

I – Con mia moglie e il mio ultimo figlio di otto anni, sono andato a vedere il film di Clint Eastwood “Sully”. Usciti dal cinema mia moglie mi ha confessato di essersi commossa e mi guardava con occhi diversi, mentre mio figlio mi ha detto di aver provato angoscia: “Papà, ma perché non cambi lavoro?”

Siamo appena rientrati a casa, e mentre loro vanno a dormire io scrivo questa specie di recensione su un film che mi ha particolarmente colpito, e non solo perché è uno dei pochi film sull'aviazione commerciale in cui non ci sono strafalcioni, castronerie o assurdità.

Non sono certo io a dover elogiare Clint Eastwood, per cui diciamo che chi va al cinema va a colpo sicuro; regia eccellente, riprese che sono un mix tra fiction e immagini di repertorio dai telegiornali di quel lontano 15 gennaio 2009, attori straordinari che entrano perfettamente nella parte. Nella preparazione del film Tom Hanks ha espressamente dichiarato di aver passato molte ore dentro i simulatori di volo per capire come si addestrano i piloti. Questa *full immersion* nel mondo dei piloti deve essergli servita se risulta così credibile nei panni di Chesley Sullenberger detto “Sully”.

Questo film dovrebbe essere visto da tutti i piloti di linea perché riporta al centro del discorso il tema della cultura professionale che è data dall'insieme del sapere teorico, del saper fare e soprattutto del saper essere. Il fattore umano è centrale nello sviluppo della vicenda e lo spettatore riesce agevolmente a comprendere la sua importanza guidato passo passo dall'abile regia di Clint Eastwood.

La trama del film si snoda intorno alla nota vicenda dell'ammarraggio sul fiume Hudson che l'equipaggio del volo US Airways 1549 dovette effettuare in seguito all'avaria di entrambi i motori causata dall'impatto con uno stormo di oche selvatiche.

Quello che è interessante per un pilota di linea è anzitutto un dato tecnico-professionale. L'ammarraggio (anzi, si dovrebbe dire “affiumaggio”) è una delle manovre più rare che un pilota si trovi ad affrontare, per la quale non vi è generalmente alcun addestramento. Il simulatore stesso non può simularla perché vi possono essere una miriade di situazioni (alto mare, onde, traffico marittimo, etc.) e gli algoritmi per rendere l'ambiente verosimile non riuscirebbero a ricreare uno scenario attendibile. Così, l'unica volta che si prova questa manovra è nella realtà. Sully è riuscito sia a farla che a raccontarla e già questo lo pone sul gradino dei piloti *outstanding*.

Una volta effettuato l'atterraggio sul fiume si pone poi il problema di come evacuare l'aereo che era quasi pieno. Le uscite di emergenza posteriori non sono utilizzabili, l'acqua comincia ad entrare nella carlinga, creando un comprensibile effetto panico, le altre uscite devono essere utilizzate con raziocinio. Gli stessi assistenti di volo non provano mai questa manovra di

apertura delle porte di emergenza in acqua. Molto del loro sapere è per necessità solo teorico.

Questo film se non altro può immettere nella testa di chi viaggia in aereo e che osserva distrattamente il briefing di sicurezza pre-decollo che le informazioni date non sono soltanto un desiderio di ottemperare alla normativa, ma servono realmente nei rari casi in cui ci si trova a dover utilizzare le dotazioni di emergenza. Infatti, la maggior parte dei passeggeri di quel volo non ha indossato il giubbotto salvagente, che non a caso viene regolarmente indossato durante la dimostrazione sulle procedure di emergenza che gli assistenti di volo recitano prima di ogni volo.

L'apertura delle porte con la procedura di emergenza fa gonfiare uno scivolo che all'occasione diventa un battello. Personalmente, in trent'anni di volo, non ho mai visto come si fa nella realtà, neanche in video. Oggi, ho capito come ci si comporta in caso sia necessario staccarlo dalla carlinga dopo l'ammarraggio. Esiste una sorta di strap che si trova proprio all'attaccatura dello scivolo di emergenza che contiene una cordicella che serve ad ancorare il battello all'aereo. Dato che l'aereo dopo pochi minuti affonda, se non si distacca prontamente il battello dalla struttura cui è attaccato si rischia di andare a fondo con il velivolo. Così esiste un coltellino che si trova in una tasca laterale che serve a tagliare la cosiddetta *mooring line* e liberare così la zattera.

Le condizioni meteorologiche quel giorno erano particolarmente fredde, che vuol dire pericolo di ipotermia per chi fosse caduto in acqua, con tempo residuo di sopravvivenza di pochi minuti. Fortunatamente, la giornata era anche caratterizzata da buona visibilità, dalla presenza di imbarcazioni che risalivano il fiume e da mezzi di soccorso che erano pronti a partire, avvisati anche dall'ente di controllo del traffico aereo.

L'intera operazione, effettuata con incredibile perizia ha permesso la sopravvivenza di tutti i 155 presenti a bordo, tra passeggeri ed equipaggio. Al termine dell'evacuazione passeggeri, il Comandante ha effettuato l'ispezione del velivolo per accertarsi che non fosse rimasto nessuno privo di conoscenza a bordo. In ultimo, particolare che solo gli addetti ai lavori avranno notato, il Comandante porta con sé il Quaderno Tecnico di Bordo (*Airplane Technical Logbook*).

Questo è un retaggio dei piloti che volano (fortunatamente) da tanto tempo, poiché è un comportamento che aveva senso quando gli aeroplani erano di legno e i piloti di ferro. In realtà, lo stesso QTB veniva chiamato "libro di ferro" proprio perché, essendo rivestito di metallo, in caso di incidente si riusciva a recuperare la storia operativa dell'aereo, vedere quali anomalie compatibili erano presenti, quali riparazioni erano state effettuate negli ultimi voli. Oggi, con l'automazione dei processi di manutenzione, la copia dell'ATL è presente in tempo reale negli archivi della compagnia e non sarà lontano il tempo in cui forse sparirà completamente a bordo, essendo consultabile online o per via telematica.

Altro fattore importante che non è sfuggito all'occhio degli esperti è il cosiddetto *Post Traumatic Stress Disorder*

, cioè lo stress che insorge all'indomani di un evento particolarmente traumatico e in questo caso c'era di che traumatizzarsi. Infatti, nelle notti successive all'evento (che nonostante tutto si è risolto brillantemente) sia il Comandante che il copilota ebbero difficoltà nel prendere sonno,

erano particolarmente suscettibili, irritabili.

Sono reazioni totalmente comprensibili e “normali” e riguardano qualsiasi persona che sperimenta situazioni in cui i livelli di stress sono altissimi. ([continua](#))