

Lasciata ormai alle nostre spalle Mosca, stiamo sorvolando la Siberia diretti verso un aeroporto dell'Estremo Oriente. Alla nostra sinistra, nonostante sia quasi mezzanotte, il cielo ha quel colore bluastrò, tendente all'indaco, tipico delle notti d'estate alle alte latitudini.

Il sole tramonta tardi e sorge presto, in questa stagione, e nelle brevi ore di “notte” non si fa mai veramente buio. Non è proprio il famoso “sole di mezzanotte” di Capo Nord, ma l'atmosfera nella quale sembriamo quasi galleggiare è ugualmente illuminata da una luce spettrale e suggestiva.

Undicimila metri più in basso, la steppa siberiana appare coperta da un caligine densa e azzurrognola punteggiata qua e là dalle luci giallastre delle rare città. “Mi faccio una passata di bollettini”, dice il collega seduto accanto a me mentre armeggia con la tastiera del cosiddetto Multi Control Display Unit per lanciare, attraverso il sistema di comunicazioni satellitari, la sua richiesta di informazioni.

Da quando abbiamo cominciato la nostra traversata siberiana, è già la seconda volta che lo fa, e anche questa volta il responso è lo stesso: sotto di noi i pochi aeroporti sono quasi tutti chiusi per nebbia. Ne restano aperti solo un paio, e tutti distanti da noi ben più di un'ora: fino a qualche anno fa (25 per l'esattezza), un volo del genere non avrebbe potuto essere condotto.

A quei tempi gli aerei a due motori (come quello che stiamo pilotando stanotte) dovevano sempre avere a disposizione, a meno di un'ora di volo e con un motore inoperativo, un aeroporto dove potere atterrare in caso di problemi tecnici, e questo faceva sì che non potessero affrontare il sorvolo di vaste distese di mare o di regioni dove gli aeroporti erano rari e, magari, non utilizzabili a causa del maltempo.

L'introduzione della normativa *Extended-range Twin-engine Operational Performance Standard* (di qui la sigla

[ETOPS](#)

), nata essenzialmente per consentire anche ai bimotori di attraversare l'Oceano Atlantico realizzando così notevoli economie operative, ha portato il limite prima a 90, poi a 120, e finalmente a 180 minuti.

Ovviamente, anche con due soli motori, la sicurezza deve essere comunque garantita, e ci sono regole stringenti da rispettare: occorre che l'aereo e i suoi motori rispondano a precise norme tecniche, che la compagnia abbia ottenuto una specifica autorizzazione, che i piloti siano addestrati a questo tipo di volo e che la pianificazione sia condotta applicando tutta una serie di precauzioni, non ultima quella di assicurarsi di avere sempre, per quanto lontano, un posto dove andare a mettere le ruote per terra in ogni evenienza.

E' per questo che oggi la preparazione del volo si è rivelata più macchinosa del normale. E' per questo che continuiamo a tenerci incessantemente informati sulla situazione meteorologica. Ed

Passeggeri a nuoto

Scritto da Pietro Pallini

è per questo che ogni vibrazione anomala o rumore insolito attirano la nostra attenzione in maniera quasi morbosa.

Perché in fondo in fondo, la vecchia battuta con la quale i piloti di tri e quadrimotori si facevano beffe di chi, ancora nel secolo scorso, cominciava ad attraversare l'oceano confidando su due soli motori ancora risuona nelle nostre orecchie.

Engines Turning Or Passengers Swimming, questa la scherzosa decodifica dell'acronimo ETOPS coniata all'epoca: “motori in moto o passeggeri a nuoto”.

(3 febbraio 2011)