

## HANGAR SOTTO LA PIOGGIA

Pioveva che Dio la mandava...

Volare? Neanche a parlarne. Persino i pochi liner che si avventuravano nel fortunale sembravano passerai sbattuti dal vento, nonostante le loro decine di tonnellate di peso e l'aspetto impettito di chi sa di potere contare su tanta di quella potenza da fare paura.

Stavamo lì Vicky ed io, un po' immusoniti, ascoltando lo scrosciante ticchettio delle gocce di pioggia e, di quando in quando, il mitragliamento dei chicchi di grandine, sperando che il maltempo avesse un attimo di distrazione prima di sera in modo da permettere anche a noi di sgranchirci le ossa per aria, fosse solo per qualche decina di minuti.

Ci vuole in media una buona mezz'ora, riempita da ogni sorta di giaculatorie aeronautiche dirette alla volta di Giove Pluvio il quale, come si sa, non è mai stato troppo amico degli aviatori, poi un hangar sotto la pioggia si trasforma d'incanto in un ambiente affascinante, popolato di persone indaffarate e di macchine che trasudano memorie meravigliose.

Una volta sbollita la rabbia di non potere andare in volo, i piloti si mutano in una sorta di personaggi molto più malleabili e prossimi ad uno stato minimale di civiltà; non passano che pochi minuti ed ecco che questa strana congrega si aggira nell'aviorimessa brandendo ogni sorta di arnesi e mettendo in pratica tutti gli interventi da tempo rimandati "al primo week end di pioggia", cullando in seno la pia illusione che non ne debba mai capitare uno. Quel giorno non avevo granché da fare, se non dare una ripulita di fino all'abitacolo di Vicky, per rimuovere fango e fili d'erba raccolti durante mille check pre-volo in altrettanti aeroporti e poi trascinati all'interno saltando dentro con addosso troppa fregola di volare per pensare a pulirsi i piedi...

Mi guardavo intorno nell'hangar silenzioso, pervaso soltanto dal lieve rumore di chiavi inglesi al lavoro e dallo scroscio della pioggia, là di fuori.

Aerei ricoverati da non so quanto tempo giacevano silenziosi ed abbandonati, altri, mezzi smontati per interventi tecnici, attendevano pazienti di potere riprendere le vie del cielo.

Un biplano, hangarato per problemi di spazio a muso in giù in una interminabile picchiata, lasciava intravedere la tela al di sotto della vernice ormai scrostata, ricordando centinaia di looping e di tonneaux pennellati precisi precisi quando i capelli del suo proprietario non erano ancora incanutiti, così come la sua vernice era ancora brillante da poterlicisi specchiare.

Appoggiato alla parete faceva sfoggio dei suoi scacchi bianchi e rossi, probabilmente dipinti amorevolmente ad uno ad uno da quel giovane di allora il quale, pur vivendo in un paese pacifico e neutrale, non ebbe esitazioni a mettere in gioco la propria vita ed andare a combattere da volontario per un paese straniero, quando lo spettro della guerra si affacciò nel mondo.

Non furono più looping e tonneaux carichi di leggiadria, quelli che dovette tirare il giovane pilota, ma figure che facevano la differenza tra la vita e la morte; si possono solo immaginare tutte le volte in cui le lezioni di volo impartitegli dal traballante aereo di legno e tela gli consentirono di cavarsela da situazioni difficili, incontrando un avversario agguerrito ma non così fortunato da avere, in un hangar lontano, un biplano che attendeva paziente il suo ritorno, così come un cane fedele che attende immobile il padrone sulla porta.

Grazie amico biplano, avrà più volte pensato sorridendo, mentre una scia di fumo bianco lasciato da un aereo che non era il suo si allungava verso terra.

Brevi attimi di serenità tra uno scontro e l'altro, accresciuti dal comparire della calotta di un paracadute più in basso, silenziosa conferma del fatto che ancora una volta la macchina bellica del nemico era stata rallentata, ma che un pilota, come lui innamorato del volo e colpevole solo di sedere ai comandi di un aereo di un altro colore avrebbe potuto fare ritorno a casa.

Fu sicuramente con il cuore gonfio di orgoglio quando egli si poté sedere nuovamente nell'abitacolo del vecchio amico di tela, per dipingere acrobazie nell'aria per il solo piacere di librarsi in un cielo ancora libero, grazie anche al suo piccolo, ma coraggioso apporto. Quanta gloria in un vecchio biplano impolverato.

Appeso alla parete opposta, un rotore di coda di un elicottero, mutilato per metà dopo l'impatto contro chissà che cosa, vibrava ancora per l'ultimo, inutile spasimo sulla pedaliera di uno sfortunato, o forse inesperto o forse ancora maldestro pilota, che possiamo solo sperare sia uscito con le proprie gambe dall'impatto.

Silenziosa testimonianza di un incidente del passato, il mozzicone d'elica stava lì, ricordando che con il cielo non si scherza e che l'imprevisto è sempre in agguato.

Chissà quanto grande dovrà essere stato il pegno di bevute, frizzi e lazzi pagato dal malcapitato, non fosse altro per giustificare il privilegio di essere ancora vivo; chissà quanti i rimbrotti ricevuti da chi, esperto, ha il dovere di farti ripercorrere passo passo l'errore commesso, affinché tu non abbia più a ripeterne di simili e non può concedersi il lusso di dirti semplicemente: "Vecchio amico, mi fa un grande piacere vederti ancora qui tutto intero", perché un istruttore è per definizione un tipo tutto di un pezzo, al quale non importa nulla che tu viva o che tu muoia, basta che tu lo faccia secondo le regole scritte nei manuali.

Hai avuto una piantata motore secca? Vediamo un po': tutti gli strumenti erano in arco verde, i serbatoi selezionati correttamente ed adeguatamente spurgati prima del volo, c'era benzina in abbondanza, l'olio era al livello giusto, niente ghiaccio al carburatore, niente di niente; ok, non è colpa tua.

Hai messo la pompa del carburante su on, cambiato selettore del serbatoio, convertito l'aria in fredda se calda o in calda se fredda, controllato master su on e magneti su both, arricchito la miscela, tentato il riavviamento con lo starter? Niente? Ok, se non riparte non è colpa tua.

Allora hai scelto un campo per l'atterraggio di emergenza, lungo abbastanza, con un fondo che sembra niente male, disposto contro vento, poi hai lanciato il mayday sulla frequenza corretta, ti sei allineato col campo, giù tutti i flaps, poi hai chiuso il rubinetto del carburante, messo l'elica in orizzontale con un colpetto di starter, tolto i magneti, escluse tutte le connessioni elettriche, poi hai stretto le cinture, hai controllato che non ci fossero oggetti liberi in cabina, hai pregato Dio che te la mandasse buona (questo non è riportato nelle check di emergenza, ma è tollerabile se nel frattempo non ti lasci sfuggire qualche parametro) e sei andato al contatto dolcemente e contro vento? Ok, hai fatto tutto bene. Dopo di che in questo fantastico campo, liscio come il green di un golf, la sorte ha messo sotto il tuo ruotino di prua l'unica buca assolutamente invisibile dall'alto ed hai ribaltato, prendendo in pieno l'unico sasso che ha squarciato il tuo serbatoio di destra; in un attimo tutto ha preso fuoco e tu non ce l'hai fatta ad uscire?

Peccato; conduzione dell'emergenza OK! Livello istruzionale OK! Cause dell'incidente non imputabili a carenza tecnica o professionale; risultato dell'indagine: fatalità. Mi spiace per te amico, ma si sa, a volte le cose vanno per il verso sbagliato; scuola di volo 10 e lode, pilota morto.

Ma non era colpa sua...

Hai avuto invece una piantata secca, perché per un volo di due ore hai messo benzina per un'ora e cinquanta? Dopo di che hai perso completamente la testa, ti sei messo ad urlare, hai mollato tutto mentre il buon bestione del quale eri ai comandi ha provveduto da solo a depositarti per terra solo con qualche graffio?

Non me ne importa un accidente se adesso i tuoi bimbi ti saltellano intorno felici di avere ancora un papà, se tua moglie è là in un angolo che piange in silenzio; ci siamo fatti un paio di corsi per insegnarti cosa fare in emergenza, anche se tu dicevi che queste cose non succedono mai e che erano tutte fregnacce inutili. Poco poco dovevi lasciarci la pelle, per

testimoniare che se non si seguono le regole non c'è n'è per nessuno, altro che andare a casa a festeggiare lo scampato pericolo.

Pilota vivo (e poco ce ne importa), scuola di volo zero al quoto e domani ci sarà da spiegare il perché ed il percome ad inflessibili funzionari ministeriali; mannaggia a lui e a quando ha deciso di venirme fuori vivo e di raccontare tutto.

Un istruttore non ha cuore, guai se ne avesse; ti condannerebbe a morte certa concedendoti il suo affetto...

Un istruttore è diventato un amico? Diffida, sei in pericolo.

Un istruttore apprezza il tuo modo di volare? Attento, l'ombra della morte è su di te.

Un istruttore ha accettato un tuo consiglio? Sei morto amico, morto e sepolto.

Oppure sei tu che cominci a pensarla come loro? Hai capito che c'è parecchio di buono e di giusto in quello che dicono e che quell'atteggiamento di freddezza è solo il loro scudo per non cedere alla voglia di dare confidenza a chiunque ami il volo, allievo imbranato o pilota da top gun che egli sia?

Sei pazzo da legare, rischi di diventare inesorabilmente bravo; sei condannato; fare il pilota sarà l'unica ragione della tua vita e tutto il resto ti starà stretto come un maglione di cachemire lavato nell'acqua bollente.

Quanta saggezza in un vecchio rotore mutilato appeso ad un muro...

Sotto il saggio moncherino, un moderno bireattore in fase di sverniciatura lasciava cadere, sotto l'insulto chimico dei decappanti, brandelli della sua epidermide antica e con ognuna delle appiccicose strisce di ciò che era la vernice di una macchina di grandi prestazioni, se ne andava un po' della memoria storica del jet.

Nella poltiglia maleodorante sparsa sul pavimento si dissolvevano impronte digitali di piloti impegnati nei consueti controlli precedenti il volo, molecole di aria e di pulviscolo raccolte nei cieli di mezzo mondo, tracce di gas di scarico emesse nello spasimo dei decolli.

Ed ecco che sotto la vernice appariva lo stucco posto sopra la piccola ammaccatura rimediata quella volta che a Vnukovo, sulla taxiway a quaranta sottozero, il carrello principale destro andò via per conto suo nonostante le ruote bloccate; ecco invece i segni di quell'improvvisa quanto imprevedibile grandinata sofferta a Las Americas International, dove il clima tropicale a volte fa brutti scherzi.

C'è poi un mezzo elevatore sinistro che non ne vuole sapere di sverniciarsi, segno inequivocabile che la riparazione effettuata a Dubai, dopo che si rimase bloccati per tre giorni da una tempesta di sabbia, non fu rifinita con la vernice riportata nei libri sacri.

Che seccatura; il pezzo dovrà essere smontato e verificato con liquidi penetranti, per accertarsi che la vernice sbagliata non abbia alterato o corrosa la struttura metallica. Vatti a fidare degli arabi...

Viene via a strisciate anche la sigla di immatricolazione, risuonata mille e mille volte negli auricolari di controllori sparsi in giro per il mondo.

Non una di quelle sigle degli aerei di aero club, che gironzolano sempre intorno a casa e che basta dirne frettolosamente le ultime due lettere perché il controllore, che le conosce fin troppo bene, abbia già capito chi sei, da dove arrivi e cosa vuoi fare.

Poltiglia di avventure passate sparsa per terra, in attesa di una nuova brillante livrea da opacizzare nel tempo, come si conviene ad una vernice carica di storia.

E' un luogo di memorie e di propositi futuri, un hangar sotto la pioggia; memorie di macchine antiche e chiacchiere tra piloti accomunati dall'attesa, pronti a schizzare via appena possibile per tracciare nel cielo scie divergenti, una verso la famiglia in attesa, l'altra verso un impegno di lavoro, l'altra semplicemente verso un volo di piacere sul cielo di casa.

Piloti che si affratellano pianificando i prossimi voli e che si infervorano in discorsi aeronautici che nulla, ma proprio nulla potrebbe interrompere e che nulla, ma proprio nulla.....EHI RAGAZZI; FUORI C'E' IL SOLE!!!