

Ricomincia da qui, dall'ultimo articolo pubblicato nel luglio scorso su "i Viaggi di Repubblica", prima dell'interruzione estiva poi diventata definitiva, il mio appuntamento settimanale con i lettori... buona lettura.

Capita sempre meno spesso di ospitare per qualche minuto in cabina di pilotaggio un passeggero, anzi, diciamo pure che dalle "torri gemelle" in poi non succede più. Tuttavia c'è ancora chi chiede, magari durante l'imbarco o lo sbarco, di poter gettare un occhio "davanti".

Se il carico di lavoro lo consente, spendiamo volentieri un po' di tempo per spiegare a un profano, quasi sempre un babbo o una mamma con figlioletto, i segreti della nostra postazione di lavoro, ma siccome durante la sosta in aeroporto non è che fuori ci sia molto da vedere, l'attenzione degli occasionali visitatori finisce sempre con l'appuntarsi sugli strumenti dell'aereo, e in particolar modo sulla selva di spie, pulsanti e interruttori che sta sopra la nostra testa. E qui scatta con inesorabile puntualità la classica domanda: "Ma li conoscete proprio tutti?"

Ebbene, la risposta non può essere che una: sì, li conosciamo tutti e sappiamo uno per uno a cosa servono, anche se nella maggior parte dei casi, per usarli, non ci si affida alla memoria, ma si ricorre alla lettura di una procedura codificata. Infatti, a parte le normali operazioni di routine che si ripetono a tutti i voli, l'accensione di una di "tutte-quelle-spie" indica un guasto, e "tutti-quegli-interruttori" servono a porre rimedio a quel guasto. In questi casi, una volta individuata l'avaria, bisogna intervenire per riconfigurare gli impianti e continuare il volo in sicurezza, e poiché l'errore non è concesso, lo si fa seguendo una "abnormal [check list](#)".

Ce n'è una per ogni situazione, e sono raccolte in un apposito libretto, ma negli aerei più moderni si leggono direttamente su uno dei tanti schermi di bordo, di solito quello centrale, perché tutti i piloti possano vederle: uno dei due chiama le varie azioni da effettuare, e l'altro le

La cabina di pilotaggio

Scritto da Pietro Pallini

esegue.

Solo il primo intervento nelle avarie più gravi è affidato alla memoria: pochi “memory items” ripetuti fino alla nausea durante gli addestramenti al simulatore, cose da fare subito e bene, senza perder tempo a leggere... salvo poi ricontrollare il tutto, appena tamponata la situazione di emergenza, con la solita check list.

(23 ottobre 2009)