

Partenza per le vacanze: anche oggi sono in aeroporto, ma stavolta in fila insieme ai passeggeri che attendono, più o meno disciplinatamente, il loro turno per il check-in... e come in ogni coda che si rispetti, serpeggia un po' di nervosismo e sorge qualche battibecco.

Conquistata la carta d'imbarco si ricomincia, con i controlli di sicurezza, con il passeggero davanti a me che sembra farlo apposta a passare e ripassare sotto al *metal detector* liberando sì prima del telefonino, poi di una manciata di monetine e infine di un mazzo di chiavi.

Dulcis in fundo, l'imbarco: tutti accalcati intorno alla fin troppo paziente addetta, quasi avessero paura che a bordo non ci siano abbastanza posti a sedere per tutti.

Insomma, fare il passeggero è un'attività stressante. E così, appena salito finalmente in aereo, saluto rapidamente i colleghi e mi rifugio nella mia poltrona. Trovata una posizione comoda, chiudo gli occhi, mi rilasso, e decido di godermi questo volo così, ad occhi chiusi: oggi me lo posso permettere.

Ascolto senza vederla la consueta "dimostrazione di sicurezza", sento il sibilo dei motori che si avviano e mi lascio cullare dal ritmico scorrere delle luci della via di rullaggio sotto al ruotino anteriore... tump... tump... tump.

Poi la voce del comandante che annuncia il decollo. Percepisco la sterzata stretta per allinearsi con la pista mentre i motori salgono al massimo della spinta con l'aereo ancora frenato. Me lo aspettavo: aereo pieno, alta temperatura e pista corta, troppo anche per le ottime prestazioni di decollo di questo "jumbolino" (così vengono chiamati familiarmente i quadrimotori Avro RJ85), e ci vuole quindi uno "static take off".

Quando rilasciano i freni, mi godo il brusco schiacciamento contro lo schienale e la veloce accelerazione lungo la pista, fino ad avvertire quella lievissima sensazione di alleggerimento che precede di un attimo la rotazione del muso verso l'alto e il distacco dal terreno, immediatamente seguito dai cigolii e dagli schiocchi che accompagnano il rientro del carrello.

Il calo di giri dei motori mi segnala che stiamo superando i 1500 piedi (500 metri): ora la potenza di decollo non serve più e si continua selezionando quella di salita per altri 1500 piedi prima di "ripulire" l'aereo. E' la cosiddetta "procedura antirumore", e serve, appunto, a diminuire l'impatto acustico nelle zone circostanti l'aeroporto.

E infatti, dopo un paio di minuti, il fruscio aerodinamico proveniente dalle ali cambia nettamente di tonalità e l'aereo pare schizzare in avanti con un leggero sobbalzo, stanno retraendo i flap, che finora ci erano serviti a restare in volo nonostante la bassa velocità. L'ala sta, praticamente, cambiando la sua forma, e ovviamente cambia il rumore che l'aria fa scorrendo su di essa.

Un'altra piccola variazione di tonalità e un'ulteriore accelerazione: anche gli slat sono rientrati e continuiamo la salita verso i 3000 metri, dove un netto abbassamento del muso segnala un cambio di velocità: fino a 10000 piedi, infatti, bisogna mantenere 250 nodi (450 km/h) per facilitare le operazioni di controllo del traffico aereo intorno all'aeroporto.

Tra l'altro, a bassa quota c'era anche un po' di turbolenza, ora invece mi rendo conto che stiamo volando in aria perfettamente calma, e infatti devono aver dato il via libera al servizio, perché sento distintamente la voce di due assistenti di volo che vanno salmodiando in diverse lingue la loro offerta di cibi e bevande.

Ma io sto talmente bene così, a gustarmi il volo a occhi chiusi, che decido di fingere di dormire e lascio che passino accanto al mio posto senza disturbarmi. Intanto l'aereo continua la sua salita, ma quando finalmente livella alla quota di crociera io non me accorgo.

Mi sono addormentato davvero...

*(15 luglio 2010)*

Partenza per le vacanze: anche oggi sono in aeroporto, ma stavolta in fila insieme ai passeggeri che attendono, più o meno disciplinatamente, il loro turno per il check-in... e come in ogni coda che si rispetti, serpeggia un po' di nervosismo e sorge qualche battibecco.

---

Conquistata la carta d'imbarco si ricomincia, con i controlli di sicurezza, con il passeggero davanti a me che sembra farlo apposta a passare e ripassare sotto al *metal detector* liberandos i prima del telefonino, poi di una manciata di monetine e infine di un mazzo di chiavi.

Dulcis in fundo, l'imbarco: tutti accalcati intorno alla fin troppo paziente addetta, quasi avessero paura che a bordo non ci siano abbastanza posti a sedere per tutti.

Insomma, fare il passeggero è un'attività stressante. E così, appena salito finalmente in aereo, saluto rapidamente i colleghi e mi rifugio nella mia poltrona. Trovata una posizione comoda, chiudo gli occhi, mi rilasso, e decido di godermi questo volo così, ad occhi chiusi: oggi me lo posso permettere.

Ascolto senza vederla la consueta "dimostrazione di sicurezza", sento il sibilo dei motori che si avviano e mi lascio cullare dal ritmico scorrere delle luci della via di rullaggio sotto al ruotino anteriore... tump... tump... tump.

Poi la voce del comandante che annuncia il decollo. Percepisco la sterzata stretta per allinearsi con la pista mentre i motori salgono al massimo della spinta con l'aereo ancora frenato. Me lo aspettavo: aereo pieno, alta temperatura e pista corta, troppo anche per le ottime prestazioni di decollo di questo "jumbolino" (così vengono chiamati familiarmente i quadrimotori Avro RJ85), e ci vuole quindi uno "static take off".

Quando rilasciano i freni, mi godo il brusco schiacciamento contro lo schienale e la veloce accelerazione lungo la pista, fino ad avvertire quella lievissima sensazione di alleggerimento che precede di un attimo la rotazione del muso verso l'alto e il distacco dal terreno, immediatamente seguito dai cigolii e dagli schiocchi che accompagnano il rientro del carrello.

Il calo di giri dei motori mi segnala che stiamo superando i 1500 piedi (500 metri): ora la potenza di decollo non serve più e si continua selezionando quella di salita per altri 1500 piedi prima di "ripulire" l'aereo. E' la cosiddetta "procedura antirumore", e serve, appunto, a diminuire l'impatto acustico nelle zone circostanti l'aeroporto.

E infatti, dopo un paio di minuti, il fruscio aerodinamico proveniente dalle ali cambia nettamente di tonalità e l'aereo pare schizzare in avanti con un leggero sobbalzo, stanno retraendo i flap, che finora ci erano serviti a restare in volo nonostante la bassa velocità. L'ala sta, praticamente, cambiando la sua forma, e ovviamente cambia il rumore che l'aria fa scorrendo su di essa.

Un'altra piccola variazione di tonalità e un'ulteriore accelerazione: anche gli slat sono rientrati e continuiamo la salita verso i 3000 metri, dove un netto abbassamento del muso segnala un cambio di velocità: fino a 10000 piedi, infatti, bisogna mantenere 250 nodi (450 km/h) per facilitare le operazioni di controllo del traffico aereo intorno all'aeroporto.

Tra l'altro, a bassa quota c'era anche un po' di turbolenza, ora invece mi rendo conto che stiamo volando in aria perfettamente calma, e infatti devono aver dato il via libera al servizio, perché sento distintamente la voce di due assistenti di volo che vanno salmodiando in diverse lingue la loro offerta di cibi e bevande.

Ma io sto talmente bene così, a gustarmi il volo a occhi chiusi, che decido di fingere di dormire e lascio che passino accanto al mio posto senza disturbarmi. Intanto l'aereo continua la sua salita verso, ma quando finalmente livella alla sua quota di crociera io non me accorgo.

Mi sono addormentato davvero...

*(19 luglio 2010)*