

La circostanza che attualmente mi vede protagonista è singolare, ma non per questo meno drammatica. Converrete quindi con me che non è né il momento né il posto giusto per mettersi a fare delle analisi accurate, eppure non mi rimane che questo, ragionare su quanto sta avvenendo nella speranza di venirne a capo. Non che arrivare ad una spiegazione potrà essermi d'aiuto: il mio è un bisogno puramente intellettuale, anche se non sottovaluto il giovamento fisico che può arrecare una disamina razionale dei fenomeni. Comunque, dato che non l'ho ancora detto, in questo esatto momento mi trovo a dover governare un mezzo volante in condizioni del tutto particolari che al momento non mi lasciano molte speranze di uscirne vivo. Dovrei disperarmi e invece sono tranquillo (ma non rassegnato) e amministro la lucidità residua cercando una giustificazione per ciò che ho davanti ai miei occhi, anche se, lo comprenderete in seguito, questo non è che un modo di dire. Sono molte ore ormai (potrebbero anche essere giorni perché la mia capacità d'indagine sulla dimensione temporale degli eventi è ormai compromessa) che mi impegno per un inquadramento scientifico dell'evento, ma ciò che sto sperimentando sulla mia persona non trova corrispondenze con quanto di teorico ho avuto modo di apprendere; in compenso, però, ho individuato nel mio comportamento alcune leggerezze a cui non avrei difficoltà ad attribuire una parte sostanziale di tutte le responsabilità. E non parlo di errori tecnici propriamente detti: il pilotaggio per me non è un problema; semmai includerei nelle aree di miglioramento la valutazione meteorologica e l'aerologia in generale. Ma procediamo con ordine: tutto è nato dalla mia inveterata e indomabile volontà di razionalizzazione, e cioè dal proposito (ora mi rendo conto quanto fosse maldestro) di elevare una semplice intuizione a sistema teorico universale. L'idea di partenza era questa (e dato che ne sono tuttora convinto, ne parlo al presente): il volo è una questione di tatto, e non parlo certo dell'opportunità di comportarsi con delicatezza (accortezza che comunque dovrebbe sempre ispirare il nostro agire), ma di fisiologia in senso stretto, di meccano-recettori e della capacità di percepire gli oggetti. Con questo con intendo certo sminuire l'importanza della vista: se normalmente è fondamentale, nel volo diventa sublime confinando con l'assoluto. Ogni qualvolta mi innalzavo da terra, era la mia vista a produrre il miracolo della tridimensionalità e a farmi apprezzare il volume delle cose (prima non era che un concetto scolastico associato ad una formula matematica). Erano solo i miei occhi a concedermi quella dimensione in più che, sommata alle altre, aumentava i miei gradi di libertà e mi prospettava un'infinità di percorsi.

Tutto questo è vero e continuerà ad esserlo. Ma con gli anni e l'esperienza accumulata in migliaia di ore nel vuoto, ho capito che volare è qualcosa di più e non dico genericamente. Anzi, rischiando di sbilanciarmi, affermo che volare è percepire la forma invisibile dell'aria.

A questo punto qualcuno obietterà che non occorre volare per acquistare coscienza dell'ambiente aereo e che le meteore sono più che sufficienti a rendere conto di una realtà dinamica e complessa qual è l'atmosfera. Mi sta bene, so apprezzare anch'io i mutevoli aspetti del mondo esterno e le subitane metamorfosi dell'orizzonte, conosco l'imprevedibile irriverenza di una raffica di tramontana o la conciliante dolcezza di una brezza primaverile e non ho difficoltà ad ammettere che, anche con i piedi per terra, siamo immersi nel cielo. Ma capirne la struttura (non parlo naturalmente dell'intera volta celeste, ma di singole limitate porzioni a noi accessibili), era un'altra cosa e occorreva un corpo disponibile a subire pressioni, torsioni e stiramenti senza poter fare affidamento (o riferimento) su una superficie solida.

Quel corpo era il mio. Mi avvicinai al parapendio perché erano anni che di notte volavo (nel sogno nuotavo a rana, sospeso nel vuoto ad un'altezza non maggiore di due metri) e al risveglio accusavo forti delusioni al contatto con le domestiche lenzuola. Il mezzo (se così si può chiamare questo prodigio della tecnologia dei materiali applicato alla creatività spavalda dell'uomo) era semplice, leggero, portatile, sufficientemente lento in volo da permettermi di sprofondare nel paesaggio e acquietare così, nelle mie placide discese a valle, le ossessioni di guardone di panorami e osservatore d'orizzonti. La vista, identificabile con il volo e viceversa, mi appagò la prima volta e continuò a farlo fino al giorno in cui smisi di planare e fui rapito da una di quelle correnti ascensionali che gli addetti ai lavori chiamano termiche. La risalita fu brusca e il mio atteggiamento passivo (ed apprensivo) non mi fu certo d'aiuto a gestire le turbolenze e le configurazioni inusuali in cui fu inevitabilmente trascinata la mia vela. Riuscii comunque ad atterrare incolume e per prima cosa, dato che mi fu subito chiaro che avrei continuato a frequentarle quelle termiche, prenotai con l'istruttore lezioni di pilotaggio avanzato. Poi mi misi a tavolino a riflettere sul dato ormai appurato che l'aria non era uniforme ed isotropa. Non che l'avessi mai creduto: come tutti i piloti brevettati avevo studiato a fondo la meteorologia, sostenuto un esame teorico-pratico integrato da continui aggiornamenti, ma fino ad allora non avevo mai avuto occasione di apprezzare con i miei personali e specifici sensori cutanei (incluso in tale definizione, per comodità ed economia, anche i complessi apparati del labirinto vestibolare che presiedono all'equilibrio) l'estrema variabilità dell'atmosfera. In pratica avevo visto col corpo quanto la terza dimensione fosse disseminata di strutture locali multiformi e dinamiche che si originavano da situazioni lontane dall'equilibrio. Iniziano per la prima volta a considerare la turbolenza non come un insieme di forze atte a variare l'assetto del mio mezzo, altrimenti stabile, ma come fonte di nuove geometrie, di sistemi complessi in rapido cambiamento, di caotiche evoluzioni in grado di creare eventi inattesi ed imprevedibili. In poche parole, la turbolenza come generatrice di forme inedite. E invisibili, a meno di disporre di un tracciante, di qualcosa che fosse disposto ad entrare dentro le strutture e, con la propria traiettoria (linea-universo in cosmologia), diventarne parte integrante. Ed io ero disposto, molto ben disposto. Solo così avrei potuto risalire, letteralmente e simbolicamente, all'aspetto nascosto, all'intima e cangiante costituzione dell'aria. Fu in base a queste semplici considerazioni estetico-topologiche, e forse a causa di un eccessivo fervore teoretico, che si produsse in me l'irreversibile mutazione da osservatore ad evidenziatore di forme. Con il mio corpo (e naturalmente con il mio parapendio) presi a svelare per il beneficio mio e di quei pochi che volavano insieme con me, i coni rovesciati delle ascendenze, gli orridi scoscesi delle discendenze, le laceranti interazioni tra i venti meteorologici e le brezze di marea. All'inizio, appena scoprivo l'esistenza di una forma, per ingenuità ed inesperienza ero portato a contrastarne gli effetti riuscendo così a percepirne la struttura solo con grande approssimazione. In seguito presi a lasciarmi trasportare, ad assecondare le spinte fino al limite del collasso della vela. Gli eventi divennero drammatici (un osservatore esterno li avrebbe definiti tali), le risalite si fecero impetuose e i margini di sicurezza, inversamente proporzionali, si assottigliarono. Presto mi ritrovai solo: se all'inizio erano in tanti a seguirmi, quando pretesi di girare le ascendenze impossibili, quelle che sconvolgevano ogni superficie alare e ti scuotevano fino a slogarti le articolazioni, gli altri colleghi mi isolarono. Ci rimasi male, ma non potevo biasimarli: erano piloti normali e temevano per la loro incolumità. In effetti, più volte confidai loro che all'interno delle termiche, per meglio disegnarne la forma, io ero solito spiralarci ad occhi chiusi, per non lasciarmi influenzare dalla vista che in quei casi era poco attendibile e di nessuna utilità per i miei fini. Naturalmente avevo specificato che lo facevo solo quando ero lontano da ostacoli e rilievi, ma loro continuavano a volare in uno stato d'agitazione costante e alla fine mi emarginarono. Probabilmente più che un problema di sicurezza era perché invidiavano le mie quote stratosferiche e la capacità di domare ogni turbolenza. In realtà io assecondavo le correnti, le prendevo per il verso giusto e mi lasciavo depositare più in alto degli altri solo perché avevo il coraggio di entrare nel loro nucleo interno. In quel flusso vorticoso aspettavo che l'ascendenza avesse esaurito tutta la sua energia e solo allora mi

spostavo, quando l'aria tutto intorno aveva raggiunto l'equilibrio termico. La normalità non mi bastava più, avevo scelto di muovermi nel dominio del non-equilibrio, ai confini della teoria del caos.

Tutto questo fino ad oggi, o dovrei dire ieri, dato che non so più da quante ore sono in volo: la giornata si preannunciava potente, esattamente come occorreva a me. Anche se le previsioni parlavano di un'alta pressione generalizzata, localmente insisteva una certa instabilità evidenziata dallo sviluppo precoce di cumuli sopra i rilievi. Arrivai sul decollo verso le undici: era deserto. Le condizioni erano ottime, ma si trattava sempre di un giorno feriale, e la maggioranza dei piloti locali era al lavoro o non era in grado di gestire le condizioni meteorologiche. L'erba di una primavera ormai avanzata nascondeva nella sua apparente uniformità essenze profumate e microcolori; le rocce calcaree che affioravano ai lati del pendio mostravano senza pudore alcuno la loro intima stratificazione; il bosco di faggi a monte risuonava sulla frequenza della brezza. Guardai la manica a vento: era tesa ed impaziente, segno che l'attività termica si era ormai organizzata. Dalla sacca estrassi la vela, la dispieghi a terra lentamente e, afferrati con decisione gli elevatori, la gonfiai al vento. La tenni su giusto il tempo di verificare la corretta disposizione dei cordini quindi la lascia ricadere sull'erba. Le settanta bocche dei cassoni rimasero sollevate a prendere aria trasmettendo a tutta la superficie alare il tremito del vento: si verificava cioè quella che io definivo dinamica staticità.

Indossai la tuta: faceva caldo, ma io pensavo alle rigide temperature delle alte quote e al piacere con cui le calde imbottiture mi avrebbero risarcito della sudata. Calzai i guanti, gli occhiali e il casco. Ero pronto. Ero solo. L'immenso volume del cielo trasparente era disponibile. Spronai il mio parapendio arancione, protesi in avanti il corpo e mi ritrovai in volo. Il cicalino elettronico della strumentazione prese a suonare con frequenza sempre maggiore, segno che il rateo di salita era crescente. Non avevo dovuto cercarla: l'ascendenza era lì, proprio sopra il decollo, e io ero già dentro, nel nucleo più intenso dove occorre virare con forza e con un grande angolo di rollio. Mantenendo la vela inclinata riuscivo a disegnare perfettamente il nocciolo della corrente ascensionale, quel cilindro di cui facevo parte e che con il mio esserci rendevo visibile agli occhi del mondo. Peccato che non ci fosse nessuno ad ammirarlo: ci avrebbe visto salire a più di 12 m/sec su di una traiettoria perfetta, senza sbavature. Raffigurai il mio corpo, fasciato dai tessuti impermeabili e incapsulato nella selletta, come un pennino intinto nell'inchiostro. Fu allora che chiusi gli occhi e mi concentrai sulla geometria aeriforme. Come ormai saprete, lo avevo fatto altre volte, solo che in precedenza ero solito riaprirli dopo qualche minuto. In quell'occasione invece decisi che sarei rimasto all'oscuro fino alla fine, a base-cumulo, cioè alla quota di condensazione dell'umidità e che rappresenta, di solito, l'altezza massima raggiungibile in volo libero. Non è una quota prestabilita, dipende dalla temperatura e dall'umidità presente nell'aria e secondo i miei calcoli oggi (o ieri) si sarebbe attestata poco al di sopra dei tremila e cinquecento metri. La risalita fu lunga, tanto lunga che ad un tratto ebbi l'impressione che fossi sempre vissuto all'interno di essa. Quello che pensavo e mi ricordavo era solo l'atto di muovermi senza peso in una spirale infinita. Ero tranquillo: le montagne erano lontane e comunque, anche se un vento impreveduto mi avesse scarrocciato verso di loro, mi trovavo già ad un'altezza di gran lunga superiore alle creste più alte.

Alla fine riaprii gli occhi, e lo feci contravvenendo al mio voto. C'era ancora trazione su di me, continuavo a salire anche se, secondo i miei calcoli, l'ascendenza avrebbe dovuto esaurirsi già da un pezzo. Intorno a me le cose non era cambiate di molto: alla cecità scura e volontaria si era sostituita una cecità biancoluminescente. Percepivo un chiarore ovattato e diffuso, ma in pratica non ci vedevo. Niente di trascendentale, pensai, ero semplicemente finito in una nube, ne avevo raggiunto la base ed ora mi stavo muovendo all'interno di essa. Non mi preoccupai: l'illusione di una luce lattiginosa rendeva meno drammatica la menomazione visiva, e in fondo era quello che stavo cercando. Salivo e per tracciare le mie curve non dovevo neppure chiudere gli occhi: ad accecarmi c'era l'umido filamentoso biancore di una nuvola, radiazione zenitale filtrata da semplice vapore. Mi concentrai allora sul mio corpo e sull'attrezzatura, le uniche realtà che sembravano aver conservato consistenza ed opacità. Lo strumento indicava tassi di salita facilmente gestibili e compatibili con formazioni di scarso

sviluppo verticale, non certo tipici di quei nubi in rapida evoluzione che di solito degeneravano in tempesta e che mi avrebbero sicuramente causato dei problemi. I punti cardinali sulla bussola satellitare continuavano a cambiarsi di posto, e quel loro rincorrersi attorno alla rappresentazione stilizzata della rosa dei venti era l'unico segno ad indicarmi che mi trovavo in rapida rotazione attorno ad un asse verticale. La vista era del tutto inutile in quelle condizioni: in mancanza di punti di riferimento l'idea stessa di moto spariva, come la destra e la sinistra, il sopra e il sotto. Dentro una nuvola l'illusione della quiete è forte e la tentazione di abbandonarsi all'oblio può essere vinta soltanto dalla paura. La tecnologia mi diceva che procedevo ad una velocità istantanea compresa tra i trenta e i trentotto chilometri orari e che mi trovavo ad un'altitudine di quattromilacinquecento metri. Pensai che almeno l'impatto contro i monti era scongiurato e che ormai, a quella quota e lontano dalle rotte civili, avrei potuto collidere solo con un aereo militare. La statistica però era dalla mia: le probabilità di una collisione di quel tipo erano assai remote. Ma i motivi per spaventarsi non mancavano. Le dimensioni del nembo (avete notato com'è cambiato il suo nome?) erano davvero imponenti: all'inizio pensavo di essere finito in un piccolo cumulo, ma dopo circa un'ora d'alterne vicende, mi ritrovavo alla ragguardevole quota di seimilacinquecento metri e continuavo a salire. Evidentemente mi trovavo in un settore laterale di un gigantesca nube temporalesca, dove le deboli ascendenze che stavo sperimentando non erano che un minimo riflesso di ciò che accadeva al centro. Avevo avuto la fortuna (o l'abilità) di evitare le impetuose energie dei cambiamenti di stato, ma continuando così sarei stato facile preda del freddo e alla mancanza d'ossigeno. Il mio istinto di sopravvivenza mi consigliò (un po' in ritardo, forse) di interrompere la rotazione e di stabilizzare la vela su di una traiettoria rettilinea nella speranza di venirme fuori. Puntai verso sud dove ero sicuro che non avrei intercettato orografia, ma la precauzione si rivelò inutile dato che continuavo a salire anche in quella direzione. Decisi allora che giunto il momento per una manovra di discesa rapida, che in quel caso specifico consisteva nel ridurre drasticamente la superficie alare del mio mezzo. I cordini reagirono bruscamente: avevano perso le loro caratteristiche a causa del ghiaccio che li avvolgeva; anche la vela si mostrò riottosa ai miei comandi, ma ben presto dovette accettare il cambio d'assetto in cui l'avevo obbligata. Iniziai lentamente a perdere quota e al contempo ad avanzare: scendevo di tre metri al secondo e la componente orizzontale della velocità era sui venti chilometri orari. Tutto procedeva per il meglio, solo che a quel punto iniziai a desiderare il cielo. E non si trattava di una semplice questione di psicologia della visione: era tutto il mio corpo, e non solo gli occhi, ad avere l'imperiosa necessità dell'azzurro. Non mi sarei accontentato di un orizzonte sgombro o di una generica prospettiva luminosa: dovevo assolutamente far ritorno al cielo. Per tutta risposta la nebbia, invece di diluirsi ed infine dileguarsi, divenne, se possibile, più plumbea e densa, cosa contraria non solo alle mie lecite aspettative, ma anche e soprattutto alle prescrizioni della scienza. Il mio allontanarmi aveva prodotto l'effetto opposto? La cinematica era da riscrivere? Riflettendoci bene, non potevo pretendere di sfuggire da qualcosa che non avevo ancora localizzato. Probabilmente la scappatoia mi stava portando dritto al centro dell'instabilità se prima riuscivo a distinguere le estremità mie e del mio tessuto volante e ora tutto diventava confuso. Mi concentrai sul variometro, ma non riuscii a leggervi nessun dato. Per fortuna le indicazioni sonore erano più che sufficienti a capire l'andamento del parapendio e se proprio avessi voluto dare un'occhiata sarebbe bastato accendere l'illuminazione a diodi verdi. Lo feci: lo schermo retroilluminato rappresentò un piacevole diversivo per la mia vista impigrita dal nulla. Lo stupore cromatico durò poco: avevo impostato il temporizzatore su intervalli molto brevi, talmente ridotti che non riuscii a focalizzare niente di utile. Lo strumento era alimentato da cellule fotovoltaiche e aveva un condensatore in grado di subentrare quando l'irraggiamento solare veniva meno: sul manuale c'era scritto che la riserva sarebbe durata almeno un'ora. Più che sufficiente, pensai. Sapevo di mentire, ma avevo bisogno di numeri per capire cosa mi stava accadendo. Quindi schiacciai di nuovo il pulsante: la rotta era giusta, ma la quota si era stabilizzata intorno ai cinquemila. Scendevo troppo lentamente. Fui allora tentato di riaprire la vela ed impostare una vite positiva, manovra che confina con l'acrobazia e

che sottopone il pilota a forti sollecitazioni centrifughe, ma che in compenso permette di raggiungere tassi di discesa molto elevati. L'unico inconveniente è che si viene giù dritti, e nella mia verticale doveva esserci ancora, per migliaia di metri più in basso, l'ingombrante cumulo-nembo. Mi costrinsi quindi ad avere pazienza, a continuare a muovermi verso sud nella speranza che la cortina di vapore si esaurisse. Prima o poi doveva finire, anche se i fatti sembravano smentire questo luogo comune che pur derivava la sua attendibilità da millenni di osservazioni dirette. Nei confronti della nuvola ero tentato di applicare categoria dell'infinito, ma la scienza mi ammoniva che ciò che poteva essere misurato era necessariamente finito. Ed io, che mi consideravo uno strumento particolarmente preciso ed affidabile, fino ad allora non avevo fatto altro che misurarla ed evidenziarla, quindi la nube non poteva essere, per quanto estesa, che limitata. Era logico, metodologicamente corretto e filosoficamente appropriato. Rimasi confinato nella razionalità, senza cedere né alla speranza né alle invocazioni, sbilanciandomi di tanto in tanto sulle imprecazioni più comuni, ma senza convinzione essendo da tempo un agnostico convinto. Mi limitai all'osservazione, o meglio mi resi disponibile alla percezione visiva, senza peraltro ottenere grossi risultati almeno fino a quando la nuvola non si diradò e finì poi, a causa del mio procedere (e forse anche del suo), per sparire del tutto alle mie spalle. Mi accorsi della transizione non tanto per l'atteso incremento di luminosità, quanto per l'esponenziale moltiplicarsi delle sorgenti di energia. Erano stelle quelle là fuori. Ed era notte fonda tutto intorno. Un cielo terso che in altre occasioni si sarebbe guadagnato tutta la mia ammirazione.

A volte l'approssimarsi della sera ci sorprende, ma dubito che qualcuno abbia mai assistito ad un passaggio così violento. Se all'inizio pensavo che tutto fosse dipeso da una mia madornale distrazione, o peggio da un momentaneo assopimento (improbabile sotto adrenalina) ora sono convinto che non ci sia stato niente di progressivo, e che quindi il ritrovarmi in un cielo stellato invece che in un azzurro assolato non sia da addebitare a me. Il giorno è diventato notte, senza la servizievole gradualità del vespro, e purtroppo ora non dispongo della necessaria presenza di spirito per azzardare un'ipotesi a parziale o totale spiegazione del fenomeno. Nella natura certe cose accadono, e il fatto non trascurabile che non siano mai accadute prima non è sufficiente ad impedirne il verificarsi. Naturalmente ciò ha comportato anche dei vantaggi; per esempio non ho avvertito quel subdolo affievolirsi della vista, e mi riferisco soprattutto all'appiattimento dei colori che è tipico di questa fase terminale del giorno (esiste anche un termine scientifico per definirlo con precisione ma attualmente non mi sovviene), senza considerare poi il piacere dell'imprevisto, il ritrovarmi alla deriva nelle correnti dello spazio, o se preferite, in caduta libera nel piano inclinato dell'universo. Purtroppo, riavutomi dall'iniziale stupore non vedo più remoti soli, resi tremolanti dagli anni-luce, né cromatici pianeti. Non apprezzo più la geometria fantastica delle costellazioni. E' un cielo che ormai mi sembra esattamente quello che è, un'inutile distesa fredda e morta, punteggiata di altrettanto inutili concentrazioni di idrogeno e di elio. Non m'ispira nessuna filosofia, alcun timor panico, la benchè minima considerazione estetica al di là dell'esistenza della materia.

In realtà non posso fare a meno di guardarlo. La Via Lattea è l'unica struttura visibile. Intorno è il nulla profondo: sicuramente gli oggetti, le cose, le montagne, i prati, i boschi ci sono ancora, ma attualmente non posseggo dati sufficienti a dimostrarlo. Da quassù non percepisco la minima luminosità, ad eccezione naturalmente delle stelle, che non mi sono d'aiuto per una qualsivoglia localizzazione. Anzi mi sono d'impaccio perché la straordinaria bellezza che, nonostante le mie precedenti considerazioni, continuano oggettivamente ad esprimere, mi distrae e mitiga l'apprensione che mi corre l'obbligo di avere. Il ricevitore satellitare è ormai spento, e con esso tutte le sue funzioni aggiuntive. Ora sono cieco davvero e il tatto non mi è di nessun giovamento. Percepisco che sto perdendo quota e che il mio volo si svolge finalmente in aria calma: sto planando. Probabilmente mi muovo alla velocità di crociera della mia vela: ho allentato del tutto i freni e ora lascio andare i comandi. Non avrebbe senso rallentare o effettuare una virata. Intorno a me c'è l'oscurità più totale, non un segnale, un qualsiasi manufatto, una debole scia o una traccia antropica. Evidentemente (anche

quest'avverbio mi sembra senza senso) sono finito in una regione deserta, anche se a dire il vero qui intorno non dovrebbero essercene. Dalle mie parti tutte le valli sono densamente popolate. Se ci fosse una città, un paese, anche un gruppo isolato di case avrei un punto di riferimento dove indirizzare il parapendio. Ma solo quello, perchè i problemi non sarebbero finiti, anzi inizierebbero proprio allora. Gli insediamenti umani necessitano di energia elettrica, di solito trasportata con tralicci ed elettrodotti; poi ci sono ponti, viadotti, campanili, edifici, recinzioni, antenne, lampioni, tutti oggetti riottosi a scansarsi all'ultimo momento. A rifletterci bene lo spazio aereo di una città è un vero e proprio agguato per uno come me, sprovvisto di motore e destinato a scendere seguendo angolo di planata tracciato dalle inviolabili leggi della fisica. Posso sperare di evitare un ostacolo grazie ad un insperato estremo baluginio di un metallo, o allo stormire improvviso di fronde fino a poco prima silenti, ma non confido di uscire vivo da un'intera rete di manufatti solidi, spesso taglienti e spigolosi, e se non tali quantomeno indifferenti alla fragilità del corpo umano. Alla prospettiva di arrivare a coincidere, nella stessa porzione di spaziotempo, con della materia allo stato solido, dotata quindi di grandi forze interne di coesione, reagisco sforzandomi di valutarne gli effetti sul piano termodinamico. So che in un futuro molto prossimo, nonostante la rimarchevole efficienza della mia vela da competizione, trasformerò l'energia potenziale accumulata in ore di ascensione in nube in semplice calore, in inutile agitazione termica di quelle molecole che tra le tante avranno avuto la sorte di interagire col tessuto a porosità zero del mio solitario parapendio. L'unica incognita rimane il tempo, ma prima o poi anche l'energia posseduta dalle mie membra ritornerà nel calderone cosmico dell'entropia. Niente di strano, nel lungo periodo quello sarà il destino di tutta l'umanità, ed alla fine, di tutta la realtà. Ma non posso mica preoccuparmi per tutti.

Il nero perdura. Prima avevo sperato che col tempo i miei occhi si sarebbero abituati all'oscurità e che le pupille si sarebbero prodotte in quel miracoloso aggiustamento di sensibilità che di solito fa riemergere dal nulla indistinto, gli oggetti del mondo. Non è accaduto nulla di tutto ciò. O meglio, forse sarà pure accaduto, ma nella mancanza più totale di radiazione luminosa anche un affinamento della percezione risulta del tutto irrilevante. Perché, a questo punto è necessario notificarlo, io mi trovo immerso in un buio assoluto, paradossale, contraddittorio. Senza senso. Un vero buio è tale perchè contrapposto alla luce. La mia notte invece sembra essere autoreferenziale, autonoma e immobile. Non intravedo prodromi, cambiamenti, transizioni, tendenze, rivoluzioni. Non credo che da quest'oscurità io possa attendermi un'alba. E il mio non è un vago poetare: in pratica, pur disponendo di una quota elevata, non potrò veleggiare per sempre. Il mio corpo è atteso a terra, su una superficie equipotenziale dove la gravità troverà pace. Ma non voglio pensare all'inevitabile impatto: non potrò prepararmi, non saprò quando arriverà il momento di correre e se mai la topografia me ne darà l'occasione. In tutta sincerità, dubito che riuscirò ad atterrare in piedi ed è già troppo se riuscirò a finire questo ragionamento. L'ostacolo che mi fermerà ha già un nome e io forse non farò in tempo a conoscerlo. Il futuro, in questo posto senza orizzonti, non è altro per me che un suono familiare. Come tutti, l'ho sempre avuto davanti senza vederlo. Comunque l'ho immaginato come una logica e naturale continuazione del presente, come se il tempo fosse una linea. Qualcuno (forse io stesso) ha detto che il futuro è sempre in anticipo, ma adesso sembra tardare. Forse è solo un'ipotesi, ma mi terrorizza lo stesso: con la luce sembra sparito anche il tempo, ed io sarò costretto a planare indefinitamente in uno spazio teorico. Grosso risultato per un pilota: viver in aria. Ma senza panorama. Il tatto rimane, questo è vero. C'è sempre il vento relativo sul viso. Mi tolgo il casco per sentirlo meglio, per esporgli la maggiore superficie corporea possibile. Dovrei essere stanco, ma l'idea di un impatto imminente mi spaventa abbastanza da tenermi sveglio. A dire il vero non ho più paura: diciamo che ho accettato la realtà e mi sono rassegnato ad un atterraggio fuori campo. Ora tolgo anche i guanti: voglio sfruttare l'unico senso utile che mi rimane. Tocco il cielo. Anche se nero sempre di cielo si tratta e ora lo percepisco calmo, un tessuto sottile dove la trama dei venti e l'ordito delle correnti termiche sono distesi a coprire la terra ancora tiepida. La velocità rende l'aria manipolabile, posso sempre disegnarci

una scia, agitarne le molecole con le turbolenze della mia ala spiegata; in fondo è come un fluido lacustre, solo meno denso. Ne sento il profumo liquido. Piacevole. In effetti, qui l'aria è dolce, direi salmastra se non temessi di alimentare delle speranze. Ma quali speranze? Sì, forse si tratta di mare, o di oceano. Fa differenza? Quello che interessa è la costa: rocciosa, sabbiosa, con falesie, frastagliata. Golfi promontori lagune. E quanto è lontana questa generica linea di separazione tra due domini? E ci sarà mai un confine solido per queste acque oppure si tratta di un mare assoluto, speculare al mio cielo oscuro? Un parallelismo sarebbe logico, forse auspicabile, se si cerca la simmetria delle cose. Ma sappiamo bene che l'ordine esiste solo nei romanzi e che la scrittura è un estremo disperato tentativo di razionalizzare il cosmo.

Sarà, ma io intanto continuo a volare...

© 2006 Ruggero Condò