

Sabato mattina, primo volo della giornata da Roma Fiumicino a Milano Linate. Pochi passeggeri, dati il giorno della settimana e l'ora invereconda; le procedure pre-volo procedono regolarmente e mancano pochi minuti alla manovra di *push-back*.

Tra circa un'ora, saremo ad un *finger* (finger, dito, in inglese, è il termine che usiamo per indicare il pontile d'imbarco) del tutto simile, ma a Linate. Ad un tratto irrompe la *rampa*

(il rappresentante di compagnia addetto alle procedure di terra) che ci comunica la ferale notizia: "Comandante, mi dispiace ma abbiamo una Forced Pax Distribution".

Il comandante ed io ci scambiamo uno sguardo sconsolato: "Glielo dici tu o glielo dico io, al *purser*

(il purser è l'assistente di volo responsabile della cabina)?" mi chiede il comandante. Al che io replico come al solito: "Onori e oneri, boss!" che, tradotto, vuol dire che certe rogne toccano al comandante.

Il comandante gioca l'arma della nonchalance: "Giuseppe, guarda che abbiamo una Forced Pax...". Il buon Giuseppe, un assistente di volo di un metro e novanta e con due spalle da wrestler, impallidisce e sembra rattrappirsi: "E' grave? -chiede- quanti ne devo spostare?". Il comandante ed io lo guardiamo quasi con compassione e gli diciamo che ne deve spostare 12 da davanti a dietro. Il povero Giuseppe se ne va sconsolato ad affrontare il cimento mentre io ed il comandante ci guardiamo di nuovo e ci mandiamo il muto messaggio di sempre: meglio una piantata motore al decollo di quello che dovrà affrontare il nostro valoroso assistente di volo. Ma di che si tratta?

Andiamo per ordine. Un velivolo, come qualsiasi altro corpo solido, ha un suo baricentro, cioè il punto rispetto al quale è nulla la somma dei momenti delle singole forze. Per la stabilità del velivolo è necessario che la posizione del baricentro rimanga entro limiti ben precisi. In particolare, su un velivolo la posizione del baricentro si definisce in termini di percentuale della corda aerodinamica media (MAC – Mean Aerodynamic Chord).

La corda di un'ala, detta in termini molto semplici è la retta che unisce il bordo di entrata del profilo alare con quello di uscita. Se diciamo che la posizione del baricentro è al 25% MAC, intendiamo dire che esso si trova su una posizione corrispondente ad un quarto della lunghezza della corda alare. Da quanto detto si può capire perché sia importante determinare esattamente quale sia la posizione del baricentro: esso deve rimanere tra limiti anteriori e posteriori ben definiti. Qualsiasi cosa venga caricata a bordo provoca uno spostamento del baricentro del velivolo, che sia esso carburante, carico o... passeggeri.

Eh sì, cari lettori, anche la vostra sistemazione a bordo determina la posizione del baricentro,

Forced Pax Distribution

Scritto da Fabio Consoli

ed è per questo che, una volta che il *centraggio* (l'ufficio preposto a caricare i velivoli e a determinarne la posizione del baricentro) ha determinato quale sia la posizione del baricentro su quel determinato volo, è necessario che la disposizione dei passeggeri rispecchi quella che viene comunicata all'equipaggio tramite il cosiddetto "piano di carico". A volte, soprattutto quando i passeggeri sono pochi, il centraggio si trova nella situazione di dover "forzare" la sistemazione dei passeggeri a bordo in modo da fare rientrare la posizione del baricentro nei limiti previsti; questo anche se i posti assegnati a passeggeri in fase di check-in sono completamente diversi. Ecco dunque la "Forced Pax Distribution", cioè la distribuzione "forzata" dei passeggeri in determinate aree del velivolo per contribuire alla stabilità del velivolo.

Ma torniamo al nostro povero Giuseppe, il purser del nostro volo da Fiumicino a Linate: l'incarico affidatogli è quello di convincere 12 passeggeri che è necessario che si spostino dalla parte anteriore del velivolo a quella posteriore; un'opera veramente difficile senza sollevare le proteste sdegnate dei passeggeri che non vogliono assolutamente credere che il loro spostamento sia così importante e che pensano che chissà quali motivazioni vessatorie si nascondano dietro la stramba richiesta del nostro povero Giuseppe.

Dopo dieci minuti eccolo che torna avvilito e triste: "Ahò comanda', ce l'ho fatta a farli spostare, ma quante me ne hanno dette a me, a lei e alla compagnia!"

Infatti a me fischiano sempre le orecchie...

(16 novembre 2010)