

COMO IL FUTURO

g.guin@laprovincia.it

gli emergenti >>> ANDREA SAVIO



Andrea Savio, comasco, 34 anni, pilota delle linee aeree Ryanair, è comandante di Boeing 737-800 Next Generation. Ha iniziato la sua carriera da giovanissimo, conseguendo il brevetto di volo all'Aeroclub di Como, all'età di soli 16 anni. Nel suo futuro ci sono i Jumbo, lungo le rotte intercontinentali.



Dagli idrovolanti al Boeing 737

Il primo brevetto di volo a 16 anni, da un mese è comandante nella compagnia Ryanair. L'attentato alle Torri Gemelle lo lasciò senza lavoro, ma oggi pilota aerei 9 ore al giorno

■ Nel salotto della sua casa, in Via Prudenzianna, imbullonata al muro, c'è l'elica di un *Caproni*, o forse di un *Savoia Marchetti*, anni '20, in legno, lunga due metri e mezzo.

Al collo, invece, ha un minuscolo ciondolo d'oro a forma di aeroplano. In tasca, da poco più di un mese, ha l'abilitazione di comandante per il *Boeing 737 Next Generation*. Lui è **Andrea Savio**, 34 anni, dipendente di Ryanair, 900 ore di volo l'anno, il massimo permesso ad un pilota di linea.

Comandante, la sua passione per il volo ha radici lontane. È una passione che ho avuto fin da piccolo e, sostenuto dai miei genitori che mi hanno sempre incoraggiato, ho scelto di frequentare, a Como, il liceo aeronautico Casnati.

Il suo primo volo a 16 anni, con un idrovolante.

Ho vissuto la mia adolescenza all'Aeroclub. Appena avuto il brevetto, proprio a 16 anni, ho cominciato a volare e ben presto anche a portare a spasso amici e turisti.

Il giorno del suo primo volo, al fianco c'era suo padre, ma si dice che fosse terrorizzato.

Tanto tranquillo no di sicuro, del resto era il mio primo passeggero ed esperienza alle spalle non ne avevo.

Ma pare che lei abbia improvvisato anche delle acrobazie.

Sì, non fu un volo normale. Qualche virata stretta e qualche salita o discesa veloce, ricordo di averla provata e mio padre non era tranquillo.

La licenza per aerei di linea le arrivò nell'anno peggiore, quello dell'attentato alle Torri Gemelle.

L'avevo ottenuta alla scuola inglese di Jerez de la Frontera, in Spagna, una licenza di primordine, ma il mercato era fermo. Le compagnie non compravano aeroplani, la richiesta di piloti era crollata e sono tornato a Como, come insegnante al liceo aeronautico, dove io ero stato allievo.

Finalmente, benvenuta Ryanair. Avevo fatto delle domande e ho ottenuto risposta proprio dalla Ryanair. Sono andato al colloquio a Dublino, poi in Svezia per la selezione, all'interno del simulatore e poi ho atteso di sapere se ero stato accettato.

A mezzanotte la email che le ha cambiato la vita.

Ho passato tre giorni collegato alla posta elettronica. A mezzanotte è arrivata la comunicazione che l'esame era stato superato e potevo iniziare i due mesi di corso in Svezia alla Sas Flight Academy.

Destinato al Boeing 737.

Il primo impiego a Londra, aeroporto di Stansted, poi a Liverpool in qualità di primo ufficiale. Dal 2006 sono di stanza a Bergamo, Orio al Serio.

La quarta "striscia", quella di comandante, è fresca di un mese, data 9 marzo.

Un grande passo. Essere comandante significa avere la responsabilità totale dell'aereo, è la persona che non solo pilota, insieme al primo ufficiale, ma gestisce nella sua totalità il management del volo.

L'ebbrezza del primo volo sul 737. Quando si fa il primo volo si è già provato tutto nel simulatore, ma la componente psicologica ed emozionale è, ovviamente, totalmente diversa. Un misto di gioia e paura.

Ma la paura di volare lei ce l'ha ancora?

La componente paura c'è sempre, ma non è paura di volare è la giusta tensione che tiene sempre all'erta, tiene alta la adrenalina e aiuta a prendere le decisioni giuste in tempo reale. Non si può pilotare con leggerezza, distraendosi o con gesti abitudinali.

La qualità essenziale di un pilota?

La prontezza di decisione. In altre professioni, si succede un problema, uno dice: «Ok, mi fermo, bevo un caffè e ragiono». In aereo, se succede un problema, la decisione per risolverlo deve essere immediata. Si viaggia a più di 500 chilometri orari e non c'è molto tempo per riflettere.

E soprattutto deve essere la decisione giusta.

I dispositivi presenti sull'aereo danno una infinità di informazioni, l'importante è saperle decodificare e, su quella base, prendere una decisione immediata e la

più consona a risolvere il problema, considerando la sicurezza del velivolo, dei passeggeri ed inoltre i costi per la compagnia.

E quando le è svenuto un passeggero a bordo.

Stavamo sorvolando le Alpi diretti a Bergamo. Appena arrivata la segnalazione dall'assistente di volo, si è cercato un medico tra i passeggeri e, valutata la serietà della situazione, è partita immediatamente la richiesta di atterraggio su Milano.

Atterraggio d'emergenza, ovviamente.

In casi del genere succede che la Torre di controllo dà la precedenza su tutti gli altri velivoli in arrivo e viene concessa l'autorizzazione a effettua-

re la discesa e l'avvicinamento a velocità più elevata del previsto. Arrivati a terra c'erano già le ambulanze al lato della pista. È andato tutto bene.

La luce che non si deve mai accendere sulla plancia di comando.

Le "spie" che ogni pilota teme di vedere accendersi sono sostanzialmente tre: l'incendio a bordo, l'incendio motore e la depressurizzazione. Sono situazioni diverse, ma che richiedono poi procedure molto complesse.

Imprevisti sempre in agguato.

Al comandante spettano tutte le decisioni, da quanto carburante imbarcare, alle rotte da seguire, dalle scelte in caso di avaria, alle destinazioni alternative in caso di temporali.

I temporali sono una delle vostre maggiori paure?

Sono una forza della natura, uno sfogo di energia impressionante che solo dall'aereo si riesce a cogliere nella sua potenza. Dentro un temporale c'è grandine, pioggia, vento, fulmini, turbolenze e in volo sono quanto di più pericoloso possa esserci.

Prima regola?

C'è una sola regola: mai e poi mai entrare in un temporale, perché se ci entri non ne esci. Dentro un temporale serio, qualunque aereo si spacca.

Per cui c'è solo da scappare.

I temporali vanno aggirati, il problema è capire, sulla base delle informazioni che si hanno, se conviene aggirarlo da destra, da sinistra o da sopra, tenendo comunque una distanza media di sicurezza tra i 20 e i 40 chilometri sopravvenuto.

Il bello di lavorare in Ryanair?

Si lavora molto, ma in quattro anni ho accumulato quasi 4 mila ore di volo che, in altre compagnie, si raggiungono nel doppio degli anni. Questo permette di accelerare molto la propria carriera. E poi è una compagnia in grande espansione. Io sono entrato nel 2004 che aveva 60 aeroplani, oggi ne ha 190 e al-

tri ne sono in arrivo. È bello essere in una compagnia che ha voglia di crescere e di investire.

Low cost hanno prezzi così bassi, che si rischia di pagare di più il taxi dall'aeroporto alla città.

È un fatto molto positivo per la clientela, ovvio che per chi lavora i ritmi sono molto intensi.

Un ritmo di...

Si viaggia con 25 minuti tra un volo e l'altro. Nei low cost tutto è ottimizzato per offrire il massimo del servizio al minor costo. Ovvio non ci sono più le lunghe soste al bar o in albergo o addirittura le ore al mare aspettando di rientrare. È una navetta continua.

La sua ultima giornata?

Sveglia alle 4, alle 5 ero in aeroporto a Bergamo, alle 6 partenza con il primo volo per Stiviglia, 25 minuti a terra e di nuovo in volo. E così per quattro viaggi. A metà pomeriggio il ritorno a casa.

Cinque giorni di lavoro così, ma poi quattro di riposo.

Sì, ma le giornate di lavoro sono fatte di 12 ore, di cui 8 o 9 di volo. Un lavoro decisamente intenso.

Il sogno del giovane comandante Andrea Savio?

Per ora voglio continuare a fare esperienza in ambito europeo e magari diventare comandante istruttore. Non mi spiacerebbe, in futuro, pilotare aerei su rotte intercontinentali, per poter completare la mia esperienza di volo e magari godermi anche qualche sosta in destinazioni caraibiche.

Addio ritorno a Como tutte le sere. Molto più in là mi piacerebbe tornare all'Aeroclub di Como, dove sono nato, per insegnare a chi sta per intraprendere questa affascinante carriera. L'idrovolante è un volo unico.

Ma dove sta il fascino del volo su un piccolo idrovolante.

Su un aereo di linea ci sono rotte e regole ben precise e non ci si può certo sbizzarrire nel volo. Su un idrovolante, invece, ci si sente liberi. È puro volo ed è una sensazione unica.

Il mitico Caproni, per sorvolare il lago, è sempre qui. Ma prima decolli con un Jumbo... destinazione Caraibi.

Giuseppe Guin