

Ivan Anzellotti

Storia di un pilota

DAL FUNERALE DI ALITALIA ALLA FUGA DAL QATAR



cartabianca

IVAN ANZELLOTTI

STORIA DI UN PILOTA

Dal funerale di Alitalia alla fuga dal Qatar



© 2014 Ivan Anzellotti
Prima edizione 2014: Phasar Edizioni
© 2020 Cartabianca Publishing

Editing: Paola Arosio, Diego Meozzi
Codifica ebook: Diego Meozzi
Copertina: Alessandro Gurrado ([facebook.com/pilotteri/](https://www.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 Cartabianca: novembre 2020

ISBN: 978-88-8880-536-8

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.

*Dedicato ai miei colleghi di Alitalia
che hanno perso il lavoro
credendo nella strategia a lungo termine
dei nostri sindacati
e a tutti gli equipaggi che nel mondo
si impegnano con passione e sacrificio
in una professione ricca di storia e tradizioni
con la speranza che le compagnie
tornino a investire nel capitale umano,
risorsa indispensabile per garantire
la sicurezza dei passeggeri*

PREFAZIONE ALLA NUOVA EDIZIONE

Sono già passati dodici anni da quando Alitalia mise a terra la sua flotta di MD-80 licenziando in un giorno centinaia di piloti – tra cui il sottoscritto – eppure, a leggere le notizie sulla nostra cara ex compagnia di bandiera, il tempo sembra essersi fermato a quel lontano dicembre del 2008, quando i conti erano in rosso fisso e le riserve di cassa sufficienti a fare volare gli aeroplani solo per qualche settimana in più.

Non sono bastati gli eroi della patria voluti da Berlusconi e nemmeno gli emiri di Abu Dhabi per rimettere finalmente in sesto i conti. Anzi, anche se era umanamente difficile fare peggio, sono tutti stati capaci di aggravare le condizioni della aerolinea italiana al punto che è sempre più moribonda e sopravvive miracolosamente mese dopo mese nell’attesa di un acquirente che non decide a materializzarsi.

In tutti questi anni sono stato uno spettatore lontano che non ha mai smesso di tifare per il rilancio di Alitalia nella speranza che potesse ripresentarsi come la grande compagnia del passato, anche se un mio ritorno come pilota a bordo dei suoi aeroplani è sempre stato fuori discussione.

Quando vivi all’altro lato del mondo, vedere negli aeroporti un aereo con la coda tricolore ti fa sentire più vicino a casa, ma anno dopo anno, queste code tricolori sono sempre meno presenti un po’ ovunque, e di aeroporti ne ho visti tanti. Dopo la mia esperienza in Alitalia e in Qatar – che

racconto in questo libro – le mie disavventure in aviazione non sono finite, anzi: hanno preso una piega decisamente inaspettata che mi ha portato in giro per il mondo a vivere e a volare in molti paesi lontani. Ma non voglio anticiparvi troppo per non rovinarvi il piacere della lettura del secondo volume che ho appena pubblicato ed è intitolato *Storia di un pilota 2 - Dalle low cost alla conquista dell'Est*.

Con questa nuova edizione, e con l'aiuto di Diego Meozzi, fondatore di Cartabianca Publishing, ho deciso di riproporvi il mio primo libro in una versione riveduta e corretta e con una copertina straordinaria disegnata dal bravissimo Alessandro Gurrado.

Non è stato facile riprendere in mano il testo, ogni pagina mi è costata una forte emozione al ricordo dei tanti momenti vissuti a bordo del mitico MD-80, della passione vissuta nei giorni della protesta nella speranza di salvare l'insalvabile e rimanere ancora parte della grande famiglia "alitalica" e poi dell'impensabile avventura che ho vissuto in Qatar e della quale spero vi appassionerete con la lettura delle prossime pagine.

Ma la vita va avanti in modi inaspettati e sorprendenti: spesso richiede tanta fatica e molti sacrifici e necessita anche di un pizzico di fortuna, ma per chi è determinato a portare a termine i propri obiettivi e non si arrende mai può essere una fonte inesauribile di emozioni e di soddisfazioni.

Purtroppo, nel momento in cui sto scrivendo queste righe, l'aviazione sta affrontando la crisi più grave della sua storia: un disastro che non era minimamente immaginabile solo pochi mesi fa, quando il trasporto aereo registrava una

crescita esponenziale dei passeggeri con la nascita di nuove compagnie aeree in ogni angolo del mondo.

Era il momento che tutti i piloti aspettavano, la possibilità di trovare lavoro facilmente e in qualsiasi posto volessero: dovevi solo scegliere dove andare. Poi, all'improvviso, il Covid-19 ha smorzato gli entusiasmi, le compagnie aeree hanno iniziato a cancellare i voli, mettere a terra gli aeroplani e licenziare centinaia di piloti che difficilmente troveranno un nuovo impiego in tempi brevi.

Tra questi ci sono tantissimi miei amici e colleghi delle compagnie in cui ho lavorato, e io stesso rischio ogni momento di unirmi a questo poco invidiabile club.

Non sta certo a me valutare se le misure adottate dai vari paesi siano congrue a limitare i rischi derivanti dal contagio del virus, ma è un dato oggettivo che le famiglie in grave difficoltà a causa della perdita del lavoro siano sempre più numerose, e non solo in aviazione.

Mi domando quindi se chi prende le decisioni stia mettendo in conto quanto i danni provocati dai provvedimenti anti-Covid non siano forse anche peggiori di quelli causati dalla pandemia in corso.

Come tutte le grandi crisi del passato che hanno colpito l'aviazione civile (pensiamo all'attacco terroristico alle Torri Gemelle di New York) anche questa verrà superata, gli aerei fermi torneranno in volo e, mi auguro, tutti i piloti che hanno perso il lavoro riavranno il loro posto in cabina di pilotaggio, ma quando e con quali conseguenze per le condizioni contrattuali è tutto da scoprire.

Vorrei dedicare la nuova edizione del mio libro a questi piloti, con l'auspicio che possano ritrovare presto una nuova via professionale proprio come successe a me nel 2008.

Ottobre 2020
Ivan Anzellotti

INTRODUZIONE

Da quando per la prima volta misi piede in Qatar, capii che l'avventura che stava per iniziare e quella appena vissuta con il tramonto della compagnia aerea di bandiera italiana non potevano essere dimenticate, così cominciai a fantasticare sulla possibilità di scrivere un diario o prendere qualche appunto per fissare i miei momenti più importanti.

Su Alitalia sono state scritte tante cose, dai problemi finanziari alle soluzioni politiche, ma mai nessuno ha considerato il punto di vista delle persone, le angosce e le paure provate in quei lunghi giorni di fine 2008 in cui migliaia di famiglie si sono ritrovate senza lavoro.

Per questo ho voluto raccontare le vicende umane di noi lavoratori, le nostre sensazioni e le nostre ansie e non fare una sterile cronaca giornalistica.

Col passare del tempo la mole di pensieri che mi sono passati per la testa è cresciuta, e anche il turbinio di emozioni che mi assalivano, spesso all'improvviso, e che mi tenevano sveglio per notti intere. Ed è stato proprio alla fine di una di queste notti insonni che questo libro ha preso vita: verso le cinque del mattino stavo, ancora con gli occhi aperti, pensando a tutta la mia vita passata in Alitalia – finita senza che nessuno se lo aspettasse – e a un futuro incerto in Qatar.

Ho acceso il computer e ho iniziato a scrivere le prime pagine che, comunque, avevo già in testa da tanto tempo.

Le prime righe sono venute d'istinto, senza un ordine preciso, seguendo l'ispirazione del momento. Non pensavo

sarei giunto alla fine della storia, a poter tenere il libro tra le mani.

Ho impiegato tre anni a completarlo perché per tutto il tempo in cui sono stato in Qatar ho continuato a migliorare, correggere e aggiungere capitoli al testo.

Spero che vi appassionerete alle vicende mie e dei miei eroici colleghi e che apprezzerete la tenacia di molti che hanno provato in tutti i modi a far capire alla gente comune la fregatura che stava prendendo con la “morte” di Alitalia, fatta passare come rinascita di una compagnia in fallimento risanata da un manipolo di eroi, ma in realtà un disastro per tutto il Paese.

Con la loro passione e dedizione, i dipendenti sono sempre l'anima di una compagnia aerea, ma recentemente stanno pagando un prezzo troppo alto a causa della politica di tagli privi d'investimenti applicata dai dirigenti.

Il mondo dell'aviazione sta cambiando radicalmente, perdendo di vista il valore che ha il personale nel mantenere gli standard di sicurezza necessari, e quando la vita di migliaia di persone resta nelle mani degli equipaggi di volo, dei tecnici e dei tanti che lavorano nell'indotto, è una questione che non si può sottovalutare.

La chiave del successo per la sicurezza in aviazione è l'esperienza costruita con anni di studio, addestramento e momenti di tensione in volo. Questa eredità deve continuare, com'è stato da sempre, a essere trasferita dai comandanti anziani ai giovani cadetti in un prezioso investimento di conoscenza. Il futuro dell'aviazione è a rischio perché molte compagnie aeree stanno bloccando questo percorso lasciando a

terra piloti di grande esperienza, impedendo così i presupposti di questo passaggio di testimone.

Il fulcro per la buona riuscita di una compagnia aerea è avere il miglior materiale umano, non lavorare contro di esso.

Il mio racconto vuole essere un grido accorato che chiede rispetto per gli equipaggi e i loro familiari che, ogni giorno, condividono gli enormi sacrifici che questa professione comporta.

Io sono stato uno dei più fortunati: dopo qualche mese ho trovato un altro lavoro e ho ricominciato a volare, sebbene lontano da casa e in un ambiente totalmente diverso e non così amichevole.

Il Qatar è un paese contraddittorio, pieno di ricchezze per la popolazione locale e prigione dorata per gli stranieri che ci lavorano, trattati come schiavi, seppure con le dovute differenze in base alla professione.

Non mi ci sono trovato bene ma è un'esperienza personale, così come le impressioni che troverete nelle pagine seguenti. Vi invito comunque ad andare in Qatar per scoprire cosa stia succedendo in questa strana terra e fare un confronto con quanto racconto in questo libro.

Di sicuro pochi giorni non sono sufficienti per capire un luogo così. Dopo tanto tempo anch'io ho ancora infiniti dubbi, per questo ho messo nero su bianco le mie impressioni, per poterle rileggere, ragionarci sopra e trovare nuovi spunti di riflessione.

Un ringraziamento speciale lo devo a una coppia di amici – di cui non posso fare i nomi – che hanno letto le prime venti pagine e mi hanno incoraggiato a continuare a scrivere e a finire il libro, e a mio fratello Antonio che, con enorme pazienza, ha letto e riletto tutte le pagine aiutandomi nelle correzioni: senza il loro supporto questo libro non sarebbe mai arrivato a compimento.

Per la versione inglese del libro il mio grazie di cuore va a un team eccezionale che con una passione formidabile ha ricreato lo stesso spirito della mia narrazione a beneficio di chi all'estero avrà piacere di leggere il libro e scoprire le vicende “alitaliche” e le mie peripezie nel Qatar: Sara Pongiluppi, Sabrina Fusari, Kathleen Staves, mia moglie Maya e ancora mio fratello Antonio.

LA MAGIA DEL VOLO

Sono anni che vedo quell'aeroplanone grigio con la scritta "Qatar" sulla fusoliera parcheggiato in aeroporto, davanti al piazzale in cui gli equipaggi aspettano l'autobus che li porta a bordo. Ogni volta che lo vedo, fantastico su questo esotico, misterioso e piccolo Paese che non esiste neanche sulla mappa del Risiko (il mio primo approccio con la geografia).

Il nome è di quelli che rimangono impressi, con qualcosa di orientaleggiante e di affascinante, ma dove si trovi esattamente è difficile dirlo; da qualche parte nel Golfo Persico comunque.

Strana gente deve esserci a bordo; chissà che facce hanno; ma lo sapranno guidare un aereo? mi domando ogni volta. Poi arriva il bus, salgo su e ancora immerso nelle mie fantasie do inizio alla sequenza di operazioni che fa sì che un aereo decolli: in pratica, una specie di magia.

Non mi riferisco all'involo dell'aereo, che è già stato ampiamente spiegato sin dai tempi di Leonardo, ma a tutto quello che c'è prima e che mi stupisce ogni volta, dal momento in cui si compone l'equipaggio nella saletta *briefing* all'allestimento del velivolo, fino all'imbarco dei passeggeri, che poi sono il motivo di tutti i nostri sforzi: riuscire a portare dal punto "A" al punto "B" un eterogeneo gruppo di persone, in orario e sicurezza; una magia appunto.

Pare facile ma non lo è.

Alla sicurezza pensiamo noi piloti e gli assistenti di volo, e posso dire che siamo bravi: raramente succede qualcosa di

pericoloso e anche quando succede emergono tutti gli anni passati sui libri a studiare e tutte le ore chiusi dentro i simulatori a esercitarci per le emergenze.

Sacrificio, studio, passione. Ogni tanto qualche passeggero ringrazia ma spesso non si accontenta e si lamenta con noi se il tempo è brutto, come se fosse colpa dei piloti se fuori piove.

Noi non ci facciamo più caso, ci preoccupiamo soltanto quando i giornali scrivono troppo insistentemente che c'è la crisi, che l'economia non va e bisogna privatizzare tutto, anche l'aria.

In Alitalia va tutto bene però.

Sì, lo so che sono vent'anni che c'è la crisi anche qua, ma tanto una soluzione si trova, ti pare che la compagnia di bandiera chiuda? È impossibile!

Perso nei miei pensieri non mi accorgo che sono sotto la coda verde bianca e rossa del mio MD-80: è ora di scendere dal bus e salire a bordo, preparare tutto, aspettare che l'imbarco finisca e partire per un nuovo volo su e giù per l'Italia.

Noi piloti degli MD-80 siamo la colonna portante della compagnia: novanta aerei una volta, ora circa settanta, ma accidenti, solo in America ne hanno più di noi. E poi a noi piacciono le tratte brevi, quelle dove voli per davvero, dove non fai in tempo ad attivare l'autopilota che è già ora di una bella planata verso l'aeroporto di destinazione.

Che procedura usiamo: VOR^[1]? ILS^[2] ? Ma no, è una bella giornata di sole, il golfo di Palermo è lì davanti, sganciamo tutti gli automatismi, afferriamo saldamente la cloche e via, dritti verso l'aeroporto. Poi una virata a 2.000 piedi giusto per

allinearci e siamo perfetti sulla pendenza: la pista è lì davanti che ci aspetta.

A volte però non è così facile. In media un paio di voli l'anno sono quelli in cui la nostra preparazione fa la differenza. Le condizioni meteorologiche sono una cosa seria, non lo show che ormai vediamo in televisione, e bisogna conoscerle, averne rispetto e sapere fin dove puoi osare, soprattutto in Italia che, tra coste e montagne, è una palestra di vita per noi piloti.

Non c'è aeroporto che non abbia le sue trappole: *wind shear*^[3] per esempio, pista corta e ostacoli, e in questi casi è bene che il pilota abbia una grande esperienza. In certi giorni difficili arriviamo al parcheggio sudati fradici, ma in fondo questo fa parte del nostro gioco quotidiano, sempre diverso a ogni volo, e della sfida che lanciamo a una natura che non ci ha fatto nascere con le ali e che, purtroppo, ogni tanto ce lo ricorda in modo pesante.

Noi sappiamo che volare è il modo più sicuro per viaggiare, eppure, dopo una vita passata per aria, ancora mi stupisco quando tiro la cloche e il "tubone di ferro" si stacca da terra. Sembra una magia che non ha nulla a che vedere con tutte le teorie studiate a scuola. È una sorta d'incantesimo che funziona finché ci credi, come le favole per bambini e, in effetti, io sono come un bambino che però guarda le nuvole al contrario, dall'alto verso il basso.

Temo a volte che, se scoprissi il trucco, la magia finirebbe per davvero all'improvviso, e do un'occhiata alle case, piccole piccole, e alle macchine, minuscoli puntini sulla strada, e immagino che qualcuno stia guardando una scia bianca nel

cielo splendente e non sappia chi ci sia dietro a questo miracolo. Pensate... una cosa così bella e sono io a farla.

Quanti posti ho visto e quanta gente ho conosciuto! Ogni volo un equipaggio nuovo. L'Alitalia è grande, siamo tanti ed è difficile volare due volte con le stesse persone.

Non è come un lavoro normale, come avere colleghi di ufficio che vedi solo dalle nove alle diciassette. Per tutto il turno di tre o quattro giorni (negli ultimi tempi a volte cinque) si sta insieme non solo in aereo ma anche fuori – sebbene non sia obbligatorio – e a cena si parla molto, perché ogni persona ha un mondo intero da raccontare, bisogna solo darle una chance. Ecco, questa è la nostra fortuna più grande: noi abbiamo questa chance!

Scopri così che esistono passioni impensabili sotto quella divisa uguale per tutti: esperti di cucina, di botanica, filosofi, musicisti, meccanici e persino un tizio che si veste da Goldrake!

L'equipaggio è la tua famiglia in quei lunghi giorni. Tante chiacchiere, consigli, confidenze, poi si torna a casa e la famiglia vera è lì che aspetta... e non è stato facile per loro senza di te.

Immaginate di vivere con un padre o una madre che scompaiono ogni tre-quattro giorni riapparendo sistematicamente dopo altri tre o quattro e a volte anche cinque!

Come si spiega una magia del genere ai figli, soprattutto quando sono molto piccoli? Una collega mi dice che il figlio odia la divisa a tal punto che prova a nasconderla tutte le volte, sperando che questo possa bastare a non far sparire la sua mamma così spesso. Un'altra mi confessa che appena

prova a indossarla la figlia scoppia in un pianto disperato, ed è con questo lamento che lei tutte le volte va al lavoro.

Anche i partner di chi fa questo mestiere vivono una vita a metà, fatta di continue apparizioni e sparizioni, e ascoltano con orecchio attento il TG ogni volta che arriva una notizia poco allegra.

Santi cellulari e santo Skype, che hanno reso il mondo un po' più piccolo e umano: non è come avere i propri cari vicino, ma poterli chiamare quando si vuole e vederli sullo schermo del computer è una cosa che chi vive sulla terra e lavora dalle nove alle diciassette non può capire.

Una volta ho fatto un sondaggio: ho contato, per un mese intero, tutte le coppie "scoppiate" degli equipaggi che incontravo. Mio Dio, c'è poco da fare statistiche: trovare una coppia sposata da anni è veramente difficile e, quando capita, è una grande emozione, tanto da chiedersi quale sia il suo segreto. Non ho trovato una risposta, ma per fortuna l'essere umano non ha ancora finito di stupirmi, anzi, il bello deve ancora venire.

Ne è passato di tempo dai romanzi di Liala: piloti bellissimi sempre pronti ad avventure amorose in giro per il mondo con le loro belle divise blu scuro con ragazze che sognano di fare le hostess: l'unico lavoro che un tempo permetteva loro di girare il mondo.

Oggi è meglio o peggio? Dipende dai punti di vista: è meglio perché tutti volano e viaggiano, è peggio perché si è persa la poesia di una professione che è prima di tutto passione, poi lavoro, perché non faccio il pilota... sono un pilota. O almeno lo credevo.

In questo fantastico e poetico mondo dell'aviazione ormai contano solo i soldi e l'obiettivo delle compagnie aeree è avere il *cockpit* – ovvero la cabina di pilotaggio – occupato da due individui qualsiasi al minor costo possibile; se poi sanno guidare questo “coso volante” è meglio, ma spesso non è richiesto.

Quando senti che su quell'aereo partito da New York si sono spenti tutti i motori contemporaneamente pensi quanto sia incredibile che il destino abbia messo un asso, il comandante Chesley Sullenberger, che plana sulle acque del fiume Hudson come se fosse un gioco.

Qui però non siamo in America e da noi, purtroppo, è diverso: basta comprarsi stampa e sindacati e nessuno sa niente di quello che capita sopra la propria testa: anche questa è un'altra storia, ed è stata scritta sui giornali.

Giornali che sono scritti da giornalisti che in fin dei conti sono uomini e donne come noi che devono arrivare alla fine del mese. Se “qualcuno” ti dice di scrivere un pezzo o di non scriverlo cosa fai, ti fai licenziare per amore della verità?

Non è più tempo di eroi: gli eroi ormai sono tutti morti e medagliati. Si porta avanti una lotta sull'informazione che, grazie a Internet, ha trovato spesso un alleato forte e capace di insinuarsi tra le linee nemiche attaccando dritto al cuore.

Quando è arrivata la crisi, chi ha potuto ce l'ha messa tutta scrivendo sui siti specializzati e non, mettendo video su *YouTube* e anche l'ultima frontiera di *Facebook* è servita per radunare le folle. Chissà se è per questo che la politica si sta battendo con forza per limitarne l'uso... chissà.

Sta di fatto che l'arma più forte dei dittatori è sempre stata la benedetta "ignoranza", in cui gran parte della popolazione vive e sopravvive. Sembra inutile dire alla gente di non leggere i giornali perché sono tutti di parte. Se sta scritto lì è vero per forza e se lo dice la TV è ancora più vero!

La logica non è di queste parti, infatti a scuola non s'insegna ed è quindi difficile fare dei ragionamenti che abbiano un senso compiuto.

[1] VOR - VHF Omnidirectional Range, è un sistema di guida per gli aerei. Funziona come il faro per le navi, solo che invece di utilizzare un fascio luminoso per indicare la via, utilizza le radiofrequenze, visualizzando su un apposito strumento in cabina di pilotaggio la direzione da seguire.

[2] ILS - Instrument Landing System, è un sistema molto preciso per dirigere un aereo lungo il sentiero finale di avvicinamento. Lo strumento è costituito da due indicatori, uno per il piano verticale e uno per il piano orizzontale, che il pilota deve mantenere centrati durante la discesa verso la pista di atterraggio.

[3] Wind Shear - Letteralmente "gradiente del vento", è un fenomeno molto pericoloso per il volo soprattutto a bassa quota durante le fasi di decollo e atterraggio. Si verifica prevalentemente in prossimità di temporali e in particolari situazioni orografiche, determinando decise variazioni di intensità e di direzione del vento, che possono destabilizzare la traiettoria dei velivoli anche in maniera drammatica.