Gli occhi fissi sul pannello luminoso, faccio rullare lentamente l'aereo nel parcheggio. Le vetrate del terminal si avvicinano, mentre una freccia arancione mi dice che devo correggere verso sinistra e una striscia di led che a poco a poco si spengono, mi dà la sensazione visiva della distanza che manca al punto di arresto.

Seguo l'indicazione della freccia per allineare perfettamente l'aereo, e ora la velocità è quasi a zero, sei nodi (dieci all'ora), poi quattro, due, uno. Si illumina di rosso la parola STOP, spingo sui pedali e siamo fermi. Inserisco il freno di parcheggio e spengo i motori.

Una serie di sfrigolii nella mia cuffia mi dice che il tecnico, sotto bordo, sta inserendo lo spinotto che gli permetterà di mettersi in contatto con me.

“Buonasera, benarrivati, tutto a posto?”. Rispondo al suo saluto, “Tutto bene” gli dico e mentre ci dedichiamo ai controlli post-volo, all'improvviso la voce del tecnico suona ancora nelle mie orecchie: “Comanda', quando potete, venite giù a vedere.”

Ci guardiamo in faccia, cercando di capire, e di botto mi ricordo di una vibrazione appena più forte del normale, un breve scossone come per una buchetta del terreno durante la frenata successiva all'atterraggio.

Una ruota? Può darsi, ma senz'altro non è esplosa o bucata, perché in quel caso il sistema di avviso ce lo avrebbe detto: tiene sotto controllo sia la temperatura dei freni che la pressione di gonfiaggio degli pneumatici.

E allora sarà bene andare subito a vedere, anzi, è meglio richiamare subito il tecnico, azionando l'apposito segnale. E infatti arriva, e alle nostre domande risponde che una gomma ha perso il battistrada. Così, mentre uno di noi si intrufola tra i passeggeri, che stanno ancora sbarcando e non si sono accorti di niente, e scende a controllare, l'altro si preoccupa di avvertire subito, via radio, la torre di controllo. Magari lo sapranno già, perché qualche altro pilota avrà avvistato qualche pezzo di caucciù, ma è notte, e poi non si sa mai.

E infatti sono già al corrente, e la pista è chiusa ai decolli e agli atterraggi, perché quei frammenti di pneumatico sparsi sulla pista potrebbero procurare danni a qualche altro carrello, o ancora peggio, essere risucchiati da un motore.

Apro il mio finestrino e mi sporgo guardando in direzione della pista: è tutto un lampeggiare di luci arancioni che dopo pochi minuti si allontanano, e subito un aereo decolla.

Tutto è tornato normale: c'è da riempire un po' di carte, fare rapporto e descrivere l'inconveniente sul quaderno tecnico , poi raccogliamo le nostre cose e scendiamo.

Gli assistenti di volo ci chiedono che cosa sia successo: nemmeno loro si sono accorti di niente.

(19 novembre 2009)