

Gran bella cosa gli automatismi! Fin da quando i primi, rudimentali piloti automatici hanno fatto la loro comparsa sugli aerei, i piloti si sono visti liberati da diverse incombenze, a tutto vantaggio della possibilità di gestire con più calma e lungimiranza il volo.

Poi, mano a mano che il progresso ha reso disponibili nuove funzionalità, il “terzo pilota”, ha assunto un ruolo sempre più centrale, fino a diventare oggi capace di effettuare dei bellissimi atterraggi, soprattutto quando la visibilità è ridotta al minimo: si chiama “autoland”, e in certe condizioni diventa obbligatorio.

In questi casi, i piloti “veri” assumono il ruolo di controllori. In pratica, lasciano che sia l'automatismo a condurre l'aereo, mentre a loro resta la responsabilità di controllare che tutto, ma proprio tutto, funzioni per il verso giusto e quella di verificare, negli ultimissimi istanti del volo, che quei due o tre puntini luminosi che appaiono in mezzo alla nebbia siano proprio le luci della pista dove si vuole atterrare. Una decisione da prendere in poche frazioni di secondo, dopodiché è ancora il pilota automatico a compiere la manovra di atterraggio... ovviamente sempre sotto il controllo dei due umani seduti in cockpit che devono essere pronti, se ce ne fosse bisogno, a prendere prontamente in mano i comandi dell'aereo.

Con l'avvento poi dei computer i nostri automatismi hanno guadagnato ulteriore spazio, arrivando anche a gestire con successo tutto lo svolgimento di un volo. Si occupano di seguire la rotta e di gestire i motori, di controllare i comandi di volo e di calcolare la quota ottimale, di registrare i parametri di volo e di trasmetterli a terra.

E così i piloti hanno subito piano piano una grossa trasformazione: abbandonata la sciarpa di seta e il caschetto di cuoio del Barone Rosso, sono oggi diventati i gestori di una serie di sistemi sempre più complessi e perfetti, è vero, ma che hanno però almeno un paio di grossi limiti.

Il primo è quello di non essere in grado di prendere una decisione, e di avere quindi bisogno di qualcuno che li programmi, all'occorrenza li riprogrammi (se capita un imprevisto) e li gestisca. Il secondo, ben più grave, è quello di essere soggetti a malfunzionamenti, rotture ed avarie.

In questo malaugurato caso, tocca a noi altri “piloti in carne ed ossa” rispolverare in fretta e in furia la nostra bella sciarpa e il nostro bravo caschetto e riprendere rapidamente in mano la situazione. Insomma: automatico è bello, ma è necessario mantenere sempre la capacità di sostituirsi alla macchina in caso di necessità.

In fin dei conti, è lo stesso problema che ci si trova ad affrontare la sera, comodamente seduti con l'equipaggio al ristorante, quando il cameriere presenta un conto di, poniamo, 259 euro da dividere tra sette commensali: fanno 37 euro a testa, ma sono pochi quelli che riescono a fare il conto a mente, senza l'ausilio di una calcolatrice.

Al ristorante si può tranquillamente aspettare, magari concedendosi un ultimo bicchierino, che il cameriere di cui sopra ne recuperi una, e se non la trova basta procurarsi carta e penna. Per aria questa possibilità non c'è, e il conto va fatto presto e bene anche senza calcolatrice.

*(17 giugno 2010)*

Gran bella cosa gli automatismi! Fin da quando i primi, rudimentali piloti automatici hanno fatto la loro comparsa sugli aerei, i piloti si sono visti liberati da diverse incombenze, a tutto vantaggio della possibilità di gestire con più calma e lungimiranza il volo. Poi, mano a mano che il progresso ha reso disponibili nuove funzionalità, il “terzo pilota”, ha assunto un ruolo sempre più centrale, fino a diventare oggi capace di effettuare dei bellissimi atterraggi, soprattutto quando la visibilità è ridotta al minimo. Si chiama “autoland”, e in certe condizioni diventa obbligatorio. In questi casi, i piloti “veri” assumono il ruolo di controllori. In pratica, lasciano che sia l'automatismo a condurre l'aereo, mentre a loro resta la responsabilità di controllare che tutto, ma proprio tutto, funzioni per il verso giusto e quella di verificare, negli ultimissimi istanti del volo, che quei due o tre puntini luminosi che appaiono in mezzo alla nebbia siano proprio le luci della pista dove si vuole atterrare. Una decisione da prendere in poche frazioni di secondo, dopodiché è ancora il pilota automatico a compiere la manovra di atterraggio... ovviamente sempre sotto il controllo dei due umani che siedono ai comandi e che devono essere pronti, se ce ne fosse bisogno, a prendere prontamente in mano i comandi dell'aereo. Con l'avvento poi dei computer i nostri automatismi hanno guadagnato ulteriore spazio, arrivando anche a gestire con successo tutto lo svolgimento di un volo, occupandosi del mantenimento della rotta come della gestione dei motori, del controllo dei comandi di volo come del calcolo della quota ottimale, della registrazione dei parametri di volo come della loro trasmissione a terra. E così i piloti hanno subito piano piano una grossa trasformazione: abbandonata la sciarpa di seta e il caschetto di cuoio del Barone Rosso, sono oggi diventati i gestori di una serie di sistemi sempre più complessi e perfetti, è vero, ma che hanno però almeno un paio di grossi limiti. Il primo è quello di non essere in grado di prendere una decisione, e di avere quindi bisogno di qualcuno

che li programmi, all'occorrenza li riprogrammi (se capita un imprevisto) e li gestisca. Il secondo, ben più grave, è quello di essere soggetti a malfunzionamenti, rotture ed avarie. In questo malaugurato caso, tocca a noi altri "piloti in carne ed ossa" rispolverare in fretta e in furia la nostra bella sciarpa e il nostro bravo caschetto e riprendere rapidamente in mano la situazione. Insomma: automatico è bello, ma è necessario mantenere sempre la capacità di sostituirsi alla macchina in caso di necessità. In fin dei conti, è lo stesso problema che ci si trova ad affrontare la sera, comodamente seduti con l'equipaggio al ristorante, quando il cameriere presenta un conto di, poniamo, 259 euro da dividere tra sette commensali: fanno 37 euro a testa, ma sono pochi quelli che riescono a fare il conto a mente, senza l'ausilio di una calcolatrice. Al ristorante si può tranquillamente aspettare che il cameriere di cui sopra ne recuperi una, e se non la trova basta procurarsi carta e penna. Per aria questa possibilità non c'è, e il conto fa fatto presto e bene anche senza calcolatrice.