

L'atterraggio duro

Scritto da Pietro Pallini

Sì, lo so: qualcuno in cabina passeggeri, storcerà il naso... e ci sarà senz'altro chi guarderà gli assistenti di volo (i quali dopo verranno a raccontarmelo) con l'aria di dire "ma chi gliel'ha data la patente, a questo?" Lo so, ve l'ho detto... so benissimo che oggi l'atterraggio sarà duro.

Sarà un atterraggio in perfetto stile "appontaggio" come usiamo scherzosamente dire tra noi, con evidente riferimento alla tecnica di atterraggio adottata dai piloti di Marina sulle portaerei. Hanno poco spazio a disposizione, loro, e lo devono usare tutto, ragion per cui non stanno tanto a cincischiare in cerca di una toccata morbida. Mettono giù le ruote quasi con brutalità, e subito dopo si attaccano ai freni. E anche se noi non ci dobbiamo posare su una portaerei, oggi non possiamo ugualmente guardare troppo per il sottile.

Non possiamo, perché come spesso capita in questa stagione, quello che doveva essere un tranquillo pomeriggio primaverile si è trasformato in un nubifragio imprevisto... Oddio, proprio imprevisto no, perché con certe temperature, certi venti dominanti e certe pressioni atmosferiche, con le colline così vicine alla pista, da una parte, e dall'altra il mare, l'esperienza insegna che gli ingredienti per un bel temporale pomeridiano ci sono tutti.

E infatti, a dispetto dei bollettini meteorologici incoraggianti, avevamo deciso di prenderci un po' di carburante in più proprio per un'evenienza del genere. Così ora eccoci qua, dopo aver passato l'ultima mezz'ora a girare in tondo nella famosa [holding](#) in attesa di una schiarita, ad attraversare gli ultimi robusti scrosci di pioggia mentre il lucido nastro di asfalto della pista fa "capoccella" (come dicono a Roma) davanti a noi tra una nube e l'altra.

E' lucido, l'asfalto, perché la pista, soprattutto dalla direzione dalla quale ci stiamo avvicinando, presenta un leggero avvallamento, dove l'acqua va ad accumularsi. E anche il drenaggio non è dei migliori, tanto è vero che sono previsti dei lavori di ripavimentazione, ma fino all'autunno pare che i fondi necessari non saranno disponibili, e noi, nonostante il carburante extra imbarcato, non possiamo certo aspettare quella data. Noi dobbiamo atterrare ora, e come ho già detto, sarà un atterraggio duro: e lo sarà per la semplicissima ragione che sarò io a fare di tutto perché sia così.

Quello che voglio evitare è il famoso *aquaplaning*, il fenomeno per il quale le ruote quasi galleggiano sul velo d'acqua che si è formato sulla pista, impedendo ai freni di agire con la consueta efficacia.

Ma non è tutto qui. Normalmente, subito dopo l'atterraggio, alcune superfici aerodinamiche (chiamate [spoiler](#), o *speed brake*) escono fuori dalla parte superiore dell'ala per aumentare la resistenza all'aria e incollare l'aereo alla pista. Durante l'ultima fase dell'avvicinamento noi *armiamo gli spoiler*

, vale a dire che li predisponiamo a fuoriuscire automaticamente non appena la velocità di rotolamento delle ruote supererà una certa soglia: se le ruote pattinano gli *spoiler*

L'atterraggio duro

Scritto da Pietro Pallini

non escono da soli e bisogna azionarli manualmente, ed è tutto tempo (e lunghezza di pista) che se ne va.

E' vero, c'è sempre il *reverse*, quello che i profani chiamano “la retromarcia”, ma se le ruote non aderiscono bene al terreno c'è il rischio che un leggero ritardo di apertura di uno dei due apparati inneschi una pericolosa imbardata, tanto più che le ultime insidiose raffiche di vento del temporale in via di dissolvimento si fanno ancora sentire.

E allora non è il caso di essere troppo delicati: mi dispiace per i miei passeggeri, ma metterò giù l'aereo molto bruscamente. Voglio che le ruote del carrello principale, rompendo lo strato d'acqua che rende lucida la superficie, trovino subito l'asfalto. Gli *spoiler* che escono e ci schiacciano a terra, una bella frenata, una gran botta di *reverse*, e siamo praticamente fermi...

...con qualche mugugno, ma in perfetta sicurezza.

(5 maggio 2011)