



NOVEMBRE - DICEMBRE

2007

EDITORIALE

Venerdì 18 gennaio, ore 20,45, presso la sala consiliare del Comune di Ferno si terrà un convegno, il primo del 2008, nel corso del quale affronteremo, contando sulla partecipazione, oltre degli associati ed appassionati, anche di chiunque abbia voglia di arricchire le proprie conoscenze generali in tema di aeroporti. Si parlerà infatti delle differenze che intercorrono tra gli aeroporti cosiddetti "Hub" e "Point to Point". Sono convinto del fatto che, potendo individuare le principali differenze, con la chiarezza e la semplicità delle persone che ne tratteranno i punti fondamentali, in un momento, tra l'altro, in cui tanto si parla di compagnie, occupazione, territorio, non potrà che far bene al desiderio di districarsi da questa moltitudine di tesi che giornalmente l'informazione ci propina. Non si potrà fare a meno, naturalmente da parte nostra, di parlare di Malpensa, intesa più come "esempio" che come oggetto di analisi. Parlare di un aeroporto come luogo di cultura, di ritrovo, di socializzazione, non costituisce per noi una stranezza; del resto, come può un grande aeroporto integrarsi con il territorio, senza tenere conto di quel necessario scambio di risorse che ne consente una sana e produttiva convivenza. Nel rispetto dell'ambiente, l'integrazione si raggiunge attraverso il concetto di intermodalità, cioè una efficiente rete di collegamenti su ferro e gomma a favore di passeggeri e merci. Ma tutto questo è sempre possibile? Oggi si sta osservando, tuttavia, la costante crescita dei piccoli aeroporti "point to point" invasi dalle compagnie "low cost" o "regionali", che non sottraggono traffico alle grandi compagnie, ma hanno creato nuove fasce di mercato a favore di un'utenza che in precedenza o utilizzava altri mezzi o non si spostava in tale misura. Tutto questo e altro sarà affrontato durante il convegno di venerdì 18, dedicato agli aeroporti, con il contributo di Luca Berti e Massimo Dominelli, autorevoli esperti di questo settore. **Giorgio De Salve Ria**



Marco Martignoni - Malpensa



Giuseppe Scalise - Malpensa



Riccardo Sardeni - Malpensa

VOLARE SULLE ALI DELLA MUSICA

Mimmo Mancini è un ex assistente di volo Alitalia che, attraverso la sua lunga esperienza professionale, ha realizzato quattro dischi molto apprezzati dai suoi colleghi ed appassionati del settore. La passione di scrivere canzoni nacque in lui osservando il veloce cambiamento degli ambienti, delle persone e delle cose, di cui il volo commerciale è, e continua a essere prodigo. Osservare come velocemente cambiava tutto ciò, coinvolgeva la sua immaginazione alimentandone la sete di vivere nuove esperienze. Le persone che entravano nel famigerato "tubo di ferro" cambiando repentinamente atteggiamento e adattandosi alla nuova situazione, destavano la sua attenzione, sia che fossero passeggeri, sia addetti ai lavori. La musica era l'unica chiave per raccontare tutto, solo così i colleghi lo avrebbero ascoltato, soprattutto nei momenti noiosi come i trasferimenti a terra. Poi, con il primo disco, ne fecero le spese le anziane e severe capo cabina, il collega raccomandato, il comandante "cattivo", per lasciare posto all'argomento della crisi del trasporto aereo dovuta al caro-carburante, alla nascita delle low-cost in un mercato che era in Italia tutto imbalsamato e vedeva sgretolarsi il valore delle norme contrattuali, seguito dallo svilimento di accordi sindacali, e della cancellazione delle conquiste del passato. La compagnia di appartenenza non la prese male, anzi fu subito preparata una serata dal vivo dedicata a tutto il personale navigante e pensò anche a pubblicare un articolo su un giornale interno. Anche i colleghi, nonostante una punta di amarezza per i contenuti, dimostrarono di accettare con piacevolezza i suoi testi adattati a famose basi strumentali "prese in prestito", che tuttavia offrivano anche queste ultime validi spunti per poter adattarne con fantasia le parodie: il dramma dell'uomo nella canzone di Ranieri "perdere l'amore" diventa il dramma del navigante in "perdere il must-go"; oppure Valeria Rossi in "solo tre parole sole, cuore, amore", durante una attesa di dieci ore a Mxp, chiusa per nebbia, diventa "solo tre parole, sono fuori ore" e così via... con l'obbligo ben preciso: far coincidere perfettamente il testo con la base musicale. A proposito di testi: in un brano sembrò quasi di prendere in giro i colleghi di Airone, nulla di vero, in realtà si trattò di una presa di coscienza dell'attuale situazione dell'aviazione civile, cioè la tendenza a svillire un ambiente fondamentalmente delicato, fatto di professionalità, solidarietà e affetto tra i naviganti. La diversità di trattamento tra i naviganti delle due compagnie e la mancanza di un contratto collettivo di lavoro furono le vere motivazioni che alimentarono la composizione del testo, ma tuttavia, oggi la situazione per i naviganti di Airone è di gran lunga migliorata superando in quanto a qualità di vita lavorativa i colleghi di compagnie più blasonate. Due canzoni furono dedicate a due aeroplani: il Boeing 747, mitico, eroico jumbo, signore dei cieli e il Dc 9/30. Il 747 meritò una canzone famosa, la più famosa di tutte, e quale se non

"Nel blu dipinto di blu" di Modugno: "Penso che un aereo così non ritornerà più me lo ricordo elegante salire nel blu". L'operazione per il Dc9/30 fu più tecnica, la canzone fu scritta un pò... a tavolino, mentre per il 747 provò davvero quel senso di vuoto che si prova, quando qualcuno che si ama non c'è più!?! (...maledetto nasone..., ma si può definire così un aeroplano? Sì, si può). Poi fu la volta dei personaggi, positivi o negativi, che si distinguevano dal resto dei naviganti, in maniera netta e intenzionale interpretando ruoli che per superiorità e distacco poco e male si conciliavano con la pesantezza di un'attività che, a parere dell'autore, necessitava invece di serenità e collaborazione. "Il barone rosa", una ridicola macchietta, incarna le manie, le fissazioni, gli atteggiamenti ridicoli di tanti personaggi diventati famosi e descritti nelle sue parodie. Del mondo affascinante delle hostess di una volta, oggi assistenti di volo,



poco ci resta; così differente da quello attuale, così impegnativo quest'ultimo, con pochi spazi liberi, poche soste in luoghi esotici, e tanto transitare per Malpensa e Fiumicino dove di sultani pronti a scarozzare le hostess su lussuosi tappeti volanti non si ha più notizia; Oggi l'assistente di volo sa muoversi da sola nei paesi più a rischio, sa rinunciare o quasi alla sua vita privata per venti giorni al mese, e sa anche sicuramente come difendersi da attenzioni indesiderate. Anche i passeggeri Millemiglia hanno meritato una canzone tutta per loro; a volte alcune persone ritengono di avere acquisito chissà quali importanti diritti per il solo fatto di possedere una tessera o un distintivo. Quanti passeggeri infatti ed esordire dicendo: "...poi me la da una mano a calcolare i miei punti millemiglia?" Ed il messaggio lanciato a squarciagola attraverso la cabina doveva essere chiaro per tutti; c'era chi teneva ben in mostra la sua etichetta di "freccia alata" sul bagaglio a mano, facendo miracoli all'entrata perchè la stessa non si girasse e rimanesse così ben visibile al mondo intero. Una volta, sulla tratta Roma - Stoccolma, si sentì dire: "Mi scusi sono un millemiglia. Sa a che ora parte il treno da Stoccolma per Uppsala?" È così che nacque la canzone "Il millemiglia", una macchietta come tante altre talmente esagerata da non riuscire nemmeno più a risultare antipatica, anzi Una bra-

vata diventata leggenda: "Brucia l'albergo di Bangkok"; l'albergo di Bangkok, qualcosa di magico unico al mondo; nella hall una affascinante musicista thai nel suo classico e sontuoso costume che suonava l'arpa..., le camere, la piscina i ristoranti...; Eppure quel posto fu profanato dal fumo acre e denso che un giorno cominciò a fuoriuscire da una delle camere dove era in corso un allegro barbecue a base di carne! Non è tutto oro quel che luccica ovvero "Ciao Mamma, guarda come mi diverto"; la storia di uno stagionale alla settimana, ottava, non si sa più quale stagione, anziano o quasi di compagnia ormai e tuttavia senza ancora un giorno vero d'anzianità, esperto però considerato un perenne novizio, con pochi diritti e molti moltissimi doveri, non ultimo anche quello di fare tutto quello che gli altri non vogliono fare o hanno il diritto di non fare, con la disillusione di chi è forse arrivato tardi ad una tavola dove è rimasto ben poco da mangiare. E a casa questo stagionale cosa racconta "mamma come mi diverto", "ho anche la valigia di alluminio", "e vivo all'Axa in condominio", cerca di dare segnali positivi, poi cede, "ma forse era meglio quando lavoravo al bar di Alberto". Fondamentalmente c'era più rispetto dei ruoli, ed uno spiccato senso di appartenenza da parte dei lavoratori, un valore che si è totalmente polverizzato sotto l'incendio incalzante della precarietà e della meritocrazia fittizia. Bisognerebbe incoraggiare chi si avvicina al mondo del lavoro, con la precarietà perpetuata negli anni si stanno deprimendo le potenzialità e le capacità di quasi una generazione di giovani lavoratori. Per non dire delle hostess che devono essere simultaneamente delle brave lavoratrici e mamme. Nel "figlio della hostess" l'argomento figli per chi fa questa attività è davvero una spina nel fianco; per chi dorme a 15000 km di distanza, a dieci quindici ore di volo ore da casa, abitualmente, non può essere la stessa cosa, come per un'altra lavoratrice, contemperare professionalità e vivere il sacrificio di essere brave mamme; è questo un doppio ruolo difficile da mantenere. Che dire dei piloti: vivono il loro mondo del volo tra turbine e storie di evoluzioni tra le nebbie padane, "parlano sempre di aeroplani", ma vivono comunque una passione, a volte incomprensibile per gli assistenti di volo che diversamente guardano l'aeroplano semplicemente come un luogo di lavoro e basta. A bordo non è facile riposare...eppure nella canzone "Bunker 777" si respira un clima quasi romantico o non proprio; la cabina è attrezzata con dei "loculi" separati da paratie, per il riposo degli/delle assistenti di volo, nulla di romantico ma solo un posto "spaziale" scomodo e sufficiente a schiacciare un pisolino per essere poi pronti a riprendere meno stanchi il turno di lavoro. "Dedicato...a?" Dedicato a tutti quelli che credono che la teoria sia meglio dell'esperienza acquisita sul campo; dedicato a quelli che inventano nuove "strategie" sottovalutando con umiltà le vicine risorse, quelle a costo zero, per intendersi; dedicato ai colleghi che per molto poco si vendono ad una causa in cui nemmeno loro credono. Sul sito www.airclipper.com si può trovare l'intervista integrale rilasciata da Mimmo Mancini al nostro corrispondente Andrea Coco, ma che in occasione della festa dei 10 anni di Clipper, potremo averlo con noi a cantare le sue canzoni.

NEOS 410

STORIA DI UN VOLO
DI TUTTI I GIORNI

Daniele Bertoni
d.bertoni@airclipper.com

Un volo andata e ritorno nella capitale spagnola al seguito di un equipaggio di Neos, compagnia specializzata in voli per località turistiche. Per scoprire cosa c'è dietro un volo da una postazione privilegiata. Sono le ore 9.45 di lunedì 7 gennaio 2008. Grazie a Neos, oggi per me è un giorno speciale, potrò fare parte simbolicamente dell'equipaggio del volo Malpensa - Madrid - Malpensa e seguire da vicino tutte le operazioni. Ci ritroviamo alla sala briefing del terminal due, oggi l'equipaggio è al completo; in caso contrario l'ufficio turni provvederà a chiamare



la riserva. Purtroppo c'è sempre qualcuno a casa che fa la riserva: giusto il tempo di vestirsi, cancellare l'ultimo appuntamento e via in aeroporto... sono i rischi e gli inconvenienti del mestiere. Stewards e hostess seguono il capo cabina che darà loro tutte le informazioni relative ai servizi di bordo. I piloti, dopo avermi informato su tutti i dettagli di questo volo, consultano le ultime informazioni meteo e gli ultimi notam (Notice to air men). Terminato il briefing ed eseguiti i controlli di sicurezza, si sale a bordo. La prima cosa da fare è organizzarsi: manuali di navigazione e documenti di volo a portata di mano, ci si allenta la cravatta e si cominciano i controlli, ogni membro dell'equipaggio provvede ai propri. Oggi voliamo con un tecnologico Boeing 737-800 con le marche I-NEOX; Neos è stata la prima compagnia aerea italiana ad usare questo aeroplano dalle performance davvero notevoli, è considerato uno degli aerei tecnologicamente più evoluti dove i classici strumenti a lancette sono stati sostituiti da ampi e ben più leggibili display a cristalli liquidi ed è anche una macchina particolarmente leggera, caratteristica che consente un interessante incremento del carico commerciale contemporaneamente a consistenti risparmi nel consumo di carburante. Su questo aeroplano sono presenti anche le winglet, si tratta di estensioni verticali alle estremità alari alte quasi due metri e mezzo, che garantiscono un minor consumo e realizzano un significativo migliora-

mento delle prestazioni. Il comandante Stefano Ronco intanto è sotto l'aeroplano, sta eseguendo il "walk around" (passeggiata intorno all'aeroplano) una giro di ispezione all'esterno dell'aereo; deve fare particolare attenzione allo stato delle gomme e a eventuali perdite di olio, carburante ecc, anche se fosse a Mosca, con venti gradi sotto zero e il vento che soffia dalla steppa. Tutto è stato completato, l'imbarco per il nostro volo che ci porterà a Madrid può iniziare. I novanta passeggeri iniziano a prendere posto, oggi è un giorno un po' critico come tutti i lunedì, inizia una nuova settimana e c'è chi va a Madrid per lavoro, chi per studio o turismo. "Il comandante Ronco e tutto il suo equipaggio vi danno il benvenuto a bordo, vi preghiamo di allacciare le cinture di sicurezza e assicurarvi che lo schienale sia in posizione eretta" la torre ci ha dato il via libera: "Neos 410, autorizzato al decollo sulla pista 35 sinistra", motori a piena potenza: si decolla! Mi ha sempre colpito la facilità con cui un aereo di linea, anche molto grande, entra in pista e decolla senza pensarci su troppo. Ci si aspetterebbe che debba

fare chissà ancora quante operazioni preliminari e perdere un sacco di tempo. In realtà è già stato fatto e controllato tutto. La velocità sta salendo, la corsa procede e a 155 nodi il copilota annuncia "VR", ovvero velocità di rotazione, e quindi si inizia a tirare indietro la cloche e a tirare su il muso dell'aereo. Intanto la velocità sale ancora e il copilota annuncia "V due", ovvero la velocità alla quale l'aereo si può dire "stia veramente bene per aria", i motori vengono ridotti e a 1500 piedi l'aereo viene "pulito", ovvero riportata l'ala alla sua forma originale, ritraendo flaps e slats che ci hanno permesso il decollo aumentando la portanza. L'avviso inconfondibile che il passeggero aspetta è quello del comandante, che per prima cosa spegne l'avviso luminoso delle cinture di sicurezza. Siamo in salita...anzi, è proprio il caso di dire che siamo in crociera. Per il passeggero passata la tensione del decollo è il momento di godersi il volo. Il personale della cabina ha già tirato fuori il carrello con le bevande e sta già offrendo qualche piccolo snack. Stiamo sorvolando le alpi, una

emozione e un panorama incredibile, il volo si consuma in poco tempo, il passeggero non se ne sarà sicuramente accorto, distratto magari dalla lettura del suo quotidiano preferito, ma siamo praticamente arrivati. Contattiamo il centro regionale di Madrid che ci autorizza a contattare direttamente la sezione avvicinamento della torre di controllo di Madrid Barajas dove il controllore ci sta già monitorando sul suo radar in bella evidenza e ci autorizza all'atterraggio. Qualche minuto di rullaggio e l'aeroplano viene attaccato al finger e i passeggeri lasciano l'aeroplano. Per me e l'equipaggio del volo NO 410 il viaggio non è però ancora terminato; dopo una breve sosta e un veloce snack ci attende la via del ritorno, di nuovo controlli e via si decolla, crociera e avvicinamento e atterraggio (un po' più difficoltoso per via della nebbia che avvolge lo scalo lombardo); sono le 16.35, esco dal cockpit e osservo gli assistenti di volo che con un sincero sorriso di chi ama il proprio lavoro salutano i passeggeri ringraziandoli per aver volato con Neos, dopo gli ultimi controlli lasciamo l'aeroplano che riposa per qualche minuto; tra mezz'ora ripartirà per Tenerife, altro volo, altro equipaggio e altri passeggeri ma stessa cortesia e professionalità che contraddistinguono Neos. Qualcuno diceva che un buon equipaggio di cabina può trasformare un volo in una avventura piacevole ed indimenticabile ed



è proprio quello che ho avuto occasione di constatare. Infiniti ringraziamenti al comandante Stefano Ronco, al primo ufficiale Leonardo Lella e a tutto l'equipaggio del volo NO 410 contraddistinto da cortesia, gentilezza, grande attenzione per il passeggero e grande professionalità.

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

Consiglieri

*Massimo Dominelli - Daniele Bertoni
Carlo Macchi - Enrico Jemma
Marco Martignoni - Giuseppe Scalise
Ezio Pecchini - Riccardo Sardeni*

www.airclipper.com

PROGRAMMA DI MASSIMA EVENTI 2008

- Alle ore 20,45 del **18 Gennaio 2008** presso la sala consiliare del Comune di Ferno (vecchia sede), si svolgerà il convegno "GLI AEROPORTI HUB E POINT TO POINT - UN INCONTRO PER CAPIRE"; interverranno i relatori Luca Berti e Massimo Dominelli;
- Lunedì **28 Gennaio 2008** e Sabato **23 Febbraio 2008** spotting presso i VV.FF. al centro piste con possibilità di restare a pranzo presso la loro mensa; gli interessati (associati 2008) sono pregati di comunicare il proprio nominativo al 347-4308794 per la consueta registrazione alla sicurezza;
- **La conferenza** "Sicurezza in area di manovra in presenza di situazioni marginali di visibilità - Evoluzione delle tecnologie" sarà riprogrammata al più presto;
- Le **iscrizioni per il 2008** termineranno il 31 Gennaio 2008; preghiamo di comunicare telefonicamente entro e non oltre la fine del mese l'avvenuto versamento. Ricordiamo che la quota è di €40,00 e il CCP è il seguente: Nr. 74445792 intestato a Macchi/De Salve Ria, Via Enrico Fermi, 5 - 21010 FERNO (VA). Causale: Iscrizione 2008;
- Abbiamo ricevuto un bollettino di versamento postale di 40,00 € senza indicate le generalità del mittente; il versamento è stato effettuato in data 22/11/2007; preghiamo il socio di verificare con sollecitudine la propria ricevuta di versamento e mettersi in contatto con la sede, altrimenti non potrà mai ricevere il giornalino;
- Poiché il programma 2008 potrà subire modifiche, i Soci che non utilizzano Internet sono pregati di telefonare in sede almeno una volta al mese per potersi tenere aggiornati sulle novità in programma;

Giorgio De Salve Ria

CENA SOCIALE

8 DICEMBRE 2007

Dopo un anno molto positivo per Clipper, questo anno la cena sociale si è tenuta in un contesto strettamente aeronautico, il ristorante Kameha a pochi passi dal Terminal 2 di Malpensa. Durante la serata il presidente Giorgio De Salve Ria, dopo un discorso di ringraziamento rivolto all'Amministrazione Comunale di Ferno, rappresentata per l'occasione dal sindaco Mauro Cerutti e l'assessore alla cultura Filippo Gesualdi, per l'attenzione che viene sempre riservata alle attività di Clipper, ha premiato i soci che quest'anno si sono distinti per la loro collaborazione e creatività. Daniele Bertoni è stato nominato "Socio dell'anno" con la seguente motivazione: " *Con spiccato interesse per la comunicazione, ha contribuito a rendere più dinamica la divulgazione delle attività associative ed a promuovere il rapporto di collaborazione di Clipper con gli istituti tecnici superiori di Gallarate*". Il vicepresidente Massimo Dominelli ha consegnato a Daniele Bertoni, da parte dell'Amministratore delegato di NEOS Dott. Carlo Stradiotti,

un premio consistente in un biglietto di andata e ritorno con destinazione Madrid con la possibilità di seguire da vicino tutte le fasi del volo. Sono stati anche nominati, in maniera informale, i primi soci onorari presenti per l'occasione le persone del campo aeronautico che, esternamente a Clipper, nel corso degli anni, volontariamente e con grande passione hanno collaborato: Nicola Del Vecchio, Paolo Moltrasio, Claudio Brunello, Maria Teresa Bertinot-



Com.te G. Luigi Bertolotti



ti, Giuseppe Lodi, Mauro Cerutti, Filippo Gesualdi. La serata si è conclusa con l'oramai tradizionale gioco a premi che ha distribuito modellini di aeroplani, libri di grande pregio e non ultimi gadget dell'associazione Clipper.

12 LUGLIO 2007

Daniele Bertoni

Anche il principe ereditario di Thailandia, Maha Vajiralongkornggi, figlio 55enne del re Bhumibol Adulyadej (Rama IX) e della regina Sirikit, ha fatto visita presso l'aeroporto di Malpensa. Fino a qui niente di straordinario, di principi, personaggi famosi ne sono passati tanti per l'aeroporto.. ma quello che è



insolito che ai comandi del suo boeing 737-400 c'era il principe in persona! Si dice che il principe è amareggiato perché vuole una licenza di volo civile e non gli bastano quelle militari di elicottero e aeroplano, così per questa estate ha basato il suo aeroplano a Stoccolma e sta visitando tutti i maggiori aeroporti europei. L'aeroplano non è stato comprato nuovo dalla casa reale, apparteneva ad Aer Lingus, oggi le marche che si vedono sulla carlinga sono quelle civili HS-HRH (His Royal Highness), il serial militare 90409 ed infine un altro serial 99-9999 (che il 9 porti bene???)

BREVISSIME

- Ringraziamo vivamente i nuovi Associati che hanno aderito a Clipper per l'anno 2008; a loro pervenga il mio benvenuto a nome di tutto il Consiglio Direttivo; nello stesso tempo, ringraziamo con gratitudine anche i soci che hanno deciso di lasciare l'associazione per altre esperienze socio-culturali.
- Poiché non tutto ciò che riguarda le nostre attività è specificato sul Sito internet, i nuovi associati potranno contattare telefonicamente il sottoscritto al nr. 347-4308794.
- All'inizio di dicembre si era prospettata la possibilità di realizzare con la compagnia Livingston un volo augurale di buon anno con brindisi di mezzanotte a bordo di un A321/200. Dopo aver lanciato l'idea sul sito e aver raggiunto adesioni per 150 partecipanti su 210, abbiamo dovuto desistere per il fatto che il volo doveva essere confermato al vettore prima di Natale e non disponevamo della certezza di poterne coprire i costi in caso di aereo parzialmente completo. Lo stesso volo sarà riproposto con sufficiente anticipo il prossimo fine anno.
- Abbiamo intenzione di riprogrammare, anche per quest'anno, il Volo di Primavera, supponiamo venerdì 25 Aprile, come lo scorso anno, e questo lo decideremo entro breve tempo. Gli interessati potranno contattarci a partire dall'inizio del mese di febbraio.
- Abbiamo intenzione di realizzare verso giugno la nostra prima festa dei 10 anni di attività; fateci avere, appena possibile, la vostra disponibilità, al fine di poterci meglio organizzare.

Giorgio De Salve Ria

SI RINGRAZIANO PER LA COLLABORAZIONE

**Giuseppe Scalise - Riccardo Sardeni
Daniele Bertoni - Marco Martignoni
Andrea Coco - Enrico Jemma**