



GIANCARLO CAGNONI

LA MIA VITA IN TRE ACRONIMI

AM- AZ- ANSV

Aeronautica Militare - Alitalia- Agenzia Nazionale Sicurezza Volo



GIANCARLO CAGNONI

LA MIA VITA IN TRE ACRONIMI
AM- AZ- ANSV

Aeronautica militare
Alitalia
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo



Copyright © MMXIX
«NeP edizioni Srls» di Roma (RM)
www.nepedizioni.com
info@nepedizioni.com
Via dei Monti Tiburtini 590
00157 Roma (RM)
P. iva 13248681002
Codice fiscale 13248681002
Numero REA 1432587
ISBN 978-88-5500-05-5

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.
Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.
I edizione: aprile 2019

INDICE

AM - Aeronautica Militare

Capitolo 1 - Pilota per caso	pag. 9
Capitolo 2 - Finalmente si vola!	pag. 19
Capitolo 3 - Interruzione dell'addestramento	pag. 29
Capitolo 4 - 51 ^a Aerobrigata – Squadriglia Bersagli	pag. 39
Capitolo 5 - L'incidente di Ettore	pag. 49
Capitolo 6 - Addestramento operativo	pag. 59
Capitolo 7 - Servizio di allarme	pag. 69
Capitolo 8 – Alitalia – Il mio futuro	pag. 8

AZ - Alitalia

Capitolo 9 - Alitalia - La nuova avventura	pag. 97
Capitolo 10 - Copilota titolare	pag. 107
Capitolo 11 - Corso comando	pag. 113
Capitolo 12 - Sono Comandante	pag. 123
Capitolo 13 - Lungo raggio	pag. 137
Capitolo 14 - Airbus A-300 - Inizia la mia carriera	pag. 149
Capitolo 15 - Vice Capopilota – Capopilota	pag. 159
Capitolo 16 - Vice Direttore	pag. 173

ANSV - Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo

Capitolo 17 - La pensione	pag. 193
Capitolo 18 - Assunzione in ANSV	pag. 199

**AM
AERONAUTICA
MILITARE
1961-1965**

CAPITOLO 1

“PILOTA PER CASO”

*La decisione della mia vita,
ma fu proprio una mia decisione?*

Com'è nata la tua passione per gli aerei? Questa domanda mi è stata posta molte volte e alla mia risposta “*Non ho mai avuto la passione per gli aerei!*” ho sempre percepito delusione e disapprovazione. In realtà nella mia giovinezza non ho mai nutrito una particolare attrazione verso gli aerei e oltretutto, vivendo lontano da aeroporti, non ne avevo mai visto uno da vicino. Mi sono ritrovato a fare il pilota per uno strano scherzo del destino e per una serie di combinazioni. Non posso negare che questa professione sia avvolta da un alone di fascino e probabilmente anch'io avrei avuto la stessa reazione se un pilota mi avesse dato quella risposta.

Finito il liceo, dovetti affrontare il problema della scelta degli studi universitari. Mio padre era morto improvvisamente quando io avevo otto anni e mia madre, con quattro figli, aveva dovuto riprendere il suo antico lavoro di sarta per mantenerci, e questo non le consentiva una vita economicamente serena e tranquilla. Frequentemente era costretta a chiedere aiuto a sua sorella, per me Zia Peppa. Non ho mai saputo perché tutti la chiamavamo zia Peppa mentre il suo nome era Teresa. Naturalmente, nell'incoscienza dell'adolescenza, neanche mi balenò per la testa l'idea che mia madre mi avesse permesso di frequentare il liceo scientifico a prezzo di grandi sacrifici e non avrebbe mai potuto permettermi di frequentare l'università.

Allora credevo di avere una particolare propensione per

l'architettura e quando compresi che non avrei potuto frequentare quella facoltà ci rimasi male. Oggi, ripensandoci, non mi sento di poter affermare che quella sarebbe stata la mia vera passione. Probabilmente, all'epoca, fui influenzato dal mio compagno di banco Gianni, che era molto bravo in disegno e che oggi, infatti, è un affermato architetto.

Considerando la possibilità che un amico di famiglia avrebbe potuto aiutarmi a entrare in banca - chissà come mai a quell'epoca in tutte le famiglie c'era sempre qualcuno che... poteva - mia madre mi propose di iscrivermi alla facoltà di "Economia e Commercio" per poter accedere in seguito alla carriera di impiegato di banca. L'idea non mi attraeva molto, ma non avevo scelta. Passai un'estate senza troppi pensieri facendo qualche lavoretto, ma in autunno arrivò il giorno fatidico dell'iscrizione all'università. La prima difficoltà che incontrai fu proprio quella di trovare la Facoltà a piazza Fontanella Borghese. Io ero nato in Borgo, avevo frequentato la scuola Pio IX in via della Conciliazione, il mio parco giochi era Piazza san Pietro e solo raramente mi ero allontanato dal mio rione. Alla fine, dopo aver chiesto indicazioni a tutti quelli che incontravo, ci arrivai in pochi minuti e scoprii che era a due passi di distanza da casa. Ricordo che dopo aver formalizzato la pratica e compilato tutti i moduli necessari, mi ritrovai fuori da quel tetro edificio con un groppo alla gola. Non riuscivo proprio a vedermi dietro uno sportello di banca. Mentre tornavo verso casa, la mia attenzione fu attratta da una locandina esposta all'esterno di un'edicola di giornali, il cui titolo riportava: "Concorso per 70 allievi ufficiali piloti di complemento". Una folgorazione o la fuga dalla banca?... e se diventassi un pilota? Mia madre mi aveva parlato di una sua cliente che aveva un figlio pilota. Tornai a casa e le chiesi consiglio. Lei non si scompo-

se più di tanto ed ebbe l'idea, molto concreta e razionale, di telefonare alla sua cliente. La signora Clara, questo era il suo nome, le rispose che suo figlio raramente andava a trovarla, ma proprio in quei giorni era a Roma in permesso e disponibile per un colloquio. Fu un segno del destino? Il pilota si chiamava Scerna ed era Capitano pilota di base nell'aeroporto militare di Grosseto. Non ricordo esattamente di cosa parlammo, lui mi descrisse la sua carriera e le attività in cui era impiegato, ma io non ci capii quasi nulla. In conclusione mi suggerì comunque di inoltrare la domanda per partecipare alle selezioni per poter accedere al concorso.

Speravo in qualche cosa di più concreto, ma non osai chiedere direttamente se avrebbe potuto aiutarmi. Comunque inoltrai la domanda e dopo un paio di mesi arrivò la convocazione. Mi sarei dovuto presentare nella caserma Montezemolo in viale Giulio Cesare, a poca distanza da casa mia. Rimasi in quella caserma per tre giorni, dove fui sottoposto a diverse visite mediche. Ricordo che eravamo ammassati in enormi camerate con letti a castello e ogni giorno sfilavamo davanti ai medici che ci sottoponevano a prelievi e a visite specialistiche. Mi reputai particolarmente fortunato perché ero uno dei pochi residenti a Roma. Ero arrivato in caserma in cinque minuti, a piedi, mentre la maggior parte dei partecipanti veniva dalle più disparate località, spesso dopo viaggi lunghissimi. Il terzo giorno tornai a casa frastornato, ignorando l'esito di queste visite. Ci avevano congedato comunicandoci che gli esiti ci sarebbero stati notificati ai nostri domicili. Nonostante mia madre mi sottoponesse ad un fuoco di domande, non fui in grado di rispondere adeguatamente o di fare previsioni. Dopo un paio di mesi ricevetti una lettera, dove mi si comunicava che avevo passato questa preselezione e che avrei dovuto partecipare alla

selezione presso l'Istituto Medico Legale situato all'interno del Ministero dell'Aeronautica, sempre a Roma. Questa, in realtà, fu la vera selezione con tanto di prove fisiche e test attitudinali. Tra i molti test, rimasi particolarmente colpito dalla sedia rotante e dalla camera di decompressione.

La sedia rotante era proprio... una sedia rotante!

Ci legarono come salami ad un enorme seggiolone che iniziò a ruotare su sé stesso sempre più velocemente. Di colpo la sedia si fermava e noi dovevamo scendere e camminare per alcuni metri a occhi chiusi, mantenendo le braccia avanti e ben tese. In questo stanzone entravamo tre alla volta ed essendo io il terzo del gruppo ebbi modo di assistere alla prova di chi mi precedette. M'impressionò molto un ragazzo, in particolare, che quando la sedia si arrestò, lui iniziò a camminare percorrendo quasi una spirale e dovettero intervenire per sostenerlo, ma soprattutto mi colpirono i suoi occhi perché, appena aperti, continuarono a girare da un estremo all'altro.

La prova della camera di decompressione fu ancora più traumatica.

Ero molto curioso di provarla perché grazie al marito di mia sorella Rossana, il mitico Arturo, grande appassionato di mare e in modo particolare di pesca subacquea, avevo imparato la tecnica di scendere sott'acqua con le bombole ad aria compressa e conoscevo bene il manuale d'immersione della Marina americana. In questo manuale era perfettamente spiegato l'uso terapeutico della camera di decompressione per curare i casi di embolia. Inoltre, in quel periodo, durante un'immersione avevo subito un trauma al timpano dell'orecchio destro e temevo che questo potesse pregiudicare l'esito del test.

In gruppi di dieci ci chiusero all'interno di questa gran-

de camera d'acciaio, di forma cilindrica, sigillata con una porta stagna tipo sottomarino. All'interno era presente un medico che indossava una maschera a ossigeno e che aveva il compito di assisterci. In pratica dalla camera era aspirata l'aria per simulare le condizioni atmosferiche di aria rarefatta in alta quota. Anche durante questa prova un paio di noi ebbero dei problemi. Uno addirittura svenne, mentre un altro mostrò segni evidenti di perdita di controllo delle sue azioni. Fortunatamente il mio allenamento alle differenze di pressione mi garantì un buon esito della prova.

Alla fine dei test tornai a casa ancora con molti dubbi. Avevo scoperto che il numero totale dei partecipanti alle selezioni era più di mille e i posti disponibili solo 70. Per molti mesi non ebbi alcuna notizia, ma verso settembre arrivò la convocazione. Ero uno dei 70! Il primo dicembre del 1961 avrei dovuto presentarmi all'aeroporto militare di Lecce. Sono passati molti anni da quel giorno e non ricordo quali pensieri mi passarono per la testa alla partenza da Roma né durante il viaggio. Era la prima volta che mi allontanavo da Roma e per giunta da solo. Mi viene in mente la stranissima sensazione che ebbi all'arrivo a Lecce. Era sera tardi e alloggiavo in un albergo vicino alla stazione, mi fu assegnata una stanza che aveva degli orribili tendaggi rossi e passai quasi tutta la notte sveglio. Mi rendevo conto che stavo iniziando un nuovo capitolo della mia vita. Addio alla scuola, addio ai miei compagni, addio alla mia famiglia, cosa mi avrebbe riservato il futuro?

Il mattino successivo alle nove, davanti alla stazione ferroviaria, trovai il pullman dell'Aeronautica. Mi ritrovai in mezzo ad un gruppo di ragazzetti, spauriti e intimiditi come me. In aeroporto ci accolse il mitico sergente Leone che, senza tante smancerie, ci comunicò le regole da rispet-

tare. In pochi giorni ci ritrovammo tutti e 70 trasformati, o meglio tutti e 57 perché alcuni non si erano presentati riducendo il numero iniziale. Capelli rasati, infilati dentro un'anonima divisa per alcuni troppo stretta e per altri troppo larga. Sembravamo tutti uguali e non riuscivo più a riconoscere neanche quelli con cui avevo condiviso il tragitto dalla stazione all'aeroporto. Tra le varie attività di rito ci furono: una conferenza medica sulle malattie veneree e le famose punture anti... tutto!

Eravamo tutti in fila a torso nudo e alcuni medici ci fecero le varie vaccinazioni, una delle quali, sul torace. L'allievo che mi seguiva, Alberto Capello di Treviso, vedendo l'ago infilato nel mio petto, svenne. Dopo le varie presentazioni e la conoscenza con i nostri superiori iniziammo l'addestramento all'inquadramento militare sotto la supervisione del celebre Maresciallo Panunzio. Marce, saluto militare, attenti! riposo! Fortunatamente questa tortura durò solo pochi giorni e quando iniziarono le lezioni teoriche, sfuggimmo alle grinfie degli addestratori.

Prima di iniziare le attività di volo dovemmo subire anche la prova del seggiolino eiettabile, il famoso (per gli esperti) Martin Baker. Questo seggiolino, in dotazione a tutti gli aerei da caccia, era collegato a un cannoncino propulsore che, in caso di necessità, quando attivato, avrebbe spinto il seggiolino catapultandolo fuori dall'aereo – con noi legati sopra, ovviamente. Fortunatamente ci sottoposero solo a una parziale simulazione. In un piazzale dell'aeroporto era stato montato un traliccio alto, una ventina di metri, che conteneva un binario verticale su cui scorreva questo famoso seggiolino. A turno dovevamo sederci e cinturarci. Seguendo i consigli di un addestratore dovevamo assumere una postura eretta in modo da poter subire la forte accelerazione senza