



## Transponder World

Transponder World  
by Clipper

Settembre - Ottobre  
2006



Carlo Macchi - Malpensa



Foto Up-Polizia - Genova



Giorgio De Salve Ria - Malpensa

### Editoriale

Cari soci, con il mese di settembre l'Associazione si è avviata verso la conclusione di questo 2006, per noi certamente più che positivo, per diversi aspetti. Innanzitutto era necessario ripristinare la nostra "finestra" di internet che costituisce oggi più che mai lo strumento di comunicazione più immediato per raggiungervi e per tenervi aggiornati di tutto. Con questo desidero rivolgere pubblicamente un ringraziamento sincero al nostro socio Guido Allieri, il quale ha lasciato in "eredità" a Riccardo Sardeni un Sito ricchissimo di testimonianze delle nostre attività sociali. Al nuovo webmaster vanno i nostri migliori auguri di buon lavoro. Come sapete, siamo in attesa di poter programmare la visita a Tolosa; avevamo avuto la disponibilità informale della compagnia di bandiera, ma per problemi tecnici non si è giunti a nulla di fatto. Comunque noi stiamo valutando altre possibilità tra cui Darwin Airlines da Lugano Agno con il Saab 2000 da 50 posti, partendo in pulman da Malpensa. Naturalmente, vista la numerosa richiesta, si dovranno programmare più date e il tutto slitterà alla prossima primavera. Quest'anno abbiamo un nuovo appuntamento nel programma delle visite guidate: il Clipper Tecno Stage vuole valorizzare l'idea di organizzare una manifestazione dedicata ai giovani e al loro futuro impiego, un modo per confrontarsi e toccare con mano la propria futura professione, terminata la formazione scolastica, nell'area d'eccellenza tecnologica che raggruppa nello stesso ambiente tipologie d'impiego così diverse. Non ultimo evento di rilievo è l'esposizione del grande plastico del socio Giuseppe Scalise, con oltre 5000 visitatori ed ancora in mostra a Malpensa fino alla fine di ottobre. Un anno di rinnovamento che mi auguro metta ancor più in evidenza i soci che credono di poter collaborare con idee nuove, originali ed innovative per l'Associazione.

Giorgio De Salve Ria



## NOTIZIE DAL MONDO DELL'AVIAZIONE COMMERCIALE

ANDREA COCO

### DECOLLATO DA TOLOSA IL PRIMO VOLO A380 CON PASSEGGERI A BORDO

- È decollato lunedì 4 settembre alle ore 9:58 locali dall'aeroporto internazionale Blagnac di Tolosa il primo volo A380 con a bordo 474 passeggeri. Il test fa parte di una serie di quattro voli di lunga durata o "voli mattutini di lunga durata", durante i quali i passeggeri, selezionati tra i dipendenti Airbus ed esperti del settore, metteranno alla prova la cabina dell'aeromobile. I voli mattutini di lunga durata sono un importante passo verso l'entrata in servizio dell'A380. Sebbene non rientrino nel programma di certificazione tecnica questi voli permettono ad Airbus di valutare le condizioni ambientali della cabina e dei sistemi durante il volo prima della certificazione finale, fornendo alle compagnie aeree la garanzia della consegna di un aeromobile completamente sviluppato. Quattro voli di lunga durata saranno compiuti questa settimana da Tolosa con durata rispettivamente di sette, dieci, dodici e quindici ore, con un volo notturno per poter coprire le diverse condizioni di volo. I voli più brevi avranno come rotte Spagna, Francia, Gran Bretagna e Germania. I passeggeri sui voli di maggior durata voleranno invece su rotte più lunghe quali la Norvegia per l'area nord e le Isole Canarie per l'area sud. L'A380 utilizzato per questi voli è il terzo aeromobile testato denominato MSN002, il quale, allestito ad Amburgo in Germania, presenta una completa configurazione standard a 3 classi per un totale di 474 passeggeri. Il volo sarà operato come un normale servizio di linea. A capitanare il primo volo a lunga distanza è il pilota per i test sperimentali Frank Chapman, insieme al pilota capo per i test Jacques Rosay e il pilota capo istruttore Jacques Drappier. I passeggeri comprendono dai 20 ai 30 tecnici Airbus per la cabina e diversi fornitori di equipaggiamenti che controlleranno il funzionamento dei sistemi della cabina, incluso l'aria condizionata, l'illuminazione, l'acustica, gli intrattenimenti durante il volo, la cucina di bordo, gli impianti elettrici, le toilettes e il sistema di scarico dei rifiuti. In totale sono cinque gli aeromobili A380 coinvolti nel programma di test di volo, quattro dei quali sono equipaggiati con motori Rolls Royce Trent 900. Ad oggi il programma di test ha accumulato quasi 1900 ore di volo per un totale di 600 voli effettuati. L'aeromobile MSN001 è principalmente utilizzato per l'identificazione dei pesi e lo sviluppo dei controlli di volo. L'MSN004 è sottoposto ai test di rendimento in volo, mentre l'MSN009 è utilizzato per testare i motori GP7200 Engine Alliance. Infine i due aeromobili che completeranno il processo di certificazione con il test della cabina e dei suoi sistemi sono l'MSN002, che rientra nel programma dei voli mattutini a lunga durata, e l'MSN007, attualmente ad Amburgo per l'allestimento completo

della cabina, che si aggiungerà al programma di test nella guida verso la certificazione.

### GIUNGE AL TERMINE LA SERIE DEI VOLI DI LUNGA DURATA DELL'A380

L'aeromobile A380 MSN002 è decollato la mattina dell'8 settembre alle ore sette dall'aeroporto Blagnac di Tolosa per il suo quarto e ultimo volo di lunga durata previsto nell'ambito del programma di sviluppo dell'A380. Una volta completate le 15 ore di volo previste per questo viaggio, l'A380 avrà accumulato complessivamente una distanza totale equivalente circa a quella necessaria per compiere un giro intorno al mondo. Tutti e quattro i voli sono stati effettuati da Tolosa. La serie dei quattro "voli di lunga durata" con passeggeri a bordo è stata inaugurata lunedì 4 settembre con il primo volo della durata di sette ore, per essere seguito martedì 5 settembre dal volo di 10 ore. Nella notte tra mercoledì 6 settembre e giovedì 7 settembre è stato portato a termine il volo notturno della durata di 12 ore, per poi concludere la serie con il volo da 15 ore dell'8 settembre. Tutti e quattro i voli si sono svolti regolarmente e l'aeromobile si è comportato così come previsto. Ai 1900 passeggeri, tutti dipendenti Airbus, complessivamente trasportati il compito di testare in modo completo la cabina e i suoi sistemi, così da garantire il completo sviluppo e gli eccellenti standard operativi dell'aeromobile alla sua entrata in servizio. "I voli sono andati tutti molto bene ed è stato un vero piacere poter ospitare per il loro primo volo a bordo dell'A380 i nostri dipendenti Airbus" ha dichiarato il responsabile delle Operazioni di Volo Airbus Claude Lelaie. "Sebbene la cabina fosse quasi completamente piena quello che ha colpito di più è stata la forte impressione di spaziosità, oltre alla sorprendente e notevole silenziosità dell'aeromobile", ha aggiunto Claude Lelaie. Ai passeggeri è stato chiesto di compilare un questionario dando le loro impressioni sui sistemi della cabina compresi l'aria condizionata, l'illuminazione, l'acustica, gli intrattenimenti durante il volo, le cucine di bordo, le toilettes e i sistemi di scarico dell'acqua. I commenti sono stati estremamente positivi. L'aeromobile è stato configurato in tre classi per poter testare le differenti opzioni di allestimento e poltrone possibili. I voli sono stati operati secondo le condizioni standard delle compagnie aeree. La velocità media di crociera dei voli è stata di 850km/h, raggiungendo una quota di volo di 43.000 piedi. In totale i quattro voli avranno accumulato una distanza di 41.750 km, poco più di un viaggio intorno al mondo. Con l'ultimo volo di oggi, il programma di test dell'A380 avrà raggiunto le 2.000 ore di volo per 616 voli, considerando il suo primo volo datato 27 aprile 2005. Con i suoi 159

ordini fermi da parte di 16 clienti, l'Airbus A380 è già un successo e si appresta a diventare il simbolo del trasporto aereo civile del ventunesimo secolo.

**PRIMO VOLO DEL 737-900ER** - Roma, 13 settembre - Il nuovo 737-900ER ha effettuato il suo primo volo, dando inizio a una serie di prove della durata di cinque mesi. Il 737-900ER ha le stesse dimensioni della versione -900, il modello più grande della famiglia 737 Next Generation (NG), ma potrà trasportare 26 passeggeri in più (capienza massima: 215 posti in configurazione a classe unica), grazie all'aggiunta di un paio di uscite e alla nuova paratia di pressurizzazione "piatta", in sostituzione di quella "a cupola" tradizionale. I miglioramenti aerodinamici e strutturali - tra cui ali rinforzate e serbatoi ausiliari - gli consentono di avere la stessa autonomia (5.900 km) del 737-800 - il modello a più lungo raggio della famiglia 737 NG - ma con una maggiore capacità di carico. Rispetto all'A321, il 737-900ER è più leggero di 4,5 tonnellate e avrà costi operativi inferiori del 9 per cento (per volo) e del 7 per cento (per sedile). I primi due esemplari saranno consegnati nei primi mesi del prossimo anno al cliente di lancio Lion Air. Finora il 737-900ER ha ricevuto 80 ordini: oltre che dalla compagnia low cost indonesiana (60 esemplari), è stato scelto dalla statunitense Continental Airlines, dalla turca Sky Airlines, dall'indiana SpiceJet e dalla società di leasing aeronautico GECAS. Nel 2008 Futura International Airway e Excel Airways introdurranno in servizio questo modello in leasing da GECAS. L'esemplare che ha volato per la prima volta è decollato dal Municipal Airport di Renton ed è atterrato al Boeing Field di Seattle. Questo primo volo è servito a testare aeronavigabilità, stabilità, aerodinamica, prestazioni, avionica, pilota automatico, controlli di volo, computer, pressurizzazione e impianti di climatizzazione. Il programma di prove del 737-900ER prevede un totale di 235 ore di volo e 210 ore di test al suolo.

### PRIMO BOEING 737 NG CON SCHERMI PERSONALI IN TUTTI I SEDILI

- Roma, 14 settembre - Boeing ha consegnato al vettore indiano Jet Airways il primo 737 Next Generation dotato di sistema di intrattenimento di bordo su tutti i sedili. L'aereo in questione è un 737-800 dotato di schermi da sette pollici montati sullo schienale dei sedili in classe economica e di schermi da nove pollici estraibili dai braccioli in business class. Realizzato da Panasonic e Thales, questo sistema di intrattenimento propone film e video on demand, giochi e informazioni sul volo. Finora sono tre i clienti che hanno scelto di installare questo sistema a bordo dei loro aerei.

(Continua a pagina 4)

## Nord Est Ovest Sud

le mete di questa compagnia charter e di linea !

DANIELE BERTONI

NEOS, compagnia "italianissima" il cui nome deriva dai quattro punti cardinali (Nord, Est, Ovest, Sud) e in greco significa "nuovo" è una tra le compagnie più giovani in Italia; il risultato di una joint-venture tra Ifil e gruppo Alpitour. Destinazioni che spaziano dall'oriente all'occidente, Cuba, Zanzibar ed Egitto sono solo un esempio delle tratte che Neos compie ogni giorno, solcando i cieli con i suoi nuovissimi Boeing 737-800NG e 767-300. Il core business di Neos sono i clienti che viaggiano per turismo, la cosiddetta clientela charter, ma opera anche con voli di linea ed ha un servizio di ticket on line accessibile dal sito [www.neosair.it](http://www.neosair.it). Neos conta come personale navigante (Piloti e Assistenti di Volo) circa 300 persone e la sua sede operativa si trova a Somma Lombardo, a pochi minuti dall'aeroporto di Malpensa. Abbiamo intervistato il comandante Giulio Buzzi, Chief Pilot Neos, sugli aspetti salienti della parte tecnica di questa compagnia.

**Cosa vi distingue dalle altre compagnie?** Sicuramente la cortesia del personale e le attenzioni che riserviamo ai nostri ospiti. Il servizio di bordo è curato in ogni dettaglio, i pasti sono di ottima qualità e sulle tratte a lungo raggio, per esempio, offriamo gelato a volontà e quattro diversi tipi di quotidiani, in modo che il viaggio passi il più veloce e piacevole possibile. Inoltre la nostra cabina non è divisa in classi, ma è all economy. Da

poco abbiamo l'esclusiva di offrire, in tempo reale, il telegiornale di Sky, pensando che al ritorno da una vacanza, lontano da televisore e giornali, sia piacevole seguire gli avvenimenti accaduti nel periodo in cui si è stati in vacanza. Infine vantiamo di un prestigioso In Flight Magazine, che parla di viaggi, tecnologie, attualità e a volte tratta temi a carattere aeronautico comprensibili da tutti.

**Quali aeromobili avete nella vostra flotta e con quale criterio avete preferito Boeing piuttosto che Airbus?** Neos opera con quattro Boeing 737-800NG e

due Boeing 767-300 rispettivamente di 184 e 280 posti passeggeri. Abbiamo iniziato con il 737 perché soddisfa appieno le nostre richieste e presenta ottime performance e abbiamo pensato che sia più facile da gestire per i piccoli inconvenienti, in termini di manutenzione, piuttosto che altri aeroplani con molta più elettronica, più difficile da gestire in piccoli aeroporti. Anche per il 767 vale lo stesso discorso. È anche vero che i Boeing danno ai piloti, e forse anche ai passeggeri un feeling di robustezza, di maggiore sicurezza, sono tra gli aerei più conosciuti al mondo ma comunque anche Airbus produce aerei ottimi.

### Parliamo un pò della manutenzione dei vostri aeroplani.

La manutenzione viene effettuata a Malpensa e Verona in collaborazione con Lufthansa a varie scadenze, in media il nostro aeroplano vola dalle 3.000 alle 5.000 ore ogni anno. Le manutenzioni si dividono in ore e cicli (decollo/atterraggio). Curiamo la manutenzione in ogni singolo aspetto in quanto vogliamo che i nostri aeroplani siano sempre al top delle loro performance.

### Ci parli un pò dei piloti di Neos e del loro addestramento.

I piloti Neos a volte vengono chiamati "Astronauti", per la loro ottima formazione di base. Crediamo che una ottima formazione per questo lavoro sia fondamentale. La maggior parte dei nostri piloti proviene dall'ambito civile. È da sfatare la leggenda che il

pilota militare sia il migliore in assoluto. Solitamente i piloti provenienti dall'ambito militare sono abituati a lavorare da soli, a fare "acrobazie" (manovre che al passeggero risulterebbero sgradevoli) e portare in qualsiasi condizione l'aereo fino alla destinazione dal punto A al punto B. Quindi risultano svantaggiati per l'addestramento sui velivoli di linea. Non è questa la mentalità che devono avere i piloti di linea, in quanto è fondamentale un lavoro di team (Multi Crew Coordination) e prima di tutto viene la sicurezza del volo, se in

qualsiasi momento dovesse arrivare l'emergenza si atterra senza pensarci due volte, in aviazione la prudenza è fondamentale. Ritengo che i risultati migliori si abbiano da piloti la cui carriera è appena partita, non piloti già addestrati, magari anche addestrati male. Certo ogni figura ha un compromesso, i ragazzi non hanno esperienza ma volando e insegnando loro correttamente si impara e lentamente con il tempo potranno diventare

Com. te Giulio Buzzi



da copiloti a comandanti, crescendo qui, e assimilando la procedure, applicandole, ma soprattutto capendo quello che si fa e perché lo si fa; finché si vola si impara. È bene ricordare che quello che conta è come voli oggi, non è quello che hai fatto in passato, potresti avere

affrontato e risolto grandi emergenze, ma se oggi non sei pronto o non sei al top delle tue performance devi rimanere a terra, senza sensi di colpa. Bisogna essere sempre preparati su tutto in ogni momento, tutti i giorni, è una peculiarità del nostro lavoro. Una persona si fa comandante da solo, conoscendo se stesso e le proprie capacità operative. L'addestramento è molto curato in ogni suo particolare, viene fatto in sede e come simulatore usufruiamo di quello di Lufthansa affittando dei pacchetti di ore. Ci sono dei check al simulatore e dei check di linea in cui vengono certificate e verificate le capacità di ogni singolo pilota.

### Cosa pensa dei nuovi aeroplani come l'A380, A350?

Sicuramente sono aerei che a noi non interessano. Per riempire un A380 bisognerebbe diminuire la frequenza dei voli. Sicuramente sono delle macchine tecnologicamente avanzate che "costringeranno" il pilota a essere un supervisore della grande quantità di automatismi presenti a bordo.

### Avete in mente nuovi acquisti e nuove destinazioni per il futuro?

No, gli ultimi aeroplani sono stati i due 767 appena consegnati e per ora la flotta è al completo. Una prossima destinazione forse sarà il Brasile, ma non Rio de Janeiro. Insomma, una compagnia che rimane viva nel ricordo del passeggero per la tipica colorazione azzurro cielo dei suoi aeroplani, ma non solo: per il curatissimo servizio di bordo e per la cortesia del personale che vuol far sentire il cliente già in vacanza appena prende posto sull'aereo.



## Malpensa

## Cayo Largo - Avana

Daniele Bertoni

Raccontare un viaggio permette a chi ascolta di volare con la fantasia per toccare con la mente la destinazione raggiunta. Sabato 1 luglio '06, ore 9.23 avviene il decollo a bordo di un Boeing 767-300ER per l'Avana, Cuba. Dopo le varie procedure ci avviciniamo sempre di più all'Atlantico e

il nostro ingresso avviene alle ore 10.20 (LOC). Volare insegna tante cose, sia che si voli come passeggero oppure come pilota. Insegna la gestione preziosa del tempo e delle risorse, insegna ad essere sempre previdenti, ad analizzare le proprie capacità, insomma, volare è come vivere, durante il volo vale la pena rimanere svegli per seguire l'attraversamento atlantico, anche se a volte può risultare molto monotono; ma essere cullati dalla turbolenza, a me maldestro aspirante aviatore fa piacere; basta uno scossone, il ruggito dei due

motori e qualche vibrazione causata dagli impetuosi venti che soffiano a queste quote, per far scivolare via velocemente la permanenza a bordo e farmi sentire veramente vivo. Inizia ufficialmente la crociera, per molti questa parola può evocare grandi navi e paesaggi caraibici, cocktail a bordo piscina, ma in questo caso siamo a 9.800 metri sopra l'Oceano Atlantico con una velocità al suolo di 897 km/h e una temperatura esterna di - 49°C ! C'è chi dorme, chi segue i film proposti (io li trovo noiosissimi...) e poi c'è sempre il maldestro aspirante pilota che

# 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](http://www.airclipper.com)

[limc@libero.it](mailto:limc@libero.it)

**Presidente**

*Giorgio De Salve Ria*

**Consiglieri**

*Roberto Picco*

*Ezio Pecchini - Carlo Macchi*

*Marco Adrasti - Enrico Jemma*

*Gabriele Ghiglio*

## - Avvisi agli Associati -

### PROGRAMMA DI MASSIMA EVENTI 2006

- **Mercoledì 11 Ottobre** - Ore 08,30 - "Clipper Tecno Stage": Giornata tecnologica dedicata alle Scuole tecnico-professionali con visita istrutturale presso l'Hangar Alitalia, lo smistamento bagagli SEA, la Torre di Controllo ENAV e la Centrale Tecnologica SEA;
- **Sabato 11 Novembre** - Partecipazione di Clipper al convegno "Un'eccellenza lombarda: l'Industria Aeronautica - Museo della Malpensa" organizzata dall'Associazione Culturale "Pro Lombardia" presso il Castello Visconti di Somma Lombardo. Vista l'importanza dell'evento, la nostra Conferenza sull'evoluzione dei sistemi avionici è rimandata a nuova data che sarà comunicata prossimamente;
- **Sabato 9 Dicembre** - Ore 20,30 - Cena sociale all' "Osteria Giro di Vite" in Albizzate.
- Si pregano tutti i soci che dispongono di Internet, di visitare almeno settimanalmente il nostro sito alla pagina degli "AVVISI", poiché le notizie saranno comunicate in tempo reale e riguarderanno sia i nostri programmi, che quelli di Associazioni aeronautiche a noi collegate;
- Comuniciamo che è cambiato il numero di conto corrente dell'Associazione. Il contributo sociale per il 2007 di € 40,00 dovrà essere effettuato sul CCP 74445792 intestato a "Macchi / De Salve Ria", Via E. Fermi 5 - 21010 Ferno (VA);
- 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.

*Giorgio De Salve Ria*

(Continua da pagina 3)

viene invitato dall'equipaggio a prendere posto in cabina di pilotaggio, il cuore pulsante di ogni volo che si rispetti. Vengo accolto da tre gentilissimi piloti, di cui solo due italiani, dopo le presentazioni, mi informo sulle caratteristiche di questo volo atlantico, siamo 238 passeggeri e ci troviamo poco dopo le Isole Azzorre (sì sì, proprio quelle dell'Anticiclone estivo!) e mi viene comunicato che per il nostro scalo a Cayo Largo le condizioni meteo saranno ottime, mentre all'Avana imperversano forti temporali che richiederanno una ancor più attenta pianificazione. Riprendo i ruoli del normale passeggero annoiato, torno al mio posto e inizio a scrivere questo report per Clipper, l'associazione che mi ha fatto, e fa tuttora, crescere non solo sotto il punto di vista aeronautico. Guardando fuori dal finestrino si vede il mare, o meglio, l'Oceano e qualche nube scura pronta a riversare il suo carico di pioggia su qualche povera isoletta ma niente d'altro, per questo quando voli sull'atlantico capisci realmente quanto è grande il mondo che ti ospita e che tu sei solo un minuscolo puntino che sta giungendo in un'isola di rivoluzioni, Cuba, un'isola di maestose palme reali, distese di canna da zucchero, terra di rivoluzione di Fidel Castro e CheGuevara, di musica indimenticabile, terra dai mille fascino, terra dove fumare un sigaro guardando il fantastico mare dei caraibi. Speriamo... tutto questo lo dice la guida del National Geographic !!! Questo volo inizia ad essere un po' noioso e aspro per le turbolenze, sono sette ore che siamo a bordo e la stanchezza inizia a farsi sentire e vedere negli sguardi di tutti i passeggeri. Ma alla undicesima ora di volo ecco che veniamo invitati a allacciare le cinture.. inizia l'avvicinamento per Cayo Largo, un'isola piccolissima dotata di uno "scalinato aeroporto" ...dove lasciamo un pò di passeggeri e ripartiamo subito per l'Avana, durata totale del volo 15 minuti !!! Iniziamo ad entrare in un forte temporale che fa oscillare l'aereo, qualcuno si lamenta per la forte turbolenza con urli di paura, ma non bisogna preoccuparsi siamo in corto finale, siamo a Cuba, aeroporto José Martí de l'Avana.

Sistemi simili vengono utilizzati di solito solo su aerei più grandi che volano su rotte a lungo raggio. L'esemplare consegnato alla compagnia indiana dispone anche di prese elettriche in vari punti della cabina passeggeri e di luci flessibili personali in business class.

**MOTORI TRENT PER LA FLOTTA DI DREAMLINER DELLA COMPAGNIA DI BANDIERA CINESE** - Roma, 14 settembre - Air China ha scelto i motori Rolls-Royce Trent 1000 per la sua nuova flotta di 15 Boeing 787 Dreamliner. Il contratto, che rappresenta anche il primo ordine di una compagnia aerea cinese per il Trent 1000, ha un valore stimato in 800 milioni di dollari USA (circa 635 milioni di euro) e comprende un contratto TotalCare® di manutenzione a lungo termine. Le consegne dei velivoli inizieranno nel giugno 2008. "Abbiamo scelto il Rolls-Royce Trent 1000 dopo un'attenta valutazione e al termine di trattative concluse felicemente" ha dichiarato Li Jiexiang, presidente di Air China. "Il motore soddisfa i requisiti operativi della nostra flotta di Boeing 787 e questa scelta si rivelerà vantaggiosa per lo sviluppo di Air China. Tra Air China e Rolls-Royce esistono rapporti di collaborazione ormai consolidati che, a nostro avviso, cresceranno ancora in futuro". "Questo successo, nel mercato aeronautico che registra il più alto tasso di crescita del mondo, assume una grande importanza strategica e l'annuncio della compagnia nazionale è un risultato particolarmente positivo" ha affermato Simon Robertson, presidente di Rolls-Royce.

"Avendo già scelto una versione del Trent per i suoi Airbus A330, con quest'ultima decisione Air China ha ribadito la sua fiducia nella famiglia Trent. Siamo lieti che l'ordine di lancio cinese per il programma Trent 1000 provenga dalla compagnia di bandiera". Le consegne dei 20 A330 ordinati da Air China e motorizzati con i Trent 700 sono iniziate quest'anno. La compagnia opera anche con Boeing 757 equipaggiati con motori Rolls-Royce RB211-535. Motori Rolls-Royce prestano servizio con dieci compagnie aeree cinesi, comprese quelle basate a Hong Kong e Macao. Il Trent 1000 sarà il motore di lancio di tutte le varianti del Boeing 787. A metà 2008 ANA - All Nippon - inizierà le operazioni con il 787-8, seguito dal 787-3 a breve raggio nel 2010. Nello stesso anno dovrebbero entrare in servizio i 787-9 di Air New Zealand. Otto compagnie aeree e società di leasing hanno emesso 154 ordini fermi e opzioni per i 787 con motori Trent. Il primo Trent 1000 ha iniziato i collaudi al banco esattamente alla data prevista, il 14 febbraio 2006. Nel primo trimestre del 2007 inizierà le prove di volo su un banco prova volante Boeing 747-200. Rolls-Royce è presente in Cina da più di 40 anni con sedi a Beijing, Shanghai, Dalian e Hong Kong e recentemente ha aperto un nuovo stabilimento navale a Shanghai. Partecipa anche a due joint venture: Hong Kong Aero Engine Services Ltd. (HAESL) e Xian Rolls-Royce Aerocomponents (XRA). Rolls-Royce lavora con la CAAC (l'amministrazione dell'aviazione civile) al programma 'Top 300' per dirigenti superiori. Il programma ha celebrato nel 2006 il suo decimo anno di attività ed è stato rinnovato per altri dieci anni.

## RINGRAZIAMO PER LA COLLABORAZIONE

Andrea Coco - Daniele Bertoni  
UP-Polizia - Carlo Macchi