

"Signore e signori, buongiorno, è il vostro comandante che parla..." I passeggeri più esperti sanno bene che prima o poi sentiranno questa voce uscire dagli altoparlanti dell'aereo, e sanno altrettanto bene che, a seconda della fase di volo, la voce in questione può portare notizie tutt'altro che liete.

Se siamo ancora a terra, e le operazioni di imbarco sembrano da tempo terminate, li vedrete tendere preoccupati l'orecchio e poi scuotere sconsolati la testa nell'apprendere che "sfortunatamente" l'intenso volume di traffico sull'aeroporto sta provocando ritardi e che "siamo in attesa dell'autorizzazione alla messa in moto" da parte degli enti di controllo del traffico aereo.

Se il comandante è in buona vena comunicativa aggiungerà anche che "attualmente siamo numero 5 nella sequenza", volendo con questo significare che ci sono altri quattro aerei che, prima di noi e ad intervalli variabili da uno a due minuti, avvieranno i motori e inizieranno a rullare verso la pista.

In un aeroporto, infatti, l'ordine di decollo dei vari voli non è soggetto alla stessa legge che governa il traffico automobilistico. Non si può girare la chiavetta, allacciare (non tutti... mia moglie non lo fa quasi mai) le cinture, ingranare la marcia e infilarsi in mezzo al traffico cercando di evitare ingorghi e semafori.

Una simile condotta getterebbe presto nel caos le vie di rullaggio e le piste di decollo, e poi le lunghe attese col motore in moto finirebbero col causare un consumo esagerato di carburante.

E un aereo, a differenza di una comune automobile, non parte mai con il pieno: il carburante pesa, e il peso fa aumentare i consumi (e quindi i costi). Ce n'è dunque solo la quantità sufficiente, con le dovute riserve di sicurezza, a ultimare il volo in programma... e in caso di consumi non previsti non si può certo mettere la freccia e ficcarsi in un'area di servizio, magari approfittandone per un caffè, un panino, o una corsa in bagno.

Ci sarebbe sempre, è vero, la possibilità di un extra-scalo, un atterraggio intermedio in un aeroporto lungo la rotta, ma questo non farebbe altro che far aumentare enormemente i tempi di volo, per non parlare dei costi.

E allora si aspetta disciplinatamente, anche se con qualche inevitabile mugugno da parte dei passeggeri, il proprio turno di "messa in moto", per poi portarsi il più rapidamente possibile in pista e decollare.

Certo, a volte il "numero" da comunicare è abbastanza alto, e allora, prima di alzare l'interfonico e "fare l'annuncio", ci si guarda in faccia quasi a voler significare: "Che facciamo, glielo dici tu o glielo dico io?"

E alla fine, qualcuno si deve pur assumere l'ingrato compito, con l'inevitabile corredo di malumori e maledizioni che esso comporta: un sospiro, la mano che corre al microfono, e poi quella voce...

"Signore e signori, buongiorno..."

"Signore e signori, buongiorno, è il vostro comandante che parla..." I passeggeri più esperti sanno bene che prima o poi sentiranno questa voce uscire dagli altoparlanti dell'aereo, e sanno altrettanto bene che, a seconda della fase di volo, la voce in questione può portare notizie tutt'altro che liete. Se siamo ancora a terra, e le operazioni di imbarco sembrano da tempo terminate, li vedrete tendere preoccupati l'orecchio e poi scuotere sconsolati la testa nell'apprendere che "sfortunatamente" l'intenso volume di traffico sull'aeroporto sta provocando ritardi e che "siamo in attesa dell'autorizzazione alla messa in moto" da parte degli enti di controllo del traffico aereo.

Se il comandante è in buona vena comunicativa aggiungerà anche che "attualmente siamo numero 5 nella sequenza", volendo con questo significare che ci sono altri quattro aerei che, prima di noi e ad intervalli variabili da uno a due minuti, avvieranno i motori e inizieranno a rullare verso la pista.

In un aeroporto, infatti, l'ordine di decollo dei vari voli non è soggetto alla stessa legge che governa il traffico automobilistico. Non si può girare la chiavetta, allacciare (non tutti... mia moglie non lo fa quasi mai) le cinture, ingranare la marcia e infilarci in mezzo al traffico cercando di evitare ingorghi e semafori.

Una simile condotta getterebbe presto nel caos le vie di rullaggio e le piste di decollo, e poi le

lunghe attese col motore in moto finirebbero col causare un consumo esagerato di carburante.

E un aereo, a differenza di una comune automobile, non parte mai con il pieno: il carburante pesa, e il peso fa aumentare i consumi (e quindi i costi). Ce n'è dunque solo la quantità sufficiente, con le dovute riserve di sicurezza, a ultimare il volo in programma... e in caso di consumi non previsti non si può certo mettere la freccia e ficcarsi in un'area di servizio, magari approfittandone per un caffè, un panino, o una corsa in bagno.

Ci sarebbe sempre, è vero, la possibilità di un extra-scalo, un atterraggio intermedio in un aeroporto lungo la rotta, ma questo non farebbe altro che far aumentare enormemente i tempi di volo, per non parlare dei costi.

E allora si aspetta disciplinatamente, anche se con qualche inevitabile mugugno da parte dei passeggeri, il proprio turno di "messa in moto", per poi portarsi il più rapidamente possibile in pista e decollare.

Certo, a volte il "numero" da comunicare è abbastanza alto, e allora, prima di alzare l'interfonico e "fare l'annuncio", ci si guarda in faccia quasi a voler significare: "Che facciamo, glielo dici tu o glielo dico io?"

La sequenza di decollo

Scritto da Pietro Pallini

E alla fine, qualcuno si deve pur assumere l'ingrato compito, con l'inevitabile corredo di malumori e maledizioni che esso comporta: un sospiro, la mano che corre al microfono, e poi quella voce...

"Signore e signori, buongiorno..."