

Adalberto Pellegrino

UNA GIORNATA DI VOLO



cartabianca

Adalberto Pellegrino

UNA GIORNATA DI VOLO

SULLE ALI DEL *JUMBO*



cartabianca

© 2022 Cartabianca Publishing

Tutti i diritti riservati

Prima edizione 1991: Claudio Tatangelo Editore

Editing: Paola Arosio, Diego Meozzi

Impaginazione e codifica ebook: Diego Meozzi

Copertina: Andrea Morando, Diego Meozzi

Foto: Archivio AZ Fleet, Gianfranco Beting, Giancarlo Cagnoni, Collezione Ettore Castroni, Envato/seventyfourimages, Werner Fischdick, Lewis Grant, Rivista JP4, Augusto Laghi, Paul McCarthy, Diego Meozzi, Adalberto Pellegrino, Lorenzo Pinzauti

Foto di copertina: Gianfranco Beting

Grazie a: Ivan Anzellotti, Gianfranco Beting, Aldo Bidini, Massimo Costa, Lorenzo Dalla Valentina, Carlo Galiotto, Augusto Laghi, Sabrina Papa, Gilberto Vannini

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc

Via Crociali 12, 40138 Bologna BO

info@cartabianca.com

Tel. 051 5870996

cartabianca.com



Prima edizione digitale: settembre 2022

ISBN: 9788888805429

Questa pubblicazione è conforme allo standard WCAG 2.0 AA di accessibilità dei contenuti

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.

PREMESSA



Questo racconto – presentato come inedito nell'apposita sezione della 3^a edizione del Premio Biennale Aerospaziale indetto dall'Associazione Arma Aeronautica – è fra quelli che sono stati premiati nel corso della cerimonia conclusiva dell'evento che si è svolta a Todi il 27 maggio 1990.

Successivamente il libro veniva stampato e diffuso dall'editore Claudio Tatangelo di Roma col quale – da allora – c'è stata una lunga e cordiale collaborazione.

Adesso – dopo più di trent'anni – ho accolto di buon grado la proposta di una sua riedizione da parte degli amici di Cartabianca Publishing di Bologna per il fatto che le vicende raccontate, anche se talune superate dal tempo, credo possano comunque interessare gli attuali appassionati del volo per la testimonianza diretta e la documentazione storica

che offrono di un'intera epoca del trasporto aereo internazionale.

Molti aspetti strutturali e operativi – come detto – sono cambiati così come, ovviamente, i dati statistici relativi al settore. Significativi i progressi fatti in materia di *security* con la regolamentazione e le procedure adottate a livello mondiale dopo gli attentati del settembre 2001; resa maggiormente fluida la circolazione aerea anche transatlantica con l'adozione di sistemi di sorveglianza e di apparati per la navigazione sempre più sofisticati. Per non parlare delle nuove istituzioni che sono state potenziate – accorpendo enti diversi – oltre che, nel nostro caso, demandando alcune funzioni e prerogative a livello comunitario (EASA - Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea).

Permane invece inalterata la necessità di una vigile e costante attenzione in merito alla *safety* il cui traguardo – a mio giudizio – dovrebbe essere continuamente spostato in avanti. Costruttori ed esercenti tendono invece a dare per scontato e soddisfacente il grado di sicurezza garantito dall'aviazione commerciale in questi anni venti del duemila: un atteggiamento fortunatamente contrastato dagli Enti di regolazione come dimostrato in epoca recente dal pesante intervento sanzionatorio della FAA (Federal Aviation Administration) statunitense nei riguardi della principale industria aeronautica di quel paese ritenuta responsabile di alcuni gravi incidenti di propri aerei e della correlata imposizione di nuovi e radicalmente cambiati programmi addestrativi per i piloti dell'aviazione commerciale.

Fra le cose positive che non sono cambiate – come ho avuto il piacere di constatare dalla frequentazione di giovani colleghi ancora in servizio – sono lo spirito generoso e l'amore per la professione che caratterizza l'intera categoria della Gente dell'aria e a cui anche questo libro vuol rendere omaggio.

Concludo questa premessa con l'auspicio di ospitarvi piacevolmente interessati a bordo di quel mio volo lontano che dura un giorno, ma che è stato capace di riportare alla mente tanti altri ricordi di una vita passata per aria.

Adalberto Pellegrino

Giugno 2022

LA PREPARAZIONE DEL VOLO



La coda di un Boeing 747 arriva a 19,3 metri di altezza: come un palazzo di sei piani

Dal pullman guardo la strada bagnata al disopra delle spalle dell'autista attraverso la mezzaluna trasparente scavata dal movimento dei tergicristalli. Il resto dell'equipaggio è seduto nell'ombra, dietro di me; qualcuno parla di turni di volo, altri fumano.

I ricordi vengono a galla improvvisi e si solidificano nella memoria come fotografie. È lo scorrere di un giornale illustrato, sfogliato con la sinistra dalle ultime pagine verso le prime, con qualche foglio che passa troppo velocemente e altri che restano attaccati, lasciando dei vuoti e figure sfocate. Mi chiedo se queste immagini appartengano solo a me, o se, duplicate da negativi comuni, facciano parte di nostalgie collettive.



«Allora sei proprio sicuro?»

«Ma sì, te l'ho già detto, no?»

Mia madre ha gli occhi rossi e non si rassegna alla indispettita conferma che partirò per il corso di allievo ufficiale pilota.

«Quando mi daranno un aereo verrò a trovarti ogni settimana. Vedrai».

C'è un aeroporto, alla periferia della città, che ha ospitato una famosa scuola di volo militare e io mi porto ancora negli occhi il cielo di quando ero bambino disegnato dalle evoluzioni dei suoi aeroplani.

Mia madre tenta un sorriso.



Con Gianni ho superato tutte le prove e le visite mediche cui siamo stati sottoposti durante la selezione; partiremo assieme per iniziare le esercitazioni di pilotaggio fra una settimana. A casa sua i sorrisi sono veri e c'è aria di festa; abbiamo fatto dei brindisi e descritto a voce alta il nostro futuro.

Un anno dopo, per la collisione in volo di due G.59, Gianni morirà precipitando nella palude circostante l'aeroporto di Cagliari Elmas.

Nel ricordo, un'istantanea di quando aveva vent'anni e le menzogne che vennero raccontate ai suoi genitori assicurando che dentro la bara c'era proprio lui, intero,

riportato dai sommozzatori prima che il relitto venisse ingoiato dal fango.

Durante i diciotto mesi passati nelle scuole di pilotaggio, quando uno di noi si sfracellava contro i muretti a secco che tatuavano la campagna sarda e salentina, dicevamo che era “atterrato corto”. In gergo “atterrare corto” significa arrivare con l’aeroplano prima della pista: un modo per indicare che non ce l’aveva fatta.

Quel corso per allievi ufficiali piloti lo iniziammo in centocinque provenienti dal setaccio dell’Istituto Medico Legale e dalle prove in volo affrontate negli aeroclub di varie province italiane; gli aspiranti erano stati più di milletrecento. In seguito, durante i periodi addestrativi a cui andammo incontro nelle scuole dell’A.M. molti dei selezionati vennero esonerati e rispediti a casa perché giudicati non idonei al volo militare e cinque “atterrarono corto”: alla fine solo in trentanove riuscimmo ad appuntarci sul petto l’aquila turrita. Da ufficiali brevettati poi, altri quattro trovarono il modo di ammazzarsi con l’aeroplano, per fatalità o per gioco, come quei due che durante un reciproco sulla baia di Alghero misero in vite un G.59 sfidandosi a chi, per paura, lo avrebbe rimesso per primo in linea di volo.



L’autobus sta rallentando la corsa e inizia a curvare per uscire dall’autostrada. Mi scopro con gli occhi chiusi e li riapro in tempo per vedere le gocce di pioggia diventate

arancione col colore dei primi fanali che segnalano l'aeroporto di Fiumicino. Su di un muro, con vernice diventata ormai esile, "NO AL RICATTO DEGLI SCEICCHI".

Ci infiliamo sotto la tettoia livida di neon davanti al Centro di presentazione degli equipaggi della Compagnia. Resto seduto mentre le porte si aprono con un rumore di gomma succhiata. Una breve esitazione di quelli che stavano dietro, aspettavano che mi muovessi per primo, seguito dal loro raggrupparsi attorno ai bagagli che l'autista ha già iniziato ad allineare sul marciapiedi. Quando scendo è rimasta solo la mia valigia; sui lati, le etichette di membro d'equipaggio, una custodia di plastica azzurra con il nome, il numero e la destinazione del volo in programma. Ne basterebbe una solamente, ma per come trattano i bagagli negli aeroporti (in tutti gli aeroporti), è già capitato che un cartellino venisse strappato: se non ha un doppione che lo identifica, quel collo diventa figlio di nessuno e, mentre il proprietario si aggira per il mondo senza potersi sfilare dall'uniforme, viene condannato ai riti esoterici dei *lost and found*.

Con la valigia da una parte e la borsa di volo dall'altra mi avvio alla sbarra rotante e al saluto della guardia giurata che sorveglia l'ingresso del Centro.

«Buona sera comandante. Ha saputo...?»

«Cosa?»

«Dell'aereo che è cascato... alle Azzorre, mi pare... era un americano di quelli che fanno i charter^[1]».

«No» mento, «non ho sentito la radio oggi».

«Sembra sia andato a sbattere contro la montagna» continua l'uomo contento di darmi la notizia per primo.

«Sono morti tutti: centoquarantaquattro! E i passeggeri erano tutti italiani...». La voce del vigilante ha assunto un'inflessione partecipe. I due “tutti” sono stati accompagnati dallo sventagliare delle mani e la nazionalità delle vittime gli fa sentire l'avvenimento più vicino, anche suo. Io non so cosa dire e scrollo la testa lasciandolo proseguire.

«Ma comandante... quegli aeroplani lì... quei viaggi a prezzi stracciati... ma sono proprio sicuri?» Il tono è ora del tipo “a me lo può confidare”.

Faccio lo sforzo di rispondere in modo appropriato: «Che vuole. La sicurezza assoluta non esiste da nessuna parte. L'unica sarebbe quella di non volare».

Passo oltre per depositare la valigia sui nastri rotanti che la portano verso l'imbarco; poi firmo il foglio di presentazione che, per ogni singolo volo, formalizza la composizione dell'equipaggio.

C'è stato un periodo in cui restavo meravigliato dalle grandi emozioni che, almeno in apparenza, provocano nella gente gli incidenti aerei. Qualunque incidente poi; non fa molta differenza che si tratti di uno scontro in volo tra piccoli aerei da turismo sopra Chicago o dell'atterraggio di fortuna di un vecchio Dakota pateticamente ancora in servizio dalle parti dello Zimbabwe. Tutti ne parlano («Hai visto...?»), formulano o chiedono giudizi sulle poche, e poco attendibili, cose buttate lì da giornali e televisione.

Oddio, quando hanno a disposizione “una bella disgrazia” aeronautica i cosiddetti organi d'informazione ci danno dentro senza molti ritegni (“dovere di cronaca”). Ed ecco

quindi la bamboletta fotografata fra i rottami, i particolari sulla giovane coppia in viaggio di nozze, la serie di coincidenze “incredibili” che ha calamitato un poveretto («Volava per la prima volta, pensate...») a salire proprio su quell’aeroplano. Così il grosso pubblico, abbeverato dai media, viene coinvolto e si lancia nella gara di chi sa di più, di chi conosce i dettagli più macabri, di chi riesce a intrattenere l’uditorio con la ricostruzione più minuziosa. Giorno dopo giorno, incidente dopo incidente, ho finito col non stupirmi più di tanto di questa curiosità, accontentandomi della spiegazione, «voglia di protagonismo riflesso», fornita dal mio amico psicanalista. Interpellato ufficiale, atteso dopo ogni disastro dal portiere di casa, dal meccanico dell’officina di fronte e dal barbiere di via Mario dei Fiori, sono riuscito addirittura a fabbricarmi un repertorio di frasi e di commenti buoni per tutte le occasioni. Con il guardiano del Centro Equipaggi avevo appunto sfoderato uno di quelli.

A parte il paradosso sullo smettere di volare come unico modo per rendere il volo sicuro è evidente che la tranquillità assoluta, il rischio zero, non esiste. Tra i molti sistemi di trasporto l’aereo rimane però quello maggiormente sicuro. Consentitemi, malgrado la serietà dell’argomento, di citare le statistiche. Le vittime dell’aeroplano, in percentuale ponderata beninteso, sono in numero infinitamente minore di quelle causate dai treni o dalle imbarcazioni. Per non parlare delle automobili che, in ogni parte del mondo, ammazzano giornalmente più persone di un’epidemia di colera in Bangladesh. Stragi, sia detto per inciso, che non

sembrano aver mai motivato reazioni di massa avvertibili. Secondo una ricerca americana che ha preso in esame l'intero sistema dei trasporti, muoiono meno individui negli incidenti di volo che non attraversando la strada a piedi o correndo nei parchi su pattini a rotelle.

La sicurezza costa; e non è per puro altruismo che costruttori ed esercenti di aeromobili hanno dedicato notevoli quantità di risorse per arrivare a questi risultati. Il clamore propagandistico con cui la notizia di un incidente si diffonde nell'opinione pubblica mondiale con negative conseguenze di rigetto, e dunque di profitto, ha consigliato sin dall'inizio dei collegamenti aerei di non fare economia per migliorare l'affidabilità delle macchine, duplicare le dotazioni di emergenza, addestrare il personale. Con il crescere di queste garanzie l'industria del trasporto via aria ha potuto imporre le proprie caratteristiche di rapidità e di comodità. Solo con coefficienti di sicurezza in aumento si è potuto superare la ritrosia naturale dell'uomo a farsi rinchiudere, e legare, in un barattolo di latta lanciato nel cielo a mille chilometri orari.

Nel 1920, anno di nascita dell'aviazione commerciale, hanno volato, nel mondo, quarantamila passeggeri. Nel 1968 il trasporto transatlantico di persone via mare è costretto a cedere le armi al mezzo aereo fino a scomparire del tutto; vent'anni dopo, nel 1988, ha volato oltre un miliardo di viaggiatori. Ma a quell'epoca si era arrivati a un punto critico. L'euforia dei grandi numeri, tantissime ore di volo e pochissimi incidenti, ha finito col provocare rilassamenti e cadute di attenzione. Viene da pensare che gli operatori del

settore, oramai appagati dai traguardi raggiunti, non ritengano di fare altri sforzi, e spendere i quattrini necessari per rendere le fatalità ancora meno probabili.

Dopo il 1984, anno record con solo sette morti (tre passeggeri e quattro membri di equipaggio) – causati da incidenti occorsi a velivoli a reazione di compagnie aeree associate alla IATA – si ringrossa la curva delle perdite di uomini e di macchine e si impenna il numero dei mancati incidenti, episodi che solo per un pelo non sono finiti in tragedia.

La continuità del miglioramento, in materia di sicurezza del trasporto aereo, appare adesso decisamente interrotta. E non c'è, sfortunatamente, una linea di demarcazione netta – di qua il pericolo, di là il non pericolo – sulla quale poter influire. Si è, invece, di fronte a un insieme di fattori che interagiscono fra loro per coagularsi poi tutti assieme e malignamente in ogni caso di incidente aviatorio. Dalla costruzione, certificazione, manutenzione ed esercizio di un aeromobile – durante lo scorcio finale degli anni '80 – affluiscono indicazioni non confortanti; in ciascuno di questi settori sono aumentate le zone d'ombra e si è venuta a restringere l'ampiezza del margine che separava la norma dall'accidentale.

La compressione dei costi operativi ha indotto le aerolinee, con l'avallo degli enti tutori, a diminuire ispezioni e controlli; ci si era illusi di poter allungare la vita degli aeroplani all'infinito, di superare indenni territori tecnologici non ancora esplorati a sufficienza e di poter rinunciare alla costanza del dubbio.

Così, incidente dopo incidente, il trasporto aereo si sta trasformando: e, da mezzo “più sicuro”, rischia ora di diventare solo quello “meno insicuro”. Il manager di aerolinea rimane comunque soddisfatto. Lui pensa che per gli aspetti più dolorosi ci sono le assicurazioni («Con premi da pagare in continuo rialzo, caro lei») e per il resto, a chi chiede “sempre di più” in materia di sicurezza, replica insofferente: «Ma che si vuole ancora? Suvvia, restiamo con i piedi per terra!» Un invito o uno scarico di coscienza?



Il centro presentazione equipaggi ex Alitalia – oggi ITA Airways – a Fiumicino

I Centri per la presentazione degli equipaggi delle maggiori società di navigazione aerea sono pressoché uguali dovunque. Una sezione per il deposito e la spedizione dei bagagli con i nastri rotanti diretti alle zone di caricamento, salette di attesa e per il *briefing*, bacheche per l'affissione delle circolari interne, una stanza con armadietti individuali per la posta sociale e le comunicazioni personali. Dietro una

serie di sportelli, gli impiegati addetti alla presentazione con l'incarico di convocare il personale di riserva qualora un equipaggio risultasse incompleto. Altre stanze per uffici e telescriventi e una sala, normalmente affollata e chiassosa come l'arena di una borsa valori, con il bancone dei *flight dispatcher* e gli elaboratori elettronici per la preparazione dei voli. Mi fermo ai distributori automatici di bevande e, evitando quello con il cartello "Questa frega i soldi", mi offro un caffè "lungo e dolce" che arriva nel bicchierino di plastica senza la paletta per mescolarlo.

Raggiungo il gruppetto in attesa: due primi ufficiali (i secondi piloti dei voli intercontinentali) e due tecnici con i quali avrei svolto l'intero avvicendamento da Roma a Los Angeles e, dopo due giorni di sosta, il ritorno a casa con uno scalo intermedio a Milano.

Anche all'andata avremmo dovuto passare per Milano, ma per l'avaria di un impianto idraulico dell'aereo e per la successiva chiusura a causa della nebbia dell'aeroporto della Malpensa, era stato riprogrammato un collegamento *non-stop* direttamente da Fiumicino. I passeggeri in attesa di imbarcarsi nello scalo lombardo erano stati "riprotetti" con un volo speciale predisposto dall'altro scalo milanese di Linate e stavano per arrivare. Se tutto andava bene saremmo partiti per Los Angeles con almeno dieci ore di ritardo sull'orario normale.



L'AUTORE



Adalberto Pellegrino, pilota militare e comandante di linea con Alitalia, è fra i protagonisti dell'Aviazione Civile italiana.

Rappresentante dell'Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale (ANPAC), della Federazione

autonoma dei lavoratori dell'Aviazione Civile (FAAPAC) e della Gente dell'Aria, è membro dell'Associazione Trasvolatori Atlantici.

Alla fine del servizio di linea è stato presidente dell'aeroporto "Friuli Venezia Giulia" e coordinatore tecnico operativo e portavoce dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del volo. Svolge attività di giornalista specializzato e collabora a pubblicazioni di carattere aeronautico.

Per Cartabianca Publishing ha pubblicato [Quelli della Stanza Uno - I primi cinquant'anni di Alitalia](#) (2016), [Benvenuti a Bordo - Storie di volo di un comandante Alitalia](#) (2019) e [Hijacking! - Terrorismo ad alta quota](#) (2020).

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.

