

Ma che tempo fa?

Scritto da Pietro Pallini

“Signore e signori, il comandante informa che abbiamo iniziato la discesa verso l'aeroporto di ..., dove atterreremo tra 20 minuti. Il tempo a terra è nuvoloso, con una temperatura di...” E poi si atterra e il tempo non è per niente nuvoloso, o viceversa, sta per cominciare a piovere.

E, logicamente, il passeggero perplesso si interroga a buon diritto sull'attendibilità delle informazioni che ha sentito uscire dagli altoparlanti di bordo solo 20 minuti prima... e magari si lascia anche andare a qualche commento poco benevolo nei confronti di chi quelle informazioni gli aveva dato.

Il fatto è che, nei bollettini aeroportuali a disposizione dei piloti (METAR è il loro nome tecnico), la copertura nuvolosa è espressa con sigle che, se da un lato sono utili a determinare con sufficiente esattezza le condizioni operative dell'aeroporto, sono tuttavia assolutamente non idonee a fornire informazioni attendibili ai passeggeri che, molto semplicemente, vogliono solo sapere “che tempo fa”.

SCT010 BKN020... vi dice qualcosa? Scommetto di no...

Si legge: *scattered* a 1000, *broken* a 2000... vi dice qualcosa ora? Continuo a scommettere di no...

Per il pilota invece questi due “gruppi” significano che sull'aeroporto la copertura nuvolosa è costituita da due strati diversi di nuvole: il primo si trova a una quota di circa 300 metri (010, cioè 1000 piedi) e copre una porzione di cielo che varia tra i 2 e i 4 ottavi (quindi meno della metà), mentre il secondo è a 650 metri (020, 2000 piedi dal terreno) e ha un'estensione compresa tra i 5 e i 7 ottavi.

Può sembrare approssimativo, lo so, ma il pilota guarda le sue cartine di avvicinamento strumentale, verifica che la quota minima alla quale deve per forza vedere qualcosa per poter decidere se atterrare o meno è (poniamo) di 600 piedi, e quindi inizia in tutta tranquillità la sua manovra, con la certezza di uscire dalle nuvole in tempo utile ad avvistare la pista e portare quindi a termine in sicurezza l'atterraggio.

Ma torniamo un momento al nostro BKN: la sigla sta per *broken* (rotto, in inglese) e come già abbiamo detto identifica una copertura compresa tra i 5 e i 7 ottavi di cielo. Fino a qualche anno fa i bollettini erano più precisi, ed esprimevano con esattezza il numero di questi benedetti “ottavi”.

Da un po' di tempo a questa parte le cose sono cambiate, e ora invece degli “ottavi” si usano delle abbreviazioni più generiche come, appunto, BKN o SCT. O, ancora, FEW (poche, cioè meno di 2 ottavi), oppure OVC (*overcast*, coperto... vale a dire 8 ottavi).

Dal punto di vista del pilotaggio non è cambiato niente, ma una volta era più facile fornire informazioni attendibili ai passeggeri, perché una copertura BKN di soli 5 ottavi, soprattutto se si

Ma che tempo fa?

Scritto da Pietro Pallini

tratta di nubi sparse come i cumuli primaverili, è percepita dal comune cittadino come “bel tempo” Al contrario, anche se è sempre BKN, una copertura di 7 ottavi significa che le nuvole coprono più dell'85 per cento del cielo, e la sensazione che se ne ricava, osservandole dal basso, è quella del cielo coperto e della pioggia incipiente.

E la discrepanza tra la percezione “operativa” del pilota e quella “normale” del passeggero mi si è manifestata in tutta la sua chiarezza proprio oggi pomeriggio quando, pedalando per le strade della mia Toscana, sotto un cielo che, da bravo pilota, avevo immediatamente catalogato come BKN, ho avuto una sgradita sorpresa.

Gli ampi squarci di sereno dei 5 ottavi (sotto ai quali avevo iniziato la mia allegra pedalata) si sono pian piano trasformati in un 7 ottavi che si andava addensando in modo preoccupante proprio sul percorso di ritorno verso casa mia...

...dove infatti sono arrivato bagnato come un pulcino.

(2 giugno 2011)