

Avio Aero



SCATTA L'ORAX

AL VIA I PROGRAMMI MOTORISTICI DEL FUTURO.

SPECIALE BORGARETTO

dove si realizza l'anima dei nostri prodotti

DA DUBAI A ROMA

i più importanti eventi degli ultimi tre mesi

SPECIALE CONVENZIONI

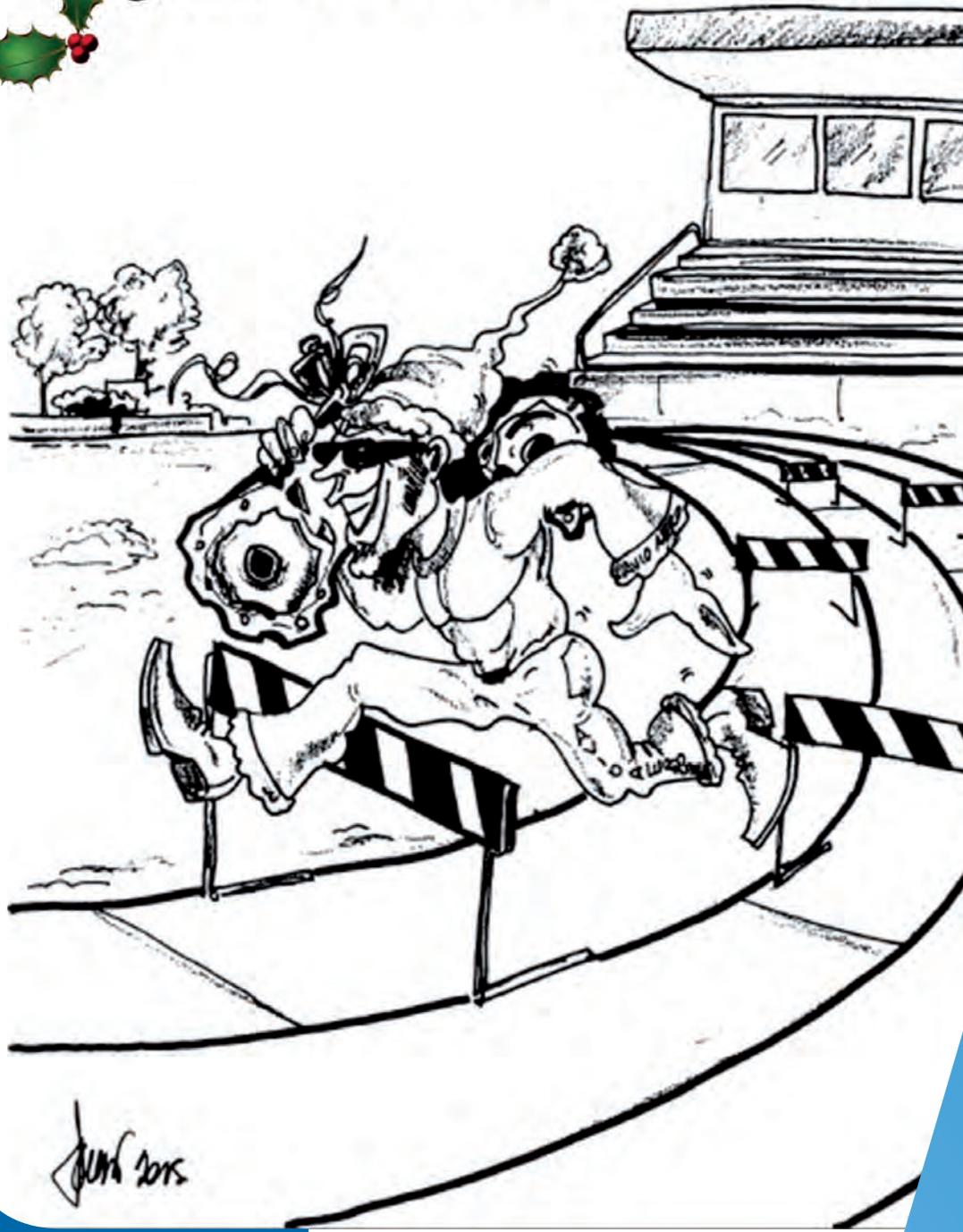
tutti i vantaggi e i benefici per noi di Avio Aero



N°14
DICEMBRE
2015



STAY LEAN TO GO FAST!



Il nostro **vignettista Carlo Polini** ha interpretato, lungo tutto l'anno con la sua matita, ognuno dei nostri GE Belief: **Customer determine our success, Empower and Inspire each other, Deliver results in an uncertain world e, proprio qui sul numero di Dicembre, Stay Lean to go fast.**

Ora tocca a voi! Lanceremo un concorso speciale per interpretare l'ultimo Belief sotto forma di fumetto: Learn and adapt to win. Presto conoscerete le modalità per partecipare!

Su questo numero:
Rimanere agili per muoversi velocemente.
(Stay lean to go fast.)



L'EDITORIALE

Appena sono arrivato in questa azienda, ho subito capito di trovarmi di fronte un grande business!

Qui abbiamo clienti importanti, facciamo prodotti eccellenti, operiamo in un settore in crescita e, soprattutto, le persone sono davvero competenti. Ci troviamo, inoltre, ad avere l'opportunità di costruire una storia di successo sostenuti da una tradizione portante che dura da più di 100 anni.

Il mio primo editoriale per il magazine about, dunque, inizia parlando del GE Belief "Stay Lean to Go Fast." E potrei per prima cosa dire che questo Belief può essere interpretato in vari modi, ma da un punto di vista Supply Chain richiama subito alla memoria il *lean manufacturing*, che è una delle più importanti metodologie adottate nella produzione. Ed è anche molto semplice: vuol dire concentrarsi su ciò di cui abbiamo bisogno per produrre, nelle quantità necessarie e con il massimo contenimento dei costi.

Ma "Stay Lean to Go Fast" porta con sé tanti altri significati più ampi rispetto al semplice essere "lean" da un punto di vista produttivo industriale. Significa essere davvero, e culturalmente, capaci di azzerare la complessità, agire con semplicità e concentrarsi sul cliente (o sul prodotto) così da risultare i più competitivi al mondo.

E cercando di usare questo approccio, anche appartenendo a funzioni come Finance & Reporting, EHS, IT o HR, abbiamo bisogno di chiederci sempre: "come possiamo a fare a semplificare al massimo i nostri processi in modo da renderli

efficaci ed efficienti, da terminare il lavoro e permettere ai nostri colleghi di procedere?"

Mi piace dire solitamente che dobbiamo "fare di più, meglio e più rapidamente". Tutte le 5000 persone in Avio Aero sarebbero i partner di business perfetti se si concentrassero ogni giorno a lavorare su temi che ci rendono migliori il giorno seguente. Il domani deve essere migliore di oggi, giorno dopo giorno, settimana dopo settimana, mese dopo mese e anno dopo anno. In conclusione, questo approccio ci aiuterà a rispondere alla domanda: "come facciamo a costruire la migliore azienda di componenti aeronautici al mondo?"

In questo ultimo periodo stiamo affrontando parecchie complessità e sfide, e vorrei ringraziare tutti voi per gli sforzi che state compiendo. Le cose cominciano ad andare meglio, ma non ancora alla velocità che desideriamo e per questo suggerirei: veniamo a lavoro ogni giorno con atteggiamento positivo. Se entriamo al mattino e pensiamo che "oggi faremo meglio di domani", risolveremo un problema in più, onoreremo un impegno in più rispetto al giorno precedente, ci avvicineremo sempre più alla nostra visione che mette il cliente al centro della miglior azienda produttrice di componenti aeronautici. Lavoreremo insieme per superare le difficoltà, e così otterremo una grande azienda in ottima salute che guarda al futuro.

Michael Sims

Nome testata

about

Periodicità

trimestrale

Proprietà

GE Avio S.r.l.

Direttore Responsabile

Deborah Parodi

Redazione

Yari Bovalino - Managing Editor

Silvia Molin - HR Editor

Anna Zovetti - Engineering and GSC Editor

Michele Laterza - Press and External Media Editor

Stefano Rostagno - Volunteers, Web & Social media Editor

Magdalena Durtan Olivero - Polska Editor

**Progetto grafico
e impaginazione**

WHY Agenzia di Pubblicità

Stampatore

Maggioni Type srl

Via 1° maggio 45

20021 Branzate (MI)

INDICE

N°14 DICEMBRE 2015

BUSINESS & CORPORATE

Nuove sfide all'orizzonte	5
Parola d'ordine: QUALITÀ	6
Grande, grande, grande...	8
Eccellenza navale	10
Silenziosi ed ecologici come libellule	12
È stata una buona giornata?	13



STABILIMENTI E PERSONE

About me	14
Governare gli utensili con semplicità	17
All'insegna del miglioramneto continuo	18



EVENTI

Parlando di industrial internet	20
Taglio del nastro a Zielonka	22
Dal nostro inviato speciale	24



FLASH

Il GLM di ottobre	26
David Joyce a Rivalta	26
Avio Aero agli Aerospace & Defense Meetings	26
Miglioramento continuo a servizio del cliente	27
La nuova Cella LEAP a Brindisi	28
Un interessante primato tecnologico	28
Avio Aero incontra le aziende del territorio	28
A scuola di coaching con campioni della pallanuoto	29
Gli Avio Aero Volunteers non si fermano mai	30

LETTERE AL GIORNALE

31

NUOVE SFIDE ALL'ORIZZONTE

GE Aviation firma l'accordo per un nuovo motore turboelica, Avio Aero prevede un significativo coinvolgimento, a partire da Ingegneria.

Il 16 novembre scorso **GE Aviation** ha annunciato la prossima realizzazione di un nuovo motore turboelica (chiamati anche con il termine inglese *turboprop* dagli addetti ai lavori) scelto da Textron Aviation Inc. per equipaggiare il suo velivolo monomotore (**SETP**, ovvero single engine turboprop). **Textron** è il celebre gruppo industriale americano proprietario anche di Bell Helicopter, e Textron Aviation è l'unità di business che riunisce, dal marzo 2014, i marchi Beechcraft, Cessna, e Hawker.

Con il programma **ATP** inizia così a delinearsi e a prendere forma la visione di Aviation di creare un centro di eccellenza dedicato ai motori *turboprop* in Europa, considerando che **GE** dal 2008 è attiva nel segmento dei *Business Turboprops* (velivoli da trasporto privato con motori turboelica). Quello dei *turboprop* è, infatti, un settore che attualmente vede una netta predominanza dei prodotti realizzati da Pratt&Whitney Canada, seguita da Honeywell. **GE** occupa oggi una porzione minoritaria nel mercato, grazie ai motori della famiglia H80: si tratta di un business che ha notevoli margini di sviluppo, grazie infatti ai minori consumi e all'abbattimento dei costi di volo. **ATP** è, quindi, per **Aviation** un progetto particolarmente impegnativo ma altrettanto proficuo, all'interno del quale **Avio Aero** riveste un ruolo chiave.

A Rivalta, infatti, verrà localizzata l'*operation room* – in fase di realizzazione presso gli uffici della Spina a Rivalta – dove siederà il team che seguirà il progetto, con particolare attenzione agli aspetti che riguardano sistemi, dinamiche e performance.

Avio Aero è responsabile del design di molte parti rilevanti del motore quali sistema, controlli, combustore e turbina di alta pressione. Il tutto dovendo seguire un cronoprogramma sfidante, che prevede che si voli tra tre anni. Un'altra sfida impegnativa per i nostri team di ingegneria, ma non solo.

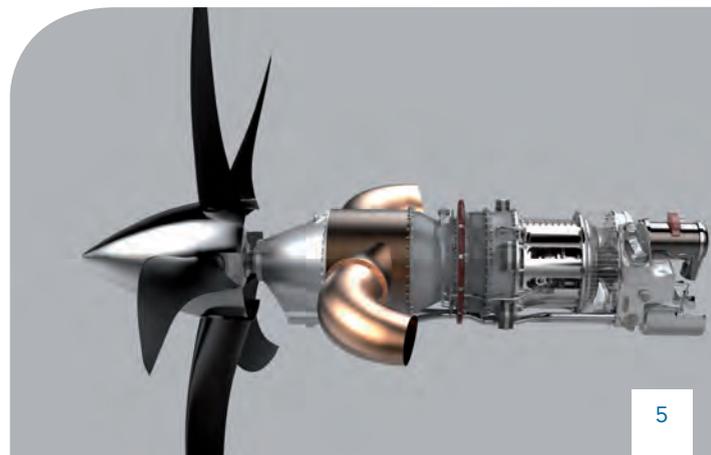
Giorgio Abrate, responsabile della funzione sostiene che "dobbiamo essere ottimisti. È vero che abbiamo molte sfide da vincere nel campo del field (in questo nuovo settore, ndr.), ma Aviation ci sta dimostrando che intende investire su di noi. E lo sta già facendo", dandoci una così grande responsabilità su questo nuovo motore. **ATP** è, per **Avio Aero**, il più importante

momento di discontinuità dal programma **GE90**, che ci vede impegnati in settori nuovi o sui quali non abbiamo avuto un ruolo da protagonista del recente passato. Il programma ci consente inoltre di avere un ruolo cardine nel contesto europeo per quanto riguarda l'introduzione di nuovi prodotti e di tracciare di pensare a nuovi percorsi di leadership anche nel contesto di altri programmi europei. Non perdetevi i prossimi aggiornamenti, sicuramente parleremo ancora di **ATP** e ne seguiremo gli sviluppi!

I NUMERI E LE CARATTERISTICHE DEL NUOVO MOTORE TURBOPROP

- Architettura modulare, robusta, basata sul *turbo shaft* del **T700/CT7** per migliori performance e riduzione dei costi
- Design 3D, in Titanio Alluminio per il compressore: riduzione del peso e generazione di potenza efficiente
- Pale turbine raffreddate per consentire migliori prestazioni e più efficienza nei consumi, grazie all'esperienza di oltre 100 milioni di ore di volo del **T700/CT7** di cui 5 milioni in ambienti caldi
- Componenti strutturali in *additive manufacturing* per riduzione del peso, migliori prestazioni e maggiore durevolezza
- Controllo elettronico di propulsione *integrato* per ottimizzare singolo motore e il controllo del carburante.
- Tecnologie di raffreddamento turbine derivate dal motore **GE Passport**
- Investimenti di circa **400 milioni** nel progetto in Europa
- 12mila le persone di **GE** operative in Europa ad oggi, in 22 paesi. Di queste 1800 sono ingegneri.

Un disegno cad del nuovo motore turboelica GE che sarà prodotto in Europa.



PAROLA D'ORDINE: QUALITÀ

A Borgaretto si lavora al rinnovamento di processi, ambienti, metodologie con ottimismo e impegno trasmessi in primis dal Plant Leader



Giacomo Vessia, Plant Leader di Borgaretto

A Borgaretto ha sede uno dei nostri stabilimenti più importanti, una fonderia dove vengono realizzati, possiamo dire, gli scheletri, gli involucri dei nostri prodotti. È qui che avvengono le fusioni in alluminio e magnesio di alcuni dei prodotti di punta di **Avio Aero**, tra i quali *gearbox* e o i *tank*. Anche questo sito sta vivendo alcuni importanti cambiamenti, a partire dalla *leadership* stessa, recentemente affidata a Giacomo Vessia, che abbiamo intervistato per i lettori di about.

► **Giacomo, sei un veterano di Avio Aero e al tuo secondo mandato come plant leader (Giacomo infatti ha guidato lo stabilimento polacco di Bielsko Biala per 4 anni), quali sono le tue prime impressioni sul sito?**

Ho trovato un ambiente fatto di persone competenti, buona capacità produttiva, in un contesto dove salute e sicurezza vengono sempre al primo posto. Molti dei processi portati avanti a Borgaretto sono manuali e questo da un lato evidenzia l'estrema importanza del lavoro delle persone, dall'altro rende più critica la ripetibilità delle nostre operazioni, un punto di attenzione sul quale dobbiamo lavorare. Ci sono tutte le potenzialità per fare meglio e continuare ad attrarre nuovo lavoro.

► **Quali sono le priorità sulle quali desideri lavorare nei prossimi mesi?**

Qualità, Qualità, Qualità! Abbiamo diversi progetti di miglioramento in corso. Il coinvolgimento delle persone è fondamentale in questo processo. Solo se tutti quanti lavoreremo insieme, potremmo rendere i nostri processi più ripetitivi e affidabili. Iniziamo da un concetto che a prima vista potrebbe essere banale. Miglioriamo l'ordine e la pulizia nelle nostre postazioni di lavoro. Ognuno di noi faccia ordine nei metri quadri che lo circondando. Butti via tutto quello che non serve e, invece, mantenga in buono stato quello che è necessario. In questo modo potremo vedere velocemente quello che va migliorato sia per la sicurezza sia per i processi produttivi. Tutti noi dobbiamo lavorare in un ambiente pulito e piacevole. Dobbiamo lavorare tutti insieme, poche persone non fanno nessun miglioramento. La cosa che mi fa più piacere è essere fermato in officina e ricevere proposte di miglioramento direttamente dai lavoratori. Questo vuol dire che stiamo andando nella giusta direzione. Insieme possiamo davvero fare la differenza, creare il futuro per noi e per le prossime generazioni. Dobbiamo avere fiducia in noi stessi e nel nostro lavoro di *Team*.

► **Qual è il ruolo della comunicazione nel lavoro di tutti i giorni?**

La comunicazione è fondamentale per essere davvero una squadra e per condividere in tempo reale i nostri progressi. Se abbiamo individuato una soluzione per un problema, dobbiamo subito farlo sapere a tutti! Non vogliamo che altri ripetano i nostri errori. Abbiamo messo delle bacheche con degli indicatori in tutto lo stabilimento: rappresentano lo status di Qualità, **EHS** e l'avanzamento della produzione. Sono parametri base che voglio che tutti conoscano e monitorino. Rappresentano le nostre performance e ci aiutano a capire dove stiamo andando, se stiamo facendo quello che serve o se dobbiamo individuare delle azioni correttive. Dando uno sguardo alle bacheche si può capire tutto quello che stiamo facendo anche a livello di investimenti, in particolare per migliorare



Un momento della colata, processo eseguito a Borgaretto per realizzare i casting.

i nostri impianti e macchinari.

La comunicazione è indispensabile nel coinvolgimento delle persone, lo stabilimento è la casa di tutti noi che ci lavoriamo e tutti dobbiamo sapere cosa succede e cosa stiamo cambiando.

► **Concludiamo con un update sul business, quali sono i prodotti sui quali vi state focalizzando e quali sperate di vedere a breve in produzione?**

In questo momento la maggior parte della nostra attenzione si concentra sulla realizzazione delle fusioni per scatole ingranaggio del **V2500**, del **TP400** e del **PW1100**.

L'anno prossimo saliremo nella produzione del **Trent900**, del **GE9X**, del **GE9X** e sui corpi pompa per il cliente **Lear Romec**. Stiamo lavorando per acquisire anche nuovi ordini da **Pratt&Whitney** e da **Airbus**. Vorremmo incrementare il lavoro nel settore elicotteristico, questo ci permetterebbe di aumentare le lavorazioni nell'area del magnesio.

EHS, Environment Health & Safety a Borgaretto

Ambiente, Salute e Sicurezza sono i principi portanti della leadership dello stabilimento di Borgaretto, dove si sta investendo molto per migliorare le condizioni di lavoro. Ci sono importanti progetti in corso, alcuni già in stato avanzato di sviluppo.

È il caso, ad esempio, del piano per la certificazione del sistema di gestione della sicurezza secondo lo standard **BS OHSAS 18001**: entro gennaio lo stabilimento sarà certificato e si tratta di una vera e propria milestone nella storia di Borgaretto!

Il sito è inoltre pilota di due importanti progetti di **Avio Aero** relativi all'igiene industriale (*IHRA*) e alla gestione di polveri combustibili (*Combustible Dust Program*). Accanto a questi programmi, si sta lavorando molto sulla cultura dell'*open reporting*: il sito ha il più alto numero di segnalazioni (*concern*) emesse e la maggior percentuale di chiusura entro 30 giorni. È stata migliorata la sicurezza di oltre 50 macchinari, e altri sono in pipeline insieme a una migliore razionalizzazione dei depositi per lo stoccaggio di prodotti chimici e rifiuti e loro movimentazione.

GE9X

Il sito di Borgaretto si sta preparando per vincere con successo la sfida della produzione del **GE9X**. Il co-design è iniziato a novembre 2014 e allo stato attuale sono stati consegnati i part number previsti. In linea con l'importanza del programma per tutta **Avio Aero**, anche lo stabilimento di Borgaretto è molto impegnato per portare avanti al meglio la produzione del programma, un motore di nuova generazione che rappresenta il futuro in rapido avvicinamento. In questi primi mesi di lavoro non ci sono stati investimenti specifici per la produzione, ma non si esclude che, viste le dimensioni del *main housing*, ne vengano fatti per sostenere i volumi che verranno. La sfida principale sono le tempistiche: il tempo incalza per la consegna dei primi prototipi.

GRANDE, GRANDE, GRANDE...

Un esemplare lavoro di squadra tra nostri stabilimenti e con i partner industriali per dare vita al motore più grande dell'aviazione civile.



Il team di Pomigliano nel CoE Combustori ha realizzato gli shroud del GE9X.

Il **Toll Gate 6** (così si chiamano le fasi di sviluppo e industrializzazione di un nuovo motore) è stato compiuto: il 28 marzo 2016 il **GE9X** - il motore di nuova generazione successore del celebre **GE90**, dal diametro del fan più grande al mondo (per i motori civili), capace di una spinta di oltre 45 tonnellate e che equipaggerà il futuro gigante dei cieli **Boeing 777-X** - dovrà essere montato sul velivolo e acceso per il **FETT (First Engine To Test)**. Si arriverà alla certificazione entro la fine del 2018, ultima fase dopo la quale il motore si potrà definire ufficialmente entrato in produzione. Su about abbiamo seguito fin dai primi sviluppi il lavoro di **Avio Aero** per questo motore di nuova generazione che presenterà performance potenziate rispetto ai predecessori e notevoli progressi per quanto riguarda riduzione di consumi, peso ed emissioni. Un progetto altamente competitivo, cui stanno partecipando più di 500 colleghi tra tutte le nostre sedi, offrendo competenza, passione e sforzi importanti. Per questo motore siamo, come ormai noto, responsabili per la trasmissione comando accessori, per il **Fun Hub Frame** (producendo direttamente a **Rivalta Inlet e Transfer gearbox**) e per la turbina di bassa pressione (**LPT**). Nello specifico, **Avio Aero** ha la **Design Responsibility** (responsabile per la progettazione e produzione) di parti rotoriche, palette, statori, shrouds (parti che funzionano da barriera termica tra il case e le parti rotanti) e casing per la **LPT**. Ed è proprio sul modulo turbina che vogliamo soffermarci, poiché per la prima volta siamo **Module Owner**, cioè abbiamo il compito gestire e coordinare tutti i partner industriali che lavorano

alla realizzazione del modulo: la giapponese **IHI** e la francese **SNECMA**, definiti **RSP (risk revenue sharing partners)**.

Ci soffermiamo, dunque, sul mastodontico lavoro della filiera produttiva, sulla collaborazione a livello di puro **manufacturing** tra le varie sedi **Avio Aero** e i vari partner. Ognuno ha un compito preciso e realizza una parte del mosaico che **Avio Aero** deve vedere e verificare perfettamente nel suo insieme.

Partendo dal partner **IHI**, che si è occupato della produzione dei dischi turbina degli stadi dal 1° al 5°, della stessa sequenza di stadi per l'**ISS (inter stage seal)**, delle pale rotoriche di 1°, 2° e 3° stadio e di componenti come Cone Shaft e C-Sump. Snecma, invece, ha lavorato principalmente al **TRF (turbine rear flange)**, un componente centrale di un sottomodulo che concorre al modulo **LPT** finale. Venendo ad **Avio Aero**, abbiamo un formidabile esempio di cooperazione da parte di ogni nostro stabilimento, con le proprie eccellenze e abilità, che realizza i componenti del modulo turbina di propria competenza per farli pervenire a Pomigliano, centro nevralgico per l'assemblaggio finale, e raggiungere così un unico obiettivo.

Rivalta è il centro di produzione dei dischi e dell'**ISS** per il 6° stadio, oltre che per i primi 3 stadi degli shrouds. Brindisi si occuperà dell'enorme **Casing**, l'involucro esterno della turbina, dal diametro di oltre 2 metri, superiore anche a quello del **GENx**. A Bielsko Biata si producono poi le pale statoriche (nozzles) dal 1° al 6° stadio e i **nozzles**. Cameri, con la specialità dell'**additive manufacturing**, produce le palette degli stadi 5° e 6° in titanio alluminio che rappresentano una delle innovazioni tecnologiche del programma. Infine, Pomigliano è il centro **Avio Aero** che produce 4°, 5° e 6° stadio degli **shrouds** (il 4° e 5° sono ibridi realizzati per la prima volta su un motore) e le pale rotoriche del 4° stadio. Ma è anche il centro in cui è stata completamente riprogettata e riallestita una nuova area (chiamata **CRO&Assembly**, precedentemente occupata da attività di service i cui volumi sono stati man mano ridotti) per la raccolta di tutte queste parti e l'assemblaggio finale del modulo turbina, oltre al montaggio del **Fun Hub Frame** come avviene già per lo stesso componente sul motore **GENx**. "Per realizzare



Il team del CoE Frames con l'enorme casing del GE9X.

la nuova area a Pomigliano abbiamo investito inizialmente circa 2,7 milioni di euro, impiegati per il layout della prima linea di assemblaggio e per tutta la dotazione di attrezzi e utensili” ha dichiarato Michele Barbato, CRO&Assembly Operations Leader. “In prospettiva aspiriamo ad aumentare i volumi di assemblaggio.”

È in fondo lo stabilimento catalizzatore perché è il sito che in un certo senso dirige l'orchestra (per usare un paragone musicale) ricordando scadenze e ordine dei processi.

L'area di assemblaggio è diventata “l'ultimo essenziale anello di una catena molto lunga che vede coinvolti tutti i siti, tutte le funzioni di ciascun sito, oltre a molti fornitori e partner che già da tanto tempo lavorano al programma” come ci spiega Roberto Marrone, **GE9X Manufacturing leader** per **Avio Aero**. “Per avviare l'industrializzazione delle parti in termini di manufacturing, prima che il design fosse completamente congelato, abbiamo lavorato a stretto contatto con Engineering facendo uso di **CPD** (concurrency *production drawing*), che non sono altro che informazioni di design concesse progressivamente secondo un calendario predefinito e in linea con le esigenze del manufacturing. Queste informazioni sono state quelle che hanno anche permesso ai colleghi del Sourcing di avviare l'acquisto di materiali grezzi, utensili e attrezzi secondo le tempistiche del *Manufacturing* e in linea

Il team a Rivalta (Componenti Rotanti) con i dischi della turbina.



con le esigenze di programma. Così anche per la parte di assemblaggio, sono frequenti gli scambi di conoscenza, competenze e tecniche tra team di Ingegneria e *Supply Chain*, sia di *Aviation* che di **Avio Aero**, al fine di perfezionare ogni operazione che sarà sotto la nostra responsabilità”.

Ogni professionista, operaio o ingegnere sta arricchendo notevolmente il suo bagaglio di esperienza e capacità da questo grande lavoro di team insieme ai colleghi americani, come confermato dall'utilizzo di standard e strumenti oggi più che mai comuni oggi più che mai comuni nelle nostre fabbriche: **LOB** (*line of balance*), **PCB** (*plan control board*), **Mebul**, **DWB** (*digital work bench*).

Senza dimenticare metodologie come la *Simplification* e *Fastworks*, che al di là dell'immagine propagandistica, si rivelano, giorno per giorno nel pieno dell'operatività, approcci ottimi per evitare complessità e guadagnare in flessibilità.

“Tutto il lavoro sul campo per il **GE9X** si sta dimostrando forse il più concreto elemento di integrazione per il livello di collaborazione e *teamwork* raggiunto tra funzioni, stabilimenti e i colleghi di *Aviation*. Il valore e il livello del lavoro che offriamo oggi funziona da importante biglietto da visita per i programmi **GE** del futuro, per tutte le persone di Pomigliano e credo di **Avio Aero**. Riuscire con successo in questa sfida, rappresenterà la nostra più grande soddisfazione.” dice in conclusione Roberto.

ECCELLENZA NAVALE

Il nostro centro di eccellenza per la revisione di turbine aero-derivate è il più grande dopo quelli statunitensi, con posizione strategica e tradizione uniche.



Vista dall'alto dello stabilimento di Brindisi.

La versione navale della **LM2500** fu inizialmente progettata a Torino negli anni '60, successivamente trasferita negli Stati Uniti dove venne testata e ritornò ancora in Italia per equipaggiare la prima unità della Classe Lupo (la fregata della **Marina Militare Italiana**) nel 1975. Un prodotto formato da generatore a gas e turbina che segna una tradizione importantissima in **Avio Aero** e per cui la nostra azienda ha progettato e prodotto il package propulsivo comprensivo di turbina a gas (cuore del motore di cui realizziamo *frames*, *accessory gearbox* e *dischi*), il *base&enclosure* (ovvero l'involucro strumentato che la contiene sulle navi), i sistemi ausiliari e il **TCS** (*turbine control systems*, un sistema di automazione di bordo che monitora l'operatività della turbina).

Come il design e la produzione, così la manutenzione e i servizi di revisione completa sono allo stesso modo una tradizione per il nostro stabilimento di Brindisi in particolare. Il sito industriale scelto dalle Forze Armate per i servizi sui motori aerei, ma anche navali appunto. Forte di questa tradizione Brindisi, dunque, ha sempre affiancato alla revisione e manutenzione di motori per applicazioni industriali (**LM2500** e **LM6000** per i quali è un punto di riferimento per il business *GE Distributed Power*), anche il service sulle versioni **LM2500** e **LM2500+G4** per applicazioni puramente navali, servendo ovviamente la Marina

Militare Italiana, ma anche altre marine militari straniere (dal 2000 sono arrivati circa 25 di questi grandi motori per essere revisionati). Diventando inoltre, dall'ingresso nella famiglia **GE**, sito di riferimento (*depot*) strategico di **GE Marine** (parte di **GE Aviation**) e proprio grazie a tale cooperazione a metà dello scorso mese di ottobre anche la Marina Statunitense ha scelto il nostro centro di eccellenza di Brindisi per la revisione di fino a sei turbine **LM2500**. Già da circa un anno, infatti, **Avio Aero** è stata selezionata anche dalle marine militari egiziana e canadese (quest'ultima attraverso l'accordo con **GE Canada**). Durante le attività di service a Brindisi le turbine vengono smontate, ispezionate, ricondizionate, nuovamente assemblate e testate. Dopo il più grande centro revisioni di Houston, in Texas, Brindisi può dirsi a ogni effetto il più grande centro di revisione di **GE** per le turbine classe **LM** per la propulsione marina (ma anche per applicazioni industriali) fuori dal continente americano. Nella fattispecie, le operazioni di service per le applicazioni navali comprendono, oltre ovviamente al motore, anche tutte quelle relative all'intero modulo propulsivo: inclusi quindi i cosiddetti moduli ausiliari (*oil cooling*, sistema carburante, *air system*, condotte di aspirazione e di scarico, controlli elettrici, ecc..).

A Brindisi per le attività di service su motori per applicazioni navali lavorano oltre 40 operai e 20 tra tecnici e ingegneri, è questo il team che assicura ai nostri clienti la full capability per *riassembly & testing*. Per queste capacità la **US Navy** ha scelto **Avio Aero**, e in prospettiva futura potrebbero seguire il suo esempio anche nuove flotte straniere.

Commentando questo successo Riccardo Procacci ha detto che questo è "un altro tassello che va ad allargare e rafforzare ulteriormente la nostra catena logistica internazionale, frutto delle sinergie tra gli stabilimenti industriali del network di *General Electric*, che rappresenta una grande risorsa per l'indipendenza e l'autonomia delle Marine nostre clienti, specialmente in tempi difficili come questi."

LM2500 è la turbina a Gas con numero più alto di ore di

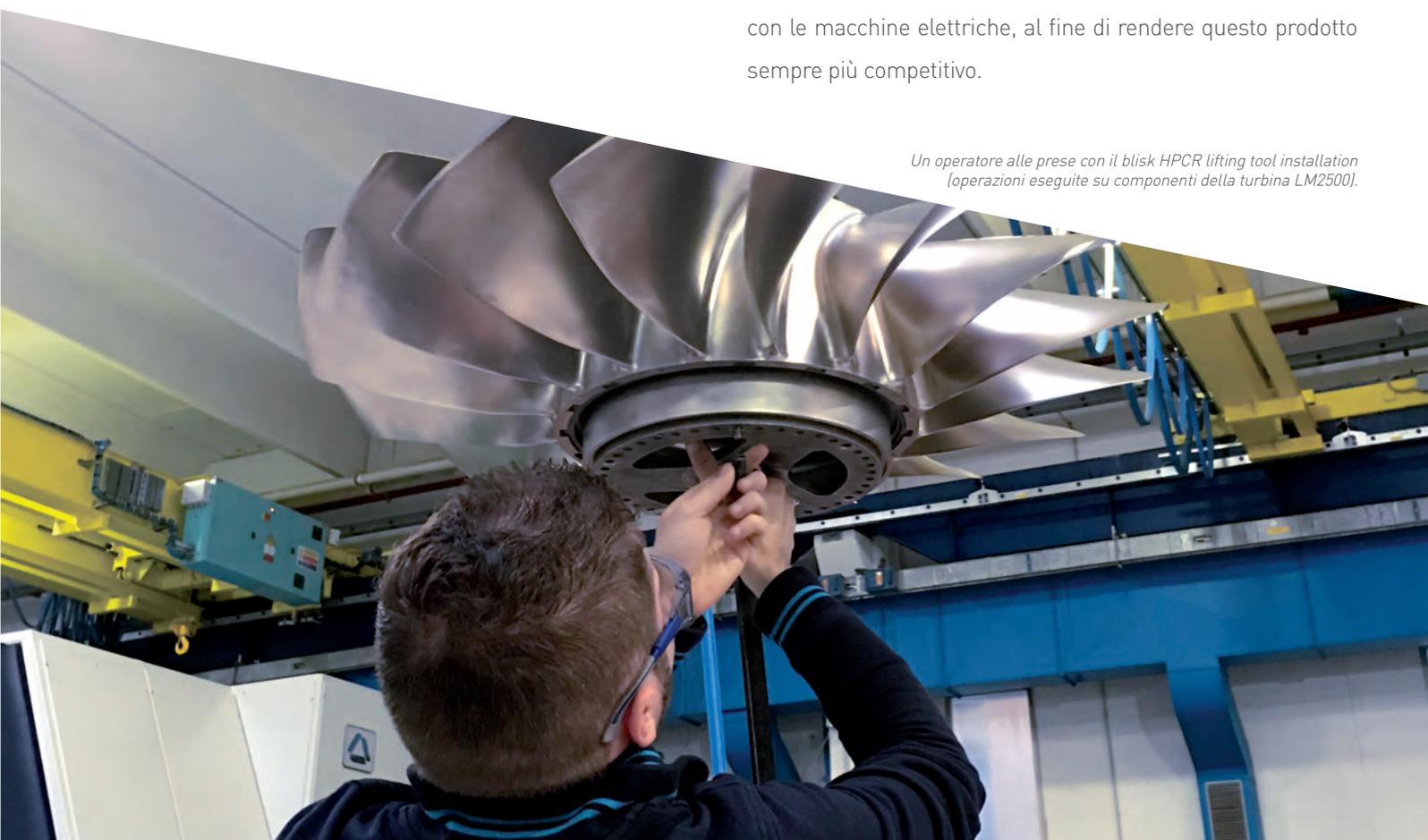


Un operatore a Brindisi impegnato nel HPTR final assembly

operatività accumulate, un best seller. L'utilizzo di turbogas è insostituibile al di sopra di certe potenze richieste, offre la possibilità di generare tali elevate potenze con pesi e dimensioni notevolmente ridotti rispetto agli altri sistemi. I livelli di emissioni e vibrazioni sempre più contenuti su tutto il range operativo, uniti a diverse capacità di performance, rendono il turbogas estremamente flessibile e in sintesi, laddove le potenze richieste risultino elevate e vi siano vincoli di dimensioni o peso, il turbogas a oggi è ancora la migliore soluzione. Oltre ad essere una soluzione altamente affidabile. La ricerca in questo campo è volta soprattutto a sviluppare

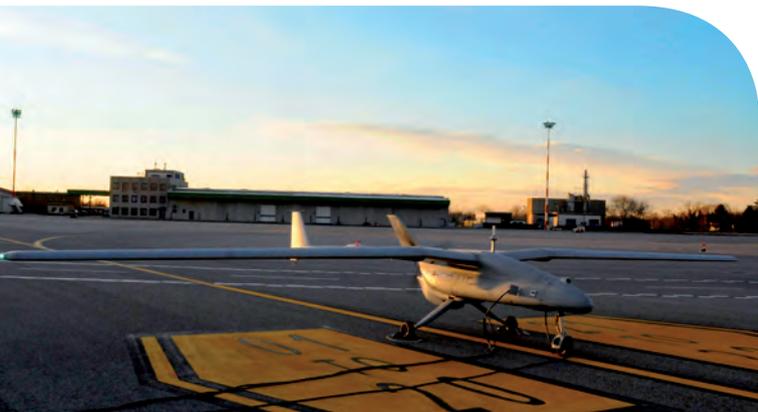
tecnologie e soluzioni che aiutino a diminuire i consumi specifici, l'impatto sull'ambiente e i livelli di emissioni sonore. Le sfide per il futuro riguardano i nuovi materiali - ad esempio le cosiddette leghe trans metalliche e i materiali ceramici - e i nuovi processi produttivi come l'*additive manufacturing* e architetture motore innovative. Inoltre è forte l'interesse verso soluzioni ibride che coniughino l'utilizzo dei sistemi tradizionali con le macchine elettriche, al fine di rendere questo prodotto sempre più competitivo.

Un operatore alle prese con il blisk HPCR lifting tool installation (operazioni eseguite su componenti della turbina LM2500).



SILENZIOSI ED ECOLOGICI COME LIBELLULE

Avio Aero e Selex collaborano a un progetto di ricerca per un sistema di propulsione ibrido per velivoli senza pilota.



Un'immagine del sistema aereo senza pilota Falco EVO di Finmeccanica-Selex ES.

La nostra azienda guiderà il progetto di ricerca **“Gestione ibrida dell’energia per applicazioni aeronautiche”**, finanziato per un valore di circa 5 milioni di euro dalla Regione Puglia e dal Ministero dell’Università e della Ricerca con il coinvolgimento diretto del **Distretto Tecnologico Aerospaziale (DTA)** pugliese. **Avio Aero** sarà dunque affiancata dal Politecnico di Bari, dell’Università del Salento, del **CNR (Centro Nazionale di Ricerca)** di Messina per i prossimi 2 anni in questo progetto di **“maturazione tecnologica”** per lo studio e lo sviluppo di un’architettura di propulsione ibrida basata sulla combinazione di un motore termico e di un motore elettrico. L’obiettivo è confrontare, sotto l’aspetto dei consumi specifici, del peso e delle prestazioni, l’architettura propulsiva tradizionale di un velivolo **UAV** (l’acronimo che sta per *unmanned aerial vehicle*, ovvero velivolo senza pilota) con una o più architetture ibride. Per fare questo, **Avio Aero** utilizzerà come piattaforma di riferimento il sistema aereo senza pilota **Falco EVO** di **Finmeccanica-Selex ES**.

Il **Falco EVO** è un sistema aereo a pilotaggio remoto in grado di svolgere missioni di sorveglianza a lunga persistenza, fino a 20 ore ed è un prodotto di eccellenza nel segmento dei velivoli tattici senza pilota: può installare un carico utile fino a 100 kg, raggiungere una quota di volo di 6.000 metri ed è in grado di svolgere missioni - in linea di vista - con un raggio operativo superiore ai 200 Km. Lo studio di una soluzione propulsiva ibrida mira a garantire una serie di benefici quali: la riduzione

dei consumi, l’incremento dell’autonomia, la possibilità di volo **“silente”** (in modalità puramente elettrica), l’incremento della sicurezza per la possibilità di eseguire l’atterraggio in caso di guasto del motore termico, e la disponibilità di potenza aggiuntiva nelle fasi di decollo e salita. Per **Avio Aero** sarà attivamente impegnato un team della nostra area Ingegneria e il nostro laboratorio multidisciplinare (avviato nel 2010 in collaborazione con il Politecnico di Bari e situato presso lo stesso ateneo) **Energy Factory Bari (EFB)**. **“La sfida più avvincente sarà quella di integrare competenze (come ad esempio quelle elettriche, elettroniche, meccaniche, d’automazione, chimiche) e tecnologie (quali motori a combustione, motori elettrici, convertitori elettrici, batterie, trasmissioni meccaniche, sistemi di controllo) molto diverse tra loro”** ci ha spiegato Giuseppe Giliberti del **EFB**, **“Il sistema propulsivo ibrido è complesso sia da un punto di vista hardware che software ma presenta un ventaglio di potenzialità e di scelte molto ampio. Saperle gestire richiede una forte interazione con il cliente.”** Il futuro dell’aviazione si muove verso soluzioni **UAV** sia per aumentare il livello di sicurezza in volo sia per un aspetto di riduzione dei costi, e il mercato di riferimento presenta dati impressionanti: una crescita dell’8-9% all’anno, il doppio rispetto a quello dei jet commerciali. **“Questo progetto dal cuore italiano - ha detto invece Paolo Salvetti del team Sales Advanced Systems & UAV di Avio Aero - rappresenta per noi un importante passo in avanti in un segmento di mercato, quello dei velivoli UAV, che ha importanti prospettive di crescita e al quale possiamo offrire tecnologie innovative frutto dei nostri continui investimenti nelle attività di Ricerca e sviluppo tecnologico. Questo traguardo l’abbiamo raggiunto anche e soprattutto grazie al lavoro dei nostri ingegneri dell’Energy Factory di Bari con il loro modello di partnership tra azienda e Università che s’inserisce nella consolidata rete di relazioni di Avio Aero con istituzioni nazionali, come il MIUR, con gli organismi di sviluppo e supporto alla ricerca regionale, e con i Distretti Tecnologici, in particolare in Piemonte, Campania e Puglia”**.

È STATA UNA BUONA GIORNATA?

I nuovi strumenti nelle nostre fabbriche che ci aiutano a monitorare, condividere e lavorare in team.

Implementare il *GE Aviation Production System* (**GEAPS**) in tutte le fabbriche è uno degli obiettivi annuali in materia di semplificazione della *Supply Chain* di *Aviation*, e quindi anche di **Avio Aero**. Lo scopo finale è quello di avere “un solo standard all'interno di una sola azienda” applicando e sposando completamente i **5 GE beliefs**.

Il **GEAPS** contribuisce in modo sostanziale a quattro fondamentali elementi: *performance*, *teaming*, *simplification* e *lean*. E si fonda su 3 differenti pilastri: i *Control centers*, la *Layered process review* (**LPR**) e l'*Operations management review* (**OMR**). Andiamo un po' più nel dettaglio, vediamo quali sono i suoi principali elementi e come funzionano.

I *control centers*, rispondono alla domanda: “hai avuto una buona giornata ieri? E come sarà la tua giornata domani?”. Sicuramente molti di voi hanno già visto alcune di queste bacheche nel proprio stabilimento. I *control center* si svolgono a tutti i livelli dello stabilimento, dalla singola cella produttiva fino a tutto il *plant*. Sono brevi momenti quotidiani di condivisione delle informazioni rispetto alle *performance* dell'area e aiutano la diffusione delle informazioni, favoriscono lo spirito di squadra e supportano la definizione delle azioni da intraprendere secondo una scala di priorità. Sono molto coinvolgenti e di facile comprensione grazie a un efficace supporto visivo, che misura i parametri di sicurezza, qualità e consegne.

La *layered process review* (**LPR**) coinvolge tutta la *leadership* dello stabilimento. È un processo molto importante perché tramite verifiche incrociate tra leader e aree produttive aiuta a identificare eventuali punti cui prestare particolare attenzione e, quindi, a formulare i piani di azione. Si basa su domande standard che ciascun *leader* farà a rotazione in tutte le celle dello stabilimento, valutando ogni volta parametri diversi. I parametri oggetto della *review* sono scelti in base alle necessità dello stabilimento (sicurezza, qualità, calibri, efficienza, Work In Progress, ecc.). L'*operations management review* (**OMR**), infine, è una vera e propria guida a supporto

del management e misura lo status di operations, qualità e controlli. Si basa su 8 differenti “capitoli” e, attraverso una checklist, guida lo stabilimento sulle aree da migliorare e sulle azioni da intraprendere per colmare il gap rispetto agli obiettivi. È facile capire come metriche standardizzate, meeting veloci, accuratezza delle informazioni e miglioramento continuo siano ottimizzati grazie all'utilizzo del **GEAPS**, un nuovo modo di lavorare fortemente connesso ai **GE beliefs**.

Il **GEAPS** è in fase di implementazione in tutti gli stabilimenti **Avio Aero**. Le sue bacheche sono già visibili in tutti gli stabilimenti **Avio Aero** e di certo questo nuovo modo di lavorare ci porterà notevoli benefici.

GEAPS focal points

Per eventuali informazioni e chiarimenti i referenti del **GEAPS** nei vari stabilimenti sono:

Rivalta • Luca Centinaro

Pomigliano • Marco Rossi

Brindisi • Ester Galiano

Avio Polska • Jakub Huma



about me!

Il nuovo portale Corporate Benefits e tutte le agevolazioni, i benefit, le offerte speciali dedicate a noi di Avio Aero



Dal 1° dicembre è possibile usufruire di convenzioni aziendali riservate esclusivamente ai dipendenti **Avio Aero** in Italia, accedendo al portale <https://avioaero.convenzioniazionali.it>. Grazie alla collaborazione con *Corporate Benefits*, società leader in Europa per la fornitura di programmi di *benefits* aziendali dedicati ai dipendenti delle grandi aziende, sarà possibile beneficiare di convenzioni, sconti e offerte su un'ampia gamma di prodotti, riservate ai dipendenti e ai loro familiari, semplicemente accedendo al portale.



Il nuovo portale Corporate Benefits



BENEFITS

Per consultare il portale bisognerà effettuare inizialmente una registrazione e ogni mese il sito aggiornerà le convenzioni, le offerte e gli sconti messi a disposizione dai vari fornitori. Le numerose proposte riguardano svariati settori merceologici: auto, moto, enogastronomia, tempo libero, viaggi, tecnologia e moda con i più prestigiosi marchi e le migliori aziende.

Un'altra iniziativa di *welfare* aziendale è rappresentata dall'accordo con il Gruppo Intesa San Paolo (convenzione n. 27638 - da comunicare alla banca) e prevede condizioni agevolate per conti correnti, investimenti, prestiti personali e mutui. L' *HR Council* di **GE Italia** ha lavorato al nuovo sistema nazionale di convenzioni per tutti i dipendenti GE, che include benefit di natura finanziaria e sociale che mirano al miglioramento del benessere dei dipendenti e delle loro famiglie.

In particolare, le offerte di Intesa San Paolo prevedono agevolazioni relative a conti correnti e carte bancarie, investimenti, prestiti, mutui, servizio di garanzia affitto e prodotti di tutela come Abitazione&Famiglia, Proteggi con me, aCasaConMe o Viaggia con me, e ancora la previdenza integrativa, rivolte sia ai dipendenti che ai loro figli. Il meccanismo dei bonus Intesa San Paolo è molto semplice: l'adesione avviene automaticamente con l'apertura del conto o della carta, gli acquisti possono essere effettuati nei punti vendita del circuito e la verifica avviene tramite l'Internet banking.

“Condizioni agevolate alle persone di Avio Aero anche per conti correnti, investimenti, prestiti personali e mutui”

Ricordiamo infine, a disposizione dei dipendenti **Avio Aero**, il programma globale di assistenza, **L'EAP - Employee Assistance Programme** - già attivo da più di un anno, mirato a facilitare la gestione delle difficoltà che incidono sul proprio benessere. La società esterna **WORKPLACEOPTIONS**, che si occupa del

“Agevolazioni e opportunità anche fuori dell’ambito lavorativo per tutti i dipendenti e i loro familiari, che vorranno usufruire di queste convenzioni.”

progetto, mette a disposizione dei dipendenti e dei loro familiari un servizio di consulenza telefonica riservato e personale. Il servizio è utilizzabile telefonicamente al numero verde 800 788 034 o via posta elettronica scrivendo all’indirizzo:

support@worldwideassist.co.uk.

I dipendenti posso godere di molti vantaggi, tra cui la gratuità del servizio, disponibilità 24 ore su 24, 7 giorni alla settimana, servizi di consulenza diretta, riservatezza, supporto indipendente e imparziale. Sul sito www.worldwideassist.co.uk (codice di accesso: **GE**) vengono fornite ulteriori informazioni e articoli utili per quanto riguarda: la vita lavorativa, il miglioramento delle relazioni in ambito privato e lavorativo, orientamento professionale, gestione dello stress, la vita quotidiana, sostegno alle coppie, gestione delle attività casa/lavoro, il benessere emotivo, la salute, la genitorialità, l’orientamento per l’educazione dei figli, l’invecchiamento, l’assistenza per persone anziane, consulenze finanziarie e legali locali.

Convenzioni speciali anche per il tuo pc di casa

Il nostro team di **IT** ha stipulato con Microsoft una convenzione per i dipendenti **Avio Aero** che permetterà loro la possibilità di beneficiare del programma **HUP** (*Home Use Program*) di Microsoft. Grazie a questo programma è possibile ottenere una copia con licenza della maggior parte delle applicazioni desktop Microsoft® Office da installare e utilizzare sul proprio computer di casa. In base al programma **HUP** è possibile acquistare una copia con licenza di

- Microsoft Office for Home Use
- Microsoft Project for Home Use
- Microsoft Visio Professional for Home Use

Si potrà installare e utilizzare questi programmi sul proprio

computer di casa. Sarà possibile continuare a utilizzare il software **HUP** per tutto il periodo di permanenza in qualità di dipendente **Avio Aero**. Al momento dell’ordine alcune versioni o lingue potrebbero non essere disponibili. Per informazioni aggiornate sulla disponibilità del software **HUP**, visitare il sito Web all’indirizzo <http://microsoft.com/licensing>.



Per ottenere l’agevolazione basta accedere al sito Web Microsoft *Home Use Program* e seguire questi step:

- Accedere al sito Web <http://hup.microsoft.com/>
- Selezionare il paese in cui si desidera venga spedito il materiale e scegliere la lingua per la visualizzazione del sito Web.
- Inserire l’indirizzo di posta elettronica aziendale e il seguente codice programma: **04429AA304** (Nota bene: questo codice è stato assegnato all’organizzazione solo per consentire l’accesso al sito. Non è possibile condividere il numero con utenti esterni all’azienda.)
- Effettuare l’ordine in linea che verrà recapitato all’indirizzo prescelto. Il download del software potrà essere effettuato esclusivamente su un computer privato (non **GE**). Durante la procedura di acquisto sarà richiesto di indicare l’indirizzo e-mail privato del dipendente al quale sarà inviato il link per scaricare via Internet il software acquistato. Il prezzo speciale per i dipendenti **GE Avio** è di soli 13,95 € iva inclusa. Nel caso si richieda di ricevere a domicilio anche un DVD come copia di riserva del software acquistato Microsoft applicherà una tariffa a copertura dei costi di imballaggio, spedizione e gestione. In questo caso il costo è di 28,90 € iva inclusa.

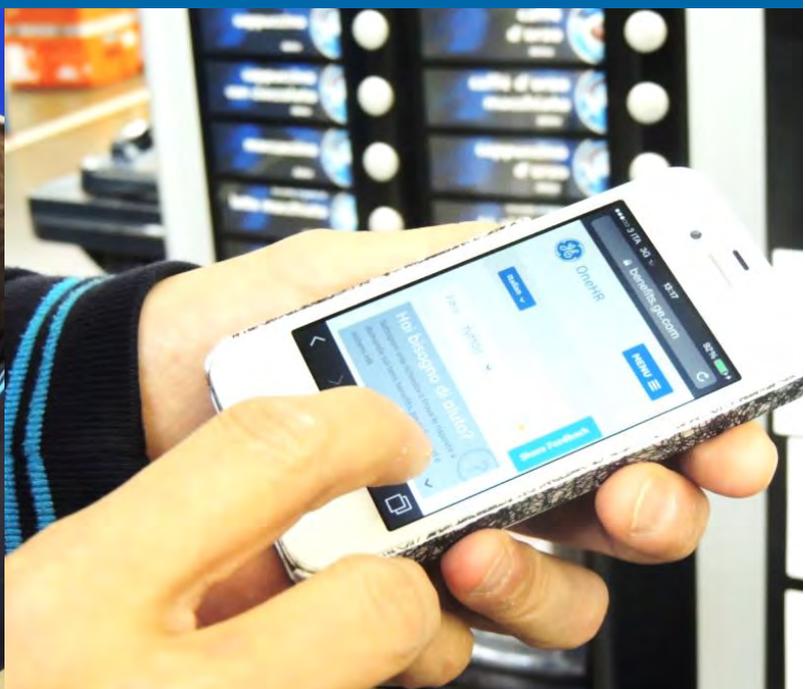




I tuoi nuovi strumenti gestionali

A partire dal 1° GENNAIO 2016 potrai accedere tramite il portale OneHR (onehr.ge.com) ai nuovi strumenti e servizi di amministrazione del personale, gestione della rilevazione presenze, elaborazione dei cedolini paga, prenotazione viaggi e rendicontazione delle spese.

COMODAMENTE DALLA POSTAZIONE INFORMATICA IN STABILIMENTO, OVUNQUE CON IL TUO SMARTPHONE



Amministrazione
del personale



Cedolini
paga



Time &
Attendance



Prenotazione
viaggi



Note
spese

TUTTI I SERVIZI    A PORTATA DI MANO

Avio Aero 
A GE Aviation Business

GOVERNARE GLI UTENSILI CON SEMPLICITÀ

Il progetto pilota per facilitare l'operatività in un'area del nostro stabilimento di Rivalta.

La **Simplification** può riguardare tantissimi aspetti del nostro lavoro quotidiano, molte volte semplifichiamo un processo o un'attività senza nemmeno rendercene conto. Ma in quel momento stiamo facilitando il lavoro nostro e altrui, oltre a ricavare un beneficio misurabile in termini economici, di tempo e non solo. Questa volta, presentando un caso esemplificativo che suggerirà sicuramente analogie e similitudini con tanti altri nostri team, un miglioramento pratico del lavoro quotidiano è nato ed è stato studiato in fabbrica. Nell'area integrata fusioni di Rivalta precisamente, dove arrivano parti semilavorate dallo stabilimento di Borgaretto (i cosiddetti *casting* in magnesio e alluminio, o titanio) e passano a tutta una serie di lavorazioni successive quali: sgrossatura, semi-finitura e finitura. Lavorazioni eseguite tramite macchine che adoperano fino a 300 tipologie diverse di utensili e accessori.

In quest'area da circa un anno Alessandro Felletti e Renato Nobile, due operatori specializzati del *team*, hanno studiato e avviato una sperimentazione pilota (su una macchina alesatrice) di un nuovo metodo per utilizzare al meglio gli utensili, riducendo il rischio d'errore umano, eliminando la parte cartacea superflua e garantendo un aggiornamento in tempo reale dello stato dell'inventario come anche dell'usura dell'utensile stesso. Un documento on line univoco e condiviso da tutti gli utilizzatori di questo tipo di macchinari che così possono tracciare ogni movimento e hanno un quadro chiaro e completo dello stato operativo. Alessandro ha chiamato questo progetto "**GE my tools**" ed è grazie alla sua esperienza in *Supply Chain* che ha avuto l'idea e l'intuizione di mettere in atto questo sistema coinvolgendo anche il team IT e naturalmente il *manufacturing engineer*, Thomas Di Maggio, per il quale "**le semplificazioni veramente utili di un processo non possono che venire da chi il processo lo vive quotidianamente, subendone i difetti e le inutili complicazioni. Quello che dobbiamo saper fare, soprattutto in questa fase di rinascita, è ascoltare questi suggerimenti.**"



Alessandro Felletti e Renato Nobile

▶ Alessandro, qual era la situazione di partenza nell'area fusioni di Rivalta?

Dovevamo ricordare a memoria ogni operazione e fase degli utensili, correndo quindi il rischio di dimenticare qualcosa.

▶ Quanto influiscono gli utensili sulla performance e sulla qualità del prodotto in generale secondo te?

Gli utensili influiscono al 100% sia per quanto riguarda le lavorazioni, sia per la qualità nella realizzazione del particolare di un pezzo. Diversamente i nostri prodotti non si potrebbero realizzare.

▶ Quali sono state le principali difficoltà nell'implementare questa semplificazione?

Durante l'implementazione del sistema ne abbiamo incontrate principalmente due: la prima è stata riconoscere chi poteva darci supporto, la seconda sono i tempi necessari ad avviare la sperimentazione che spesso si sono allungati per burocrazia o subiscono comuni rallentamenti operativi.

▶ Come credi che la Simplification sia stata accolta e si stia diffondendo tra i colleghi in fabbrica?

Molti colleghi, i più esperti soprattutto, ne riconoscono l'utilità, i vantaggi e sono anche pronti a diffondere l'utilizzo di una buona pratica o di un miglioramento tecnico. Dall'altra parte c'è comunque qualche collega avverso al cambiamento, è normale. Secondo me però è bene evidenziare i benefici e promuovere la collaborazione tra *team* e lo scambio di esperienze, conoscenze, mettendo da parte personalismi. È un modo sicuramente efficace per migliorare il lavoro di tutti, contenere gli errori e in un certo modo esprimere creatività in attività spesso ripetitive!

ALL'INSEGNA DEL MIGLIORAMENTO CONTINUO

La nuova cella di produzione esterna ridurrà le inefficienze grazie all'esternalizzazione di alcune attività presso i fornitori locali.



Il nostro collega Javier Lucarelli a Rivalta.

La Cella di Produzione Esterna (**CPE**) è il nuovo progetto di produzione, lanciato recentemente nello stabilimento di Rivalta, che ha l'obiettivo di creare il 10% in più di capacità produttiva, riducendo il numero di ore impiegate per rielaborare alcuni parti critiche, nonché l'alto tasso di ritardi nelle consegne.

Il progetto prevede due fasi principali: la prima fase, volta a ridurre i ritardi è già stata avviata, mentre la seconda fase, che partirà a breve, si focalizzerà sul mantenimento delle nostre principali competenze di produzione a Rivalta, esternalizzando le operazioni non peculiari e specialistiche. Disporre le attività in una scala di priorità rimane l'obiettivo futuro più importante di ogni stabilimento.

Questo nuovo progetto, quindi, prevede il coinvolgimento di diversi fornitori locali -la maggior parte dei quali localizzati nei pressi dello stabilimento di Rivalta- che si faranno carico delle diverse fasi del processo produttivo. Ma l'esternalizzazione non è l'unico scopo del progetto. Abbiamo noleggiato nuovi spazi e nuovi macchinari, e affidato parte della produzione allo stabilimento di Pomigliano. Inoltre, un altro grande miglioramento implementato è stato quello di spostare la produzione di componenti realizzati in precedenza nel centro

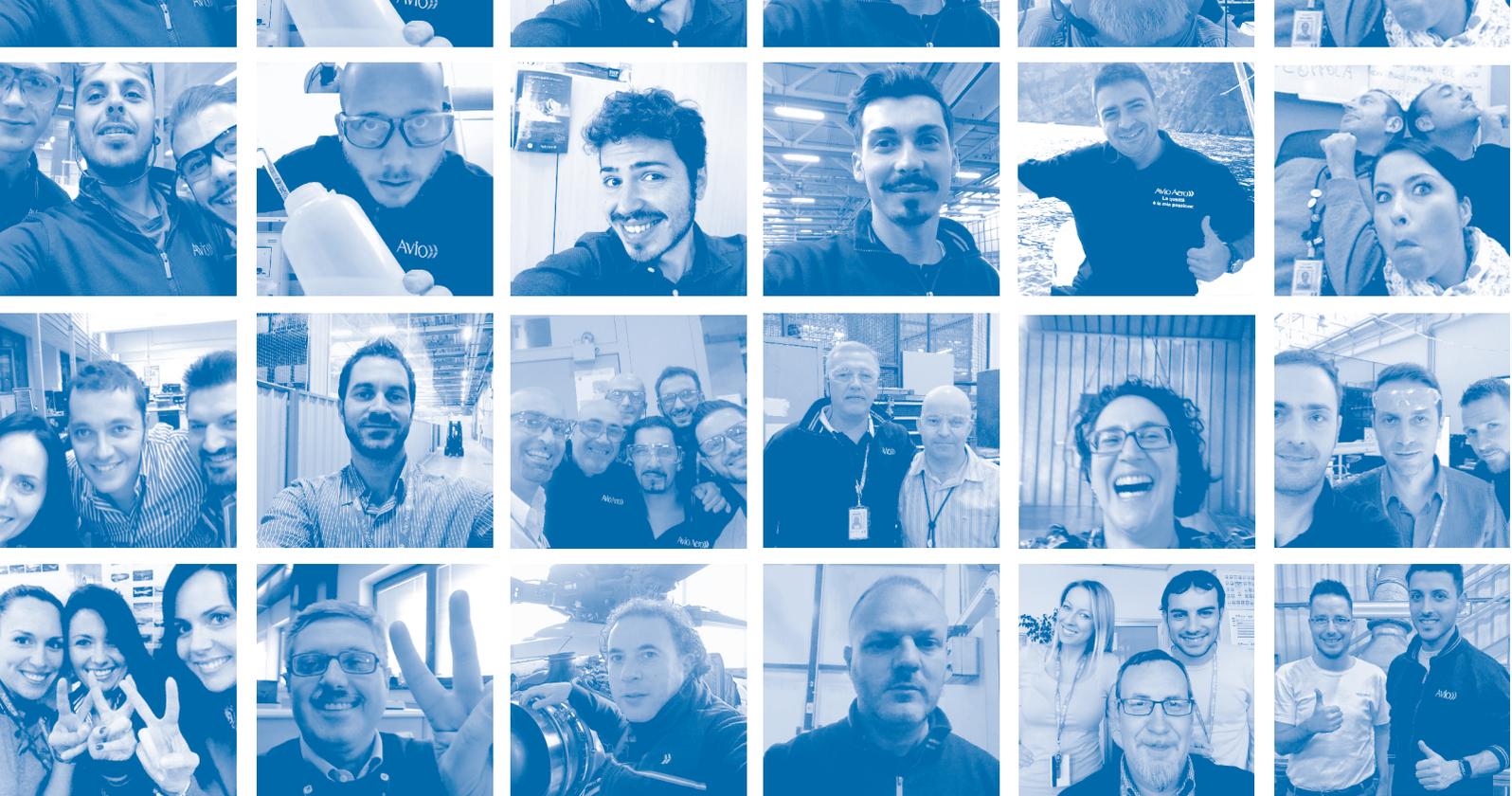
di prodotto Trasmissioni in quello di Componenti Rotanti.

Il programma **CPE** durerà 2 anni circa; un lasso di tempo necessario per risolvere i problemi di capacità produttiva e per pianificare le nostre future lavorazioni. Alcuni componenti fabbricati al di fuori dello stabilimento di Rivalta probabilmente torneranno *in-house*, all'interno del mix dei prodotti dello stabilimento, mentre lavorazioni e processi non strategici od obsoleti saranno affidati alla nostra base fornitori, anche in futuro.

In particolare, il nostro operatore Javier Lucarelli, attualmente impegnato nel training per la produzione dei nostri prodotti presso alcuni fornitori situati a Melfi, ci ha commentato la sua esperienza professionale. **“Lavorare in quest'azienda è un'incredibile opportunità e ne sono davvero orgoglioso. Lavorare da soli, inoltre, non potendo contare su un team e sui colleghi, è sicuramente una grande sfida, che sprona ad affrontare i problemi e a trovare le migliori soluzioni”.**

Progetti come la Cella Produttiva Esterna dimostrano come tutti siano impegnati attivamente a migliorare la situazione attuale, risolvendo i problemi presenti nei nostri stabilimenti, focalizzandosi ancora di più sulle materie prime e sui macchinari, sulla pianificazione degli stabilimenti e della forza lavoro.

Grazie a questo progetto siamo già in grado di osservare alcuni progressi: nell'area **Housing**, per esempio, la capacità produttiva è quasi aumentata del 35%; mentre da dicembre in poi, si potranno già osservare dei miglioramenti nell'area **Ingranaggi**. Questi risultati incoraggianti ci aiuteranno a pianificare al meglio sia il lavoro proveniente dai diversi stabilimenti che i progetti strategici che svilupperemo nei prossimi anni, permettendoci di continuare a concentrarci su ciò che ci rende una delle migliori aziende dell'aviazione a livello mondiale.



GRAZIE!

Continuate a inviarci i vostri selfie all'indirizzo:
avioaero.internalcomm@avioaero.it



A PROPOSITO DI INDUSTRIAL INTERNET

A Roma per l'evento di Avio Aero dedicato ai nostri interlocutori istituzionali.



Riccardo Procacci, accoglie gli ospiti introducendo il tema del dibattito.

Cinque miliardi di persone connesse in rete nel 2020, ognuna con cinque o sei dispositivi, anche indossabili: Internet si prepara a diventare sempre più pervasiva, lanciando sfide sociali che riguarderanno sia la vita quotidiana sia il lavoro e, quindi, l'industria. "Sarà indispensabile una riconversione culturale", ha detto Fabio Vaccarone, *managing director* di Google Italia e membro del *management board* di Google Emea (Europa, Medio Oriente e Africa), nell'incontro sull'Industrial Internet che abbiamo organizzato presso la Galleria del Cardinale a Roma per riflettere su futuro e innovazione insieme ai nostri interlocutori istituzionali. A spingere in questa direzione sono la copertura sempre maggiore anche in zone difficili da raggiungere, i costi ridotti e la possibilità di accedere alla rete da dispositivi diversi dal pc. E' una crescita

che investirà anche l'Italia, nonostante attualmente si trovi al 26° posto in Europa per connettività. "Con Internet - ha rilevato Vaccarone - si sta preparando una rivoluzione pervasiva, tanto che finora abbiamo visto davvero pochissimo".

Si sta diffondendo anche una cultura digitale, considerando che negli ultimi tre anni sono raddoppiate le fonti informatiche consultate su qualsiasi argomento.

È una sfida che investirà innanzitutto il mondo del lavoro. Stime dell'Unione Europea, per esempio, indicano che da qui al 2020 per l'85% dei mestieri saranno necessarie competenze digitali. Sempre nello stesso periodo, nei Paesi dell'Unione Europea ci saranno circa 850.000 posti di lavoro che non potranno essere coperti per mancanza di competenze digitali. 'La riconversione



Da sinistra, Riccardo Procacci, Fabio Vaccarone (Google EMEA), Sandro De Poli (GE Italy & Israel) e Mario Sechi (editorialista de Il Foglio)

“Oggi siamo abituati a pensare in modo lineare - ha osservato, Riccardo Procacci - ma l’Industrial Internet che oggi permette di acquisire informazioni, gestire e prendere decisioni ha una velocità di crescita esponenziale”

culturale è necessaria e, in quest’ottica, Google ha lanciato il progetto “Crescere in digitale”, in collaborazione con ministero del Lavoro e Unioncamere, per diffondere le competenze digitali tra i giovani e avvicinare al web le imprese italiane: a nemmeno tre mesi dal lancio, sono 500.000 gli iscritti al Fondo garanzia giovani. “Oggi siamo abituati a pensare in modo lineare - ha osservato, Riccardo Procacci - ma l’Industrial Internet che oggi permette di acquisire informazioni, gestire e prendere decisioni ha una velocità di crescita esponenziale. Si possono immaginare scenari avanzati nei quali in tempo reale è possibile dire se una macchina sta lavorando in modo opportuno e, se necessario, intervenire immediatamente per correggerla”.

La splendida platea della Galleria del Cardinale - Palazzo Collana, Roma



TAGLIO DEL NASTRO A ZIELONKA

Dopo averne seguito la costruzione sin dalla posa della prima pietra, about celebra l'inaugurazione ufficiale di Polonia Aero.



Il momento del taglio del nastro con in primo piano da destra: Riccardo Procacci, Robert Boroch ed Elżbieta Bieńkowska

Uno dei più grandi e moderni laboratori al mondo per testare le turbine dei motori aeronautici. Il 3 novembre **Polonia Aero**, il consorzio polacco guidato dalla nostra azienda, ha inaugurato il "*Cold Flow Turbine Test Facility*" a Zielonka, un impianto che abbina le competenze scientifiche della Polonia con l'innovazione dell'industria aerospaziale. L'obiettivo del laboratorio è la ricerca industriale e lo sviluppo di attività in campo aeronautico, comprese le attività di test su turbine a bassa pressione destinate ai motori degli aerei.

La struttura è un progetto d'alto profilo sviluppato da **Polonia Aero**, una società scientifico-industriale che

comprende noi di **Avio Aero**, ovvero il partner industriale, il *Military Aircraft Works No. 4*, la *Military University of Technology* e la *Warsaw University of Technology*.

Una quota significativa dell'investimento, circa l'80%, è arrivata grazie ai fondi UE e al supporto dello Stato polacco. La nostra azienda ha fornito la restante parte del finanziamento e del *know-how* del progetto, che ha un valore totale di circa 55 milioni di euro.

Il *Cold Flow Test Facility* è una leva strategica per migliorare il livello tecnologico dei motori aeronautici. Nel 2016, **Polonia Aero** effettuerà i test all'interno del programma tecnologico polacco Innolot, verificando il raggiungimento



Due colleghi di Polonia Aero all'interno della grande test cell.

dei livelli di efficienza richiesti per la turbina di bassa pressione del **GE9X**, il motore di nuova generazione che sarà installato sui **Boeing 777X**.

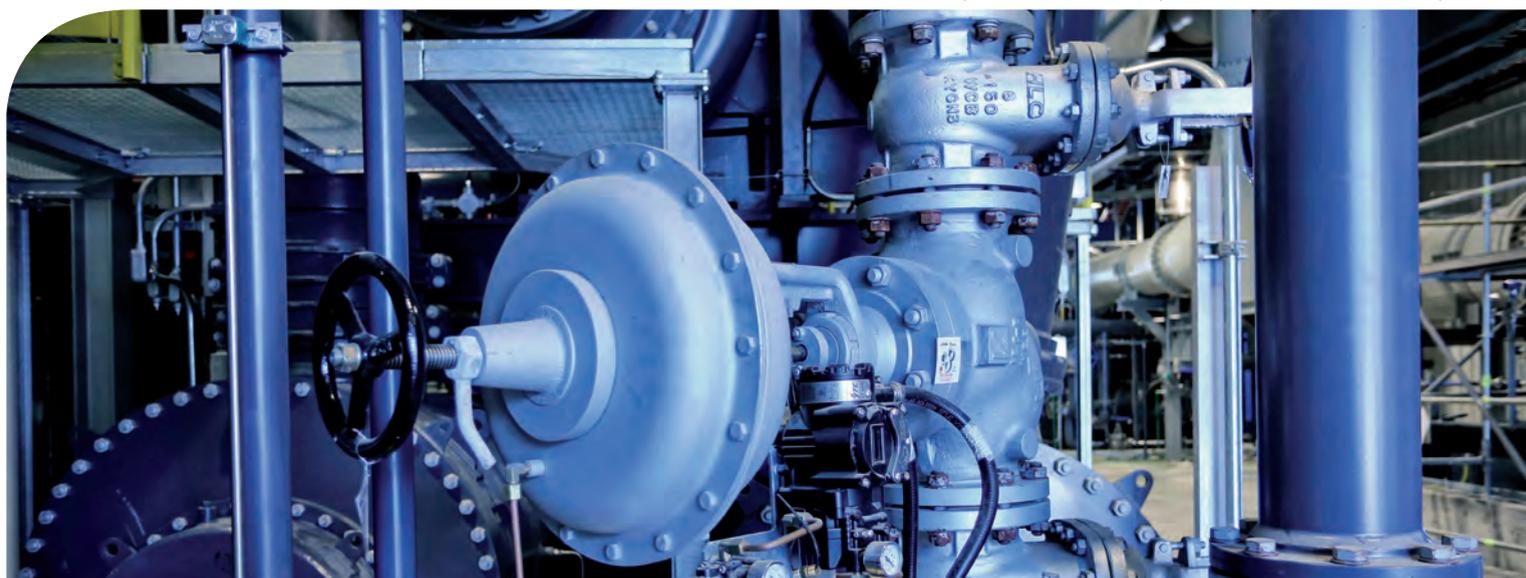
Il nostro collega Giacomo Vessia, in veste di Presidente di **Polonia Aero Ltd**, ha dichiarato: "Questo progetto è una grande opportunità per l'industria aerospaziale e un ottimo esempio di cooperazione tra aziende private e università. Il laboratorio sarà aperto sia ai centri di ricerca, sia ai partner industriali a livello mondiale. Tutte le aziende avranno accesso all'infrastruttura di ricerca e potranno provare le loro turbine e prototipi".

Ma il suo non è stato l'unico intervento. Tra gli ospiti presenti all'inaugurazione c'era anche il Commissario Europeo per il Mercato interno, l'industria, l'imprenditoria e le PMI,

Elżbieta Bieńkowska che ha aggiunto: "Polonia Aero è un grande esempio di impiego eccellente dei fondi UE che unisce l'industria alla scienza. Questo è perfettamente in linea con le strategie di sviluppo promosse dalla Commissione Europea. Dovremmo essere orgogliosi del fatto che questi centri moderni e innovativi siano stabiliti qui in Polonia, a servizio dello sviluppo della cultura scientifica polacca e dell'industria moderna."

"Questo progetto è una grande opportunità per l'industria aerospaziale e un ottimo esempio di cooperazione tra aziende private e università. Il laboratorio sarà aperto sia ai centri di ricerca, sia ai partner industriali a livello mondiale."

Un particolare dell'area compressori all'interno della Test Facility



DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

L'esaltante esperienza professionale e umana al più grande salone dell'aerospazio nel Medio Oriente raccontato dal nostro Security Leader



Orazio Russo insieme a due agenti della Dubai Police che assistevano le operazioni allo Show.

L'*Air Show* di **Dubai** è uno dei più grandi eventi dell'aerospazio mondiale e la fiera di settore più grande nel medio oriente, area sempre più in crescita per quanto riguarda le compagnie aeree: basta pensare a 3 grandi *player* mondiali come *Emirates*, *Etiihad* e *Qatar Airways*. Quest'anno si è svolto nella città capitale di uno dei sette emirati che compongono gli *Emirati Arabi Uniti*, Dubai appunto, dall'8 al 12 novembre. Per noi, in qualità di reporter d'eccezione e soprattutto con l'incarico di seguire la *Security & Crisis Management* presso lo stand di **GE Aviation** allo show, era presente Orazio Russo.

Orazio è *Chief Security Officer* di **Avio Aero** da 7 anni e, dopo aver ricevuto il prestigioso incarico per il Dubai *Air Show*, si è reso anche disponibile con la nostra redazione per raccontarci questa interessante avventura professionale e quello che ha visto a Dubai. Al suo ritorno in Italia, da perfetto corrispondente, ha riportato fatti, sensazioni ed esperienze dei giorni a Dubai. Noi li proponiamo direttamente dalla sua penna:

"Sono atterrato all'aeroporto di Dubai alle 22:50 del 4 novembre (da ufficiale in congedo non ho potuto evitare l'associazione in calendario con la nostra festa nazionale delle Forze Armate, provando un certo senso di conforto), la temperatura era superiore ai 30° pur essendo notte. L'umidità, vicino a uno degli spazi di mare con le temperature marine più alte in tutto il globo, era soffocante. Tutto questo non ha scalfito però di un minimo l'eccitazione di essere al Dubai Air Show come parte di un grande team e e le aspettative che avevo per i giorni a venire.

Ma partiamo dal principio, l'8 novembre è stato il giorno di apertura del salone che si teneva presso l'Al Maktoum International Airport, aeroporto a poco più di 50km dal centro di Dubai, situato nel deserto. Lascio immaginare la temperatura al sole!

L'emozione alla partenza era dunque, come la concentrazione, fortissima: insieme al team della Security **GE Aviation MENAT** (riferito alla copertura geografica, ovvero Middle East, North Africa and Turkey) dovevamo coordinare le attività a tutela della sicurezza e salute durante i giorni dello show, anticipando ed evitando (o per lo meno mitigando) ogni minaccia alla sicurezza e al normale svolgimento del business. Oltre a questo, riuscivo a tenere aggiornati molti colleghi attraverso dei post in tempo reale sull'applicazione mobile "Events" di Aviation.

Lunedì 9 è stato il giorno del grande successo ottenuto dal Sales team MENAT guidato dal mio amico Muhammad Al Lamadani: una commessa da 16 miliardi di dollari per GE Aviation con Emirates per la manutenzione, riparazione e revisione dei motori

che equipaggiano la loro flotta composta da 150 Boeing 777. Ritornando al compito del nostro team di *Security & Crisis Management*, è stato esemplare vivere una collaborazione così efficace e qualitativamente di livello con le forze dell'ordine e le squadre d'emergenza locali presenti all'evento. Preparazione, competenza e organizzazione oserei dire perfette, considerando tutto ciò che accade oggi nel mondo non è da poco sentirsi sicuri in un ambiente e in un territorio tanto lontano e per me non ancora ben conosciuto. Ho ringraziato tutte queste autorità locali durante quei giorni, e mi sento di rifarlo, poiché sia allo show che nel centro di Dubai, ogni cosa era minuziosamente curata sotto l'aspetto della sicurezza.

Abbiamo dunque avuto l'opportunità di trarre esempi operativi e di *know-how* dalla collaborazione, condividendo piani e procedure. Elementi che arricchiscono noi, e i nostri team a cui trasferiamo poi operativamente questa esperienza o la parte formativa di essa. Una delle cose più impressionanti è stata l'*Airshow Clinic*, un luogo che rappresentava la quintessenza dell'assistenza sanitaria: pronto soccorso super completo (da far invidia ai nostri grandi ospedali) e punti di ristoro con acqua potabile per scongiurare rischi di disidratazione. E tutto ciò nel bel mezzo del deserto!

Un ringraziamento forse ancora più speciale va al *team* di *contractors* (i servizi di società di sicurezza locali che lavoravano a stretto contatto con noi di Aviation formando un unico team),

ragazzi che si può dire, letteralmente, "non hanno chiuso occhio", garantendoci supporto continuo, sia all'evento che in hotel, o durante i trasporti, e fino nella logistica e gestione dell'area stand Aviation allo show. Proattivi nel suggerire soluzioni e aiutarci nelle attività più disparate, affinché tutto fosse in vera sicurezza.

Tutto il team *Security & Crisis Management* insomma mi ha permesso di vivere un'esperienza fantastica, dedicandosi a ogni aspetto di coordinamento delle attività e condivisione delle informazioni, facendomi sentire sempre integrato e aggiornato. Cosa assolutamente non trascurabile al lavoro in un altro continente con colleghi provenienti da altri continenti a loro volta. Impressionante anche vedere l'operatività del team *Security* di *GE Global Growth Operation* in quella regione, dove si avvale di un modernissimo centro operativo (**ROC**) pronto a comunicare e aiutare repentinamente in caso di necessità. Senza dimenticare il supporto da remoto ricevuto dal *Global Security team* di *Aviation*: consigli e dritte utilissime giungevano da Evendale in tempo reale.

In conclusione potrei dire di aver vissuto un'esperienza lavorativa quasi extraterrestre, dal momento che ho potuto lavorare insieme a tanti "Angeli Custodi"!

Adam Senatori for GE Aviation



Il GLM di Ottobre

L'ultimo *Global Leadership Meeting* ha evidenziato una situazione in ripresa, seppure con il permanere di alcune criticità. Riccardo Procacci ha aperto il meeting come di consueto, ricordando i confortanti progressi per quanto riguarda le consegne da parte degli stabilimenti di Pomigliano e Brindisi, come anche il miglioramento degli indicatori chiamati *Line Of Balance (LOB)*, ovvero il monitoraggio di attività e processi produttivi rapportate alla specifica pianificazione).

Scarti e ritardi invece, come ricordato anche dal nuovo Leader della nostra *Global Supply Chain*, **Mike Sims**, interessano ancora lo stabilimento di Rivalta dove sono stati avviati piani di recupero per le performance operative con un focus particolare sull'area trasmissioni e in generale su qualità e puntualità delle consegne. **Mike Sims** ha illustrato, a proposito della situazione in fabbrica, come il contenimento dei costi e la riduzione delle giacenze a magazzino continuino ad essere un punto nevralgico sul quale migliorare lavorando. Ha poi concluso agganciandosi alle parole di Colleen Athans, *Global Supply Chain Leader di Aviation*, durante la sua ultima visita a Rivalta: "dobbiamo sentirci parte di un'unica famiglia, il fatto che parecchi colleghi di Aviation lavorino fianco a fianco con voi nello stabilimento è tipico delle migliori famiglie. Tra parenti ci si supporta per affrontare e superare le difficoltà."

Dal punto di vista economico finanziario, raffrontati con i risultati positivi e di crescita che contraddistinguono tutta **Aviation**, i risultati di **Avio Aero** risentono di un calo nei ricavi a causa dei rallentamenti nelle consegne, mentre gli ordini rimangono in crescita, ha spiegato Silvia Iannelli. L'esecuzione del piano di recupero avviato, in questo senso, consentirà la ripresa anche degli indicatori di profitto e margine. A quest'ultimo **GLM** ha inoltre partecipato, incontrando per la prima volta molti colleghi, John Verkamp, il nuovo **CFO** di **Avio Aero**, da 5 anni in **Aviation** e dal 1 ottobre insediato nel suo nuovo ruolo a Rivalta. In chiusura Giorgio Barbero ha illustrato indicatori della funzione *Sourcing* che segnalano diversi importanti miglioramenti e traguardi raggiunti dal team. E Barbara

Preti ha poi sottolineato quanto sia fondamentale in questo momento l'unione e l'impegno delle persone per garantire la velocità della ripresa e dei piani di miglioramento, consapevoli che la base della nostra azienda è fatta da un eccellente mix di competenze, esperienza e dinamismo.

David Joyce a Rivalta

A un anno dalla sua ultima visita, il presidente e CEO di **GE Aviation**, David Joyce, ha voluto ritornare a Rivalta per incontrare il *leadership team* e le persone della fabbrica durante un tour tra le linee di produzione dei nostri centri di eccellenza torinesi. Su www.aboutmagazine.com potrai vedere tutti i contenuti multimediali della giornata trascorsa in **Avio Aero**.



Avio Aero agli Aerospace & Defense Meetings

La *business convention* internazionale per l'industria della difesa e dell'aerospazio giunta alla sua 5° edizione si è svolta il 18 e il 19 novembre scorsi al Lingotto di Torino. I colleghi di *Sourcing* hanno partecipato agli incontri one-to-one programmati nelle settimane precedenti: presso il nostro stand o presso gli stand delle PMI nazionali e internazionali presenti alla manifestazione è stato possibile per i professionisti di **Avio Aero** incontrare, o ritrovare, fornitori e potenziali fornitori di materie prime e lavorazioni meccaniche, trattamenti termici, non distruttivi ed altro ancora.

I nostri colleghi di Sourcing e di Sales all'Aerospace & Defense Meetings.



Quest'anno la manifestazione è stata organizzata in cooperazione con l'**AIDAA** (Associazione Italiana di Aeronautica e Difesa), le cui conferenze – giunte alla 23° edizione – si sono tenute dal 17 al 19 Novembre al Politecnico di Torino e all'Oval del Lingotto. Diversi i temi delle conferenze: dalla ricerca di base sino alle scienze applicate e alle tecnologie avanzate. Significativa la partecipazione di Avio Aero che ha fatto diverse presentazioni nel corso della manifestazione. I colleghi di R&D hanno infatti presentato moltissimi aspetti che ci riguardano da vicino: dalla necessità della ricerca effettuata in maniera collaborativa, al nostro coinvolgimento nella ricerca per il motore green passando per l'additive manufacturing e per gli aspetti tecnici specifici collegati alle diverse lavorazioni dei nostri componenti.

Miglioramento continuo a servizio del cliente

Nello stabilimento di Brindisi da qualche tempo è nato un nuovo, virtuoso, e migliore modo di collaborare con la Forza Armata Italiana, basato sulla costituzione di Gruppi di Lavoro congiunti, sulla trasparenza e sulla realizzazione di strumenti gestionali condivisi. Dai primi mesi del 2014, infatti, *Program Management* e *Global Supply Chain, Military Services*, hanno avviato un progetto di miglioramento assieme al 1° Reparto Manutenzione Velivoli di Cameri, al 13° Servizio Tecnico Distaccato ed all'Ufficio Tecnico Territoriale di Brindisi. Una vera e propria "comunione di intenti", avente l'obiettivo di identificare "*quick-win actions*" per migliorare le performance del processo di revisione dei moduli **RB199** ed **EJ200**. È stato analizzato il processo "*door-to-door*", quindi sia le fasi di responsabilità **Avio**

Aero, che quelle di responsabilità **Aeronautica Militare Italiana (AMI)**, condividendo reciprocamente le informazioni al fine di produrre i migliori risultati nel minor tempo possibile. Da questa assidua collaborazione, che ha visto come sponsor del progetto Corrado Crotti ed il Direttore del 1°RMV, come coordinatori Giorgio Fontana per **Avio Aero**, il Magg. Massimo Mavilio ed il Col. Antonio Montagna per **AMI**, sono nati degli strumenti e dei progetti paralleli. Tra gli strumenti, possiamo annoverare l'oramai indispensabile "control board", un semplice foglio A4 che funge da cruscotto di performance dei programmi **RB199** ed **EJ200** ed il cosiddetto "ultimo miglio", ossia uno strumento di tracking che ha generato un saving del 20% sulle tempistiche di delibera dei moduli. Tra i progetti paralleli, numerosi ed in continua evoluzione, possiamo annoverare il "*Six Sigma training*", tenutosi presso il 1°RMV di Cameri, ma anche e soprattutto la collaborazione con l'Accademia dell'Aeronautica Militare Italiana di Pozzuoli e con il Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università Federico II di Napoli (in particolare, con il team del Prof. Biagio Palumbo, docente di Statistica per la Ricerca Sperimentale e Tecnologica). All'interno del team integrato **Avio Aero – AMI**, infatti, anche 4 allievi dell'Accademia di Pozzuoli (che hanno sviluppato la loro Tesi di Laurea Magistrale sui progetti **RB199** ed **EJ200**) hanno avuto opportunità di partecipare attraverso uno stage a Brindisi, così conoscendone a fondo la realtà. I risultati sono stati eccezionali: gli ultimi due stagisti hanno conseguito il titolo di Laurea la scorsa settimana con 110 e Lode! Una grande opportunità per dimostrare, se ce ne fosse bisogno, quanto **Avio Aero** sia orientata a curare a tutto tondo la soddisfazione del Cliente, fornendo sempre il supporto necessario per il raggiungimento di obiettivi comuni, con un approccio di tipo *Win-Win*. L'interesse nei confronti di questo progetto, inoltre, è arrivato fino anche al

Un momento della discussione della tesi all'Accademia di Pozzuoli.



flash

Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, a Roma, ricevendo i complimenti da parte degli alti vertici della Seconda Divisione. Intanto, il "laboratorio di innovazione condivisa" così creato, rimane ancora operativo, continuando a perseguire ulteriori obiettivi di miglioramento. Del resto, si sa, il miglioramento continuo non si conclude mai.

La nuova Cella LEAP a Brindisi

È in fase di completamento a Brindisi la nuova cella dedicata al case della turbina di bassa pressione del *Leap-X*, una milestone fondamentale per supportare il lancio del programma nello stabilimento. Gli obiettivi che si intendono perseguire sono adeguata capacità produttiva, alto livello qualitativo e, naturalmente, la massima sicurezza per gli operatori. La cella rappresenta lo stato dell'arte della lavorazione per asportazione di truciolo per componenti di queste dimensioni, rappresenta inoltre il modo migliore per far affrontare al Plant di Brindisi una sfida fondamentale ed appassionante che si chiama *Leap*. Nel prossimo numero di about vi daremo nuovi e maggiori aggiornamenti.

La cella LEAP a Brindisi, vista dall'alto.



Un interessante primato tecnologico

Il Programma di Ricerca **IMPACT**, finanziato dalla Comunità Europea nell'ambito del **FrameWork 7**, ha l'obiettivo di sviluppare metodologie innovative che consentano di velocizzare il processo di design dei combustori per motori aeronautici. In questo contesto, **Avio Aero** ha lanciato nel 2011 la metodologia **QDRV** (*Quick Design and Rapid Validation*) indirizzata al *Design-for-Additive* di componenti combustore e la loro validazione sperimentale tramite prove di combustione a bassa pressione.

A conclusione del progetto **IMPACT** lo scorso 3 novembre è stata effettuata la prima accensione di un "*sector combustor*" in cui non solo i sistemi di iniezione ma anche le pareti raffreddate tramite multi-holes (migliaia di fori di diametro inferiore al millimetro) sono realizzate interamente in *Additive Manufacturing*. Nello specifico si parla di "*Direct Metal Laser Sintering*" di polveri in CoCr, ovvero una tecnica di 3D printing con materiali ad alta temperatura alternativa all'uso di processi convenzionali.

Oltre ad essere il primo prototipo mai prodotto e validato da **Avio Aero**, i liners in **AM** costituiscono un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del *All-Additive Combustor*, che è oggetto di ricerca nel progetto **MAESTRO** (Cleansky2).

Avio Aero incontra le aziende del territorio

Lo scorso Ottobre lo stabilimento **Avio Aero** di Brindisi, centro di eccellenza europeo per la revisione e manutenzione delle turbine classe **LM**, impiegate nella propulsione navale e nell'industria energetica, ha aperto le porte ai fornitori locali. All'evento, organizzato insieme a Confindustria di Brindisi, hanno partecipato complessivamente oltre 70 aziende della filiera produttiva locale per i settori dedicati alla fornitura di beni e servizi nei diversi settori industriali.

"Il legame con il territorio è molto sentito ed è già saldo, ma possiamo fare di più e meglio..." ha dichiarato il direttore dello



Una "Mela per la vita" con i colleghi di Brindisi.

stabilimento, Gioacchino Ficano, durante il suo discorso di apertura dell'evento.

Lo stabilimento brindisino di **Avio Aero**, dunque, guarda alle sfide e alle opportunità di sviluppo con occhi sempre più vigili sulle risorse già disponibili localmente. Presenti all'incontro anche Angelo Guarini, Direttore di Confindustria Brindisi e Alessandro Coppola, Direttore degli Affari Istituzionali di **GE Italia**.

Ai potenziali fornitori è stata illustrata la localizzazione e le capacità produttive dei diversi Business **GE** in Italia, e di **Avio Aero** nello specifico, elencando poi i vantaggi competitivi derivanti dalla collaborazione con questo network, le regole di ingaggio dei fornitori e i principi etici del gruppo **General Electric**.

Lo stabilimento, che attualmente conta circa 700 dipendenti, si prepara alle future sfide tessendo rapporti sempre più consolidati con aziende, istituzioni, Università e centri di ricerca sul territorio, attivando sinergie che evolveranno in collaborazioni di sempre maggior successo, a beneficio dell'economia locale e anche nazionale.

A scuola di coaching con campioni della pallanuoto

Il *Women Network* di Pomigliano ha organizzato, lo scorso 12 novembre nell'Auditorium Romeo della nostra sede partenopea, un workshop che ha destato un forte interesse e che era basato sull'attività di *Mentoring & Coaching*. La conferenza, quindi, è partita dall'associazione del *Belief* "Empower and Inspire each other" con il significato del Mentoring: una persona che ispiri e sia proiettata verso la leadership. Relatori e ospiti speciali alcuni campioni di pallanuoto come Andrea Scotti Galletta e Amaurys Perez, ma soprattutto, a portare la sua testimonianza in qualità di Coach e perciò formatrice anche di leaders, Barbara Damiani.

Barbara è stata campionessa di pallanuoto femminile con la Delandro Fuorigrotta nel 1983 e nel 1984, dall'85 all'87 vice-capitano della Nazionale Italiana di Pallanuoto, giocando fino al 2009 e già divenendo allenatore della prima squadra e delle giovanili per l'ATI Acquachiara (associazione sportiva fondata nel 1997 tra le più importanti nel panorama sportivo nazionale ed internazionale).

L'occasione del workshop è stata colta per parlare di inclusiveness, ovvero accettare opinioni e idee diverse, rispettare l'individuo e valorizzare la diversità, anche per incrementare partecipazione e impegno in ambienti professionali. Fino ad arrivare ad aspetti fondamentali del coaching e della relazione con i propri coach: il confronto quotidiano e la riflessione guidata con lo scopo di coinvolgere le persone.

La differenza, anche di genere, nello sport come nel lavoro deve risultare un elemento vincente, persino in ambienti tradizionali come ad esempio la pallanuoto. Barbara ha superato la radicazione di queste difficoltà affidandosi al team, perché possiamo vincere come un team o perdere come individui.

L'evento del Women Network a Pomigliano d'Arco.



Gli Avio Aero volunteers non si fermano mai

Continuano, e sempre con una grande partecipazione, i progetti di volontariato degli "Avio Aero Volunteers".

Al lancio dell'iniziativa per la raccolta dei tappi di plastica per la Casa di Accoglienza "La Madonnina" di Candiolo (To) è seguito il successo della giornata per la lotta alla sclerosi multipla. La vendita delle mele della vita ha permesso di raccogliere fondi in tutti gli stabilimenti GE Italia: è stato un grande successo anche la raccolta in Avio Aero. Ma gli "Avio Aero Volunteers" non si sono fermati. Un nutrito team di colleghi del Sourcing di Rivalta di Torino ha infatti organizzato una mezza giornata di volontariato presso la Onlus Laura Vicuna di Rivalta. In un pomeriggio di attività i volontari hanno completamente ripulito tutto il parco e la zona antistante la struttura dalle foglie che in questo periodo dell'anno cadono copiose e necessitano di essere spazzate. Ma non è tutto...

Il team legale e ITC di Rivalta di Torino ha dato il proprio importante contributo: un pomeriggio di supporto al Sermig di Torino. I colleghi hanno dato una mano in cucina oltre a preparare pacchi umanitari. E a breve inizierà la distribuzione dei pacchi di natale della Lega del Filo d'Oro.

Una ottima annata per gli Avio Aero Volunteers che si concluderà nel migliore dei modi.

Intanto grazie ad ognuno di voi per l'importante supporto! Perché ognuno di noi può fare la differenza.

I nostri colleghi a Laura Vicuna



LETTERE AL GIORNALE

Giovedì 26 novembre è stato il giorno del Ringraziamento: il Thanksgiving Day in America è molto sentito e ricorda le origini degli Stati Uniti con i primi migranti. Così Mara Palcisco ha pensato di condividere la festa con tutti i suoi collaboratori del team Qualità. Mara e Paul hanno cucinato il classico Tacchino all'americana e la Pumpkin Pie, un tipico dolce di zucca, mentre ogni partecipante ha portato un piatto cucinato. Chi come me non sa cucinare senza correre rischi...ha invece contribuito portando bibite, piatti etc. Ne è risultato un pranzo ricchissimo, dagli antipasti, ai primi, secondi, torte salate e dolci di ogni tipo. Eravamo tantissimi in sala Giorgieri e tutti hanno apprezzato l'iniziativa, il buon cibo e lo stare insieme nella pausa pranzo. Il Thanksgiving è un'occasione per ringraziare per ciò che si ha e per ciò che si è ricevuto dalle persone nell'anno. Così, pensando anche a chi ha bisogno, Qualità ha organizzato una colletta alimentare di prodotti non deperibili da portare in beneficenza. Quello che vedete nella foto e già stato imballato e verrà consegnato al Banco Alimentare del Piemonte con sede a Moncalieri. A questo primo carico speriamo di aggiungere tanti altri prodotti, con l'estensione della colletta a tutta la popolazione Avio sino al 15 dicembre. Il cuore di Avio Aero batte sempre più forte!

Michela Ceste



Ecco le nuove "isole caffè" e aree snack in Avio Aero...presto questi nuovi visual saranno in ognuno dei nostri stabilimenti.

A.Z.

SCRIVI AD ABOUT

Ci piacerebbe che questo diventasse sempre più il nostro spazio, 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!

Vuoi vedere
il tuo messaggio, il tuo suggerimento,
la tua foto o un tuo commento pubblicato su about?
Puoi scriverci in qualsiasi momento...ecco le coordinate:
Mandaci una mail a AvioAero.InternalComm@avioaero.it

Usa il tuo smartphone, tablet o pc...
scrivici visitando la versione digitale di about
www.magazineabout.com
E guarda ancora più contenuti foto e video.

Inviaci lettere o foto tramite tradizionale posta interna a:
Comunicazione
4° piano - Via I Maggio, 99
10040 Rivalta di Torino

Ringraziamo per aver collaborato a questo numero

Giorgio Abrate, Luca Agliati, Roberta Anzano, Giovanni Battaglia, Alberto Cavallaro, Luca Centinaro, Suzana Chakrokh, Sabatino Covone, Valentina D'Agostino, Augusto De Rosa, Daniela Dell'anna, Antonella Di Maio, Jessica Dotto, Cristina Faccia, Giulio Favilla, Giuseppe Ferramosca, Cristina Mariola, Danilo Mazzotta, Carolina Molin, Flavia Negretti, Antonio Peschiulli, Mario Ravaioli, Giuseppe Sammali, Raffaele Sepe, Rinaldo Siccardi, Danilo Spaccasassi, Fabio Turrini, Giacomo Visaggio



IN COPERTINA:

Il team dell'area CRO& Assembly per il GE9X a Pomigliano



Avio Aero

A GE Aviation Business



Season's Greetings!
Auguri!

Avio Aero supports
Lega del Filo d'Oro Onlus.



lega del filo d'oro