

Carlo Galiotto

# **ANCHE IL TEMPO VOLA**

**STORIE DI UN PILOTA DI LINEA**



cartabianca

© 2022 Cartabianca Publishing  
Tutti i diritti riservati

Cartabianca Publishing snc  
Via Crociali 12  
40138 Bologna BO  
info@cartabianca.com  
Tel. 051 5870996  
cartabianca.com

Editing: Paola Arosio, Diego Meozzi  
Impaginazione: Diego Meozzi  
Copertina: Edoardo Rizzo - edoardorizzo.com  
Illustrazioni di copertina: Aleksangel, Muchmania  
Foto: Aeronautica Militare / 313° Gruppo (85, 88), Archivio Me-  
nico Snider (146), Archivio Oggiano (20), Aslanozcan / Envato  
(30), Gianfranco Beting (96), Carlo Galiotto (81, 93, 121, 137,  
140, 151), Ajay Goyal / flickr (43), Istituto Tecnico dei Trasporti  
e della Logistica "Francesco De Pinedo" (18), Kunday / Envato  
(133), Greg Lam Pak Ng / flickr (70), Brian Scott / flickr (38) Eric  
Stronsoem / flickr (46), Tambaya Coffee Shop (109), Tjabeljan /  
flickr (129), Elio Vergati (95), Alan Wilson (20), Elena Zeni (24)  
Illustrazioni interne: Ben Aveling (55), MrAurum (51), Vauro  
Senesi (27)

Grazie a Lorenzo Dalla Valentina e Andrea Morando

Prima edizione Cartabianca: dicembre 2022  
ISBN: 978-88-888-0545-0

*Non c'è niente di più bello dell'istante che precede il viaggio.  
L'istante in cui l'orizzonte del domani viene a renderci visita  
e a raccontarci le sue promesse*  
Milan Kundera

*La mia vita è stata soltanto un lungo viaggio*  
Carlo V d'Asburgo

*Verrà il tempo in cui la terra sarà molto noiosa da abitare,  
quando sarà diventata tutta uguale da un estremo all'altro  
e non si potrà neppure provare a viaggiare per conoscere,  
per distrarsi un po'*  
Pierre Loti

# PREAMBOLO

Signore e Signori, *Ladies and Gentlemen*: benvenuti!

Non serve che vi allacciate le cinture di sicurezza, potrete usare i vostri telefoni cellulari quando vorrete e persino fumare una sigaretta per rilassarvi se non reca disturbo a chi vi sta accanto. Anche il tempo vola: si parte...

Aeroporto di Francoforte, una sera d'inverno, la voce via radio dalla torre di controllo: «Alitalia 4-1-9, vento calmo, autorizzati al decollo pista 1-8».

L'aereo è un MD-80, i suoi due motori liberano tutta la loro spinta, i fari illuminano l'asfalto, la linea centrale tratteggiata scorre via sempre più velocemente.

Alla rotazione<sup>1</sup> le ruote si staccano da terra, i fari puntano il buio, inizia il volo, il carrello rientra con il solito concertino meccanico di pompe idrauliche e portelloni.

I contorni al neon della città si irradiano ancora sotto di noi, i tentacoli delle autostrade via via si rimpiccioliscono, poi soltanto le luci di paesi, di villaggi e di singole case, segnali di vita intermittenti tra gli strati nuvolosi, come lampare in mezzo a un mare nero.

All'improvviso si fa buio anche a bordo, solo il flebile alone delle luci d'emergenza mentre tutto il resto si annulla: i pas-



**1** Al raggiungimento della velocità di rotazione (VR), il pilota tira a sé la cloche o la barra laterale (*sidestick*) per sollevare il muso dell'aereo, al termine della rincorsa al suolo per il decollo.

seggeri non se ne avvedono perché al decollo le luci in cabina vengono attenuate quasi completamente ma nel *cockpit* in un attimo si oscurano gli strumenti di navigazione, il radar meteo, i pannelli luminosi della radio, le indicazioni dei motori e degli impianti: senza un indizio, senza che un qualsiasi avviso di avaria provenga dai computer per spiegare cosa stia accadendo.

L'autopilota si disconnette, ho le mani sui comandi, da adesso la cloche e le leve dei motori rispondono soltanto ai miei impulsi manuali.

L'aereo continua la sua salita nelle nubi, si avverte l'inizio di una turbolenza, diventa probabile la formazione di ghiaccio, bisogna salire di più per uscirne, per tornare nel sereno.

Provo un senso di vuoto, di frustrazione, una fitta istantanea e dolorosa strozza la mia voce in gola, la sento uscire deformata, quasi un ringhio mentre dico al mio secondo: «Calma, ragioniamo... Da cosa può dipendere?»

I pensieri si affollano, mi impongo di metterli in ordine, in fila per uno: prima gli schemi, poi l'esperienza... *Check list*, esperienza... Istruzioni, esperienza... Nozioni, esperienza... Addestramento, esperienza... È un alternarsi di elementi cognitivi che scorrono come i grani di un rosario e che quanto meno restituiscono una serenità spirituale da trasmettere anche al collega che mi sta seduto accanto.

L'aereo intanto attraversa una turbolenza ancor più violenta, forti scrosci di acqua e grandine schiaffeggiano la fusoliera e martellano i vetri. Ogni mio muscolo, nervo o tendine è teso nella condotta manuale. *Spinta e assetto* ripeto a me stesso, confidando nei motori che mantengo al massimo.

Finché non “sbuchiamo” sopra alle nuvole. Generosamente, tutte le stelle e persino una falce di luna restituiscono un

riferimento mentale e tridimensionale alla mia coscienza, quel nudo, bonario e semplice orientamento da argonauta.

Bisogna decidere...

Cercare di rientrare a Francoforte chiedendo una guida direzionale al radarista che segue il volo da terra (un quadratino tra i tanti sul suo schermo) dovendo però riaffrontare il buio, le turbolenze, con il serio rischio di altre complicazioni, di fare ghiaccio, di stallare? No, non ancora.

Trovare una soluzione...

Le procedure scritte nei manuali e conosciute a memoria non prevedono questa avaria complessiva dei sistemi.

Mentre continuo il pilotaggio a mano verso sud dove almeno il tempo migliora, chiedo al copilota di estrarre tutti i *breaker*<sup>2</sup> dei generatori di corrente e degli strumenti di navigazione lasciando raffreddare i loro circuiti elettrici per due minuti. Due interminabili minuti sul cronometro meccanico, la sfera fosforescente dei secondi che procede a minuscoli scatti. Due giri della lancetta e gli interruttori vengono reinseriti, uno per volta e i circuiti elettrici adesso dovrebbero scuotersi, ricevendo di nuovo l'alimentazione.

Invece non succede nulla

Altri 30, 40... 41... 42 secondi...

Improvvisamente le luci si riaccendono.

Poi anche tutti gli strumenti motore, poi i computer e gli strumenti di navigazione<sup>3</sup>.

|||||

**2** Piccoli interruttori rotondi che agiscono un po' come i fusibili delle automobili.

**3** Si capirà dopo l'indagine basata anche su altri casi analoghi, che un fulmine aveva colpito l'aeroplano durante uno dei voli precedenti generando un campo magnetico che aveva agito come una sorta di virus. Furono subito adottati i provvedimenti necessari per impedire che in seguito si ripetesse una tale avaria.

Poi il mio respiro che si placa, e la mia voce che adesso è meno rauca mentre dichiaro che continueremo verso Milano, la nostra destinazione.

Poi il mio secondo che sorride mentre mi mostra fieramente il pollice.

Dopo l'atterraggio, al parcheggio, osservo i passeggeri che sbarcano sereni, del tutto ignari di quei cinque minuti e di quanto fossimo stati prossimi a un finale molto meno banale.

Sul piazzale do uno sguardo a quelle ali che hanno sostenuto nel buio tutta la mia fiducia, tutta la mia determinazione, tenendo insieme tutto quanto c'era da tenere, titanio e cherosene, sangue e idee. La tensione con il suo aritmico, sfibrante effetto sul "benessere" arriverà ben più tardi di questa notte. Il prezzo da pagare sarà cumulativo, un forfait di emozioni che come un'ombra imprescindibile prima o poi mi raggiungerà esigendo il pegno della cifra totale.

È il mio lavoro...

# LA VITA È UN *CHECK-IN*

Cosa hanno in comune pilota e passeggero? L'orologio.

Che si tratti di un volo breve, come da Firenze a Roma, o di lungo raggio intercontinentale diretto oltre l'oceano, è sempre il tempo che governa, che determina il valore, il merito, la fatica, la distanza e perfino la paura: la proverbiale paura di volare.

L'ansia di partire e soprattutto di arrivare (in orario!) agisce come una molla. Dunque – caricati per bene – diventiamo noi stessi bilanciere, lancetta, cronografo, suoneria, allarme: *Dai! Dai! Vai! Vai!*

A casa, mentre prepariamo i bagagli, mentre finiamo di vestirci, guardiamo e riguardiamo l'orologio e poi di nuovo altre dieci volte ancora in taxi o in treno, mentre stiamo andando verso l'aeroporto: in effetti stiamo già volando con la mente, e lo facciamo almeno al doppio o al triplo della nostra consueta velocità di crociera "terrestre". Addirittura, con il pensiero stiamo già atterrando a destinazione. Interrogiamo il tempo che ci attende, sgraniamo un rosario fatto di tanti "quando-quando-quando..." Il *check-in* del passeggero – l'ansia durante una lunga fila al banco accettazione, lo sguardo preoccupato che accompagna la nostra sorella-valigia mentre si allontana indifesa sopra un nastro trasportatore, lo stress dei controlli di sicurezza – è simultaneo e simmetrico al *briefing* che l'equipaggio affronta prima di andare a bordo: entrambe le fasi convergono verso il momento fatale dell'imbarco, dell'affidamento



reciproco, della rappresentazione liturgica annunciata dall'altoparlante all'apertura del *gate* dedicato al nostro volo. Siamo angeli con un'ala sola e per volare dobbiamo rimanere abbracciati, come dice Luciano De Crescenzo. Dentro una **fusoliera**, insieme, come tutte le 5 vocali.

Tutti noi – equipaggio e passeggeri – lungo il pontile del *jetway* o scendendo dall'autobus verso “il nostro aereo”, lasciate alle spalle rincorse, burocrazie e preamboli, rallentiamo il battito perché finalmente “ci siamo” e in effetti siamo certamente qui: un ultimo sguardo all'orologio... Da adesso si vola.

La volta che sentii una assistente di volo spronare due colleghe «Coraggio! Prima andiamo e prima torniamo...» mi folgorò un teorema: quanto prima quelle ragazze fossero tornate a casa, tanto prima sarebbero ripartite. Una vita aerea è quindi palindroma da ovest a est e viceversa.

Dopo quattro voli in un giorno (per esempio da Roma a Milano, poi a Parigi, di nuovo a Roma e quindi ad Atene) il rapporto tra spazio e tempo dilata la percezione di sé: il corpo si modifica, gli arti si allungano come in uno specchio deformante. I pensieri si rarefanno, al punto che mentre un piede sbarca in Grecia, l'altro sembra stare ancora a Fiumicino. La mente invece è già al domani, al prossimo giro di giostra.

Ecco perché i passeggeri *frequent flyer* e soprattutto quelli “pendolari” sviluppano sensi particolari: una volta entrati nell'aereo neppure percepiscono il mantra ripetitivo degli annunci di bordo, né quel *déjà vu* della dimostrazione emergenze, restando totalmente incuranti di quella mimica regolamentare usata per spiegare agli altri, gli allibiti passeggeri neofiti, le teorie della maschera-ossigeno, del giubbotto gonfiabile e dell'evacuazione rapida. Loro, già abili-arruolati, hanno lo scongiuro automatico incorporato: *no-problem!* Non appena l'aereo

inizia a muoversi ne sanno una più del diavolo e proprio come certi critici da loggione dell'Opera, capiscono al volo se il pilota "stecca" o se invece è all'altezza della situazione.

Ci fosse una classifica su *TripAdvisor*, farebbero una strage di comandanti.

Autunno, esterno notte, nebbia infernale a Linate; sto orbitando a una trentina di miglia dall'aeroporto in attesa di un improbabile miglioramento. Finalmente la torre di controllo comunica una visibilità in pista compatibile con i valori minimi della procedura strumentale e inizio speranzoso l'avvicinamento. Nuova variazione, questa volta negativa: alla quota "minima" un muro bianco davanti a noi, la pista non si vede. Riattacco, cioè do motore riprendendo quota, dentro il carrello, si va all'alternato. Anche l'aereo che segue e via via tutti quelli in attesa dirottano verso gli aeroporti programmati per tale evenienza. La Compagnia è informata, dirigo su Bergamo, annuncio ai passeggeri che un servizio di pullman li trasferirà a Milano, mi scuso sinceramente per l'inconveniente, proprio come se la nebbia ce l'avessi messa io.

Al momento dello sbarco sto sulla porta per salutare quegli sconsolati passeggeri durante la loro mesta uscita in fila indiana: un signore piuttosto anziano passandomi accanto, con un tono che non ammette replica e con uno sguardo di riprovazione, mi dà praticamente dell'incapace perché lui, guardando dal finestrino, le luci della pista le ha identificate (bello sforzo, da sopra), io invece no.

Un'ora più tardi sono di nuovo sulla porta anteriore per accogliere all'imbarco i passeggeri del volo di ritorno, anche questi trasferiti con i pullman da Linate a Orio al Serio.

Entra il primo, tipo distinto, lo saluto: «Buonasera signore».

Altro sguardo assassino, accompagnato da un fulmineo «Buonasera 'sto c... !!!» che mi lascia di stucco. Che seratina!

E adesso chi glielo dice a “signore e signori” che a Roma c'è pure lo sciopero degli addetti ai bagagli?!?

I passeggeri del Milano-Roma meglio lasciarli stare, sono una specie di corpo speciale, delle teste di cuoio addestrate e sempre pronte a colpire.

Entrano a bordo con il cipiglio e la fierezza di chi sa già tutto: «Ci cresce un *ef-ti?*» (parole in codice per avere una copia del *Financial Times*) «Nooo??!! Nemmeno un “Sole”? (sottinteso, 24 ore) Un “Corsera”?»

Sono fedeli al motto del loro reggimento: lavoro-guadagno-spendo-pretendo.

E intanto telefonano, imprecano, fanno affari importanti, aprono la cappelliera, si tolgono il *Burberry*, salutano un conoscente, fanno le lastre alla assistente di volo, e molto altro ancora, tutto contemporaneamente. Straordinari. E tuttologi. Molti dichiarano orgogliosamente di avere più ore di volo del pilota e non credono mai a nessuna delle ragioni comunicate via interfono per giustificare un ritardo: Attesa arrivo aeromobile causa cattivo tempo? «Macché, ho telefonato a casa, mia moglie dice che c'è il sole!» Guasto di un apparato e cambio aeromobile? «Sicuramente l'equipaggio è ancora in albergo!» Congestione del traffico? «Lo fanno per assemblare due voli mezzo vuoti!» E così via dicendo.

Sono anche creativi e imprevedibili. Un giorno, alla chiusura delle porte, mi avvisano che abbiamo un passeggero in piedi e tutte le poltrone già occupate. Una rapida verifica e si scopre che la signora impellicciata seduta al 2C ha in effetti quel posto ma... sul prossimo volo, tra quarantacinque minu-

ti. Sfuggita evidentemente al controllo del *gate*, adesso non ha nessuna intenzione di scendere: tiene eroicamente la posizione conquistata (se avesse nella borsetta una *katana* la brandirebbe) incitata dal passeggero accanto a lei che le suggerisce di appellarsi a un immaginifico, inesistente “comma 26” (sic!), dimostrando anch’egli una presenza di spirito straordinaria.

Solo l’intervento della polizia convince la Dama che deve restituire il posto al legittimo proprietario e che deve immediatamente sbarcare.

Ma ormai abbiamo perso lo *slot* (l’orario assegnato per la partenza quando il traffico aereo è particolarmente intenso) e subiremo una penalizzazione di un’ora sull’orario di decollo.

La signora impellicciata, invece, raggiunto in extremis il suo legittimo volo che decolla in perfetto orario, paradossalmente arriverà a Linate prima di noi.

Se provassi a raccontare tutto questo ai passeggeri che saliranno a bordo nella tratta successiva, destinati conseguentemente a partire in ritardo, non mi crederebbe nessuno. “Motivi operativi” allora, ma anche così, consultando nervosamente l’orologio, penseranno tutti a una ennesima bugia: «L’equipaggio sarà andato a prendere un caffè...»

# INDICE

Preambolo.....	7
La vita è un <i>check-in</i> .....	11
Andare, partire.....	17
Sulle tracce di Pierre Loti.....	29
La Cina è lontana .....	49
Il leader calmo .....	67
“Ma come fate a capirci qualcosa?” ....	73
Paura di non volare .....	79
Baci e abbracci .....	95
Il GRA del pianeta .....	105
Ali pulite.....	113
Bambini.....	121
Let it snow, let is snow, let it snow! .	127
La mia Africa .....	137
Pace in terra... E anche in cielo .....	149
Il posto più bello del mondo .....	153
Ringraziamenti.....	155

Grazie per aver letto l'anteprima  
del nostro libro

Potete acquistarlo su  
[www.cartabianca.com/catalogo](http://www.cartabianca.com/catalogo)

La piccola editoria offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare  
le loro opere e ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.



cartabianca