

([segue](#)) **V** - Quando i danni al velivolo sono significativi e comunque tali da non rendere economicamente vantaggiosa la sua riparazione, l'evento viene classificato come incidente aeronautico: i giornali parlano di disastro aeronautico, e il codice della navigazione prevede sette anni di carcere.

Uno potrebbe obiettare che non c'è colpa nell'essere colpiti da un *pallet* che vaga per l'aeroporto, ma comunque viene aperta un'inchiesta giudiziaria e si deve incaricare un avvocato penalista della propria difesa, andando incontro a tutte le incognite che un processo penale porta con sé in Italia, soprattutto se sei incensurato.

Arrivati al parcheggio, ci siamo confrontati con il collega che mi chiedeva cosa avessi sbagliato. Devo dire che non avevo una risposta, perché non ero riuscito a rendermi conto di cosa avesse fatto lui negli ultimi cinque secondi del volo prima della toccata con la pista. Probabilmente aveva tolto potenza ai motori quando è evidente che in tali condizioni l'energia cinetica è tutto. Oppure ha tirato la [cloche](#) troppo repentinamente per ridurre il rateo di discesa, ma anche lì non potevo sapere quanto era l'ammontare del suo *input*

. Mi sono dunque limitato a fare delle considerazioni generali sull'atterraggio con vento al traverso.

Soprattutto, ho chiamato l'ingegnere di servizio per verificare che non ci fossero danni strutturali all'aereo per l'atterraggio pesante. Infatti, l'*hard landing* richiede un'ispezione speciale ed è deontologicamente corretto assicurarsi che l'aereo che stai lasciando sia in condizioni perfette prima che lo prenda il prossimo equipaggio. Dopo circa un quarto d'ora mi richiama l'ingegnere di servizio e mi dice che hanno scaricato i dati del computer di bordo e tutto risulta nei limiti.

È stato il peggiore atterraggio che ho fatto in vita mia ed è ancora nei limiti? Mi consola il fatto che questi limiti sono molto oltre la linea che mi immaginavo e che gli aerei moderni sono costruiti per essere robusti. Molto robusti. Queste le buone notizie.

Tuttavia, mentre guidavo verso casa riflettevo sulla serie di eventi che avevo vissuto nell'ultima ora. Alcune cose mi hanno preoccupato, perché di solito quando sono in volo affronto tutto a sangue freddo, ma poi ripensandoci mi vengono in mente le condizioni da scenario peggiore.

Sorgono così le domande: e se la raffica fosse stata un po' più forte? E se il carrello dell'aereo avesse ceduto per la botta? E se avessi preso il controllo in corto finale con possibilità di destabilizzazione della traiettoria a bassa quota? Ho ripensato alla serie di decisioni che ho preso durante la giornata, alcune giuste, altre discutibili, ma soprattutto sulla base di che cosa.

Noi pensiamo sempre di essere in un ambiente dove tutto è chiaro, semplice e disponibile, quando invece le condizioni meteorologiche sono estremamente variabili di minuto in minuto, le

Una giornata particolare - V

Scritto da Antonio Chialastri

informazioni sono carenti (quando non ambigue e fuorvianti) e la nostra capacità di previsione non è quella di Nostradamus. Molte delle decisioni le ho prese sulla base dell'esperienza pregressa, ma non le ho lette in nessun manuale, né in nessun libro. È la conoscenza tacita che non so nemmeno di avere, che ho metabolizzato sia per le situazioni vissute in passato, sia per i racconti, sia per l'intuito.

Riflettendo ancora più a fondo, mi sono immaginato cosa avrebbe fatto un computer al posto mio. In quelle condizioni le raffiche sarebbero state eccessive per effettuare un atterraggio automatico con l'autopilota; cosa avrebbe fatto? Avrebbe chiamato la compagnia per chiedere cosa fare o sarebbe andato all'aeroporto alternato senza aspettare un miglioramento, come abbiamo fatto noi di ritorno da Napoli? Avrebbe lasciato fare l'atterraggio al copilota o avrebbe assunto il controllo sulla base di un algoritmo di difficoltà? Avrebbe chiamato l'ingegnere di servizio per verificare che l'atterraggio avesse rispettato i limiti? Cosa avrebbe detto al copilota come [de-briefing](#) ? Di fronte ad un'autorizzazione della torre di controllo di andare al parcheggio assegnato, avrebbe preso la decisione di interrompere il rullaggio per via del *pallet* ?

Spesso l'essere umano è considerato una minaccia alla sicurezza del volo perché gli incidenti avvengono per errori o violazioni di procedure. In realtà, rispettando le procedure saremmo stati colpiti dal *pallet*. Inoltre, l'essere umano crea le condizioni di sicurezza la maggior parte delle volte, solo che poi va a casa e riprende la sua vita. Raccontare queste cose può essere utile a comprendere come mai noi esercitiamo una professione molto delicata, molto complessa e rischiosa per la quale è necessario avere la giusta flessibilità e l'intelligenza di capire e anticipare gli eventi.

Ad oggi, queste cose non sono disponibili in un computer. In futuro, chissà...

(24 maggio 2017)