

Mi capita spesso, e l'ultima volta è successo proprio qualche ora fa, che qualcuno mi chieda se, nel corso della mia pluridecennale carriera di onesto pilota di linea, mi sia mai successo di avere davvero paura. Un temporale? Un motore che si è fermato? Una tromba d'aria? Un dirottamento?

I miei curiosi interlocutori si aspettano evidentemente chissà quale racconto di mirabolanti avventure ad alta quota, e già morbosamente pregustano il sottile brivido di sentirsi snocciolare la descrizione di catastrofi evitate all'ultimo momento grazie alle mie superiori doti di abilità e sangue freddo.

E tutte le volte sono costretto a deludere le loro aspettative, perché le mie presunte "doti di abilità e sangue freddo" non sono superiori a quelle che qualsiasi pilota ben addestrato può tranquillamente (oddio, a volte non proprio tranquillamente) sfoggiare nel corso della sua attività. Così, nelle fortunatamente rare occasioni in cui mi sono trovato a dover affrontare una situazione veramente delicata (da naso, come si suol dire) me la sono sempre cavata facendo ricorso alla professionalità più che all'eroismo.

La verità, nuda e cruda, è che quando c'è da avere paura, in realtà non c'è tempo di avere paura, perché ci sono troppe altre cose da fare. Le prime manovre di emergenza, a memoria... la [check-list](#) da leggere per verificare di avere fatto tutto bene... la radio per avvertire il controllo di quello che sta succedendo... gli assistenti di volo che vogliono sapere cosa dire ai passeggeri...

Già, i passeggeri: che hanno tutto il diritto di essere messi al corrente, e che evidentemente preferiscono che a informarli sia la voce di un pilota. Così guardi l'altro pilota e chiedi: "Lo fai tu, l'annuncio? O preferisci che lo faccia io?". E il suo sguardo, più eloquente di qualsiasi discorso, fa correre la tua mano verso l'interfonico di bordo: "Signore e signori..."

E, naturalmente, una volta che la situazione è tornata sotto controllo, c'è anche da pensare a pilotare l'aereo fino all'atterraggio. Poi, arrivati al parcheggio, spenti i motori e sbarcati i passeggeri, c'è la parte burocratica: annotare l'accaduto sul [QTB](#) (quaderno tecnico di bordo) e sul cosiddetto "flight log" (l'equivalente di quello che i marinai chiamano "libro di bordo"), e preparare i dovuti rapporti ufficiali per la compagnia e per le autorità aeronautiche.

Alla fine, fuori dall'aeroporto, mentre il pullmino ti porta in albergo o stai guidando verso casa, il livello di adrenalina cala e finalmente un po' di paura fa capolino. Ma ormai è tutto finito, e dunque... che ragione c'è di aver paura?

*(7 ottobre 2010)*