

A D A L B E R T O P E L L E G R I N O

B E N V E N U T I
A B O R D O

STORIE DI VOLO DI UN COMANDANTE ALITALIA



cartabianca

Adalberto Pellegrino

Benvenuti a bordo

Storie di volo di un comandante Alitalia



cartabianca

© 2019 Cartabianca Publishing

Prima edizione cartacea (1995): Edizioni Monografie srl

Copertina, restauro fotografico e codifica ebook: Diego Meozzi

Editing: Paola Arosio

Foto: Guido Allieri, Collezione Ettore Castroni, Keith Chan, Ray Deacon, Dietrich Eggert, Adam Goyette, Carlo Grisogoni/Archivio Alitalia, Martin Grandjean, Rivista JP4, Limerick Leader, Archivio Diego Meozzi/AZ Fleet, Musée Air France, Oline Uniforms, Famiglia Orlandini, Adalberto Pellegrino, Enrico Pierobon, Collezione Leonardo Pinzauti, Collezione Mario Ronchetti, U.S. Air Force/Kemberly Groue, Robin A. Walker
Sfondo foto apertura capitolo "I 'Pax'": Freepik.com

Si ringrazia per la collaborazione Lorenzo Bianco e Tony Kinnane

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc

Via Crociali 12, 40138 Bologna BO

info@cartabianca.com

Tel. 051 5870996

www.cartabianca.com

Prima edizione digitale: dicembre 2019

ISBN: 978-88-8880-531-3

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

A distanza di 25 anni dalla prima edizione di *Benvenuti a bordo* – data amichevolmente alle stampe da Edizioni Monografie di Roma – ho accolto con piacere la proposta dei giovani editori di Cartabianca Publishing di curare una nuova edizione, ampliata e aggiornata del libro.

Infatti non si tratta di una semplice ristampa, ma di una pubblicazione con diversa presentazione grafica e nuovi capitoli, impreziosita da un originale corredo di fotografie – talune uniche – che contestualizzate al testo trasmettono efficacemente, credo, l’atmosfera dei tempi e delle circostanze connessi a ciascun episodio del racconto.

Per questo mi auguro che tali ricordi possano interessare anche l’attuale generazione di appassionati di cose aeronautiche per la testimonianza di un’epoca e di valori – senza età – che ho cercato di trasmettere.

Che sono quelli di un mondo “diverso”; non soltanto per il fatto che è collocato al di fuori del nostro ambiente naturale, ma perché si basa su regole di comportamento – scritte e non scritte – essenziali: nel *cockpit* di un aereo di linea non c’è spazio per doppie verità né è consentito rimandare l’assunzione di scelte spesso irreversibili.

Non a caso quello del trasporto aereo è il settore di mobilità che attualmente offre le maggiori garanzie di sicurezza: “Muoversi in aereo è enormemente più sicuro che attraversare una strada a piedi” afferma il prestigioso NTSB - l’ente americano che sovrintende il sistema dei trasporti. Ma, come detto, è anche un comparto dell’attività umana dove – mi fa piacere pensarlo – si è mantenuto inalterato lo spirito che ha animato la mia generazione nel corso della transizione da un sistema poco più che artigianale

al moderno complesso industriale di valenza planetaria di cui adesso disponiamo.

Un mondo in cui, al di là delle singole storie, l'uomo – come è stato dagli inizi della “rivoluzione verticale” ai giorni nostri – malgrado la prepotenza espropriante della tecnologia, resterà sempre il finale e insostituibile protagonista.

Adalberto Pellegrino

Novembre 2019

INTRODUZIONE

Nella storia straordinaria e incalzante del volo, bisogna comunque arrivare alla fine del secondo conflitto mondiale perché comincino a coagularsi i presupposti per collegamenti aerei regolari, con macchine gradatamente sempre più affidabili e scenari operativi coerenti con la programmata rincorsa dei necessari miglioramenti tecnologici; tutte condizioni che sono servite a trasformare un aggregato di passioni e di sfide in un settore di moderna attività industriale.

In Italia, dopo l'esperienza dei "corrieri aerei militari" iniziata in maniera organica nei primi mesi del 1944, e il successivo proliferare di aerolinee, sarà necessario attendere la fine del 1957 e la fusione della LAI con l'Alitalia perché quest'ultima, diventata unica compagnia e vettore di bandiera nazionale, entri in maniera competitiva nel campo del trasporto aereo internazionale. Sono gli anni in cui la grossa pentola comincia a bollire con il trasportato che aumenta costantemente esibendo ratei di crescita annuale superiori al 20%. E sono anche quelli in cui mi è capitato di entrare nell'orbita del pianeta aviazione. Ho avuto così la fortuna di attraversare non poche delle sue "ere"; e fra quelle più significative e appassionanti. Un arco di tempo che arriva sino al 1994 durante il quale l'uomo – il controllo umano della macchina, intendo – è rimasto il fattore determinante nella condotta dei voli.

Malgrado acquisizioni tecnologiche neppure sognate soltanto trenta o quarant'anni prima, anche se con la richiesta, a ciascun pilota, di livelli di competenza e di prestazioni sempre più complessi, con conoscenze e uso di computer assolutamente sconosciuti nelle prime generazioni di aeromobili – malgrado tutto ciò – il pilotaggio, il cosciente e vigile controllo dell'uomo sulle superfici di comando e sulla traiettoria del "suo" aeroplano, in ogni fase del volo, è stato il requisito essenziale per gli aviatori della mia

generazione. Assieme al “cuore”, quel qualcosa di indistinto e romantico che ci faceva affrontare le incognite di avvicinamenti notturni o con bassa visibilità sulla solitaria ed esile traccia sonora di un *radio-range* (ti-taa ti-taa, punto linea, A; taa-ti taa-ti, linea punto, N) o – trent’anni dopo – lo spasimo degli atterraggi strumentali di categoria “tre A”, ingabbiati dentro una logica avionica abbastanza imperfetta ancorché non del tutto espropriante.

Con la fine del decennio, e del secolo, per l’aviazione commerciale si apre una nuova età: altrettanto affascinante – forse – di quella appena trascorsa, ma con caratteristiche che saranno obbligatoriamente diverse anche negli uomini destinati alla guida delle macchine future.

La mia testimonianza, ovviamente, riguarda il periodo che ci siamo lasciati alle spalle: e gli episodi che ho vissuto o ascoltato nel corso di quarant’anni di volo e che ho inteso raccogliere in questo libro anche se alcune parti – scritte nel tempo – sono già state pubblicate su riviste specializzate del settore.

Legate tutte assieme, però, e rilette di seguito provocano un effetto diverso: e consentono la visione complessiva e una lettura tutt’altro che episodica di un periodo di conquiste non effimere e di contributi determinanti che, altrimenti, rischierebbe di venire dimenticato nel clima di frettoloso consumo delle memorie che stiamo attraversando e in cui sembra impossibile persino il fermarsi a riflettere.

C’è dentro l’intero ciclo della mia vita di pilota di linea: un’esistenza dai molti risvolti, un lavoro senza domeniche, Natali o Capodanni, ma che ho avuto la fortuna di trascorrere in un ambiente “protetto” e “privilegiato”. Protetto perché ogni forzatura o finzione per diventare pilota sarebbero diventate perverse; privilegiato, per la specificità di restare ancora un mestiere che si

può fare bene soltanto quando – dopo ogni volo – per quanto tribolato e difficile sia stato, comincia l’attesa impaziente per quello successivo. Come la sorte, credo, ha voluto che capitasse anche a me.

Episodi che, insieme, offrono la descrizione, affettuosa, ma non per questo meno sincera, di un mondo – quello delle cabine di pilotaggio degli aerei del trasporto commerciale – popolato da gerarchie naturali, dove però restavano ancora spazi per la “creatività” e possibilità di supplire con il mestiere alle carenze dei supporti: e non erano questi ultimi a farla da padroni tirannici sulla volontà e fantasia dell’uomo. In quel contesto, gli aviatori della mia generazione sono stati gli artefici del passaggio epocale dall’elica al getto e i protagonisti di non poche stagioni segnate da mutazioni radicali ed evoluzioni operative vertiginose.

Questa raccolta di ricordi (taluni così rarefatti da assomigliare a ricordi di ricordi) comprende episodi che vanno dal 1954 – anno del mio primo brevetto di pilotaggio conseguito a Campoformido – fino all’atterraggio fatto il dieci gennaio 1994 ai comandi del Boeing 747 I-DEMV dell’Alitalia, sulla pista 16 sinistra di Roma Fiumicino.

Storie di uomini e di aeroplani: talune scritte con la calligrafia resa incerta dalla turbolenza o dal *wind shear*, altre che tentano, con un sorriso, di ricacciare in gola il groppo che vi si era formato durante il racconto animato dai molti che mi hanno preceduto o talvolta accompagnato nella vita errabonda del pilota di linea che – per quarant’anni – mi è parsa nuova ad ogni nuovo mattino.

A.P.

PARIGI È SEMPRE PARIGI



Lo scalo di Parigi Orly alla fine degli anni '50, frequentato quasi esclusivamente da aerei a elica

Fine anni Cinquanta. L'Alitalia, dopo aver assorbito personale e flotta della LAI – ultima rimasta fra le tante aerolinee che avevano iniziato a operare in Italia dal dopoguerra – era diventata il solo vettore di bandiera nazionale esercendo la sua linea principale, il volo trisettimanale tra Roma e New York, con aeroplani del tipo DC-7C. Un quadrimotore a elica avanzatissimo con motori da diciotto cilindri a doppia stella *turbo compound* della Curtiss-Wright, veri gioielli per la tecnica del tempo; ma anche così sofisticati da piantarsi in volo con una certa frequenza malgrado la sapiente gestione di Bormé, il capo motorista della compagnia, e del gruppo di bravissimi tecnici che lui coordinava.

Per come andavano le cose anche nelle altre avioleone che avevano in flotta quel tale aeroplano non meravigli che se ne parlasse in giro come del “più bel trimotore del mondo”.

Torniamo all'Alitalia e alla sua linea per il Nord America: da Roma a New York si fa per dire, perché motivi operativi

(autonomia della macchina) e commerciali frammentavano il collegamento costringendolo a posarsi sull'aeroporto di Milano Malpensa, Parigi Orly, Shannon in Irlanda e – spesso – Gander a Terranova o Boston Logan prima del sospirato atterraggio finale a Idlewild (dal dicembre 1963 ribattezzato J.F. Kennedy). La lunghezza del volo, una buona ventina di ore, consigliava il cambio di equipaggio su uno scalo intermedio, ma, per come erano congegnate le cose, ciò poteva realizzarsi soltanto con una sosta a Parigi.

Quelli che portavano l'aeroplano fino a Orly scendevano per andare a riposarsi e venivano sostituiti dall'equipaggio arrivato due o tre giorni prima da Ciampino a cui toccava di proseguire con la linea concludendola sullo scalo terminale americano.

Ognuno di quegli equipaggi era formato da un comandante, un primo ufficiale, un terzo pilota, due motoristi, un marconista, quattro o cinque assistenti di volo e... se qualcuno lo ricordava, anche da un altro pilota con l'incarico di navigatore. Mansione alla quale, appunto, ero stato adibito appena assunto dalla società dopo i fasti acrobatici della Quarta Aerobrigata, la *combat readiness* sudata in quel di Brindisi e l'onore di aver scortato in volo dentro una *wing* di F-86E il Comet della regina Elisabetta venuta per la sua prima visita ufficiale in Italia.

Ad ogni modo, per un equipaggio di condotta siffatto (sette persone minimo se non c'era qualcun altro in ricognizione o in addestramento), neanche sul DC-7C si trovava posto sufficiente in cabina di pilotaggio: si era dovuto perciò riservare il "salottino", un compartimento con quattro poltrone reclinabili nella parte anteriore del velivolo subito dopo la carlinga, dove far riposare a turno i piloti o gli specialisti non impegnati ai comandi.

La traversata del Nord Atlantico, sia per le quote di crociera degli aeroplani in servizio (dai 14.000 ai 21.000 piedi, ovvero, con il

piede che misura 30,48 centimetri, dai 4.300 ai 6.400 metri circa) sia per la carenza di aggiornate previsioni meteorologiche costituiva, a quei tempi, un'esperienza non facilmente dimenticabile. Agli aerei in sorvolo a sud della Groenlandia o che passavano sulle coste del Labrador, Terranova o della Nuova Inghilterra spettava il compito – oltre dei periodici riporti meteorologici chiamati AIREP – di segnalare la posizione degli iceberg alla deriva per consentirne la tempestiva localizzazione a favore del traffico marittimo.

Per controllare la navigazione si utilizzava il sestante coi relativi punti stellari a meno che le condizioni della crociera, spesso per lunghi tratti dentro le nubi, non obbligassero all'uso dei Consol (radiofari di tipo parzialmente omnidirezionale che consentono di determinare mediante rilevamento radiogoniometrico la linea di posizione tra la stazione ricevente e quella trasmittente) o del LORAN (*LONG RANGE NAVIGATION*: sistema di aiuto alla radionavigazione di lungo raggio tramite segnali emessi con onde a bassa frequenza). E poi c'erano le OSV (*Ocean Station Vessel*), una manciata di navi dislocate lungo le rotte aeree per fornire la posizione agli aeroplani che incrociavano da quelle parti e prestare assistenza in caso di loro ammaraggio; non meraviglia che fosse proprio quella la loro funzione primaria – fortunatamente mai esercitata – tanto che nei nostri manuali di rotta erano state riprodotte scrupolosamente tutte le procedure da seguire nella circostanza, il circuito da compiere, la fraseologia più adatta e la tecnica migliore per un soddisfacente contatto con le gelide acque dell'oceano.

Gli uomini imbarcati su quei navigli ancorati nel bel mezzo dell'Atlantico facevano turni ininterrotti di sei mesi. Ovvio che uno dei primi consigli ricevuti con il compito di navigatore era stato che ogni dialogo radio, richiesta di punto-aereo o di dati meteorologici, doveva venire affidato a una delle hostess di bordo. Al suono di

una voce femminile quelli giù di sotto diventavano straordinariamente disponibili e solerti. E continuavano a ripeterci se potevano esserci utili in qualcos'altro sin quando uscivamo dalla portata dei loro VHF (*Very High Frequency*), apparecchi radio ad alta frequenza.

Ma al navigatore, oltre a fare il punto durante la crociera e determinare la prua per mantenersi costantemente in rotta, spettava anche – prima di ogni partenza – l'elaborazione dettagliata del “piano di volo atlantico”. Si trattava di un incarico importante e delicato (credevo) che, in parte, mi indennizzava del rimpianto che ancora mi si gonfiava dentro per gli aviogetti militari lasciati da poco, con gli estrosi disegni che ci consentivano di ricamare nel cielo. Le coordinate per la traversata oceanica venivano decise di volta in volta dal comandante in funzione della probabile situazione isobarica (le *organized tracks* – rotte computerizzate – e le osservazioni satellitari adesso di routine non erano allora nemmeno dietro l'angolo), ma poi toccava al navigatore sviluppare le singole tratte, computare il triangolo del vento, calcolare tempi e consumo di carburante. E a lui competeva altresì il rito, minaccioso e scaramantico assieme, di fissare il PNR – Punto di Non Ritorno – tracciando sulla carta di navigazione una vistosa riga verticale rossa in corrispondenza della sua longitudine: le colonne d'Ercole, il cancello oltre al quale non sarebbe stato più possibile rientrare sulla costa europea per il convincente motivo che non sarebbe bastata la benzina rimasta nei serbatoi.

Stavamo a Parigi da tre giorni. Nel trasferimento da Roma Ciampino alla Malpensa e poi a Orly non c'era granché da fare per il navigatore; il volo si svolgeva completamente in aerovia ed i vari *beacon*, con i *radiatorange* o i primi VOR (radiofari omnidirezionali ad alta frequenza) che si stavano installando, consentivano il soddisfacente mantenimento della rotta.

Prima della partenza dallo scalo di armamento avevo controllato la presenza a bordo e lo stato di aggiornamento dei manuali e delle cartine di avvicinamento; verificato il funzionamento del sestante e dei due apparati di ricezione del LORAN, e regolato il radioaltimetro che serviva per la navigazione “a pressione”. Anche nel corso del volo le mie mansioni si erano esaurite in meno di venti minuti; il resto del tempo lo avevo trascorso guardando, un po’ invidioso, il lavoro degli altri: dei piloti, naturalmente.

Ma poi, nei tre giorni di sosta, riconciliato alla vita e all’ottimismo dai colori e dai suoni di un affascinante aprile parigino, ero andato caricandomi gradualmente nell’attesa del volo e dell’impegno professionale imminente; anche se fossimo passati da Shannon ci sarebbero state almeno sette ore di traversata durante la quale io, e soltanto io...

Quando scesi nella hall dell’Hotel de Paris, dove alloggiavamo, dentro la fiammante divisa blu con una striscia d’oro sottile sottile sulle maniche, mi sentivo ben riposato e impaziente che arrivasse l’ora del pick-up. E quasi non credetti quando il comandante mi si avvicinò per dirmi con aria indifferente: «Ha telefonato il caposcalo. Ci sono dei problemi con i passeggeri... ne hanno accettati troppi in prenotazione e ora non sanno dove metterli. Sono rimasto d’accordo che, intanto, poteva disporre anche di uno dei posti del salottino... il suo».

Ma come, mi si aggrovigliava nella mente senza che riuscissi a spicciare parola, la navigazione oceanica, il piano di volo atlantico, il punto di non ritorno...

«Non si preoccupi» continuò il comandante, «lei resta qui un altro paio di giorni. La reimbarchiamo al rientro da New York». E mi voltò le spalle, avviandosi verso il pullmino che lo aspettava per portarlo in aeroporto.

NAIROBI ANNI SESSANTA



Il DC-7C I-DUVI, ripreso nell'agosto 1963 all'aeroporto Embakasi (oggi Jomo Kenyatta) di Nairobi

«Anche il viaggio di mille chilometri incomincia con un passo».

Convinti, forse, da questo antico proverbio cinese, i responsabili dell'aeroporto di Nairobi avevano piantato un palo sul piazzale antistante l'edificio in legno che fungeva da aerostazione, con su inchiodate varie frecce rivolte verso tutti i punti cardinali. Ciascuna indicazione portava il nome di una metropoli straniera e la sua distanza misurata in miglia nautiche (un miglio nautico equivale a 1.852 metri): Roma 2.914, New York 6.203, Londra 3.693, Sydney 7.400.

E lo scalo di Nairobi, lì – alla base del palo – a fungere da ombelico del mondo.

Il Kenya era ancora colonia britannica e su quell'aeroporto stazionavano alcuni squadroni della RAF con i Vampire alle cui bombe si dovevano i crateri aperti nella foresta intorno a Nyeri e a Nakuru intesi a dissuadere i Mau-Mau – braccio combattente della tribù Kikuyu – dalla lotta armata per l'indipendenza.

Per la storia, l'autogoverno dovette comunque venire concesso nel dicembre 1963 e il primo presidente eletto fu Jomo Kenyatta, al cui nome è dedicato il moderno aeroporto intercontinentale attualmente in funzione.

Alla fine degli anni Cinquanta però, su quel campo, esisteva soltanto una pista abbastanza striminzita con raccordi stretti e svoltanti ad angolo retto sui quali non era agevole far rullare i grandi quadrimotori a elica già entrati in servizio. Il sito in quota poi – oltre 5.000 piedi – costringeva i piloti a continue modifiche delle procedure e dei riferimenti per la condotta dei velivoli a causa dell'elevata velocità all'aria – TAS (*True Air Speed*) – derivante dall'altitudine.

E la temperatura del posto, 1° di latitudine a sud dell'equatore, faceva il resto, richiedendo il massimo delle prestazioni alle macchine già in difficoltà per l'atmosfera rarefatta del campo e agli equipaggi per l'inusualità delle manovre. Non era agevole “starci dentro” con precisione: occorre perizia notevole e buona esperienza.

Ci chiamavano “quelli dell'Africa Korps”: e non tanto per noi, secondi piloti o navigatori che venivamo sbattuti da un settore all'altro a seconda delle esigenze momentanee della compagnia, quanto per il gruppo dei comandanti che si alternava quasi sempre sui medesimi collegamenti. Comandanti mitici, in aviazione civile, i cui nomi ancora mi si affastellano nella memoria: Are, De Carlo, Lorenti, Caggiano, Marcianti, Morciano, Pierani, Prati, Scaringi, Fabio Staffieri, per citarne soltanto qualcuno fra i meno lontani. A ciascuno di loro veniva solitamente accoppiato un motorista di fiducia al quale era affidato il dominio delle manette dei motopropulsori e la regolazione del passo delle eliche: aviatori altrettanto favolosi il cui grado di abilità veniva sottolineato dalla capacità d'inserire – al passaggio dei 10.000 piedi – la seconda

velocità (o regime) dei compressori senza provocare scompensi o far sentire strattoni nella trazione delle eliche.

Il lavoro di quegli equipaggi non era cosa da poco e la mancanza di limitazioni nelle ore di volo e di servizio permetteva loro di operare senza riposo intermedio da Roma (Ciampino) ad Atene, Khartoum, Nairobi, Salisbury (l'attuale Harare) e Johannesburg. Qualcosa come ventun ore di volo e cinque scali non proprio esemplari per le infrastrutture e gli apparati di assistenza: si arrivava al Carlton Hotel – quello vecchio – di Johannesburg, rintronati dalla fatica e dal rombo dei quattro Pratt & Whitney da diciotto cilindri a doppia stella dei DC-6B con le strisce bianche-azzurre-blu, il glorioso “pentagramma” della nostra società di bandiera.

Motori che non mollavano mai, e una macchina complessivamente affidabile e robusta: un vero padre di famiglia. E ciò spiegava anche il successo commerciale della linea che, partendo dall'Italia con una ventina di passeggeri soltanto, riusciva ad arrivare in Sud Africa con tutti i sedili occupati, grazie ai viaggiatori raccattati nei vari scali di transito dove erano stati lasciati a terra dai *Britannia* o dai *Constellation* – aerei con cui operavano le compagnie concorrenti – ma che, su quelle rotte, si dimostravano di salute piuttosto malferma.

1959 o 1960, non ricordo con esattezza. Ero stato destinato per il periodo di tre mesi a fare il terzo pilota navigatore con il DC-6B in servizio sulle linee dell'“Africa Korps”. E, dopo un assaggio sulla Roma-Aden-Mogadiscio, mi ero trovato in turno l'avvicendamento per Johannesburg.

Partenza alle 22.20 *Italian local time*. Avevo prestato assistenza alla guida durante la prima tratta, poi, decollati da Atene ed effettuati i sorvoli di Creta e di Sidi Barrani sulla costa egiziana, era iniziato il mio lavoro con il montaggio del sestante e il tentativo di

carpire qualche punto con le stelle prima che si cominciassero a ricevere a bordo i segnali del radiofaro di Khartum, dove atterrammo dopo circa quattro ore di volo.

Il transito notturno si era svolto in modi insolitamente veloci. Raggiunta la nuova quota di crociera mi ero rimesso a trafficare con effemeridi e sestante, ma non eravamo neanche arrivati al traverso di Malakal (in Sudan) che mi dissero di lasciar perdere perché si ricevevano bene le emittenti *beacon* e *radiorange* e non sembrava esserci un vento tale da scarrocciarci fuori rotta.

Sonnecchiai per un poco, la testa appoggiata sul tavolino occupato per una buona metà dal tasto del marconista, ma il suo *tic tac* insistito mi spinse ad affacciarmi sul davanti della cabina di pilotaggio.

Con gli occhi della memoria mi rivedo ancora là, in piedi, addossato alle spalle del motorista e del suo seggiolino calato, come al solito, tra la poltrona del comandante – a sinistra – e quella del primo ufficiale, a destra. Per seguire meglio il loro lavoro, avevo indossato una cuffia radio collegandola al quadretto audio dell'osservatore.

Le comunicazioni in fonia iniziarono a circa duecento miglia dall'aeroporto keniota. Dapprima granulosi e distanziati, i messaggi si facevano sempre più chiari e incalzanti mano a mano che ci avvicinavamo all'area terminale e al radiofaro di Ngong sul quale era attestata la procedura strumentale della pista 06.

A contatto visivo con il terreno e con alcune luci del campo in vista, fummo autorizzati a procedere per un avvicinamento diretto e a commutare la radio sulla frequenza della torre di controllo.

Fu a quel punto che l'operatore di terra ci trasmise un messaggio che io non capii, ma che suonava come un avvertimento. Degli altri a bordo nessuno sembrò farci caso, o, almeno così mi parve. La traiettoria più veloce del consueto e

l'assetto straordinario dell'aereo assorbivano tutta l'attenzione dei piloti ai comandi e imponevano le frenetiche variazioni di potenza ordinate dal comandante e selezionate con le manette dei motori su cui stavano artigliate le mani del tecnico di volo.

Il passaggio sulla soglia pista avvenne regolarmente, ma alla fine della richiamata finale ci trovammo a galleggiare prima, e a scivolare poi, su di un mare di cavallette che ricopriva l'intera zona aeroportuale. Impossibile frenare malgrado le pale delle eliche fossero state messe immediatamente a passo zero per costruire il muro d'aria che, in qualche modo, ci aiutasse a fermarci. Inutile anche tentare di mantenere la direzione a causa della scomparsa di tutta la segnaletica al suolo e dell'incontrollabilità del ruotino anteriore affondato dentro un liquame brulicante e molliccio.

L'avvertimento trasmessoci dal controllore di torre era stato, per quanto incredibile, proprio quello: «Attenti alle cavallette che stanno arrivando sul campo».

Si fa presto a dire... sbandammo fuori pista fracassando un paio di "cinesini", le coperture metalliche a forma di cono messe a protezione delle luci di bordo pista, e un cartello misuratore di distanza, per finire – messi di traverso – su quella che poteva essere la via di rullaggio parallela.

Fu così necessario far intervenire un trattore perché ci rimorchiasse fino al piazzale di parcheggio. L'unico che si fece qualche graffio, a bordo, fui proprio io che, durante la scivolata non ero riuscito a reggermi in piedi finendo accartocciato contro la paratia degli apparati radioelettrici.

La prosecuzione della linea dovette comunque venire rinviata al giorno successivo per consentire la riparazione della macchina rimasta un pochino ammaccata dall'avventura e permettere la pulizia della pista e dei raccordi dopo il passaggio dello sciame che li aveva sommersi.

L'AUTORE



Adalberto Pellegrino, paracadutista sportivo, pilota militare e comandante di linea con Alitalia per oltre trentacinque anni, è fra i protagonisti dell'Aviazione Civile italiana.

Rappresentante per oltre quindici anni dell'Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale (ANPAC), della Federazione autonoma dei lavoratori dell'Aviazione Civile (FAAPAC) e della Gente dell'Aria, membro dell'Associazione Trasvolatori Atlantici, è stato consigliere di amministrazione del Centro Sviluppo Trasporti Aerei.

Alla fine del servizio di linea è stato presidente dell'aeroporto "Friuli Venezia Giulia" e successivamente coordinatore tecnico operativo e portavoce dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del volo. Ha presieduto il Comitato internazionale per le celebrazioni del sessantesimo anniversario del 1° volo di bandiera italiano con il Sud America.

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.](#)

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.

