo dei nuovi velivoli A340-600 HGW (High Gross Weight) - di cui è la Compagnia di lancio - cambia la "livrea" degli aerei Qatar Airways. Il "restyling" presenta una nuova immagine più incisiva e personalizzata, con una grande scritta QATAR a lettere cubitali nella parte anteriore della fusoliera, per indicare simbolicamente l'identificazione della Compagnia aerea con il crescente sviluppo del Paese che rappresenta e il suo ruolo di portabandiera di uno dei nuovi protagonisti dell'economia mondiale. Dal punto di vista cromatico l'aereo ha la parte superiore di un colore grigio tenue, con la parte inferiore in bianco. Su questo sfondo chiaro spicca il grande disegno in rosso amaranto di un Orice animale simbolo del Qatar, che copre l'intera superficie del grande timone di coda ed è riprodotto anche sulla fiancata dei quattro motori. La nuova "livrea" verrà progressivamente adottata da tutta la flotta della Qatar Airways, a cominciare dai nuovi velivoli che verranno via via consegnati alla Compagnia e successivamente a tutti gli altri già ora in servizio. L'A340-600 HGW è un velivolo di ultimissima generazione destinato a coprire percorsi di lungo raggio, con una autonomia di volo non-stop di 14 ore a pieno carico di passeggeri e merci, e verrà impiegato per i collegamenti intercontinentali, a cominciare presumibilmente dalle rotte atlantiche verso gli Stati Uniti. La configurazione interna dell'A340-600 HGW prevede inoltre uno spazio arredato come un elegante salotto, riservato ai viaggiatori di Prima Classe. La "lounge" concepita dagli arredatori del velivolo comprende divani e poltrone di pelle, luci soffuse, tavolini di legno pregiato e un bancone bar con pareti e arredamento che riproducono i colori base della Compagnia e il pavimento coperto da soffici tappeti. Con questa innovazione, rivolta ai suoi migliori clienti sulle lunghe tratte, Qatar Airways vuole sottolineare l'importanza accordata al comfort e alla piacevolezza del viaggio e si pone all'avanguardia nel campo dei più raffinati servizi e dotazioni di bordo, anticipando le novità che tra qualche anno saranno introdotte a bordo degli A380.

CATHAY PACIFIC riceve il premio "Compagnia aerea dell'anno 2006" - Roma, 10 marzo - Assegnato a Cathay Pacific il premio "Compagnia aerea dell'Anno 2006". Lo scorso 20 febbraio, nel corso di una cerimonia di gala a Singapore, Philip Chen, Chief Executive di Cathay Pacific ha ricevuto il prestigioso riconoscimento assegnato alla compagnia aerea da Air Transport World (ATW), il mensile leader del settore del trasporto aereo mondiale.

CASELLE - Parte il nuovo servizio per il trasporto disabili - Caselle T.se., 10 marzo 2006 - Su iniziativa del Rotary Club Torino Dora, SAGAT Turin Airport, società di gestione dell'aeroporto di Torino Caselle, la Consulta per le Persone in difficoltà e la ditta S.Marco - Rolfi hanno trovato un accordo per l'attivazione, a partire da lunedì 13 marzo, del servizio di trasporto a tariffe solidali per le persone disabili dall'aeroporto alla città e dalla città all'aeroporto. Al momento è possibile usufruire del servizio anche nei comuni dell'area metropolitana, mentre è in fase di perfezionamento l'attivazione del trasporto dagli altri comuni della provincia di Torino. Il servizio verrà effettuato con un mezzo Citroën Jumper allestito per il trasporto di tre disabili non

deambulanti su carrozzina e quattro disabili deambulanti e condotto da personale volontario adeguatamente formato dalla Consulta per le Persone in difficoltà. Il mezzo sarà collocato all'esterno dell'aeroporto in spazi riservati e facilmente accessibili ai disabili. Il passeggero disabile, che intende usufruire del nuovo servizio, dovrà contattare il numero 800-890-119 (chiamata gratuita) e messo a disposizione dalla "rete 119" (servizio integrato rivolto alle persone con disabilità nella provincia di Torino). Il numero sarà attivo dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 15.00, mentre il sabato mattina il personale risponderà dalle ore 9 alle ore 13. Nel periodo paralimpico il servizio sarà invece attivo sette giorni su sette, ore 8.00-18.00. Per ragioni organizzative il passeggero è tenuto a contattare almeno 24 ore prima il call center che si occuperà di organizzare il trasporto.

Sei Boeing 787 Dreamliner per KENYA AIRWAYS - Roma, 9 marzo - Kenya Airways ha ordinato sei Boeing 787 Dreamliner per rinnovare la sua flotta di 767. I primi due esemplari saranno consegnati nel 2010, con gli altri quattro a seguire nell'anno successivo. Kenya Airways è stata la prima compagnia subsahariana ad introdurre in servizio il 777 e diventa ora il terzo vettore africano a scegliere il Dreamliner.

Livingston SPA: Dati Technical Reliability - Dic. 05 / Feb. 06 - Cardano al Campo, 16 marzo 2006 - Livingston SpA, il vettore italiano per i voli leisure sia di linea che charter di proprietà del Gruppo Ventaglio, presenta i suoi dati di Technical Reliability per il periodo in oggetto. Per quanto riguarda gli Airbus A321-200 che operano sul corto/medio raggio, la Reliability media è stata del 99,54%, contro una media a livello mondiale del 9-9,27%. Invece, per quanto riguarda gli Airbus A330-200 che operano sul lungo raggio, la Reliability media è stata del 99,52%, contro una media a livello mondiale del 99,13%.

● **Modello: A321-200 nr. aeromobili: 3**
Età media degli aeromobili: 54 mesi - Cicli volati: 494 - Ore di volo: 1484,25 - Ore di utilizzo giornaliero: 9,13 - Ore di utilizzo giornaliero media mondiale*: 8,37 - Technical Reliability media: 99,54% - Technical Reliability media mondiale (flotta A321-200)*: 9-9,27% - Fonte Livingston SpA - * Fonte Report mensile Airbus ottobre 05 (ultimo pubblicato)

● **Modello: A330-200 nr. aeromobili: 3**
Età media degli aeromobili: 20 mesi - Cicli volati: 655 - Ore di volo: 4138 - Ore di utilizzo giornaliero: 16,30 - Ore di utilizzo giornaliero media mondiale*: 11,63 - Technical Reliability media: 99,52% - Technical Reliability media mondiale (flotta A330-200)*: 99,13% - Fonte Livingston SpA - * Fonte Report mensile Airbus ottobre 05 (ultimo pubblicato).

23 Marzo 2006 - Delta rafforzerà la propria posizione di leader sulle rotte transatlantiche grazie ad una redistribuzione strategica della propria flotta, senza ricorrere all'acquisto di nuovi aeromobili. Lo sviluppo sulle rotte transatlantiche sarà realizzato utilizzando otto Boeing 767-300ER e cinque Boeing 767-400 in precedenza usati per i voli domestici, ai quali si aggiungono oltre una dozzina di aeromobili widebody ancora disponibili nella flotta domestica per sostenere ulteriormente l'espansione internazionale.

Milano, 24 marzo - Con il nuovo orario estivo Lufthansa consolida ulteriormente la propria posizione quale vettore europeo leader in

Asia introducendo tre voli aggiuntivi da Francoforte per Shanghai, due da Monaco per Hong Kong e altri quattro per Pechino. Salirà quindi a 52 il numero delle frequenze settimanali per la Cina operate dalla compagnia tedesca. In India, è prevista l'introduzione di altri quattro collegamenti alla settimana da Francoforte per Hyderabad. Con l'introduzione del nuovo orario estivo Lufthansa potenzia anche i collegamenti da e per l'Italia, introducendo la nuova rotta Milano (Malpensa)-Norimberga. Dal 26 di marzo, inoltre, sarà collegata la nuova destinazione Astana, in Kazakistan. La capitale kazaka sarà infatti servita con voli diretti, in proseguimento per Almaty. Lufthansa conferma in questo modo l'attenzione verso l'area dell'Europa centro-orientale e della Comunità di Stati Indipendenti. Si rafforza la posizione di Lufthansa come "network carrier" - 187 destinazioni in 79 paesi, servite con 13.026 voli settimanali: sarà questa l'offerta di Lufthansa ai propri passeggeri con il nuovo orario estivo 2006. La compagnia prevede di registrare un generale aumento della capacità offerta dell'1,3% rispetto all'orario estivo del 2005. Per il traffico a lungo raggio, la capacità offerta da e per l'Asia aumenterà del 2%, per il Medio Oriente e l'Africa di circa l'1,2% e, con un aumento dello 0,4%, resterà stabile quella verso il Nord America. Globalmente, il numero dei posti offerti sulle rotte intercontinentali resterà sui livelli dell'anno scorso, mentre all'interno dell'Europa aumenterà del 4,6%.

Roma, 3 aprile - Cathay Pacific festeggia 20 anni dal primo collegamento con l'Italia. E' dal 2 aprile 1986, infatti, che la Compagnia collega il principale aeroporto italiano con il maggior scalo (per traffico internazionale) dell'Asia. Contestualmente, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, la Compagnia aerea ha aumentato i collegamenti fra Roma e Hong Kong da 5 a 7 a settimana. Con la nuova stagione ritorna a Roma anche il Boeing 747-400 - il jumbo - con tre classi di servizio, Prima, Business ed Economica per garantire ai passeggeri Cathay Pacific il massimo della flessibilità. Il network Cathay Pacific, con il proprio hub di Hong Kong, comprende una vasta gamma di destinazioni in tutto l'Estremo Oriente, Sud Est asiatico e Oceania. Cathay Pacific Airways, la principale compagnia aerea di Hong Kong, opera voli di linea dal 1946. La Compagnia effettua oltre 1.250 voli settimanali fra 92 destinazioni in cinque continenti con una flotta di 95 aerei, tutti wide body.

Milano, 28 Marzo - Ryanair, la compagnia aerea N°1 in Europa per tariffe basse, ha inaugurato oggi la nuova tratta da Milano Orio al Serio a Roma (Ciampino). La rotta va a sostituire il collegamento da Brescia (Montichiari) a Roma (Ciampino).

Olbia, 30 marzo - Dal 1° Giugno Meridiana opererà un nuovo collegamento diretto fra Bologna e l'aeroporto internazionale di Malta. Il collegamento prevede due frequenze a settimana, il giovedì e la domenica, con partenze da Bologna alle 13,15 e arrivo a Malta alle 15,00. Il rientro da Malta è previsto alle 15,40, con arrivo a Bologna alle 17,30. Il collegamento è effettuato con aeromobili MD82 da 165 posti, le tariffe partono da 29,00 euro a tratta (tasse escluse).

Bologna, 29 marzo - Al via i lavori per il rinnovo di una parte delle apparecchiature che costituiscono il sistema di atterraggio strumentale di precisione (ILS) dell'Aeroporto di Bologna. L'intervento, realizzato da Enav e reso possibile dalle opere edili effettuate da

(Continua a pagina 4)

IN VISITA AL CENTRO DI RICERCA EPSON METEO di Cinisello Balsamo

Paolo Mignani

Il 10 Marzo la nostra Associazione ha realizzato uno dei più interessanti eventi in comitiva dell'anno: la visita presso il Centro di Ricerca Meteorologico EPSON, noto a tutti come la sede che produce le previsioni meteo trasmesse dalle reti MEDIASET, spesso presentate da un personaggio ormai famoso in tutt'Italia che è il Col. Mario Giuliacci. Il palazzo si erge in tutta la sua altezza e modernità con le sue



finestrature bluastre e l'insegna, leggibile già a distanza di EPSON, dove nei suoi 7° e 8° piano vi si trovano i vari laboratori e studi della EPSON Meteo. La visita è iniziata alle 15.30 dopo essere stati accolti da una gentile signorina che ci ha accompagnati all'8° piano, dove si

trova la parte principale della EPSON Meteo, consistente in vari uffici e laboratori per la ricerca. Il Centro EPSON Meteo si sviluppa su due piani: l'ottavo, dove si trova la sede della ricerca ed elaborazione meteo; il settimo ospita la parte televisiva, dove vi si trovano la sala regia e gli studi di registrazione. Nella sala riunioni e lì (con mia grande emozione!) siamo stati ricevuti finalmente dal nostro Col. Mario Giuliacci, che ci ha subito portati nel suo ufficio, dove ci ha fatto un'introduzione di quello che è il compito di questo Centro, appunto quella principalmente di ricerche meteo non solo del territorio italiano, ma anche di altre parti del mondo, basti pensare che il suo staff ha portato a compimento un famoso progetto che li ha portati sull'Himalaya, per studiare e prevedere le particolarissime condizioni atmosferiche che si creano fra l'Oceano Indiano e le altissime vette delle montagne fra cui l'Everest e il K2. Nell'introduzione ci ha anche spiegato i criteri con i quali avviene l'interpretazione delle varie elaborazioni stampate prima di presentare definitivamente la previsione settimanale. Vengono infatti esaminate e valutate svariate elaborazioni e, a seconda della percentuale di attendibilità, si avrà la sicurezza di prevedere il tempo a cui andremo incontro. Le scan-

sioni satellitari con i vari dati vengono fornite liberamente dagli Stati Uniti e da un centro che si trova in Inghilterra che invece le trasmette dietro pagamento. Inoltre Giuliacci ci ha mostrato sul suo PC tutte le elaborazioni e i grafici dei venti, delle variazioni meteo nel termine della settimana, delle variazioni delle temperature, delle correnti d'aria ecc. Dimenticavo di dire che nel suo ufficio abbiamo trovato una simpatica sorpresa: i due Tapiri ricevuti da Striscia la Notizia. Ma, come ci ha rassicurato Giuliacci - "Non voglio certo annoiarvi". E così andiamo avanti con la visita. Siamo passati nel grande laboratorio dove, oltre a trovare varie postazioni di lavoro composte dai vari elaboratori e progettisti meteo, (nello stesso laboratorio abbiamo trovato anche il figlio di Mario Giuliacci, Andrea), è composto anche da uno spazio con una fila di vari computer e terminali, dove sono proiettate le più svariate elaborazioni delle condizioni atmosferiche e i vari dati del tempo. Siamo poi passati nella parte matematica delle elaborazioni meteorologiche: una stanza più piccola ma dove si trova una fila di computer con attigua una sala server, con apparecchiature capaci di circa 570.000.000.000 di calcoli al secondo. E' stata poi la volta del laboratorio dei progettisti grafici, coloro che creano, elaborano e stampano i disegni grafici del tempo: quelli delle pressioni e delle correnti d'aria, quelli con le temperature e i venti, quelli del tempo che sarà con tutti i simboli delle nuvole e i soli ecc.. che poi vengono riportati in televisione. Infine, per la parte dell'8° piano è stata la volta della stanza dell'editoria, dove vengono scritti, elaborati e stampati i vari libri e giornali. Ed eccoci finalmente

scesi al piano di sotto, alla parte televisiva: il primo accesso è stato proprio alla cabina di regia, una stanza piena di luci, pulsanti, monitor e attigua, anche lì, una sala server, da dove vengono dirette tutte le operazioni televisive. Volevo sottolineare che il Col. Giuliacci quando lo vediamo in trasmissione, la mattina è in diretta mentre la sera è registrata. Le trasmissioni Meteo che ci vengono trasmesse in televisione, non le riceviamo direttamente da loro, ma bensì dalla sede Mediaset di Roma che fa eco alle nostre televisioni. Come dicevo, dalla cabina di regia vengono dirette tutte le fasi televisive, e quindi anche i trucchi delle immagini, le sovrapposizioni, le sigle ecc... Siamo poi passati ad un ulteriore studio fatto di apparecchiature video con annesso uno studio di registrazione da dove proviene quella voce che sentiamo in televisione quando non vediamo Giuliacci o il Col. Foglia. La stanza appena detta con tutte le apparecchiature video è la stanza di registrazione dove, oltre che effettuare le registrazioni vengono elaborate le immagini riportate in televisione in collegamento, come dicevo, con Mediaset di Roma. Abbiamo poi visitato due studi televisivi: uno tutto blu con una telecamera e un televisore a circuito chiuso; ma

eccoci finalmente



eccoci finalmente scesi al piano di sotto, alla parte televisiva: il primo accesso è stato proprio alla cabina di regia, una stanza piena di luci, pulsanti, monitor e attigua, anche lì, una sala server, da dove vengono dirette tutte le operazioni televisive. Volevo sottolineare che il Col. Giuliacci quando lo vediamo in trasmissione, la mattina è in diretta mentre la sera è registrata. Le trasmissioni Meteo che ci vengono trasmesse in televisione, non le riceviamo direttamente da loro, ma bensì dalla sede Mediaset di Roma che fa eco alle nostre televisioni. Come dicevo, dalla cabina di regia vengono dirette tutte le fasi televisive, e quindi anche i trucchi delle immagini, le sovrapposizioni, le sigle ecc... Siamo poi passati ad un ulteriore studio fatto di apparecchiature video con annesso uno studio di registrazione da dove proviene quella voce che sentiamo in televisione quando non vediamo Giuliacci o il Col. Foglia. La stanza appena detta con tutte le apparecchiature video è la stanza di registrazione dove, oltre che effettuare le registrazioni vengono elaborate le immagini riportate in televisione in collegamento, come dicevo, con Mediaset di Roma. Abbiamo poi visitato due studi televisivi: uno tutto blu con una telecamera e un televisore a circuito chiuso; ma eccoci finalmente (alla grande!!!):



il famoso studio azzurro televisivo da dove i due Colonnelli, Mario Giuliacci e Foglia, ci dicono il tempo. Proprio come lo vediamo in televisione: quello studiolo azzurro, con gli schermi riportanti gli schemi del tempo e quel simbolo grande che vediamo alle spalle di Giuliacci. Lì ci siamo "sparate" non so quante foto, fra quelle ufficiali del nostro fotografo e quelle fatte un po' più in privato e... sorpresa!!! Qualcuno mi vedrà ritratto a presentare il tempo!! A un certo punto ci dicono di fare un po' di silenzio perché sono in registrazione: è un ragazzo dello studio che sta trasmettendo le previsioni meteo a voce. Veramente bravo, complimenti! E così sta per volgere al termine la nostra favolosa visita.

Torniamo all'8° piano per "ATTAPIRARCI" un po' facendoci fotografare a gruppi davanti ai due tapiri di Giuliacci, insieme a lui. E così, tornati nella sala riunioni è giunto il momento finale con i più amichevoli ringraziamenti e scambi di doni con le tra delegazioni partecipanti: Clipper, il Club 61° Frece tricolori di Borgomanero e una rappresentanza della Compagnia aerea Volare Airlines di Malpensa. Mario Giuliacci non ha mancato di contraccambiare i due presidenti con un prezioso testo di meteorologia con dedica che arricchirà le biblioteche delle associazioni. Finisce così una giornata indimenticabile e interessante realizzata grazie all'impegno di Giorgio De Salve Ria e alla disponibilità del Colonnello Giuliacci unitamente al Dott. Antonio Verga che è il direttore di EPSON Italia.

Mal d'Aria

Quando l'umore non decolla

Ci vuole una buona dose di sano umorismo per fare questo lavoro ed una delle persone che meglio di altre hanno saputo incarnare questa filosofia di vita (e di lavoro) si chiama Rene Foss. Ventun anni di servizio a bordo di un aeroplano (per dovere di cronaca erano appena quindici quando ha scritto il libro) rappresentano senza dubbio una bella esperienza professionale e forniscono abbondante materiale per realizzare un libro tragicomico, dove prendere in giro uno dei mestieri più invidiati e sopravvalutati del mondo: quello di hostess (o per meglio dire di assistente di volo). [...] Un libro, frizzante e pieno d'ironia femminile che mostra ogni singolo aspetto di questo mondo sconosciuto ai passeggeri e al tempo stesso è una divertente autobiografia;
Pagine: 160 / Formato: 150 x 210 / Traduzione di Catia Lattanti / Prezzo: € 11,00
ISBN: 88-89160-08-X



Transponder World

È un foglio di collegamento interno per gli Associati di "Clipper"

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

Tel. 347.4308794 — 0331.726380

www.airclipper.com

limc@libero.it

Presidente: Giorgio De Salve Ria
V. Presidente: Roberto Picco

Consiglieri

Ezio Pecchini - Carlo Macchi
Marco Adrasti - Enrico Jemma
Gabriele Ghiglio

- Avvisi agli Associati -

PROGRAMMA DI MASSIMA EVENTI 2006

- **Sab. 27 Mag.** Ore 14,30 - Assemblea dei Soci;
- **Dom. 25 Giu.** Ore 09,00 - Clipper's Day 2006 - Raduno dei Soci e Familiari;
- **Ven. 15 Set.** Ore 10,00 - Visita agli stabilimenti "Aermacchi" di Venegono Inf. (VA);
- **Sab. 16 Set.** Ore 20,00 - Visita serale aereo;
- **Dom. 24 Set.** Ore 08,30 - "Clipper's Day International 2006" per appassionati provenienti dall'estero.
- **Mer. 11 Ott.** Ore 08,30 - "Clipper Tecno Stage": Giornata tecnologica per le Scuole tecnico-professionali con visita Hangar Alitalia - Smistamento Bagagli - TWR - Centrale tecnologica;
- **Sab. 11 Nov.** Ore 14,30 - Conferenza "L'evoluzione dei sistemi avionici";
- **Sab. 9 Dic.** Ore 20,30 - Cena sociale;
- In attesa di conferma, si comunicano gli eventi in via di trattativa: **1)** Visita agli stabilimenti Airbus di Tolosa con viaggio in giornata a bordo di aereo espressamente noleggiato; **2)** Visita agli stabilimenti Piaggio di Genova; **3)** Partecipazione alla Domenica sportiva. Di questi appuntamenti daremo conferma volta per volta.
- Si ricorda che per tutti gli eventi occorre comunicare per tempo la propria adesione al nr. Cell. 347-4308794 e non oltre una settimana dalla data prefissata, ritelefonando o per e-mail per ottenere conferma finale due giorni prima.

Giorgio De Salve Ria

(Continua da pagina 2)

Sab lo scorso anno, porterà alla collocazione di un più moderno e potente localizzatore, il trasmettitore di onde radio che indica alle strumentazioni di bordo la posizione della pista e l'assetto dell'aeromobile. I lavori comporteranno la temporanea 'penalizzazione' dello scalo bolognese, che dal 3 al 13 aprile opererà senza ILS ma con l'ausilio del VOR (vale a dire il sistema di radioguida omnidirezionale che definisce i corridoi aerei), e che dal 14 aprile a fine agosto tornerà ad utilizzare i sistemi di atterraggio di precisione, ma a capacità ridotta. Ciò si tradurrà in una limitazione dell'operatività dell'Aeroporto in caso di avverse condizioni meteo. In particolare, dal 3 al 13 aprile gli atterraggi saranno possibili con una visibilità minima di 142 metri in verticale e di 1.200/1.500 metri (a seconda del tipo di aeromobile) in orizzontale, mentre dal 14 aprile a fine agosto lo scalo opererà con ILS in categoria I (visibilità minima consentita: 550 metri in orizzontale e 61 metri in verticale). Da fine agosto, invece, l'Aeroporto opererà in categoria III A (visibilità minima consentita per gli atterraggi: 200 metri in orizzontale e 30 metri in verticale), per tornare alla categoria III B (quella con cui opera attualmente e che consente atterraggi fino ad una visibilità di 75 metri in orizzontale e zero in verticale) entro la fine dell'anno.

Adi, 29 marzo - L'Agenzia Europea per l'Aviazione e per la Sicurezza (EASA) e l'americana FAA hanno confermato l'esito positivo del test di evacuazione dell'A380 effettuato presso la sede Airbus di Amburgo lo scorso 26 marzo, durante il quale gli 853 passeggeri e i 20 membri dell'equipaggio sono riusciti a lasciare l'aereo in 78 secondi, fissando a 853 la capienza massima dell'A380-800. Come da regolamento, il test di evacuazione è stato effettuato al buio utilizzando solo la metà delle 16 uscite dell'A380. Le uscite agibili, scelte dalle autorità, sono rimaste ignote sia ai passeggeri che ai membri dell'equipaggio fino al test. "Questo è un risultato eccezionale e un grande successo per Airbus", ha dichiarato Charles Champion, COO di Airbus e responsabile del Programma A380. "Abbiamo superato la prova più difficile sulla strada verso la certificazione. Vorrei quindi ringraziare tutti coloro che hanno partecipato, l'equipaggio, tutte le squadre che per mesi hanno lavorato per questa prova e che hanno fatto davvero un ottimo lavoro". La prova per l'evacuazione è stata la più rigorosa finora applicata e la prima mai effettuata su un aereo a due piani. La cabina dell'aereo è stata allestita con il massimo dei posti possibili per i passeggeri. Presente a bordo, anche un equipaggio con due membri in cabina di pilotaggio e 18 assistenti della Lufthansa, per gestire l'evacuazione in

maniera realistica. L'A380 è stato progettato per trasportare mediamente 555 passeggeri in tre classi e per percorrere distanze fino a 15.000 Km (8.000 mn). Ad oggi sono stati ordinati 159 A380 da 16 clienti, il primo dei quali sarà consegnato a Singapore Airlines, che entro l'anno sarà anche la prima compagnia aerea a metterlo in servizio.

Patrick Smith: Chiedilo al pilota - Tutto quello che avete sempre voluto sapere sui voli aerei - Traduzione di Bruna Tortorella; Come fa un aereo a rimanere in aria? In che posti si viaggia più comodi? E se si aprono le porte in volo? Qual è l'aeroporto più bello? Patrick Smith, pilota di linea e scrittore, risponde con competenza, chiarezza e umorismo a tutte le curiosità possibili sugli aerei e il loro mondo misterioso. Chiedilo al pilota è tra i dieci migliori libri di viaggio del 2004 secondo i critici e i lettori di Amazon. "Chiunque abbia anche solo un pò paura di volare deve leggere questo libro. E anche chiunque ami la bella scrittura e il valore della buona informazione - The New York Times Book Review. "Patrick Smith sa praticamente tutto sull'aviazione moderna e scrive in una lingua elegante, anziché in 'pilotesse'. Un compagno di viaggio ideale - Alex Beam, The Boston Globe. Patrick Smith 38 anni, è scrittore e pilota di linea. La sua rubrica "Ask the pilot" è pubblicata dalla rivista statunitense online Salon e in Italia da Internazionale. Vive a Somerville, Massachusetts, ha viaggiato in più di cinquanta Stati e quando vola chiede sempre un posto vicino al finestrino.

Chiedilo al Pilota
I libri di Internazionale
Formato 11,5 x 17 cm
296 pagine - 12,00 euro
Isbn 88-89674-02-4

RINGRAZIAMO PER LA COLLABORAZIONE

Andrea Coco - Carlo Macchi - Enrico Jemma - Paolo Mignani
La Pattuglia Acrobatica Nazionale
S.E.A. Aeroporti di Milano
Centro Epon Meteo

VOLATE CON NOI! LA STORIA COMPLETA DELLE ASSISTENTI DI VOLO

Nel 1930 una giovane donna di Nome Elen Church della Iowa (USA) convinse un dirigente di una compagnia aerea ad assumerla come la prima hostess del mondo. In questo modo creò una nuova professione e nacque così una nuova immagine della donna lavoratrice. "Volate con noi" racconta la storia delle assistenti di volo dagli anni Trenta fino ai nostri giorni e spiega come è cambiato il loro ruolo nel corso degli anni. Il libro parte dagli anni Trenta, quando le prime hostess erano infermiere diplomate i cui compiti erano anche quelli di aggiustare le sedie rotte, caricare i bagagli, parlare di meteorologia e visibilità, scacciare le mosche. Nel 1940 alle hostess vennero dati incarichi di guerra per servire la patria e nel 1950 venivano viste come mogli "in addestramento", pronte ad accudire un neonato così come a preparare un cocktail. Negli anni '60 e nei primi anni '70 le hostess furono usate come strumenti di marketing per attirare a bordo gli uomini d'affari. Alcune indossavano micro-minigonne, stivali da passeggio e bottoni con la scritta "pura, semplice e disponibile"; altre facevano lo spogliarello ad alta quota. Con l'avvento delle compagnie no-frills americane degli anni '80 e delle compagnie asiatiche che benedicono i propri aerei ed infine delle dinamiche linee aeree occidentali del nuovo millennio, anche il ruolo delle assistenti di volo subisce un nuovo cambiamento: non più testimonial pubblicitario del vettore ma figura di riferimento del passeggero, una persona sui cui fare affidamento proprio grazie alla propria competenza professionale. Corredato da splendide immagini d'archivio, provenienti dalle principali compagnie aeree del mondo, e con una grafica molto curata, rappresenta un libro ed un regalo immancabile per appassionati di aviazione commerciale, designer, stilisti, viaggiatori.

<http://www.fbe-edizioni.com>
Pagine: 160
Formato: 23 x 24
Traduzione di Fabio Badin
Prezzo: € 26
ISBN: 88-89160-07-1