

Anno XV

15 - 30 giugno 1989 / n° 316 - 317 / lire 7000

PIANETA
TERRA

AVVENIRE



**WELCOME
TO MALAYSIA**

*Dancer in Malaysia
May 1989
Garlotta*

Parliamo con Bruno Cortinovis di Air Littoral. Un esempio di come si sia affermato il terzo livello oltre frontiera. Una crescita costante, i rapporti con Air France, qualche dubbio isolato, e poi il servizio charter, la propria base di Montpellier a disposizione per l'assistenza tecnica

TERZO LIVELLO SECONDO AIR LITTORAL

di Mauro Ferri

In dodici anni di vita Air Littoral è diventata la seconda compagnia aerea regionale francese: una crescita media del 40% ogni anno, in un paese che, a differenza del nostro, ha visto lo sviluppo di una rete capillare di servizi di terzo livello, arrivando ad avere una compagnia aerea per ogni regione. Proprietà di un imprenditore di origine italiana, monsieur Robert Da Ros, Air Littoral ha visto di recente l'ingresso nel pacchetto azionario della Société de Banque Occidentale, filiale del Credito Lionese, che ne ha rilevato il 49%.

Con questo fresco afflusso di capitali il vettore francese si prepara ad affrontare la gran competizione degli anni novanta, in linea con la rigorosa strategia di gestione fin qui condotta. Lo sviluppo costante, dopo un inizio avvenuto in sordina, l'ha vista formarsi una flotta di 27 aeromobili, dal piccolo Bandeirante (Emb 110, da 18 posti) al recentissimo arrivo del Fokker 100 (71 posti in business class e 30 in turistica).

Nel 1981 Air Littoral operava solo con il piccolo Bandeirante - dice Bruno Cortinovis, che da Bergamo ne cura la rappresentanza e la promozione - e ora è previsto l'arrivo di



altri tre Fokker 100 entro la fine del 1990. E' una crescita costante, che dimostra come la compagnia abbia affrontato seriamente il mercato, a piccoli passi, senza manie di grandezza. Accompagnando con gradualità la crescita del traffico delle linee di terzo livello, con l'aumento delle richieste Air Littoral ha provveduto ad accrescere la propria flotta, sia come numero di aereomobili che come capacità degli stessi.

Nel 1981 Air Littoral è uscita dai confini francesi ed ha avviato diversi collegamenti in Europa, notevolmente incrementati negli ultimi tre anni grazie alla collaborazione con Air France. Da Marsiglia, Bordeaux, Lione, Montpellier vengono servite le città di Francoforte, Bruxelles, Amsterdam, Londra, Barcellona e Madrid; da Nizza le nostre Firenze, Milano e Venezia; a Lione è collegata ancora Venezia ed infine, con volo Air France operato con gli ATR 42 di Air Littoral, è collegata Marsiglia a Milano. Gli aeromobili impiegati sulle rotte italiane, oltre al già citato ATR 42, sono il Bandeirante sulla Nizza-Firenze e il Brasilia sulle rimanenti rotte, con servizio a bordo gratuito comprensivo di bevande alcoliche, aggiunge Bruno Cortinovis. Nel 1989 Air Littoral è entrata nella Iata, e ha già stretto tutta una serie di accordi bilaterali con diverse compagnie europee. Ci auguriamo che lo stesso accada presto anche con Alitalia. Infatti siamo convinti che i collegamenti di tipo interregionale tra Italia e Francia siano destinati ad avere un grosso sviluppo, per cui abbiamo avanzato alcune richieste di nuove rotte tra Nizza, Lione e un certo numero di località dell'Italia centro-settentrionale.

I rapporti tra i vettori maggiori e vettori di terzo livello sono molto importanti per il destino di questi ultimi. Lo si vede in Italia, ma a questa sorta di legge non scritta non sfugge nemmeno la Francia.

In fondo il ruolo fisiologico di un vettore di terzo livello è quello di integrare la capillarità dei servizi del vettore maggiore. E' un po' quello che avviene negli Stati Uniti, dove ciascun vettore importante controlla, in relazione ai propri "hub", uno o

Foto Roberto Fausini



più vettori di terzo livello. Avviene lo stesso fenomeno anche in Europa? Posso rispondere solo per quanto riguarda la situazione francese, dove è chiaro che per ogni vettore regionale è importante operare in collaborazione con Air France, per sfruttare al meglio le interconnessioni con le rotte di grande traffico. Che ci sia questa collaborazione è vero, anche se certe volte sorgono alcuni dubbi, come nel caso di richieste di assenti che "dormono" un po' troppo a Parigi.

C'è da chiedersi, ma collaborano o non collaborano?

Air Littoral significa anche voli charter. Un comunicato stampa informa: "Il settore charter della compagnia sarà strutturato nel 1989 con mezzi e strumenti operativi adeguati a soddisfare la domanda tuttora crescente della clientela". Il vettore francese è ben inserito nel mercato dei voli charter. Al punto di svolgere un im-

portante servizio di intermediazione, noleggiando a chi li richieda non solo i propri aerei, ma anche e soprattutto quelli di terzi.

In Francia chi ha bisogno di un charter chiama Air Littoral. E' una cosa diventata d'uso comune. E' una importante funzione che da un anno abbiamo cominciato a commercializzare anche in Italia. Fortissimo nel proprio paese dal punto di vista tariffario, qui da noi il prezzo sale a causa dei voli a vuoto, per cui possiamo fornire aeromobili a tariffe normali.

Trovate comunque uno spazio nel mercato?

Sì, soprattutto a causa della mancanza di aeromobili che si registra in Italia non appena cresce la domanda.

Per finire la "scuola".

Dall'inizio del 1988 Air Littoral ha creato una scuola superiore per gli studi in materia aeronautica, la E-

sma, Ecole Supérieure des Métiers de l'Aéronautique. L'obiettivo è preparare i giovani diplomati alla carriera nel mondo dell'aeronautica, per diventare piloti, hostess e steward, meccanici, dirigenti.

Non dimentichiamo che la richiesta di personale competente per il settore aeronautico sarà pauroso nei prossimi vent'anni. E' una tendenza che coinvolgerà tutto il mondo, non solo la Francia o l'Europa.

Mentre i vettori investiranno moltissimo per potenziare le flotte, mentre assisteremo all'enorme crescita della domanda, tutte le prospettive di sviluppo troveranno il loro punto debole nella carenza di personale competente, di specialisti. Per questo è stato deciso di creare a Montpellier Languedoc-Roussillon, sede centrale di Air Littoral, una scuola di formazione per le professioni aeronautiche. L'Esma è già frequentata da studenti provenienti anche dall'estero.

GLI AEROMOBILI DI AIR LITTORAL*

| Aeromobile | Esemplari | Passeggeri | Equipaggio | Velocità | Alt.ne crociera | Motori (turboelica) |
|----------------------------------|-----------|------------|-----------------|----------|-----------------|---------------------------|
| Emb 110 F2 <i>Bandeirante</i> | 5 | 18 | 2 | 420 km/h | 3000 mt | 2 Pratt & Whitney PT6-A34 |
| Metro II | 6 | 18 | 2 | 480 km/h | 5000 mt | 2 Garret |
| Nord 262 | 4 | 25-27 | 3 (con hostess) | 390 km/h | 5000 mt | 2 Turbomeca Bastan VI Cl |
| Emb 120 <i>Brasilia</i> | 6 | 28-30 | 3 (con hostess) | 520 km/h | 10.000 mt | 2 Pratt & Whitney Pw 118 |
| Atr 42 | 5 | 42-50 | 3 (con hostess) | 500 km/h | 7600 mt | 2 Pratt & Whitney 120 |

* Un Fokker 101 è operativo da giugno di quest'anno. 71 posti classe "affari" e 30 turistica. Ne sono stati ordinati altri tre, tutti operativi entro il 1990

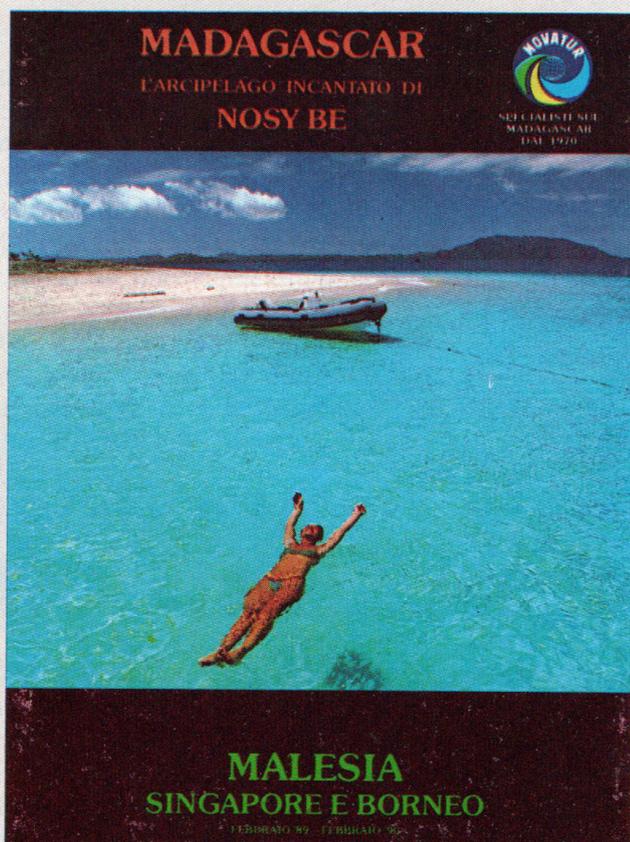
L'Esma è già frequentata da studenti provenienti anche dall'estero.

La scuola forma il personale navigante tecnico, cioè i piloti, il personale navigante commerciale, cioè hostess e steward, i meccanici aeronautici e i dirigenti tecnici e commerciali; per tutti coloro che lo richiedano sono anche disponibili i corsi per imparare l'inglese aeronautico.

Il personale docente è composto da professionisti di trasporto aereo, che esercitano la loro professione in diverse compagnie aeree; la scuola è dotata di un simulatore di volo e di laboratori audiovisivi. Per le lezioni in quota, oltre alla flotta di aeromobili già citata, la scuola dispone di un TB 20 Trinidad e di due Beechcraft, il Baron 58 ed il King 200.

E poi Air Littoral si occupa anche di tutto il settore collaterale al trasporto aereo - conclude Bruno Cortinovis - mettendo la propria base tecnica di Montpellier a disposizione di altri vettori. Una officina che serve anche aerei di grandi vettori.

Quello che si suol dire un vettore completo.



MADAGASCAR

- Soggiorni mare nell'incantevole arcipelago di Nosy Be e delle Mitsio
- Tour del Madagascar alla scoperta dell'Isola Continente
- Circuiti nell'estremo sud in fuoristrada nel regno dei Mahafaly e Antandroy
- Le foreste e le Riserve Naturali del "Santuario della Natura".

MALESIA

- Soggiorni nelle isole di Tioman, Pangkor e Langkawi
- Visita delle Riserve del Taman Negara con le antichissime foreste e del Borneo (Dayaki e Orang Utan)
- Tour della Malesia visitando i più importanti centri culturali e artigianali
- Singapore e Bali