

Traduzione di “WHAT’S THE WORD?” di Gerry Twombly, da Sport Aviation di febbraio 2000

QUAL È LA PAROLA GIUSTA?

Per definire le qualità del perfetto pilota.

IL PILOTA PERFETTO

SOMMARIO

Disamina elegante e critica per definire, attraverso i difetti dei piloti e delle loro supponenze, le caratteristiche del pilota perfetto.

Ho la vertigine da mal di testa a furia di pensare, pensare, pensare- colpa di Rick Keys. Come responsabile della sicurezza del nostro aero club, Rick ha parlato, l'altra sera, delle caratteristiche che il “perfetto” pilota della A.G. dovrebbe possedere. Ha scherzato un po' sottolineando cose come un bel aspetto, sguardo d'acciaio, una voce come Clint Eastwood con l'accento di Chuck Yeager, che possieda la proverbiale auto sportiva con una bionda procace in attesa. Dopodichè, Rick divenne serio e partì a utilizzare termini come coscienzioso, responsabile, attento e in possesso delle conoscenze necessarie (knowledgeable). Terminò il suo discorso cercando di incapsulare tutte queste belle cose in una sola parola che potremmo ricordare tutti, sempre presente davanti a noi e come aspirazione dei piloti: professionali.

Rick ammise che, forse, non era la parola migliore, ma era quella che gli veniva in mente. “Professional” non è una brutta scelta. Denota che uno è competente e adatto a questa professione e implica un valido giudizio in virtù dell'esperienza acquisita.

Il mio problema è (e io sono un pilota professionale) che, troppo spesso, ci sono troppo pochi piloti professionali per troppi aeroplani, e, così, non diamo un brillante ritratto per tutti quelli che cercano di raggiungere quest'obbiettivo. Io sono d'accordo con Rick Keys che ci deve essere una sola parola per definire il pilota perfetto, e mi sono messo alla ricerca di questa parola (causa del fumo del cervello che mi esce dalle orecchie).

Cosa ho pensato? Mi sembra che ogni singolo aggettivo sia troppo limitato nel suo significato per catturare l'essenza del pilota nel suo complesso.

Abile? Certo, ma il discernimento?

Con molta esperienza (seasoned)? Bene, ma questo pilota può prendersi qualche rischio?

Responsabile? Ottimo, ma com'è questo pilota abile e con esperienza?

Così, invece di ricorrere sempre al lessico, ho deciso di guardare a quei pochi piloti veri che io, tu, voi, conosciamo, abbiamo conosciuto o di cui abbiamo sentito parlare, e, quindi, estrarre da ognuno di essi una qualità del pilota perfetto. Forse allora, una solitaria, unificante, “proprio quella” parola si mostrerà da sola e lascerà riposare le cellule del mio cervello.

Chuck Yeager è un buon punto di partenza, e molto difficile da seguire. Come primo pilota che ha superato la barriera del suono (Mach uno), la sua storia è stata molto pubblicizzata nel film di Tom Wolfe, tratto dal libro stesso: *The Right Stuff*. Tutti gli elementi del pilota sono presenti: umili origini, ragazzo al lavoro sulle macchine, volatore nato, pilota da guerra, di successo, dalla parte giusta (Edwards AFB) nel momento giusto (la spinta a esplorare il volo supersonico).

Non c'è dubbio che Yeager sarà ricordato sempre come un pilota militare eroico, e, cercando una sua qualità che cerchiamo di portare ai piloti della A.G., io inizio dal suo completo controllo di qualunque macchina meccanica stesse facendo volare. Gli aeroplani sono macchine e più capaci sono come velivoli, più complessi sono come macchine. Yeager ne fece un punto fermo di conoscere la sua macchina dentro e fuori, dai sottosistemi all'aerodinamica, e, quindi, si costruì quell'extra margine che lo aiutò a raggiungere i suoi obbiettivi di volo.

Quanti incidenti di velivoli possiamo pensare avrebbero potuto essere evitati se i piloti avessero conosciuto e compreso il velivolo in profondità?

Bob Hoover continua a sbalordire, ovunque, i presenti agli air show con la sua incredibile precisione della prestazione acrobatica. Naturalmente, la sua spettacolarità è riservata solo agli air show (a meno che non vi troviate infilati nel vostro velivolo in una pista e non vi sembri troppo camminare dal velivolo fermo verso il FBO). Ma il fatto che Hoover esegua molto bene queste manovre, meticolosamente preparate, con un velivolo dal mercato della A.G. (Strike Commander) dovrebbe suggerire a tutti noi di applicare una maggiore pulizia al nostro volo quotidiano. Dopo tutto, le prestazioni del nostro velivolo, secondo il manuale di volo, sono valide tanto quanto la nostra capacità di eseguire in volo quelle figure alle velocità previste.

Il 19 luglio 1989, un DC-10 della United Airlines, sulla rotta Denver-Chicago e in crociera a F.L. 370 (37,000 ft), subì un'avaria catastrofica del motore centrale in deriva. Lo shrapnel conseguente mise fuori uso i tre sistemi idraulici di bordo, disabilitando, perciò, tutti i comandi di volo, alettoni, equilibratore e timone.

Il comandante del volo e i suoi due colleghi piloti si trovarono di fronte una sfida impossibile: cercare di portare indietro a terra un velivolo da 400,000 libbre con 240 anime a bordo, in una qualche maniera controllata. Quello che seguì è un classico esempio di gestione delle risorse dalla cabina, con il comandante che si avvantaggia di ogni risorsa a lui disponibile, inclusi i colleghi piloti, un passeggero pilota, il radioaiuto dalla ATC, la sua compagnia e gli attendenti in cabina.

Grazie all'incredibile squadra, 185 persone sopravvissero all'impatto del DC-10 in atterraggio sulla pista di Sioux City in Iowa.

I piloti della A.G. non possono disporre di un copilota o di un tecnico di volo in cabina, quando capita un problema, ma spesso abbiamo un passeggero che può seguire direttamente le istruzioni per facilitare il nostro lavoro, e abbiamo sempre la radio che ci consente l'accesso alle stazioni di terra, che sicuramente ci daranno l'aiuto possibile. La sfida è, per noi piloti, di essere abbastanza pieni di risorse da chiedere il loro aiuto in tempo.

Ricordate il vostro primo volo da novellini? Il brevetto temporaneo di volo, appena ripiegato, era un nuovo e orgoglioso gonfiore nella vostra borsa, e questo era il momento di andare a volare con gioia. Avete controllato con accuratezza il vento e il meteo, prima di andare in aeroporto, avete dato uno sguardo extralungo al vostro libretto di volo (non aspettatevi che l'istruttore o l'ultimo pilota, che hanno volato, abbiano fatto lo stesso) e avete prestato un grande interesse a un prevolo completo. Prima di montar su, vi siete accertati del traffico locale, per verificare la situazione prima di raggiungerli sulla pista o in volo. In altre parole, non prendevate per sicura ogni cosa, prima del volo.

Voi eravate preparati al volo. Voi eravate certificati come piloti e qualunque cosa fosse accaduta una volta a bordo, ora sarebbe stata di vostra responsabilità. Ciò significa, anche, che eravate preparati a non volare. Se qualcosa, durante il prevolo, non vi fosse sembrata a posto, avreste sentito l'istruttore o il meccanico. Se la visibilità fosse diminuita, o aumentato il vento trasversale, avreste, senza timore o esitazione, posposto il volo. Dopo tutto, voi sapevate che nulla, non volare adesso e non volare continuamente, avrebbe messo a repentaglio il vostro privilegio di volare, molto meno il vostro benessere. Quanti di noi conoscono ciò?

Charles A. Lindbergh fu, forse, tanto esemplare da essere soprannominato "fortunato", come in "Lucky Lindy". Il suo incredibile volo in solitaria attraverso l'Atlantico nel maggio 1927 fu il risultato di una pianificazione e una preparazione spinta, delle personali specifiche di progetto per il velivolo Ryan, chiamato "Spirit of Saint Louis", del tracciare più volte le sue 3000 miglia di propria mano. Non lasciò nulla al caso o al calcolo non convincente. Fu un eccellente pilota, affinando le sue capacità con spettacoli volanti e volando sulle prime rotte postali.

Il successo della traversata oceanica di Lindbergh non ha nulla a vedere con la fortuna-e, invece, tutto da dovere alla preparazione alla sfida.

Nell'enunciare gli attributi del "perfetto pilota della A.G.", mi sono ritrovato a parlare di Charles A. Lindbergh. La sua realizzazione come aeronauta, che va ben oltre la sua trasvolata atlantica in solitaria, sottolinea solo la sua profonda preparazione come pilota.

Lindbergh ha dimostrato la capacità del Spirit of Saint Louis, equipaggiandolo per lo storico volo. Ha mostrato la sua precisione, come pilota, rimanendo le entro tre miglia dalla direzione desiderata sull'Atlantico. Lindbergh, durante la sua carriera di pilota, sia volando, come pioniere, su nuove rotte attorno al mondo, sia volando durante la 2GM in missioni di combattimento, come rappresentante di diverse compagnie aeronautiche, rimase sempre pieno di risorse e fu noto per il suo scrupoloso prevelo.

Come speravo, allora, una sola parola emerge per onorare il pilota completo che tutti noi dobbiamo cercare di diventare: Lindbergh-iano. Perciò: mia moglie sta diventando un pilota Lindberghiano. In verità, questa è una gran preghiera!