

Ci sono, nella routine di ogni volo commerciale, delle operazioni che, come una specie di immaginario cancello, si ripetono regolarmente a momenti prestabiliti. Una serie di manovre che spesso segnano il passaggio da una fase del volo all'altra. Uno di questi cancelli è situato, pochi minuti dopo il decollo, a una quota di 3000 metri.

E' al superamento di questa quota che, con un segnale convenzionale, per esempio il doppio lampeggiamento degli ormai inutili avvisi di "Vietato fumare", segnaliamo agli assistenti di volo che possono iniziare a servire bibite e caffè oppure, sul lungo raggio, il pranzo o la cena.

Ai bassi strati, infatti, è facile trovare turbolenza, e poi il traffico, ancora nelle vicinanze dell'aeroporto, è più convulso e potrebbe esserci la necessità di virate impreviste. Ma una volta superati i fatidici 3000 metri (per noi, 10.000 piedi) si può dare via libera agli assistenti di volo, e il "servizio" può cominciare. Ed è questo anche il momento in cui si accelera, dai 250 nodi (circa 400 km/h) della salita iniziale, fino alla velocità normale.

Oggi però non è così, perché le cartine meteo parlano chiaro: più o meno verso la fine della salita c'è da attraversare una perturbazione... niente di grave, ma qualche bottarella ce la darà. Meglio quindi che tutti se ne stiano seduti, senza ingombrare i corridoi di carrelli, vassoi, piatti e bicchieri. Meglio anche mantenere una velocità un po' più bassa, quella stabilita dai manuali per il volo in aria turbolenta, avvisare dietro che tutti tengano le cinture ben allacciate e cominciare a coordinare con i centri di controllo una traiettoria che ci consenta di volare fuori dalle nubi e dalle loro turbolenze.

Questione di minuti, poi siamo di nuovo in aria calma e chiara. A bordo, pochi si sono accorti di quello che è successo. Ora possiamo accelerare tranquillamente e il servizio può cominciare. Tutto questo ci è costato un po' di ritardo sulla tabella di marcia e ha fatto aumentare i consumi, ma l'avevamo previsto, e nonostante i continui inviti all'economia, avevamo imbarcato un po' di carburante in più: proprio quello che ci è servito a evitare botti e scossoni.

*(5 novembre 2009)*