

NUVOLE/4: SUL CESSNA CON GLI ISTRUTTORI DI VOLO DELL'AERO CLUB MILANO

La nuvola e il pilota

Il banco di nebbia e la forza terrificante del cumulonembo

testo di Samuel Cogliati
foto di Danilo Fondrini

«Insieme visibile di particelle liquide o solide o miste in sospensione nell'atmosfera, classificato in vari generi secondo la forma», dice il vocabolario alla voce *nube*.

Le nuvole, in varie salse, sono frutto di discorsi, di metafore, di lunghe contemplazioni in riva al mare... Sempre a distanza, perché, anche se *il cielo d'Irlanda si muove con te* – dove le nuvole possono essere così basse da toccarle quasi con mano – come canta Fiorella Mannoia, è la loro pancia, il loro ventre gigantesco che osserviamo noi mortali dalla scorza dura di questa Terra. E qualcosa delle nuvole ci sfugge puntualmente.

Se da Mannoia ci spostiamo verso Paolo Conte, i più parleranno di *Messico e nuvole, la faccia triste dell'America*, con il vento che suona la sua armonica. Ma chi del maestro astigiano ha in mente soprattutto *Aguaplano*, e ancora meglio chi ricorda il favoloso incipit dell'*Ultima donna*, sa bene che il cielo è (diventato) innanzi tutto *areonautico* [sic].

Così, abbiamo pensato che per parlare di nuvole ci servissero anche il punto di vista e la vibrazione del cuore di chi le studia, le tocca, le penetra, le vive, le teme. Al dinamico Aero Club Milano (fondato nel 1926, oggi con 450 soci, circa 30 velivoli e sede allo storico campo volo di Bresso, www.aeroclubmilano.it) abbiamo



Sopra:
Maurizio
Balestreri;
A destra:
Agostino
Arosio.



incontrato Maurizio Balestreri, Chief Flying Instructor) istruttore di volo acrobatico, e Agostino Arosio, (Chief Ground Instructor) ex pilota di caccia militari, istruttore e volatore per passione e per vocazione, che due anni fa festeggiò la sua 20.000esima ora di volo, prima di perdere il conto. Lasciando ad Agostino il tempo di dormire di notte, sono più o meno cinque anni della sua vita passati “con la testa tra le nuvole”.



Arosio: «Eh no! Altro che testa tra le nuvole! Nel volo non c'è nulla di casuale, nulla di improvvisato. Il pilota è un mestiere duro e rigoroso, e se fino a qualche decennio fa c'era chi si alzava in volo con un po' di leggerezza, ormai l'addestramento è diventato una cosa molto seria».

– Per intascare un brevetto di pilota privato si seguono almeno 110 ore di teoria e 45 di pratica.

Arosio: «Ma non crediate che poi si sappia volare davvero! La mano si prende anche in poco tempo. Ma per la testa occorre tanta applicazione e pratica. Io non sono tanto tenero, ai nostri giovani do le bastonate!». [ride]

La nuvola e il pilota, di S. Cogliati

– Le nuvole sono un problema, per voi?

Balestreri: «Dipende. Intanto il meteo è fondamentale nella preparazione del volo. Se voli in Wfr – cioè “a vista”, guardando fuori (*nella foto*) – le nubi le devi evitare, non devi entrarci. Non puoi farlo, solo le regole dell'aria che lo impongono».

Arosio: «Di norma, nel dubbio si tende a tener conto delle previsioni più pessimistiche. Ma poi nel mondo aeronautico le valutazioni vanno fatte continuamente. Questo vale anche per i voli commerciali, che hanno sempre un aeroporto *alternato*».

– *Alternato?* Cioè?

Arosio: «Ogni volo ha aeroporti alternati. Sai già che se a un certo punto del volo sull'aeroporto di destinazione prevista non ci saranno le condizioni, ne hai già previsti altri in cui sarà possibile atterrare. Il concetto di base è lo stesso anche se viaggi con un volo strumentale e non a vista».

– E volando a vista vi è mai capitato di trovarvi di fronte a una perturbazione non prevista? Che cosa fai?

Arosio: «Beh, torni indietro o vai *alternato*».

Balestreri: «Ma in realtà, in una zona come Milano, si vola a 1.000/1.500 piedi/ground [cioè di altezza dal suolo]: spesso si passa sotto le nubi. L'importante è non entrarci dentro. Non deve succedere e non succede, ma se per un motivo imponderabile succedesse, non resterebbe che tornare indietro».

Arosio: «È anche una questione di regole. Il pilota ha delle regole e deve rispettarle. E deve già programmare che se rischia di andare al di sotto di una certa visibilità, deve tornare indietro».

Balestreri: «Anche perché il pilota Wfr non è addestrato per volare nelle nubi, quindi si troverebbe a disagio... perderebbe l'orizzonte e non saprebbe più che cosa

La nuvola e il pilota, di S. Cogliati

fare... Invece il pilota addestrato per il volo strumentale con l'aereo IFR (nella foto), sa che è normale entrare in nube e sa come comportarsi».

– Ma dal punto di vista emotivo, invece cambia?

Balestreri: «Un po' cambia. Un pilota in addestramento ai primi voli con nubi è chiaro che ha delle difficoltà perché tende a guardare fuori e non vede niente. È come entrare in un banco di nebbia... e allora tutta l'attenzione va spostata sugli strumenti, sull'orizzonte artificiale che ti dice come procedere».

– Però in un banco di nebbia, male che vada, uno si ferma... Voi che cosa avete provato la prima volta che vi siete trovati di fronte a quel "banco di nebbia" e vi siete detti: "da adesso in poi non vedo più niente"?

Arosio: «Mah... quando parti per un volo strumentale, lo sai già, metti la testa dentro e vai... è indifferente».

– Ma proprio dal punto di vista emotivo...?

Arosio: «Io non mi ricordo neanche più...» [ride]

Balestreri: «Beh all'inizio... Ma sai, hai talmente tante cose a cui pensare, che ti concentri su altro».

Arosio: «La differenza è più per i passeggeri e più che altro sono i temporali che danno disagio. In ogni caso, l'aeroplano è una macchina molto razionale e ha dei limiti molto precisi. E tu devi evitare determinate condizioni che possono creare dei problemi all'aeroplano. Il vero fattore di rischio su un aeroplano è il pilota».

– Ma la turbolenza non è soltanto nuvola, no?



Arosio: «Noooooo!!! Le nuvole non fanno niente! Una perturbazione sono movimenti convettivi, ascendenti e discendenti... c'è un'attività continua... La

tendenza dei voli commerciali è comunque di evitare questi fenomeni. Noi lì dentro non ci andiamo proprio, con queste macchine fatte per il volo a vista, è un suicidio! Ci giri intorno».

– Una volta superate tutte le implicazioni tecniche, invece dal punto di vista "estetico", del piacere, volare in una giornata tersa o in un panorama movimentato da nuvole, fa differenza? C'è la differenza che passa tra guidare un'auto in autostrada o su tornanti di montagna?

Arosio: «Volare è sempre un piacere. Anche la pioggia – se non c'è il diluvio universale – non limita più di tanto. Dipende da quanto incide sulla visibilità. Certo, il paesaggio ha un'espressione diversa».

Balestreri: «Anche la giornata serena è bella, perché hai più visibilità, più orizzonte. Però un pilota in una giornata con un po' di nubi può trovarsi in una condizione interessante, perché nel volo a vista bisogna evitarle, e quindi c'è un lavoro di pilotaggio importante. È un elemento aggiuntivo che può anche essere visto positivamente: dici "ok, mi metto alla prova", può essere un diversivo nella gestione del volo».

Arosio: «Senza dimenticare che nel volo la priorità assoluta è sempre la sicurezza. Il mondo aeronautico è sì condizionato dalle nuvole, ma non più di tanto.

Certo, dieci o quindici anni fa, quando c'erano i nebbioni, Linate era chiuso. Adesso ci sono le nebbie, ma non cambia niente: sono cambiate le strumentazioni, è cambiato l'addestramento, sono migliorate le macchine e il controllo da terra... Adesso è la neve che condiziona le situazioni e la sicurezza. I tempi tecnici di sgombero delle piste incidono molto: sono superfici enormi. Il problema è a terra. Le nuvole incidono semmai nella scelta della rotta: se lungo una aerovia ci sono condizioni meteo davvero critiche – temporali, cumulinembi... – magari scegli una rotta diversa. Comunque è tutto programmato prima della partenza: il pilota studia un piano di volo molto preciso».



Aviation Digital Data Service (ADDS)

Output produced by TAFs form (0730 UTC 31 March 2010)
found at <http://aviationweather.gov/adds/tafs/index.php>

LIML 310720Z VRB03KT CAVOK 09/06 Q1004 NOSIG

LIML 310500Z 3106/0106 24006KT CAVOK
BECMG 0100/0103 09010KT
SCT025 BKN050

LIMC 310720Z 35006KT CAVOK 08/04 Q1004 NOSIG

LIMC 310500Z 3106/0112 25007KT CAVOK
BECMG 3119/3122 VRB05KT 6000
SCT030 BKN070

Balestreri: «Nei bollettini meteo, quando ci sono 10 chilometri o più di visibilità – scriviamo 9999 –, si può andare dove si vuole anche a vista».

Arosio: «Nell'addestramento, dipende invece anche dal livello dell'allievo e da che cosa devo fare. Se piove e ci sono nubi a 2.000 piedi, ma noi dobbiamo lavorare a 1.500 per fare dei *touch and go*, non c'è nessuna limitazione...».



In volo

Arosio: «Vedi quel fenomeno? È l'umidità che sale da terra e inizia a fare degli straterelli. Quando arriva dove cambia la temperatura, trova aria più fredda e condensa». – «Invece, quelle nubi lì sono molto alte... Saranno a 10 o 12.000 piedi. Mentre quelle proprio alte si chiamano cirri, e stanno a 20.000 piedi».

– Il colore delle nubi da che cosa dipende?

Arosio: «Dallo spessore. Infatti quando vedi i temporali, sono proprio scure. Il cumulonembo, la nube del temporale, è veramente



una macchina con un'energia spaventosa. È un'espressione di energia della natura... Comunque per parlare davvero di nubi bisogna chiedere a un meteorologo. Il mondo aeronautico è molto complesso, non c'è niente di improvvisato. Noi siamo abituati a leggere dei romanzi o vedere dei film con il pilota che va "così"... con il foulard rosso attorno al collo... i top gun... Un bel niente! Quando trovi qualcuno che fa lo sbruffone, è a rischio».

– Qual è il momento più bello per volare?

Arosio: «All'alba. Il problema è avere il personale a terra, a quell'ora. È molto più libero il mondo degli ultraleggeri, che non hanno tante regole... Ma volare all'alba è bellissimo, c'è una limpidezza... d'estate alle cinque della mattina è bellissimo...». §

