

L'ultima avventura

Reportage Da Locarno a Ipswich: viaggio con un aeroplano monomotore attraverso la Svizzera, la Germania e la Francia fino in Inghilterra – Quarta parte, il ritorno: tappa da Elmsett a Le Touquet

Markus Zohner*

Dopo due favolose settimane in un mondo incantato, ricco di interminabili passeggiate attraverso paesaggi alla John Constable (pittore inglese legato al Romanticismo). Dopo *cream teas* con *scones*, burro, marmellata e *clotted cream*. Dopo innumerevoli *bitter* e *pale ales* consumati in trasognanti pub guarniti con vaporose e colorate ghirlande di conversazioni su letteratura, arte di vivere e di amare, su politica, teatro, musica e scrittura, si avvicina il momento del congedo.

L'Inghilterra, come disse felicemente Lord Byron, poeta e politico dell'Ottocento, è il paese «in cui l'inverno finisce in luglio e inizia in agosto e nel quale le pittoresche nuvole di pioggia sono sospese tanto in basso da poterle afferrare con le mani». E così anche noi tentiamo di trovare nelle previsioni meteo una finestra di sole o almeno una coltre di nubi sufficientemente alta da lasciarci abbastanza spazio tra cielo e terra per il volo di ritorno.

Carte di volo, *Notams*, *plotter*, calcoli di rotte e di peso coprono il pavimento del *sitting room* del Rectory Cottage, nel quale, in molte di queste sere d'agosto, già arde un fuoco nel caminetto a conferma delle irridenti battute di Lord Byron.

Le mani diventano di nuovo umide nella pianificazione della rotta e dell'attraversamento della Manica e alla fine arriva il giorno dell'addio. Malgrado grossi annuvolamenti il tempo sembra stabile. Usch e William, gli amici nel cui giorno delle nozze, quasi mezzo secolo fa, fui concepito, dopo una gustosa cena d'addio con *pies* e delizioso arrosto di agnello con limone e foglie di menta e una successiva notte irrequieta, ci accompagnano all'aeroporto di Elmsett.

Dorme ancora il nostro drago d'acciaio, saldamente assicurato a terra, con il muso che punta verso nord. Piano piano lo sveglio, scioglio le corde, pulisco i vetri dalla rugiada, controllo elica, carrello, timone e antenne.

Il bagaglio viene trasbordato dall'auto all'aereo; i vasi, le tazze e le scodelle di porcellana provenienti dall'atelier di Usch sono stivate con cura. Ultime formalità e preziosi suggerimenti per la rotta di partenza ci vengono date dall'amabilissimo capo dell'aeroporto che durante queste settimane ha tenuto un occhio vigile sul nostro Hb-Phv. Forti abbracci degli amici e la magia del tempo trascorso insieme volge al termine. Ci lasciamo. Buon rientro!

Il motore si avvia. Gli strumenti si animano, le lancette vanno in posizione e tutte le emozioni fanno un passo indietro per lasciare il posto a una limpida concentrazione. I controlli sono stati eseguiti tutti, il bagaglio è assicurato, i passeggeri pure. Sobbalzando rulliamo verso la pista erbosa. Contatto radio con la torre della Royal Air Force situata nel vicino aeroporto militare di Wattisham: arriva il permesso di decol-



lo. Ultimi controlli, poi spingo la leva del gas fino in fondo. Lentamente l'aereo carico prende velocità, saltella sulla pista erbosa in lieve salita finché, a 55 nodi, tiro la leva di comando e il muso si alza verso il cielo mattutino cosperso di nuvole. Durante la salita viriamo lentamente verso sud-ovest.

Paesaggi inglesi macchiati dall'ombra delle nuvole: vasti campi e boschi, villaggi rossi, il traffico a sinistra impartisce alla terra una torsione nella direzione sbagliata. Seguendo la costa, ben presto ritroviamo l'ampio estuario del Tamigi che, sotto di noi, si riversa nel Mare del Nord e che, alla nostra destra, porta dritto in una scura ed enorme Londra, un insaziabile mostro che si stira nella foschia di questa mattina d'estate.

La nostra prima tappa è Lydd, poiché dobbiamo di nuovo fare scalo in un aeroporto con servizi doganali. Ci dirigiamo verso sud, tenendoci appena sotto il limite delle nuvole. Poco dopo riusciamo a vedere la costa della Manica ed ecco la lingua di terra di Lydd. Si distingue la pista lunga un chilometro e mez-

zo. Preparativi; contatto radio; permesso di atterraggio. Con l'abilità di un professionista, eseguo procedure e controlli, porto l'aereo sottovento e un attimo dopo lo appoggio delicatamente sull'asfalto.

Appena una mezz'ora più tardi ci ritroviamo sulla pista, di nuovo pronti per il decollo. Abbiamo fatto il pieno, abbiamo liquidato le formalità: ma siamo preoccupati. C'è foschia, qui sul mare, e la visibilità, tra sei a sette chilometri, è al limite per una traversata della Manica. L'unica è tentare. Per molto tempo dopo essersi alzato, l'aereo prende quota sopra la quasi interminabile pista 03 di Lydd. Poi viriamo verso est, sul mare. Ma la visibilità è critica. È l'orizzonte a permettere al pilota che vola a vista di orientarsi nello spazio e che gli dice in quale assetto di volo si trova. Ma ora cielo e mare si fondono in un'impenetrabile foschia, un'unica massa grigio-blu, che non lascia nessun punto di riferimento. Di colpo riconosco il pericolo e nello stesso istante inizio la virata di 180 gradi. Solo quando poco dopo la costa inglese riemerge nel

campo visivo, ritorna la sicurezza. Non ci rimane che rientrare e atterrare.

Poco dopo ci ritroviamo nei saloni dell'aeroporto, insieme ad altri equipaggi che, come noi, volevano passare dall'altra parte, ma non ce l'hanno fatta: gli sguardi fissi sugli schermi della meteo. Sembra che la visibilità oggi non migliorerà e a un certo punto – mezzogiorno è passato da un pezzo – ci rassegniamo a pernottare. È alta stagione qui nel Kent. Gli alberghi della città sono al completo e così non ci resta che chiamare un taxi e farci portare a Hastings, dove in un albergo di campagna, sopra un pub, troviamo ad aspettarci una minuscola camera.

Passeggiate al mare. Due birre. Tra le mani: *In solitario. Diario di volo di Roald Dahl*.

La mattina dopo gettiamo uno sguardo speranzoso dalla finestra. La foschia tra cielo e terra c'è ancora, ma le previsioni sono ottimistiche. Così prepariamo le nostre cose e, dopo una colazione a base di sanguinacci e uova in camicia, raggiungiamo l'aeroporto. La visibilità dovrebbe essere migliore di ieri. Decolliamo. Prendiamo quota sopra il mare. Gli occhi febbrilmente alla ricerca di un punto di riferimento. Effettivamente la situazione è meno critica di ieri, ma l'occhio perde di nuovo l'orizzonte e il cielo e il mare si fondono nuovamente in un'unica salsa omogenea.

Mi rendo conto che il pericolo è ancora lì a minacciarci e di riflesso viro via. Poco dopo riatterriamo a Lydd, frustrati. Magari altri piloti più esperti si sarebbero fidati dei loro strumenti, si sarebbero attaccati per un quarto d'ora al loro orizzonte artificiale finché la costa francese non fosse apparsa dalla nebbia. Ma la paura è qualcosa di irrazionale. Malgrado ciò, o forse proprio per questo, è importante darle ascolto, fidarsi di lei.

Qualche settimana più tardi riacconterò a un amico, un pilota di linea, della nostra frustrante avventura sopra la Manica e dei nostri vani tentativi di sorvolarla; lui mi batterà una mano sulla spalla e mi racconterà di come la Luftwaffe tedesca abbia già perso più di un aereo da combattimento sopra la Manica a causa proprio del vertigo, la perdita dell'orientamento per la mancanza di orizzonte. E che una delle vittime più famose di questo fenomeno, John F. Kennedy Jr., in un volo a vista precipitò di notte nell'Atlantico con la sua giovane moglie e la cognata. Mentre attraversava un braccio di mare la foschia aveva fatto sparire la linea tra acqua e cielo e si era ritrovato a sfrecciare attraverso spazio e tempo senza alcun controllo sul suo assetto di volo.

A Lydd, nel pomeriggio, dopo un pranzo noioso, la carta meteo mostra una visibilità di quasi dieci chilometri. Un altro tentativo. Teso come non mai, tiro su il muso dell'aereo e saliamo sopra il mare. L'acqua e il cielo sono ora di un blu diverso: il mare oleoso, l'aria plumbea e, nel momento in cui minacciano di mescolarsi come acquarelli su un foglio di carta, appaiono alcune nuvole a formare un pezzo di orizzonte, probabilmente sopra la costa francese. D'istinto mi dirigo verso questo punto di riferimento. I brevi momenti di panico si dissolvono, mi distraigo controllando gli strumenti, prendo contatto con i controllori di volo francesi. Le nuvole diventano più nitide e, finalmente, dopo un tempo sembrato eterno appesi nel blu infinito, appare la sottile linea della costa. Non è stata comunque una buona idea quella di prendere come riferimento le nuvole: d'un tratto mi accorgo di aver volato un corso completamente diverso da quello che avevo previsto e di essermi spostato molto più a est di quanto pianificato. Valuto la differenza e aggiusto la rotta verso la mia vera meta, Cap Griz Nez. Finalmente raggiungiamo la costa. La foschia pesa sul paese come un casco su una testa fresca di permanente e mi costringe ad abbassarmi. Faccio rotta su Amiens, ma la visibilità peggiora di minuto in minuto mentre voliamo verso l'entroterra. Devo abbassarmi ancora finché mi decido a interrompere il volo e ad atterrare nell'aeroporto più vicino. Riprendo la direzione della costa, controllo le carte decido velocissimamente e mi preparo per l'atterraggio a Le Touquet. Le carte di avvicinamento verificate, la frequenza regolata, prendo contatto con la torre. Dopo un giro di attesa arriva il permesso per l'atterraggio.

Il velivolo tocca delicatamente terra. Ci aspetta un *marshaller* che in sella alla sua bicicletta ci raccoglie all'uscita della pista per farci strada fino al nostro parcheggio. Poco tempo dopo anche noi ci troviamo in sella a una bicicletta, l'indispensabile in un piccolo zaino, dritti al centro di Le Touquet per andare incontro a una tanto impreveduta quanto romantica serata a lume di candela, con montagne di frutti di mare e vino bianco eccellente, sotto un cielo estivo dalla cui calda foschia, con tenace lentezza, sale una sempre più limpida luna piena.

Informazioni

*Traduzione di Daniela Mannu. Note la prima parte è uscita sul n° 17, la seconda, sul n° 28 e la terza sul n° 41 del 2011 (v. www.azione.ch)

