



3

MARZO 2013

## Avio: persone, notizie, approfondimenti

IN QUESTO NUMERO:

### » LA VISITA DI GE AVIATION IN AVIO

Intervista al CEO David Joyce

6

### » IL LAAD DEFENCE & SECURITY DI RIO DE JANEIRO

Una vetrina esclusiva per Avio

16

### » STARTER-GENERATOR, SISTEMI ELETTRICI PER L'AERONAUTICA

Progetti *more electrical* in collaborazione con il Politecnico di Bari

12

### » GARA DI SOLIDARIETÀ A BRINDISI

Insieme ai campioni del Basket per dare sostegno all'AIDP

18



ANTONIO, TU CHE HAI 40 ANNI  
DI AZIENDA, QUALE SARA' LA  
PRIMA COSA  
CON  
Q.E.???

L'INSEGNA!!!

polini/2013



*Care colleghe, cari colleghi,*

*l'accordo firmato a dicembre con GE apre una nuova fase nello sviluppo di Avio. Fino al perfezionamento del contratto, GE e Avio continueranno ad operare come imprese indipendenti e nel pieno rispetto delle regole del mercato e della concorrenza; ma la prospettiva è ora quella di un futuro comune in cui lavorare insieme appena le autorità antitrust europea e americana daranno la luce verde all'accordo.*

*In questo contesto, nel mese di febbraio abbiamo ospitato a Rivalta il top management di Ge Aviation e trascorso con loro una prima giornata di incontri per avviare un dialogo sulle prospettive di lungo periodo del settore e del ruolo che insieme potremo svolgere.*

*L'interazione e la collaborazione tra GE e Avio non sono una novità. Da molti anni le nostre imprese hanno lavorato insieme su molti importanti programmi costruendo una partnership tecnologica e industriale che si è consolidata negli anni fin a far diventare GE il nostro principale cliente nel settore civile.*

*L'incontro di febbraio ha evidenziato i molti punti in comune che Avio e GE hanno sviluppato in questi anni nelle loro culture, nei loro valori, nel linguaggio e nelle tecnologie.*

*Il fatto nuovo su cui i team si sono confrontati è la prospettiva di un futuro comune in cui le attività motoristiche di Avio entreranno a far parte del Gruppo GE ed in esso svolgeranno un ruolo chiave di innovazione, sviluppo e crescita.*

*Il meeting ha confermato le aspettative e le prospettive di crescita discusse negli scorsi mesi: GE guarda ad Avio come un centro di eccellenza tecnologica che, nell'ambito del Gruppo, potrà ampliare il suo orizzonte applicativo ed aspirare a nuovi e sempre più rilevanti ruoli nei futuri motori.*

*È una prospettiva coerente con la storia, le competenze e le aspirazioni di Avio e che, sono certo, valorizzerà a pieno il suo potenziale di sviluppo e di crescita.*

*È in questo contesto che rinnovo a tutti l'augurio di buon lavoro per raggiungere anche quest'anno gli obiettivi sfidanti che ci siamo dati e prepararci al meglio per la nostra nuova fase di crescita.*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Quirino', written in a cursive style.

# INDICE

AVIO A FUMETTI		DIETRO UNA DIVISA SI NASCONDE UN DISEGNATORE	5
CORPORATE		INTERVISTA A DAVID JOYCE, CEO DI GE AVIATION	6
		SAP UPGRADE: UN GRANDE LAVORO DI SQUADRA	8
		IL NUOVO CORPORATE SOCIAL NETWORK	10
PRODOTTI		A400M, COMPLETATO CON SUCCESSO IL TEST DI VOLO	11
		STARTER-GENERATOR, SISTEMI ELETTRICI PER L'AERONAUTICA	12
		MOTORE CT7-8X, UN ACCORDO IMPORTANTE PER AVIO	14
EVENTI		AVIO ALLA WTUI CONFERENCE 2013	15
		IL LAAD DI RIO DE JANEIRO: UNA VETRINA PER AVIO	16
STABILIMENTI E PERSONE		AVIO E BASKET BRINDISI: CAMPIONI DI SOLIDARIETÀ	18
		ELIO E LORIS PERONA, I GEMELLI DELL'AEROGRAFO	20
		SAFETY MINDSET, LA PAROLA ALLA SICUREZZA	23
		AEROMODELLISMO, TECNOLOGIA E PASSIONE	24
		COPIE D'AUTORE A COLLEFFERRO	26
UN TALENTO LETTERARIO IN AVIO	28		
		LETTERE AL GIORNALE	30



Da sinistra:  
Carlo Polini e i suoi colleghi  
Maura Cardonato, Giovanni Leta,  
Vincenzo Chiumiento, Jessica Silvia

# Dietro una divisa si nasconde un disegnatore

## La storia di Carlo Polini

Nell'immaginario comune l'uomo della Sicurezza Industriale è un imperturbabile e inflessibile signore in divisa, al cospetto del quale si ha sempre il timore e la speranza di aver aderito perfettamente al regolamento interno e alle policy aziendali, senza alcuno sgarro.

Come una qualsiasi altra uniforme, anche quella dei sorveglianti Avio trasmette autorità e incute rispetto. Ed è per questo che lo stupore prende il sopravvento quando si scopre che uno dei più autorevoli sorveglianti possiede il talento innato del disegnatore vignettista.

Carlo Polini (da 13 anni in Avio, Sicurezza Industriale) da quando è ragazzino ama disegnare, per questo

sceglie il liceo artistico, dove perfeziona la sua capacità. Gli piace molto il ruolo di fisionomista: vede un viso, un'espressione e sa subito inserirla in una scena a fumetti. Le strade della vita lo portano a fare un lavoro altrettanto appassionante, tuttavia non può dimenticare la sua mano d'artista: ogni scena divertente o significativa sul lavoro e nella quotidianità merita di essere raffigurata a modo suo. Per questo i suoi disegni diventano pezzi da collezione per fortunati colleghi e amici.

Carlo ha omaggiato anche *about* del suo contributo artistico, come si può notare all'inizio del *magazine*: anche nei prossimi numeri ci dedicherà una divertente vignetta all'interno di questo spazio.

# Intervista a David Joyce, CEO di GE Aviation

## *“Insieme costruiremo un’azienda straordinaria”*

Lo scorso 8 febbraio il CEO di GE Aviation, David Joyce, insieme a una delegazione delle sue prime linee, ha visitato la sede di Rivalta. Il primo incontro è stato con Francesco Caio e il top management Avio. Sono poi seguite conferenze e incontri utili e necessari per impostare il lavoro di integrazione che si dovrà compiere da qui ai prossimi mesi. Il pomeriggio è stato dedicato a una sessione allargata ad altri manager Avio per presentare GE Aviation e le sue peculiarità, oltre alle molte opportunità che si apriranno dall’unione con il nostro Gruppo. Successivamente, gli ospiti hanno potuto vedere

“sul campo” quello che facciamo, visitando lo stabilimento e i diversi reparti produttivi, con la guida dei nostri esperti ingegneri. Queste occasioni di scambio si ripeteranno anche nei prossimi mesi per rendere tangibile l’importanza che l’accordo riveste sia per Avio che per GE Aviation, in termini prospettici e strategici per il futuro dell’aeronautica.

Abbiamo rivolto alcune domande a David Joyce: riportiamo l’intervista che nei giorni scorsi abbiamo pubblicato in video sulla Intranet aziendale e su Telenews.





***GE Aviation è da molto tempo cliente di Avio. Per quale ragione avete deciso di investire nell'acquisizione della nostra azienda?***

“Innanzitutto, la partnership tra GE e Avio dura da molto tempo: lavoriamo insieme da diversi anni e in questo lungo periodo si è creato un forte legame tra le due aziende.

Si è presentata una straordinaria opportunità per GE di stringere ancora di più il rapporto con Avio quando Cinven ha deciso di uscire dall'azionariato e cercare un nuovo partner.”

***Cosa si aspetta dalla visita di oggi?***

“L'incontro di oggi è solo la prima delle attività di integrazione, un'opportunità per il leadership team sia di Avio che di GE Aviation di presentarsi e conoscersi, in particolare per coloro che non ne hanno avuto occasione in passato. Un'opportunità per discutere il tema dell'integrazione tra la cultura di Avio e la cultura di GE Aviation e per gettare le basi del nostro cammino futuro, una volta chiuso l'accordo.”

***Nel prossimo futuro, che prospettive e opportunità si presentano dall'acquisizione di Avio?***

“Sono davvero ottimista in merito a questa acquisizione e sono molto orgoglioso di essere qui in rappresentanza di GE e di GE Aviation. Lavoriamo con Avio da lungo tempo, abbiamo costruito una partnership molto solida e abbiamo creato insieme motori meravigliosi e di successo. Questo è il capitolo successivo, è un'opportunità per lavorare ancora più fianco a fianco, per far crescere Avio e la sua quota di mercato, e continuare a supportare la crescita di GE Aviation.”

***Quale messaggio desidera lasciare ai colleghi di Avio?***

“Vorrei dare il benvenuto a tutti i dipendenti Avio nella famiglia GE, siamo molto orgogliosi di avere Avio con noi, abbiamo grande stima delle vostre tecnologie e dei traguardi che avete raggiunto. Crediamo davvero che insieme costruiremo un'azienda straordinaria.”

# SAP upgrade: un grande lavoro di squadra per un traguardo sfidante

## Un team di 25 persone ha lavorato intensamente da maggio 2012

Nei mesi scorsi, più o meno tutti in azienda hanno sentito parlare dell'*Upgrade Release* di SAP. Alcuni perché coinvolti in prima persona, altri perché preoccupati delle conseguenze che ciò poteva avere sulla loro normale attività lavorativa.

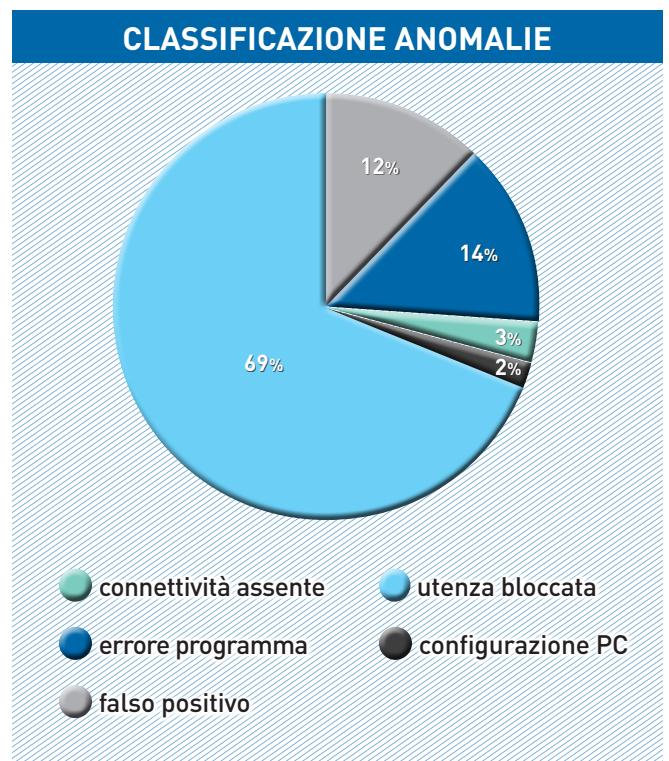
D'altronde, la bibliografia è piena di eventi catastrofici legati agli aggiornamenti dei sistemi informativi.

Solo per citare alcuni casi recenti, chi non ricorda il blocco dei 14.000 sportelli delle Poste Italiane nel 2011 o il più recente caos delle Ferrovie Trenord? Sono solo esempi, ma sono più che sufficienti a chiarire la delicatezza e l'importanza di una corretta gestione di questi processi.

Nell'evoluzione dei sistemi informativi di un'azienda, esistono sempre momenti di forte discontinuità: momenti in cui è necessario avviare progetti ad alto rischio che possono avere potenziali impatti su produttività e redditività. Questo è tanto più vero quanto più si va a lavorare su quei sistemi che, come SAP in Avio, supportano allo stesso tempo le attività produttive e amministrative.

Ma cos'è l'*upgrade* di SAP e perché era così importante e così delicato? E, soprattutto, in cosa differisce da un normale progetto SAP?

Tecnicamente, fare un *upgrade di release* di SAP significa installare una più recente versione del



software. SAP innova costantemente le soluzioni che fornisce alle aziende e periodicamente impone che tutti si adeguino ai nuovi standard. Nel caso di Avio, l'aggiornamento era ormai divenuto una tappa obbligata: SAP aveva infatti informato tutti, nel 2011, che le vecchie versioni del programma sarebbero state poste fuori manutenzione nel 2013. In altre parole, in caso di problemi, non era garantito alcun supporto alla soluzione (se non tramite la sottoscrizione di costosissimi accordi contrattuali).

L'impresa era molto sfidante perché, nel caso di aggiornamento di sistemi così complessi, SAP non garantisce che le personalizzazioni del software realizzate da ogni azienda per soddisfare le proprie esigenze di business continuino



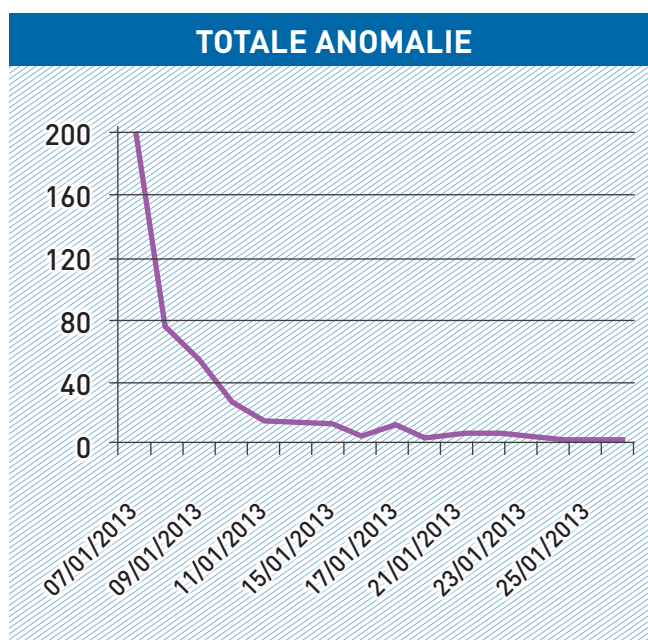
a funzionare. In sostanza, fare l'*upgrade di release* equivaleva a rivedere e ritestare tutti i programmi sviluppati *ad hoc*. A complicare il tutto, la procedura di *upgrade* richiede il blocco delle attività degli utenti. Questo, per Avio, voleva dire bloccare le attività per un periodo che fosse, ovviamente, il più breve possibile.

Per tutte queste ragioni, un team di 25 persone (colleghi e consulenti IBM e Accenture) ha iniziato a lavorare intensamente a partire da maggio 2012. Sono stati rivisti e corretti tutti i programmi e si è iniziata una lunga fase di test, proseguita fino a dicembre 2012, fatta di 1.500 differenti scenari di business. Il team ha inizialmente condotto i propri test in modo autonomo per poi richiedere, in novembre, la collaborazione di un nutrito gruppo di *key user* (150 persone) che, in tutti i siti, hanno rieseguito i test stessi per certificare il corretto funzionamento del sistema.

Da maggio a dicembre, la procedura di *upgrade* è stata simulata per 6 volte. Obiettivo: ridurre al massimo il tempo di indisponibilità di SAP e concentrare le attività critiche in una settimana. Verificata la sostenibilità dell'approccio, il team ha lavorato 24 ore su 24 dal 1° gennaio 2013 organizzando le attività su più turni così da garantire il rispetto dei tempi previsti.

Il 7 gennaio, il nuovo SAP è stato reso disponibile a tutti ed è iniziata la fase di supporto che, i primi giorni, è stata molto impegnativa.

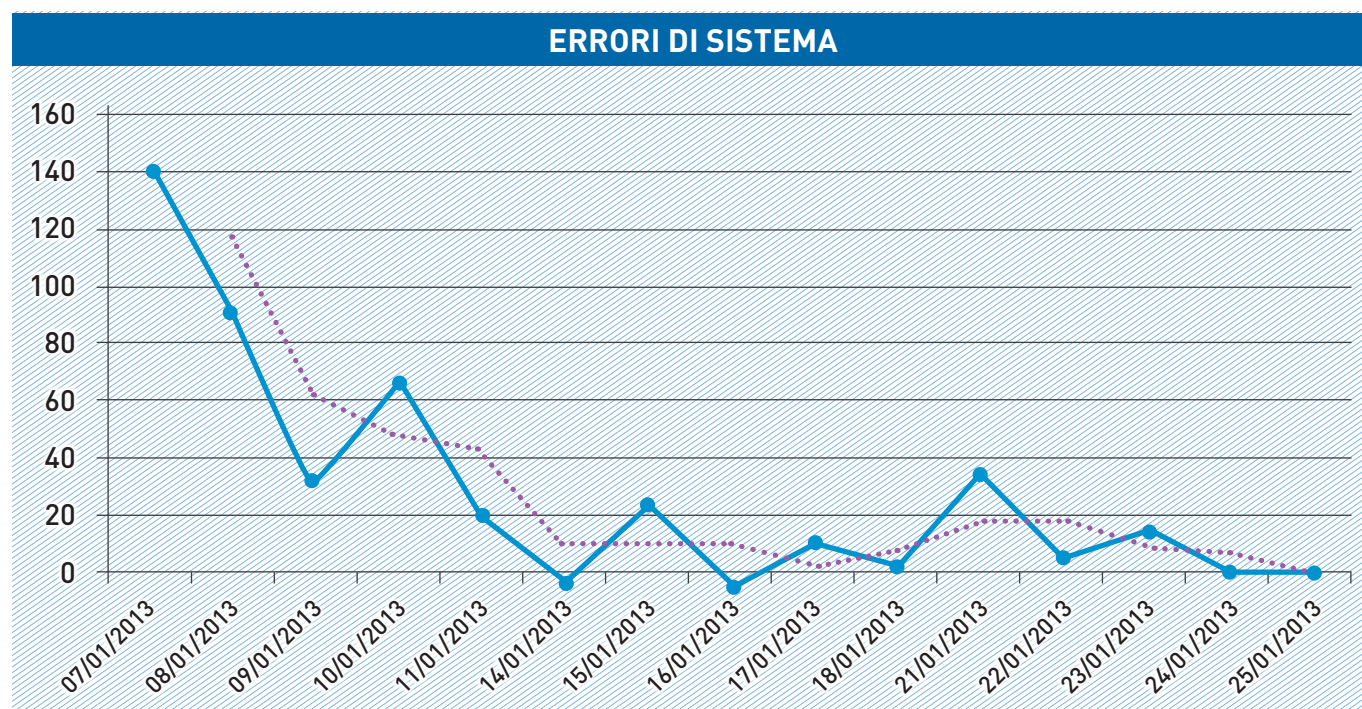
È stato attivato un canale via Intranet per la se-



gnalazione delle anomalie (in aggiunta al già consolidato Call Center IBM) e, complessivamente, il team di supporto è stato in grado di erogare un servizio di qualità eccellente che ha portato a una rapida risoluzione dei problemi e a una drastica riduzione delle segnalazioni nell'arco di un paio di giorni.

In particolare, le 200 anomalie segnalate in data 7 gennaio (molte delle quali consistenti in richieste di sblocco password) sono state ridotte a 29 già entro la fine della prima settimana di supporto.

Alla fine del mese di gennaio si è registrato un numero di anomalie giornaliere inferiore alle 5 unità.



# Avio Connect, il nuovo Corporate Social Network

## Uno strumento interattivo per comunicare e lavorare meglio

**Avio Connect** è una piattaforma multimediale che nasce con l'obiettivo di potenziare la comunicazione fra le persone che lavorano in Avio.

Fornisce strumenti e applicazioni per supportare l'attività quotidiana, migliorare la capacità produttiva e far crescere lo spirito di squadra.

Una prima funzionalità di successo legata ad Avio Connect è **Lync**, un servizio di *instant messaging* per tutti i colleghi dotati di PC aziendale.

Per ragioni personali, professionali o per interessi privati molte persone aderiscono ai *social network* (LinkedIn, Facebook, Twitter): oggi le relazioni passano sempre attraverso uno strumento o un formato digitale, così come la maggior parte delle informazioni. Sfruttare questa modalità anche nella sfera lavorativa rappresenta un potenziale per la condivisione fluida e strutturata di informazioni, competenze e notizie all'interno di una rete aziendale, per dare vita a una vera e propria *community*.

Avio si sta impegnando nello studio e sviluppo di una rete *Corporate* che offra ben più di uno statico contenitore di informazioni, ma un luogo di condivisione e comunicazione continua (una *community*, appunto) che con il passare del tempo abbia modo di crescere, migliorare, acquisire insieme ai suoi utenti l'esperienza per divenire a tutti gli effetti un competitivo strumento di lavoro.

Conoscenza condivisa, trasparenza, interconnessione e abbattimento delle distanze sono le componenti base per un'organizzazione che si estende in tutto il mondo.

Per esempio, durante l'ultima edizione del *Farnborough Air Show*, Avio Connect ha ospitato alcune pagine in forma di *community* dedicata al salone: una sorta di blog riservato ai dipendenti Avio. E attualmente stanno prendendo piede *practice* concrete di *community* legate a progetti, aree funzionali o team di lavoro.

Ne è un esempio quella di *about* (<http://connect.avio.net/about>), dove è possibile

Conoscenza condivisa,  
trasparenza, interconnessione  
e abbattimento delle distanze



raccogliere informazioni sul nostro *magazine* e pubblicare commenti, suggerimenti o scambiarsi idee. Casi di successo e pionieri di questo tipo di strumenti sono già presenti nel mondo anglosassone, modelli che i team Avio studiano per dotare la nostra azienda di strumenti che amplifichino le capacità, facilitino il lavoro e consolidino la passione che ognuno impiega nelle sue attività, giorno per giorno.

Partecipa alla *community* di *about*  
per condividere le tue idee:  
<http://connect.avio.net/about>

# A400M, completato con successo il test di volo

Nel mese di dicembre, il nuovo velivolo da trasporto militare A400M di Airbus ha completato con successo 300 ore di *function and reliability* test di volo.

Queste prove, concluse in soli 26 giorni grazie a un programma di voli molto impegnativo e che ha messo a dura prova tutte le componenti del velivolo e del motore, rappresentavano l'ultima *milestone* prima della certificazione, che è prevista nei primi mesi del 2013.

Questo risultato rappresenta un importante riconoscimento delle competenze di Avio, che ha progettato e realizzato la più grande trasmissione di potenza al mondo che collega il motore TP400 all'elica.

Grazie al lavoro svolto dai colleghi della *task force* interfunzionale del TP400 è stato possibile risolvere in tempi brevi alcuni inconvenienti che avevano portato la scorsa estate alla sospensione

del programma di certificazione.

Il successo del lavoro di squadra ha permesso di evitare ulteriori slittamenti che avrebbero potuto avere pesanti ripercussioni.

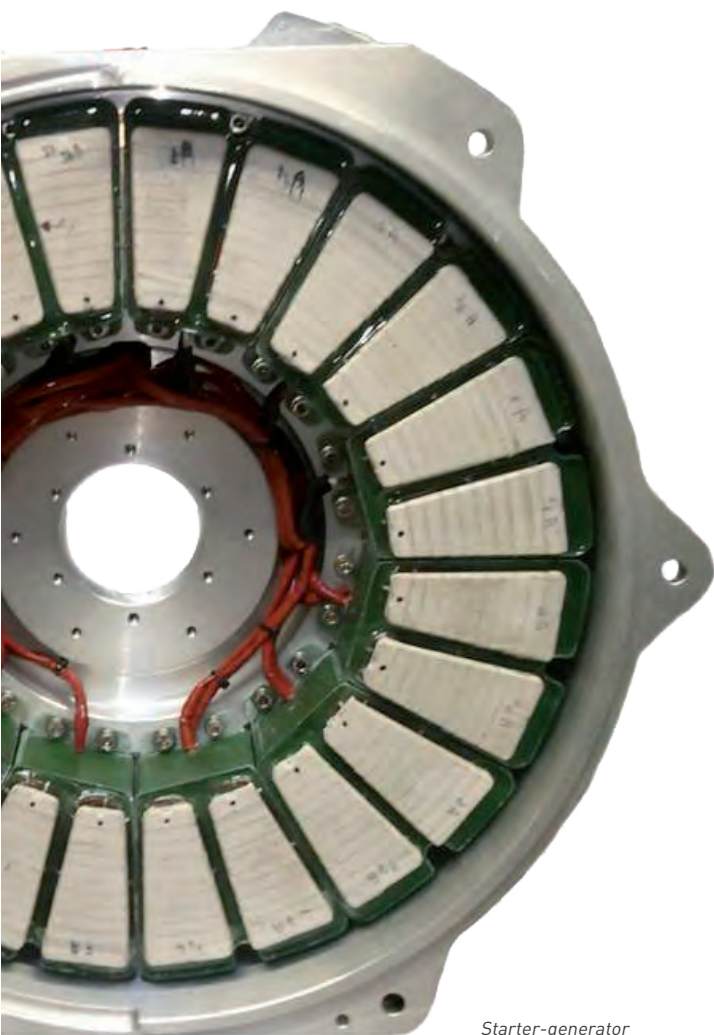
“Gli elementi fondamentali del successo del team sono stati il coinvolgimento di tutte le funzioni aziendali verso un obiettivo comune e l'integrazione tra persone appassionate e competenti con diversi livelli di esperienza, disponibili a lavorare insieme, ad ascoltare e condividere idee e decisioni. Tali elementi rappresentano alcuni dei valori distintivi di Avio, sulla base dei quali l'azienda è cresciuta e potrà continuare a farlo in futuro”, ha osservato Mario Rosso, responsabile del team dedicato al programma TP400.

Infine un sentito ricordo da parte di tutto il team va all'ingegner Ugo Buffa, che ha contribuito in maniera determinante a questo successo e che ci ha prematuramente lasciato.



Courtesy of AirbusMilitary.com

# Starter-generator, un sistema innovativo per il more electric aircraft



Starter-generator

## Una collaborazione fra la divisione SIAT e il Politecnico di Bari

All'inizio di dicembre è stato testato in piena potenza a regime il nuovo *starter-generator*, comprensivo di *converter* e *controller*, sviluppato dalla divisione *System Integration and Advanced Technology* (SIAT) di Avio nell'ambito dei programmi di ricerca finalizzati al *more electric aircraft*.

*Starter-generator*, *converter* e *controller* sono stati sviluppati interamente dall'ingegneria SIAT di Avio e dai ricercatori del laboratorio *Energy Factory* Bari e costituiscono un importante passo avanti verso lo sviluppo di sistemi innovativi di energia elettrica per il *more electric aircraft*.

Rappresentano un esemplare modello di collaborazione tra un laboratorio partecipato da Avio (situato presso l'università di Bari) e un team di lavoro di professionisti esperti (SIAT). Si tratta di un reale di scambio di conoscenze e di *training* e *learning on the job* per giovani neolaureati e ricercatori.

### Il prodotto

Lo *starter-generator* è una macchina elettrica trifase a velocità variabile, ad alta frequenza (700Hz), con architettura modulare e raffreddamento a liquido. Composto da un rotore a magneti permanenti e da due statori con celle indipendenti in materiale ceramico, lo *starter-generator* sviluppa una potenza di 30 kW a 3000 rpm (giri al minuto) con un rendimento superiore al 96%. Il *converter* è un dispositivo elettronico di potenza reversibile, trifase, con architettura *back to back* a due livelli e con controllo attivo su entrambi i lati, raffreddato a liquido. Il *converter* è in grado di azionare il motore elettrico o di generare energia elettrica a una potenza di 30 kW, con un rendimento superiore al 97%. Il *controller* implementa algoritmi *sensorless* per il controllo della macchina elettrica.

La particolarità di questi prodotti risiede principalmente nella possibilità di integrare le tecnologie di generazione e attuazione elettrica in strutture e componenti meccanici, garantendo al contempo un adeguato livello di compattezza e di tolleranza ai guasti. Inoltre, il controllo attivo sullo stadio di conversione consente l'impiego della macchina elettrica sia come motore che come generatore, ampliandone le potenzialità. Sono numerose le applicazioni possibili per questa tipologia di prodotti, le cui peculiarità consentono un approccio diverso alla progettazione dei sistemi elettrici per l'aeronautica: un approccio orientato all'integrazione della parte elettrica con quella meccanica. La richiesta crescente di potenza elettrica a bordo dei velivoli e la spinta verso soluzioni a ridotto impatto ambientale stanno determinando un interesse crescente da parte di velivolisti e motoristi per i sistemi elettrici. Il numero di brevetti con parola chiave *starter-generator* presentati

### Nuovi sistemi elettrici per l'aeronautica

negli ultimi anni da GE Aviation, Pratt&Whitney Canada, Rolls Royce, Snecma e Turbomeca, lo dimostra.

Una tendenza generale è rappresentata dall'integrazione dello *starter-generator* nel motore principale. La strategia di Avio sulle macchine elettriche punta proprio allo sviluppo di quelle tecnologie abilitanti (modularità e alta frequenza *in primis*) che permettono di superare i limiti di applicazione delle macchine elettriche tradizionali in campo aeronautico. La partnership tra Avio e il Politecnico di Bari è un modello esemplare di sinergia tra università e impresa per la creazione di eccellenze in grado di coniugare le finalità di ricerca e formazione con quelle dell'innovazione. Nato nel 2012, il laboratorio *Energy Factory Bari* conta oggi circa 40 ricercatori, un team multidisciplinare sui settori dell'ingegneria elettrica, meccanica, elettronica e informatica, ed è composto da professionisti esperti, ricercatori e giovani neolaureati.



Il team di lavoro composto anche dai ricercatori dell' EFB

# Motore CT7-8X, un accordo importante per Avio

## Una partnership solida che dura da anni per questa famiglia di motori

Lo scorso 30 gennaio è stato firmato a Lynn (presso la sede di General Electric, in Massachussets) il *contract amendment #3* del RRSP (*Risk Revenue Sharing Partnership*) - T700/T6E Series Engine agreement, tra Avio e GE.

Si tratta quindi di un contratto emendato che conferma la nostra partecipazione a uno dei programmi più longevi in termini di collaborazione. Avio contribuisce, infatti, da circa 20 anni.

L'accordo prevede la partecipazione di Avio al 40% di *share* nell'ambito dello sviluppo, della

produzione e della vendita dei motori CT7-8X. Tale accordo arriva dopo due anni e mezzo di costante impegno del team di lavoro (Avio e GE) e sancisce la solidità di questa partnership quasi ventennale sulla famiglia di motori T700/CT7.

È un traguardo importante e motivo di grande orgoglio per i team di Ingegneria, Programmi e Commerciale di Avio: più di 30 colleghi hanno impiegato la loro professionalità per questo risultato.



Alcuni colleghi Avio e GE  
presenti a Lynn

# Avio alla WTUI Conference 2013

## A San Diego l'incontro annuale sulle turbine a gas

La *Western Turbine Users Inc.* (WTUI) è un'organizzazione che opera con intento associativo nel settore delle turbine a gas in ambito industriale. La WTUI coinvolge tutti i maggiori utilizzatori di turbine a gas General Electric (nei vari modelli LM2500, LM5000, LM6000) sul territorio americano, oltre ai più importanti fornitori di servizi di supporto, assistenza e manutenzione associati alle turbine a gas medesime.

L'appuntamento annuale, la WTUI Conference, solitamente si svolge in California e permette a tutti gli addetti ai lavori di avere un confronto tecnico su temi quali la risoluzione delle problematiche registrate durante l'anno trascorso.

L'evento rappresenta anche una buona occasione dal punto di vista commerciale, in quanto favorisce l'incontro tra operatori del settore creando opportunità per trovare nuovi clienti.

Quest'anno l'evento si terrà a San Diego dal 10 al 13 marzo.

La WTUI Conference viene principalmente sponsorizzata dai maggiori *Service Center* autorizzati GE: Avio lo è dal 2008. E dal 2008 Avio partecipa alla WTUI Conference con un suo stand e uno staff di professionisti ottenendo così il risultato di mantenere sempre stretto il contatto con l'OEM (*Original Equipment Manufacturer*) GE e con i maggiori operatori nell'ambito della manutenzione (quali, per esempio, MTU, Air New Zealand Gas Turbines, TransCanada Turbines, IHI). In occasione di ogni edizione della WTUI Conference, i colleghi Avio tengono anche una breve presentazione: una buona occasione per raccontare l'andamento dell'anno trascorso, anche a livello di Gruppo, gli obiettivi futuri e le attività previste nel settore di interesse: *l'Energy and Industrial*, appunto.



I colleghi alla scorsa edizione della WTUI Conference, da sinistra: Luca Agliati, Giulio Antonio Longo, Claudio Vinci, Antonio Errico, Antonio Gaglianella

# Avio al LAAD: una vetrina nel settore aerospazio e difesa

## L'evento più importante dell' America Latina, ad aprile, a Rio de Janeiro

Il LAAD (*Latin America Aerospace and Defence*) è l'evento biennale più importante del settore aerospazio e difesa in America Latina.

Giunto alla nona edizione nel 2013, si svolge a Rio de Janeiro dal 9 al 12 aprile.

Avio partecipa con il suo stand, e in particolare spetta ad Avio do Brasil essere protagonista e rappresentante del Gruppo all'evento.

Al LAAD partecipano le principali aziende brasiliane e internazionali fornitrici di equipaggiamenti da difesa, tecnologie e servizi per le Forze Armate, Polizie e Forze Speciali, servizi di sicurezza, consulenza e attività di agenzia governativa.

L'edizione passata ha visto un totale di circa 26.000 visitatori, appartenenti a 54 nazionalità diverse; 63 sono state le delegazioni ufficiali provenienti da altrettanti Governi e Paesi, con la presenza di 14 Ministri della Difesa da tutto il mondo. Nel 2011 le aziende partecipanti in veste di *exhibitor* sono state 663, di 40 nazionalità, dislocate su un'area espositiva (il Riocentro, nel quartiere Barra da Tijuca) articolata in 21 padiglioni e 5 *hall*. Per la nona edizione è previsto un ulteriore incremento nei numeri della manifestazione, a partire dagli *exhibitor* che saranno oltre 700. Anche la presenza di Avio al LAAD ha seguito dal 2007 in poi una costante crescita: quest'anno oltre 70mq di superficie dedicati faran-

**Le attività e le competenze di Avio do Brasil presentate al LAAD**



Anteprima del design dello stand Avio al LAAD

no da vetrina alle nostre eccellenze.

Avio do Brasil è la società entrata a far parte del Gruppo Avio nel 2011, ed è specializzata in servizi di manutenzione, revisione e assistenza tecnica per motori aeronautici. I motori principalmente supportati sono i GE J85, che equipaggiano i caccia Northrop F5-E/F della FAB (*Força Aérea Brasileira*), oltre ai motori Spey MK 807, installati sui caccia AM-X e per i quali Avio do Brasil si avvale dell'importante supporto della nostra sede brindisina.



## Avio do Brasil è specializzata in servizi di manutenzione, revisione e assistenza tecnica per motori aeronautici

Avio do Brasil conta circa 100 dipendenti, tutti altamente qualificati (alcuni di loro vantano un'esperienza di oltre 25 anni nel settore), e ricopre un ruolo strategico nel settore della difesa.

Avio do Brasil è inoltre certificata ISO 9001:2008. In Brasile è presente attraverso la sede com-

merciale di Rio de Janeiro, nel quartiere Leblon, e le officine che si trovano nella vicina località di Campos dos Alfonsos.

Il management Avio e le persone che lavorano a contatto con i clienti scommettono sul LAAD come opportunità di presenza e promozione di servizi e competenze.

Non a caso, Avio presenta all'evento le attività di manutenzione e *repair* dei motori T700: questi motori in Brasile equipaggiano gli elicotteri Sikorsky S-70 Black Hawk dell'esercito brasiliano e della *Força Aérea Brasileira*, così come i nuovi arrivati elicotteri Seahawk della Marina del Brasile.



I colleghi della sede Avio do Brasil di Campos dos Alfonsos

# Avio e Basket Brindisi, campioni di solidarietà

## La raccolta fondi dei colleghi: 4.000 euro per l'AIDP (Associazione Italiana Persone Down)

Avio, in collaborazione con l'Enel Basket Brindisi, squadra che milita nella Lega A del campionato nazionale di pallacanestro e di cui Avio stessa è sponsor, ha organizzato una raccolta fondi a favore dell'AIDP (Associazione Italiana Persone Down) di Brindisi. L'iniziativa si è svolta nelle giornate del 22 e 23 gennaio ed è stata sostenuta da moltissimi colleghi, sia di Brindisi che di altre sedi: il totale raccolto è stato di 4.000 euro.

Con una donazione minima di 5 euro, oltre a ricevere i gadget della squadra, era possibile partecipare all'estrazione finale di tre premi: maglietta autografata, pallone da basket firmato da tutti i giocatori e la *special edition* della maglietta della squadra.

Durante l'evento di chiusura dell'iniziativa, tenutosi il 29 gennaio nello stabilimento di Brindisi, a presentare i risultati della gara di solidarietà erano presenti i manager Avio, oltre ai rappresentanti di AIDP ed Enel Basket Brindisi. Ospite d'eccezione il cestista Jonathan Gibson.

Gibson, classe 1987, nato in California, gioca nel ruolo play-guardia. Diplomato presso il New Mexico State College, ha proseguito la carriera sportiva negli USA in squadre della West Coast Basketball League; ha militato fino al 2012 nella squadra turca del Trabzonspor ed è da pochi mesi a Brindisi. Definito giocatore dinamico, in grado di ben leggere le varie fasi di gioco, è anche dotato di una mano particolarmente "calda", specie nel tiro da 3 punti. Con l'Enel Basket Brindisi si è qualificato per i *Final Eight*, la Coppa Italia di pallacanestro maschile (svoltasi al Forum di Assago dal 7 al 10 febbraio).

Lo abbiamo incontrato e intervistato, in esclusiva per *about*.

**Intervista a Jonathan Gibson: "Guarderò gli spalti, mettete bene in vista gli striscioni!"**

*Jonathan, è la prima volta che vedi da vicino un'industria aeronautica? Adesso sei più informato sulle attività di Avio, il brand che portate sulla vostra maglia?*

"È la prima volta che vedo uno stabilimento nella mia vita; credo proprio che sia una grande esperienza, del tutto nuova per me. Sono molto curioso di vedere un'azienda del settore aerospaziale. Sono contento di poter visitare la sede Avio di Brindisi e di ascoltare le spiegazioni e informazioni dei vostri colleghi su questo business"



**Come ti trovi a Brindisi?  
Che sensazioni hai provato all'arrivo e durante  
la tua permanenza?**

“In realtà non sono qui da molto, solo otto mesi, ma sono contento: la gente è simpatica, i fan sono calorosi e la dirigenza, il team e lo staff sono persone fantastiche. Sono californiano, abituato a spiagge enormi, qui ho trovato una città più piccola con un bellissimo mare e mi piace molto. Venendo in Italia sono stato attratto anche dal cibo, mi piace molto quello italiano! È un'esperienza culturale importante conoscere nuovi luoghi e vivere in maniera diversa. Prima di Brindisi sono stato in Turchia, un paese altrettanto bello e con un clima piacevole”.



**Siete concentrati e carichi per i prossimi importanti impegni?**

“Siamo concentrati sul prossimo match. Dobbiamo andare avanti passo per passo, è importante per noi guardare al prossimo impegno in calendario”.

**Ci sono molti colleghi che supportano la squadra. Sapevi che abbiamo anche un fan club di Avio che segue le vostre partite?**

“È molto bello, non lo sapevo. La prossima volta guarderò gli spalti, spero mettano striscioni e cartelli bene in vista!”

**Abbiamo raccontato brevemente la tua storia e la bella iniziativa di solidarietà che avete portato avanti. Vogliamo lasciare un tuo messaggio a tutti i lettori del magazine di Avio about?**

“Apprezziamo molto il vostro supporto. Siamo solo all'inizio, ci impegniamo giorno per giorno per chiudere la stagione nel miglior modo possibile. Grazie!”



Alcuni momenti della premiazione con Jonathan Gibson

# Elio e Loris Perona, i gemelli dell'aerografo



## Una passione per il colore e il disegno che inizia da bambini

A parlare, quasi a una voce sola, sono due fratelli gemelli, che lavorano nello stabilimento Avio di Rivalta da circa sei anni: Elio Perona lavora in R&TD Innovazione Trasmissioni, e suo fratello gemello Loris in Tecnologie (Miglioramento e Lean Manufacturing nel centro di prodotto Trasmissioni).

**Saper rappresentare graficamente un'idea, un oggetto o una soluzione è un asso nella manica**

Per passione realizzano opere d'arte con la tecnica della pittura ad aerografo. Si tratta di una tecnica piuttosto moderna: attraverso una sorta di penna collegata a serbatoi

di colore si disegna utilizzando getti costanti di aria compressa. Il disegno si può sofisticare con molti strumenti accessori ed è indicato specialmente per superfici plastiche o metalliche; la tecnica garantisce omogeneità del colore e precisione.

***A quanti anni avete cominciato ad appassionarvi al disegno artistico?***

“Disegniamo più o meno da sempre: abbiamo cominciato ancora prima di imparare a scrivere. Da bambini abbiamo sempre avuto colori e fogli come regali proprio perché ci piaceva tanto.”

***Chi per primo vi ha fatto “innamorare” del disegno?***

“I nostri genitori ci hanno sempre lasciato libertà e motivato a coltivare la passione per il disegno.”

### Con quale tecnica siete partiti? Perché l'aerografo?

“Abbiamo cominciato a disegnare con le matite, le tempere, i pastelli, con tutto ciò che concerne i colori, e provando da subito a personalizzare degli oggetti. Poi, circa 15 anni fa, nostro padre è ritornato dal *Motor Show* di Bologna con un aerografo (che ancora usiamo) appena acquistato, dicendoci: ‘Provatelo, come funziona?’.

E da quel momento, facendo tante ore di esercizio, non abbiamo più smesso.”

### Pensate che la vostra passione sia utile per il vostro lavoro?

“Saper disegnare aiuta sempre a mettere su carta qualsiasi cosa. Anche nel lavoro, rappresentare un'idea, un oggetto o una soluzione in modo grafico è importante.”

### Quante persone vi chiedono un disegno?

“Sono tante le persone che ci chiedono un lavoro o una personalizzazione di oggetti: motociclette, caschi, cellulari o cover, auto, t-shirt, spille. Spesso non riusciamo a esaudire tutte le richieste per questioni di tempo.”

### Cosa chiedono più di frequente?

“In realtà ci chiedono un po' di tutto, senza sapere che spesso non è così facile realizzare il lavoro.”

### La cosa più divertente che vi hanno chiesto di disegnare?

“Forse il lavoro più divertente è stato realizzare in tre ore circa delle grafiche (aerografo e *pinstriping*, tecnica che consiste nel realizzare sottili linee di colore, ndr) su *skimboard* (una tavola da surf corta, ndr) in un *contest* con aperitivo, musica e sfilata in spiaggia.”

### La più difficile?

“Tra i lavori difficili ricordiamo un Ducati Monster con la rappresentazione della meccanica desmodromica sul serbatoio.”

### Il capolavoro?

“Tra i disegni meglio riusciti ricordiamo sicuramente: un casco decorato con un teschio *motor-head* e un orologio da muro con la luna di Méliès.”

### Vi hanno mai proposto o si è presentata l'occasione per decorare un aereo? Vi piacerebbe?

“Non ci hanno mai proposto di decorare un aereo, non capita spesso! Ma perché no? Sarebbe un'esperienza da fare.”





Due tavole da skate decorate con aerografo dai gemelli Perona



# Safety Mindset, la parola alla sicurezza

## L'iniziativa prosegue con la distribuzione dei fascicoli della seconda area tematica

Prosegue il progetto di sensibilizzazione sui temi della prevenzione e della sicurezza in azienda: **Avio Safety Mindset** che, avviato all'inizio di giugno 2012, intende fornire principalmente flash su comportamenti corretti e *best practice*.

A oggi, è stata completata la distribuzione, e la relativa condivisione dei contenuti, di tutti i fascicoli della prima area tematica "I ruoli della Sicurezza" ed è partita la distribuzione dei fascicoli della seconda: "Macchine, impianti, attrezzature ed utensili nei luoghi di lavoro".

Per la prima area tematica, inoltre, è stata realizzata la verifica di apprendimento: i dati non sono ancora stati interamente esaminati ma, da una prima analisi, si può dire che il progetto stia conseguendo buoni risultati.

### CONTENUTI

La prima area tematica descrive le figure chiave della Sicurezza illustrando sinteticamente i principali obblighi, le relative responsabilità e caratteristiche della formazione richiesta (contenuti, durata).

Il primo fascicolo (Parte Generale) propone una rapida panoramica su chi (nell'Organizzazione della Sicurezza) fa cosa. Fornisce maggiori dettagli, in quanto nessun ulteriore approfondimento si presenta nei fascicoli successivi, sul ruolo del Consiglio di Amministrazione nell'individuazione dei Datori di Lavoro, dell'Amministratore Delegato nell'attribuzione dei poteri e della funzione centrale Health&Safety quale rappresentante della Direzione per il Sistema OHSAS 18001:2007.

I successivi fascicoli sono dedicati a:

- Il Datore di Lavoro e suo Delegato (n. 2), con alcuni spunti anche sulla figura del Gestore in relazione ai siti a rischio d'incidente rilevante (ai sensi del D.Lgs. 334/99)
- Il Servizio di Prevenzione e Protezione (n. 3)
- Il Preposto e il Dirigente (n. 4)

- Il Lavoratore e i suoi Rappresentanti per la Sicurezza (n. 5)
- I Lavoratori incaricati alla gestione delle Emergenze e il *Fire Officer* (n. 6)

Nei prossimi mesi il progetto Safety Mindset proseguirà nel rispetto della pianificazione iniziale e sarà esteso a tutti i colleghi.

La funzione Health&Safety sta inoltre progettando iniziative premianti per tutti coloro che daranno prova di conoscenza della materia. L'obiettivo è continuare a migliorare, misurare il cambiamento culturale e arrivare a **zero incidenti**.

**Idee o suggerimenti?  
Potete utilizzare i box di raccolta presenti nelle aree di lavoro oppure mandare una mail a [safety@aviogroup.com](mailto:safety@aviogroup.com)**



# Aeromodellismo, quando volare significa tecnologia e passione

## Cavaggioni, campione italiano e internazionale: “La prossima sfida? I mondiali 2014!”

Il modellismo può sembrare una semplice attività ludica, un hobby per il quale è richiesta una buona manualità.

Spesso, quindi, non si tiene in considerazione quanto possa pesare l'aspetto tecnologico: l'aeromodellismo dinamico, per esempio, prevede che modelli di aereo in scala siano in grado di volare radiocomandati.

La FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*) è una federazione che riconosce oltre 30 categorie aeromodellistiche agonistiche e organizza campionati europei e mondiali per queste specialità.

In Italia, l'aeromodellismo agonistico è gestito dall'Aero Club d'Italia, affiliato al CONI, e gli appassionati sono decine di migliaia.

Il nostro collega, Piermario Cavaggioni, è campione internazionale di questa disciplina e, precisamente, nei motoveleggiatori con motore elettrico.

### *Da quanto tempo lavori in Avio e di cosa ti occupi?*

“Lavoro in Avio da più di 13 anni. Mi sono occupato per lungo tempo di progettazione e calcolo strutturale (Ingegneria), per poi avvicinarmi alla produzione (Tecnologia). Ora mi occupo di Product Support (UBMC).”

### *Quando è nata la tua passione per l'aviazione e per il modellismo?*

“Mi è sempre piaciuto tutto ciò che è tecnologia e innovazione legata al volo. Da bambino mi sono avvicinato al mondo dell'aeromodellismo e non l'ho più abbandonato.”

*Troppo facile collegare la tua passione con l'aspirazione a lavorare in Avio. Ma, in effetti perché un motorista?*

“La mia curiosità e la passione per la tecnologia mi hanno fatto avvicinare ad Avio. Sono molto attratto dal volo e dall'aeromodellismo e ho trovato in Avio un ambiente che ha soddisfatto le mie aspettative. Anche se non a stretto contatto con strutture d'aereo, sono stato coinvolto da subito in molte attività a me congeniali.”

### *La tua passione per il modellismo influisce sulla vita domestica? E su quella lavorativa?*

“L'aeromodellismo a livello agonistico necessita di impegno e costanza. Nel tempo, è diventato parte integrante della mia vita. Una passione a cui ho dedicato veramente tanto: interi fine settimana per fare test e allenamenti. E poi ci sono le gare.”

### *In cosa consiste una gara?*

“La gara è il momento in cui si devono sfruttare nel migliore dei modi le tante ore di preparazione dei materiali e i tantissimi voli di allenamento fatti. Si tratta di prove a punti in cui l'abilità, la concentrazione e l'allenamento fanno la differenza.”

La velocità (che può arrivare a oltre 280 km/h) e l'efficienza del modello devono essere supportate dalle soluzioni tecnologiche adottate nella motorizzazione e nello studio aerodinamico delle grandi eliche (che scaricano nell'aria oltre 6 Kw di potenza).

Le condizioni meteo, poi, influiscono sempre



e costantemente sulle prestazioni di queste macchine quasi perfette.

Le gare a cui partecipo si svolgono sia in Italia che all'estero: Campionato Italiano, *Eurotour* e *World Cup*.”

### Quanto tempo serve per preparare un modello?

“L'assemblaggio del modello è una delle fasi più delicate e coinvolge un intero team di lavoro.

Da anni collaboro con alcuni artigiani russi specializzati in costruzione e sviluppo di aeromodelli da competizione, realizzati in stampi con materiali compositi (kevlar e carbonio).

Lo studio di un modello e la sua realizzazione possono durare un anno intero. Fondamentale poi, per avere successo in gara, è la messa a punto del gruppo propulsivo (formato da motore elettrico, elica e batterie).”

### Da quanti anni pratichi l'aeromodellismo a livello agonistico?

“Mi sono avvicinato al mondo del volo silenzioso e con motorizzazioni elettriche nei primi anni Novanta. Ho partecipato alla mia prima gara con questa tipologia di aeromodelli nel '92 e non ho

più smesso. Prima le gare locali, poi il campionato italiano, poi sono arrivate le competizioni internazionali. Ho vinto numerosi titoli italiani e gare a livello europeo.”

### Quali sono i tuoi successi più importanti?

“Ogni gara a cui ho partecipato mi ha regalato emozioni e mi ha fatto accumulare l'esperienza che è alla base dei continui e necessari miglioramenti. Ricordo con particolare piacere il mio secondo posto assoluto in *World Cup* 2011 e la vittoria del torneo a tappe *Eurotour* 2012.

Da diversi anni faccio parte della nazionale italiana di categoria con la quale ho vinto il titolo Europeo a squadre nel 2009 e il titolo Mondiale nel 2012.

In quest'ultima gara, ho vinto anche la medaglia di bronzo nella classifica individuale.”

### Programmi futuri?

“Compatibilmente con gli impegni di lavoro e di famiglia, vorrei continuare questa mia carriera fatta di tecnica e passione.

Sto già preparando la stagione italiana ed europea 2013, con uno sguardo ai prossimi mondiali del 2014.”



Piermario Cavagioni  
con i suoi trofei

# Copie d'autore: Van Gogh in mostra a Colleferro



Anna Maria Nardi  
con l'opera premiata

Ogni 4 dicembre, da 45 anni, in occasione della festa patronale di Santa Barbara, a Colleferro si organizza una particolare mostra-concorso dedicata a opere di pittura e arti grafiche.

Nel corso dell'ultima edizione, si sono presentati 60 artisti (cinque dei quali colleghi Avio) per un totale di 103 opere in mostra: Anna Maria Nardi, collega della sede di Colleferro, ha partecipato e vinto il 5° premio.

La giuria del concorso, che assegna i premi e classifica le opere esposte, è composta da tre pittori di fama e da un critico d'arte. Il premio consiste nell'acquisto dell'opera che poi rimane al circolo che ospita la mostra o viene donata alla sede Avio di Colleferro.

## Anna Maria Nardi premiata al concorso di pittura di Santa Barbara

Anna Maria lavora in Avio dal 1989. Laureata in Economia e Commercio, da sempre è nella direzione AFC come referente amministrativo della società ELV.

È dotata di una straordinaria capacità nel riprodurre ritratti e disegni. Ma non si tratta di riproduzioni qualsiasi: datele un dipinto di Vincent Van Gogh e ne creerà una copia perfetta.

Il profondo interesse per il pittore olandese vissuto nella seconda metà dell'800 nasce dopo aver visitato una mostra a Roma, che non solo propone alcune famose tele ma anche, e soprattutto, racconta l'uomo, il personaggio. Anna Maria ne è affascinata, si documenta, studia cataloghi, libri, lettere autografe e gli strumenti da disegno utilizzati da Van Gogh, e comincia a riprodurre le sue celebri opere.

Banco di prova, e primo successo, il dipinto noto come "Contadina che raccoglie il fieno".

Anna Maria si attrezza, quindi, con colori, gessetti, pastelli a olio e si tuffa nella pittura, riproducendo moltissimi dipinti, più o meno celebri, di Van Gogh. E poi arriva l'ultima mostra di Santa Barbara, dove la sua riproduzione de "I dodici girasoli", su carta da spolvero, matita e pastelli a olio, viene premiata e acquistata.

Anna Maria ha concesso anche ad *about* di pubblicare alcune sue opere.



"Terrazza del caffè di notte"  
disegnata da Anna Maria Nardi

# Un talento letterario tra gli ingegneri di Avio

UNA BRAVA RAGAZZA  
DI FEDERICA PELISSERO

'Odio questa gente.' mormorò Daisy.  
'E noi siamo uguali a loro. Coraggio Jay, buttalo nel lago.'

**Il racconto di  
Federica Pelissero  
ha vinto il concorso  
letterario "Rivesti l'eroe"**

Il talento e la passione per la letteratura si possono incontrare anche tra gli ingegneri. È il caso di Federica Pelissero, specialista della funzione Materials R&D. Prima della laurea in Ingegneria Meccanica, ha frequentato il liceo classico, e da qui è nata la sua vena di scrittrice. E per la prima volta, lo scorso mese di dicembre, ha partecipato e vinto un concorso letterario.

“Rivesti l’eroe” è il titolo del concorso, promosso da La Stampa; la vincitrice ha visto il suo racconto pubblicato nell’inserito Tuttolibri. Una decina di eroi letterari (Anna Karenina, Lolita, Dorian Gray, il giovane Holden) e una serie di temi (la festa, l’incontro, il viaggio) tra cui scegliere per inventare un racconto.

Federica ha scelto il “grande Gatsby” (dal romanzo di Francis Scott Fitzgerald) come eroe e la festa come tema.

“Una brava ragazza” è il titolo del racconto. Lo riproponiamo qui sul nostro *magazine*, per sua gentile concessione, nella versione pubblicata su Tuttolibri del 22 dicembre 2012.

## Una brava ragazza

Era morto stecchito! Gatsby si ritrasse, a metà tra l’inorridito e l’incredulo. Un cadavere, maschio, giovane, sulla trentina. Chi diavolo era?

Lui e Daisy stavano amoreggiando con gusto nel salone deserto, quando il cadavere rotolò ai loro piedi.

Daisy emise un gridolino e ritrasse la scarpetta dal tappeto dove il morto riposava, inerte, indifferente. Fuori la festa imperversava. La folla ondeggiava simile a un pigro serpente, sempre più traballante mentre le ore si facevano piccole. L’orchestra suonava ‘It’s raining kisses’ di Noel Airman, le poche coppie sulla pista ciondolavano ubriache.

‘Maledizione’ sibilò Daisy, e non sembrava tanto una margherita in quel momento.

‘Che c’è?’

‘È quel viscido ricattatore. Credevo che la tenda fosse un buon nascondiglio.’

‘Mi stai dicendo che l’hai...ucciso tu?’

Daisy aspirò dal lungo bocchino d’argento.

‘Sì, tesoro.’ Disse lentamente. ‘Sapeva di noi’

‘Da.....isy?’

Lei sorrise a denti stretti. ‘Jay, non ti hanno detto che le brave ragazze non vanno tanto di moda in questi ruggenti anni Venti? E non chiamarmi Daisy, io mi sento un’orchidea, un’orchidea velenosa!’

I capelli chiarissimi le si arricciavano in un’onda morbida dietro l’orecchio, fermati da una fascetta di strass con un’unica piuma nera. La gonna aderente color chiaro di luna, decorata di paillettes nere, fasciava le gambe lunghe e snelle come quelle di un airone. Le sue braccia esili tintinnavano di cerchi di giada e d’argento.

Gatsby l’avrebbe ascoltata anche se gli avesse detto di buttarsi in mare con una pietra al collo.

‘Svestilo.’ ordinò lei.

‘Perché?’

‘Ho un’idea. Guarda come ti assomiglia! Lo vestiamo con i tuoi abiti, lo buttiamo nel lago e fuggiamo in Messico. Una vita nuova, tu e io!’

Parlando, Daisy aprì un cassetto.

Fece scorrere velocemente le mani tra le camicie costose, di seta color lavanda, rosa cipria, verde assenzio: colori audaci per un uomo, ma splendidi su Jay, alto, gambe lunghe, capelli biondi ben pettinati, il sorriso del bravo ragazzo americano.

Vestirono il morto, avvolsero il corpo in un tappeto, e uscirono. Nessuno badava a loro.

Dalla folla si levavano risa e schiamazzi. Automobili dai lunghi musci cromati continuavano a riversare favolose bionde platinato, bruno con capelli alla maschietta, rosse fatali in lamé e boa di marabù, al braccio di gentiluomini in completi gessati che lasciavano mance a tre zeri ai camerieri.

A ben guardare, questa folla non era così elegante. Denti d’oro tra i sorrisi, guance butterate, rughe di stanchezza. Le ragazze erano favolose a dieci metri, ma a guardarle da vicino avevano tratti volgari e troppo rossetto.

La crema della mafia americana era qui, in compagnia di attrici, ballerine, giocatori di polo e baseball.

‘Odio questa gente.’ mormorò Daisy. ‘E noi siamo uguali a loro. Coraggio Jay, buttalo nel lago.’

Il morto scomparve nell’acqua nera, e la festa continuò fino all’alba.



## lettere al giornale

Vuoi lasciare un messaggio per *about*? Scrivi a:  
[internal.communications@aviogroup.com](mailto:internal.communications@aviogroup.com)

### Senso di appartenenza

*Mi complimento per la stesura dell'originale giornalino aziendale about (che reputo essere molto esauritivo negli articoli, ricco di contenuti e bellissimo nella grafica). La nostra missione lavorativa in un mondo in continua evoluzione ha bisogno di nuove spinte ispiratrici, del lavoro in team e del senso di appartenenza per il raggiungimento dello stesso obiettivo, che non è solo quello miseramente economico.*

*Grazie di cuore e a presto.  
Saluti da Enzo Acunzo*

### Più persone su about

*Buongiorno,  
mi congratulo per la nuova edizione di about, un magazine di livello per il nostro Gruppo e soprattutto una piacevole sorpresa riceverlo a casa per posta.*

*Se posso suggerire un miglioramento: trovo che le storie e gli articoli dedicati alle persone siano di gran lunga i più graditi considerando la natura del magazine. Appunto una rivista che parla delle persone che lavorano in Avio.*

*Grazie per l'opportunità di vedere pubblicato in forma anonima questo suggerimento.*

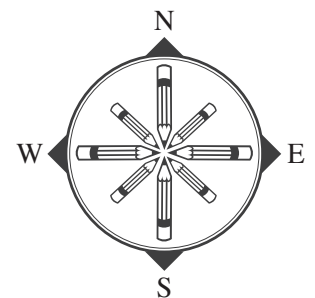
*Saluti, O.S.*

### Più foto

*Mi piacciono molto i numeri con parecchie immagini di colleghi, team di lavoro e prodotti o tecnologia Avio. Sarebbe bello le inseriste sempre!*

*P.D.*

## Le coordinate di *about*



Mail:  
[internal.communications@aviogroup.com](mailto:internal.communications@aviogroup.com)

Community:  
<http://connect.aviogroup.com/about>

Posta:  
**Comunicazione Interna**  
**4° piano Palazzina – Via I Maggio, 99**  
**10040 Rivalta di Torino**

Cari colleghi,  
grazie per aver accolto l'invito a scrivere insieme il nostro nuovo giornale: continuate a farlo!  
Ci piacerebbe che questo diventasse sempre più uno spazio nostro, per condividere idee, talenti, passioni, suggerimenti e spunti di riflessione.  
Un grazie in particolare ai colleghi, di cui pubblichiamo i commenti, che animano la pagina in questo numero!

### Hanno collaborato:

Giorgio Abrate, Luca Agliati, Michele De Luca, Giuseppe Giliberti, Salvatore Miglietta, Marco Murano, Daniela Pappone, Davis Quirico, Mario Rosso, Angela Tessa.



about  
op  
tu

**N° iscrizione 5824 del 09/12/2004**  
Tribunale di Torino

**Nome testata**  
about

**Periodicità**  
trimestrale

**Proprietà**  
Avio S.p.A.

**Direttore Responsabile**  
Deborah Parodi

**Redazione**  
Yari Bovalino  
Avio Direzione Comunicazione  
e Relazioni Istituzionali

**Progetto grafico e impaginazione**  
Pegasus Comunicazione S.r.l.

**Stampatore**  
Intese Grafiche S.r.l.

# GREEN ENGINE FOR AIR TRAFFIC 2020

[www.great2020.it](http://www.great2020.it)



Progetto co-finanziato con il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale POR-FESR 2007-2013