

È un uggioso pomeriggio di fine anni settanta. Anche oggi, l'immane cappa di foschia e di smog che gravitano quasi quotidianamente sulla città di Milano, fa sentire i suoi effetti rendendo l'aria particolarmente pesante.

Sulla pista dell'aeroporto Enrico Forlanini di Linate i decolli e gli atterraggi si susseguono con un ritmo incessante. Anche nella sala operativa vi è un continuo via vai: sono per la maggior parte piloti. Un'aquila, ricamata con un prezioso filo dorato, fa bella mostra di sé al di sopra del taschino sinistro dei loro eleganti abiti blu.

Gli equipaggi sono intenti a pianificare gli imminenti decolli, dando gli ultimi sguardi alle carte di navigazione e alle previsioni meteo.

Tra essi vi è anche una donna minuta, mora, con i capelli a caschetto. Due occhi di ghiaccio, uno sguardo penetrante, rivelano un carattere forte e risoluto. Indossa la divisa con la gonna e su ciascuna manica della sua giacca spiccano quattro galloni dorati: è Fiorenza De Bernardi, la prima donna in Italia a essere nominata pilota di un velivolo commerciale.

Fiorenza è giunta a Milano assieme al Comandante Luciano Nustrini, un tipo smilzo e stempiato. Lui è una persona poliedrica, di grande cultura e dopo essere stato docente universitario, ha dedicato la sua vita al mondo del volo.

I due piloti, che lavorano per la compagnia aerea Avio Ligure, in precedenza, hanno frequentato a Mosca il corso sul velivolo *Yakovlev Yak 40EC*. L'aereo è un piccolo trireattore, capace di trasportare ventiquattro passeggeri e di operare oltre che su piste brevi, anche su superfici semi-preparate.

Decollati da Firenze, dopo essersi recati a Fiumicino e aver fatto scalo nuovamente a Peretola, sono ripartiti alla volta di Milano.

Imbarcati i passeggeri, in serata dovrebbero far rientro nel capoluogo toscano. Lei, con una certa preoccupazione, sta dando un'occhiata alla precaria situazione meteo che persiste da alcune ore sul Centro Italia, in particolare sulla pista dell'aeroporto fiorentino.

«Niente da fare, Luciano, non ci sono le minime di visibilità e senza alcuna radioassistenza sul campo, non possiamo certo rientrare a Firenze. Non potremmo neppure tentare una procedura *ILS* sulla pista zero-quattro-*R* del San Giusto. Infatti, anche sull'aeroporto di Pisa non vi sono le condizioni per poterla effettuare. Non ci rimane altro che prenotare un albergo. Domani mattina vedremo il da farsi!» commenta.

A bordo di un taxi, in breve, raggiungono un albergo del centro. Sistemati i pochi bagagli al seguito, i due si ritrovano nella hall e poco dopo siedono al tavolo del bar per sorseggiare un aperitivo.

«Permettimi una curiosità!» esordisce Luciano.

«Dimmi pure!» esclama Fiorenza.

«Ma tu sei romana?»

«Non proprio Luciano, direi che lo sono di adozione. Sono nata a Firenze nel ventotto ma mio padre, anch'egli pilota, a causa dei suoi impegni di lavoro, decise poco dopo di trasferirsi nella capitale. Mia madre Maria Vittoria Falorsi, che in precedenza era stata una crocerossina, come sempre, lo seguì. A Roma ho trascorso la mia infanzia e la mia adolescenza, periodi molto felici dei quali conservo piacevoli ricordi!»

«E poi hai seguito le orme di tuo padre!» esclama Luciano.

«Eh già! Devo confessarti che non avrei mai immaginato di fare questo mestiere poiché avevo altre passioni. Un giorno, per curiosità, andai in volo con papà e rimasi affascinata dal suo mondo tanto che a ventitré anni avevo già conseguito i tre brevetti di volo!»

«Ah, sì lo so ... tuo padre è stato senza dubbio un grande pioniere dell'aviazione! L'Aeronautica Militare ha persino intitolato alla sua memoria l'aeroporto di Pratica di Mare!» afferma Luciano.

«Ne sono orgogliosa! Quanti successi ha avuto! Originario di Venosa, un piccolo comune della Basilicata, si era brevettato nel millenovecento tredici e oltre a essere insignito di varie onorificenze, è stato detentore di numerosi titoli aeronautici. Nel ventisei vinse la Coppa Schneider ad Hampton Roads, nel sud est della Virginia e nel trentuno quella di acrobazia tenutasi a Cleveland. Inoltre, nel quaranta ha collaudato il primo velivolo a reazione italiano: il *Campini-Caproni*.»

«Che soddisfazioni! È un onore per me essere tuo collega!» esclama Luciano aggiungendo: «Firenze, lavoriamo nella stessa compagnia ma, a causa dei nostri turni, ci vediamo di rado. Non abbiamo neppure avuto il tempo di approfondire la nostra conoscenza. Non so neppure se sei sposata ... scusami, non vorrei essere troppo invadente!»

«Non preoccuparti, non lo sei affatto. Sì, sono stata sposata per alcuni anni con un pilota, un certo Sandro Carocci. Purtroppo, come ben sai, il nostro lavoro ci porta lontani per molte ore o addirittura per giorni e per questo motivo il nostro rapporto si è lentamente deteriorato fino a portarci alla separazione.»

«Mi dispiace Firenze ... avete avuto figli?»

«No, Luciano, non ne abbiamo avuti ... anzi, a dire il vero, non li ho voluti! I figli comportano impegno e responsabilità. Essendo sempre in giro per il mondo, come avrei potuto accudirli? Con tutta sincerità, non avrei mai rinunciato al volo per un figlio! E ... tu? So soltanto che sei sposato con Giuliana, se ben ricordo ... quanti figli avete?» gli chiede Firenze.

«Ne abbiamo cinque. Li ho avuti da giovane, quando insegnavo all'università di Firenze e già sognavo di fare il pilota! Grazie a lei, che li ha cresciuti, ho potuto svolgere questa attività!»

Trascorse alcune decine di minuti raggiungono il ristorante all'interno della struttura che li ospita. Tra l'andirivieni dei clienti e dei camerieri, siedono al tavolo loro riservato. Davanti a un fumante piatto di risotto allo zafferano, i due si abbandonano ad altre confidenze sulla loro vita privata e professionale.

«Ma ... dimmi, Giuliana è contenta di questo lavoro o ne è preoccupata? Che ne pensa del volo?» gli chiede Fiorenza.

«Agli inizi era un po' perplessa, poi non mi ha più ostacolato, anzi, si è appassionata al nostro mondo a tal punto che ha conseguito il brevetto e spesso viene in volo con me!»

«In volo con te? E ... con quale aereo? Andate a volare all'Aeroclub di Firenze?» chiede incuriosita Fiorenza.

Nustrini, sorridendo le confessa:

«No, è una lunga storia ... non te l'ho mai raccontata. Devi sapere che alcuni anni fa, libero dagli impegni, mi ero recato presso l'aeroporto di Lucca e, parlando con il Comandante Beppe Orsini, mio grande amico che quel giorno si trovava là per caso, appresi che vi era un velivolo *Falco F.8L* in vendita. Costruito nel giugno del cinquantasei dalla Aviamilano e immatricolato *I-ERNA*, era il secondo esemplare di produzione. Dapprima era stato acquistato dal trentino Tullio Candioli che, nel settantadue, l'aveva venduto a quell'Aeroclub. Decisi di provarlo ed ebbi modo di apprezzare la sua maneggevolezza compiendo alcuni *looping* e qualche *tonneau*. Già nel luglio del sessantaquattro, avevo collaudato per la Siai Marchetti il velivolo *SF-260*, altro gioiello dell'ingegner Stelio Frati ma il *Falco*, suo predecessore, era senza dubbio molto più economico! Ne rimasi affascinato oltre che dalla linea, anche dalle

sue prestazioni. Devo ammettere che fu un amore a prima vista. Non ci pensai molto e, su due piedi, decisi di acquistarlo. Adesso è ricoverato in un hangar dell'aeroporto di Peretola. Spesso con Giuliana vi partecipo ad alcune gare. Ma ... tu, nel corso della tua attività di volo, non hai mai avuto modo di fare il passaggio sul *Falco?*»

«No, non ho mai avuto il piacere di ottenere l'abilitazione su quell'aereo. Mi hai fatto incuriosire ... mi piacerebbe provarlo!»

«Appena ne avremo l'occasione faremo un po' di doppio comando ... promesso! Su quali aerei hai volato?»

«Il mio primo amore è stato un *FL3*, poi ho conseguito l'abilitazione su vari monomotori quali *l'FL53, 54, 55*, il *Rondone F7* e l'*Auster 5*.

«Hai partecipato anche tu a competizioni aeree?» le chiede incuriosito Luciano.

«Certamente!» esclama Fiorenza aggiungendo: «le esperienze più belle le ho fatte con l'amica Graziella Sartori, in seguito diventata anche lei pilota commerciale e assunta dalla Ignis. Devi sapere che Graziella aveva acquistato, in comproprietà con il giornalista Enrico Meille, un *Macchi 308* immatricolato *I-TALY*, avendo così diritto a effettuarvi annualmente un certo numero di ore di volo. Lei bionda, io mora, abbiamo stupito molti appassionati, vincendo numerose gare aeree e battendo gli altri equipaggi, per la maggior parte maschili!»

«Complimenti! Ma quale sesso debole! Vi siete fatte onore, dimostrando che anche le donne non sono da meno degli uomini!» commenta Luciano.

«Altroché! Eravamo delle avventuriere. Pensa che avevamo ciascuna poco più di trecento ore di volo all'attivo quando, con quell'aereo, abbiamo raggiunto il Portogallo impiegando ben

ventuno giorni in condizioni meteo spesso avverse! Avevamo persino tolto il terzo sedile per ricavare lo spazio ove sistemare i nostri bagagli e un serbatoio supplementare di quaranta litri. Così facendo, potevamo avere ben sei ore di autonomia, volando a circa centocinquanta chilometri orari. Atterrate a Cascais, nei pressi di Lisbona, ebbi persino modo di portare i saluti di mio padre al Generale Graziani che era stato suo istruttore e tramite lui, fummo invitate a pranzo da Re Umberto II di Savoia che era là in esilio. Ho fatto coppia in alcune gare anche con la cara amica Maria Teresa Cassini. Lei aveva una grande esperienza essendosi brevettata nel trentacinque, a soli diciannove anni. Partecipavamo alle competizioni con un *FL3* di proprietà dell'imprenditore Carlo Francesco Lombardi che all'epoca li produceva nella sua azienda.»

«Ah ... sì, era stato un asso dell'aviazione, si faceva chiamare Francis e se ben ricordo, aveva fondato l'Avia Lombardi a Vercelli! Ho volato anch'io a bordo di un *FL3*. Con il suo motore di sessanta cavalli non aveva grandi prestazioni ma era molto docile e affidabile, tanto che gli istruttori erano soliti chiamarlo con l'appellativo di "Padre di famiglia!"» asserisce Luciano.

«Proprio così!» esclama Fiorenza e aggiunge: «in seguito sono stata la prima donna a conseguire l'abilitazione al volo in montagna a bordo di un *Piper PA-18*, volando spesso con il pluridecorato Comandante Martino Aichner! Se non erro ... hai fatto anche tu quel corso, vero?»

«Altroché! È molto impegnativo e poi ... atterrare in salita con i pattini sulle nevi dei ghiacciai è emozionante!» ribatte Luciano.

Fiorenza, con enfasi, riprende a narrare: «Ricordo che un giorno, con il Comandante Erich Abram siamo rimasti bloccati sull'Adamello a causa delle nuvole che ci avevano improvvisamente

precluso la visibilità e abbiamo trascorso la notte a meno venti gradi. Per ripararci abbiamo costruito un igloo con la neve e vi abbiamo dormito dentro, ognuno con il nostro sacco a pelo. Anche quella è stata una bella esperienza! Bimotori a parte, ho volato anche a bordo del *Macchi 416* e dello *Stinson L5* che un tempo venivano utilizzati quali addestratori militari e poi furono ceduti agli Aeroclub, ma il *Falco* proprio mi manca! Accidenti ... non me ne avevi mai parlato!>>

Giunti quasi al termine della cena, mentre nella sala sono rimasti pochi avventori, viene servito loro un caffè. Luciano sembra distratto, assorto nei suoi pensieri e, aggiunto un cucchiaino di zucchero, continua a girare la sua bevanda nella tazzina.

«Come mai sei così pensieroso? Hai perso il tuo buonumore?» gli chiede Fiorenza.

Lui, osservandola per qualche istante con il volto corruciato, le esprime la sua preoccupazione riguardo il loro lavoro:

«Chissà quanto tempo voleremo ancora per questa compagnia?»>>

«Perché?» chiede stupita Fiorenza, appoggiando la tazzina sul tavolo. Poi prosegue: «Luciano, anche se abbiamo in linea solo il velivolo *I-JAKI*, spero di poter volare ancora per molto. Certo, se avessimo avuto anche il gemello *I-JAKE*, come ai vecchi tempi, sarebbe stato meglio. Ricordi i nostri timori quando il ventotto maggio del settantasette apprendemmo del suo incidente sull'aeroporto di Genova? L'aereo non è stato più rimesso in linea di volo ma noi, fortunatamente, abbiamo continuato a volare e andremo avanti anche con un solo velivolo! Stai tranquillo!»>>

«Certo che mi ricordo! L'*I-JAKE* arrivò “lungo” in atterraggio al Cristoforo Colombo. Fortunatamente non vi furono feriti. Come potrei dimenticare? Sono molto preoccupato poiché i

nostri vertici stanno acquisendo un velivolo turboelica *Fokker 27* ma le finanze della nostra società, secondo alcune indiscrezioni ricevute, purtroppo, non godono di ottima salute!» le risponde Nustrini aggiungendo: «ti faccio una confidenza: avrei intenzione di mollare tutto e di trasferirmi con Giuliana e i ragazzi ad Auckland, in Nuova Zelanda!»

«In Nuova Zelanda? Ma dai, stai scherzando?» chiede sorpresa Fiorenza.

«No, non sto scherzando affatto! Ho avuto modo di visitare quei luoghi e ne sono rimasto affascinato. Il clima è meraviglioso, con estati piacevolmente calde e inverni miti! Un vero paradiso di quiete! Hai mai avuto modo di andare là?» le chiede Luciano.

«Certo che sì! Ci sono stata da quelle parti. Nel settantuno ero appena giunta in Aertirrena quando dalla Russia, l'ingegner *Yakovlev* chiese alla compagnia di fare un volo dimostrativo con lo *Yak 40* in Estremo Oriente per poi raggiungere l'Australia. Non mi persi quell'occasione e pianificai la missione assieme al Comandante Sergio Sette! Sono giunta a Canberra con l'*I-JAKA*, dopo un numero imprecisato di tappe! Sai, il "bambino" beve molto combustibile *Jet A-1* e non ha molta autonomia. Tra andata e ritorno impiegammo quarantacinque giorni totalizzando centosedici ore di volo! Quante avventure ho avuto con quell'aereo! Un giorno, con lo stesso *Yak*, sono atterrata persino sulla piccola striscia in erba di soli ottocento metri dell'aeroporto di Mantova - Migliaretto. Peccato che poi il *Kilo Alfa*, al quale ero molto affezionata, fu venduto alla compagnia russa Aeroflot! Acqua passata! Ma tornando a noi ... tu non finisci mai di sorprendermi! Vorresti veramente appendere la *cloche* al chiodo? Non ci credo!» ribatte Fiorenza meravigliata.



«Sì, magari continuerò a volare con il mio *Falco!*» asserisce Luciano ed esternando il suo stato d'animo: «non vorrei avere qualche altra delusione!»

«Delusione? Perché? Che cosa ti è accaduto?» chiede stupita Fiorenza.

«Dal mondo del volo ho avuto molte gratificazioni, ma anche forti amarezze, come a esempio il progetto che stilai per il nuovo aeroporto di Peretola. Firenze, come ben sai, è una città d'arte, visitata ogni anno da milioni di turisti che per raggiungerla, oltre a usare l'auto, devono prendere il treno o devono atterrare all'aeroporto San Giusto di Pisa. Ma dico ... ti rendi conto? Da Pisa a Firenze con i mezzi pubblici! È proprio inammissibile! Pensa che fin dagli anni cinquanta, quando ero architetto all'università, ho cercato una soluzione a questo problema che per me è d'importanza vitale, soprattutto per salvaguardare l'economia fiorentina.» le risponde Luciano.

Fiorenza, con il suo intercalare romanesco, lo interrompe:

«*A Lucià, si va bè ma la pista de Peretola che adesso è de mille metri, nun se può allungà più de tanto... da na parte ce sta l'autostrada e da n'altra ce sta er monte Morello!*»

«Esattamente Fiorenza, è quello che ho sempre cercato di spiegare a quanti avrebbero voluto allungare l'attuale pista, ma di quanti metri? Non credo molti, a causa dei limiti orografici! Proprio per questo motivo, assieme agli ingegneri Ciulli e Mazzanti, avevo messo a punto il progetto per una nuova pista della lunghezza di duemilaquattrocento metri le cui testate avevano l'orientamento uno-due e tre-zero. In pratica si discostava di soli pochi gradi dalla vicina autostrada A11, praticamente era quasi parallela. Di certo i velivoli commerciali non avrebbero avuto alcun problema. Avevo persino svolto un'accurata analisi sull'orientamento dei venti,

sull'impatto ambientale e uno studio sul cono di rumore, al fine di evitare il centro storico della città. Inoltre, il nuovo aeroporto sarebbe stato provvisto di un radiofaro *VOR*, di un *NDB* e di un *ILS* di *CAT II* o meglio ancora di *CAT III*, assicurando la piena operatività anche in condizioni meteo marginali. Non ci saremmo trovati tagliati fuori come stasera! Quanto tempo vi ho dedicato! Purtroppo, la macchina infernale della burocrazia, fatta di inutili lungaggini e soprattutto il lassismo dei politici, hanno reso vano tutto l'impegno profuso! Che delusione!>>

Fiorenza lo sta ascoltando rammaricata e, comprendendo perfettamente lo stato d'animo del collega, gli rivela le sue esperienze.

«Dai Luciano, non te la prendere! Tutti noi abbiamo attraversato momenti non proprio felici! Sapessi quante delusioni ho provato anch'io, soprattutto per la mia condizione di donna! Quando conseguì il brevetto di terzo grado, non c'era alcuna possibilità di lavoro quale pilota commerciale. Tutti erano prevenuti, specialmente i vertici delle compagnie aeree: "Una donna pilota di linea?" si chiedevano dubbiosi. Fortunatamente il Generale Garetto, che all'epoca era a capo di Civilavia, si interessò per farmi entrare in linea con l'Aeralpi. Rivolto al capo pilota, gli chiese di accertare scrupolosamente le mie capacità e non lo delusi. Accettai con entusiasmo quel lavoro, ma gli stessi colleghi mi trattavano con indifferenza e mi evitavano. Stufa di quei comportamenti così ostili verso una donna, un giorno sbottai: "Che vi vada o no io sono qui e non me ne vado!" Da allora compresero con chi avevano a che fare. Inoltre, di proposito, chiesi al sarto della compagnia di confezionarmi la divisa con la gonna perché si vedesse che c'era una donna tra i piloti. Solo grazie alla mia tempra e alla mia faccia tosta riuscii a vincere la loro diffidenza! La compagnia effettuava alcune

rotte interne per conto dell'Alitalia. Operavamo con il biturbina *DHC 6 Twin Otter* nel collegamento di Cortina d'Ampezzo con Bolzano, Milano e Venezia. Che soddisfazione! Ero la prima donna a trasportare passeggeri per la nostra compagnia di bandiera! Mi sembrava veramente di toccare il cielo con un dito! Ai vertici della società c'erano il conte Cesare d'Acquarone, Giovanni Ferrari e Umberto Klinger. Dopo l'uccisione del conte, avvenuta ad Acapulco in circostanze oscure, la compagnia fu costretta a chiudere e tutti i piloti furono assunti dall'Alitalia, tranne la sottoscritta, e sai perché? Ero un pilota di sesso femminile!>>

«Accidenti! È proprio inammissibile!» esclama sorpreso Luciano.

«Sì, un vero e proprio affronto! Uno sciocco pregiudizio verso le donne! Credo sia stato un comportamento assolutamente scorretto, anzi lo reputo ancora oggi un'assurda discriminazione. Ero furiosa e manifestai il mio dissenso in tutte le sedi, ma non ci fu nulla da fare! Non per questo gettai la spugna e fortunatamente approdai in Aertirrena! Dopo la sua chiusura, ho continuato a volare con l'Avio Ligure che aveva acquisito gli *Yak*. Vedi che ognuno di noi ha attraversato periodi bui? L'importante è non mollare mai! Fortunatamente i tempi stanno cambiando e già ci sono altre colleghe anche in Italia!»>>

La loro conversazione si è protratta a lungo e dopo lo scambio di qualche battuta scherzosa, Fiorenza, dando un colpetto amichevole sulla spalla di Luciano, esclama:

«Andiamo a riposare ... ne abbiamo bisogno. Domani saremo di nuovo operativi!»>>

Si salutano dandosi appuntamento di buonora nella hall dell'albergo. Fiorenza ha raggiunto la sua stanza. La stanchezza per la lunga giornata si fa sentire e in breve lei si addormenta.

Nel sonno profondo, alla sua mente riaffiorano molti ricordi di gioventù ed ha la percezione della presenza di una persona che le è vicina: è suo padre, quella figura che ha rappresentato molto nella sua vita. Nel silenzio avverte un sospiro e la sua voce che le sussurra:

«Cara Fiorenza, anche se sono quassù vivo al tuo fianco, ti ho vista crescere e diventare donna, animo i tuoi sorrisi e mi bagno delle tue lacrime. Stai volando in alto anche tu, vienimi a cercare tra le nuvole. Non so se mi scorgerai perché gli angeli sono invisibili, ma ci sarò anche se tu non mi vedrai!»

«Babbo, ti penso sempre! Ricordi quante aspirazioni avevo da bambina?»

«Certo che mi ricordo! Eri una ragazza vivace, sempre alla ricerca di nuove esperienze! Amavi la montagna a tal punto che dopo il corso di roccia fatto sul monte Morra, a nord est di Guidonia, andasti a esplorare anche le alte vette del Nord! Io e tua madre non ti ostacolammo, comprendendo la tua passione. Prima che scoccasse in te la scintilla del volo, compiuti i diciotto anni, volevi addirittura aprire una baita in alta quota per poi vendere polenta e panini con salsiccia!»

Fiorenza vorrebbe abbracciarlo e sorridendo commenta:

«Sì, è vero, poi mi guidasti nel tuo mondo, quel mondo che hai amato e che mi ha coinvolta, dandomi grandi soddisfazioni. Forse la passione per il volo me l'hai trasmessa con il tuo DNA. Non dimenticherò mai quando volavamo assieme. A volte tu, con una mano, mi nascondevi la vista dell'anemometro o dell'altimetro, altre del variometro per vedere se riuscivo a condurre l'aereo anche senza l'ausilio degli strumenti.»

«Sì, era un ottimo esercizio per aver sempre il controllo dell'aereo e tu eri bravissima! Avevi una particolare predisposizione per il pilotaggio!» asserisce il padre.

«E ... quel ventuno luglio del cinquantuno quando ti mentii? Quella calda mattina ti avevo assicurato che sarei andata in volo con il tuo amico, il Comandante Morici, del quale ti fidavi ciecamente e, invece, mi infilai dentro il piccolo *FL3* con il quale avevo acquisito oramai una certa dimestichezza. Misi in moto e me ne andai in volo per la prima volta da sola, su Roma. L'avevo combinata proprio grossa, vero?»

«Eh sì ... come potrei dimenticare! Me la facesti sotto il naso!»

«Comunque mi perdonasti! Forse avrei meritato qualche bella lavata di testa, ma non ho mai dimenticato l'emozione di quei momenti e tutto questo, grazie a te! E poi ... ricordo ancora quel giorno che a bordo di un *Macchi 308*, mentre eravamo in volo sulla capitale e stavamo lanciando dei manifestini, improvvisamente il motore iniziò a tossire per poi “piantare.” Eravamo a bassa quota nei pressi del Gianicolo e inutili furono i frenetici tentativi di riavviarlo. Solo grazie alla tua perizia, lo facesti stallare sulle chiome di alcuni alberi che attutirono la caduta. Finimmo dentro il parco di Villa Abamelek, sede dell'ambasciata russa, tra lo stupore dei diplomatici. L'aereo andò distrutto e noi fummo scaraventati fuori dall'abitacolo. Fortunatamente ci ritrovammo sul prato senza alcun graffio. Quanti ricordi!»

Fiorenza ha l'impressione che suo padre sia ancora lì, presente e annuisca sorridendo per la sua narrazione. Si sofferma qualche attimo e prosegue:

«E ... quando con l'ingegnere Leandro Cerini brevettasti il “correttore di rotta” come lo chiamavi tu? Un congegno che

automaticamente correggeva ogni piccola deviazione dell'aeroplano! Grazie a te e al tuo amico oggi voliamo tutti con l'autopilota. Eri sempre alla scoperta di cose nuove che avrebbero certamente rivoluzionato il mondo dell'aviazione! Purtroppo, con grande dolore, ricordo anche quel triste otto aprile del cinquantanove! Avevo trentuno anni. Quella mattina, dopo aver bevuto un caffè, ci salutasti sorridendo. Lasciasti la nostra casa, in via Panama ottantasei, indossando un impermeabile bianco. Eri felice poiché stavi andando all'aeroporto dell'Urbe dove era prevista la presentazione della tua creatura: un piccolo aereo ad ala bassa, ideato sia nella versione monoposto sia in quella biposto, che avevi chiamato *Aeroscooter*. L'avevi progettato minuziosamente e già era molto apprezzato sia in Italia sia all'estero, ricevendo molti ordini. Purtroppo non avevi la disponibilità economica per poterne iniziare la produzione di serie!>>

«Sì, avevo forti difficoltà finanziarie. Con lo stipendio da pilota come avrei potuto affrontare una simile spesa! Il mio volo dimostrativo sarebbe servito a smuovere l'interesse di qualche imprenditore che si facesse carico dell'impresa!» ribatte il padre.

Fiorenza, con le lacrime agli occhi, continua a parlargli:

«Stavi entusiasmando i presenti con le tue acrobazie quando accadde l'imprevisto. Il tuo cuore grande e generoso aveva subito un infarto. La tua tempra, la tua forza di volontà evitarono una strage e portasti l'aereo a terra con un atterraggio perfetto. L'aereo rimase fermo sulla pista, con il motore in moto ma tu non scendevi per salutare la folla festosa che era in attesa di esprimerti il suo affetto e stringerti la mano. Trascorso qualche attimo i meccanici, intuendo che c'era qualcosa di strano, corsero verso il velivolo e ti estrassero dalla carlinga. Purtroppo avevi già perso i sensi. A nulla valse la corsa a sirene spiegate a bordo della camionetta dei Vigili del Fuoco

verso l'ospedale San Giacomo. Tu eri già salito in cielo! Caro babbo, quanto piansi!>>

«Non temere! Sono felice che tu abbia realizzato l'ambito sogno di affermarti nell'aviazione commerciale e continui a volare. Ti sarò sempre vicino!>> le risponde.

Fiorenza si sveglia di soprassalto, è sudata, ha la bocca secca e per un attimo crede che realmente suo padre sia ancora vicino a lei. Accende la luce, ma nella stanza non c'è nessuno. Si ricopre con le lenzuola che nel frattempo sono cadute a terra e cerca di riposare di nuovo ma non ci riesce.

Il turbinio di emozioni generato da quel sogno, il loro dialogo l'hanno colpita profondamente. Attende pressoché insonne l'alba.

La fitta, impalpabile nebbia che ha gravato per tutta la notte sull'aeroporto di Milano Linate, lentamente si sta dissolvendo facendo filtrare i primi timidi raggi di sole che, con i loro giochi di luce, stanno impreziosendo di riflessi argentei le minutissime gocce della rugiada notturna.

Anche la natura attorno ai raccordi e alla pista dell'aeroporto si è risvegliata con i suoi tipici ritmi e suoni. Il festoso trillare di alcune allodole che spiccano i primi voli della giornata, viene improvvisamente interrotto dal sibilo dei velivoli che stanno iniziando a decollare.

Fiorenza e Luciano, dopo una lauta colazione, hanno raggiunto di nuovo la sala operativa dell'aeroporto. Dato un rapido sguardo alle procedure *SID* per l'uscita in volo *IFR* da Linate e ai bollettini meteo, lei commenta: «Ieri sera Peretola era chiuso per nebbia ma oggi, fortunatamente, sul campo c'è tempesta di sereno!>>

I due, con al seguito l'immane trolley da viaggio e le borse stracolme di carte di navigazione, si incamminano all'interno dell'aerostazione per poi raggiungere il piccolo *Yak* parcheggiato

dal giorno precedente sul piazzale di volo. A bordo è già ad attenderli l'assistente di volo.

Durante il tragitto gli sguardi incuriositi dei presenti sono rivolti verso quel pilota che indossa la divisa blu con la gonna. Volti meravigliati, altri addirittura intimoriti al pensiero d'incappare in quel Comandante sul loro volo. Qualcuno borbotta lasciandosi andare a qualche esternazione:

«Acc ... non salirei mai su un aereo con una donna ai comandi!»

Non sanno che dietro quella figura minuta e all'apparenza fragile vi è un pilota di notevole esperienza.

Fiorenza li nota ma è oramai abituata a quelle espressioni e prosegue con indifferenza. Il suo collega lo è un po' meno e, forse preso da un po' d'imbarazzo, si lascia andare ad alcune considerazioni:

«Fiorenza, hai visto come ti guardano? Sembra che abbiano visto un extraterrestre!»

«Luciano, guarda avanti e non ti curar di loro, oramai sono abituata!» ribatte.

Lasciato il gradevole tepore dell'aerostazione, la fredda aria che vi è all'esterno li costringe ad alzare il bavero del soprabito. Fiorenza ha qualche brivido di freddo, ma i suoi occhi sono intenti a guardare quel piccolo trireattore, divenuto oramai per lei una seconda casa.

Raggiunta la cabina e controllata la lista d'imbarco, i due fanno un rapido calcolo sul loro peso massimo al decollo.

Il sibilo delle tre turbine *Ivchenko* echeggia nell'aria: è l'inizio di una giornata come tante altre per Fiorenza e il suo amico *Yak*.



Purtroppo, le carenze logistiche quali la difficoltà di approvvigionamento del combustibile *Jet A-1*, la precarietà del servizio antincendio e la mancanza di radioassistenze sulla base toscana causarono, negli anni ottanta, la chiusura della società Avio Ligure.

Proprio in quel periodo Luciano Nustrini, soprannominato “l’architetto dei cieli,” si trasferì definitivamente con la famiglia in Nuova Zelanda portando al seguito anche il suo *Falco*. Ad Auckland continuò la sua attività di docente universitario.

Nel novantanove, un crudele destino lo attendeva. Dopo aver eseguito alcuni passaggi a bassa quota per salutare l’amico Giovanni Soldini, noto navigatore, impegnato in una regata della Coppa America, Luciano e la moglie Giuliana, si inabissarono in mare con il loro aereo. Per loro non vi fu alcuna speranza di salvezza.

Grazie all’interessamento dell’allora amministratore delegato Maurizio Maspes, Fiorenza riuscì ad ottenere l’abilitazione sul quadrigetto *DC-8* presso il centro di addestramento dell’Alitalia. Il muro insormontabile per una donna di sedere ai comandi di un aereo della nostra compagnia di bandiera, era stato finalmente infranto.

Nell’ottantacinque, un brutto incidente d’auto la costrinse a una lunga convalescenza e ad abbandonare definitivamente il pilotaggio ma rimase sempre attiva nel mondo del volo fondando, dapprima, con l’amica Graziella Sartori l’Associazione delle Donne Pilota divenuta, in seguito, Associazione delle Donne dell’Aria.

Contrariamente a quanto possiamo pensare, le donne, pur essendo precluse per molti anni dal mondo dell’aviazione, considerato esclusivo degli uomini, si sono sempre messe in evidenza nel campo aeronautico e Fiorenza ne è stata un esempio.