

Un incidente nato dieci anni prima – parte quinta

([segue](#)) ...e invece no, il controllore di volo non capisce che siamo messi molto stretti con il carburante e quindi non appronta alcuna strategia di vettoramento radar per gli aerei in attesa.

La quantità di carburante sta scendendo inesorabilmente ed ecco che sorge un dubbio: il valore che leggiamo a bordo sarà giusto? C'è sempre una discrepanza tra l'indicazione della quantità che leggiamo sullo strumento di bordo e quella effettivamente presente nei serbatoi.

Ma se inclino le ali, le pompe non riescono a pescare il carburante che nel frattempo fluttua nel serbatoio. Anche l'assetto deve essere considerato perché grandi escursioni del muso dell'aereo portano il carburante a spostarsi in modo anomalo. Così, si spegne il primo motore e subito dopo il secondo e cominciano gli avvisi di avaria. Entrambi i motori sono alimentati da un'ala e quando entri in virata non c'è abbastanza pressione per alimentare i motori. Si perdono i generatori elettrici, il sistema idraulico cessa di funzionare per alcuni rami che portano di conseguenza anche ad una minore manovrabilità. Alcuni strumenti di bordo diventano inaffidabili, le bandierine cominciano ad apparire.

Da una situazione tutto sommato sotto controllo, adesso si accavallano i problemi. Il carburante sta scendendo, ma adesso dobbiamo sistemare anche gli impianti rimanenti. I generatori possono alimentarsi effettuando dei trasferimenti "cross-tie", così come l'impianto idraulico; gli impianti di bordo d'altra parte sono concepiti con molte ridondanze.

Però un pilota è adesso dedito solo a rimettere in funzione gli impianti e gli strumenti degradati. Chi vola non ha assistenza, non ci sono più quattro occhi a controllare la traiettoria e la condotta del volo, ma c'è un solo pilota che più è altamente stressato dalla preoccupazione. Com'è che si è spento il motore? La voce si incrina e si comunica al controllore di torre che adesso la situazione è veramente seria. Non è che si spegneranno anche gli altri due motori?

Neanche il tempo di pensarlo ed ecco il rumore sordo dei giri che diminuiscono anche negli altri motori funzionanti. Altre luci si accendono, altri strumenti vanno in avaria, l'impianto idraulico diventa ancora meno affidabile, permettendo solo determinate manovre, il pilota che stava sistemando gli impianti è completamente oberato dal lavoro, non riesce a parlare. La sorpresa è talmente grande che nessuno parla più all'interno del cockpit e la mente è impegnata a cercare di capire cosa fare; e lo deve fare molto velocemente perché adesso l'unica cosa certa è che il tempo disponibile rimasto è quello che va da ora all'impatto con il terreno. Siamo sottoposti alla legge di gravità. Forse siamo a centottanta secondi dall'impatto.

Su cosa possiamo contare? Le radio funzionano? Il transponder funziona? Come fa il controllore di volo a vedere la nostra traccia sullo schermo radar per fornire una guida verso l'aeroporto? A bordo, su quali strumenti posso fare affidamento? Le tempie pulsano velocemente, lo stress permette di focalizzarsi su poche informazioni, il respiro si fa affannoso,

gli occhi che vanno in giro per il pannello cercando di capire cosa funziona e cosa è in avaria. Ma soprattutto, dove siamo?

Teoricamente, siamo vicini all'aeroporto e planando dovremmo essere in grado di toccare la pista. Però, le nubi non accennano a diminuire, l'aereo ha un silenzio irrealistico dove soltanto l'aria che soffia sulla fusoliera è l'unico indizio di velocità. Cominciamo a virare, sperando che la pista appaia. D'altra parte avevamo una quota tale da poter raggiungere l'aeroporto. Purtroppo è sera e non ci sono molte luci sulla località montana vicino Medellin. La Colombia è caratterizzata da queste montagne intorno ad aeroporti con una quota campo elevata. Le luci esterne non funzionano, perché abbiamo solo l'alimentazione elettrica di emergenza. L'APU (*Auxiliary Power Unit*) che potrebbe fornire alimentazione elettrica non parte perché anch'esso ha bisogno di carburante per accendersi.

Il battito cardiaco è accelerato, gli eventi corrono più velocemente della capacità della mente di comprenderli. Il controllore di volo chiama, ma non ottiene nessuna risposta. Un'altra chiamata e poi il silenzio.

Era un volo come tanti altri. Non era mai successo niente fino ad allora. Poi un imprevisto...

(16 marzo 2017)