

La notizia che un mio collega sia stato proposto per una decorazione al valore civile, anche se non è ancor chiaro se la cosa corrisponda a verità, mi fa senz'altro piacere. Ma, al di là della soddisfazione momentanea, devo dire che la proposta mi suscita qualche perplessità.

Ma procediamo con ordine.

Il pilota al quale mi riferisco è il comandante (italiano) dell'Airbus A-320 della compagnia ungherese WizzAir che, pochi giorni fa, è stato protagonista di quello che noi chiamiamo familiarmente un *belly landing* (atterraggio sulla pancia) a Fiumicino.

Il fatto, del quale si sono ampiamente occupati tutti i media, è presto narrato.

Pochi minuti prima del previsto atterraggio a Ciampino, al momento di estrarre il carrello, l'equipaggio del volo W6-3141 proveniente da Bucarest ha ricevuto un avviso di anomalia e seguendo le procedure normalmente adottate in casi simili, si è riportato in quota per applicare le previste [check-list](#). Le quali, tuttavia, non hanno avuto l'effetto desiderato, e siccome nemmeno la manovra di estensione “per gravità” del carrello ha avuto successo non è rimasta altra scelta che optare per quello che tecnicamente ha il nome di “atterraggio con carrello parzialmente esteso”: nel caso specifico, a bloccarsi è stato il semicarrello principale sinistro.

Nella scelta di atterrare a Fiumicino anziché a Ciampino ha giocato sicuramente la maggior lunghezza delle piste a disposizione, come sottolineato un po' da tutti, ma un altro fattore che può essere stato preso in considerazione è anche il maggior numero di piste di Fiumicino rispetto all'unica pista di Ciampino, che lasciava supporre una chiusura totale dell'aeroporto per molte ore.

In ogni caso, la manovra è stata condotta in maniera impeccabile: il 320 è stato portato al contatto con la pista sul solo semicarrello di destra e mantenuto inclinato lateralmente fino a che le forze aerodinamiche sono state sufficienti a sostenerlo.

Al diminuire della velocità la [portanza](#) è calata, e il motore sinistro si è appoggiato a terra. L'aereo è quindi scivolato leggermente di lato, arrivando a fermarsi senza ulteriori problemi con il carrello anteriore sollevato, come è logico data la posizione del centro di gravità. La successiva evacuazione si è svolta ordinatamente, con un bilancio totale di tre persone contuse e tanta paura per tutti.

Il pilota italiano che ha condotto la brillante manovra è uno dei 900 rimasti senza lavoro dopo la chiusura della “vecchia” Alitalia, e sostituiti su certe linee da equipaggi e aerei stranieri. Ironia della sorte, la forzata emigrazione lo ha portato a lavorare per una compagnia dell'est europeo, la stessa area geografica della rumena Carpatair, una delle compagnie chiamate a operare in Italia dalla “nuova” Alitalia, che è stata protagonista quattro mesi fa, sempre a Fiumicino, di un

atterraggio senz'altro meno riuscito. E questo la dice lunga sulla “lungimiranza” di certe scelte.

E veniamo alla notizia della presunta decorazione al valore in arrivo per il comandante.

Presunta, perché cercando di approfondire non si riesce a capire se sono i media ad aver ripreso un'idea nata su qualche social network, o se viceversa siano stati i social network a rilanciare lo spunto di un giornale. Ma non è questo a lasciarmi perplesso.

Sulle pagine di Manuale di Volo ho avuto più volte occasione di mettere in guardia i lettori contro le campagne di demonizzazione di cui sono generalmente vittime i piloti all'indomani di un incidente e sulla tendenza di tanta stampa a voler per forza cercare colpe che spesso colpe non sono. La verità su un incidente aereo arriva, quando arriva, al termine di una inchiesta che spesso richiede svariati mesi e che non ha come fine ultimo la distribuzione di colpe o medaglie, ma la prevenzione di ulteriori incidenti. E' per questo che chi si occupa di incidenti aerei ha imparato a tenersi alla larga sia dai processi sommari che dalle altrettanto sommarie canonizzazioni.

Le urla di “in galera, in galera”, così come le acclamazioni di “santo subito” non hanno cittadinanza nel mondo aeronautico, e anche da questo incidente sortirà un'inchiesta, che avrà l'esclusivo compito di capire come e perché il mio collega (al quale faccio comunque i miei più sentiti complimenti) si è trovato nella necessità di fare appello a tutta la sua abilità e a tutta la sua esperienza per concludere con successo la missione che gli era stata affidata: portare i suoi passeggeri a terra in sicurezza.

Mi piace ricordare, con un pizzico di amarezza, che questo bagaglio di professionalità è frutto di una formazione e di una carriera made in Italy: un patrimonio del Paese intero che sconsiderate scelte industriali (e politiche) hanno costretto all'emigrazione.

In ogni caso, *nice job, captain!*

*(13 giugno 2013)*