

## I predoni di mezzanotte

Scritto da Franco Billi

---

*Midnight prowlers*, così li chiamano oltreoceano: ci sono anche loro a giro nei cieli di tutto il mondo, i piloti della notte, i piloti dei voli cargo. Soggetti strani, con le abitudini rovesciate... si svegliano sul tardi nel pomeriggio ed iniziano la loro "giornata", difficile chiamarla così, quando le luci delle case stanno per spegnersi.

Compaiono in aeroporto e si preparano alla loro notte di lavoro con la solita routine fatta di [briefing](#) e operazioni pre-volo.

Gli aeroporti che sono hub per le merci sono sempre molto particolari, riservano ai freighter generalmente un'area distaccata, lontana dall'area passeggeri, attrezzata diversamente e sicuramente molto particolare.

Quando l'attività nell'area passeggeri comincia a diminuire e piano piano cessa anche il brulichio degli ultimi addetti ai lavori, ecco che in un lato appartato del sedime comincia l'agitazione dei camion che hanno provveduto al trasporto via gomma delle merci in partenza, si riempiono i container che vengono schierati sui piazzali, arrivano gli equipaggi, si completano i rifornimenti, si iniziano le operazioni di imbarco e ad uno ad uno i cargo si avviano al decollo.

In breve anche su questa parte dell'aeroporto cala il silenzio, ma non durerà molto, forse un paio d'ore e all'improvviso uno dopo l'altro altri aerei atterrano e si portano al parcheggio, tutti insieme, come se si fossero dati appuntamento. I piazzali si rianimano, anzi direi si riagitano, i container vengono sbarcati da un volo aperti, le merci smistate a seconda delle destinazioni e reimbarcate in container che saliranno su un altro volo per raggiungere la loro meta finale, dove verranno svuotati del loro contenuto che potrà proseguire via terra verso i mille angoli nei quali altre decine di operatori cureranno la loro consegna definitiva.

E i piloti? I piloti hanno fatto la prima parte del loro lavoro e scendono per un caffè e quattro chiacchiere. Si fa fatica a riconoscerli, le divise spesso non hanno i gradi, spesso non sono nemmeno divise così come si è abituati a vederle, giacconi di pelle o impermeabili. Scartano tra container e carrelli e si confondono con gli addetti al carico fin dentro le loro stanze, dove dominano incontrastate le macchine a gettone per rifocillarsi... sembra una riunione di carbonari. Si conoscono quasi tutti e spesso si identificano in una setta particolare, così come particolare è il volo di notte: meno traffico, meteo più clemente in estate, a volte, ma più severa

## I predoni di mezzanotte

Scritto da Franco Billi

---

in inverno.

Quaranta, cinquanta minuti e via, si torna alla base, si chiudono i portelloni si mettono in moto i motori e uno dopo l'altro, in fila si rulla verso la pista. E che dire degli aerei ? Ne trovi di tutti i modelli e di tutti i produttori dai 747 ai Let, dagli Antonov ai 767, passando per i DC10, i Fokker 27 e chi più ne ha più ne metta. Elica, jet o turboelica, tutti in fila ripartono verso casa.

All'alba poi, quando lentamente nell'area passeggeri cominciano ad arrivare i primi viaggiatori, quando i bar alzano le saracinesche e i check-in si animano con le prime code, eccoli i cargo che rientrano, li vedi in avvicinamento in fila indiana con le loro luci. Rullano sul piazzale aprono i loro pancioni che vengono rapidamente svuotati, decine, anzi centinaia di pacchi e pacchetti vengono messi sui camion che partono, il piazzale merci piano piano si vuota e in breve anche qui tutto si ferma.

Gli equipaggi raccolgono le loro borse e si avviano verso gli alberghi o verso casa, il sole comincia a farsi vedere, ma i "predoni" a questo punto sognano solo una bella colazione e un buon letto. Per loro la "giornata" è terminata: finestre ben sbarrate per non far filtrare nemmeno un filo di luce, tappi negli orecchi, e ci rivediamo nel tardo pomeriggio per l'unico pasto vero della giornata.

(19 aprile 2010)

*Midnight prowlers*, così li chiamano oltreoceano: ci sono anche loro a giro nei cieli di tutto il mondo, i piloti della notte, i piloti dei voli cargo. Soggetti strani, con le abitudini rovesciate... si svegliano sul tardi nel pomeriggio ed iniziano la loro "giornata", difficile chiamarla così, quando le luci delle case stanno per spegnersi.

Compaiono in aeroporto e si preparano alla loro notte di lavoro con la solita routine fatta di briefing e operazioni pre-volo. Gli aeroporti che sono hub per le merci sono sempre molto particolari, riservano ai freighter generalmente un'area distaccata, lontana dall'area passeggeri, attrezzata diversamente e sicuramente molto particolare.

Quando l'attività nell'area passeggeri comincia a diminuire e piano piano cessa anche il brulichio degli ultimi addetti ai lavori, ecco che in un lato appartato del sedime comincia l'agitazione dei camion che hanno provveduto al trasporto via gomma delle merci in partenza, si riempiono i container che vengono schierati sui piazzali, arrivano gli equipaggi, si completano i rifornimenti, si iniziano le operazioni di imbarco e ad uno ad uno i cargo si avviano al decollo.

In breve anche su questa parte dell'aeroporto cala il silenzio, ma non durerà molto, forse un paio d'ore e all'improvviso uno dopo l'altro altri aerei atterrano e si portano al parcheggio, tutti insieme, come se si fossero dati appuntamento. I piazzali si rianimano, anzi direi si riagitano, i container vengono sbarcati da un volo aperti, le merci smistate a seconda delle destinazioni e reimbarcate in container che saliranno su un altro volo per raggiungere la loro meta finale, dove verranno svuotati del loro contenuto che potrà proseguire via terra verso i mille angoli nei quali altre decine di operatori cureranno la loro consegna definitiva.

E i piloti? I piloti hanno fatto la prima parte del loro lavoro e scendono per un caffè e quattro chiacchiere. Si fa fatica a riconoscerli, le divise spesso non hanno i gradi, spesso non sono nemmeno divise così come si è abituati a vederle, giacconi di pelle o impermeabili. Scartano tra container e carrelli e si confondono con gli addetti al carico fin dentro le loro stanze, dove dominano incontrastate le macchine a gettone per rifocillarsi... sembra una riunione di carbonari. Si conoscono quasi tutti e spesso si identificano in una setta particolare, così come particolare è il volo di notte: meno traffico, meteo più clemente in estate, a volte, ma più severa in inverno.

Quaranta, cinquanta minuti e via, si torna alla base, si chiudono i portelloni si mettono in moto i motori e uno dopo l'altro, in fila si rulla verso la pista. E che dire degli aerei? Ne trovi di tutti i modelli e di tutti i produttori dai 747 ai Let, dagli Antonov ai 767, passando per i DC10, i Fokker 27 e chi più ne ha più ne metta. Elica, jet o turboelica, tutti in fila ripartono verso casa.

All'alba poi, quando lentamente nell'area passeggeri cominciano ad arrivare i primi viaggiatori, quando i bar alzano le saracinesche e i check-in si animano con le prime code, eccoli i cargo che rientrano, li vedi in avvicinamento in fila indiana con le loro luci. Rullano sul piazzale aprono i loro pancioni che vengono rapidamente svuotati, decine, anzi centinaia di pacchi e pacchetti vengono messi sui camion che partono, il piazzale merci piano piano si vuota e in breve anche qui tutto si ferma.

Gli equipaggi raccolgono le loro borse e si avviano verso gli alberghi o verso casa, il sole

## I predoni di mezzanotte

Scritto da Franco Billi

---

comincia a farsi vedere, ma i “predoni” a questo punto sognano solo una bella colazione e un buon letto. Per loro la “giornata” è terminata: finestre ben sbarrate per non far filtrare nemmeno un filo di luce tappi negli orecchi e ci rivediamo nel tardo pomeriggio per l’unico pasto vero della giornata.