

Un'estate in cui abbiamo volato così tanto? Non la ricordo. Abbiamo iniziato a giugno per rallentare solo qualche giorno fa, con l'arrivo delle piogge». Marina Noberasco, 52 anni, è la prima comandante donna di Canadair in Europa. Da 12 anni volava per spegnere incendi come copilota. Lavora per Avincis, la principale società europea per i servizi di emergenza. In Italia impiega 101 piloti di Canadair, fra cui tre donne, divisi fra 15 aerei. Da giugno a oggi hanno accumulato 8 mila ore di volo.

Anche per voi in cielo è stata un'estate diversa?

«Abbiamo sentito che qualcosa è cambiato. Da giugno non ci siamo fermati un attimo. Abbiamo raggiunto il limite massimo di volo, sei ore, praticamente sempre. Non c'è stato un attimo, un giorno, una settimana, in cui la nostra attività si è allentata. Spesso arrivavamo in aeroporto alle sei del mattino e avevamo già un ordine di decollo pronto. Mentre di solito gli incendi si concentravano al sud e sulle isole, quest'anno sono scoppiati anche al nord. E sono stati tantissimi. Un rogo in Val d'Ossola ci ha tenuto impegnati per settimane all'inizio della stagione. Abbiamo dovuto aprire due basi temporanee a Torino e Malpensa. In tutto abbiamo raggiunto 8mila ore di volo. E abbiamo sofferto tantissimo caldo».

Anche in cielo?

«Vogliamo bassi, al caldo non sfuggiamo neanche in cielo».

Passate sopra alle fiamme?

«Non sentiamo direttamente il calore delle fiamme e cerchiamo di non entrare nel fumo. Ma quando c'è vento forte, in particolare lo scirocco e il maestrale che tanto rapidamente fanno propagare gli incendi, incontriamo delle turbolenze molto intense. Soprattutto se operiamo vicino ai costoni o alle creste delle montagne».

Caricare l'acqua è un altro momento critico?

«Sì, dopo il volo sull'incendio è il secondo momento di grande concentrazione. Anche lì le vibrazioni sono molto forti, soprattutto se il mare o il lago sono mossi. Per caricare 6mila litri ci vogliono una dozzina di secondi, ed è una manovra che richiede sempre attenzione».

Avete paura?

«Vogliamo bassi e lenti. Con il carico d'acqua siamo pesanti. Vicino a terra ci sono tanti possibili ostacoli, ma siamo addestrati ad affrontare qualunque emergenza».

Quali sono i rischi principali?

«La situazione più imprevedibile, che ci preoccupa molto, è lo scontro con un drone. È un oggetto piccolo, ma se colpisce il motore può crearci grossi problemi. Stiamo molto attenti anche a eventuali parapendii o ultraleggeri che non hanno comunicato la loro posizione».

A volte più Canadair volano sullo stesso incendio.

«Ogni incendio ha un coordinatore che parla con tutti, a terra e in cielo, sulla stessa frequenza radio. Sappiamo sempre dove sono e cosa fanno i nostri colleghi».

Il Canadair sembra un aereo spartano. Passarci sei ore al giorno è faticoso?

«È effettivamente spartano. Ma è il motivo per cui ci piace. A differenza della maggior parte degli aerei moderni, non ha sistemi



Marina Noberasco è stata la prima comandante in Europa dei velivoli anti incendio. E ora racconta i tre mesi più bollenti della sua carriera: “Al caldo non si sfugge neanche in cielo”



◀ A sinistra, Marina Noberasco, 52 anni, prima donna comandante di Canadair in Europa, alla cloche del suo aereo. Sopra e in basso, all'esterno del velivolo



L'INTERVISTA

di ELENA DUSI
ROMA

“In volo sul mio Canadair ho visto l'Italia bruciare mai passata un'estate così”

automatici. È molto meccanico, lo senti tra le tue mani e trasmette delle sensazioni che chi ama volare apprezza. È il motivo per cui tanti di noi hanno scelto questo lavoro».

Chi siete in genere voi piloti di Canadair?

«Abbiamo le origini più varie. Ci sono ex militari che hanno superato il limite di età per essere operativi, istruttori di volo, piloti che provengono dall'aviazione civile».

E lei?

«Ho iniziato come pilota di aerotaxi. Una volta ho trasportato Sting, un'altra Gianna Nannini. Per quel lavoro però devi essere disponibile a ogni ora del giorno e della notte. Sai quando parti e non sai quando torni. Non è un impiego compatibile con una famiglia e io all'epoca avevo una bimba piccola. Ho lavorato qualche anno per una compagnia aerea civile, ma questo lavoro mi appaga di più».

In che modo?

«Una volta, di ritorno da una giornata faticosa, abbiamo trovato uno striscione enorme fuori dall'hangar a Ciampino. C'era scritto “Grazie Canadair”. Doveva essere stata l'iniziativa di qualche dipendente dell'aeroporto. Era un messaggio semplice, ma ci ha dato una gioia enorme. Anche i controllori di volo ci agevolano, nei limiti delle loro possibilità, e spesso



La battaglia contro gli incendi

ci dicono: grazie per quel che state facendo».

Lei come è arrivata a questo lavoro?

«Mio padre mi ha trasmesso la passione. Costruivamo modelli radiocomandati e li provavamo insieme. Appena ho potuto ho preso la licenza per gli ultraleggeri, poi ho trascorso un periodo lungo e impegnativo per specializzarmi negli Stati Uniti».

Siete tre donne su cento uomini. Vi crea problemi?

«Siamo professionisti e affrontiamo missioni complesse, in cui bisogna poter contare su preparazione, fiducia e collaborazione. In cabina si lavora come una squadra e non c'è spazio per dinamiche che possono interferire con la sicurezza».

Come concilia un mestiere così duro con la famiglia?

«Vivo a Roma. Quando sono assegnata a Ciampino riesco almeno a dire buongiorno e buonasera a mia figlia, che ora è adolescente. D'inverno i ritmi sono meno serrati, ci concentriamo sull'addestramento, così a novembre mia figlia e io organizziamo una bella vacanza. Anche se deve saltare una settimana di scuola, è finalmente un momento per stare insieme».

© RIPRODUZIONE RISERVATA