

Carolina Dellonte

IL MIO CUORE A GRAVITÀ ZERO

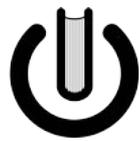
UNA RAGAZZA, UN AEREO
E LA LORO STORIA



Carolina Dellonte

Il mio cuore a gravità zero

Una ragazza, un aereo e la loro storia



cartabianca

© 2016 Carolina Dellonte
© 2018 Cartabianca Publishing

Publicato originariamente in versione cartacea da Il Ponte Vecchio, Cesena

Copertina: Silvia Bettini (www.silviabettini.it)

Codifica ebook: Diego Meozzi

Editing: Paola Arosio

Foto: Carolina Dellonte, Matson Navigation Company - Archives (Amelia Earhart)

Per maggiori informazioni:

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

Prima edizione digitale: agosto 2018

ISBN: 978-88-8880-521-4

Se intendi condividere questo ebook con qualcuno, per favore scaricane una copia a pagamento. L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che non potrebbero esistere in formato cartaceo. Grazie per il tuo rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

*Alle mie nonne, che con la loro forza
sono sempre state un grande esempio.
Ai miei nonni,
che avrei tanto voluto conoscere di più.*

INTRODUZIONE

*È indispensabile che finalmente tu sappia
a qual mondo tu appartenga
e da quale potenza che governa l'universo
tu sia stato espresso;
e che a nessuno sia possibile impedire
che tu abbia a fare e dire sempre quanto è conforme
alla natura a cui appartieni.*

Marco Aurelio, *Meditazioni*

«Smettila di guardare il panorama e guarda dentro!» mi ordinò l'istruttore seduto alla mia destra.

Il suo forte accento genovese mi risuonò nelle orecchie mentre ci trovavamo in virata stretta a mille piedi di quota sopra la città di Bologna. In realtà non stavo guardando il panorama ma quanto fosse sostenuta la nostra velocità sopra i tetti delle case. Quando sei in volo riuscire a capire la velocità non è facile. Una volta staccate le ruote da terra rendersi conto della vera accelerazione che l'aereo ha nell'aria, anche se hai degli oggetti fissi molto vicini che fanno da sfondo, è piuttosto difficile. Solo alcune manovre come le virate strette o lo sbucare attraverso le nubi quando stai salendo dopo il decollo ti permettono di afferrare quella realtà. Io adoravo quei secondi in cui riuscivo a sentirmi come un proiettile.

Rivolsi immediatamente lo sguardo agli strumenti.

La pista era lì alla mia sinistra, vicinissima. L'aereo era pronto per atterrare, il carrello era fuori, i flap pure, la velocità era quella giusta e il controllore ci aveva autorizzati all'atterraggio.

Sembrava tutto perfetto, da manuale, ma c'era un problema. Riuscire a far fare all'aereo quello che volevo io quando lo portavo a pochi metri da terra.

Era il mio quarto volo e il mio quarto giorno di addestramento sull'aereo che sarebbe stato nei successivi dieci anni la mia seconda pelle, ma questo ancora non lo sapevo. Il mio obiettivo era superare i successivi dieci secondi senza farmi male o distruggere qualcosa.

«Quando vai a fare una passeggiata con il tuo cavallo, scommetto che lui fa quello che vuoi tu e non quello che vuole lui» disse Danilo.

Era lui il mio istruttore per tutto il mio addestramento in programma quella settimana. Era un uomo alto, atletico, sulla cinquantina e assomigliava terribilmente a Clint Eastwood.

«Ecco, con l'aereo è la stessa cosa. Deve fare quello che vuoi tu e non quello che vuole lui».

Quella fu la frase del mio imprinting con quei 1.500 cavalli che spingevano decisi verso il suolo. Pensare all'aereo come a qualcosa di pensante, ad una specie di amico d'avventura, avrebbe creato in me quel legame che rese la mia vita di pilota molto più interessante e divertente. Ma anche questo ancora non lo sapevo. L'unica cosa che pensai fu che il paragone con il cavallo era azzeccato, soltanto che in quel momento non riuscivo assolutamente a pensare di avere un cavallo per le mani, ma di avere invece un enorme luccio che si dimenava furiosamente per potersene tornare nel suo elemento da cui io lo avevo appena tirato fuori.

Quando ero ragazzina i miei zii mi portavano tutte le estati in vacanza su un'isola del Baltico. Trascorrevo le giornate immersa nella natura e quando non raccoglievo mirtilli nel bosco pescavo e passavo ore e ore a districare e pulire le reti sugli scogli. Mi piaceva ammirare le evoluzioni dei gabbiani in aria quando lanciavo loro le interiora dei pesci appena puliti. La pesca del luccio era la mia preferita.

Erano pesci difficili da catturare, ed era la più emozionante di tutti i tipi di pesca di cui mio zio era un fervido praticante. Con lui passavo giorni interi in mare nella speranza di pescarne uno. Dal motoscafo si lanciava in mare una lenza molto lunga con appeso all'estremità un pesciolino di metallo pieno di grossi ami. Poi, tenendo la canna da pesca sempre tesa, si avanzava lentamente costeggiando le isole, soprattutto

navigando dentro le piccole baie. Quando il luccio abboccava, visto che non si poteva essere sicuri di quanto bene fosse agganciato agli ami, si riavvolgeva velocemente la lenza cercando di non lasciare al pesce nessuno spazio di manovra. Il problema vero si presentava quando si riusciva a gettare il luccio dentro la barca. I lucci erano pesci enormi, lunghi anche più di un metro con una bocca molto grande e con denti affilati. Potevano pesare fino a 15 kg. Come se fossero consapevoli delle loro dimensioni e della loro forza ingaggiavano una lotta all'ultimo sangue pur di liberarsi e risaltare in acqua. Di lucci così che riuscirono a liberarsi dagli ami, a prenderci a codate in faccia e a rituffarsi in mare ce ne furono parecchi. Una volta ce ne fu uno che riuscì letteralmente a prendere all'amo mio zio. Nella lotta, l'amo che aveva in bocca si staccò e s'infilò nel palmo della sua mano e, considerato che non erano ami piccoli, toglierlo fu un'impresa poco divertente. Il luccio risaltò in mare risolvendo il suo dramma con un bel tuffo, noi invece risolvemmo il nostro al pronto soccorso.

La pista era sempre più vicina.

L'aereo per un attimo fu stabile, una scheggia che fendeva l'aria senza la minima sbavatura. Ero preparata, ormai avevo iniziato a conoscerlo. Irrigidii le gambe e spingendo i piedi sulla pedaliera mi preparai alla lotta. La manovra classica per atterrare, appoggiando prima le ruote del carrello principale e poi il carrello anteriore, è quella di sollevare delicatamente il muso dell'aereo quando ci si trova a pochi metri da terra e lasciarlo così sedere placidamente sulla pista, la gravità fa tutto il resto del lavoro. Per l'aereo su cui ero seduta io, il Piaggio P180, invece no. Le sue due ali piazzate sul muso inducevano una forza aerodinamica verso l'alto che andava contrastata spingendo leggermente il volantino verso il basso. Essendo una manovra anti-intintiva, non era facilmente assimilabile e quindi almeno per i neofiti, come lo ero io, richiedeva un po' di concentrazione in più.

Non appena abbassai il muso dell'aereo a pochi metri da terra per iniziare la "flare", cioè, per intenderci, quello che era il salto nella barca

per il luccio, l'aereo iniziò a fare quello che voleva lui. Più stringevo le dita sul volantino e sulla manetta dei motori per regolare la potenza, più lui si dimenava. Testa e coda sbandavano di qua e di là, su e giù, in una protesta senza voce nel tentativo di far rimanere l'aereo nel suo elemento e di impedirgli di scendere e fermarsi nel mio. Fu una questione di secondi, ma lottai con lui decisa a non arrendermi. Danilo dovette intervenire con un rapido movimento sui comandi per porre fine a quella ribellione ostinata e dare un po' di dignità al mio atterraggio.

Come al solito mi costò fatica e sudore. Avevo tutti i muscoli doloranti per la tensione e la mia fiducia di riuscire in tempi brevi a imparare ad avere un contatto positivo con il suolo ebbe di nuovo una battuta d'arresto. In realtà, Danilo non sembrava troppo preoccupato. Era un ex pilota militare, da anni un collaudatore, quindi doveva averne viste talmente tante che le mie battaglie perse probabilmente non lo impensierivano un granché. Gliene fui grata. Arrivati al parcheggio spegnemmo i motori, mi slacciai le cinture e gli dissi tra il rassegnato e l'arrabbiato: «Il mio cavallo una roba così non si permetterebbe mai di farla, mi darebbe retta subito».

«Perché lo avrai sempre portato a passeggiare per i boschi» mi rispose. «Prova a portarlo all'ippodromo sulla pista di gara e poi mi racconti».

Immaginai il mio Mistral con davanti a sé tutta la pista sabbiosa dell'ippodromo. Non c'era dubbio, aveva ragione.

IL MIO CUORE A GRAVITÀ ZERO

CAPITOLO 2

AREA 51 O TRIANGOLO DELLE BERMUDA?

Dopo aver volato con lui qualche giorno a Bologna, dove abitavo e dove era di base la mia compagnia, il mio istruttore fu richiamato alla sua base operativa di Genova. Di lì a breve sarebbe andato negli Stati Uniti ad addestrare dei piloti americani, e perciò doveva rientrare in ufficio per i preparativi. Io lo seguii.

Inizìò così la seconda fase del mio addestramento.

I miei colleghi mi augurarono buona fortuna, sapevano a cosa andavo incontro. Il gruppo dei piloti collaudatori genovesi era quella di un team molto rigoroso e severo nelle valutazioni. Erano tutti ex militari con alle spalle migliaia di ore di volo. Uno di loro aveva anche fatto la prima guerra del Golfo. A terra erano quattro persone fantastiche, simpaticissime e alla mano, ma in aria, quando si trattava di volare, erano poco propensi alle chiacchiere e alla fratellanza. Che fossi la prima donna a prendere l'abilitazione sul "loro" aeroplano non era rilevante. Ero un pilota come tutti gli altri e come tutti gli altri dovevo imparare, e imparare bene.

Il giorno in cui arrivai a Genova c'era un vento terribile ma la primavera era ormai nel suo pieno splendore. Arrivai all'hotel Sheraton in aeroporto, scesi dalla macchina e respirai a pieni polmoni il profumo del mare che mi investì con la sua fragranza salina mista all'odore del carburante degli aerei parcheggiati subito lì dietro. Entrai nella hall, mi registrai e andai in camera. L'albergo si affacciava sul piazzale nord dell'aeroporto. Era il piazzale per l'aviazione generale dove si trovavano gli hangar della manutenzione Piaggio.

Il mio P180 era parcheggiato lì fuori, solo, parzialmente illuminato dai lampioni, con i lacci delle coperture che svolazzavano furiosi in quel vento serale. Rimasi per un po' alla finestra a guardarlo. Ero felice. Dopo quattro anni di sacrifici, di sudore e di lavoro ce l'avevo fatta. Ero lì che guardavo il mio futuro e quello che vedevo mi piaceva molto.

Per essere più precisi e onesti non ce l'avevo ancora fatta. Ero solo a

metà strada. Il mattino dopo avevo la mia quinta giornata di addestramento e il quinto volo del programma. Fino a quel momento avevo effettuato solo le manovre base e imparato l'uso dell'avionica, ma il programma dal giorno dopo prevedeva di andare in volo in quota e iniziare a fare le emergenze. E non le avrei fatte sui cieli di casa. «Hai presente l'area 51 in Nevada?» mi dissero i miei colleghi prima di partire. «Beh, Danilo, Lorenzo, Marcello e Giuliano (i quattro istruttori-collaudatori) ne hanno creata una identica sul mare ligure. Ti porteranno lì. Ti strizzeranno come un limone e, se sopravvivi, quando vedrai di nuovo la pista davanti a te ti sentirai come Mosè quando vide la terra promessa!»

A quei tempi il P180 non aveva un simulatore, quella bella invenzione che ti permette di fare tutte le manovre e le emergenze possibili senza rischiare di schiantarti o di rimetterci le penne. Il simulatore era in via di progettazione in Florida e sarebbe stato certificato solo qualche anno dopo. Per il momento, se volevo imparare, dovevo mettere in pratica le emergenze dal vero, cioè in volo. Spegnere un motore per davvero, atterrare con un motore solo per davvero, staccare i generatori per davvero o buttarmi in picchiata e fare la discesa di emergenza per davvero. Tutto questo con a fianco un collaudatore che di solito lavorava con il paracadute addosso e per il quale quindi simulare qualche emergenza con me sarebbe stato come andare a mangiarsi una pizza. Io, invece, ogni volta che salivo a bordo non ero del tutto certa che ne avrei mai mangiata un'altra.

La mattina arrivò veloce.

Per l'eccitazione dormii poco, quasi nulla. Feci avanti e indietro tra il letto e la finestra non so quante volte e quando la sveglia suonò in un batter d'occhio fui giù al ristorante per la colazione. Mangiai abbondantemente. *Se devo vomitare è meglio avere lo stomaco pieno, sarà più facile*, pensai. Inoltre l'albergo offriva una colazione splendida. Vomito o no, se quello doveva essere il mio ultimo pasto tanto valeva goderselo! Finito di mangiare presi la mia borsa di volo e m'incamminai verso l'aeroporto. Passai i controlli della sicurezza e con il mio badge fui autorizzata ad attraversare il piazzale e a recarmi presso gli hangar

della Piaggio. I Quattro dell'Ave Maria erano lì, nelle loro tute di collaudatori, impegnati a seguire i tecnici e i meccanici che lavoravano alacremente sui P180 in manutenzione. Arrivai, pronta, a stomaco pieno e impaziente di affrontare il resto del mio addestramento e la famosa Area 51 italiana. Furono cinque giorni terribilmente intensi. Ogni giorno andammo in volo per un paio d'ore nella nostra Area 51, che sinceramente avrei preferito chiamare Triangolo delle Bermuda, visto che uscirne viva ogni volta che ci entravamo non mi sembrava cosa matematicamente certa. Volavamo in una zona tra la costa italiana e la Corsica e lì Danilo tracciava sul computer di bordo un'area triangolare. A quel punto comunicava le coordinate dell'area al controllore di Genova che confermava così la nostra posizione, ci assegnava i limiti di livello di volo entro cui potevamo stare e ci abbandonava al nostro destino e ai nostri giochi. In quello spazio aereo eravamo autorizzati a volare come volevamo. Imprigionati in quel triangolo, salivamo a 29.000 piedi e una dopo l'altra affrontavamo tutte quelle emergenze che si possono simulare in un volo reale.

Sapere che in quel momento stai entrando in uno stallo o che subito dopo la rotazione ti si spegne un motore e sotto di te hai il mare, quello vero, ti proietta in uno stato mentale altamente adrenalinico che non proverai mai dentro ad un simulatore. Tuttavia, l'addestramento delle emergenze in volo reale non ti permette di mettere in pratica tutto quello che può succedere. La decompressione esplosiva, il fumo in cabina e l'incendio non sono riproducibili con un aereo vero per ovvi motivi. Stai volando a quasi dieci chilometri di altitudine e non puoi certo sfondare un finestrino per vedere cosa succede o appiccare un incendio tra i sedili per renderti conto se poi ce la fai ad atterrare avvolto da fumo e fiamme. In questi casi puoi solo imparare perfettamente quello che il manuale ti dice di fare e, ti dovessi disgraziatamente trovare in quelle circostanze, applicarlo alla lettera. Dopo quattro giorni di stalli, di motori spenti, di avarie elettriche e atterraggi senza flap, finalmente arrivò l'ultimo giorno di volo con Danilo. Il giorno successivo sarebbe partito per gli Stati Uniti e io avrei avuto l'esame finale con Giuliano, il grande capo.

Eravamo in volo nella nostra Area 51 e Danilo mi aveva fatto fare un bel ripasso di tutto quello che avevamo provato durante la settimana. Me l'ero cavata bene, ero contenta. Avevo perso qualche chilo, ma non avevo mai vomitato e avevo iniziato ad aver fiducia nelle mie capacità. Vedevo la fine di quella tortura e quel giorno le due ore di volo mi erano sembrate più sopportabili delle altre. Danilo lo vedevo rilassato e contento: «Per oggi abbiamo quasi finito» disse. «Ci restano solo due cose da fare, una la faccio io e l'altra la fai tu».

Non feci in tempo a dire «ok», che il mio corpo si ritrovò risucchiato dentro al sedile a mo' di ventosa. Per un attimo ebbi la sensazione di essere finita dentro ad una centrifuga, gli organi come implosi in gola. Non vidi più niente, la testa immobilizzata e la sensazione di pesare una tonnellata.

«Oh My God!»

Danilo aveva preso i comandi e senza preavviso aveva fatto una manovra in perfetto stile caccia militare. Non appena l'aereo riprese l'assetto livellato e la sottoscritta si rese conto di essere ancora seduta e legata al proprio sedile viva, Danilo disse: «Questi erano un paio di G. Piaciuti?»

Lo guardai. Le mie corde vocali erano finite attorcigliate tra il fegato e la milza e mi ci volle un po' per recuperarle da lì. «Dai, non dirmi che in vita tua non hai mai preso qualche G!» continuò con un sorrisetto che la sapeva lunga.

Sospirai, recuperai l'uso dei miei polmoni e delle mie corde vocali e dissi: «No. Mai presi degli G. Degli schiaffoni sì ma dei G no». Non avevo ancora elaborato quella bella esperienza corporea che subito disse: «Bene, ora tocca a te».

Ebbi una brutta sensazione.

«Ho perso conoscenza. Forse sono anche morto e hai l'aereo pieno di fumo tossico. Portami a casa».

Bang!

Chiuse gli occhi e appoggiò la testa al vetro. Eravamo a 25.000 piedi, lo ricordo bene.

Immediatamente presi la maschera d'ossigeno e gli occhiali

antifumo. La maschera era, insieme con il carrello principale del P180, un'eredità militare, simili a quelli di un caccia. Sfilai la maschera dal suo vano, aprii i tentacoli elastici infilandomeli sopra e dietro la testa e premetti il bottone rosso. I suoi tentacoli si riempirono d'aria compressa e come una piovra mi presero il cranio in una morsa animalesca schiacciandomi la maschera sulla faccia. Immediatamente iniziò l'erogazione dell'ossigeno, mi girai verso Danilo che fingeva il coma veramente bene e con una gran fatica gli misi la sua maschera. Attivai il microfono radio, iniziai la discesa di emergenza e chiamai la torre di controllo di Genova. I controllori della torre sapevano che quel giorno ero la vittima dei collaudatori Piaggio. Ogni volta che si compilava un piano di volo e si andava nell'area predisposta all'addestramento: i controllori, compatibilmente con il traffico in aeroporto, erano molto collaborativi nel cercare di assecondare le nostre manovre.

La discesa fu rapida ed efficiente.

Il P180 scendeva in picchiata attraverso l'aria come una lama nel burro, rapido, stabile, silenzioso, quasi come se stesse trattenendo il respiro insieme a me.

Quando mi accorsi del problema!

Non riesco a vedere più di uno strumento e mezzo alla volta!

Gli occhiali antifumo e la maschera d'ossigeno mi avevano trasformato in un palombaro. La mia visuale del pannello dei comandi e della strumentazione era ridotta a pochi centimetri quadrati. Impossibile vedere tutto contemporaneamente. Non bastava gettare uno sguardo semplicemente muovendo gli occhi, ma dovevo andarmi a cercare uno strumento alla volta girando tutta la testa e inclinandola per mettere a fuoco quello che volevo vedere. La lettura della *check list* di emergenza che prevedeva una serie di azioni da fare per contrastare o per lo meno capire la provenienza del fumo fu un compito veramente arduo. Nello sforzo della lettura i miei respiri aumentarono e il rumore di ritorno in cuffia si fece sempre più insopportabile e fastidioso. Richiamai la torre di controllo chiedendo, come simulazione, la precedenza all'atterraggio. La mia voce affannata mi sembrò arrivare

dalla luna e pregai che il controllore riuscisse a capire quello che stavo dicendo. Ma il peggio doveva ancora venire.

La difficoltà di riuscire a vedere la strumentazione e, una volta sbucati dalle nubi, riuscire a vedere anche la pista, mi sembrò una missione impossibile. Dovevo per forza alzare e abbassare la testa continuamente per riuscire a vedere bene sia dentro che fuori. La visione panoramica era compromessa. Non solo, ma la maschera e gli occhiali mi stavano facendo grondare di sudore dal caldo che mi facevano. Avevo gocce di sudore che scendevano giù dalla fronte come fossero le cascate del Niagara e avevo la camicia fradicia.

Mi sembrava di essere dentro ad una sauna volante. Cercai di concentrarmi su quello che mi diceva il controllore. I motori spingevano e la pista si avvicinava. Avevo un aereo pieno di fumo tossico, un collega sicuramente più di là che di qua e probabili passeggeri in preda al panico. Ringraziai che a Danilo non fosse venuto in mente di aggiungerci anche un'avaria al carrello che mi avrebbe costretto a metterlo giù a mano.

Guardai fuori.

Ero allineata con la pista e mi venne in mente Mosè. Per una frazione di secondo pensai che ero anche fortunata. In una situazione reale il fumo avrebbe sicuramente impedito di vedere quasi tutto. Il fumo o l'incendio a bordo sono le emergenze più gravi in assoluto, quelle che tutti i piloti sperano di non dover mai affrontare. La pista era veramente la terra promessa. Il P180 appoggiò le sue ruote sull'asfalto senza ribellarsi come faceva di solito e, quasi senza rendermene conto riuscii ad atterrare in modo dignitoso. Fu uno dei miei atterraggi migliori. Mi ritrovai in un bagno di sudore, sfinita e incapace di capire se avevo superato la prova oppure no. Arrivati al parcheggio, mi tolsi la maschera, gli occhiali e verificai quanto ossigeno avevo respirato dalla bombola di emergenza.

Parecchio.

Se Danilo e gli ipotetici passeggeri non fossero morti per il fumo li avrei sicuramente fatti fuori io lasciandoli senza ossigeno. Al parcheggio Danilo rinvenne dal suo coma, si tolse la maschera e,

imperturbabile ma con un leggero sorriso, mi disse: «Chiama il camion del carburante, fai rifornimento e prepara l'aereo per domani. Abbiamo finito».

APPENDICE

AMELIA EARHART: QUANDO I PILOTI ERANO AVIATORI



Amelia Earhart alle Hawaii mentre, in preparazione del suo giro intorno al mondo, controlla le mappe di navigazione

Molti anni fa, quando iniziai a volare, mi reputai molto fortunata per essere riuscita a realizzare il mio sogno dopo anni di studio e di addestramento. Mi sentii orgogliosa degli sforzi e dei sacrifici che avevo fatto con tanta fatica. Salii sul mio primo aereo commerciale senza minimamente pensare a quanto tutta la tecnologia che avevo davanti ai miei occhi fosse in realtà la responsabile del successo di almeno la metà, se non di più, dei voli che effettuavo. Semplicemente salivo a bordo dopo aver lasciato il cappotto nel guardaroba, preso la documentazione di volo dal tecnico, bevuto un succo di frutta, per poi sedermi al mio posto all'interno della cabina di pilotaggio. Quando i voli erano difficili ed impegnativi a causa delle condizioni meteo, quando si affrontavano avvicinamenti in aeroporti congestionati e densamente trafficati, quando dovevamo sorvolare fronti temporaleschi o atterrare nella nebbia, ho sempre pensato che il mio collega ed io fossimo dei

“bravi piloti”. Facevamo il nostro lavoro dando il meglio di noi stessi e del nostro addestramento e nonostante tutto l’aiuto che la tecnologia di bordo ci dava o l’aiuto e la collaborazione dei controllori di volo, ho sempre pensato che eravamo capaci e coraggiosi.

Poi, un giorno, un comandante mio amico mi diede un libro che, mi disse, come giovane pilota avrei dovuto leggere per avere un’idea di come e cosa fosse volare nei tempi passati. Il libro in questione era *Wild Blue. Tigri in Battaglia* di Stephen E. Ambrose, la vera storia di un pilota di bombardieri B-24 durante la Seconda guerra mondiale in Italia e della sua squadra nelle 35 missioni eseguite contro i nazisti.

Finii il libro in meno di tre giorni. Rimasi stordita. Non solo per i bombardamenti che, come tutti sanno, furono terribili e distrussero la vita di molte persone, ma per quella che era la realtà dei piloti in quei giorni lontani, piloti che volavano su enormi cacciabombardieri senza servo-attuatori, lottando contro pesanti forze applicate ai comandi, senza radar meteo, senza pressurizzazione, senza strumenti di avvicinamento (ILS), senza schermi digitali (MFD/PFD), senza ossigeno e senza riscaldamento. Volare in quelle condizioni era faticoso e pericoloso: soffrivano, nel vero senso della parola, di freddo, di fatica e di paura; volavano facendo affidamento sulle loro forze, lottando con e contro le loro capacità fisiche e psicologiche, senza mai domandarsi se ci fosse un modo migliore di volare.

Rimasi attonita nel pensare a tutta la tecnologia e alle comodità che avevo a disposizione sul mio aereo. Non avevo mai pensato a quanto fossi fortunata ad avere tutto ciò a bordo. Per me era normale. Quel giorno il mio concetto di essere un “vero pilota” cambiò.

Da quel momento mi appassionai alla vita dei piloti dei tempi passati. Lessi molti libri sulla storia del volo, sui suoi protagonisti e sui suoi eroi. Molti di loro morirono giovani ma fecero la storia del volo e ci lasciarono in eredità tutto ciò che abbiamo ora.

Tra tutti questi colei che catturò la mia attenzione più di altri fu Amelia Earhart, soprattutto perché fu una pioniera dei diritti delle donne in aviazione. Promosse le donne pilota e in generale la libertà delle donne nel poter fare lavori anche maschili e di uscire dalla figura

di essere solo mogli e madri. Fu amata da molti in un periodo in cui l'America soffriva per la Grande Depressione. I suoi primati in volo alimentavano speranza e voglia di vivere e la sua fama raggiunse anche l'Europa. Molti concordano che non fu, a quei tempi (1897-1937) la migliore pilota in circolazione. Molti la criticarono quando, dopo i primi successi e primati, si lasciò trascinare dalla popolarità e dalla fama, anche se lei dichiarò sempre che lo faceva per potersi finanziare l'acquisto dei suoi aeroplani e per dare visibilità alle donne pilota. Quando scomparve nell'Oceano Pacifico, però, durante l'ultima parte del suo volo intorno al mondo (2 luglio 1937), la Marina Militare e la Guardia Costiera americana effettuarono una incredibile ricerca per mare e per terra che costò più di quattro milioni di dollari. Fu la ricerca più costosa della storia degli Stati Uniti. Nonostante un enorme dispiegamento di forze, nessuna traccia di Amelia, del suo navigatore e del suo Lockheed L-10 Electra fu mai trovata. Fu dichiarata legalmente morta nel 1939 e da allora, molte congetture e teorie cominciarono ad emergere facendola entrare nella leggenda.

“Molte ore di volo nell'oscurità, nebbia, temporali e ghiaccio erano trascorse quando Amelia si accorse delle gocce di carburante che scendevano sulla sua spalla sinistra e scorrevano giù dietro la nuca. Forse però era più pericolosa quella fiammetta blu che guizzava dal suo motore e che vedeva proprio davanti al vetro della sua cabina di pilotaggio. Nel suo tentativo di diventare la prima donna a sorvolare da sola l'Oceano Atlantico, Amelia sapeva che stava affrontando un grave pericolo. Molti altri uomini e donne erano morti nello stesso tentativo. Si chiese se il suo piccolo aereo ce l'avrebbe fatta ancora a sopportare diverse ore di brutto tempo prima di riuscire ad intravedere la terra. Sarebbe riuscita nel suo intento o sarebbe morta nelle oscure acque sotto di lei?” (Victoria G. Jones, *A life in flight*).

Non volava per fare solo dei primati. Era solita dire: «L'avventura ha il suo senso in se stessa e volo perché mi diverto».

Lei, come gli altri piloti, volava facendo affidamento solamente sulle proprie capacità: salire a bordo era una avventura e non solo un modo

per andare da qualche parte. Quando affrontò il suo ultimo volo intorno al mondo passò settimane intere a preparare tutto ciò che poteva avere a disposizione: cartine, meteo, rifornimenti, permessi e l'aiuto di un navigatore. Era un salto nel buio, ma lei non lo visse mai in questo modo.

Volò su aerei che non avevano quasi nulla della tecnologia di oggi, eppure, aveva già una buona visione riguardo alla fatica del pilota nel dover interagire con macchine a quell'epoca considerate moderne: «La preghiera del pilota, sono sicura, non è di avere sempre più sofisticate e complicate strumentazioni, ma di semplificare ciò che c'è già».

Non c'erano GPS a bordo o radar meteo, ogni volo era una sfida. Quando racconta di quanto fosse sollevata dopo voli difficili nel maltempo o dopo che a tratti si era persa nella navigazione, si può capire quanto fosse grande lo sforzo dal punto di vista psicologico. Eppure mai si fermò.

Questi piloti erano “veri aviatori”: probabilmente, forse inconsciamente, avevano più fiducia nei loro aerei di quanto ne abbiamo noi oggi dei nostri. Invece le loro capacità e il loro coraggio furono ciò che fece la differenza.

L'AUTRICE



Carolina Dellonte, nata a Bologna, lavora nel settore aeronautico dal 1995. È stata pilota civile nell'aviazione *executive* per dieci anni. Alla conclusione di tale esperienza è diventata istruttore CRM (*Crew Resource Management*) e si è laureata in Psicologia all'Università di Bologna. Si occupa attualmente anche di scrittura, pubblicando articoli sui suoi blog di psicologia e di storia romana antica. Attualmente sta lavorando al suo secondo libro.

[MyZeroGravityBooks - I fly, I read, I write](#)

[Verba Volant Monumenta Manent](#)

Grazie per aver letto l'anteprima del
nostro ebook

Potete acquistare il libro su
www.cartabianca.com/shop

L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che altrimenti non verrebbero pubblicati.

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

