



MARZO - MAGGIO  
2008

### COLLEGAMENTO

Con inatteso ritardo, finalmente, questo numero di Transponder ha visto la luce! In realtà gli svariati impegni in programma ci hanno costretti a tralasciarne temporaneamente la preparazione, a vantaggio delle attività esterne. "COLLEGAMENTO" è il nuovo titolo che abbiamo pensato di attribuire a questa colonna che, in precedenza non poteva dirsi adatto al contenuto; oggi infatti, constatata la moltitudine di spunti che normalmente in vari modi riceviamo, abbiamo pensato di riservare a questo spazio le notizie e gli aggiornamenti che più si legano alle nostre attività. La prima nota di rilievo che mi sento di annunciare è che abbiamo, alla data di oggi, quasi raddoppiato il numero degli iscritti. Quasi il 50% in più rispetto allo scorso anno è un dato da non sottovalutare, se consideriamo, tuttavia, che qualche associato ha "migrato" per altre realtà, aspetto che noi abbiamo sempre considerato normale e fisiologico, sostenendo il carattere fondamentale "aperto" dell'Associazione. Abbiamo inoltre constatato che la presenza di una larga fascia giovanile ha portato nuovi spunti di approfondimento e fatto risvegliare, dopo un relativo periodo di stasi, la primordiale attività di spotting, oggi nuovamente divenuta trainante di tutte le attività collegate, tanto da consolidare la presenza di spotter, una volta al mese a gruppi di 7-8 unità, presso il Comando VV.FF. a centro piste. Naturalmente non abbiamo mancato di dotarci di una pettorina personalizzata gialla ad alta visibilità, comunque necessaria in area doganale, che costituisse, tra l'altro, anche un distintivo di riconoscimento per la scritta azzurra posteriore "SPOTTER". Questa nuova e costante attività, viste anche le numerose richieste già fissate fino a settembre compreso, potrà ulteriormente convincere gli ENTI per affidabilità, ma soprattutto noi organizzatori che abbiamo scommesso su questo primo periodo di sei mesi, banco di prova per una futura programmazione che si potrà certamente riproporre per il 2009, grazie anche all'ineccepibile comportamento dei partecipanti del quale personalmente mi sento davvero orgoglioso.

**Giorgio De Salve Ria**



## VOLO DI PRIMAVERA 2008

Giorgio De Salve Ria - Ferno

Non accade certamente tutti giorni di poter organizzare un volo da 210 passeggeri con l'obiettivo di soddisfare, nello stesso tempo, esigenze diverse come la familiarizzazione con il volo o la prevenzione della paura di volare, piuttosto che riservare dei posti a un gruppo di persone diversamente abili, o ancora, per gli appassionati, rinnovare la sola passione di vivere insieme due ore di volo a bordo di un grande aereo. Questo è lo spirito comune e variegato che ha spinto diverse decine di persone provenienti da Lombardia e Piemonte con la decisa volontà di trascorrere in maniera alternativa una giornata dedicata al volo. Le previsioni, già dall'inizio della settimana, lasciavano presagire buone possibilità di bel tempo, necessario per poter intravedere da bordo un panorama unico al mondo: si è detto "Le alpi, uno spettacolo a cielo aperto", ed è proprio così soprattutto dopo le abbon-



danti neviccate dei giorni scorsi; non solo panorama naturalistico, ma anche tecnologico; la cabina di pilotaggio, un modo nuovo di viaggiare per i neofiti del volo, il primo volo per una bimba di soli 7 mesi e di una coraggiosa ospite di 87 anni. Niente male nemmeno per il gruppo di nuovi passeggeri, reduci del corso contro la paura del volo, anche se ad accompagnarli era presente Milvia Parietti, la psicoterapeuta che qualche giorno prima aveva insegnato loro alcune tecniche di rilassamento. Per i battesimi del volo ci hanno pensato il Comandante Giarcarlo Fe, D.O.V. di Livingston unitamente a Paolo Moltrasio e il giornalista Massimo Dominelli di NEOS. Il volo è stato realizzato grazie alla disponibilità di Livingston, che ha rinnovato nuovamente a Clipper la disponibilità a collaborare. Ricordiamo che l'iniziativa, realizzata in collaborazione con il Club 81° Frece Tricolori di Ghemme, a cui ha collaborato anche SEA per la parte logistica, è finalizzata ad rafforzare il contatto della gente al mondo del volo.

## SPOTTER ... SI NASCE!

Daniele Bertoni - Solbiate A.

Durante la 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale, alcuni Stati incoraggiarono la cittadinanza a formare gruppi di osservatori che, appostati sui confini o sulle coste, che 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 la fotografia "aerea" è 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 "nascondersi". Ho seguito da vicino uno di questi gruppi cercando di raccogliere informazioni su chi "spotta", tutti uniti dalla passione per il volo e tutti hanno iniziato sin da giovanissimi - questo il de-

(Continua a pagina 4)

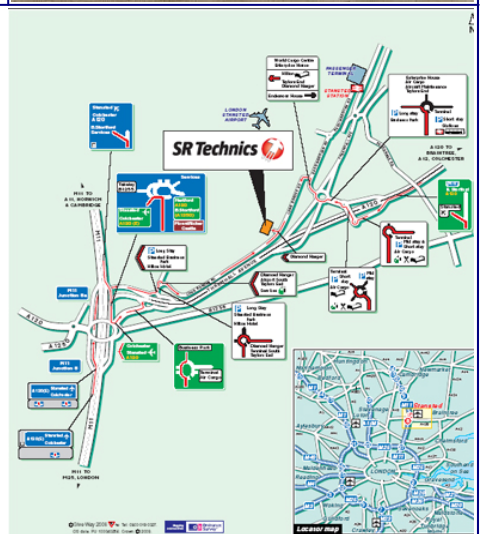


## STANSTED L'AEROPORTO DI LONDRA

Marco Martignoni - Sumirago

Negli ultimi anni grazie alla nascita e alla rapida affermazione dei vettori aerei low cost milioni di turisti hanno l'opportunità di raggiungere in modo pratico ed economico numerose destinazioni europee. Tra queste Londra esercita sicuramente un forte richiamo dal punto di vista turistico e per diversi milioni di persone che scelgono di volare "a basso prezzo" Stansted rappresenta l'aeroporto di riferimento. Situato a circa 50 chilometri a Nord Est della capitale, identificato EGSS dall'ICAO e STN dalla IATA, Stansted si colloca al terzo posto tra gli aeroporti cittadini (dopo Heathrow e Gatwick) per numero di passeggeri (quasi 25 milioni di transiti nel corso del 2007). Dispone di un'unica pista con orientamento 05/23 di 3048m, di un terminal per l'aviazione generale, di uno per le operazioni cargo e di un terminal passeggeri collegato a tre satelliti. Per quanto concerne l'attività di linea, l'aeroporto occupa il primo posto tra i cinque

scali della capitale come traffico low cost. Infatti, delle circa venti compagnie aeree che effettuano voli regolari da Stansted, la metà è costituita da vettori low cost. A fare la parte del leone l'irlandese Ryanair di cui lo scalo rappresenta il principale hub collegato a quasi un centinaio di destinazioni in tutta Europa. Al secondo posto per numero di collegamenti (una trentina circa) la "rivale" Easyjet seguita dalla tedesca Air Berlin (sette). Accanto a questi "giganti" del mercato low cost, troviamo poi una serie di compagnie più o meno conosciute che permettono di ampliare la gamma di destinazioni raggiungibili da Stansted: Blue Air, Centralwings, Germanwings (Colonia e Stoccarda), Norwegian Air Shuttle, Transavia.com e Wizz Air. Da segnalare la presenza della compagnia islandese Iceland Express che opera collegamenti diretti verso il proprio hub di Keflavik con una flotta di MD90. Per quanto riguarda invece i vettori tradizionali, solamente alcuni effettuano voli con una certa frequenza (Air Malta, El Al e Turkish), mentre nella maggior parte dei casi si tratta di compagnie con pochi collegamenti settimanali o addirittura stagionali: Albanian Airlines, Aegean, Blue 1, Cyprus Airways ed Atlantic Airways (compagnia di bandiera delle Isole Faer Oer con una flotta composta da Avrojet e Bae). Abbiamo solamente due destinazioni intercontinentali raggiunte da American Airlines (Jfk) e dalla meno nota Eos Airlines (Jfk e Newark). Quest'ultima è un vettore statunitense che opera con una flotta di B757 in configurazione 48 posti all business. Rilevante anche il traffico charter (First Choice, Monarch, Thomsonfly ed XI airwys su tutti),



con un incremento notevole durante i mesi estivi verso le principali mete turistiche di Grecia, Spagna e dei paesi mediterranei. Modeste, invece, le operazioni di altri vettori quali Spanair, Nouvelair ed Isair. Accanto a queste destinazioni durante i mesi invernali se ne aggiungono altre (Ginevra, Salisburgo, Torino, Bergamo e Verona) raggiunte con voli ribattezzati "charter della neve" e che permettono a numerosi sciatori britannici di raggiungere in breve tempo le principali stazioni sciistiche di Svizzera, Austria ed Italia. Un certo interesse, infine, riveste anche il traffico cargo gestito principalmente da Air Contractor Fed Ex e Ups a cui si aggiunge non di rado la presenza di aerei di altri vettori (Asiana e Martinair cargo) che permettono di collegare Stansted ai più importanti scali merci europei, asiatici e americani.

## MODELLISMO

### GENESI DI UNA PASSIONE

Marco Sciarra - Torino

Fu come un messaggio sublimale che avesse atteso a lungo di rampollare e che improvvisamente volesse affermarsi e non "mollarmi più". Accadeva nel 2003, ma in fondo era una vecchia fiamma giovanile la passione per l'aeronautica, messa nel cassetto per interi decenni, e adesso invece con la scusa del modello pressofuso in metallo dai colori sgargianti delle compagnie e con uscita a dispense in edicola, aveva riattivato la vecchia fiamma. Del resto, in quegli anni giovanili quando l'adulto, come si usava allora (ancora tempo di ricostruzione), ti faceva la classica domanda "che farai da grande" e io con la risposta lampo... "l'aviatore", già perchè allora non esisteva ancora la figura professionale del "pilota" ma semplicemente l'aviatore! Ma aimè le strade della vita mi portarono verso altri lidi e così l'aviatore



nafragò... Ora però, seppure in forma surrogata, la dispensa a prezzo contenuto fu il viatico per il ritorno al mondo dell'aviazione e considerato che di modellini in scala si trattava, il passo successivo fu... manca la sede naturale dei velivoli e non poteva che essere un aeroporto, non certo nelle scatole e nei cassetti di un armadio! Sì! Ma come fare? Così dopo lunghe elucubrazioni mentali, non rimase che l'autocostruzione, e così agli inizi, in modo approssimativo (se pur con tutti i componenti essenziali), nacque il primo aeroporto. E allora via..., a cercare modellini in scala che completassero quelli delle dispense, la scala 1:500 la più diffusa di matrice tedesca HERPA. Passarono così alcuni anni con grosso dispendio di danaro, energie e nottate perse, assecondando quel richiamo iniziale. In questo turbinio non fu sottratta neanche la famiglia, anche se devo molto alla mia consorte, la quale, fu proprio lei all'inizio ad approvare l'acquisto delle dispense, sostenendomi e consigliandomi nel prosieguo dei lavori successivi, con i relativi e comprensibili oneri! Poi arrivarono i quesiti, già perchè tutti più o meno ciò che attiene ai vettori di linea con milioni di passeggeri trasportati in ogni angolo della terra, ma delle merci delle quali ormai nessun paese può fare a meno sul pianeta, un mondo a sé con altre procedure, altri piloti, altro personale, altri turni, in nettissima ascesa con tonnellate trasportate; ebbene di questo

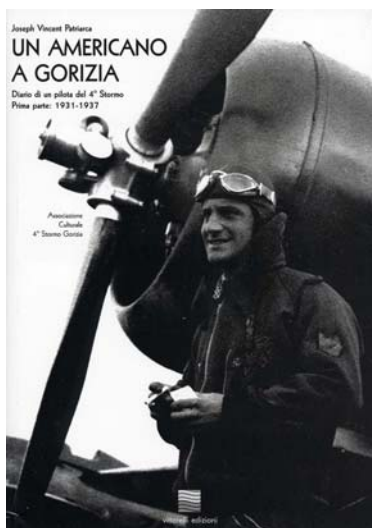


comparto ben poco sapevo! E allora di nuovo... via a cercare velivoli, informazioni, esclusivamente "cargo" anche in scala 1:400, che andava a completare i vuoti di libree lasciati dalla scala 1:500, naturalmente la conseguenza fu l'allestimento di "aree cargo", e poi scoprii anche che c'era cargo e cargo, le compagnie cosiddette "all cargo" che si occupano esclusivamente di questo settore, poi il settore cargo delle grosse compagnie mondiali, poi i cargo-couriers internazionali. Ecco allora gli ultimi due lavori di sole aree cargo la prima in scala 1:400 ispirata all'aeroporto di Anchorage-Alasca grosso centro merci e cerniera tra Asia e Americhe, plastico completato nel 2007. Il secondo dedicato esclusivamente ai grandi corrieri, per intenderci FedEx-Ups-Dhl-Tnt-Danzas in scala 1:500, plastico completato nell'Aprile 2008; voglio precisare che parlando di aree-cargo bisogna considerarle defilate generalmente dall'aerostazione e vederle quindi come sezioni di un intero, unite al resto da soli snodi e raccordi di pista.

## "UN AMERICANO A GORIZIA"

Memorie di un pilota del 4° Stormo  
Carlo d'Agostino - Gorizia

Sono narrate le sue vicende, di un americano, nato nel quartiere dei Bronx in New York il 12 gennaio 1913, il padre è un emigrato italiano che fa il barbiere, che appassionato del volo e non potendo intraprendere come vorrebbe la carriera di pilota militare negli Usa a causa della statura non rispondente ai parametri previsti, verrà in Italia e riuscirà ad arruolarsi nel 4° Stormo di Gorizia. Prende parte come volontario alle guerre di Etiopia e di Spagna, fatto prigioniero, per il suo passaporto americano è rimandato negli States, ma dopo sei mesi rientra in Italia al suo Stormo: nella 2ª guerra mondiale volerà in Francia, in Albania, in Russia. All'entrata in guerra degli Stati Uniti, è alla Caccia Notturna a Napoli Capodichino e, per evitargli di combattere contro truppe americane, è assegnato al settore addestramento della Caccia Notturna di Treviso dove, dopo l'8 settembre, essendosi rifiutato di collaborare, viene internato nei campi di lavoro e prigionia in Polonia da dove fugge e riesce a rientrare in Italia. Alla fine della guerra ritorna a Treviso dove



trova lavoro con l'amministrazione del governo di occupazione alleato ed infine a Napoli, città di origine della moglie, e lavora per l'USAF come autista. Reintegrato nell'Arma Aerea quale istruttore, viene assegnato alla Scuola di Volo di Galatina e infine fa ritorno a Capodichino, al 4° Stormo. Qui conclude, a 46 anni, la sua avventurosa carriera di pilota. Si spegne a Napoli nel 1993, lasciando un bellissimo ricordo di sé alla moglie ed ai due figli.

## "RITORNA A GORIZIA VINCENT JOSEPH PATRIARCA"

"Con le diecimila cinquecento lire che ho prelevato dal mio conto in banca, sul quale avevo versato gli stipendi arretrati della Missione Speciale in Spagna (O.M.S.), vado alla FIAT ad acquistare una Topolino": così inizia la **seconda parte** delle memorie del pilota del 4° Stormo Vincent Patriarca, raccolte nel libro edito dalla Vittorelli edizioni di Gorizia "Un americano a Gorizia - 2ª parte 1937 - 1959". L'Associazione Culturale 4° Stormo, con il contributo della Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia, conclude così un lungo lavoro di traduzione e revisione del testo, la cui prima parte è stata edita lo scorso anno, con lo stesso titolo ma riguardante il periodo dal 1931 al 1937 che ha conseguito un notevole

successo ed è stato premiato per il settore storico narrativo alla sesta edizione 2007 del premio letterario "Città di Acqui Terme" con la Coppa della Città di Acqui Terme, con la Targa del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed una Targa dell'Associazione Arma Aeronautica. Come nel precedente libro, il pilota italo-americano descrive la sua vita di tutti i giorni: dopo il rientro a Gorizia, e le varie destinazioni, l'inizio della seconda Guerra mondiale, i voli su allarme a Napoli, le vicissitudini della prigionia in Germania per non aver voluto aderire al richiamo nell'aviazione tedesca, l'avventurosa liberazione dalla prigionia e di nuovo in servizio nell'aviazione italiana non co-belligerante, la famiglia sfollata, la fine della guerra ed i tristi giorni per cercare di tirare avanti facendo i lavori più disparati ed infine di nuovo in servizio attivo nell'Aeronautica Militare per giungere fino al congedo. Così Patriarca ricorda quei tristi momenti: "faccio vedere a mia moglie il foglio di congedo che stringo ancora in mano "Sai che cosa significa per me questo pezzo di carta" mi guarda, non dice nulla ed io "Significa che una parte di me, della mia vita se n'è andata via per sempre. Ho vissuto per il volo e l'ho amato quanto amo te ed i ragazzi". Lei mi prende per il braccio "Va bene ma ora vieni a mangiare, la pasta si raffredda". Mi alzo per seguire Maria, mi fermo davanti alla mia foto in uniforme appesa alla parete della camera da letto, mi metto sull'attenti, batto i tacchi e faccio il saluto militare "Maresciallo pilota di prima classe Vincent Joseph Patriarca: congedato!".

## 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](http://www.airclipper.com)  
[limc@libero.it](mailto: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;
- Avvisiamo che a seguito dell'assemblea degli associati del 17 Maggio scorso, si è proceduto all'avvicendamento del consigliere uscente Carlo Macchi con il nuovo consigliere Paolo Moltrasio, non prima di avere verificato l'eventuale disponibilità di Marco Adrasti, primo dei soci candidati non eletti. A Paolo Moltrasio il nostro caloroso benvenuto!
- I Soci che non dispongono di Internet sono pregati di telefonare in sede almeno una volta al mese per conoscere le novità;
- 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;
- In occasione dei festeggiamenti di questi primi 10 anni di attività, abbiamo pensato di attribuire alcuni riconoscimenti a personalità istituzionali locali la cui disponibilità si è rivelata fondamentale per lo sviluppo di Clipper; presto faremo conoscere i dettagli.
- 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;
- Gli Associati che desiderano conoscere lo stato economico dell'associazione (bilanci approvati) possono farne richiesta alla segreteria;

**Giorgio De Salve Ria**

## ATTENZIONE ALLE SCIE CHIMICHE *Giorgio De Salve Ria*

Ho seguito con una certa curiosità e relativa perplessità, al tempo stesso, la divulgazione della notizia avvenuta nel mese di marzo; ho subito pensato, per un momento, alla recensione di un nuovo film ispirato alle famose quanto fantasiose storie di Jan Fleming, vissute nei films di 007. Le scie bianche o "Chemtrail" così come le definiscono gli allarmati, non corrispondono alle comuni e ben note "Contrails" ovvero "Condensation Trail" meglio conosciute come scie di condensazione. Ricordo comunque, che le "Contrails" sono scie bianche di particelle vapor d'acqua ghiacciate, o meglio, il cui processo di immediato ghiacciamento è avvenuto intorno alle particelle di gas combusto rilasciate dagli aeroplani in volo ad alta quota, oltre gli 8000 metri d'altezza. Per questo argomento rimando all'autorevole articolo del Colonnello Mario Giuliaci che ho il piacere di trascrivere integralmente: "Da circa 7-8 mesi circola con insistenza sulla rete internet un documento redatto non si sa da chi e nel quale si afferma che aerei militari riverserebbero in cielo da molto tempo tonnellate di sostanze potenzialmente tossiche, come polveri di Bario, Alluminio e polimeri. Il tutto - sempre secondo l'anonima fonte - allo scopo di simulare esperimenti di modifica artificiale del clima. Le prove portate a corredo della notizia sono numerose foto di scie nuvolose (nel documento definite "scie chimiche" o chemtails) lasciate in cielo appunto dagli aerei. Ebbene innanzitutto mi sorprende che nessun ente istituzionale sia intervenuto per mettere fine alla diffusione di tali notizie che, oltre a essere false (come tra poco dimostreremo) creano allarme, panico e disinformazione tra la gente. La notizia è comunque una bufala messa in circolazione probabilmente, a mio giudizio, da certi ambienti, al solo scopo di seminare discredito, lasciando intendere che i "soliti" americani" (dagli agli untori... yankee!!!) o i soliti "militari" fanno esperimenti pericolosi, all'insaputa

di tutti, tenendo all'oscuro anche i propri governi (come se le scie non si vedessero!) e infischiosene della salute degli inermi cittadini. In realtà le "scie chimiche" mostrate nel documento sono un fenomeno normale, sempre esistito da quando esistono gli aerei a jet e sono prodotte nella maggior parte dei casi dalla condensazione immediata dell'acqua rilasciata dalla combustione nei reattori degli aerei a jet commerciali e/o militari, quando volano intorno a 8-10 km. Per questo motivo sono note come "scie di condensazione (contails)". Ma ecco come si generano le scie di condensazione. Alla quota di 8-10 km la temperatura dell'aria è intorno a 40-45 gradi sotto zero per cui le microscopiche goccioline d'acqua rilasciate dal bruciatore dell'aereo condensano istantaneamente in una miriade di minuscoli aghetti di ghiaccio, resi poi visibili appunto da una sottile scia nuvolosa. Le condizioni ideali per il verificarsi del fenomeno sono quelle nelle quali l'atmosfera circostante è già di per se molto umida cosicché la scia stenta a evaporare e quindi resiste nel cielo anche per 1-2 ore. Se poi a quelle quote c'è anche un forte vento, la scia nuvolosa tende ad essere sparpagliata lateralmente e quindi assume anche notevoli dimensioni nel verso laterale. Sotto tali condizioni meteorologiche, lungo alcune aerovie o incrocio di aerovie commerciali oggi particolarmente affollate è ovvio che, il frequente passaggio di aerei (uno, ogni 3-4 minuti), lascerà, nell'arco di 1-2 ore, una ragnatela di moltissime scie. Lo stesso effetto potrebbe essere prodotto dall'affollamento domenicale di aerei nei cieli prossimi agli aeroclub. Ma vi è anche un'altra modalità per la genesi delle scie di condensazione. Se l'atmosfera è oltremodo umida, allora l'aria che viene a contatto con il bordo d'attacco dell'ala si spezza lateralmente in due parti le quali, scorrendo poi lungo la superficie curva della fusoliera, sono costrette ad accelerare. Ma tale accelerazione provoca una rapida espansione dell'aria in movimento attorno all'aereo, con conseguente raffreddamento della medesima. Il rapido raffreddamento a sua volta fa condensare immediatamente la forte umidità sotto forma di una densa scia nuvolosa. Infine nulla vieta di pensare che molti appassionati del volo libero, per esibizionismo, possano far uso delle stesse innocue sostanze impiegate dalle nostre Frece tricolori per disegnare in cielo i colori della nostra bandiera";

[www.meteo.it/clima/curiosita/index.htm](http://www.meteo.it/clima/curiosita/index.htm)

## IL CAMPO DELLA PROMESSA

### *La nuova scoperta di Lonate Pozzolo*

Il Comitato Recupero Reperti Campo della Promessa, con la collaborazione del Centro Astronomico di Brera, di Clipper e con il patrocinio del Comune di Lonate P. (VA) - Assessorato alla Cultura, ha organizzato venerdì 4 aprile scorso, presso il Monastero di S.Michele, una serata culturale con tema la Storia della Base Geodetica e la recente scoperta della Rosa dei Venti nell'interno del Campo della Promessa; il tema è stato ampiamente illustrato dall'Architetto Rossella Saibene di Nosate (MI) - a suo tempo presentato come tesi di laurea - sulla "Base Geodetica", con l'ausilio di numerose immagini che hanno riportato l'immaginario degli intervenuti alla scoperta del nostro territorio nel XVIII secolo. L'importanza di tale reperto, è dovuta all'utilizzo che in origine rappresentava: una piattaforma in cemento di forma circolare del diametro di circa 30mt. su cui era rappresentata una rosa dei venti completa dei 360°, allineata con il Nord magnetico. Al centro era situato un perno al quale veniva collegata una delle due ruote del carrello principale dei velivoli per il controllo periodico dell'allineamento della bussola magnetica.

*(Continua da pagina 2)*

nominatore comune - "quando mamma e papa mi portavano sulle terrazze a vedere questi giganti dell'aria" mi sono innamorato del volo" racconta con gli occhi pieni di ricordi di un socio. Clipper ha agevolato la passione per la fotografia aeronautica consentendo a tutti i suoi iscritti di poter permanere in un'area ad hoc per una intera giornata, ed è proprio così che i gruppi coordinati da Enrico Jemma possono godere di una postazione unica nel genere, adatta per fotografare e passare qualche ora in compagnia di persone che condividono la stessa passione.

### UN RIGRAZIAMENTO A:

**Giorgio De Salve Ria - Enrico Pierobon  
Enrico Jemma - Daniele Bertoni  
Marco Martignoni - Marco Sciarra  
Carlo d'Agostino**