

([segue](#)) Ecco fatto. Una sequenza di errori micidiali, fatti a cuor leggero, fin da subito. Avrei dovuto spostare il selettore che fornisce i dati agli strumenti dal lato del copilota, in modo che questi venissero alimentati dall'IRU di centro, e avrei risolto tutti i problemi in zero secondi.

Invece, diavolo, ho spento anche l'altro IRU, quello centrale. Per di più l'ho fatto tentando una manovra che già di per sé non mi sarebbe servita a niente: ho trascurato completamente il fatto che in volo, col piffero che gli inerziali si reinizializzano. E come potrebbero? Hanno bisogno che l'aero stia fermo sei o sette minuti per poterlo fare...

Dunque mi è rimasto un solo IRU, quello di sinistra. Ma un solo IRU non è considerato affidabile, ce ne sono tre proprio perché servono a correggersi l'un l'altro. E quindi il solo IRU di sinistra non alimenta più nemmeno gli strumenti di sinistra! O forse ho messo OFF anche quello... non so, ho perso il sangue freddo e non ricordo.

In ogni caso, risultato della scellerata manovra: anche il mio *Primary Flight Display* buio. *Navigation Display*, anche lui buio. Panico. Mi maledico per le leggerezze commesse.

Va bene, animo. Ho ancora: un indicatore di assetto (ADI) di stand-by; una bussola (non girodirezionale, solo bussola); un anemometro di stand-by; tre altimetri (quelli nel 767 sono ancora analogici e non hanno nulla a che vedere con i dannatissimi IRU). Il [variometro](#) no, quello prende anch'esso i dati dagli inerziali... e sono in mezzo all'Oceano Artico.

I miei compagni di viaggio risentono la mia voce in frequenza dopo tre, quattro lunghissimi minuti di silenzio. Non ho più tanta voglia di scherzare, ma con serenità comunico loro che sarò piuttosto concentrato d'ora in poi: devo portare 120 tonnellate di roba per 500 miglia e 36.000 piedi in giù, a mano, con solo gli strumenti di backup.

Come se non bastasse, a FL360, con il 767, i margini dell'inviluppo di volo sono abbastanza vicini, e la finestra di velocità che sta tra lo stallo e l'overspeed è decisamente ridotta; e l'anemometro di stand-by non riporta le consuete barre gialle o rosse, ma solo la barra che indica l'overspeed, oltre a non essere precisissimo come lettura. Meglio dunque scendere, anche se consumerò di più e non è che io abbia poi imbarcato tanto carburante più del necessario... scendo a FL300, dovrebbe essere un buon compromesso.

E' in queste occasioni che benedici il giorno in cui hai deciso di fare tanta pratica di volo basico; il giorno in cui ti sei incuriosito alle finezze del volo a vela; e il giorno in cui hai deciso che anche i liner li dovevi saper volare a mano. "La" mia macchina 767 si fa volare che è un piacere, questa notte. Forse lei è contenta, contenta di tornare ad essere un aereo, per una volta, dimenticandosi di essere anche un computer. Dopo una decina di minuti ho già preso la mano, e sono molto molto più rilassato.

Tanto rilassato che mi torna a funzionare anche il cervello. Quante volte mi sono domandato che cosa significa quella scritta "ATT" che sta sui selettori degli inerziali? Non sta per "Attesa", no. Nemmeno per "Attenzione". Se così fosse, ci sarebbe scritto "Wait", o "Warning", non "ATT".

"ATT" sta per Attitude. Assetto! Sì! Gli IRU hanno due modalità di funzionamento, quella che fornisce solo l'assetto, e quella che fornisce sia l'assetto che la posizione. Sulla seconda, pace, ormai ho avvisato i compagni di traversata, conosco la posizione GPS, non ci saranno problemi. Ma l'assetto mi sarebbe utilissimo, almeno avrei anche il variometro. Ah dimenticavo... a Goose Bay è prevista una procedura [VOR](#) in avvicinamento, dopo un arco DME... l'ILS è fuori servizio questa sera... e averci il variometro non sarebbe niente male quando sarò là.

Detto fatto: selettori uno dopo l'altro su ATT: bingo! Poche decine di secondi e mi ricompaiono entrambi i PFD, le velocità digitali e i variometri, e anche la prua sui due Navigation Display! Quest'ultima a dire il vero non me la sarei aspettato... ma evidentemente è solo la posizione che non può venire recuperata, la prua invece sì.

Ottimo: tutto molto più agevole, molto più liscio. Ora non mi resta che rilassarmi e volare questo fantastico aereo a manona, come fosse un gigantesco fratellone del Cessna 340 su cui ho fatto la scuola basica bimotores, fino alla mia destinazione Goose Bay.

Anche se ci arriverò con la camicia sudata.

(11 aprile 2013)