

“Ma te lo sai fare, quello che fanno quelli?” E *quello che fanno quelli*, nel caso specifico, sono capriole, giri della morte, avvitamenti, picchiate vertiginose e passaggi radenti, spesso accompagnati da fumate multicolori... insomma, roba da togliere il fiato.

Sto parlando, ovviamente, di acrobazia aerea, e ognuna di quelle “capriole” ha un nome tecnico specifico: tonneau, vite, looping, otto cubano, immelmann, volo a coltello, lomcevak, e, come diceva sempre un mio vecchio comandante (grande uomo e ottimo pilota, ma un po' debole in italiano), “...chi più ne abbia, più ne metta”.

Ma torniamo alla fatidica domanda: tu, quelle manovre, le sai fare? Domanda che mi sono sentito rivolgere in tante occasioni, soprattutto quando mi è capitato di assistere a qualche manifestazione aerea. E la risposta, sempre accolta con certo scetticismo è invariabilmente la stessa: alcune, le più semplici, le so fare... altre invece no, o per lo meno, non ci ho mai provato. Perché pilotare un aereo di linea non è cosa che richieda, tanto per fare un esempio, volare a testa sotto.

Volare a testa sotto, però, è quello che nel gergo dei piloti di linea viene classificato sotto il nome di “posizione inusuale”, ovvero una cosa che non si fa intenzionalmente (come invece succede agli acrobati), ma che può tuttavia capitare. E siccome può succedere, occorre anche sapere come si fa a trarsi di impaccio in situazioni simili.

Esattamente come un camionista (professionista della guida su strada) non riesce a esibirsi in una serie di derapate sul ghiaccio al pari di un pilota dilettante da rally, che magari nella vita di tutti i giorni fa il professore di matematica... e nonostante questo deve (o almeno... dovrebbe) essere in grado di riconoscere e controllare le sbandate del “bisonte” che sta guidando sotto una fitta nevicata in autostrada.

E' per questo che un corretto iter addestrativo dovrebbe includere anche questo genere di esercizi. I piloti di estrazione militare non hanno grossi problemi, perché l'acrobazia costituisce parte integrante del loro addestramento di base, come preparazione a un combattimento aereo; diverso è il discorso per i piloti, sempre più numerosi, che hanno una formazione esclusivamente civile.

Ai miei tempi, un minimo di formazione acrobatica se la facevano tutti, anche perché, parliamoci chiaro, “fare le capriole” è divertente, molto più divertente che ripetere fino alla nausea un avvicinamento strumentale in condizioni di visibilità precarie.

Oggi invece gli esperti di sicurezza aerea mostrano una sempre crescente preoccupazione nei riguardi della capacità, da parte di molti piloti di recente formazione, di fronteggiare adeguatamente condizioni di volo inaspettate, e il tristemente noto incidente del volo AF 447 è in proposito spesso citato. Anche perché si va affermando una falsa sicurezza, indotta dal fatto

## Ma te lo sai fare?

Scritto da Pietro Pallini

---

che le protezioni informatiche sono progettate per impedire ai *liner* di nuova generazione di trovarsi in condizioni di volo critiche... almeno fino a quando queste protezioni funzionano.

E quando smettono di funzionare? I progettisti vi risponderanno che “[\*ce n'est pas possible\*](#)”, ma la prova dei fatti ha dimostrato che questo è, anche se molto raramente, purtroppo possibile. Ecco quindi che torna sempre utile saper fare un minimo di “capriole”, essere in grado di riconoscere una posizione inusuale, riuscire a rimettere a testa in su un aereo che ha deciso di mettersi a testa in giù.



Ecco, forse tutte quelle manovre acrobatiche che scatenano la curiosità dei miei interlocutori io non le so fare, ma almeno un tonneau, con il mio Boeing da 300 tonnellate, riesco a farlo... al simulatore, non durante un volo di linea, ci mancherebbe altro... però riesco a farlo, anche se a molti parrà impossibile che un "bisonte" di quel genere possa “fare acrobazia”.

E quel tonneau, oltre a divertirmi, costituisce un capitale di sicurezza per i miei passeggeri e, *last but not least*, per me.

(27 settembre 2012)