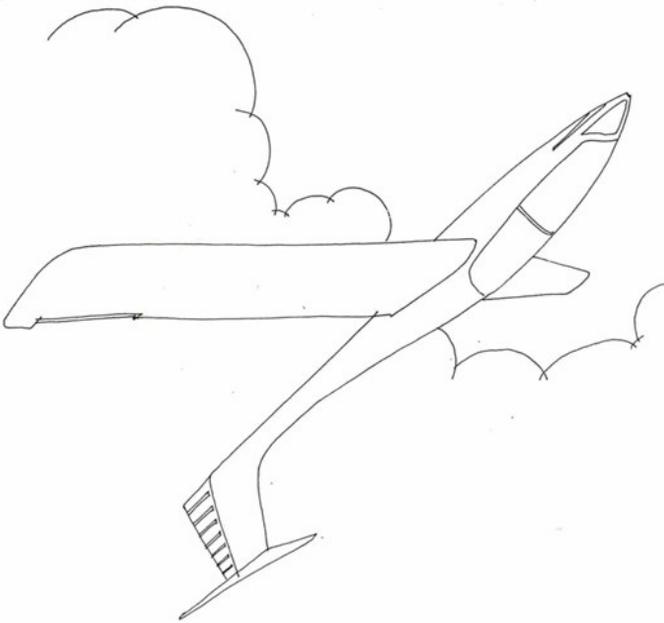


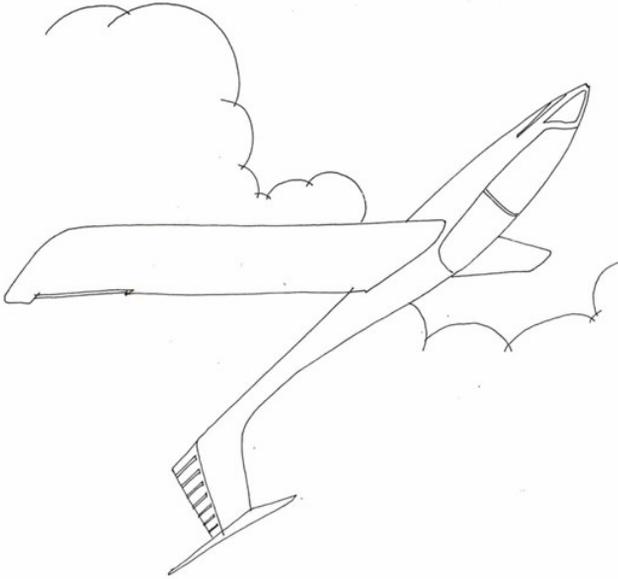
Carlo Bartolini

# ALI





# ALI



Testo e Disegni  
Carlo Bartolini

---

Titolo Originale:  
*Caro Diario*  
1992



### **L'uomo e il volo**

*Non si può non volare. Non sollevarsi almeno una volta con la sensazione di avere vere ali infisse nel corpo.*

*Solcare il cielo, non come solca il mare una grande nave inaffondabile, che fende le sue onde e ignora le sue schiume. Dove strumenti suggeriscono, norme impongono ed esperti assistono. Dove uomini seriosi, nella loro incrollabile professionalità, conducono.*

*Solcare il cielo nello stesso modo in cui solca il mare un guscio con la sua vela, dove qualunque onda, anche piccola, è comunque un'onda che devi risalire, che lancia i suoi spruzzi sulla tua faccia, che gioca con te, che si gonfia intimorendoti, facendoti inclinare aiutata dal vento.*

*E senti il mare. Immergi la mano nelle sue schiume frizzanti, assapori il suo sale sulle labbra.*

*E senti il vento che ti porta gli spruzzi, che ti sbatte la vela, che ti entra nelle vesti.*

*Ogni istante ti soffia addosso una nuova sensazione: un raggio di sole t'investe appena passata l'ombra di una nube che aveva ingrigito il tuo spirito quanto il mare, divenuto plumbeo.*

*Allora rinasce la gioia e ridi alla vita, continuando a cazzare la vela, forzando il timone, sporgendoti fuori bordo per contrapporre tutto tè stesso a loro: al mare e al vento, che affronti senza sfidare, che intuisci ancor prima di conoscere.*

*Così inizi a conoscere loro; inizi a conoscere te stesso.*

*E non ti senti più solo.*

*Spurse nell'aria vagano voci inudibili che l'anima, dapprima, percepisce a stento e poi, pian piano, impara ad ascoltare. Voci che raccontano la loro storia, che travalica il tempo conosciuto dall'Uomo, che supera gli spazi che Egli non potrà mai percorrere.*

*Quando incontri l'Aria, ti narra della notte in cui nessun torace l'aveva ancora respirata, delle volte che, impalpabile, è scorsa sulle realtà che la mente può solo immaginare, delle verità che ci affanniamo a ricercare nell'inesistente volgere della favilla che ci anima, scoccata in una vampa dalle sembianze eterne.*

*Parla la terra calpestata, parlano i boschi tagliati, parlano gli uccelli che si lasciano avvicinare non intimoriti.*

*A volte non riesco ad udire l'Uomo.*

*Molto spesso, Questi sussurra cose che non si devono risapere, chiuso nel suo desiderio di esistere al di sopra di tutto, dimentico di rispettare ciò su cui ambisce ergersi.*

*Forse è mera presunzione pensare di poter aggiungere altre pagine alle molte già scritte, che consentono di immedesimarci nello spirito di geniali inventori o percepire il fascino e la risolutezza che hanno animato quei piloti le cui gesta sono state consegnate alla storia.*

*Pagine che ci donano frammenti delle emozioni che questi personaggi devono aver provato, nel cimentarsi contro situazioni e condizioni oltre i limiti ammissibili per la maggior parte di noi.*

*Pagine che costituiscono le fondamenta narrative della dura evoluzione dello spirito del volo e che ci permettono di indossare i panni dell'eroe, sia stato un Pioniere o un Pilota dei nostri tempi.*

*No. Non credo di aver scritto le pagine di un nuovo libro. Forse, è più corretto dire:*

*Caro diario,*

*ricordo il particolare odore del mio sudore che stillavo quando, pedalando per una deserta strada di campagna, m'immedesimavo nel gesto di pilota-re le ali del deltaplano, ancora disubbidienti.*

*Il manubrio si trasformava nel trapezio del delta e i sassi, che correvano incontro alla ruota per poi scomparirmi sotto, diventavano gli alberi e le rocce che la domenica dopo avrei sorvolato.*

*Il vento in faccia, cancellava gli ultimi dubbi della finzione.*

*E spostavo il peso del corpo sul "trapezio"; e "gli alberi e le rocce" modificavano la loro traiettoria; e il mio sudore odorava di entusiasmo e di emozione.*

*Immagino la differenza con il determinato spirito di Amundsen, quando si accinse a ricercare i superstiti del dirigibile "Italia" su ali ugualmente in tela, sospinto dalla solidarietà umana ad affrontare il suo ultimo volo, nel gelo di una tempesta artica.*

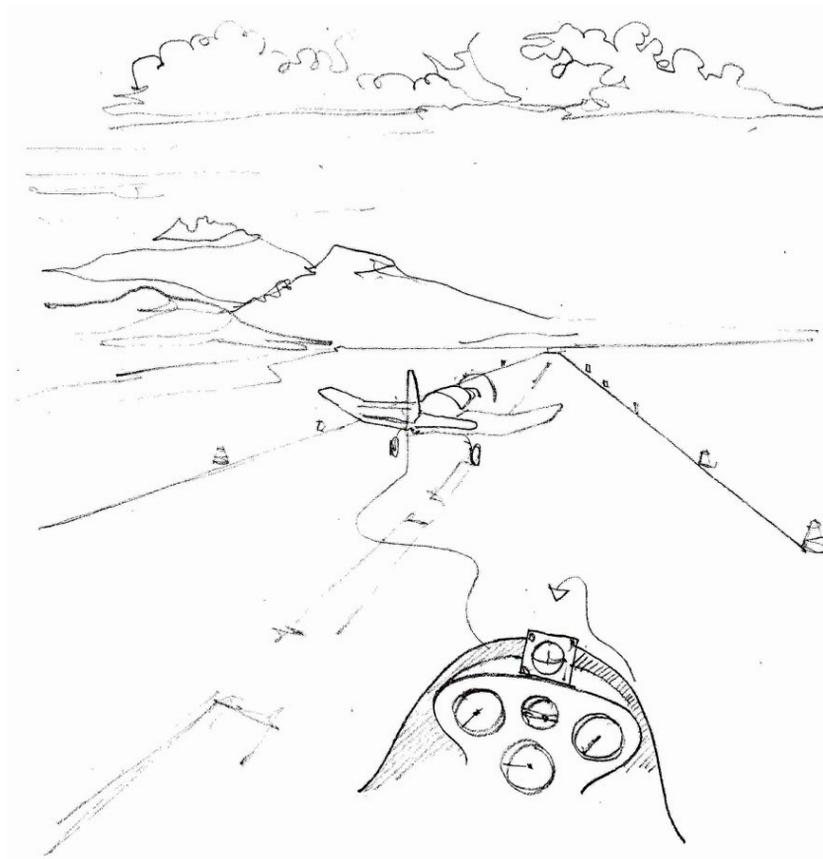
*Immagino il ferreo carattere di un pilota militare, pronto a ripartire dopo aver condotto a termine la sua dura missione di guerra e il grande bagaglio di ardimento e di professionalità di un pilota di pattuglia acrobatica.*

*Immagino la capacità di rischiare sé stessi in una missione umanitaria o nello spegnimento di un incendio, magari provocato da una mano vile.*

*Il maggior significato che io attribuisco al Volo, risiede in tutte quelle opportunità che il Volo stesso mi ha offerto, consentendomi di provare sensazioni e di far emergere sentimenti che, diversamente, sarebbero rimasti chiusi in fondo all'anima.*



# PRIMA PARTE



**OGGI**

**28 GIUGNO 1990**

**ORE 14.06**

E' una giornata simile a tante altre; la calura rende tremula l'estremità della pista e sto attendendo che l'aereo, che dovrà trainarmi, termini di tendere il cavo che mi unirà a lui.

**Chiudo** il tettuccio in plexiglass dell'aliante e ancora una volta si rinnova il piacere di sentirmi intimamente congiunto a quelle ali così snelle, forti e belle. Così mie.

Come un bambino che corre a braccia aperte, immedesimato nel gesto di volare, non mi sento chiuso all'interno di un piccolo abitacolo, ma libero, con le mie ali dispiegate, che presto saranno accarezzate dall'aria; e allora, il calore del sole scorrerà sulle mie piume e gli aliti dei venti mi doneranno brividi di piacere.

Mi ritorna in mente quel lontano pomeriggio di un febbraio in cui, non trovando nessuno all'atterraggio, non potei comunicare l'entusiasmo del mio primo veleggiamento in solitario.

Per non permettere che il tempo sfumasse troppo quelle sensazioni, mi accinsi a scriverle.

*Cronaca Prima*

**Un pulcino al suo primo assolo.**

*Ottocento metri*

Ho appena sganciato il cavo di traino e guardo l'aereo rimpicciolire nella sua rapida discesa verso la Terra.

Le ali si animano maestose, avvolte da morbidi fruscii.

Il ripido costone del monte Gennaro si sta avvicinando silenzioso, sovrastato da bianchi batuffoli. Tutt'intorno, il cielo è terso e un sole dorato rimbalza sui campi allagati. Il Sole stesso è con me, in cabina.

L'altimetro e il variometro mi confermano che lentamente sto perdendo quota. Le rocce stanno ormai ingombrando l'aria, quando un fremito percorre le ali.....un piccolo sobbalzo.

Rallento.

Il vento giocoso mi ha trovato e mi saltella intorno, allegro; io, pronto, giro in tondo per rispondere a lui.

E lui continua, mi accarezza, mi scuote: gli lascio i comandi morbidi.

Sto salendo.

In pochi minuti, le gibbosità assumono un profilo meno aspro, compaiono nuove valli e tutto brilla come fosse cosparso di rugiada.

Tesso spirali, ben attento a non farmi abbandonare da quel vento che scorrazza libero per i cieli, inerpandosi sempre più in alto.

*Mille e duecento metri.*

Galleggio morbido, cullato da invisibili onde; la terra scorre lentissima con il suo carico d'uomini impegnati e dispersi negli abituali rivoli della vita.

L'altezza continua ad aumentare mentre le mie ali danzano virate, sprofondate e risalite.

Immedesimato nell'aria, abbraccio tutto il Mondo.

Piano piano, la mia pelle si ricopre di piume appena arruffate dal soffio dei venti.

Non ho ancora imparato a conoscere quell'etere con il quale sto giocando, che il desiderio di correre per i cieli, alla stregua dei venti e degli spiriti ridenti che li animano, m'invade, spingendomi ad abbandonare quel sicuro luogo di salita, per volare verso l'ignoto.

Più in basso, altri pulcini si affannano per cercare di raggiungermi.

*Mille e cinquecento metri.*

Sono stupefatto e affascinato: quelle ali meravigliosamente slanciate, eppure così pesanti e inerti quando riposano al suolo, continuano a salire rapide e decise, come se fossero attratte da un mitico richiamo, senza che io debba controllarle con i comandi,.

Rido contento, rivolto a loro, a un'Aria e a una Terra sconosciute, dove il Bene e il Bello sembrano aver sconfitto tutte le affezioni umane.

Mille e settecento metri

Le soffici e paffute nubi ricamate in un azzurro infinito, poco prima così distanti e ora vicinissime, protendono verso di me le loro braccia filamentose,.

Inebriato, vorrei continuare a salire a qualunque costo, attratto dal fascino del proibito.

A spiragli di cielo che si aprono, in alto, sui cotonosi contorni delle nuvole, si alternano, sotto, squarci limpidi dai quali si affaccia tranquillizzante la Terra.

Ho la sensazione di essere io l'artefice di tanta magnificenza.

Chiedo alla torre di controllo l'autorizzazione a salire ulteriormente.

Le altre ali, più in basso, si agitano senza riuscire a star dietro al vento che, permaloso, le ha abbandonate.

Ora il sole non irrompe più nell'abitacolo e un freddo inverno inizia a intorpidirmi le membra.

Ormai la sto toccando: a pochi metri dalla mia testa si estende la base della nube, piatta vista da terra, eppure piena di sbuffi, di ricci che mi piangono incontro, che cercano di prendermi.

Le ondate di vapore arrivano sempre più dense, sempre più incalzanti. Ectoplasmi mi accerchiano veloci, provenendo da ovunque io guardi.

*Mille e ottocento metri.*

Sono dentro la nube!

Tutto è traslucido.

Intorno c'è il Nulla.

Improvvisamente mi scopro solo e smarrito; le mani, dimentiche di essere state ali, annaspiano convulse sui comandi.

Non vedo.

Qualcuno mi alza la coda. Correggo istantaneamente. Adesso mi alza un'ala. Forse i venti stanno cercando nuovamente di giocare con me, ma sento solo la necessità di una voce che mi aiuti. Cerco conforto negli strumenti.

No, non stanno giocando.

I venti amici sono fuggiti, scacciati dall'iroso guardiano del cumulo che mi sta ringhiando contro la sua collera, mi travolge, mi sbatacchia.

Non so più cosa fare, non capisco se sto volando diritto o sottosopra. Teso, affronto gli strumenti uno per uno.

Mi parlo:

«Stabilizza la velocità. Svelto, stabilizza.....livella le ali !».

Più facile a dirsi che a farsi.

Il sibilo che penetra nell'abitacolo mi dice che dovrei essere in picchiata verso la Terra invisibile, ma il variometro e l'altimetro indicano che sto salendo ancora.

L'aria ribolle verso la volta celeste più velocemente di quanto io riesca a discendere.

La nube mi sta inesorabilmente risucchiando nel suo ventre.

«Fuori i diruttori !». (1)

...inizio a sprofondare.

*Mille e novecento metri*

*Mille e ottocentocinquanta*

Sto sprofondando realmente, sempre solo, chiuso nel piccolo abitacolo, immerso in un niente lattiginoso, scosso da continui sobbalzi.

Non riesco a stabilizzare il volo.

*Mille e ottocento metri.*

Dalla parte giusta, prima incerta, poi radiosa, ricompare finalmente la Terra.

Il sudore inizia a rapprendersi.

Lascio che le ali perdano lentamente quota.

Passeggio un po' qua e un po' là.

Dolcemente riscaldata dal sole, l'emozione si scioglie.

*Mille e seicento metri.*

Per radio, gli altri pulcini stanno comunicando al Nido il loro imminente rientro.

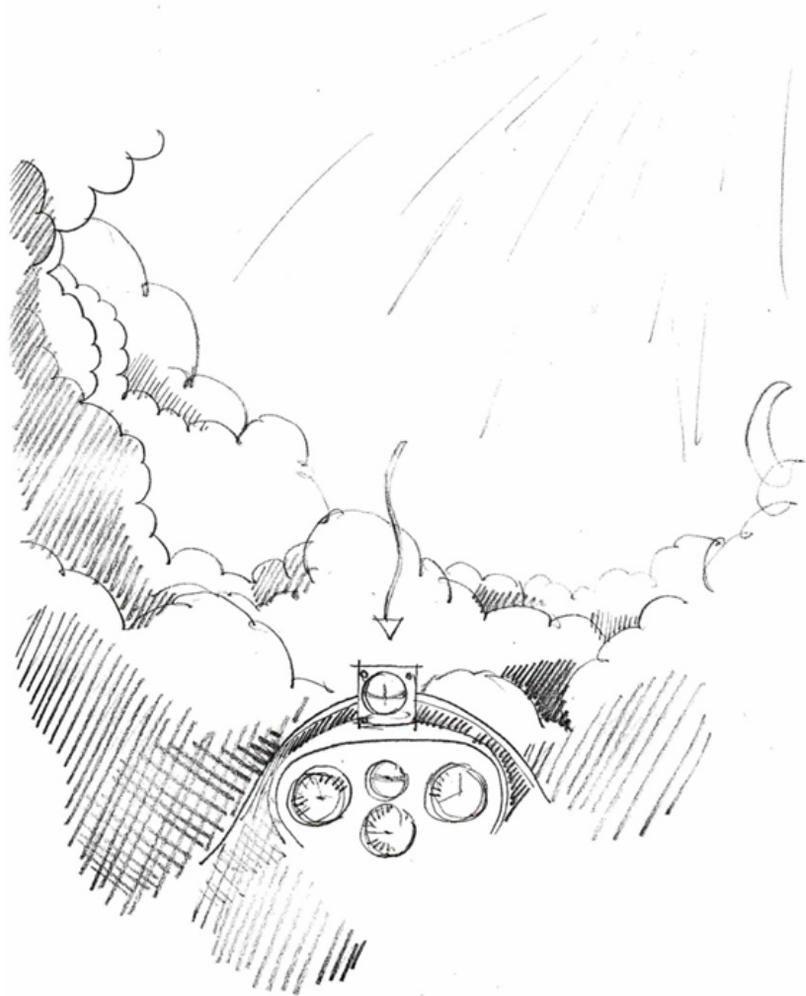
Ma qualcuno mi solleva nuovamente la coda, mi alza un'ala, mi tocca, m'invita a giocare. Ed io, pronto, giro in tondo per rispondere a lui.

Sono di nuovo libero nel vento.

Faccio rapidamente quota. Le nubi mi richiamano come devono aver fatto le Sirene con Ulisse.

Impalpabili essenze, veri fantasmi, si precipitano ancora una volta incontro.

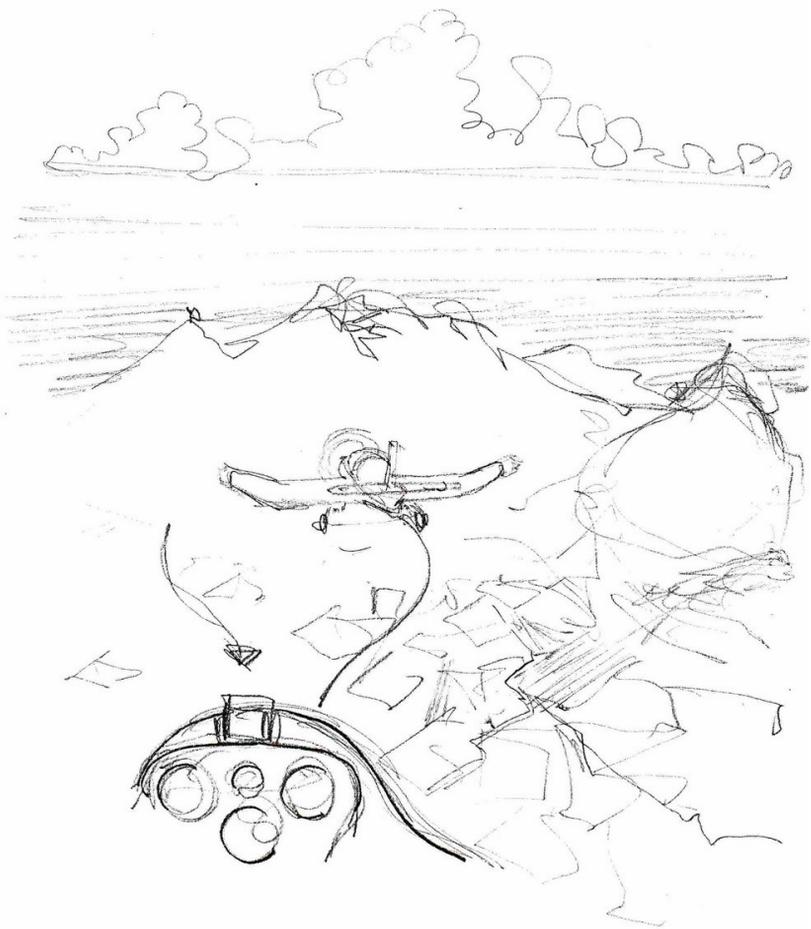
(1) *Marchingegni caratterizzati da lame che, fuoriuscendo dalle ali, riducono drasticamente la capacità dell'aliante di sorreggersi nell'aria.*



Il Nulla m'inghiotte e il mondo finisce contro il plexiglass della capottina.  
E' tornato il freddo dell'inverno.  
Non vedo, ma le mani rimangono ali. Maestose.  
Concentratissimo, continuo a salire.  
Il Cerbero si avventa nuovamente contro di me e le mie ali, mi spinge, prova a capovolgermi. Il suo alito rantola rabbioso addosso alle bocchette d'aerazione.  
Lo affronto.  
Gli resisto.  
Poi, il suo latrare si fa flebile, fino a perdersi nelle nebbie.

*Duemila metri*

A tratti aumenta la luminosità.  
A tratti, si aprono fugaci finestre di cielo, che interrompono il Nulla.  
Entro in una di queste.  
Contornato da volute bianchissime, prende forma un tunnel le cui dimensioni sfuggono alla percezione. Il lembo d'azzurro che sembrava brillare vicino, si è allontanato su uno sfondo sconosciuto.  
Percorro con soggezione quell'imponente antro, attento a non urtare le sue pareti, come se temessi che il vapore, nel frattempo, avesse potuto tramutarsi in pietra.  
Improvvisi e intensi, m'investono fasci di luce.  
E' stupore.  
Mi aspetto quasi di vedere "Lui".  
Adesso manca solo il prorompere di un'orchestra d'ottoni.  
Ma forse c'è anche quella.  
Mentre l'ala fende il poderoso fianco della nuvola, sotto, lontana e illuminata dall'ultimo sole del tramonto, è apparsa, umida, tutta la vallata.



**OGGI**  
(seguito)

**28 giugno 1990**

**ORE 14.07**

Un piccolo strattone mi richiama alla realtà e mi avverte che il traino ha ormai messo in tensione il cavo che ci congiunge.

Guardo un compagno di volo che, in piedi, di fronte all'estremità dell'ala sinistra, attende un mio cenno che lo autorizzerà a sollevarla, facendo assumere all'aliante la posizione di "pronto per il decollo".

Ascolto il motore dell'aereo aumentare progressivamente il rombo e mi preparo a mantenere le ali in equilibrio sull'unica ruota ventrale, nell'attesa di raggiungere una velocità sufficiente a trasformare quell'oggetto, a terra così ingombrante e impacciato, in un superbo e agilissimo volatore.

Dopo alcune decine di metri, mentre il traino arranca ancora con le ruote sulla pista, gravato dal non indifferente peso del rimorchio, già mi libro nell'aria a pochi palmi dal suolo.

Il volo è iniziato.

Completamente adagiato nel sedile anatomico reso morbido dal paracadute che indosso, più simile a un cuscino che a uno strumento d'emergenza, seguo docile il traino che mi sta portando in prossimità dello "Sterparo", la prima "protuberanza" a ridosso del campo d'aviazione.

Guardandolo, sorrido, ricordando la volta che, appena tornato a casa, provai l'esigenza spasmodica di riportare per scritto le sensazioni dell'ultimo veleggiamento.

*Cronaca Seconda*  
**Di corsa al nido.**

Se continua così, quella di esprimere per scritto le impressioni di volo sta diventando una consuetudine!

Finirà che mi converrà cominciare con: "Caro Diario".

*Seicento metri.*

Ho sganciato il cavo di traino poco sopra la testa calva dello "Sterparo", battuta dal sole primaverile.

Mentre viro per allontanarmi dalla scia dell'elica, scruto il cielo avaro di suggerimenti: l'assenza delle vaporose nubi, che normalmente indicano dove invisibile e maestosa sale l'aria amica, m'induce a ritenere che oggi, forse, dovrò accontentarmi di "galleggiare" sugli aliti dei dieci nodi di vento da Sud -Ovest, che risalgono il costone brullo.

Scivolo verso la parete ed ecco, subitaneo, il fremito dell'aria che sale.

Osservo altre ali chiudere l'ascendenza in bellissime spirali e far quota in pochi attimi.

Mettiamoci al lavoro, seguiamole!

M'inclino stringendo sempre più la virata.

Sto salendo, non rapidissimo, ma sto salendo.

*Ottocento metri.*

Inizio a spostarmi lungo i pendii dove il vento, che vi s'inerpica, mi sostiene in una continua altalena di fruscii. A tratti, l'aria rotola sotto le ali, scomposta e frizzante come la schiuma di un'onda che frange.

Tesso spirali sullo sfondo di Tivoli che, a ogni sorvolo, lascia scoprire nuovi piccoli segreti, nuovi scorci pittorici.

*Novecento metri (non senza fatica).*

E' arrivato il momento di cercare altri percorsi e di allontanarmi dagli spazi conosciuti per assaporare il piacere della scoperta.

Raggiungo il luogo dove, ben più alto, veleggia il mio amico Saro.

Vederlo, m'infonde la certezza che potrò salire anch'io.

Stiamo volteggiando su una nuova valle. Il profilo roccioso dello Sterparo la separa da quella dell'aeroporto.

Perfettamente a mio agio, avvito le ali nell'aria, sicuro di potermi accodare al mio amico in pochi istanti.

Invece.....

*Settecento metri.*

Con decisione, provo a tornare sui luoghi dove, poco prima, avevo fatto quota.

Attendo fiducioso di incontrare un'ascendenza.  
Il variometro e l'altimetro mugolano che continuo a scendere.....e rapidamente.

*Seicento metri.*

Ora l'attenzione è massima.  
Non so perché abbia permesso alle mie ali di abbassarsi tanto.  
Vedo Sarò conservare tranquillamente la sua quota.  
Devo capire in fretta!  
I ragionamenti si fanno veloci:  
«Forse è cambiata la direzione del vento.  
Forse sono entrato nella discendenza di sottovento al monte.  
Eppure, da qualche parte si deve pur salire!».  
Il profilo roccioso dello Sterparo sta elevandosi e minaccia di nascondermi la via di ritorno al campo d'atterraggio.

*Cinquecentocinquanta metri*

In pochi istanti, passo dall'estasi dell'abbandono a mille volteggi, all'oppressione imposta dall'assoluta necessità di attuare un'azione immediata e precisa.  
Tento ancora un'ultima spirale.  
Il variometro indulgia nel confermarmi che, forse, sto salendo.  
E se poi non salgo?  
A quella distanza dal campo, ritengo molto pericoloso perdere anche un altro solo metro d'altezza.

*Cinquecentocinquanta metri, a scendere.*

Lentamente lo Sterparo si erge oltre il musetto dell'aliante, chiudendo l'unica porta che conduce al Nido.

Sono teso. Ora credo che sia rimasta una sola soluzione: infilarmi dritto per dritto nello stretto canalone che taglia il monte e che, forse, rappresenta l'ultima via di rientro al campo.

Ma non è una buona scelta: perdo tre metri d'altezza al secondo. Se continua così, in un solo minuto, sarò centottanta metri più in basso e i miei errori, qualunque siano stati, diventeranno irrimediabili e fatali.

Il sole devasta l'abitacolo. L'aria è surriscaldata, irrespirabile.

Questa volta, ammesso che potesse insorgere in me il desiderio di ammirare le ripide pareti della fenditura, arrampicate da una fitta vegetazione, non dovrei guardare in basso: le pareti mi stanno scorrendo di fianco, vicinissime.



Questa volta, ammesso che potesse insorgere in me il desiderio di ammirare le ripide pareti della fenditura, arrampicate da una fitta vegetazione, non dovrei guardare in basso: le pareti mi stanno scorrendo di fianco, vicinissime.

Non rimane che continuare ad andare diritto, mantenendo il centro di quella "V" naturale.

*Meno di quattrocento metri.*

Il canalone aumenta la sua pendenza e, finalmente, entra nella valle dell'aeroporto.

C'entro anch'io.

Ho perso molta più quota di quanto avevo ipotizzato: il Nido è ancora a una decina di chilometri e sto volando, in pratica, rasoterra.

Respiro trattenendo continuamente il fiato come se, così facendo, pesassi di meno e aiutassi le mie ali a galleggiare meglio.

Non sono più sicuro delle mie valutazioni, ma non devo arrendermi.

Cerco affannosamente qualunque indizio che mi suggerisca la presenza di una corrente ascensionale.

Vedo la cava di pietra alla base dello Sterparo avvolta dal polverone di un brillamento appena avvenuto.

Ho la sensazione che la polvere salga in maniera decisa. Forse il surriscaldamento, indotto dai raggi del sole sulla pietra viva, ha innescato la formazione di una colonna d'aria calda che sta salendo.

Faccio immediatamente rotta su quella probabile ascendenza.

*Trecentocinquanta metri (relativi alla quota della pista, ma in realtà sempre più rasoterra).*

Dopo tanto, ecco l'amichevole fremito!

La discesa è momentaneamente arrestata.

Ma non c'è granché o forse dovrei decidermi a tessere spirali strette, strette.

Ci rinuncio. La terra è troppo vicina, non esistono più margini per ulteriori errori e una dura cava sarebbe sicuramente il posto meno adatto per adagiarmi il mio delicato ruotino ventrale.

Punto verso il centro valle, dove c'è il Nido.

*Trecento metri.*

Ascolto la comunicazione della nostra Torre di Controllo a un altro aliante pronto per il decollo: «Venti da Sud-Ovest, tredici nodi.».

*Duecentocinquanta metri ...in diminuzione.*

Apprendo così che la direzione del vento non è mai cambiata ma che, in compenso, è aumentata la sua intensità.

In aria calma potrei percorrere circa cinque chilometri, quindi, ho poche speranze di coprire i sei o sette che mi separano dalla pista. Se tengo conto anche del vento contrario, in pratica, non ne ho nessuna.

*Duecento metri (molto rasoterra).*

Durante il corso di pilotaggio, ci avevano insegnato che, nell'eventualità di trovarsi lontani dal campo ed incapaci di riconquistare una quota di sicurezza, una volta raggiunti i cinquecento metri di distanza reale dal terreno, avremmo dovuto preoccuparci di utilizzare questa altezza esclusivamente per cercare il campo più adatto per un atterraggio d'emergenza.

Io invece, sto razzolando rasoterra da diverso tempo e mi sto rifiutando di accettare la realtà e di applicare gli insegnamenti ricevuti.

Ma ecco l'inaspettato.

Un fremito s'insinua nelle ali.

...quelle piccole, piccolissime e sempre ignorate gibbosità del terreno!

...piccoli rialzi che preludono all'imponenza del monte Gennaro!

...vento birboncello che vi rimbalza e gorgogliando risale, a suo piacimento, nel cielo!

*Centottanta metri*

*Duecento metri*

*Duecentocinquanta metri*

*Trecento metri*

*Trecentocinquanta metri*

«Ma guarda un po'!...

...quasi, quasi potrei iniziare un nuovo volo!».

Tuttavia, nell'abitacolo ristagna ancora un'aria particolarmente afosa.

Che sudata!

Dirigo verso la Torre di controllo, senza che insorgano ulteriori apprensioni.

Al Nido ci torno!

*Verticale della Torre di Controllo:*

*Quattrocento metri.....tendente a salire.....*

«E' il colmo !

Fuori i diruttori, se adesso vuoi scendere, bello mio !».

**OGGI**  
(seguito)

**28 Giugno 1990**  
**ORE 14.13**

Intanto il traino, superato lo Sterparo, mi sta trasportando verso il monte Morra.

Il sole estivo picchia nell'abitacolo, facendomi desiderare l'ombra delle soffici nubi che vedo dipinte, in buon ordine e in un cielo turchino, dalla mano di un incomparabile Artista.

Presto sarò con loro.

Sgancio il cavo che mi congiunge al traino e lo osservo scendere veloce verso il Nido, libero del suo fardello,.

Sotto di me, scorre lento il pianoro roccioso del Morra, dove una croce improvvisata con i resti di un aliante, testimonia una fatale evoluzione d'eventi.

Le mie magnifiche ali solcano l'aria, radendo gli strapiombi irti di vegetazione.

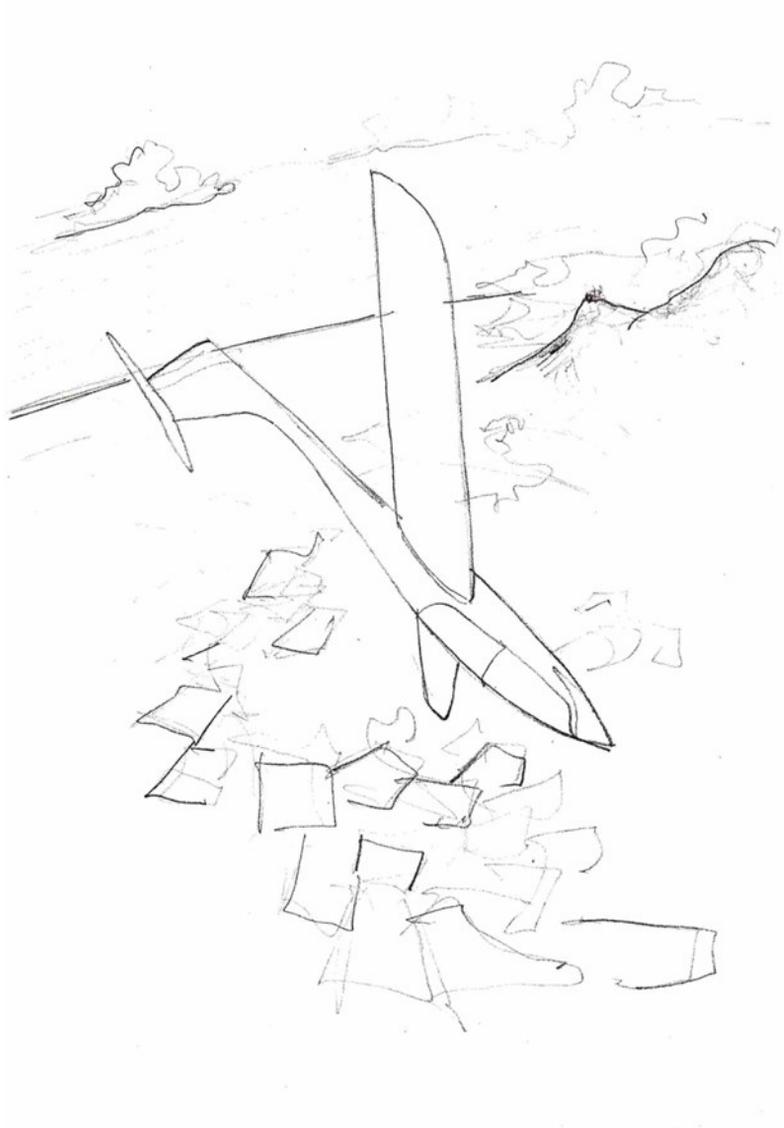
Immagino il sibilo maestoso che si lasciano dietro e che tanto mi colpì quando lo udii per la prima volta.

Quel giorno, ai margini della pista, stavo attendendo ansioso il mio battesimo del volo a vela, quando un aliante, ormai in dirittura d'atterraggio, si gettò inaspettatamente in una picchiata vertiginosa fino a pochi palmi dal nastro d'asfalto, per poi proseguire velocissimo verso la sua estremità, continuando a fargli il pelo.

Seguii la manovra con il fiato sospeso perché era chiaramente troppo veloce per riuscire ad atterrare ed a fermarsi.

Improvvisamente si sollevò e, passandomi radente sopra la testa, s'inerpicò nuovamente nel cielo, lasciandosi dietro quel sibilo profondo, armonico, espressione di potenza e d'ardimento.

E mi si accapponò la pelle....



*Cronaca Terza*  
**Prime giravolte.**

Non posso dimenticare quella prima volta che devo aver lasciate incise nel cielo mille scie melodiose, confuse con i suoni gioiosi degli altri uccelli e che ebbi la necessità di fissare così, appena tornato a casa:

«Chissà se sto scrivendo un libro!  
ma del resto anche oggi....».

Fuori, tutto è inondato dal sole.

Ho abbandonato il traino da due ore e sono ormai di rientro, sulla verticale del campo, con una riserva di "carburante" notevole: oltre mille e trecento metri di quota.

Che occasione!

Si sta facendo strada un'idea che la mano stenta ad eseguire, perché il solo pensiero comporta un aumento delle pulsazioni.

Mi guardo attorno: non c'è nessun altro aereo.

Stringo i cinghiaggi.

Il Mondo, ignaro della mia esistenza, scorre sotto calmo e silenzioso; percepisco solo il sereno fruscio dell'aria che rade la bocchetta d'aerazione.

Cloche avanti!

Ubbidiente, il musetto dell'aliante sprofonda sotto l'orizzonte e il cielo vola via verso l'alto lasciando il suo posto alla terra.

Il fruscio aumenta: 100,120,140,170 chilometri orari.

Diventa sibilo.

Richiamo la cloche e, come una barca che cavalchi enormi marosi, il musetto riemerge inerpicandosi verso la volta celeste.

Intorno vedo solo l'azzurro graffiato dai riflessi del sole sulla capottina trasparente.

La velocità decresce rapida.

Il fruscio si è fatto flebile.

Do piede destro. (2)

Sono quasi fermo.

Non sento più il mio peso.

L'ultimo anelito gorgoglia e si spegne.

Per lunghissime interminabili frazioni di secondo, rimango appeso con la prua al cielo.

*(2) Premendo il pedale di destra si costringe la prua a orientarsi verso quella direzione.*

Ma ecco che lentamente m'inclino.

Inizio a precipitare di lato.

Trattengo il respiro.

Il tempo non si decide ancora a scorrere.

Guardo l'ala che sembra decisa a infilzare i campi; l'altra è intagliata nell'azzurro.

Sento addosso il peso dell'aliante che, come se fosse animato da vita propria, con un colpo di coda, indirizza rapidissimo la prua contro la Terra.

Richiamo la cloche per arrestarne la picchiata; ora il tempo scorre incalzante. Il fruscio aumenta fino a ritornare sibilo: 80,100,120,140,170 chilometri orari raggiunti quasi istantaneamente. Poi, mentre riconquisto la pesantezza del corpo, la terra scompare nuovamente per lasciare il posto al cielo.

Do piede sinistro.

Ancora una volta tutto rallenta. La prua è nuovamente appesa.

Lunghi, gradevoli attimi nei quali attendo il sapore dello sprofondare, aspetto di veder comparire, di fronte, la terra e di ricongiungermi con la gravità che mi comprimerà contro il sedile.

Ed immagino la mia scia divenire sibilo profondo, espressione di armonia e di potenza.

E ancora giù per quelle morbide e vaporose valli e poi su per gli eteri pendii, accompagnato dal suono melodioso del vento.

..e ancora...

..e ancora...

*Cronaca Quarta*  
**Il primo volo di "linea".**

Mi domando se condividere il volo con un amico alla sua prima esperienza e farmi carico delle sue malcelate perplessità, potrà procurare particolari piaceri.

Mentre gli illustro le caratteristiche delle ali sulle quali stiamo per salire, evito di dare tutte quelle spiegazioni eccessivamente dettagliate sull'uso del paracadute, che spesso avevo sentito enfatizzare da altri piloti, con lo scopo d'infondere all'ospite un anticipo d'emozione e di garantirsi la sua rispettosa attenzione.

Nonostante alcuni atteggiamenti del passeggero tradiscano un minimo di tensione, mi auguro che sia contento di alzarsi in volo almeno quanto lo sono io di portare lui.

Oggi potrò dimostrare non tanto le mie capacità, come si potrebbe credere, ma la fattibilità del sogno più antico, diventato realtà accessibile a chiunque, senza falsi miti.

Il traino ha già iniziato a rullare: l'aria ci avvolge immota, nel suo grigiore invernale. Senza un sobbalzo, l'aereo ci sta portando in quota rimanendo, secondo gli accordi, in prossimità del campo la cui vista contribuirà certamente a mantenere sereno il mio ospite.

Benché manchi il sole ad innaffiare tutto di brio, spero che l'amico possa ugualmente apprezzare la morbidezza dell'aria e la maestosità, quasi schiva, della Terra che ci scorre sotto silenziosa.

Abbiamo sganciato il cavo e siamo ormai liberi di tessere ovunque le nostre spirali, anche se, stante le condizioni d'assoluta calma, non potremo salire ulteriormente.

Quando sono solo, cerco di estendere i sensi oltre l'abitacolo, così da credere di intuire e comprendere l'invisibile che mi circonda, fino a sentirmi non soltanto nell'aria ma parte dell'aria stessa.

Questa volta i fruscii non accompagnano soltanto me.

Mi accorgo di non "abbandonare" neanche per un attimo il mio passeggero e di parlargli continuamente per aiutarlo a percepire le sensazioni del volo con la maggiore serenità possibile.

Nella fuggevole brevità di questo volo, vorrei renderlo partecipe di tutti quei sapori che io ho potuto apprezzare in tempi ben più lunghi.

Adesso è giunto il momento di cedergli i comandi.

Sembra un po' una cerimonia dei tempi andati: non è ammissibile che un ospite esca dalla mia casa senza aver accettato di sedersi alla mia mensa e scambiato, con un brindisi, l'augurio di prosperità.

Ora il passeggero sono io!

Pur non vedendolo, avverto la tensione con la quale l'amico, dal seggiolino posteriore, s'arrabatta ad applicare i sintetici insegnamenti di pilotaggio appresi poco prima.

Percepisco l'emozione che lo assale ogni qual volta le ali rispondono con accentuati volteggi alle manovre che, certamente, lui aveva inteso impartire in modo ben più misurato.

Sento il mio sedile che prova a sgusciare via e appuro definitivamente il detto che un aereo si pilota con il fondo schiena: bastano, infatti, modeste imprecisioni di pilotaggio per far sì che le natiche s'irrigidiscano nel tentativo di contrastare la sensazione di scivolare fuori dall'abitacolo.

Un pensiero va ai miei istruttori per la stoica pazienza che, solo ora capisco, hanno dimostrato rinunciando a farmi notare tutte le contrazioni che devo aver causato ai loro glutei.

E mi sorprende a scoprire che volare è comunque piacevole.

Nella vita quotidiana, l'abitudine ha lentamente fiaccato la capacità di assaporare il consueto, per quanto gradevole possa essere apparso la prima volta.

Nel volo, invece, basta poco per sfumare il conosciuto di quel tanto sufficiente a rinnovare l'apparire delle cose; così anche l'ennesimo veleggiamento sul Nido riesce a sembrare una storia nuova, come nuovi sono sembrati quei venti minuti trascorsi con un amico di sempre

*Cronaca Quinta*  
**A scuola.**

Senz'altro, il mio primo volo scuola fa storia a sé.

Dopo essermi recato molte volte al campo d'aviazione di Guidonia con la speranza, sempre disillusa, di riuscire a salire su di un aliante in veste di passeggero, decisi di risolvere il problema iscrivendomi al corso di conseguimento dell'abilitazione di pilota.

Nei giorni che seguirono, lessi e rilessi il manuale teorico-pratico, che mi era stato fornito, fino a provare la convinzione di essere già stato seduto in cabina di pilotaggio.

Credo doveroso illustrare i rudimenti che mi ero ben impressi in mente:

*Un aliante biposto ha i sedili in tandem ed entrambi sono dotati degli stessi comandi e strumenti di navigazione.*

*L'allievo o il pilota, occupa il posto anteriore, mentre il passeggero o l'istruttore, quello posteriore.*

*I comandi sono costituiti da due pedali, destinati a far muovere il timone direzionale di coda: premendo quello destro, la prua si orienta in quella direzione, viceversa premendo il sinistro.*

*Al centro della cabina, fra le ginocchia, è infissa una leva (barra o cloche): spostandola lateralmente si ottiene l'effetto di inclinare le ali da quella parte, mentre portandola in avanti s'imposta la discesa (picchiata), e tirandola indietro la salita (cabrata).*

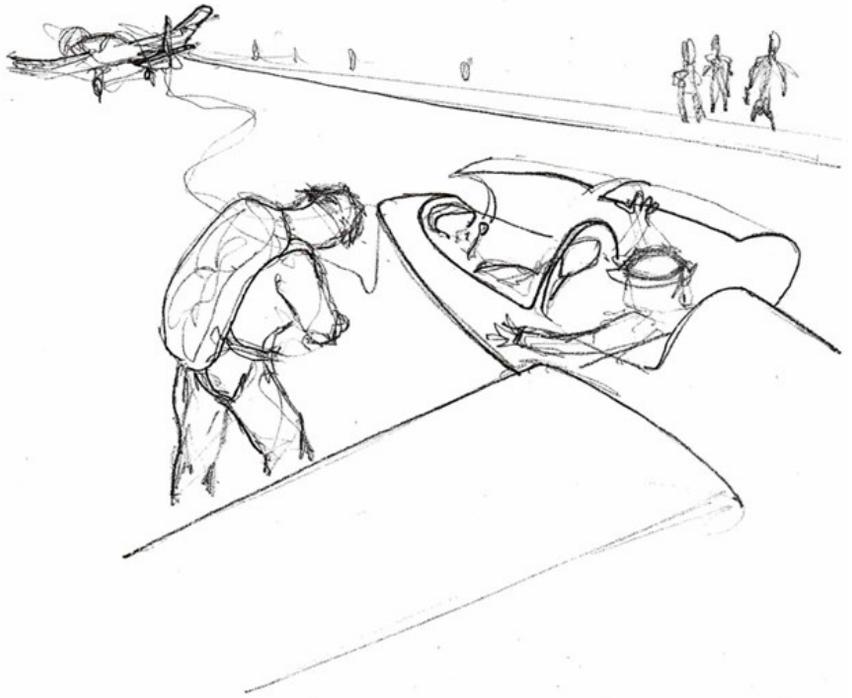
*Il pilotaggio avviene coordinando opportunamente lo spostamento dei comandi.*

*L'aliante è trainato in volo da un aereo a motore tramite un apposito cavo. Il cavo dovrà essere sganciato dall'aliante o, in caso d'emergenza, potrà essere sganciato anche dall'aereo-traino.*

*Nella fase di decollo, in particolare, si deve ben ricordare che manovre errate dell'aliante potrebbero coinvolgere in un incidente, anche l'aereo che lo traina..*

*Per l'aliante è quindi doveroso:*

*- mantenere sempre l'asse della pista.*



*Nel caso, non improbabile, in cui l'aliante tenda a fuoriuscire dalla pista, occorrerà sganciare tempestivamente il cavo di collegamento per evitare di causare anche la fuoriuscita dell'aereo.*

*- non elevarsi sopra al traino.*

*Ciò comporterebbe il suo sollevamento per la coda, con il rischio di farlo schiantare a terra.*

*Nell'eventualità di tale elevazione, sganciare immediatamente il cavo.*

*Durante il volo al traino, è necessario manovrare in modo tale che l'aliante rimanga perfettamente allineato all'aereo, ed in particolare, non venga a trovarsi più basso.*

*Nell'evenienza, l'aliante entrerebbe nella scia dell'elica e le notevoli turbolenze causerebbero la sua repentina perdita di quota con il conseguente coinvolgimento dell'aereo stesso.*

*Una volta in volo autonomo, se all'aliante accadesse di rallentare (volontariamente o accidentalmente) la velocità fino a raggiungere quella minima necessaria per sostenersi in volo, si produrrà lo "stallo".*

*In tale situazione, la maggior parte degli alianti si getterà automaticamente in picchiata, per riacquistare una velocità idonea a sostenersi nuovamente.*

*Se lo stallo dovesse verificarsi in concomitanza con altre manovre, molto probabilmente, si originerà la "vite" (le ali precipiteranno avvitandosi letteralmente nell'aria).*

*Inutile dire che tali evenienze devono essere categoricamente evitate, specie in prossimità del suolo. Etc...etc...*

Giunto finalmente il giorno del mio primo volo e nell'attesa che un istruttore m'introducesse nell'argomento "pilotaggio", stavo osservando un aliante in procinto di entrare nel circuito di atterraggio che lo avrebbe portato, entro breve, a posare il ruotino sulla pista.

...ed ecco che tuona imperiosa la voce dell'istruttore, Signor Verde, (oggi un caro amico, che incontro sempre con gran piacere):

«Avanti il prossimo!

Via di corsa, prima che l'aliante in atterraggio sia troppo avanti con la sua manovra!

Forza, che ce la facciamo a decollare!».

Dopo essermi guardato intorno, scopro di essere "il prossimo".

Avevo immaginato un prologo diverso, quasi un corteggiamento durante il quale un istruttore avrebbe dovuto rassicurarmi ed infondermi certezze.

Invece, trafelato, mi trovo a spingere delle ali sconosciute, dalla loro posizione di parcheggio sull'erba alla pista d'asfalto, con gli occhi incollati sulle altre ali che continuano avvicinarsi.

Con le orecchie piene di "sbrigati, forza, svelto", m'improvviso contorsionista nell'indossare un paracadute, per la prima volta.

Accaldato, nonostante il novembre avanzato, riesco, con qualche fatica, ad entrare nella tanto desiderata cabina di pilotaggio.

Con un mezzo sorriso, racimolo un po' di parole per esprimere l'apprezzabile risultato all'istruttore che, di contro, m'interrompe con un ennesimo:

«Svelto!

Avvisa la Torre che sei pronto al decollo.».

Tutte le mie letture del manuale di volo crollano: non so esattamente né che cosa si deve dire, né come funziona la radio.

Il pilota dell'aereo-traino, considerato che c'è un aliante nel circuito d'atterraggio, ci strappa sollecito.

E' difficile credere che io stia per volare. Provo un attimo di sbigottimento non tanto perché sto per raggiungere un sogno, quanto perché non immaginavo che sarebbe accaduto così in fretta e senza aver avuto il tempo di familiarizzare con i comandi e con gli strumenti, in una "fiction" a terra.

Cerco di riprendermi e faccio un consistente sforzo per concentrarmi.

Anche se immagino che, da dietro, l'istruttore fingerà di lasciarmi i comandi, desidero fargli vedere che "io so", che potrei quasi farcela da solo.

Mi suggerisco:

«Fai vedere che sai che si deve mantenere l'asse della pista!».

Ma Verde, che non era mai stato zitto un attimo, continua imperterrito con la voce tra il burbero e il faceto:

«Tu sai come si pilota un aliante?».

Tentando di apparire spiritoso e disinvolto, rispondo invece con una voce un po' strozzata:

«Eehh! L'ho letto questa notte sul manuale!».

E Lui:

«Perfetto! Allora, forza: spingi il piede destro».

Più che mai confuso, eseguo l'ordine.

L'aliante s'indirizza deciso verso il bordo destro della pista.

E Verde:

«Guarda il traino!».

Vedo che il cavo gli sta tirando la coda dalla parte nostra con il risultato di indirizzarlo verso l'altro bordo.

Arrivano altri ordini...

«Svelto! Piede sinistro!».

Eseguo solerte, perché ormai ci siamo paurosamente avvicinati alla banchina erbosa che separa la pista dai prati.

Per tutta risposta, l'aliante inizia a barcollare verso la banchina opposta. Contemporaneamente ci solleviamo anche in volo.

Siamo ben più alti di un metro da terra, qual dovrebbe essere, e sotto di noi inizia a scorre l'erba, anziché l'asfalto.

L'aereo che ci traina continua ad arrancare con le ruote sulla pista, scodinzolando una volta a destra ed una a sinistra.

Faccio i miei bravi sforzi per rimanere lucido e non trattengo un'esclamazione:

«Altro che mantenere l'asse della pista! Qui stiamo zigzagando come le lepri!».

E Verde, ridendo:

«Hai visto? Hai capito?»

Hai compreso che ci sono ampi margini per recuperare errori?»

Comunque, non si pilota così!

Dalla prossima lezione, dovrai considerare l'asse della pista come se fosse un binario!».

Anch'io sorrido timidamente e mi sento un poco più sollevato: se non altro, è chiaro che cosa stavamo facendo!

Intanto la Terra si sta allontanando.

Ma è decisamente un giorno di scuola e l'istruttore continua:

«Sollevati sopra al Traino!».

Eseguo con soddisfazione perché è certamente più facile spostarsi che stare perfettamente allineati dietro la sua coda.

Guardo il Traino scomparire sotto il mio musetto, ma non accade granché.

Nuovo Ordine:3

«Abbassati sotto di lui!»

Eseguo: adesso vedo l'aereo che ci traina alto sopra di noi.

Improvvisamente tutto è scosso da tremiti e da sussulti che rendono difficile parlare con voce ferma.

Le ali non vogliono più saperne di volare,.....ma non precipitiamo. Né noi, né il traino.

Ancora la voce di Verde:

«Esci dalle turbolenze dell'elica. Svelto!»

Tiro a me la barra, ma l'aliante stenta a risalire e continua a sbalottarci.

Abili intervengono le mani di Verde, che ovviamente avevano controllato segretamente il volo fino a quel momento e, dopo pochi istanti, siamo nuovamente allineati con la coda dell'aereo.

Non posso certo dire di essere riuscito e acclimatarmi.

Sto per introdurre un qualunque argomento utile per scaricare un po' di tensione e familiarizzare con lo "Sconosciuto" che da dietro sciorina ordini a non finire, che ne arriva un'altro.

«Sgancia il cavo!».

Penso velocemente al manuale, ma individuo il marchingegno di sgancio, quando Verde l'ha già tirato.

Libero dal vincolo che mi legava all'aereo, sono finalmente in volo con un aliante! E, finalmente, arriva un ordine inequivocabile!

«Prova ad andare diritto, mantenendo la velocità costante: novanta chilometri l'ora.».

Metto tutta la mia buona volontà nel cercare di assecondarlo anche negli ordini successivi con i quali mi chiede di fare una virata a destra e una a sinistra sempre mantenendo inalterata la velocità (cosa, credetemi, solo apparentemente facile).

Verde mugola un "bene, bene" d'incoraggiamento e prosegue:

«Sai provocare uno "stallo" e uscirne?»

Un po' a corto di battute, ripeto la risposta data prima:

«Eehh! L'ho letto questa notte sul manuale!».

Mentre, con qualche esitazione, tiro a me la cloche per portare l'aliante lungo una salita che lo rallenterà fino a raggiungere una velocità così bassa da non poter più volare, l'Istruttore, sghignazzando, inizia a battere una mano sull'altra ed i piedi sul pavimento dell'abitacolo, per farmi capire che non sta partecipando al pilotaggio.

Mi raggelo, proprio nel momento in cui le ali entrano in stallo.

Da una posizione tendente a salire, avverto prima uno spintone dietro la schiena, poi l'aliante si getta in una picchiata a capofitto: la prua sprofonda e mi vedo balzare dritta in faccia la Terra che, impegnato a pilotare, non avevo più guardato, dimenticandone l'esistenza.

Sgrano gli occhi e serro le mascelle, tirando a me la cloche, più con l'istinto che con il ragionamento. Ubbidiente, l'aliante interrompe la sua vertiginosa picchiata, riassumendo un volo orizzontale.

Benché la mia respirazione non abbia ancora ripreso un ritmo regolare, cerco di dire che, tutto sommato, mi sto divertendo.

Ma, Verde interrompendomi, incalza:  
«E sai anche uscire dalla vite?  
Provaci!».

Benché "leggermente" confuso, voglio dimostrare che la situazione è sotto controllo. Rallento le ali e, memore di ciò che ho letto sul manuale, do tutto piede sinistro, un istante prima dello stallo.

Da parte di Verde si ripete il rituale degli sghignazzi, dello scalpiccio e degli applausi.

Questa volta è davvero terrificante!

Alla sensazione di cadere a faccia avanti su di una Terra dai colori spenti del Novembre, si aggiunge una rotazione vorticoso.  
Contraggo anche gli addominali e sono di nuovo in apnea.  
Mi agito sui comandi e in pochi attimi torniamo in un placido volo orizzontale.

E' come se mi fossi appena alzato dopo una notte insonne!  
Ma il Signor Verde non concede tregua:  
«Bravo! Te la senti di ripetere lo stallo?».

Deglutendo, rispondo con un sintetico "Si", per timore che pronunciando una frase più lunga, si possa percepire una qualsiasi flessione della voce.

«Benissimo, lo eseguirò io. Tu dovrai solo battere le mani ed i piedi...e, mi raccomando! Stai ben attento a batterli...!».

Inizio quello strano rituale con un po' di disagio: non comprendo perché debba eseguirlo io.

Non ho certamente dubbi sul fatto che lui sia in grado di eseguire la manovra senza il mio aiuto.

La spiegazione non si fa attendere: la prua si solleva e le ali rallentano.

Mi accorgo che il mio non è proprio un applauso e che i piedi fingono di calpestare il fondo dell'abitacolo.

Avverto chiaramente che stiamo per stallare.

.....e mentre tuona con voce imperiosa:

«Continua a battere le mani e i piedi!»

comincia a ridere, ad applaudire e a scalpicciare, anche lui.

Nello stesso istante, precipitiamo.

Forse ho continuato a dare qualche colpetto, mano contro mano, ma certamente ho puntellato i piedi contro le pareti dell'abitacolo.

Ancora un tuffo verso Terra, lungo qualche interminabile istante e poi, inspiegabilmente, l'aliante ritrova autonomamente la strada per galleggiare.

Verde sta ancora ridacchiando, smanacciando e calpestando rumorosamente la cabina:

«Hai visto?

Ma allora, poco fa, sei stato tu a riportare l'aliante in volo, o ci ha pensato da solo?».

Rimango interdetto, indeciso se imputare i miei dilemmi alla dimostrazione inoppugnabile o a quel leggero stato di confusione che provo.

.....ripetiamo anche la vite con le stesse modalità di esecuzione.....

Adesso, Verde, parla calmo e paziente, il che è per me fonte di un immenso piacere, specie perché l'aliante veleggia finalmente quieto, permettendomi di riprendere un ritmo respiratorio più regolare.

«Allora hai capito?

Gli Alianti sono come gli uccelli!

Sanno volare da soli!

Però, per diventare un bravo pilota dovrai saperlo fare meglio di quanto già non sappiano farlo loro.».

E, quasi per premio, aggiunge:

«Comunque...bravo! Le manovre di recupero le hai veramente eseguite tu.».

Poi, paterno conclude:

«Adesso, che cosa facciamo?»

Con franchezza, il programma mi sembrava già sufficientemente intenso, tanto da non farmi desiderare altri insegnamenti.

Riesco a farfugliare solamente:

«Proprio non saprei!».

«Allora te lo dico io ! .....avverti la torre di controllo che stiamo per atterrare.....».

Non mi ero accorto che l'aria era "quasi finita" e che sotto di noi stava ormai scorrendo il nastro d'asfalto della pista d'atterraggio.

E pensare che, al momento dell'iscrizione, dicevano a tutti che il primo volo sarebbe stato di semplice ambientamento!

Ricordo ancora, che prima di scendere, cercai di guadagnare qualche secondo in più del necessario, fingendo di combattere con i vari cinghiaggi, per assicurarmi di avere il pieno controllo della voce e delle gambe.

Quello, fu un volo veramente importante!

Fin dai primi minuti dopo la sua conclusione, le sensazioni provate stavano radicandosi, facendomi nutrire una fiducia smisurata per quel mezzo elegante, forte ed, essenzialmente, affidabile.

Fiducia che mi accompagna tutt'oggi.

*Leggendo la storia del volo, non può non colpire l'ostinazione, apparentemente ottusa, con la quale l'uomo ha proseguito nel tentativo di librarsi in aria con infinito entusiasmo, nonostante gli eloquenti rottami di tragici insuccessi, in una continua alternanza di risultati, pagati spesso e nuovamente con il prezzo più alto: la vita.*

*Innumerevoli sono ormai le pagine che cercano di giustificare un'attività, in molti casi, non indispensabile per risolvere le necessità quotidiane.*

*Tuttora, alcuni mi lasciano intuire che, mentre è normale dare fatalmente per scontati i rischi di un incidente automobilistico durante uno dei tanti fine settimana, ritengono invece "sconveniente" correrne per volare.*

*Ma il volo soddisfa un'esigenza ancestrale.*

*Dopo millenni in cui l'uomo ha guardato in alto immaginando la sensazione di librarsi nell'aria, oggi il volo è disponibile a tutti.*

*E la realtà è superiore all'immaginazione.*

*Non occorrono particolari doti fisiche o d'ardimento: basta riflettere sul fatto che, per la prima volta, è possibile volare e che sarebbe un vero peccato transitare nel nostro tempo senza averci, almeno, provato.*

*Un caro amico, del quale godevo evidentemente la fiducia, visto che avevo appena conseguito l'abilitazione al trasporto dei passeggeri, decise di cogliere quest'opportunità, consentendomi di scrivere un'altra pagina.*

## SECONDA PARTE



*Cronaca Sesta*  
**Battesimo dell'aria.**

In verità, avevo iniziato ad approcciare il volo alcuni anni prima, in un clima completamente diverso, con i primi deltaplani costituiti da due tubi di alluminio disposti a croce, sui quali era cucito un telo che li faceva somigliare a un aquilone.

Si chiamavano "Ala di Rogallo", dal cognome dell'Ingegnere Francis, ed il cui uso era stato ipotizzato come sistema di rientro per le capsule spaziali, al posto di un normale paracadute.

Il pilota pendolava in posizione eretta, sostenuto da un'imbracatura appesa con una corda all'incrocio dei tubi e impartiva i comandi spostando il peso del corpo da una parte all'altra del trapezio che era collegato alle ali con un intreccio di cavi metallici.

Benché, a quel tempo, le altre discipline aeronautiche avessero già raggiunto gli attuali livelli di conoscenza sia tecnico-costruttiva che dei fenomeni meteorologici, il volo effettuato con queste ali, cominciava la sua avventura pionieristica, come se un setto impenetrabile lo dividesse dalle esperienze acquisite negli altri settori.

A quel tempo, non avevo ancora preso l'abitudine di fissare per scritto le mie sensazioni. Tuttavia, le conservo talmente vivide nel mio ricordo da poterle descrivere riguardando le immagini del filmato olografico inciso nella mia mente.

Non appena possibile, abbandonavo Roma per fare ritorno in Maremma, mia terra natale, dove mi aggregavo ai primi "volatori", letteralmente nutrendomi dei loro stati d'animo, ancor prima delle loro tecniche.

Solitamente, ci arrampicavamo sulle colline che fronteggiano il mare di Castiglione della Pescaia, risalendo, con un Toyota fuoristrada, le impervie cesse che tagliano la fitta macchia mediterranea per migliorarne la difendibilità, in caso d'incendi.

Sul tetto del fuoristrada era stato applicato il portapacchi e su questo era stata assicurata una "palanca" in legno di abete con la funzione di trampolino di lancio. La parte posteriore della vettura veniva, quindi, addossata al precipizio, appena sopra la vegetazione che foderava il pendio.

Non era facile né issare il deltaplano sul tetto, né stare in equilibrio sulla palanca con le ali in spalla, in attesa del vento favorevole che avrebbe

consentito al pilota di scattare in una corsa di soli tre passi e di gettarsi nel vuoto.

A volte non era solo questione di vento; ricordo il colloquio con un amico, già in assetto instabile sulla tavola, al termine del quale ero più sudato di lui.

Rivolto a me, che non avevo mai volato:

«Ma tu che pensi? Le condizioni di vento sono buone?».

Arrampicato sul predellino del fuoristrada per aiutarlo a sorreggere il delta-piano alla meglio, gli confermo che, secondo me, le condizioni sono favorevoli.

«Passami uno stecco, ho bisogno di masticare qualche cosa!

.....Comunque aspetto un attimo!».

Tenere fermo nel vento un "ombrellone" così grosso stando aggrappato con una mano allo sportello e con l'altra ai cavi del delta, diventa una fatica improba entro pochi minuti, senza considerare il rischio che una folata più forte avrebbe potuto prevalere sulle nostre forze, catapultando rovinosamente giù dal tetto, sia le ali che il mio amico. Lui continua:

«Tu, al posto mio, che cosa faresti? Ti lanceresti?».

Ed io:

«Io, al posto mio, mi sarei già lanciato.

Invece, al posto tuo, comincerei a pensare di scendere....».

Lui:

«Ho deciso di lanciarmi! Lasciami!».

Come mollo i cavi, lo vedo barcollare nel tentativo di ristabilire un nuovo equilibrio.

«C'è troppo vento! Aspetto ancora un attimo.

Passami un altro stecco, che questo è finito!».

La sua agitazione e la morsa che mi attanaglia lo stomaco, aumentano di pari passo.

«Dai, basta! Io scenderei. ».

«No, mi lancio.».

E lo fa.

Sono teso e accaldato.

La tensione non diminuisce di certo quando vedo che non compie nessuna manovra per evitare un albero, finendo poi nei cespugli di macchia mediterranea.

Inforco il Toyota e mi precipito a recuperarlo, con la speranza che non si sia fatto nulla di grave.

Il mio era un "lavoro" difficile: dovevo prestare assistenza a tutti e subivo lo stress di assistere a dei lanci effettuati in condizioni ambientali proibitive e ad altri ugualmente mozzafiato, sebbene eseguiti in condizioni ideali.

C'è da dire che il concetto di rischio è strettamente soggettivo: la capacità di fronteggiare un evento è, infatti, diversa da persona a persona.

Perciò accadeva (e accade tuttora), che molti voli apparentemente azzardati si svolgessero sostanzialmente con maggior sicurezza rispetto ad altri effettuati in un clima di prudenza, ma in una situazione emozionale confusa.

Dopo che tutti i piloti si erano lanciati, ne seguivo il volo per individuare il luogo del loro atterraggio, per poi correre a rotta di collo a recuperarli iniziando da quelli che ritenevo avessero impattato più duramente.

Alcuni, immancabilmente, non riuscivano a raggiungere il campo previsto per l'atterraggio, finendo sugli alberi o in mezzo ai rovi e rendendo il recupero delle ali davvero faticoso.

Ricordo che rimanevo letteralmente sbigottito nel vederli poi correre, come se niente fosse, verso le loro auto piene di tubi di alluminio e ricambi vari, riparare i danni e ripetere, imperterriti, un'identica esperienza.

Fatto è che, d'estate, maglietta e pantaloncini rendevano più facile riconoscere un veterano: era chi mostrava più cicatrici di ferite suture.

Quasi un'immagine da mondo della celluloide: quella del mercenario pieno di tatuaggi.

I meno convinti, assaggiate le prime botte per terra, desistevano.

Io sognavo a mia volta la possibilità di librarmi nell'aria, anche se non era poi così facile accettare che il volo dovesse essere affrontato solo con tanto entusiasmo, improvvisazione, una buona dose di cerotti e pezzi di ricambio.

Ciò nonostante, in due domeniche consecutive divenni inaspettatamente proprietario di un'attrezzatura completa: un veterano, dopo l'ennesimo appollaiamento sulle frasche maremmane, costato ore di lavoro per tirare giù "uomini e mezzi", qualche graffio e litigi in famiglia, decise di appendere al chiodo le sue ali che aveva acquistato di seconda mano da uno dei primi campioni del settore.

Avevo il mio delta!

La domenica successiva, un ferragosto, rimediai anche l'imbracatura con relativo paracadute d'emergenza.

Quel giorno, ancora a Castiglione della Pescaia, organizzammo una manifestazione in piena regola, con la partecipazione di un paio di manciate di piloti, provenienti da mezza Italia.

Il mio compito era, come al solito, quello di dare assistenza sul campo di atterraggio nel quale si sperava giungesse la maggior parte dei piloti e, credetemi, dire "si sperava" non si dimostrò un eufemismo: molti di quelli non locali, si dispersero nelle macchie o sulle pinete.

Fra tutti, ebbe rilevanza l'atterraggio dell'amico Claudio.

Stavo sorvegliando le sue ali che erano ormai bassissime e prossime al campo ubicato a fianco della strada litoranea, quando mi rendo conto che Claudio prosegue nell'intento di mettere i piedi dove previsto, ignorando l'elettrodoto che gli preclude l'atterraggio.

Fu una scena da "Mondo Cane", un vecchio film, forse dimenticato, ma che ai suoi tempi fece scalpore per la crudezza delle immagini.

Claudio prese in pieno i fili.

In un mare di fiamme e scintille, precipitò in mezzo al traffico veicolare di ferragosto.

Questi amici miei avevano la proprietà di tenermi sempre in uno stato di continua ansia!

Fui il primo ad arrivare, ansimante e trafelato, sul posto.

I cavi elettrici stavano ancora sfrigolando e serpeggiando sull'asfalto.

Il deltaplano sembrava un ombrellone chiuso su Claudio: da sotto spuntava una mano che tastava affannosamente il terreno alla ricerca degli occhiali da vista.

Solo allora la tensione iniziò ad affievolirsi.

Gli dovettero ricucire la punta del naso, asportata dal sottogola del casco, volato via con la botta tremenda.

Per qualche domenica non ci facemmo più vedere a Castiglione e comunque cambiammo campo di atterraggio.

Quando, qualche tempo dopo, andai a far visita a Claudio, mi fece vedere il suo album di fotografie dedicate al volo.

L'ultima pagina, intitolata "FINE", era occupata da un ritaglio di giornale: "Deltaplano lascia al buio tutta la costa, il giorno di ferragosto".

...ed il seguente, aggiungo io.

In compenso avevo ereditato l'imbracatura ed il paracadute d'emergenza di Claudio.

Le macchie di sangue, che li insozzavano (e che non avevo tolto perché dubitavo di esserne capace, senza sconvolgere l'insieme di fili e di veli ben ripiegati del paracadute), con il tempo divennero sempre più color marrone e meno visibili.

La sera del mio rientro a Roma, i Veterani tennero un simposio tutto per me, caricandomi di nozioni e di consigli.

Per qualche tempo, girovagai solo soletto, per l'agro romano in cerca di collinette dalle quali lanciarmi nei primi voli rasoterra.

Giunse, così, il mio tempo di collezionare cerotti e fasciature.

Senza qualcuno che potesse lenire i miei dubbi, o semplicemente farmi compagnia, mi trovai più volte a salterellare giù per i pendii erbosi, sperando di riuscire a spiccare il volo con le mie nuove ali.

In qualche caso riuscii ad alzarmi di qualche metro, prima di sbatacchiare indecorosamente per terra.

Le molteplici sensazioni di quei secondi trascorsi a farmi trascinare per l'aria da ali disubbidienti, sono ancora vive in me: abbondantemente sudato (quanto ho sudato!) per aver risalito, deltaplano in spalla, la collinetta dalla quale lanciarmi, scrutavo pensieroso il circondario, incerto sul luogo in cui sarei atterrato.

Dopo essermi mentalmente preparato ad affrontare l'imprevedibile, scattavo in una corsa decisa che mi avrebbe sollevato in volo.

Sotto l'effetto dello slancio, per alcuni istanti, le ali puntavano l'azzurro facendo scomparire alla vista la discesa erbosa, infondendo così l'illusione di essermi alzato in cielo a chissà a quale altezza.

Gestire quegli attimi era un vero impegno: alla concentrazione della corsa seguiva il tentativo di abbandonarmi ad assaporare l'emozione di percepire il Creato secondo i nuovi parametri, subito interrotta dall'esigenza di intuire il pilotaggio delle ali, che traballando si dirigevano per ogni dove in un'altalenarsi di saliscendi sempre più rasenti il terreno.

Le informazioni disponibili sulle tecniche di pilotaggio, su cosa fare per rendere più sicuro il volo e sulle caratteristiche costruttive e di resistenza strutturale dei deltaplani, erano veramente modeste e a volte esposte in modo da ingenerare nuovi dubbi.

Il vero terrore dei piloti della prima e seconda generazione di ali, era comunque rappresentato da manovre errate che avrebbero potuto indurre uno stallo.

In tal caso le ali, sarebbero precipitate a "drappo"; in altre parole, riducendo la loro velocità fino a non consentire più il loro sostentamento, la tela si sarebbe afflosciata sbattendo come un drappo al vento.

Il delta sarebbe quindi piombato in una picchiata irreversibile, del tutto insensibile ai tentativi di recupero attuati dal pilota.

L'allora campione italiano precipitò da una quota di mille metri, nell'impossibilità di modificare la sua caduta...e ancora non era diffuso l'uso del paracadute.

In seguito, furono adottati dei dispositivi, in verità elementari, che si dimostrarono in grado di risolvere il problema: i cavi antidrappo.

Più tardi li applicai anch'io.

Stanco di non riuscire a librarmi in aria per un periodo sufficientemente lungo tanto da permettermi di assaporare il volo, telefonai al mio amico Fosco, precursore e veterano stimato, che apparteneva alla rara stirpe dei meno "tatuati", benché il suo concetto di rischio non si potesse considerare facilmente assimilabile né estendibile a tutti.

L'indomani ero già in viaggio per la Maremma. Dopo aver convenuto assieme che i "voli" da campetto scuola erano i più difficili, perché in pochi secondi si concentravano le due manovre maggiormente complesse, il decollo e l'atterraggio, decidemmo che un lancio da altezze superiori mi avrebbe dato il tempo di conoscere meglio le ali e quindi di prendere confidenza con il loro pilotaggio.

Ci recammo su una collina alta poco più di un centinaio metri.

L'agitazione, che provavo quando guardavo gli altri lanciarsi, era svanita.

Il problema maggiore, prima del decollo, fu valutare la distanza che avrei percorso e comprendere quali dei tanti filari di alberi e vigne avrebbero potuto costituire presto un ostacolo.

Ricordo la spiegazione di Fosco:

« Non ti preoccupare del primo filare di alberi: ci passerai alto.

Quando arriverai sul vigneto, dovrai girare a destra, seguendo il suo lato più lungo. Da quel momento comincerai a vedere i campi che si avvicinano. Non ci saranno problemi: indirizzati su uno.

Non rallentare fino a quando non sarai quasi a terra, poi spingi bene in avanti il trapezio e stalla.».

La mattina dopo questo primo volo "alto", decidemmo che potevamo "completare l'istruzione", lanciandomi da una quota maggiore.

Raggiungemmo la sommità del Monte Argentario.

Uno spettacolo incredibile: seicento metri più sotto si estendeva la laguna di Orbetello, con le sue case che sembravano galleggiare sull'acqua colorata dai riflessi delle facciate.

In silenzio, per non commettere distrazioni, montai le ali ed il loro delicato intreccio di cavi, in una piccolissima radura sassosa circondata da arbusti che dondolavano lentamente le loro chiome, soffiate da una leggera bava di tramontana.

Ricostruii mentalmente le manovre che avrei eseguito da lì a poco, fino a provare la sensazione di aver già vissuto la realtà che mi apprestavo a generare.

Un ultimo controllo all'attrezzatura: molti piloti, a causa della tensione che accumulavano prima del lancio, si erano persino dimenticati di agganciare l'imbracatura alle ali. Così, dopo la breve rincorsa, queste erano volate via e loro precipitati nel vuoto.

Fosco:

«Per me le condizioni sono ottime.

La planata durerà una quindicina di minuti e avrai tutto il tempo che vuoi per perfezionare il pilotaggio.

Dovresti poter atterrare in quel prato, vicino alla strada che costeggia la laguna di Orbetello.

Se sei pronto, preparati e lanciati. Io ti seguirò non appena avrò visto dove atterrerai.».

Appena tre passi di corsa sopra una tavola sorretta da un traballante traliccio di legno e, poi, il tuffo per passare dalla posizione eretta della corsa a quella orizzontale di pilotaggio.

Per un istante il mio corpo è libero in attesa che le mani afferrino la barra orizzontale del trapezio, dopo aver abbandonato la presa sui montanti.

Finalmente in volo!

Il mio primo, vero, volo!

Fosco, ogni volta che si gettava nel vuoto, aveva preso l'abitudine di lanciare un urlo alla Tarzan, espressione della sensazione di grandiosità che si prova e dimostrazione, nel contempo, di tranquillità.

Non potei trattenermi dall'emularlo.

Ricordo quel volo come se avvenisse ora:

...con gli abiti che sbattono addosso e il vento che accarezza la faccia e le mani, volo sopra le cose, libero come nel sogno più antico, incredulo che l'aria impalpabile possa sostenermi.

Le ali m'assecondano ubbidienti. Non appartengo più alla Terra e rabbrivisco per la gioia.

Sorvolo il convento dei Cappuccini. Alcuni frati, stanno camminando nel cortile foderato con le luci e le ombre dipinte dai raggi del sole.

Urlo a loro il mio entusiasmo e mi piace immaginare di averli distolti dalla loro meditazione ed indotti a guardarmi meravigliati, a bocca aperta.

Percepisco la grandezza del Creato non meno di coloro che lo esplorano, immergendosi nelle profondità che celano il significato della vita.

Improvvisamente, dei colpi secchi, come quelli di una donna che sbatte un tappeto, seguiti da dei sobbalzi, mi fanno trasalire.

Premuto nell'imbracatura, provo il senso di vuoto che si avverte alla partenza di un vecchio ascensore, ma più prolungato.

Guardo la tela delle ali agitarsi, percossa da quel battipanni che non vedo.

Sono in allerta, me lo avevano detto che poteva accadere, ma ricordo anche la descrizione di "caduta in drappo" e mi dispiacerebbe dover rinnovare il paracadute, interrompendo quella meravigliosa prima esperienza.

Non molto tempo dopo, i piloti di ali a delta, scopriranno che quelle botte si chiamavano "correnti d'aria ascensionali" e che, rimanendone all'interno, avrebbero potuto innalzarsi assieme a loro, alti nei cieli. Gli alianti lo facevano da sempre.

Dopo pochi istanti, tutto torna morbido.

Rasserenato, continuo a saziarmi d'aria, fino a quando alcuni filari di ulivi cominciano a scorrermi sotto, sornioni.

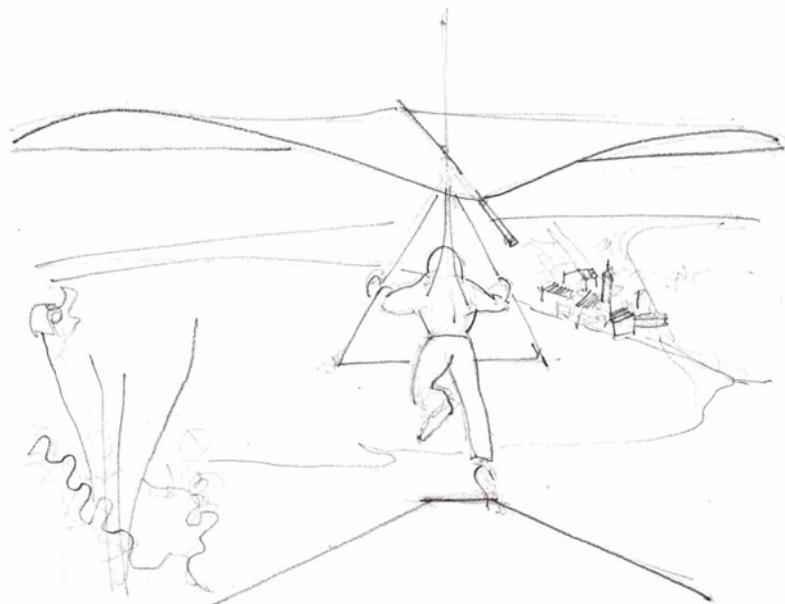
E' un vero problema stabilire quale sia la mia altezza da terra, quanto durerà ancora il volo e dove andrò ad atterrare, con esattezza.

Credo di aver individuato il punto di atterraggio e la mia attenzione è al massimo.

Continuo a sorvolare gli olivi, cercando di mantenermi tra filare e filare, per evitare di prenderli in pieno, nel caso in cui "l'aria dovesse terminare" prima di quanto mi aspetti.

.....non faccio in tempo a veder scomparire la chioma dell'ultimo ulivo, che devo stringere gli occhi per impedire ai ciuffi d'erba, d'infilarsi dentro.

.....non da prendere ad esempio, ma ero atterrato.



**OGGI**  
(seguito)

**28 Giugno 1990**  
**ORE 14.18**

E' certamente un tipo di volo da "primo momento": tranquillo e rilassato; non mi accorgo neanche di pilotare. Dentro di me, una melodiosa orchestra suona le più belle pagine della musica.

Mentre continuo a far quota, rasentando le irsute pendici del Morra, avvisto, duecento metri più in basso, una piccola spianata erbosa dove due deltaplanisti sono intenti ad aprire le loro ali colorate.

Pur immaginandoli concentrati nella delicata fase del montaggio, l'entusiasmo e la gioia che mi animano, m'inducono a sorvolarli da vicino, convinto che il mio passaggio non farà che accrescere in loro il desiderio di librarsi in aria, quanto prima.

Le mie mani impartiscono ordini, sicure: apro leggermente i diruttori per smaltire un po' l'altezza, poi faccio filare via veloci le ali puntando diritto verso il terreno: 100,120,140,160,180 chilometri orari.

Sfiorandola, supero la spianata con i deltaplanisti, memorizzandone la posizione.

Richiamo la cloche e le ali, ubbidienti, s'inerpicano rapide.

Questa volta non attendo di rimanere appeso in cielo, ma continuo ad agire fluido sui comandi.

Le ali possenti assecondano i miei ordini, esponendo il ventre dell'aliante al sole; la terra si disegna sul tettuccio.

Richiamo ancora la cloche e la prua si getta in una nuova picchiata. Mentre raggiungo i duecento chilometri orari, riprendo un assetto orizzontale, ormai a pochi metri dal suolo,.

Di fronte, si stanno avvicinando velocemente le ali aperte dei deltaplani, accovacciati a terra.

Vedo i piloti sbracciarsi in un entusiastico saluto; li sfioro lasciando loro il mio sibilo poderoso e mi arrampico nuovamente, duecento metri più in alto.

Li saluto con un ultimo volteggio, mantenendo la quota.

Non ho dubbi di dove l'aria salga. Proseguo, tessendo spirali che mi portano rapidamente, ancora più in alto.

Le vele colorate sono diventate dei puntini indistinguibili in un piccolo fazzoletto verde.

Conosco quelle ali e so che non possono competere con le mie, ma non ho inteso umiliarle e loro hanno certamente risposto al mio saluto, in un mutuo scambio di rispetto e d'amore l'uno per l'altro. Per il volo.

**28 Giugno**

**ORE 14.30**

Il cielo è disseminato di batuffoli bianchi, ciascuno dei quali svela, molto verosimilmente, dove l'aria sale briosa.

Altrettanto verosimilmente, è chiaro dove questa scende inesorabile: ovunque non vi sia un batuffolo bianco.

E', comunque, una situazione ideale: non sempre il creato è così prodigo d'indicazioni. Oggi si può viaggiare per moltissimi chilometri soffermandosi a salire sotto una nube, per poi attraversare velocemente la zona discendente che la separa da un'altra, sotto la quale riconquistare, poi, l'altezza perduta durante la traversata.

Inoltre, con le ali che indosso, da un'altezza di mille metri potrei percorrere uno spazio di oltre trenta chilometri: figurarsi dai miei attuali mille e seicento metri!

Avviso la torre di controllo dell'aeroporto di Guidonia, della mia intenzione di dirigermi verso l'aeroporto di Rieti, dal quale mi separano poco più di cinquanta chilometri .

Dal punto di assistenza per il volo a vela, che ha ascoltato la comunicazione, m'informano che al momento sono l'unico in aria e che sul campo di aviazione non c'è nessun altro, tranne l'operatore che si è messo in contatto con me.

Il messaggio è chiaro: in mancanza di persone in grado di formare un'eventuale squadra di recupero, non è il caso di allontanarsi troppo.

Infatti, ogni qual volta un aliante si allontana oltre una certa distanza dal campo, è opportuno poter contare sulla collaborazione di volontari, nell'eventualità si dovesse rendere necessario il recupero dell'aeromobile che, per circostanze avverse, fosse stato costretto a un atterraggio di emergenza.

Sebbene a malincuore, decido di rinunciare a inoltrarmi verso Rieti e di fare invece rotta verso il monte Guadagnolo, distante solo una ventina di chilometri.

Peccato, perché le condizioni meteo sono ulteriormente migliorate, dal punto di vista di un volovelista: i cumoli si sono avvicinati molto l'uno all'altro e si sono allineati in modo da formare vere "ali-strade", dove l'aria

sale, in pratica, senza interruzioni. Questo avrebbe reso possibile percorrere notevoli distanze, senza perdere un solo metro di quota.

Nonostante voli ormai da tempo, trovo ancora stupefacente che delle ali così pesanti, possano sfidare la gravità, spostandosi orizzontalmente senza la spinta di un motore e, in questo momento, anche senza la necessità del mio pilotaggio.

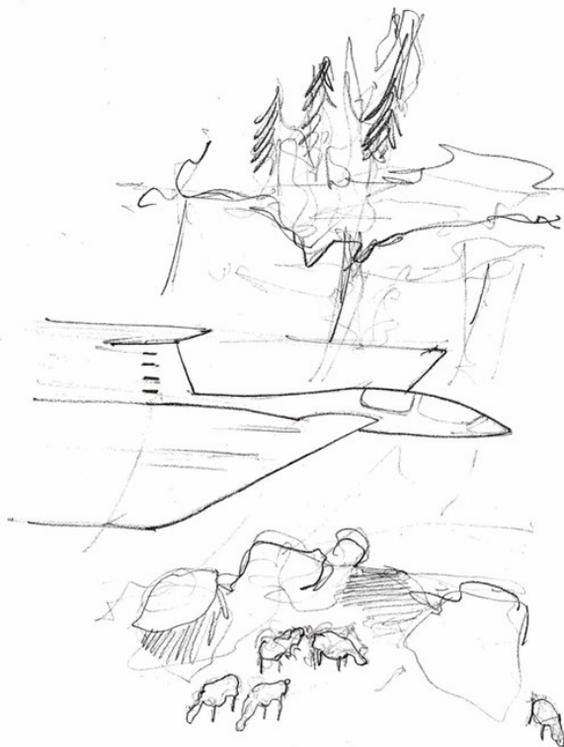
Naturalmente non va sempre così; a volte è l'esatto contrario: sembra che l'aria scenda ovunque e, di conseguenza, tu con lei.

In quei casi, è il pilota che fa la differenza.

Ricordo il mio primo veleggiamento eseguito in compagnia di un campione: io pilota novello e lui il "mio passeggero", seduto sul seggiolino posteriore.

In realtà non si sarebbe comportato da passeggero qualunque: aveva accettato di salire con me per trasmettermi, nel limitato spazio di un volo, quanta più esperienza possibile.

pos-



*Cronaca Settima*  
**Un passeggero speciale.**

Ho appena sganciato il traino ad un'altezza di seicento metri e il mio ospite interrompe la conversazione, che stavo intrattenendo per familiarizzare, con un:

«Bene.

Scegli un percorso, che assumeremo come tema della giornata e tienimi continuamente informato sulle manovre che intendi compiere.».

Io provo ad illustrare le mie azioni di pilotaggio.

«Ho sganciato il traino non appena ho ritenuto di essere entrato in una corrente ascensionale.

Inizio subito a stringerla con una serie continua di virate, cercando di rimanere nel suo centro e di salire più velocemente possibile.».

Da dietro: silenzio.

In poco più di tre minuti, raggiungo i mille metri di quota e continuo a salire. Mi compiaccio mentalmente.

Da dietro:

«Io non riterrei necessario perdere altro tempo per salire ulteriormente.

Se decidiamo di dirigersi verso Sud, rinunciando quindi a scavalcare i monti, mille metri sono già una buona altezza per andare dappertutto.

Quali sono le osservazioni che dovrete aver già fatto?».

Frugo nella mia mente, ma non ci trovo alcuna osservazione; ho solo capito che il mio "passeggero" ritiene opportuno recarsi verso Sud.

Interviene lui:

«Dovresti aver già chiaro, dove trovare la prossima corrente ascensionale sulla quale far rotta!.....».

Segue il mio silenzio.

«Non stare soltanto seduto! Guardati intorno!!

Osserva in alto, leggermente a sinistra. Riesci a vedere quella piccola "opalescenza" nel cielo?».

In un blu terso, graffiato solo dai riflessi del sole sulla capottina, scorgo effettivamente qualche cosa che, in un primo momento, avevo confuso con una delle tante impronte delle dita sul plexiglass.

«E' una nube in formazione! Ti risucchierà quanto una nube grande e grossa!».

Dirigo verso quel flebile segno, alla velocità di cento chilometri orari, abitualmente tenuti nelle mie passeggiate.

Lui:

«Di questo passo, rientreremo a notte fonda! Immagina che stai facendo una gara! Mantieni una velocità di almeno centocinquanta chilometri orari.».

Il fatto è che per accelerare un aliante, l'unica possibilità è di picchiare con una certa decisione verso terra, con la conseguenza di perdere rapidamente quota.

Di per sé non è un fatto traumatizzante, ma fino e oggi lo avevo ritenuto il peggior modo di andare in giro.

Arriviamo sull'ascendenza con centocinquanta metri di meno; mentre sto per entrare in virata per centrarla e risalire, il mio passeggero continua:

«Aspetta! Ti devi mettere nella condizione di intuire tutte le possibili ascendenze, in ogni istante del volo.

Non perdere tempo con questa; è debole! E noi siamo ancora a ottocentocinquanta metri! Vai via spedito sulla prossima ascendenza che intuisce!».

«E' una parola!» Penso «Le altre "opalescenze" che vedo sulla capottina sono, davvero, solo impronte lasciate dalle dita!»

E lui:

«Vedi quel filo di fumo, laggiù, in quel campo? Se ad innescare una colonna d'aria ascensionale è sufficiente la differenza di temperatura che si forma, per il diverso assorbimento dei raggi solari, tra un campo coltivato e uno arato, figurati cosa possono fare le fiamme vive!».

Mi precipito sul fumo.

«Via! Via! Via spedito!»

Attraversiamo le sue volute, come razzi, giusto il tempo di verificare che, se fosse stato effettivamente necessario, avremmo potuto guadagnare nuovamente quota.

Intanto, siamo scesi a "quota settecento" ed io mi fermerei volentieri per fare un pieno di metri, ma il passeggero mi ricorda che quando ho sganciato il traino ero ancora più basso.

Io, di contro, vorrei fargli notare che, in quel momento, avevo a disposizione il Nido a pochi chilometri, e che ora non c'è più,....ma ritengo opportuno astenermi

«Guarda quelle rondini lassù, sopra di noi. Non ci sono mica arrivate battendo le ali! Stai pur tranquillo che si sono lasciate portare fin là dalle correnti ascensionali.

Guarda anche quelle foglie: quando d'inverno non ci saranno le rondini o i falchi, a dirti dove l'aria sale, te la indicheranno loro!».

Di lì a poco, avverto la solita sensazione di essere risucchiato dal cielo.

In poco più di dieci minuti abbiamo già percorso oltre trenta chilometri.

Questa volta facciamo il pieno di quota.

«Ora, portiamoci a ridosso dei monti», prosegue.

«Adesso proveremo a spostarsi il più velocemente possibile, galleggiando sull'aria che s'inerpica lungo le loro pendici.

Cerca di memorizzare tutti i luoghi, dove avverti che si sale: probabilmente le ascendenze vi permarranno a lungo e potrebbero tornarci utili nel viaggio di ritorno.».

Stiamo filando via senza perdere un metro.

Le rocce, che fuggono veloci dietro di noi, sembrano sgorgare dall'ala che sfiora le pareti dei monti.

Il mio "passeggero" non sta zitto un solo istante ed anche nelle fasi del volo apparentemente meno interessanti, continua ad inocularmi la sua esperienza e la sua sensibilità.

Inizio a sentire la fatica.

Lo sforzo fisico maggiore è quello di impartire ai comandi continue correzioni, evitando di gravarli con il peso delle braccia e delle gambe, per non irrigidirli o trasmettere inutili abbondanze che limiterebbero sensibilmente la facoltà delle ali di penetrare fluide nell'aria.

A livello mentale, lo sforzo maggiore è, invece, caratterizzato dall'estrema concentrazione occorrente per recepire le impercettibili sensazioni che ali sanno trasmettere ed interpretare il vuoto che mi circonda, incalzato dalle certezze del mio passeggero.

In venticinque minuti abbiamo già percorso oltre sessanta chilometri e nell'ultimo quarto d'ora, non è stato necessario fermarsi per rifare quota.

Decidiamo di invertire la rotta.

Il "passeggero" m'informa che le condizioni atmosferiche sono ideali e stabili e che, laddove non mi dispiaccia, potrebbe mostrarmi un rientro effettuato mantenendo un'altezza notevolmente inferiore a quella dell'andata.

Ci portiamo a meno di seicento metri di quota, relativi alla pista dell'aeroporto.

In realtà, stiamo volando a poche decine di metri da terra, nel punto in cui le pendici dei monti s'infrangono nelle collinette di fondovalle e da dove l'aria inizia a risalire i cieli.

Conclusione.

Da seicento metri, considerando un pilotaggio "ordinario", avremmo potuto percorrere meno di venti chilometri.

Invece, percorremmo i sessanta del volo di ritorno, viaggiando sparati, quasi rasoterra, senza perdere un metro di altezza e senza doversi mai soffermare per riconquistare quota.

Mi sentii come deve sentirsi il "Maggiolone della Volkswagen":

.....con "il motore" di dietro!

## **L'imprevedibile**

*Come molte altre attività della vita, il volo assume, per me, interesse quando raggiungo la soglia dei valori conosciuti.*

*Ciò non vuol dire Avventura a tutti i costi.*

*Significa che, non appena sganciato il cavo che mi congiunge al traino, cerco di transitare velocemente sui luoghi la cui immagine è nota e l'aria, pur nella sua irripetibilità, appare quella di sempre, per volare verso nuovi vuoti dei quali devo ancora comprendere l'intimo essere, l'energia che li anima e la loro estensione, così da rinnovare continuamente la sensazione dell'imparare.*

*Affermerei, dunque, che il volo è caratterizzato da due precisi momenti, ben diversi tra loro.*

*Il primo è governato dalla sicurezza interiore, alimentata dalla conoscenza, che induce a ritenermi completamente padrone della situazione, tanto da poter riservare ampi spazi alla contemplazione, alla meditazione e all'introspezione.*

*Il secondo è governato dal sapore della scoperta, del capire, e inizia quando oriento la prua verso orizzonti coperti da veli.*

*Ogni qual volta inizia un "secondo momento", le sensazioni che si accalcano in me, si tramutano in informazioni in grado di descrivere l'esatto contorno della realtà, facendomi provare il sapore del conosciuto.*

*Allora vengo ricondotto nel "primo momento". E dirigo nuovamente la prua verso l'ignoto.*

*Ma per trovarsi proiettati in un vuoto sconosciuto, non è sempre necessaria l'espressione della volontà.*

*La concatenazione di una serie d'eventi più o meno casuali, esterni alla propria sfera d'influenza, può gettare improvvisamente chiunque, da spazi del "primo momento", in altri, dei quali s'ignorano le regole.*

*Comprendere, individuare e attuare le azioni necessarie per rientrare nei termini del noto può diventare particolarmente complesso, con il notevole rischio di rimanere impotenti ad attendere l'evoluzione degli avvenimenti, come nel volo appena descritto.*

**OGGI**  
(seguito)

**28 giugno 1990**  
**ORE 15.00**

Anche oggi avrei dovuto avere con me un passeggero. All'ultimo istante, degli impegni gli hanno impedito di farmi compagnia.

Lo immagino dispiaciuto, come se potesse valutare cosa si sta perdendo.

Dato che, al momento, è più facile salire che scendere, mi abbandono alla contemplazione della porzione di Universo che mi circonda, senza riservare particolari attenzioni al pilotaggio.

Le nubi, osservate quasi dalla loro altezza, non appaiono più dei batuffoli disseminati in cielo, oggi sono una sottile striscia grigia, lunga tutto l'orizzonte, dalla quale continuamente emergono rotondità bianche, indorate dal sole. Sopra, l'aria è di un turchino sfavillante, sotto invece, si suddivide in strati che degradano da un celeste chiaro fino e assumere i colori polverosi dei campi arati. Quasi un pudico velo posto a copertura delle nefandezze umane.

Nella fascia celeste chiara, s'intagliano le cime dei monti lontani, le cui pendici si perdono sempre di più negli strati opachi sottostanti. Di continuo piccoli lampi dorati si accendono nelle basse foschie, a testimoniare, con un riflesso su di un vetro o su di un corso d'acqua, che il sole, benevolo, raggiunge lo stesso la Terra.

Sotto la verticale, il paesaggio appare appannato quel tanto che serve per togliere asprezza alle cose e ai colori.

Tivoli, arrampicata sui suoi colli, cinge con i suoi tetti lo specchio d'acqua che alimenta l'omonima cascata e sul quale brillano bellissime mille iridescenze. Bellissime ma drammatiche, in quanto sono state operate dalla mano dell'uomo che vi ha disperso sostanze oleose, non certo per conferire un miglior aspetto alla Natura.

Un convoglio ferroviario spunta, come un piccolo bruco, dal fianco del monte per infilarsi subito in un'altra galleria.

Fin dove arriva lo sguardo, la Terra è segnata dall'uomo: grappoli di case sono disseminati dappertutto; a Ovest, dentro la foschia più densa dell'orizzonte, s'intravede Roma.

Non posso fare a meno di pensare ai milioni di uomini che si agitano sotto di me, a quell'Uomo carico di presunzione ed arroganza, ma capace anche di gesti d'amore e di laboriosità. A quell'Uomo carico di contraddizioni.

Non posso fare a meno di pensare alla Sua vita effimera.

**28 Giugno**

**ORE 15.20**

Ho raggiunto ormai il gruppo dei monti Prenestini, dove svettano le rupi del monte Guadagnolo, coronate dal paesino abitato più alto del Lazio.

I pochi tetti stringono l'unica piazza, dove alcuni bambini giocano a pallone.

Poco prima, quando con lo sguardo avevo abbracciato l'orizzonte, la Terra mi era apparsa tutta abitata in modo indifferenziato.

Adesso, che vedo quei bambini correre sulla piazza principale, le differenze si fanno più evidenti.

Guadagnolo sembra un luogo di purificazione, collocato in uno spazio temporale diverso da quello di Roma e del suo suburbio e dove probabilmente anche i rapporti fra gli uomini seguono regole diverse.

Chi ci vive, al momento di risalire lassù, m'immagino debba necessariamente lasciare sul fondo valle il gran fardello di quegli atteggiamenti umani che, consueti in una grande città, renderebbero invivibile quella stretta cerchia di case.

Risvegliandomi, pian piano, dal torpore dei pensieri, mi stiro le ali.

Mai, come oggi, ho avvertito l'aria scorrermi così sulla pelle.

Mai, come oggi, le ali che indosso sono state, così, le mie ali.

Lontano da tutto e da tutti, volteggio sereno sopra un mondo fatto di pietre.

Mi tuffo per poi risalire alto nei cieli, capovolgendomi nell'aria, per poi puntare nuovamente la terra. Ogni volta, la terra si avvicina veloce, per poi rimpicciolire dietro di me, rallentare e rimanere immobile a guardarmi.

M'immagino e mi compiaccio delle mie bellissime ali e del loro evolvere maestoso.

**28 Giugno**

**ORE 15.30**

Di fronte, molto più in basso, si estende la campagna romana resa illeggibile dai raggi del sole che si stampano sulla capottina.

A pochi metri sotto il mio ventre sfrecciano velocissime le pietre aguzze che si perdono subito lontane nella mia scia.

Improvvisamente, una voce interiore mi urla:

«Che stai facendo!? Alzati! Alzati!».

Istintivamente richiamo la cloche.

La prua scatta verso il cielo.

Un'esplosione mi avvolge.

Mi aggrediscono il crepitio di rumori della struttura che si rompe e il rombo assordante di una cascata d'aria che inonda violenta il corpo ferito del mio aliante.

Vengo proiettato in avanti, trattenuto dai cinghiaggi che mi penetrano nelle carni.

Una forza immane ha arrestato, in pochissimi metri, gli oltre cinquecento chili delle mie ali lanciate a più di duecento chilometri orari.

Vedo il musetto impennarsi sospinto da un ultimo guizzo di energia e fermarsi rivolto al cielo.

Lo sgomento mi soffoca.

«Noo! Che cosa ho fatto!».

Sono le ultime parole che la mente pronuncia.

Da questo momento, si materializzano direttamente dentro di me, in pensieri velocissimi.

«Ho preso i cavi dell'alta tensione con l'impennaggio di coda!

Devono averla già tranciata!!.

Adesso la prua sprofonderà per l'ultima volta verso terra!....».

Si affaccia alla mente il paracadute.

Ma non c'è né il tempo di gettarsi, né l'altezza.

Un ultimo rumore di lacerazioni e avverto le ali liberarsi.

L'aliante inizia la sua picchiata.

«La coda è partita per davvero !

.....è finita.».

Mi sento triste perché non potrò nemmeno scusarmi con Barbara e Gabriella.

Mi sento triste per aver sbagliato.

Mi accorgo di essere tremendamente lucido e di avere le pulsazioni normali.

Vedo il terreno balzarmi in faccia,.....ma non sento l'impatto.

Continuo a sprofondare in picchiata, sempre più veloce, sfiorando con il ventre i rami e le rocce.

.....l'elettrodotto tesseva i suoi cavi su di una parete a strapiombo.

Richiamo d'istinto la barra.

In un mare di vibrazioni e scosse, le ali rispondono.

«La coda c'è.

Forse è tremendamente danneggiata, ma c'è ancora !

Controlla la velocità!

Riducila! Svelto riducila!

Forse se non la solleciti reggerà per dell'altro!».

Non posso ancora riaffermarmi alla vita.

Sono piombato nel bel mezzo di una gola piena di massi grandi quanto case.

E' come trovarsi precipitato fra le strade di un quartiere urbano e sperare di uscirne senza urtare nessun fabbricato.

Ma il pensiero è talmente veloce che il Tempo sta trascorrendo al rallentatore: tutto si muove incontro a me lentamente e rende più facile evitare il primo masso e il secondo...

Scivolo in cielo aperto.

Vibrazioni intense scuotono la struttura assillata dal rombo dell'aria che continua ad irrompere da una ferita che non vedo. Guardo le ali: dall'estremità di quella sinistra sventolano dei brandelli.

Dalla posizione di pilotaggio non riesco ad osservare la coda.

Potrei provarci sganciando le cinture di sicurezza, oppure allentandole molto, per poi girarmi sul seggiolino.

Lo escludo.

Decido che l'unica cosa da fare è di sbrigarmi a portare le ali a terra.

Mi parlo, restituendo così al tempo il suo normale scorrimento.

« Riduci ancora velocità! Fuori due tacche di flap!». (3)

E' sorprendente l'assoluto distacco con il quale sto vivendo questi attimi.

(3) Flap: superfici mobili dell'ala che consentono il volo a bassa velocità.

In mezzo a tanta pietra grigia, scorgo due piccole spianate erbose tondeggianti, congiunte tra loro a formare un "otto". Sono a poco più di un chilometro di distanza e duecento metri più in basso.

«Attento ci sono solo quelle; non puoi permetterti di sbagliarle!

Fuori tutti i flap!

Fuori i direttori.

Controlla la velocità. Mantieni ottanta chilometri orari.

Sono piccole! Accidenti, sono piccole e tremendamente inerpicate!».

Proseguo l'avvicinamento sapendo che sull'aliante non è stato installato il paracadute-freno (perché il suo dispositivo di lancio è rotto), indispensabile per rallentare la corsa in atterraggi su campi corti.

«Devo toccare terra non appena inizia il primo praticello, per potermi arrestare sul secondo».

Solo quando sono ormai tanto basso da non poter più modificare la scelta fatta, vedo che il centro della "otto" è occupato da una serie di massi che precludono la possibilità di considerare i due campicelli come un'unica pista di atterraggio.

«Arriverò addosso ai massi con troppa velocità!

Devo saltarli!

Calma!

Non perdere il controllo della velocità.

Mantieni ottanta.

Mira alle rocce come a volerle prendere!

Riduci un poco i direttori!».

L'erba scorre sotto a pochi palmi e le pietre mi stanno correndo incontro.

«Dentro i direttori! Alza il muso!».

Le ali sobbalzano verso l'alto sufficientemente per scavalcare l'ostacolo.

«Fuori tutti i direttori ! Metti le ali a terra, ora! Subito!».

Anche il secondo campo è cortissimo e anche questo finisce contro una cerchia di rocce oltre le quali s'intagliano le cime azzurrognole di monti lontani.

Immagino il precipizio sul quale si affacciano.

Ecco i primi sobbalzi della ruota sul prato non livellato.

Tiro il freno al massimo.

La ruota, certamente bloccata, sta strisciando sull'erba senza effetto.

«Non si ferma!».

Le rocce si avvicinano.

Su quella che sto inesorabilmente puntando, vedo seduto un ragazzo.

«Oh Santiddio, figliolo; togliti !».

Lui rimane impietrito come il suo duro sedile.

«Togliti!!!»

**28 Giugno**

**ORE 15.40**

Due sobbalzi più duri degli altri e improvviso cala il silenzio.

Sono nato in questo momento.

Forse dovrei dire: sono nato nuovamente.

Il ragazzo mi guarda negli occhi, stupito, ancora immobile, a tre metri dalla mia prua.

Scendo dall'abitacolo.

La coda è perfettamente intatta.

L'ala sinistra ha l'estremità asportata di netto dal colpo di frusta inferto dal cavo elettrico, nello spezzarsi.

Il cavo, penetrando nell'abitacolo mi ha portato via il cappellino parasole.

Il tettuccio è stato tagliato in corrispondenza delle mie spalle; la parte posteriore è andata interamente distrutta.

Sulla cabina e sulle ali sono evidenti le profonde incisioni operate dal cavo, prima di tranciarsi.

In atterraggio non ho riportato altri danni.

Se avessi potuto quantificare quelli realmente subiti, forse avrei tentato il rientro all'aeroporto.

Dovrei essere felice; invece, tristissimo, guardo le mie ali ferite e soffro.

Penso al mio mancato passeggero ed ora immagino che non sia poi così dispiaciuto di aver perduto l'opportunità di accompagnarli.

Eppure, con lui a bordo, l'epilogo sarebbe stato certamente diverso: sapendo che non avrebbe potuto sentire le ali sue, come io le sento mie, avremmo senz'altro cercato significati ed espressioni di volo differenti.

Il ragazzo si fa avanti silenzioso e mi segue nella ricognizione, a guisa d'ombra.

Alla fine rompe il silenzio:

«Mamma mia quanto è grande. In cielo non sembrava!  
Perché sei atterrato? Come farai a ripartire da qui?  
Questo non ha motore, vero?».

Effettivamente quelle ali lunghe venti metri, adagiate in un campo così piccolo, sembrano grandi anche a me.

Solitamente lo appaiono solo quando sono rinchiuso nell'hangar, dove entrano precise sfiorando le pareti opposte.

Di lì a poco, arriva sobbalzando anche un furgone con una squadra di operai che stava eseguendo dei lavori, nelle vicinanze del luogo d'impatto.

«Stavamo guardando le tue evoluzioni, quando ti abbiamo visto lanciarti tanti piccoli oggetti scintillanti (erano i mille pezzi del mio tettuccio esplosivo), fare dei numeri strani e scomparire nel canalone. Come mai sei atterrato qua?».

Seguono le spiegazioni.

Nonostante abbiano assistito di persona, si dichiarano increduli del fatto che io possa aver realmente tranciato i cavi di un elettrodotto, ma accettano di eseguire un sopralluogo con me, più per darmi la possibilità di raggiungere un telefono, che per convinzione.

Posso così avvertire la torre di controllo che il volo è terminato con un atterraggio d'emergenza, ma che non ho necessità di aiuti.

Avverto il nostro punto di assistenza, chiedendo di organizzare il recupero dell'aliante, anche se so bene che, al momento, non c'è nessuna persona disponibile.

Avverto mia moglie che oggi è il mio turno di far parte del gruppo di recupero e che saremo impegnati fino a tarda notte per smontare e riportare in aeroporto, un aliante finito felicemente in un prato.

Incredibilmente, la squadra di operai è dell'Enel.

Collegi dell'Enel che, immediatamente, si affannano per far accorrere altri colleghi della squadra "Tirafili", così da riparare quanto prima il danno e ridare corrente a Guadagnolo,.....nei giorni conclusivi dei Mondiali di Calcio.....ed, essenzialmente, per far sì che l'accaduto abbia il minor rilievo possibile...

Credo proprio di aver messo in gran subbuglio tutti i Santi del Paradiso....

**28 Giugno**  
**ORE 22.00**

Alla luce dei fari del furgone del nostro Aero Club, terminiamo di montare l'aliante sull'apposito carrello stradale.

Non senza difficoltà, in una notte calda e ammantata di stelle, abbandoniamo il campo per immetterci sulla strada del rientro.

**29 giugno**  
**ORE 01.15**

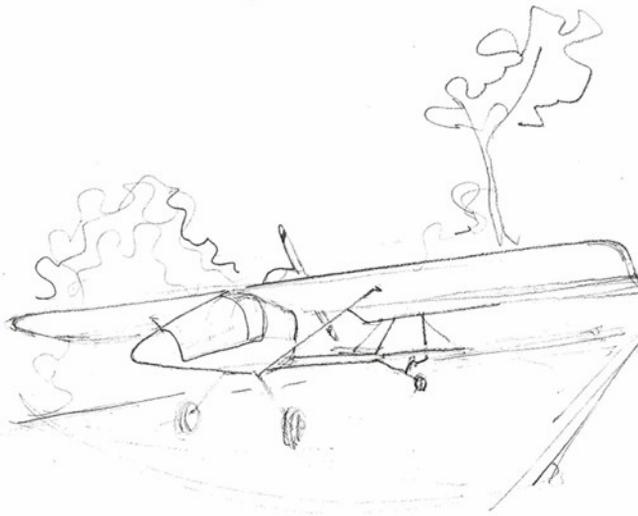
Con molte cose sulle quali riflettere, m'accingo a percorrere quietamente, in moto, la settantina di chilometri che mi separano da casa.

**29 Giugno**  
**ORE 02.00**

Gabriella, mia moglie, mi attende alzata:

«Ti è andata bene, vero? Com'è successo?».

## TERZA PARTE



*Cronaca Ottava*  
**Nuove ali.**

Passarono giorni e giorni che mi videro a terra, in attesa che la commissione disciplinare del mio Aero Club decidesse se e quali provvedimenti adottare nei miei confronti.

In una mattinata di settembre già ottenebrata dalla nebbia, mi ritrovo in un campo del bolognese, con le scarpe tutte inzaccherate, a fissare due ali gracili, in parte avvolte da ruvidi teli di plastica grondanti acqua.

Altre ali, appena decifrabili nell'umida foschia, giacciono accuciate, silenziose e meste, sotto il peso di quella densa coltre che le relega al suolo.

Seguo con attenzione i movimenti del proprietario mentre libera da quegli sgraziati paramenti, l'esile struttura di un aereo ultraleggero, continuando a pronunciare parole che non ascolto.

E' un pulcino inzuppato, tenuto a catena in un campo di prigionia.

Commosso più che convinto, mi domando se quelle ali potrebbero realmente diventare le mie.

In uno dei rari momenti in cui la nebbia allenta la sua morsa, il proprietario si esibisce in una dimostrazione in aria, che, invece di mitigare le mie perplessità, le estende facendomi nuovamente provare la sensazione di essere tornato indietro nel tempo, ai primordi del volo.

Una volta rientrato a casa, mi rivolgo ad alcuni costruttori e rivenditori di aerei ultraleggeri per assumere informazioni su quelle ali, ma ottengono come risposta solo dei "dovrebbero, verosimilmente, in linea di massima, etc." che confermano l'assenza di certezze in questo settore aeronautico.

Trascorro una settimana riflettendo se valga veramente la pena di ricominciare daccapo a dubitare delle qualità costruttive e dei limiti strutturali di ali costruite, molto spesso, chissà quando e chissà da chi.

Tuttavia, la domenica seguente, sono nuovamente su quel campo grondante acqua. Ho comunque deciso di portar via quel pulcino intirizzito.

E' veramente un pulcino!

Lo osservo rimontato sul prato che, per qualche tempo, sarà il nostro nuovo Nido.

I caldi raggi del sole di fine settembre indorano la sua livrea gialla e mettono in risalto la fragile ossatura riflettendosi su ciascuna delle tante centine che tengono incurvata la tela.

Il suo stretto abitacolo sporge completamente davanti alle ali, simile alla testa di un falco, racchiuso da una capottina realizzata con un foglio di

pexiglass incurvato, metà del quale si solleva lateralmente per consentire al pilota di scivolare, con qualche contorsione, sull'unico sedile.

Una volta seduti, si è separati dall'esterno, oltre che dal foglio trasparente che aderisce intorno ai gomiti, da un tessuto spesso una pagina di giornale, teso attorno a dei tubi di metallo grossi una matita.

La propulsione è affidata ad un piccolo bicilindrico a due tempi arrampicato sopra la cabina, con l'elica rivolta verso la coda.

Il cruscotto è spartano: un indicatore di velocità, un contagiri, un orologio che misura esclusivamente le ore di funzionamento del motore e una bussola.

Due esili steli di alluminio lunghi un braccio e grossi un dito pollice, caratterizzano le gambe che tengono sollevato l'abitacolo da terra.

Ciascun'ala pesa meno di otto chilogrammi e tutto l'aereo pesa centoquindici chili.

A guardarlo bene, assomiglia più a un trampoliere che a un rapace!

La prima sensazione che provo è di tenerezza.

E come spesso accade, la vista di un essere fragile dona il compiacimento di sentirsi forti e capaci di accudirlo.

E può facilitare lo sbocciare di un amore.

Anzi, sta già sbocciando un amore!

Gli giro intorno mille volte, guardandolo e toccandolo dappertutto. E' stato maltrattato. Le tele sono piene di toppe malmesse.

Chi lo aveva tenuto fino ad oggi, forse lo riteneva forte, forse lo temeva....e non lo accudiva.....e non lo amava.

Dopo un'intera giornata trascorsa a ripulirlo e controllarlo, il desiderio di collaudarlo e la convinzione di poterlo fare, giungono al culmine.

Mentre rullo verso la testata della pista erbosa, familiarizzo con i comandi un'ultima volta, prima del decollo.

Già da quei primi attimi, risultano ben evidenti la differenza di peso, di compattezza e di stabilità nei confronti di un aliante.

Ogni piccolo ciuffo d'erba fa traballare la struttura e, ad ogni sobbalzo, una ruota si solleva lasciandomi in equilibrio sull'altra.

Eccomi nuovamente un pioniere, con un po' di esperienza in più, ma ancora un pioniere. Anche queste ali, benché molto diffuse, sono prive del manuale che dovrebbe descrivere le loro caratteristiche d'impiego, quali le velocità di decollo, di stallo, di atterraggio e la velocità massima da non superare, pena la distruzione in volo dell'aeromobile.

Dovrò scoprirle da solo; ovviamente mi guarderò bene dallo scoprire anche la sua velocità massima!

Benché il motore sia uno dei meno potenti adoperati nel settore, a mano a mano che gli lascio prendere giri, i freni non ce la fanno a trattenere l'aereo che inizia ad avviarsi sul percorso di decollo.

Ci siamo. Tolgo i freni e do tutto motore; vediamo cosa succede.

Quindici metri e sono già in aria. Ronzando, il motoricchio continua a spingere generoso, facendomi arrampicare rapido verso il cielo.

Rido contento dell'inaspettata potenza e della dolcezza con la quale si lascia pilotare.

Viro per allontanarmi dalla pista dove gli amici, a naso in su, sono già delle figure da Mondo di Lilliput.

A mano a mano che la Terra si abbassa, sbocciano i mille angoli incantati della campagna che abito. Che entusiasmo! Vorrei sorvolarli tutti assieme, contemporaneamente!

Ma il motore riduce rapido i suoi giri, borbotta e si spegne.

«Per la miseria! E questa!?

Mi avevano detto di considerarli poco affidabili, ma così è eccessivo! Cosa gli sarà successo? E' un giorno intero che lo controllo!

E va bene! Ora pensiamo a riportare le ali al Nido.».

La "piantata" del motore è uno dei sacri terrori di tutti i piloti, ma, per fortuna, tutta la mia precedente esperienza si era formata senza l'aiuto dell'elica. Inoltre la pista d'atterraggio era a portata di ruote; o quasi.

La sera, invitato da un amico che, affascinato dal mio acquisto, era venuto ad assistere al volo armato di telecamera, rivediamo la registrazione, corredata di sonoro.

Questa mostra chiaramente lo spegnimento del motore ed il mio repentino cambiamento di direzione verso il campo di atterraggio. La perdita di quota è rapida e le voci degli altri amici divengono concitate:

«Lo ha piantato! Il motore lo ha piantato

E' troppo lontano! Non ce la farà a rientrare in campo!».

La concitazione aumenta notevolmente: un altro ultraleggero si sta precipitando all'atterraggio, con il motore che borbotta incerto.

La ripresa prosegue, mostrando delle persone che corrono a braccia tese per attrarre l'attenzione del suo pilota, nel tentativo di segnalargli la mia emergenza, già in corso; poi, il mio amico, davvero garbatamente, spegne la telecamera non appena giudica che la situazione stia ormai volgendo al peggio.

Rientrai in pista veramente per un soffio, compiendo l'ultima virata con la punta dell'ala che sfiorava il terreno.

A pochi metri dalla mia coda, seguì l'altro ultraleggero in difficoltà.

Il mio motore non si era smorzato da solo.

Ero stato io, accidentalmente.

Il costruttore, non potendo posizionare l'interruttore dello spegnimento sul cruscotto, perché troppo distante per essere raggiunto con le mani (data la posizione di pilotaggio molto distesa), aveva pensato bene di collocarlo vicino al gomito, senza alcuna protezione.

Io non avevo dato sufficiente rilievo alla cosa e, così, con un colpo di gomito, avevo spento il motore.

Posi l'interruttore, in modo da non poterlo più colpire inavvertitamente e, domandandomi se potessero esistere altre trappole che sfuggivano alla mia capacità di analisi, decollai nuovamente.

#### *Cronaca nona*

##### **Primo volo con il "Charlie One", il mio "nuovo" aereo ultraleggero.**

Credo che i giochi di luce avrebbero reso felice Monet: sotto, in un contrasto di chiaroscuri, le falde dei vecchi tetti di Anguillara, addossati l'uno all'altro sullo sperone di tufo che pianta le sue radici nel lago di Bracciano, rispondono all'ultimo sole tingendosi di rosso.

Le acque restituiscono i tenui colori delle facciate, mescolandoli con il turbinio di scintillii dorati, che si accendono ovunque la mano del vento pigro del tramonto, le increspi.

Le reti dei pescatori sembrano affondare sempre di più nel riflesso delle chiome degli alberi, che stanno già indossando il vestito scuro della sera.

All'orizzonte, lago e cielo si fondono in un'unica lucida foschia segnata dalle ombre dei monti, appena accennati. Sopra, il cielo brilla di un turchino smagliante, pronto a ricevere le stelle, allo spegnersi degli ultimi raggi del sole.

Seguite da un ronzio sommesso, le mie nuove ali stanno planando, agili ed ubbidienti, verso il nuovo Nido che già si confonde tra le brume del crepuscolo.

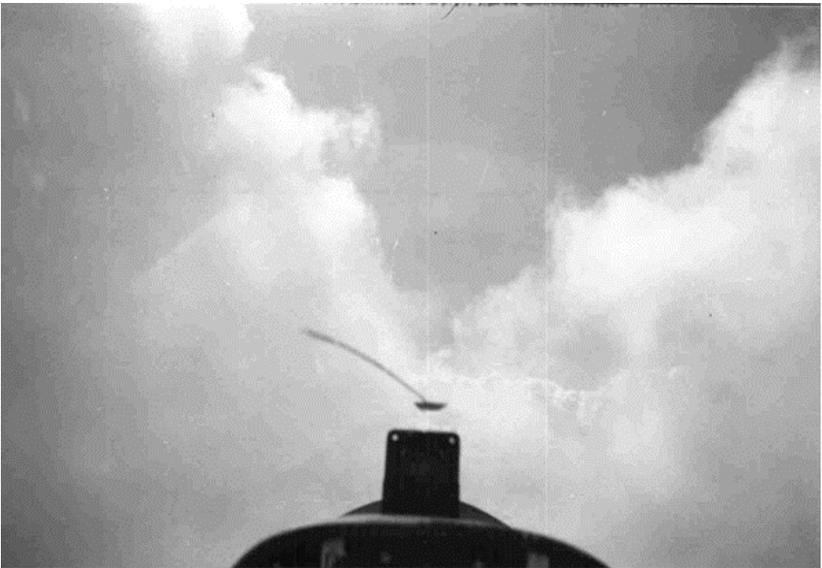


# Raccolta fotografica





Aliante ASK21







Delta Maxi Stinger, costruttore Bill Moyes.  
Il mio primo volo, da circa cento metri.



Delta Maxi Stinger, costruttore Bill Moyes.  
Un mio decollo, sul Lago di Vico.





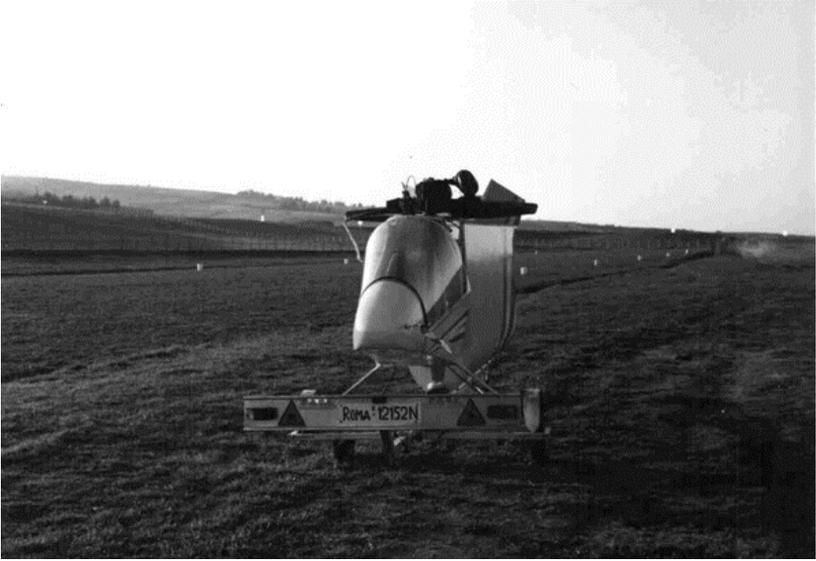
Ultraleggero Kolb monoposto – collaudo in volo, dopo l'acquisto.



“Charlie One”

Kolb monoposto, dopo revisione e verniciatura totali, con cane Nebbia





“Charlie One” - Kolb monoposto, in configurazione carrellabile





### 2018

Dopo il fatidico 28 Giungo, chiesi alla Commissione di sicurezza dell'Aeoclub di Roma-Urbe (sezione volo a vela), di poter esporre i fatti in quanto ritenevo che i motivi dell'incidente dovesse essere resi noti agli altri piloti per evitarne il ripetersi.

Gli "anziani", in particolare un pilota di vecchia data, conclusero che quell'apparecchio così performante (uno Janus) non doveva essere affidato a "giovani". Punto e basta.

Dopo sei mesi circa, la commissione si riunisce e vengo convocato.

Senza concedermi la parola, il verdetto è che sentiti gli istruttori, che hanno manifestato cieca fiducia nelle mie capacità, si è trattato solo di mero incidente. Vengo riabilitato completamente.

Mi sono alzato, ho ringraziato tutti e mi sono dimesso dal Club perché tutta la procedura era stata a dir poco ridicola e del tutto inutile al fine della sicurezza in volo.

Poco tempo dopo mi affaccio a Rieti dove mi accoglie un istruttore piuttosto "coriaceo": Volpi (oggi aggiungo: purtroppo, ci ha lasciati pochi giorni fa.)

Gli racconto la storia.

Lui non fa una parola e dice: "andiamo in volo".

Siamo al traino, nella fase di decollo, ancora sulla pista, sgancia il traino senza avviso.

Il rientro è perfetto, e Volpi, senza dirmi una parola, chiede un nuovo allineamento.

Decolliamo.

Siamo a meno di metà pista e Volpi mi sgancia i diruttori che si estraggono da soli. Riesco ad intervenire tempestivamente.

Sganciamo a poco più 300 mt mi chiede di fargli vedere come controllo l'aliante e imposta una vite.

In atterraggio, provo il funzionamento dei diruttori e li ritraggo subito perché eravamo discretamente bassi.

Nel finale, cerco di estrarli nuovamente, ma li trovo bloccati (ovviamente era Volpi che li stava tenendo chiusi a bella posta)

Metto in scivolata le ali.: l'atterraggio è perfetto.

Siamo a terra e Volpi mi dice solamente: "puoi evitare di raccontare nuovamente la storia. Per me non è accaduta"...e se ne va.

Sono trascorsi oltre una decina di mesi dal 28 Giugno

Lo Janus rientra da Valbrembo.

Viene effettuato il "volo officina".

Finalmente è tornato all'utilizzabilità del Club.

Un pilota "anziano", un certo Signor Faina, titolare di una carrozzeria a Tivoli (che, se non ricordo male, fu uno di quelli più avversi al fatto che avessi adoperato lo Janus) s'invola con un passeggero.

Sottolineo purtroppo.

Purtroppo fu il primo volo dopo il rientro dell'aliante...e l'ultimo sia per l'aliante che per il pilota ed il suo passeggero.





Prefazione	5
PRIMA PARTE	9
Oggi	10
<i>Cronaca prima</i>	
Un pulcino al suo primo assolo	11
Oggi (seguito)	17
<i>Cronaca seconda</i>	
Di corsa al nido	18
Oggi (seguito)	23
<i>Cronaca terza</i>	
Prime giravolte	25







Carlo Bartolini  
Pilota di aliante, ultraleggero e parapendio



© 1992 - Carlo Bartolini  
Libro pubblicato a spese dell'autore  
Titolo originale *Caro Diario*

*Stampa Settembre 2018*









L'uomo e il volo: una meravigliosa avventura.

Non si può attraversare il tempo nel quale il più antico sogno dell'uomo è diventato una realtà accessibile a tutti, senza provare la sensazione del volo e, magari, arrivare a percepire le ali come se fossero infisse nel proprio corpo.

Ogni istante ti soffia addosso una nuova sensazione: un raggio di sole t'investe appena passata l'ombra di una nube che aveva ingrigito il tuo spirito.

Allora rinasce la gioia e ridi alla vita, continuando a contrapporre tutto tè stesso a loro: al cielo e al vento, che affronti senza sfidare, che intuisci ancor prima di conoscere.

Così inizi a conoscere loro; inizi a conoscere te stesso.

E non ti senti più solo