

Il muro e l'ago

Ad un tratto fu il muro.

Sbattere contro un muro d'acqua a centoventi nodi fa un certo effetto; stai filando via tranquillo quasi sonnecchiando e ad un tratto SLAM!

Gocce di pioggia che a quella velocità diventano biglie di acciaio cominciano a martellare l'aereo da ogni parte; la visibilità, fino ad un decimo di secondo prima ottima d'un tratto decade, sopra la testa ti trovi una cappa che ti schiaccia ed il cielo, fino ad un attimo fa infinito, è ora una sottile lingua di vuoto tra nube e suolo. Nulla che facesse presagire una situazione del genere, solo un quarto d'ora prima durante il briefing pre volo.

Visibilità ottima, copertura alta, calma di vento.

Una modificazione repentina della meteo?

Un evento imprevedibile?

Oppure semplicemente un prevedibile imprevisto?

Magari un operatore meteo un po' disattento, o troppo stanco, o con tanti altri pensieri per la testa che lo opprimevano mentre scriveva bollettini per piloti sconosciuti, quando l'interesse primario della sua mente era composto da nubi ben diverse, fatte di un bimbo malato, di un affetto lontano, di un mutuo da pagare o semplicemente di una giornata storta.

Chi lo sa.

Noi arriviamo in aeroporto belli freschi, analizziamo con calma le previsioni del tempo, decidiamo che tutto va bene, compiliamo un piano di volo e decoliamo; non sempre poi le cose sono esattamente come te le aspettavi e così può capitare di trovarti faccia a faccia con un temporale non segnalato, o talmente burlone da battere in velocità il più solerte esperto della meteo.

Informatica e internet hanno spersonalizzato il rapporto tra pilota, controllore del traffico aereo e operatore meteorologico; un terminale ti dice tutto e attraverso quel terminale puoi fare ciò che ti occorre: piani di volo, brief meteo, lettura dei NOTAM, tutto.

Lontani i tempi in cui nei piccoli aeroporti degli States ammiccava il cartello "Call 1-800 WX-BRIEF" e dall'altra parte del filo rispondeva una voce cordiale che ti diceva tutto il possibile sulle condizioni del tempo lungo la rotta e magari si lasciava andare a qualche divagazione, tipo il consiglio di un ottimo ristorante nella località di destinazione, o un semplice "nice to talk with you Gent", o una barzelletta osé, come quella che andava per la maggiore del pilota polacco, (i polacchi sono le vittime predestinate delle barzellette americane così come i Carabinieri lo sono delle nostre), convinto di essere sessualmente deviato dopo che lo psicologo gli disse che egli amava il volo perché individuava nella cloche un simbolo fallico, ma il povero polacco pilotava solo aerei col volantino, che come è noto è bicornio...

Oggi ci sono terminali iperefficienti e, per la verità, la maggior parte delle volte va molto meglio così, anche se è un contatto freddo e impersonale.

Quel giorno, chissà perché, qualcuno dimenticò di premere qualche tasto su un computer e il risultato fu che andammo a sbattere contro quel muro d'acqua.

Nulla di grave, a dire il vero: un po' di turbolenza, una visibilità da schifo e un panorama peggio ancora, ma nel giro di poche frazioni di secondo le mani avevano già pensato in automatico a correggere la situazione, selezionando una

radiale del radiofaro giusto ed affidando al rassicurante “clank” dell'autopilota la gestione della macchina.

Non mi piacciono gli autopiloti: la macchina voglio sentirla mia, sotto le mani, con la vibrazione giusta del pollice che a volte basta che si tenda un po' di più, come il seno di una donna in amore, per correggere quel tanto che è giusto l'assetto dell'aereo.

“Hai due mani da zappatore”, mi disse una persona che amo, dolorante per una carezza un po' troppo pesante, “com'è che invece quando voli sfiori i comandi con una leggerezza incredibile, che sembra che l'aereo vada da solo?”

“È come carezzare un neonato”, risposi io, correggendo in extremis una gaffe madornale che stavo per compiere, dicendo “è come carezzare una bella donna”, visto che la bella donna l'avevo appena carezzata con la grazia di un elefante.

“È come carezzare un neonato: non c'è bisogno di essere di mano pesante.

Lui ha la pelle delicata e sensibile e il suo cervello è come una spugna, pronta ad assorbire qualunque nozione.

Con la dolcezza e la delicatezza puoi comunicare con lui, senza parole e senza forzature e quando avrà stretto una volta il tuo pollice nella piccola manina, sarai suo per sempre”.

Gli autopiloti non trattano l'aereo come un neonato; te lo levano dalle mani e la trattano da macchina, lasciandola sbagliare un po' e poi correggendone l'errore. Io invece non sopporto di lasciare sbagliare l'aereo; siamo insieme, l'aereo ed io e se sbaglia lui è perché sto sbagliando io.

L'autopilota di tutto ciò se ne frega; in compenso non sa che fuori c'è un muro d'acqua e tira dritto per la sua strada.

La turbolenza finì immediatamente, non appena superammo l'orlo della piccola perturbazione e l'aria divenne immobile; la visibilità scese ancora ma l'aereo ronzava tranquillo, mentre il volantino viveva di vita propria e l'ago del VOR confermava che andavamo dritti verso la meta.

Nessun problema: eravamo sopra una pianura più piatta di una tavola da biliardo, la lucina intermittente del transponder indicava che da laggiù qualcuno ci osservava e non avrebbe permesso che andassimo a sbattere contro qualche altro aereo.

Nulla da fare, solo aspettare.

Nell'abitacolo nessuno parlava, come se quella massa grigia che ci circondava fosse penetrata nelle nostre anime; nessun timore, nessuna apprensione, solo la consapevolezza che una volta tanto non si era arbitri della situazione, ma eravamo completamente affidati all'efficienza di alcuni giroscopi a bordo, di un'emittente VHF laggiù al suolo e alla professionalità di un controllore con gli occhi fissi su uno schermo radar.

Un ago largo due millimetri in uno strumento di dieci centimetri di diametro era l'unica conferma che tutto andava bene.

Troppe volte la vita scorre così: una cappa grigia sopra la testa, nessuna visibilità in avanti, le mani lontane dai comandi ed un unico piccolo segno che ci si sta muovendo in una direzione, che dovrebbe essere quella giusta. Vai avanti perché sei lì, in quel momento, in quella situazione, perché è ciò che devi fare e alternative non ce ne sono.

Vai avanti perché non ti puoi fermare, così come non si può arrestare un aereo in cielo, vai avanti perché ormai sei in ballo.

Inutile che ti guardi indietro e pensi alle decisioni prese, giuste o sbagliate che siano, inutile che recrimini contro quelle maledette previsioni meteo che ti indicavano un cammino luminoso e che invece sono state una fregatura.

Inutile che ti incacchi con la cappa di grigio che ti opprime, perché sei stato tu che hai scelto di muoverti in quella direzione.

Insieme a te altre persone condividono l'abitacolo della vita e sai che hanno fiducia in te, che le tue mani sono le uniche che sappiano gestire i comandi e che un autopilota prima o poi lo si deve disinserire per l'atterraggio.

In quel momento, che ineluttabilmente arriverà, saranno completamente affidate a te.

Senti il peso di essere lì, dove avrebbe dovuto esserci il sole e senti che quella pioggia e quel grigio sono solo colpa tua, anche se razionalmente sai che non è così.

Vorresti essere il loro eroe, quello che li trascina fuori da quel cattivo tempo, ma invece ti senti solo responsabile di tutto.

Hai voluto essere il Comandante?

Adesso pedala!

A centoventi nodi anche un muro d'acqua di medie dimensioni dura poco tempo. Nel giro di pochissimi minuti le biglie d'acciaio cominciarono a diminuire di intensità e poi non furono altro che piccole chiazze di umido sul plexiglas dell'abitacolo, mentre alcune scrollate decise ci comunicavano che stavamo passando il bordo della nube.

Sbucammo dall'altra parte in un cielo sempre plumbeo, ma alto alto e la visibilità ritornò ad essere decente quel tanto che bastava per permettermi di disinserire l'autopilota e ricominciare a spremere gli occhi alla ricerca dei seicento metri d'asfalto, sperduti in una pianura senza fine, che rappresentavano la nostra meta finale.

HotelTango tornò nelle mie mani, rispondendo docile al tenditi e rilasciati del pollice e improvvisamente l'ago del VOR piantato in mezzo allo strumento non sembrò più una cosa così importante.

Comparve la pista, nera nel grigio dei campi provati dallo scroscio recente, toccammo terra con dolcezza e gli alluci premettero con grande attenzione sui freni, per evitare ogni rischio di acquaplaning sulla pista inondata di pioggia.

Trenta secondi dopo eravamo al parcheggio, ad operare con calma le procedure di spegnimento motore.

Quando rivolammo via poche decine di minuti dopo, facendo rotta verso casa, il tempo si era ormai assestato al punto che il ritorno ci sembrò quasi noioso e senza storia, dopo l'emozione e l'esperienza del muro d'acqua.

Non sempre nella vita ci si può muovere a centoventi nodi, così i muri d'acqua sembrano lunghi, quasi infiniti e ci si bagna fino al midollo immaginando che sarà per sempre così.

Ma se non ci si ferma per quanto adagio si riesca a procedere, se non si molla, se non si commettono errori, se non si perde la rotta, non esiste nessun muro infinito.

È solo questione di crederci, di non perdersi d'animo, di attaccarsi alle piccole cose che indicano la direzione, come quel famoso ago largo due millimetri in uno strumento di dieci centimetri.

È tutto ciò che hai, ma se gli dai fiducia, quell'ago microscopico ti porterà dall'altra parte, ti porterà fuori, ti porterà verso il sole del futuro.

Troppi piloti sono caduti perché non si sono fidati di quell'ago, troppi piloti sono caduti perché non hanno saputo sfruttare quell'ago, troppe esistenze si sono smarrite perché non hanno saputo riconoscere nel bisogno un ago fatto di una mano amica, di un abbraccio, di un "ti voglio bene" sussurrato con gli occhi dolci. Prima o poi un operatore meteo distratto, nei panni di un destino beffardo, porterà ognuno di noi a sbattere contro un muro d'acqua nel corso della vita e ci troveremo a doverci affidare ad un piccolo ago luminoso per riuscire a passare dall'altra parte e ricominciare a volare con le nostre forze.

Prima o poi un operatore meteo distratto, nei panni di un destino beffardo, porterà di fianco ad ognuno di noi qualcuno che sta smarrendo la rotta, qualcuno che ha sbattuto contro un muro d'acqua e sarà il nostro turno di essere aghi, di indicare la strada, di sostenere, dare coraggio, dare piccole spinte e piccole correzioni, consci che una volta fuori dalla nube l'ago non servirà più e magari verremo trascurati, ma sarà anche merito nostro se qualcuno ce l'avrà fatta.

Non saremo mai buoni aghi se viviamo nell'angoscia di essere trascurati: quante volte ho adorato quel piccolo strumento mentre affidavo a lui le mie chances di arrivare a destinazione, quante volte l'ho snobbato alla grande perché la strada mi sembrava limpida e facile da percorrere, ma lui era sempre lì, identico.

Essere aghi vuole dire concentrarsi sul proprio lavoro senza lasciarsi sviare da altri pensieri, vuole dire continuare ostinatamente a segnare una strada, sapendo che non si può essere sempre al centro dell'attenzione o unici artefici dell'altrui destino, ma essere anche ben consci che una tua piccola distrazione può essere fatale se, proprio in quel momento, un occhio bisognoso di conferme verrà a cercare il tuo scintillio.

Non puoi mollare un attimo: la tua missione è bene chiara nella tua mente e sai che ogni tanto uno sguardo confuso verrà a cercare conforto in te e, forte della conferma di essere in rotta, proseguirà tranquillo per la sua strada, fino alla prossima nube, fino al prossimo muro d'acqua, fino alla prossima tempesta della vita.

Essere ago vuole dire segnare la via, ma anche domandarsi se la via che stai segnando è giusta.

La lancetta del VOR continua perpetua la sua scansione tra trecentosessanta gradi utili, sceglie quello giusto e quello e solo quello segue.

Guai a fossilizzarsi su una direzione senza pensare alle alternative: per questo insegnamo agli allievi a non farsi cogliere dalla "sindrome del gatto".

Un gatto abbagliato da due fari di automobile si fissa su quelle luci e perde la percezione dell'ambiente circostante; facile a quel punto aggirarlo con un po' di destrezza e catturarlo.

Il pilota non deve mai fissare la sua attenzione su un solo problema o su un solo aspetto del volo, perché in un attimo tutto il resto sfuggirebbe dal suo controllo e la tragedia sarebbe imminente.

Se qualcuno si affida al tuo ago per avere una traccia nella vita, devi avere bene chiare tutte le opzioni, vagliare opportunità, scartare i binari morti e decidere con certezza quale sia la direzione da seguire, pronto a cambiarla in ogni attimo se se ne ponesse la necessità.

E poi, decisa la rotta, via dritti, senza titubanze.

Un giorno la destinazione apparirà all'orizzonte e finalmente chi ora è così dipendente dalla tua guida potrà rilassarsi e riprendere in pugno la sua esistenza.

Verrai trascurato da quel momento in avanti e non esisterà più solo l'ago, ma l'aereo nella sua completezza; le ruote scivoleranno fuori dai loro alloggiamenti e rabbrivendo si prepareranno al contatto imminente.

Il piccolo ago, avrà concluso la sua funzione.

Ci sono parcheggi di aeroporti pieni di aerei scintillanti, dalle forme meravigliose; la gente al di là della rete di recinzione li osserva ammirati, sgrana gli occhi vedendo misteriosi personaggi vestiti da piloti che sanno dare vita a quelle macchine dormienti.

Non sa, quel folto pubblico, che buona parte di quegli aerei sono lì interi perché più volte occhi smarriti hanno cercato un minuscolo ago sepolto tra decine di strumenti in un cruscotto; quello che vedono è solo un aereo e un personaggio misterioso.

L'ago sonnecchia tranquillo; farà il suo dovere come sempre, se glielo chiederanno, altrimenti tacerà.

Sa di non essere stato forgiato per la gloria o la riconoscenza: in fondo è solo un ago largo due millimetri in uno strumento di dieci centimetri di diametro.