

Ivan Anzellotti

Storia di un pilota 2

DALLE LOW COST ALLA CONQUISTA DELL'EST



cartabianca

IVAN ANZELLOTTI

STORIA DI UN PILOTA 2

Dalle *low cost* alla conquista dell'Est



© 2020 Cartabianca Publishing

Editing: Paola Arosio, Diego Meozzi

Codifica ebook: Diego Meozzi

Copertina: Alessandro Gurrado (facebook.com/pilotteri/)

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc

Via Crociali 12, 40138 Bologna BO

info@cartabianca.com

Tel. 051 5870996

www.cartabianca.com



Prima edizione digitale: settembre 2020

ISBN: 978-88-8880-534-4

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.

*Un cattivo manager prende
del personale eccezionale
e lo distrugge,
fa fuggire i migliori
e demotiva i pochi rimasti*

Anonimo

PREFAZIONE

Nel mio precedente libro *Storia di un Pilota, dal funerale di Alitalia alla fuga dal Qatar* ci eravamo lasciati con una frase di Sant'Agostino: "Chi non viaggia legge solo una pagina del libro della propria vita".

Forse l'ho presa un po' troppo alla lettera, ma dopo quella prima pubblicazione ho iniziato a viaggiare così tanto che la mia vita, piuttosto che un libro, ha tutta l'aria di essere diventata un'enciclopedia, e non parlo dei viaggi intesi per recarsi in vacanza, mi riferisco ai tanti trasferimenti che sono stato costretto a compiere alla ricerca del luogo ideale in cui poter lavorare sereno e crescere una famiglia felice.

Il mondo dell'aviazione è cambiato rapidamente dopo che i fratelli Wright riuscirono per la prima volta a emulare gli uccelli, realizzando un sogno inseguito dagli esseri umani sin da quando sono apparsi sulla Terra.

Il progresso della tecnologia ci ha permesso di conseguire anno dopo anno primati impensabili, volando sempre più alti e veloci, e addirittura raggiungendo altri corpi celesti nello spazio profondo.

Ma se ci sono visionari come Elon Musk che investono il loro patrimonio personale per continuare lo sviluppo dell'aviazione in avventure spaziali, ci sono purtroppo anche manager che usano il mezzo aereo per sfruttare a loro vantaggio i sogni delle tante persone che, con una dedizione profonda, lavorano nel mondo del volo.

Di questi ultimi ne ho incontrati molti nella mia carriera di pilota e inevitabilmente il mio rapporto con loro non è durato a lungo.

La storia che vi sto per raccontare vi porterà nei tanti paesi in cui ho vissuto o che ho anche solo visitato durante i miei voli, ma soprattutto vi mostrerà le scelte che sono stato costretto a prendere, magari alcune sbagliate, per fuggire da dirigenti egoisti sempre pronti ad abusare dei propri dipendenti, tanto da rovinarne la carriera e metterne in pericolo il futuro delle famiglie.

La professione del pilota è tuttora affascinante e nelle prossime pagine vorrei condividere con voi le emozioni vissute e le situazioni di volta in volta più sorprendenti in cui mai avrei immaginato di trovarmi il giorno in cui persi il lavoro in Alitalia in quel lontano 7 dicembre 2008 e decisi di lasciare l'Italia.

La vita del pilota non è solo tramonti mozzafiato ad alta quota e Ray-Ban alla *Top Gun*: ci sono momenti molto difficili da affrontare, e sono quelli che ti fanno temere lo sgretolamento dei rapporti familiari; quando il futuro appare buio e la luce in fondo al tunnel è in realtà il treno che ti sta venendo addosso.

Il mio racconto non vuole essere un elemento di demotivazione per i giovani con la testa tra le nuvole.

Al contrario, si prefigge lo scopo di far loro piantare bene i piedi in terra quando si tratta di riporre la propria passione nelle mani di imprenditori avidi, svelando la dura realtà dell'aviazione moderna, troppo spesso diversa da come viene mostrata dalle foto postate su Instagram o Facebook che illustrano i luoghi affascinanti in cui i naviganti trascorrono il loro tempo in sosta dopo un volo.

Il lungo viaggio che mi ha portato fino in Asia attraverso tre continenti non sarebbe stato lo stesso senza un passeggero d'eccezione: mia moglie Maya, che mi ha supportato nei momenti difficili e che ha dovuto subire la parte peggiore del vivere con un navigante.

Per questo, nel corso del libro, troverete anche alcune sue riflessioni personali sui fatti che ci sono accaduti.

Dedico quindi il libro a tutti i familiari dei naviganti che, per le ragioni specifiche legate alla professione, ne sopportano i sacrifici maggiori.

Dicembre 2019

Ivan Anzellotti

LA SERENITÀ TANTO CERCATA

La sveglia suona. Allungo il braccio nel buio della notte per cercare di spingere il pulsante che farà cessare questo rumore infernale. Le quattro! Ancora l'ennesima alzata crudele che mi fa aprire gli occhi molto prima dell'alba. Ormai da quando faccio questo lavoro sono abituato a non avere orari, a dormire quando posso e non quando ne ho bisogno, nonostante il corpo umano dovrebbe seguire ritmi dettati dalle leggi della natura.

Il fatto positivo, da quando lavoro per una *low cost*, è che ho smesso di soffrire con i fusi orari e i voli notturni. Si lavora durante l'arco della mattinata fino al primo pomeriggio, oppure dal primo pomeriggio fino alla sera e si torna sempre a dormire a casa. Avevo iniziato a odiare gli hotel, con le loro anonime camere tutte uguali e il silenzio della solitudine, mentre la vita si consuma in un ambiente che non è caldo e accogliente come casa propria.

Provo ad alzarmi dal letto e andare in bagno senza svegliare mia moglie per evitare che, senza colpa, debba anche lei troncarsi i suoi sogni sul più bello.

Pro e contro della vita con un navigante. Quantomeno, adesso non mi vede sparire per giorni interi e resta sola soltanto durante le ore che passo al lavoro, come una moglie normale.

Lasciando il Medio Oriente avevo scelto apposta una *low cost* in modo da riuscire a trascorrere più tempo con lei, oltre al fatto che il Portogallo è un paese fantastico e Lisbona una città bellissima, dove la qualità della vita non si può neanche lontanamente paragonare a quella che avevamo in mezzo al deserto.

Mentre sono sotto la doccia penso alla giornata che mi aspetta e che sarà comunque lunga; oggi ho in programma quattro voli e l'ultimo atterraggio, ritardi a parte, è previsto alle cinque di pomeriggio. Si lavora duro, ma questo è il prezzo da pagare per

mantenere i costi a livelli competitivi e avere sempre l'aereo pieno. È un fatto che accetti tra i “contro” quando valuti i tanti “pro” nella scelta di tornare a lavorare in Europa.

Finalmente arriva il momento del caffè. Per quanto cerchi di non fare rumore, mia moglie si è svegliata e me lo ha preparato con infinito amore. Non mi fa mai andare via senza aver preparato la colazione e quindi insieme, ancora nel buio della notte, ci gustiamo un *pastel de nata*, il tipico dolce portoghese fatto di pasta sfoglia e crema, da gustare caldo: una delizia!

In realtà, quando avevo deciso di lasciare il Qatar e tornare in Europa, sarei dovuto andare a lavorare a Londra, ma la mia nuova compagnia ha equipaggi basati in molte nazioni e durante il mio primo giorno di corso mi fu proposto un trasferimento in Portogallo, nella base di prossima apertura.

Non ci volle tanto per decidere. Mia moglie considera una temperatura al di sotto dei venti gradi come freddo polare, pertanto il clima al nostro arrivo, in una Londra di metà gennaio, non le avrebbe permesso di sopravvivere a lungo.

L'idea di essere il pioniere di una nuova avventura per la mia dinamica azienda mi affascinava. Erano in programma nuove rotte tutte da scoprire e poi, come mi avevano detto tutti nei pochi giorni che avevo lavorato a Londra, ci sarebbero state presto molte opportunità di carriera. La base era destinata a espandersi rapidamente dai due aerei inizialmente previsti e si rendeva necessario un numero considerevole di comandanti. Con l'esperienza che ho, non avrei dovuto attendere a lungo per riuscire a mettere le quattro strisce sulla manica della divisa. Questo almeno era quello che mi dicevano.

Il dirigente che mi propose il trasferimento si era dimostrato esageratamente entusiasta che io avessi accettato e la cosa mi avrebbe dovuto suonare come un campanello d'allarme, ma la reputazione che da anni questa compagnia si era guadagnata non

poteva farmi supporre nulla di strano. I rapporti con i piloti e le associazioni professionali erano sempre stati mantenuti in maniera rispettosa e collaborativa, sapevo di potermi fidare.

Da una prima lettura della bozza del contratto era apparso subito che non fosse il migliore del mondo e mi era anche stato detto che per decidere di accettare il trasferimento avevo tempo solo entro la fine della settimana; non avrei potuto aspettare la definizione di tutti i dettagli dell'accordo, chissà perché.

Lo stipendio sarebbe stato quasi la metà di quello che percepiscono i colleghi che lavorano nelle altre basi, ma avevano garantito – su una pubblicazione aziendale – che le condizioni del contratto sarebbero state riviste una volta arrivato il quarto aereo, come tra l'altro avevano fatto in passato con l'apertura di ogni nuova base.

È normale che questo accada agli inizi: serve per dare il via alle operazioni limitando i rischi. Però almeno mi veniva promesso un contratto a tempo indeterminato direttamente con l'azienda, mentre a Londra per almeno un paio d'anni avrei avuto solo un rapporto stagionale tramite una agenzia di collocamento.

Nel mondo attuale (e non solo in aviazione) avere un lavoro stabile è più importante di un buon salario e per questo, assieme a un gruppo di ragazzi spagnoli, avevo deciso di muovere verso sud-ovest, dove finalmente avrei iniziato un nuovo capitolo della mia vita recuperando quella serenità persa quasi quattro anni prima quando, licenziato da Alitalia, ero stato costretto a emigrare.

IL LAVORO PIÙ BELLO DEL MONDO

Saluto mia moglie e scendo giù in garage.

Con l'entusiasmo di sempre salgo in macchina e imbocco l'autostrada che in circa trenta minuti mi porterà al parcheggio dell'aerostazione. Accidenti come piove! Per fortuna ho letto da qualche parte che Lisbona è la capitale europea con più giornate di sole all'anno!

Sapete perché volare è pericoloso? Proprio perché bisogna guidare l'auto per raggiungere l'aeroporto – e oggi è uno di quei giorni in cui devo stare particolarmente attento altrimenti il volo non riuscirò nemmeno a iniziarlo.

La strada è allagata come avevo visto solo facendo le soste in India nei miei voli dal Golfo Persico. Sono costretto a ridurre drasticamente la velocità per arrivare incolume a destinazione e prevedo che oggi non sarà facile nemmeno in volo: sono previsti temporali sparsi un po' ovunque e qui a Lisbona, quando il vento tira forte, pilotare si trasforma in una sfida contro Eolo per riuscire ad atterrare senza farsi male.

La tecnologia odierna ci aiuta tanto, dotando gli aerei di tutti gli ausili possibili per rendere il volo più sicuro: radar meteorologici, avvisi di *windshear*,^[1] mappe computerizzate per visualizzare gli ostacoli al suolo, sistemi antighiaccio. Però se non hai alle spalle tanti anni di pratica, che come a un lupo di mare hanno permesso di capire gli elementi della natura e a fondersi con loro in armonia, non c'è aereo al mondo che in certe condizioni estreme possa atterrare tutto intero da solo.

Finalmente raggiungo il parcheggio e posso rilassarmi un attimo. L'adrenalina salita durante la guida ha aiutato a svegliarmi meglio; un altro caffè non mi serve, così prendo il bus che collega i

due terminal e sotto una grandinata battente raggiungo la sala *briefing* dove incontro i colleghi del mio equipaggio con i quali dividerò questa lunga giornata di passione.

Lavorare in una piccola base con soli due aeroplani ha tanti vantaggi. Il più importante è il numero dei colleghi. Siamo veramente pochi, ci conosciamo tutti e di conseguenza ci capita di volare insieme spesso.

Qui a Lisbona poi c'è una atmosfera particolare che – sarà anche per la natura allegra e ottimista dei Portoghesi – ci fa sembrare più un gruppo di amici che si incontrano per trascorrere insieme una bella gita fuori porta che l'equipaggio di un jet.

Gli assistenti di volo sono impeccabili. Preparatissimi sul piano tecnico e capacissimi sull'aspetto umano, lasciano a noi piloti ben poco di cui occuparci delle problematiche che affliggono la preparazione di un volo di linea se non quelle strettamente legate al pilotaggio.

Raramente, da quando ho lasciato l'Italia, mi sono sentito così tranquillo a bordo nel momento di accogliere i passeggeri.

E fuori dal lavoro l'amicizia è nata subito. Si esce insieme, ci si diverte e nessuno, vedendoci, direbbe che siamo un gruppo di colleghi che si conoscono da così poco tempo.

Il peso della inevitabile gerarchia tra noi non è affatto un problema e non si ripercuote nemmeno sul lavoro perché il rispetto reciproco va oltre i gradi che portiamo sulla manica della giacca.

Sembra un sogno, ma è la realtà: finalmente ho trovato il posto perfetto per svolgere di nuovo la mia professione, con gente splendida che mi permette di andare al lavoro volentieri tutti i giorni, anche oggi che, già so, non sarà una passeggiata.

[1] Windshear: letteralmente "gradiente del vento", è un fenomeno molto pericoloso per il volo durante le fasi di decollo e atterraggio.

AUTOMATIZZIAMOCI

L'attenta analisi della rotta è fondamentale per una condotta sicura del volo, così come lo studio della situazione meteorologica e di come sarà caricato il velivolo in modo che il peso di passeggeri e bagagli sia distribuito in maniera bilanciata. Iniziano a delinearsi già nella sala *briefing*, ancora prima di andare in volo, le aree più problematiche dell'attività, così da permetterci di focalizzare la nostra attenzione su come mitigare i rischi.

Molte persone lontane dal mondo dell'aviazione parlano di "routine" riferendosi al nostro lavoro, ma non è affatto così, ogni volo rappresenta un evento unico.

Oggi in particolare stiamo preparando un volo di andata e ritorno per Madrid e poi decolleremo di nuovo verso Parigi per rientrare sul tardi a Lisbona. Sì, avete capito bene, questa può essere una giornata tipo per un equipaggio composto da due piloti, ma non ditelo ai passeggeri dell'ultimo volo per Lisbona, altrimenti si sentiranno in dovere di portare da casa litri di caffè e si offriranno di fare loro il servizio bevande all'equipaggio, invece di riceverlo.

L'area temporalesca che abbiamo sulla nostra testa si protende verso nord e crea una barriera invalicabile che ci costringerà ad effettuare delle deviazioni dalla rotta pianificata, allungando il percorso previsto. Ci aspettiamo anche una forte turbolenza per gran parte della durata del viaggio e già immagino la faccia che farà l'assistente di volo capo cabina quando gli darò questa notizia.

Viaggiando in aereo avrete notato che, quando c'è turbolenza, gli assistenti di volo restano seduti ai loro posti e non distribuiscono cibo e bevande. È una procedura che si mette in atto per garantire che non si facciano male, ma anche per evitare che

una tazza di caffè bollente possa cadere sulle gambe di qualche passeggero.

Purtroppo, nei voli *low cost*, dove tutto ha un prezzo e il panino non viene incluso nel biglietto, parte del salario degli assistenti di volo è composto da una percentuale sulle vendite, quindi maggiore è la turbolenza e più si abbassa la busta paga a fine mese.

A noi piloti dispiace, ma la sicurezza viene prima di tutto. Quando è possibile, durante la discesa verso la destinazione, cerchiamo di aiutarli aspettando il più possibile prima di dare loro l'ordine di sedersi, in modo da allungare il tempo concesso per le vendite.

Solo che poi capita di tirare giù il carrello per l'atterraggio con i colleghi ancora in piedi in mezzo alla cabina, che cercano di piazzare l'ultimo orsacchiotto o i biglietti della lotteria.

Terminato il *briefing*, attraversiamo di corsa il piazzale per salire a bordo, ma ovviamente arriviamo su che la divisa è da buttare per l'acqua che ha preso. Nemmeno noi dell'equipaggio abbiamo un passaggio riservato per proteggerci dalla pioggia: uno dei tanti "contro" del lavoro in una *low cost* di cui vi parlavo prima.

L'aereo su cui voliamo è un moderno A320, il primo aereo di linea "fly by wire", cioè che invece di cavi e pulegge, utilizza impulsi elettrici per collegare i comandi di volo della cabina di pilotaggio alle superfici mobili delle ali e dei piani di coda, e si pilota utilizzando un joystick, come nei videogiochi, anziché la classica cloche (ma guai a chiamarlo così: all'Airbus si offendono, bisogna dire "sidestick", pare sia più professionale).

Tutto il sistema è gestito da una serie di computer che elaborano i dati inviati dal pilota tramite il movimento dei *sidestick* e degli altri comandi, aggiungendo delle protezioni che limitano l'ampiezza delle manovre e impediscono all'aereo di assumere assetti e comportamenti indesiderati e pericolosi.

Per un pilota abituato ad aerei tradizionali, quelli in cui gli assetti “li senti col sedere”, non è facile abituarsi a una macchina che, pur nel nobile intento di proteggere gli occupanti, limita di fatto parte del controllo e lo delega a dei freddi computer. Se poi avete letto il mio libro precedente, ricorderete bene quanto mi è stato infatti difficile imparare a adattarmi a questa macchina durante il corso di addestramento a Tolosa.

La nuova filosofia ingegneristica a favore della forte automazione ha portato nel recente passato a tanti dibattiti tra chi è favorevole e chi invece preferirebbe lasciare ai piloti un controllo maggiore. Dopo aver volato vari anni con tipologie di aeroplani di diverse concezioni mi sono fatto una mia opinione.

Idealmente la maggiore affidabilità dell'automazione rende il pilotaggio più semplice permettendo una progressiva riduzione del numero dei componenti dell'equipaggio di condotta con la naturale conseguenza di ottenere enormi risparmi, obiettivo sempre caro alle compagnie aeree.

Però alcuni gravi e inaspettati incidenti – soprattutto quello occorso al volo Air France 447, inabissatosi nell'oceano Atlantico nel 2009 a causa dell'errata reazione dei piloti a seguito dell'avaria dei sistemi che misurano la velocità – hanno iniziato a mostrare i limiti di questo modello in cui il pilota non è più attore principale, ma solo controllore del sistema.

Earl Wiener, professore all'università di Miami negli anni Ottanta poi divenuto ricercatore alla NASA nel campo dell'interfaccia uomo-macchina, spiegava che in un sistema l'introduzione di una eccessiva automazione riduce il carico di lavoro quando questo è già basso, ma lo aumenta quando è alto.

Questo fenomeno è esattamente quello che accade con l'Airbus A320 (sperando che ora non mi tolgano la licenza per le mie critiche!): finché l'aereo funziona a meraviglia risulta facile da pilotare, ma il degrado dei sistemi automatici non è sempre così

intuitivo da affrontare per il pilota e lo costringe a interpretare informazioni non più familiari e a intervenire con delle abilità aviatorie che sono ormai dimenticate.

Imbarcati i passeggeri, bagnati anche loro, e accesi i motori iniziamo il rullaggio verso la pista di decollo. Il grosso temporale che ha martoriato Lisbona in mattinata si è spostato decisamente più a nord lasciando scoperta una grande area di cielo azzurro sopra l'aeroporto.

Dopo il decollo non inserirò subito l'autopilota, operazione che purtroppo è diventata ormai consuetudine, ma volerò "a mano" il più possibile, in modo da mantenere allenare le mie abilità di pilota.

L'aereo sta funzionando alla perfezione, decolla potente dalla pista orientata verso nord-est e continuiamo la salita fino alla quota di crociera. Come previsto, dopo alcuni minuti la turbolenza inizia a farsi sentire, ma la situazione rimane sotto controllo, voliamo ancora fuori dalle nubi che ci aspettano da lontano, quasi a sfidarci.

L'AUTORE



Ivan Anzellotti (1974) ex pilota della Guardia di Finanza sui Piaggio P166 DL3 è diventato pilota di linea nel 2000 in Alitalia volando con gli MD80. Con la crisi della compagnia del 2008 ha lasciato l'Italia e si è trasferito prima in Medio Oriente e a Lisbona, lavorando sugli A320, e successivamente in Asia dove per due anni ha pilotato anche i B747. È infine

ritornato in Europa nel 2020.

In questo libro racconta le sue nuove disavventure in aviazione, dopo le vicende pubblicate nel suo primo volume *Storia di un pilota. Dal funerale di Alitalia alla fuga dal Qatar* (Cartabianca Publishing). Ha anche pubblicato un romanzo giallo ambientato nel mondo dell'aviazione, *Il destino degli altri* (Phasar Edizioni).

È molto attivo sui social, in cui ama raccontare e spiegare la professione del pilota:

[facebook.com/ivan.anzellotti](https://www.facebook.com/ivan.anzellotti)

[instagram.com/ivan.anzellotti](https://www.instagram.com/ivan.anzellotti)

Grazie per aver letto l'anteprima del
nostro ebook

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

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.

