

Non ho pianto

“...uomini legati insieme dalla stessa catena, come gli schiavi nelle galere, si conoscono come fratelli anche se non si sono mai visti.

Questa è la grande famiglia del volo.

Non importa la tua razza, la religione, il colore della pelle, se sei di destra o di sinistra o se preferisci gli uomini alle donne: sei un pilota e tanto basta; la mia porta è sempre aperta per te ed un giorno piangerò sapendoti caduto, o forse toccherà a te di fare lo stesso per me...”

(da: L'Asso di Cuori - Istantanee dalla vita di un grande aereo e di un piccolo pilota - Ed. Macchione)

Quante volte ho pianto...

Piansi quando due amici che non conoscevo e altri trentacinque sventurati caddero dal cielo con le ali dell'ATR 42 strette in una morsa di ghiaccio, a pochi passi da casa mia.

Piansi quando due piloti si disintegrarono nel cielo di Ustica, con altri settantanove compagni di sventura e ancora oggi non si sa perché.

Piansi quando altri due, uscendo dalla nube con quarantaquattro tra passeggeri e membri dell'equipaggio, non trovarono ad attenderli la pista di Zurigo Kloten, ma il fianco di una montagna.

Piansi tante altre volte, per piloti che non ebbero gli onori delle prime pagine dei giornali solo perché la conta dei morti non era così tragica da fare notizia.

Ogni volta piansi per loro, per il loro sguardo stupito tre, due, un secondo prima della fine, piansi per le loro macchine meravigliose che si trasformarono in ammassi contorti e per coloro che su di esse volavano, affidando i loro destini alle mani sapienti di amici scomparsi.

Il bestione era morbido come il velluto tra le tue mani; centottanta tonnellate, quasi cinquanta metri d'ala, novantamila e più litri di carburante ad alimentare motori in grado di spingere la macchina a ottocentocinquanta chilometri orari e tutto lì, tra la punta delle tue dita, seduto dietro ad un glass cockpit, evoluzione cibernetica di quei pannelli zeppi di strumenti che tanti piloti coi capelli bianchi rimpiangono, come un compagno d'armi perduto lungo il cammino della vita.

Chi l'avrebbe mai detto che un giorno ce l'avresti fatta ad arrivare fino a lì, a sederti dietro ai comandi di uno dei più moderni aviogetti di linea, a goderti il lusso di pilotare quanto di più avanzato la tecnica aeronautica sia in grado di fornire al giorno d'oggi?

Posso solo immaginarti, timido e sobbalzante mentre compi i tuoi primi passi nel mondo dell'aviazione.

I motori a getto sono solo un sogno; un sogno il volo strumentale, un sogno la licenza di pilota professionista.

Il tuo presente è fatto di piccoli aerei da spingere fuori dall'hangar, di parabrezza da lucidare, di serbatoi da riempire con taniche ed imbuto, di benzina da filtrare con la pelle di daino, di libri scritti fitti fitti da studiare, di quiz con tre risposte sbagliate ed una giusta e la tentazione di studiare tutto a memoria per risparmiare il tempo di capire.

Sei uno di noi, che accarezza con le mani le pale dell'elica prima del decimo o trentesimo decollo di una vita, che lotta col vento al traverso, che cinque nodi sembrano già tanti, che un giorno ce la farò anch'io, che come diavolo si fa a fare tutto insieme, che accidenti anche stavolta mi sono scordato fuori l'aria calda, che sogna, che vola, che vive.

Sei uno di noi che sobbalza sull'erba di un campetto sperduto chissà dove nel mondo, che ascolta con gli occhi bassi i rimbrotti dell'istruttore, che sbuffa e impara giorno per giorno.

Sei un tipo risoluto, con un progetto ben chiaro in testa: un giorno mi siederò là, dietro a un glass cockpit; niente a che vedere col cruscotto pieno di piccoli strumenti analogici tipici degli addestratori, ma pochi monitor con lo strumento giusto da guardare al momento giusto e il computer che valuta le tue manovre e lascia arrivare l'aereo al limite senza mai sorpassarlo.

Non dimenticasti mai di essere un pilota mentre seguivi tutte le fasi dell'addestramento; sognavi un glass cockpit ma ti impegnasti a fondo a trascinare meno di una tonnellata di monomotore dal punto A al punto B, nelle tue prime navigazioni, con il pollice che seguiva sulla carta la rotta seguita.

Non dimenticasti di essere un pilota quando le eliche diventarono due e ti dovesti confrontare con l'asimmetria di un motore tagliato in decollo per addestramento, mentre l'altro urlava a piena voce.

E allora giù tutto il piede opposto, attento alla linea blu sull'anemometro, quella che indica la vu yankee single engine, quella velocità che se sai tenerla riesci a fare quota anche con un motore solo e, se questa non fosse un'esercitazione, quella sarebbe la velocità che ti salva la pelle e occhio anche alla linea rossa della vu emme ci, la velocità minima di controllo, sotto la quale un bimotore con un motore in panne diventa un ferro da stiro e non risponde più ai comandi.

Non dimenticasti di essere un pilota quando al cielo terso del volo a vista si sostituirono le nubi e l'oscurità dell'IFR e ci fu da lottare col sistema sensoriale che, ingannevole, ti gridava che l'aereo era messo a sghimbescio nella notte nuvolosa, mentre gli strumenti dicevano il contrario.

Non dimenticasti di essere un pilota quando, concentrandoti solo sugli strumenti e non sulle tue sensazioni fisiche, ti facesti beffe del disorientamento spaziale, evitando di entrare nella graveyard spiral, la vite senza fine verso la morte che ghermisce chi affronta il volo strumentale fidandosi degli occhi e del fondoschiena, invece che delle alette di latta fissate sull'orizzonte artificiale.

Non dimenticasti di essere un pilota ogni volta che con umiltà ed impegno sollevasti le ruote da terra per mantenere elevato il tuo standard addestrativo, affinché ogni volo fosse un passo avanti, un gradino nella tua esperienza e nella tua conoscenza, verso quel glass cockpit che avrebbe rappresentato lo zenit di qualcosa per la quale ti eri preparato tutta la vita.

Dimenticasti per un attimo di essere un pilota quando lasciasti che l'alcool fluisse nelle tue vene, forse per la prima volta nella tua vita, in violazione di una legge imposta dalla tua religione e dal volo che ti attendeva imminente.

Twenty-four hours from bottle to throttle, recita uno dei proverbi aeronautici forgiati sugli errori altrui, pillole di sapienza pagate con buchi per terra e vite umane.

Ventiquattr'ore tra alcool e volo, non di meno.

Fu un peccato veniale: in fondo domani era il gran giorno, quello nel quale avresti messo le mani sui comandi del bestione e, per la prima volta, in una missione di volo vero e non in un simulatore, dentro il quale avevi speso chissà quante ore.

E infatti non dimenticasti di essere un pilota, il giorno dopo, quando finalmente fu il tuo turno di sederti a sinistra, sul sedile del comandante, ancora caldo del suo occupante precedente.

Eri calmo e felice: quel giorno si compiva la missione della tua vita, quella per la quale avevi cominciato a prepararti tanto tempo prima, in quel campetto chissà dove, su quel monomotore sobbalzante.

Finalmente i comandi furono tuoi e potesti assaporare la morbida carezza dell'aria a ottocentocinquanta all'ora, sull'ala del bestione.

Tutto facile adesso, tutto tranquillo, come ogni altra volta nella tua carriera di pilota. Tensioni, preoccupazioni, incertezze svanirono via insieme al clack delle cinture di sicurezza che stringevano te ed il bestione in un corpo solo.

Ce l'avevi fatta, eri lì, al posto del comandante; il tuo sogno era coronato, il paradiso era realtà.

Non dimenticasti di essere un pilota quando con calma e serietà cominciasti le procedure per assumere la giusta rotta, che avevi ripassato con cura nel briefing pre volo; sapevi tutto a memoria, come sempre la prima volta, le prue, le quote, le radiali, tutto.

Non dimenticasti di essere un pilota quando, nonostante tutto fosse ben chiaro nella tua mente, togliesti con calma gli appunti dalla borsa di volo per accertarti che lo scritto sulla carta collimasse con quanto suggerito dalla memoria, perché guai a fidarsi solo della mente; prima o poi anche la cosa più semplice svanisce nel nulla, come imparai nel giorno del primo esame, quando il mio compagno di volo, emozionato, dimenticò all'improvviso la frequenza dell'aeroporto di casa e rischiò la bocciatura per un numero di cinque cifre che aveva inserito nella radio dozzine e dozzine di volte.

Scorrere una check list è sicurezza, non ignoranza, come pensano tanti bellimbusti che si fanno vanto di non usare quel prezioso fascicolo.

Gli appunti confermarono che la tua mente aveva fatto centro e ti potesti gustare il tuo paradiso personale, stretto tra la punta delle dita con le quali controllavi centottanta tonnellate di bestione ubbidiente, che ti seguiva morbido come il velluto.

Posso solo immaginare la tua pienezza, la tua soddisfazione, il tuo senso di realizzazione: finalmente eri lì, comandante di sette sei sette, il più bello, il più nuovo, il più veloce, il più avanzato ed era tuo, tutto tuo.

Avevi lottato, imprecato, studiato; a volte avevi fallito ma ti eri rialzato, caparbio, con un obiettivo nella mente.

Era stata dura ma non avevi mollato e adesso era il momento della tua apoteosi, col bestione tra le dita.

Ti seguì morbido nella virata, con giù l'ala di forse quaranta gradi, mentre tutti i processori di bordo, anima elettronica del bestione, si domandavano il perché di una virata così accentuata, ma tu pilotavi tranquillo e ben coordinato, segno che anche in quell'attimo non dimenticasti di essere un pilota e che pallina e paletta devono andare insieme, sempre, comunque si mettano le cose.

La missione, la macchina, l'equipaggio; queste sono le priorità a bordo e tu, pilota, non dimenticasti queste regole: prima la missione.

Fu l'ultima virata, la tua, la sua, quella di tutti coloro che ti seguivano: coordinata, precisa, ben fatta; la virata di un pilota che sapeva cosa farsene dei comandi che teneva come una fetta di paradiso tra la punta delle dita.

Dimenticasti di essere un pilota solo quando ti ritornò nella mente che non stringevi quel paradiso tra le mani per essere un comandante, ma per diventare uno shahid, un martire.

Per conquistare quale altro paradiso hai vaporizzato te stesso e il buon bestione che aveva fiducia in te contro la Torre Sud, quel maledetto undici settembre a New York?

Non ho pianto per te, collega pilota.

Non ho saputo farlo.

"...E questo omo ha una somma pazzia, cioè che sempre stenta per non istentare..."

(Leonardo da Vinci)