

Atterraggio rinviato

Scritto da Pietro Pallini

C'era da aspettarselo: le previsioni e le cartine meteo parlavano chiaro, e indicavano il passaggio di una perturbazione proprio per l'ora del nostro arrivo. Niente di grave, ma al termine di un volo di una decina di ore non si può lasciare niente al caso, e così avevamo deciso di imbarcare un po' di carburante in più.

Quando cominciamo l'avvicinamento, infatti, sulla destra del nostro sentiero ideale di atterraggio si vanno accumulando delle nuvole che non promettono niente di buono, e per tutta la discesa c'è un po' di turbolenza.

Il vento, che fino a poco prima soffiava di fronte, ora sta girando di lato, ma per il momento non è troppo forte. Poi, all'improvviso, mentre ormai la pista è proprio davanti ai nostri occhi e stiamo pian piano scendendo sotto ai mille piedi (trecento metri) di quota, carrello fuori e pronti all'atterraggio, l'aereo sembra diventare pesante e sprofonda verso il basso. La direzione del vento è ancora cambiata e ci rendiamo conto che a questo punto soffia decisamente in coda. Una rapida occhiata agli strumenti ce lo conferma e nello stesso momento la voce del controllore di torre esplode nelle nostre cuffie per comunicarci ufficialmente quello che abbiamo già capito: c'è vento in coda, oltre i limiti consentiti per un atterraggio sicuro.

La mano del *pilot flying*, quello che sta fisicamente pilotando, corre alle manette del motore e le sposta in avanti, mentre tira indietro la [cloche](#) per portare il muso dell'aereo di nuovo verso il cielo.

“[Go around](#)” chiama ad alta voce... si riattacca. Dentro i flap, ancora uno sguardo agli strumenti per avere la conferma che la traiettoria è decisamente in salita, e poi possiamo far rientrare il carrello.

Per i passeggeri non è una bella sensazione: anche loro, dopo dieci ore di volo, sono stanchi e hanno voglia di scendere dall'aereo. Quelli poi che sono seduti accanto ai finestrini di destra godono (per modo di dire) di una splendida vista su un bel muro di nuvoloni neri, e certo questo non contribuisce a risollevarli il loro morale.

Ma è solo questione di minuti: gli operatori radar stanno già provvedendo a riposizionare tutto il

Atterraggio rinviato

Scritto da Pietro Pallini

traffico per farlo atterrare nell'altra direzione, ma ci saranno ritardi e giri a vuoto da fare sopra l'aeroporto. Per qualcuno, troppo ligio ad insane politiche di risparmio a tutti i costi, si starà anche profilando l'ipotesi della scarsità di carburante.

Non per noi, che eravamo i primi, e avevamo comunque previsto un po' di cherosene in più proprio per un'evenienza del genere. Ci basta poco per essere nuovamente allineati con la pista, stavolta nella direzione opposta, e poggiare finalmente le ruote per terra in perfetta sicurezza, accompagnati dall'applauso liberatorio (e da qualche mugugno) dei passeggeri.

(3 dicembre 2009)