

([segue](#)) **IV** – L'aereo sta sprofondando verso la pista, e questi aerei purtroppo sono progettati in modo da non potersi rendere conto degli *input* che sta dando l'altro pilota. Negli aerei tradizionali, quando un pilota gira il volantino a destra, anche l'altro volantino gira a destra...

...e quando un pilota tira la [cloche](#) a sé, anche l'altro pilota ne è consapevole perché vede la propria barra di comando venire indietro. E' una sorta di doppio comando, come a scuola-guida, che permette di capire con un colpo d'occhio cosa sta succedendo ed intervenire tempestivamente nel caso in cui si notino situazioni "strane".

Invece, quando il minuscolo *side-stick* (la *cloche*, che non si trova in mezzo alle gambe del pilota, ma di lato) viene azionato dal pilota, soprattutto se è notte, non c'è verso di capire cosa sta succedendo. Vi è la possibilità di assumere il controllo, pigiando un pulsante rosso, ma se ciò avviene a bassa quota c'è il rischio che il comando dato da un pilota, l'effetto del vento, le correzioni automatiche dell'aereo che tende a bilanciarsi e l'intervento dell'altro pilota che assume il controllo portino ad una seria destabilizzazione.

L'unica cosa da fare dare potenza ai motori e interrompere l'avvicinamento., ma se ciò avviene quando la potenza dei motori è stata ridotta c'è un ulteriore problema rappresentato dal fatto che l'inerzia dei giri del motore fa impiegare diversi secondi per ottenere la massima spinta. E questo significa che l'aereo potrebbe toccare terra ancora prima che si riesca ad applicare la potenza richiesta.

Mentre passiamo sulla testata pista, con l'aereo che si muove per il vento, le luci che si avvicinano velocemente incito il pilota: "Tira!", per intimargli di effettuare la richiamata, cioè ridurre il rateo di discesa. Niente da fare. Il suo ritardo nell'esecuzione del mio ordine fa sì che l'aereo tocchi terra in modo pesante. Molto pesante. Fortunatamente, non si è aggiunto errore ad errore e l'aereo si è riposizionato al centro della pista. Brusca frenata, massimo [reverse](#) e la velocità torna sotto controllo.

Il pilota, durante la corsa di decelerazione si rivolge a me con un: "Sorry". Più che a me, dovrebbe chiedere scusa alle centotrenta anime dietro che hanno ricevuto una botta niente male, da far cadere la dentiera a chi ce l'ha. Con l'adrenalina ancora in circolo, liberiamo la pista, un bel respiro per smaltire la tensione e cambiamo con la frequenza

ground

di Fiumicino. Istruiti a procedere verso il parcheggio 403, via

taxiway

P, G, NZ. Bene, copiata l'autorizzazione, mostro al pilota la strada per raggiungere il parcheggio. Poi mentre siamo sulla via di rullaggio G noto un

pallet

, in mezzo al piazzale.

Una giornata particolare - IV

Scritto da Antonio Chialastri

Il *pallet* è un contenitore che viene caricato nelle stive e che ha delle piccole sfere omnidirezionali sul fondo che gli permettono di essere spostato con poco sforzo dal personale addetto al carico. Ordino al pilota di fermarsi, informando la torre di controllo che c'è un'anomalia: il posto naturale di un *pallet* non è in mezzo alla *taxiway* e ci sono 40 nodi di vento; se si innesca l'effetto vela partirà come un razzo. Neanche il tempo di pensarlo e il *pallet* comincia a muoversi ad una velocità forse di 50 km/h. esattamente ortogonale rispetto alla via di rullaggio che avremmo dovuto percorrere.

Fortunatamente, la chiamata alla torre di controllo ha fatto mettere in moto le contromisure. Una macchina del gestore aeroportuale arriva sfrecciando e affianca il *pallet* in corsa, effettua una brusca sterzata e modifica la corsa del

pallet

, facendogli effettuare una specie di U per ridurre la velocità, dopodiché arriva anche un carrellino porta-bagagli che funge da tappo e il

pallet

si arresta. La macchina ha subito lievi danni, ma niente rispetto al danno che avrebbe procurato all'aereo, che è grande e grosso ma fatto di alluminio. Un po' come i cavalli arabi che sono belli a vedersi ma che si fanno male con un niente.

E mentre riprendiamo il rullaggio verso il parcheggio rifletto sul fatto che se avessimo continuato seguendo l'autorizzazione del controllore, saremmo stati colpiti dal *pallet*, incappando di fatto in quello che si chiama

ccident

. (

[continua](#)

)

(9 maggio 2017)