

A vederseli sbucare sopra all'improvviso se si percorre per caso una strada vicino a un aeroporto, o a guardarli andar via di slancio subito dopo il decollo, gli aerei, anche quelli più grossi e pesanti, danno un'impressione di leggerezza e di armonia che colpisce la fantasia.

Quando invece si spostano a terra, lungo le vie di rullaggio o sui piazzali dell'aeroporto, sembrano grossi animali, buffi e impacciati, che cercano faticosamente la loro strada.

Ed è una strada che, soprattutto negli scali più grandi e congestionati, è spesso difficile da trovare e seguire. E' vero che tutte le *taxiway* (i percorsi che collegano le piste alle piazzole di sosta) sono materializzate sull'asfalto da lunghe strisce di vernice che hanno tutte una loro sigla di identificazione, indicata sui cartelli e scrupolosamente riportata sulle cartine che i piloti tengono sempre sott'occhio, ma le insidie sono sempre in agguato.

A volte sotto forma di altri aerei che rullano un po' troppo allegramente, altre volte materializzate da automezzi che si spostano in superficie con eccessiva disinvoltura, senza contare che l'ingombro delle ali non è sempre facile da calcolare, soprattutto durante i cambi di direzione, e che la loro estremità è visibile dal pilota solo a patto (e spesso siamo costretti a farlo) di aprire il finestrino e sporgersi fuori.

E anche se le *centerline*, le linee di mezzera delle vie di rullaggio, sono provviste di luci annegate nell'asfalto (quel "bump bump" regolare che si sente a bordo mentre l'aereo si muove a terra significa che il ruotino anteriore si muove esattamente sulla linea di queste luci), di notte, e soprattutto se sta piovendo, l'intricato intreccio di linee e numeri dipinti a terra finisce con l'assomigliare allo scarabocchio di un bambino che ha messo le mani sugli evidenziatori del fratello maggiore e se ne serve per dare libero sfogo alla sua fantasia.

E le difficoltà aumentano man mano che ci si avvicina al sospirato parcheggio, perché qui gli spazi sono davvero ridotti al minimo e la probabilità (soprattutto in Italia) di trovare macchine di servizio e carrelli per il trasporto di merci e bagagli posteggiati fuori dagli spazi a loro riservati è abbastanza alta.

Massima prudenza dunque, e avanti, sempre più lentamente, fino all'ingresso in piazzola. Dove

## L'aereo a terra

Scritto da Pietro Pallini

---

fortunatamente esiste anche una bella segnaletica luminosa: una specie di lavagna elettronica posta proprio davanti ai miei occhi, e che ha il compito di guidarmi al perfetto allineamento e segnalarmi quando è il momento di fermare l'aereo.

Gli ultimi metri li faccio proprio a passo d'uomo, contando i led che si spengono ad uno ad uno e mi danno l'idea, anche visiva, della distanza che manca al punto di arresto.

Poi, finalmente, la luce rossa di stop si accende: aereo fermo, motori spenti, cinture slacciate... e il mio collega che fa: "Per me, siamo un po' storti..."

E prima di andar via andiamo a verificare: se davvero non siamo perfettamente allineati, mi toccherà pagargli una birra, stasera.

*(18 febbraio 2010)*