



# Transponder World

SETTEMBRE - OTTOBRE  
2007

## EDITORIALE

Spesso riceviamo da soci o simpatizzanti, soprattutto lontani, attestazioni di stima e apprezzamenti per le nostre attività sociali. Si tratta, per lo più, di appassionati che difficilmente hanno opportunità di partecipare alle nostre iniziative, ma ne seguono assiduamente il programma, leggendoci in internet, sul nostro sito, o ancora, scoprendoci in rete attraverso i link di altre associazioni. Essere incoraggiati e sostenuti da persone che per caso si imbattono nella visione delle nostre attività, rappresenta per noi un significato molto importante, soprattutto considerando quanto oggi sia difficile sostenere una serena convivenza dell'idea di crescita dell'aviazione civile in un contesto locale già "sensibile" come quello che ci appartiene. Alle persone che ci rivolgono queste parole, pur non avendo con esse alcun rapporto associativo, noi diciamo "grazie" perché così hanno evidenziato con il cuore il loro senso di "appartenenza" a questo ambiente speciale. Talvolta alcune frasi come "cosa possiamo fare per voi", "mi piacerebbe collaborare", se da un lato ci spazzano, provenendo esse dall'esterno della nostra realtà associativa, dall'altro nutrono e ossigenano la nostra volontà, al punto di farci pensare che tanto ancora resta da fare. Questa realtà, che è nelle nostre mani, ha bisogno di proseguire il suo cammino nella condivisione dei valori comuni della conoscenza e della cultura aeronautica, valori dai quali noi non intendiamo distaccarci. Queste parole, anche per ringraziare tutti coloro che spesso mi chiamano per esprimermi dubbi, perplessità, proposte e, talvolta, critiche, spesso costruttive, con le quali esporre idee e suggerimenti su come meglio orientare le nostre attività ed essere più al passo con i tempi. Approfitto, infine, di questo spazio per augurare a tutti voi, associati, lettori, studenti, appassionati di aviazione civile, piloti, assistenti di volo, autorità, addetti alla sicurezza, giornalisti e, non ultimi, i tecnici della manutenzione che tanto ci sono stati vicini, di trascorrere al meglio le prossime festività natalizie, con l'auspicio di poter vedere sempre più azzurro il cielo di Malpensa... con la serenità delle vostre famiglie.

**Giorgio De Salve Ria**



Jui Kanokwan Seeharat - Zurigo



Adele Baschiera - Honolulu



Ezio Pecchini - Zurigo

## CLIPPER'S DAY INTERNATIONAL 2007

GIORGIO DE SALVE RIA

Sin dalla precedente edizione di settembre cominciammo a ricevere richieste di partecipazione al "Clipper's Day International 2007", manifestazione rivelatasi la più importante dell'anno, vista la massiccia presenza di appassionati provenienti da diversi paesi europei. Popolo di appassionati, dicevo, di ogni età, cultura e provenienza, ha condiviso in una calda giornata di settembre, il piacere di os-



servare e condividere una stessa passione in un aeroporto che, in fondo, non rappresenta nel settore il massimo delle aspettative dei partecipanti, non potendo competere con aeroporti come Zurigo, Francoforte, Amsterdam, Londra. Tuttavia, l'interesse era ben leggibile nei 110 ospiti, armati delle più costose fotocamere digitali in commercio, cannocchiali e taccuini. Alle 8,30 del 16 settembre i partecipanti si sono riuniti nei pressi della stazione ferroviaria del Terminal 1, provenienti da Ighilterra, Finlandia, Olanda, Belgio, Spagna, Ungheria, Portogallo, Germania, Polonia, Perù, Thailandia e Svizzera. L'attesa delle operazioni di registrazione è stata ripagata dall'altrettanto interessante visita alla

collezione modellistica "Piazzai". L'ingresso in piazzale è avvenuto secondo programma e a bordo di una navetta interpista che SEA ha messo a disposizione per tutto il programma, si è in pochi minuti raggiunta la perimetrale EST da cui si è potuto ammirare per più di un'ora la numerosa sequenza di avvicinamenti. Una breve sosta presso il punto fuoco VV.FF. del piazzale terminal 2 e trasferimento al ristorante interaziendale del Terminal 1 per poter velocemente pranzare e prendere posto alle 14,00 nello stand 701 - area Cargocity - dalla cui posizione osservare i numerosi rullaggi in partenza. Non si può non accorgersi di un gruppo di oltre 110 fotografi, e così hanno evidenziato equipaggi e passeggeri di tutti i velivoli in transito davanti a noi, salutandoci calorosamente, ivi compresi i piloti Alitalia con grande nostra soddisfazione e, ancora, orgoglio. Il raduno ha evidenziato, infine, una nuova tendenza dello spotter aeronautico: soprattutto all'estero si sviluppa un nuovo modello di collezionismo, annotare su appositi taccuini l'avvistamento o la matricola di questo o quell'aeroplano. Si tratta a mio parere di una sorta di riconversione dell'originaria e costosa attività collezionistico-fotografica, oggi non più sostenibile come una volta. L'avvento del digitale oggi, almeno inizialmente, ha un po' snaturato la fotografia "studio" o meglio, d'autore, principalmente per la gratuità degli scatti. Ma oggi, superato

questo primo impatto, notiamo una significativa riscoperta del senso di creatività a cui i giovani spotter's sembrano dare importanza, con immagini più plastiche e significativamente meno statiche. Sarebbe sicuramente utile tornare su questo argomento, ipotizzando un concorso fotografico ambientato in futuro proprio a Malpensa. Clipper Day International non sarebbe stato possibile senza la preziosa collaborazione di Guido Allieri, nostro ex socio, che è stato l'unico punto di riferimento per i partecipanti esteri, comunicando loro tutte le informazioni necessarie e i dettagli del raduno. Come di consueto, SEA ha rinnovato l'impegno di sostenerci, mettendo a nostra disposizione, per l'intera giornata, tutti gli strumenti utili alla buona riuscita dell'evento, ivi compresa la disponibilità della piazzola 701 transennata, per l'occasione, al fine di dare al gruppo la sicurezza e il piacere di un'ordinata attività di osservazione.

to la nostra disponibilità per accompagnare il gruppo nel contesto di Malpensa. Dopo una breve presentazione dell'Associazione ed un simbolico scambio di doni, il gruppo di appassionati ha stazionato a Santa Maria vicino alle piste e poi in aerostazione passeggeri. Qui è stata visitata molto velocemente la collezione "Piazzai" e osservati i grandi aerei al parcheggio dal piano partenze. Il Club Frece Tricolori 34° Vicenza (CFT34 Vicenza) nasce l'11 settembre 1994 con la consegna dell'attestato di appartenenza al novero dei Club Frece Tricolori. La fondazione del club avviene grazie alla passione di un gruppo di amici che hanno offerto la possibilità ad altri come loro, di conoscere più da vicino il meraviglioso mondo aeronautico. Lo scopo del Club è quello di dare la possibilità, a tutti gli appassionati, di avvicinarsi e conoscere aspetti di questo mondo che difficilmente a livello personale, si potrebbe esplorare. Il CFT 34 nella sua attività ormai decennale ha organizzato non solo trasferte per assistere ad airshow, saloni aeronautici, ma anche visite ad industrie aeronauti-



che, musei e naturalmente a reparti della nostra Aeronautica. Il Club, inoltre, sostiene l'attività di alcuni soci, i quali collaborano con il personale dell'aeroporto militare di Vicenza nel mantenimento della mostra storica ivi allestita. Questi volontari hanno di recente portato a termine il restauro di alcuni aerei con tale maestria che, pur non essendo professionisti, hanno meritato l'affidamento, da parte del museo dell'AMI di Vigna di Valle, dei lavori per il recupero estetico del magnifico F-86 Sabre appartenuto alla nostra Aeronautica.

che, musei e naturalmente a reparti della nostra Aeronautica. Il Club, inoltre, sostiene l'attività di alcuni soci, i quali collaborano con il personale dell'aeroporto militare di Vicenza nel mantenimento della mostra storica ivi allestita. Questi volontari hanno di recente portato a termine il restauro di alcuni aerei con tale maestria che, pur non essendo professionisti, hanno meritato l'affidamento, da parte del museo dell'AMI di Vigna di Valle, dei lavori per il recupero estetico del magnifico F-86 Sabre appartenuto alla nostra Aeronautica.



### FRECE TRICOLORI 34° IN VISITA A MALPENSA

Giorgio De Salve Ria

Avendo di recente ricevuto richiesta dal Club Frece Tricolori 34° di Vicenza, in visita domenica 14 ottobre al museo Agusta di Cascina Costa, abbiamo offer-

## AEROCLUB "MARILLA RIGAZIO" VERCELLI

Daniele Bertoni - Marco Martignoni

Con una buona torta del ristorante dell'aeroclub. Inizia così la visita presso l'aeroporto di Vercelli "Marilla Rigazio" dedicato a una delle prime assistenti di volo Alitalia scomparse in un incidente aereo. Abbiamo incontrato il presidente Maurizio Gennaro, che con estrema cortesia e gentilezza ci ha accompagnato in tour presso la struttura addestrativa. L'aeroclub è dotato di una flotta di quattro aeroplani per le attività di volo strumentale, due per le attività VFR e di una pista in erba. L'attività è principalmente volta alla scuola di volo dove è possibile conseguire le licenze di pilota privato e commerciale di aeroplano (a breve anche la licenza di pilota linea, ndr) in un clima

familiare e sereno. Il club però vuole sempre più puntare in alto formando i futuri professionisti dell'aria; da segnalare è l'accordo con l'istituto Itaer di Vercelli, a pochi metri dal campo di volo, che fa volare qui i suoi allievi. La segreteria e le aule in cui si svolgono le lezioni teoriche ed i briefing sono dislocate presso la palazzina principale dell'aeroclub. Tale struttura è dedicata all'eroe vercellese Francis Lombardi, autore del primo volo Roma-Tokyo durante gli anni 30 a bordo di un Fiat As1. L'aeroporto è aperto dall'alba al tramonto durante tutti i mesi dell'anno, con un certo incremento dell'attività soprattutto durante i fine settimana. Talvolta, come illustrato dal presidente, non mancano arrivi di aerei stranieri inglesi o tedeschi i quali, principalmente durante la stagione estiva, scelgono Vercelli come scalo programmato per i voli con destinazione finale l'Isola d'Elba o la Corsica. In tal senso anche l'accesso al campo è molto semplice, non disponendo

di un servizio doganale e dei controlli di sicurezza, permettendo quindi un facile accesso oltre ai piloti anche a semplici appassionati e visitatori. La manutenzione della flotta è effettuata direttamente in sede da tecnici certificati i quali svolgono le loro attività presso un hangar situato in prossimità del piazzale di volo. Anche questo aspetto si rivela fondamentale per la scuola di volo, al fine di garantire elevati standard di sicurezza riducendo nel contempo i costi legati all'esecuzione della manutenzione da parte di terzi. Gli istruttori, sei per la parte teorica e sei per quanto riguarda la parte pratica, sono stati tutti formati direttamente presso l'aeroclub ed alcuni lavorano anche presso le grandi compagnie aeree. "La voglia e la passione non mancano, certo una pista in asfalto faciliterebbe l'operatività speriamo un giorno di averla" sostiene il presidente salutandoci e ringraziandoci per la nostra visita.

## AEROPORTO DI MADRID

Marco Martignoni

Durante un recente soggiorno in Spagna ho avuto l'opportunità di visitare l'aeroporto di Madrid-Barajas, uno dei più importanti e moderni d'Europa. Situato a circa dodici chilometri nord est della capitale, identificato dall'ICAO LEMD e MAD dalla IATA, l'aeroporto fa parte della società Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) che gestisce l'intera rete aeroportuale spagnola. Con i suoi 45 milioni e mezzo di passeggeri, si colloca al quinto posto in Europa e al tredicesimo nel mondo per numero di passeggeri. Sulle sue quattro piste (36L/18R di 4350 m, 36R/18L di 3700 m, 33L/15R e 33R/15L entrambe di 4100 m) nel corso del 2006 sono transitati più di 435 mila aerei. L'aeroporto dispone di due terminal per le operazioni cargo, di un terminal per l'aviazione generale e di quattro terminal passeggeri identificati rispettivamente come T1 T2 T3 e T4. Quest'ultimo, inaugurato nel febbraio dello scorso anno, è a sua volta collegato ad un satellite (T4-S) per mezzo di un treno sotterraneo il cui percorso si snoda direttamente sotto il piazzale aeromobili. Il T4 ospita l'hub della compagnia di bandiera Iberia e delle compagnie partner dell'alleanza One World, oltre ad alcuni altri vettori quali Vueling, El Al e Aeroflot. Il T3 è dedicato unicamente ai voli per Barcellona operati da Spanair mentre al T2 troviamo Air Berlin, Austrian, Air Portugal, Sas, Spanair e i voli nazionali e Schengen operati da Air Europa. Tutte le altre compagnie aeree ed i voli Air Europa extra Schengen fanno invece scalo al T1. Per quanto riguarda la



gamma di destinazioni. Barajas è collegato con tutte le principali città spagnole, le Isole Baleari, le Canarie e diversi aeroporti minori. Questi ultimi sono raggiunti dalla sussidiaria di Iberia Air Nostrum Regional con una flotta composta da CRJ, DH3 e ATR. Nell'ambito dei voli nazionali, merita sicuramente una nota particolare il collegamento operativo già da qualche anno con Barcellona. Tale collegamento, denominato "Puente Aereo", prevede un fitto sistema di voli quotidiani tra le due città (uno ogni 20 minuti circa) operati da Iberia, Spanair, Air Europa e Vueling. Madrid è inoltre servita dalle principali compagnie aeree europee e da diversi voli verso i paesi africani e quelli del bacino mediterraneo. Se i collegamenti diretti con l'estremo oriente sono davvero modesti (Seoul, Pechino e Bangkok) il vero punto di forza dell'aeroporto è rappresentato dai collegamenti con le Americhe, soprattutto verso i Caraibi, il Centro e Sud America. Bogotá, Buenos Aires, Caracas, L'Avana, Città del Messico, Cancun, Lima, Montevideo, Panama, San José de Costa Rica sono solo alcune delle destinazioni raggiunte con diversi voli plurigiornalieri sia da Iberia con la sua flotta di A340 che da Air Europa con A330 e B767. Non mancano le più importanti compagnie sudamericane (Avianca, Aeromexico, Aerolíneas Argentinas, Lan, Santa Barbara Airlines, Pluna) le cui livree sono praticamente quasi sconosciute nei nostri aeroporti. Per quello che concerne l'attività low cost, citiamo sopra tutti Easyjet e Ryanair, con numerosi collegamenti sia per le più importanti città europee che per aeroporti minori. Da osservare, accanto a vettori quali Air Berlin, Sterling e Transavia la presenza delle italiane WindJet, MyAir ed Air Italy. Le uniche compagnie spagnole che offrono voli low cost da Madrid sono Vueling e la meno nota Air Plus Comet. Quest'ultima, in particolare, opera anche collegamenti intercontinenta-

li con una flotta di A330 e B747-200 principalmente verso il Centro e Sud America. Il traffico charter è caratterizzato essenzialmente da voli a medio-lungo raggio operati quasi esclusivamente dalle compagnie nazionali Air Europa, Pullmantour Air, Iberworld, Lte, Futura, Girjet, Spanair ed in misura minore da vettori stranieri. Rilevante risulta essere infine anche il traffico cargo (Fed Ex, DHL e la spagnola Cygnus Air in testa), con voli per l'Europa e gli Stati Uniti che fanno di Barajas il primo aeroporto spagnolo per numero di merci transitate (circa 316 mila tonnellate nel 2006).

li con una flotta di A330 e B747-200 principalmente verso il Centro e Sud America. Il traffico charter è caratterizzato essenzialmente da voli a medio-lungo raggio operati quasi esclusivamente dalle compagnie nazionali Air Europa, Pullmantour Air, Iberworld, Lte, Futura, Girjet, Spanair ed in misura minore da vettori stranieri. Rilevante risulta essere infine anche il traffico cargo (Fed Ex, DHL e la spagnola Cygnus Air in testa), con voli per l'Europa e gli Stati Uniti che fanno di Barajas il primo aeroporto spagnolo per numero di merci transitate (circa 316 mila tonnellate nel 2006).

## ALMANACCO DELLE LINEE AEREE ITALIANE

Andrea Coco

"Qual è stata la prima compagnia aerea che ha avuto una donna pilota? E come si chiamava costei? "Quale altro operatore aereo, oltre all'Alitalia, ha avuto in flotta il Caravelle?" "Come si chiamava quella compagnia aerea nata come vettore di lusso destinato all'utenza business o ad alto reddito e quindi destinata a fruire di servizi curati e d'eccezione?" Tranquilli non si tratta di un quiz a premi, ma delle informazioni che potete benissimo trovare senza difficoltà scorrendo le pagine di un agile manuale intitolato "Almanacco delle linee aeree italiane", scritto da Nicola Pedde, un appassionato di aviazione che non è alla sua prima esperienza editoriale poiché ha all'attivo un interessante libro sulla storia dell'Itavia. "Sono passati sessant'anni dalla ripresa ufficiale dei trasporti aerei commerciali in Italia..." si legge nel capitolo introduttivo di questa pubblicazione ed il sottoscritto aggiunge: "ed era ora che qualcuno si preoccupasse di raccontare la storia delle compagnie aeree italiane che hanno solcato i cieli della nostra penisola". Non si può quindi non tributare i dovuti onori all'autore che si è preso la briga di mettere insieme i pezzi sparsi della storia dell'aviazione civile italiana. Il frutto della sua ricerca è un manuale, organizzato se-

(Continua a pagina 4)

## 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 2007 - 2008

- **La conferenza** "Sicurezza in area di manovra in presenza di situazioni marginali di visibilità - Evoluzione delle tecnologie" per motivi organizzativi è **rimandata** ad una data compresa tra gennaio e febbraio 2008;
- **Sabato 8 Dicembre h20,30** si terrà presso il Ristorante Kameha di Malpensa la **cena sociale 2007** (esterno Superstrada - Nord Terminal 2); si prega di voler comunicare al più presto la propria adesione e il costo è di 35€. Sul nostro sito troverete la mappa;
- Con anticipo di due mesi abbiamo aperto le **iscrizioni per il 2008**, anche per evitare che i ritardi e le procedure di segreteria si protraggano più del solito. La quota di € 40,00 resta invariata e il CCP è il seguente: Nr. 74445792 intestato a Macchi/De Salve Ria, Via Enrico Fermi, 5 - 21010 FERNO (VA). Causale: Iscrizione 2008
- Il calendario 2008, che quest'anno sarà dedicato agli Special Colours, sarà distribuito all'inizio dell'anno, unitamente al giornalino di Novembre - Dicembre 2007;
- All'inizio di Dicembre, (la data sarà confermata sul sito internet), nella sala consiliare del comune di Ferno (VA), si terrà un convegno "Clipper InfoStage", dedicato al linguaggio aeronautico e, in particolare, alla terminologia utilizzata nel campo dell'aviazione civile;
- Il Programma 2008, in preparazione, rispecchia il precedente, con l'aggiunta, a cadenza mensile, di spotting presso i VV.FF. al centro delle piste, riservato ai soli associati.

**Giorgio De Salve Ria**

## LINATE 8 OTTOBRE PER NON DIMENTICARE

*Daniele Bertoni*

Dopo contatti con Giuseppe Conte, papà di Andrea vittima dell' incidente aereo di



Linate all'età di soli 23 anni, ho assistito alla rappresentazione teatrale sulla strage aerea dell'8 ottobre 2001 di Linate. Il più grave disastro aereo italiano. Si capisce da subito che proporre e realizzare una rappresentazione su questa sciagura non è stata una cosa assolutamente facile, lo spettatore viene accompagnato in un percorso serrato di inchiesta, tra omissioni, negligenze, responsabilità mancate, raccontato con l'arma dell'ironia. Il tutto si sviluppa su due piani distinti che corrispondono anche a due luoghi fisici sul palcoscenico. Da una parte, dove l'attore (Giulio Cavalli) è illuminato da una calda luce rossa, c'è il Paese di Bengodi, un paese immaginario dove gli abitanti, pur di avere una "aviosuperficie per aeromobili specializzati..." hanno deciso di regalarsi un aeroporto totalmente improvvisato: per la pista rubano il porfido al sagrato della Chiesa del paese, piazzano cartelli a casaccio, costruiscono gli uffici con i muri ma senza tetti perché erano tempi di guerra e i soldi mancavano, i piloti non comunicano con l'alfabeto fonetico

aeronautico ma con quello della settimana enigmistica, o meglio del mese enigmistico, si sa erano tempi di guerra. Dall'altra parte del palcoscenico l'attore è illuminato da una fredda luce bianca, qui c'è la descrizione vera di ciò che è accaduto a Linate quella mattina, questo permette di usare la tecnica del ribaltamento, ed ecco che l'attore inizia a raccontare cosa è accaduto in quel terribile giorno di nebbia dove tragicamente e ingiustamente 118 persone hanno perso la vita in quello che doveva essere un banale breve viaggio. Recitazione, narrativa, ricordo ed emozione, ma anche brivido e riflessione, per noi frequentatori del "bello" del mondo aeronautico, nel sentire gli stralci di registrazione, *nel vedere i piani di volo e nel continuo triste ripetersi dello spelling di D-IEVX (Delta-India-Echo - Victor - XRay)*: la serata è stata un contributo di solidarietà ad una richiesta di verità e giustizia

che ancora non è stata completamente accolta e che presenta dei lati molto oscuri. Al termine dello spettacolo ho avuto l'occasione di parlare con Paolo Pettinaroli, presidente del Comitato 8 Ottobre e padre dello scomparso Lorenzo, il quale mi ha detto: *"Lo spettacolo sull'incidente di Linate è un mezzo perché la gente possa capire, perché possa avere voce il mare di negligenze, irresponsabilità e interessi che niente hanno a che vedere con un la sicurezza e l'incolumità di chi viaggia in aereo. Inizia per noi la settimana più difficile, i nostri cari li ricordiamo noi ma tutti ci dobbiamo battere affinché simili tragedie non si ripetano più"*. Il 17 novembre 2001 si costituisce ufficialmente a Milano il COMITATO "8 OTTOBRE PER NON DIMENTICARE". L'associazione unisce tutti i familiari delle persone che quella mattina hanno perso la vita sulla pista dell'aeroporto di Milano Linate. Il Comitato, voce ed espressione di tutte le famiglie, è presieduto da Paolo Pettinaroli che insieme ad un consiglio direttivo coordina il lavoro quotidiano e le numerose attività "per non dimenticare".

*(Continua da pagina 3)*

condo criteri molto precisi, che in ordine alfabetico racconta la storia di un centinaio di compagnie aeree, presenti in Italia dal 1947 ad oggi. Per ogni vettore è disponibile almeno una foto, una breve storia, una scheda degli aerei con marche, numero di costruzione, nome di battesimo, data di entrata ed uscita dalla flotta. Scorrendo le pagine del libro ci si può rendere conto quanto ricco e variegato sia il panorama delle compagnie aeree italiane e non solo in termini puramente numerici, ma anche per tipo di aeromobili e soluzioni commerciali utilizzate per catturare nuovi clienti. A fianco a compagnia tuttora esistenti oppure famosi, balzano agli occhi i nomi di società che hanno operato per brevi periodi di tempo (o addirittura non hanno mai preso il volo con aeroplani propri) delle quali è difficile oggi trovare tracce in giro. Ma ad una lettura più attenta, tra le righe, quello che a prima vista potrebbe soltanto sembrare un piccolo atlante enciclopedico del trasporto aereo in Italia, si rivela essere una piccola miniera di informazioni su un aspetto poco conosciuto della storia italiana: la storia dei piloti e degli imprenditori italiani (molte volte le stessa persona) che hanno tentato, spesso con scarso successo, di sfidare compagnie più grandi e vettori in monopolio pur di dare corpo alle proprie aspirazioni professionali. Insomma "l'Almanacco delle linee aeree italiane" è un'opera rivolta sia agli appassionati del settore sia a quanti desiderano conoscere meglio un modo affascinante ma poco esplorato com'è quello del trasporto aereo made in Italy.

**Titolo:** Almanacco delle linee aeree italiane  
**Autore:** Nicola Pedde

**SI RINGRAZIANO PER LA COLLABORAZIONE**

**Jui Kanokwan Seeharat - Ezio Pecchini  
Adele Baschiera - Daniele Bertoni  
Marco Martignoni - Andrea Coco  
Giorgio De Salve Ria**