



L'ultima avventura

Reportage da Locarno a Ipswich: in viaggio con un aeroplano monomotore attraverso Svizzera, Germania e Francia fino in Inghilterra – Seconda parte, tappa da Freiburg im Breisgau ad Amiens

Markus Zohner*

Come un cavallo da corsa che, nervoso alla partenza, scalpita tentando di tenere a freno la sua voglia di correre, il mio volatile d'acciaio attende impaziente, con tutta la potenza della sua elica, il via libera per lanciarsi a briglia sciolta sulla pista numero 34 dell'aeroporto di Freiburg. Il serbatoio pieno e l'aereo rigorosamente controllato, lavato e l'equipaggio accuratamente pettinato, dopo una rincorsa roboante decolla verso nord e sale in un'ampia virata verso sinistra sopra il Reno, su, nel cielo mattutino d'Alsazia.

Per i piloti, la paura è una compagna costante... quella di cadere, di perdere il controllo o il senso d'orientamento

Benché guadagniamo bene in altezza, la terra si avvicina. I Vosgi si levano a incontrarci. Ma i calcoli sono giusti, li ho ricontrollati ieri sera a Freiburg, e il motore di 180 cavalli del Piper Archer ci tira in tutta sicurezza oltre le creste dei monti che hanno l'aspetto di un'edizione in miniatura delle Alpi attraversate ieri, costruite in polistirolo e gesso, colorate ad acquarello, gli alberi plasmati con schiuma di mare e i treni a scartamento ridotto fatti passare sopra ponti e attraverso gallerie da un appassionato di modellismo.

A seimila piedi, dunque a 1800 metri sopra il livello del mare, inizio il volo di crociera. La mia copilota mi lancia un sorriso complice: due camerati dell'aria alla conquista degli spazi del cielo europeo, oggi sulla via per l'Inghilterra verso Amiens, una graziosa cittadina francese a un centinaio di chilometri prima del Canale della Manica.

Seguiamo il corso di fiumi, autostrade, linee ferroviarie, raggiungiamo laghi, città e impianti industriali, sorvoliamo sequenze di colline e vediamo catene di monti in lontananza: innumerevoli punti di orientamento che mi sono annotato sulle carte nelle settimane e nei giorni precedenti la partenza. A Bruyères, dove la linea ferroviaria incrocia la strada statale, virare su 282 gradi; dopo 17 minuti, sopra il radiofaro di Épinal, in direzione 275 gradi,

passare accanto allo spazio aereo di Nancy; altri nove minuti più tardi virare sopra Neufchâteau su 294 gradi; dopo 15 minuti, sopra Vitry-le-François – che è il punto in cui la ferrovia, l'autostrada e il fiume Marne si incontrano – seguire il fiume e sorvolare altri 13 minuti più tardi Epernay e dal vicino punto Whisky Sierra, passando accanto allo spazio aereo di Reims, su 334 gradi arrivare al punto November Whisky, senza toccare la zona di controllo parigina che inizia appena qualche miglio a ovest.

E sempre, di nuovo, incredulo stupore di fronte al miracolo di questo cielo che sembra infinito, questo mondo che c'è perché lo vedo, che esiste, come se io non ci fossi.

Vento da ovest.

Piccole città, tutte simili, con la chiesa in mezzo e una piazza, tutt'intorno il centro storico e, più in là, una cintura di palazzi, poi una macchia di industrie e di nuovo campi coltivati, a perdita d'occhio.

Vesoul, Langres, Chaumont, St. Dizier...

Essere libero, volare: è il sogno di un bambino, l'idea di un giovane romantico. Diventando adulti s'impara, ed è probabilmente la più grande delusione nella vita, che la libertà non esiste. O meglio, che non si trova, dove la si cercava. O ancora più precisamente: che c'è, ma che si dissolve immediatamente se non la si riacchiappa al volo.

Alla fine la libertà sta, sì, nell'aria, sui mari, nei viaggi. Ma il suo gusto è diverso dalla libertà dei nostri sogni, perchè per trasformarla in realtà e ve-

ramente riconquistarla dobbiamo pagare in valute forti: comodità e sicurezza. È un lavoro enorme e continuo.

L'immensità del cielo. Paesaggi senza limiti. Spazi incommensurabili. Eppure, esistono frontiere invisibili che attraversano i cieli in gran numero; tagliano lo spazio che sembra così libero, in tutte le direzioni, lo frammentano, lo suddividono in cilindri, fette, e fantasiose forme geometriche, lo definiscono e lo rinchiudono. La più grande sfida di questo viaggio è proprio quella di passare accanto a numerosi spazi aerei limitati o chiusi, di volare sopra o sotto di essi, o, previo ottenimento di un'autorizzazione, di attraversarli dal punto A al punto B.

Il contatto costante con gli organi preposti al controllo della sicurezza aerea, gli annunci di posizione e di intenzione ai centri di controllo del traffico aereo, alle torri di controllo, agli aeroporti militari, mi tengono perennemente occupato. Non c'è praticamente il tempo per tirare un attimo il fiato. Dopo due ore, abbiamo appena attraversato lo spazio aereo di Reims e ci troviamo a est di Parigi, la mia amabile copilota mi porge un caffè e un *freiburger Kipferl* che sparisce con tale velocità nella mia bocca da farla scoppiare in una grande risata e sussurrare nel microfono: «Chi non sa godersi un *Kipferl*, non sa godersi la vita». Rido anch'io, cerco di prendermi più tempo per il caffè, ma non è proprio possibile e glielo devo restituire senza aver bevuto neanche un sorso.

«St. Dizier Airport, Hotel Bravo Papa Hotel Tango, Joinville 5000 feet, request crossing CTR». «Hotel Hotel

Tango, crossing approved, report Vitry!». «Will report Vitry, Hotel Hotel Tango». Ma dove sarà poi questo Vitry?

Joinville, Chalons en Champagne, Laon...

Il vento laterale aumenta e vengo sempre più deviato dalla rotta. Provo a concepire mentalmente una triangolazione, ricalcolo nuove direzioni di volo per correggere la deriva dovuta al vento impetuoso. Non trovo la cittadina di St. Quentin, un importante punto di riferimento prima di Amiens, benché abbiamo da poco sorvolato il fiume Oise, dietro al quale avremmo dovuto scorgere. Il vento sempre più forte ci ha spostati troppo. Di colpo la navigazione diventa un problema. Dove siamo? Tento di raggiungere il prossimo punto di riferimento che dovrebbe essere visibile tra quattro minuti. Niente. Campi, boschi. E la strada, laggiù, è l'autostrada che secondo la mia carta dovrebbe portarci a St. Quentin o solo una provinciale messa lì da qualche astuto progettista per confonderci? Persi. *Où sommes-nous?*

La paura è una compagna costante del pilota. Benché spiegabile senza difficoltà grazie alle leggi della fisica e ampiamente collaudato, il volo resta una sfida alla natura, alle leggi della gravità, alla resistenza dei materiali e, soprattutto, all'infallibilità degli esseri umani, sicura come una vincita alla lotteria. Non è la paura di cadere, di perdere il controllo che ora mi si insinua sotto la pelle, bensì è la paura irrazionale di essere perduto. Perso sotto questo cielo ora coperto, senza orientamento, senza punti di riferimento, senza via d'uscita. Senza speranza. Ma in ogni paura è insita l'opportunità di vincerla: attraverso l'azione. Se riesce, il guadagno che se ne trae è immenso: quanti mondi che non si sarebbero mai scoperti, non si avesse conosciuto e attraversato la paura?

In un'ampia volta salgo a 7mila piedi e tento di far combaciare strade, città, linee ferroviarie con la carta. Due paia di occhi scrutano febbrilmente il paesaggio diventato color grigio piombo.

Finalmente, laggiù! Negli unici raggi di sole che penetrano la buia coltre nuvolosa ecco luccicante e provvidenziale la Somme che scorre in avventurosi meandri verso il Mare del Nord e che sul suo cammino ci consegnerà sani e salvi ad Amiens. Grande sollievo. Indescrivibile gioia quella, dopo lo smarrimento, di tornare e ritrovarsi nel mondo. Quando un unico indizio restituisce l'orientamento e legate a quello, via via, appaiono macchie e linee che trovano

riscontro sulla carta; d'un tratto si sa di nuovo dove si è, da dove si viene e dove bisogna andare.

Nei pressi di Péronne viro su 321 gradi e scendendo di quota tento di seguire il corso del fiume. Per mantenerlo sulla mia destra, devo tener testa all'impetuoso vento laterale. Davanti a noi, in lontananza, si intuisce già il mare, grosse nuvole pesanti corrono veloci appena sopra l'orizzonte. Comincio con i preparativi per l'atterraggio. Il bagaglio fissato ben stretto, l'equipaggio allacciato, attivato il serbatoio di sinistra, quello con più carburante. Controlli del motore e degli strumenti. Discesa.

L'aeroporto non dovrebbe essere difficile da trovare, poco prima della città, appena a est dell'autostrada. A preoccuparmi è sempre il vento laterale, ancora aumentato. Un atterraggio in queste condizioni richiede abilità, mentre io ho poca pratica in atterraggi con vento di traverso.

Dapprima prendo contatto con la torre di Amiens. Ricevo il permesso di atterrare. Richiedo però informazioni riguardo alla velocità del vento a terra. 15 nodi, sono 28 chilometri orari, un valore appena al di sotto di quello massimo ammesso per questo tipo di aereo. Ci proverò. In caso di emergenza: riprendere quota e riprovare.

Ecco la pista! Sottovento: flap primo livello; secondo, e poi giro nella base. «Con vento laterale è necessario arrivare sempre a velocità sostenuta!» sento la voce di Larry, il mio grande istruttore di volo. Flap terzo livello, finale. Giro il muso verso il vento tentando di tenere l'aereo sull'asse della pista mentre si abbassa, di sbieco, verso terra e il vento scuote e spinge. A più riprese accelero per avere una velocità di sicurezza, alla fine però scendo in un angolo perfetto e appoggio l'apparecchio con decisione sull'asfalto. Un po' troppo a sinistra rispetto al centro, nel vento, ma la pista è larga abbastanza e quando finalmente rallento, la morsa che mi stringeva il cuore di colpo si allenta. Lasciando la pista di atterraggio, uno sguardo profondo, lungo, di sollievo passa tra i due piloti. Poco dopo una raffica scompiglia i capelli agli avventurieri che hanno appena conquistato la Francia e sono scesi dal piccolo aereo sollevati, pronti e vaccinati per il salto oltre la Manica.

* Traduzione di Daniela Mannu
Note: la prima parte è stata pubblicata sul numero 17 di Azione



Piano di volo. (Markus Zohner)