

Sotto le Sue ali

Bernie May

Introduzione

È difficile dire se ho imparato più cose sul volo grazie al tempo che ho trascorso con Dio, o più cose su Dio grazie alle mie esperienze di volo. Una cosa comunque è certa: durante i miei 30 anni vissuti come pilota missionario ho scoperto la validità di certi principi biblici, quali il perdono, la compassione, l'ubbidienza, la giustizia e la fede.

Già, la fede in particolar modo!

Tutto questo mi è venuto in mente recentemente quando stavo per decollare dall'aeroporto di Long Beach. Di solito quando si decolla da Long Beach la visibilità è ottima per parecchi chilometri. Ormeggiata al molo, di sotto si può vedere la Queen Mary; poco distante c'è la città di Los Angeles che si estende lungo la costa; volteggiando all'indietro con l'aereo si possono osservare le montagne della Sierra Madre che si stagliano sull'orizzonte.

Quel sabato era diverso. Il tempo era molto nuvoloso, la visibilità era inferiore a un chilometro a causa dello smog e della foschia. Pochi secondi dopo che le ruote dell'aeroplano si erano staccate dalla pista, non riuscivo più a vedere il suolo. Ero ai comandi, ma ormai dopo anni di volo, con centinaia di ore di volo ai comandi, era diventato automatico alternare il mio sguardo dall'orizzonte al cruscotto e continuare tranquillamente.

Tuttavia non è stato sempre così! Ricordo la prima volta che ho volato col cielo nuvoloso. Tutt'ad un tratto non riuscivo più ad allineare le ali dell'aereo con il suolo sottostante e a tenere il muso dell'aereo fisso sull'orizzonte davanti a me: dovevo affidarmi a quei piccoli strumenti e alle loro lancette. Fu un'esperienza agghiacciante. L'istinto mi diceva di tornare indietro e ritrovare la strada fra le nubi; ma come facevo a sapere cosa c'era in quella nuvola? Forse un muro di mattoni! Che sollievo quando sbucai dall'altra parte!

Tutto quello che dovetti fare fu di seguire gli strumenti e le indicazioni del controllore di volo per uscire di nuovo alla luce del sole. Perciò quel sabato mattina, quando stavo per decollare da Long Beach, ero assolutamente rilassato. Centinaia di ore nelle nuvole mi avevano insegnato che non c'era niente di cui aver paura; non c'erano ostacoli contro cui andare a sbattere, né curve pericolose che avrebbero potuto farmi cadere in un fosso.

Quel mattino, anche se non potevo vedere niente, non mi preoccupavo. L'uso degli strumenti di volo ormai per me era diventato una cosa naturale: raggiunta la quota di volo, inserii il pilota automatico e tirai fuori il pranzo. Mi divertivo a volare tra le nuvole, anche se sotto la terra era avvolta da una fitta nebbia. Non vedevo niente ma avevo imparato ad aver fiducia.

Ecco perché ho scritto questo libro, per condividere con voi questa e altre verità. Per quanto ci piaccia vivere alla luce del sole, dobbiamo riconoscere che gran parte della nostra vita si basa

sugli strumenti di controllo. Raramente riusciamo a vedere cosa ci sta davanti, e se mai arriveremo a destinazione sarà solo per fede. A volte questo dato di fatto incute paura e perciò desideriamo tornare indietro, impugniamo la cloche con tutte le nostre forze, stringiamo i denti e infine ci aspettiamo di sbattere contro qualcosa. La fede tuttavia ci dice che Gesù ha spianato la via, per cui non abbiamo nulla da temere.

Ho scoperto che se camminare per visione è qualcosa di desiderabile, camminare per fede è entusiasmante! Ecco cos'è questo libro: una raccolta di esperienze entusiasmanti realmente vissute che ti insegneranno come vivere per fede, specialmente nei giorni nuvolosi.

La realtà vista dall'alto

Un simulatore di volo da milioni di dollari

L'altro giorno una signora mi ha chiesto se avevo mai pilotato un jumbo-jet, uno di quegli enormi volatili che portano nel loro stomaco metallico più di 400 passeggeri. Stavo per rispondere "sì", ma ho dovuto limitarmi a un "quasi".

Com'è possibile "quasi" pilotare un jumbo-jet?

Un mio caro amico, Roy Long, un esperto pilota che lavora con una grande compagnia aerea commerciale, è il responsabile di un programma di addestramento per piloti di jumbo-jet a Miami. Il loro addestramento iniziale si svolge in un "simulatore di volo". Si tratta di un incredibile marchingegno con una cabina che simula quella del jumbo. Si trova in un centro di addestramento che costa miliardi, collocato su alti supporti meccanici che si muovono avanti e indietro, in alto e in basso, ed è controllato da una stanza piena di computer.

Una sera, Roy mi ha invitato ad andare con lui ad una lezione. Durante un intervallo, mentre i piloti prendevano un caffè, Roy si diresse verso il simulatore. "Siediti sul sedile di sinistra, Bernie, e facciamo un paio di decolli e di atterraggi". Mentre mi allacciavo la cintura, Roy schiacciò un pulsante sul pannello di controllo; da qualche stanza più in alto un cervello metallico rispose al comando e il simulatore cominciò a funzionare.

Ci trovammo alla fine della pista numero nove dell'aeroporto internazionale di Miami. Il computer non lasciava niente all'immaginazione. Non sono mai stato in una cabina così grande in tutta la mia vita. Davanti a me si estendeva la pista di Miami, col riflesso del sole di metà mattina. Avanzai esitando, sentivo i motori passare da un rumore cupo a un sibilo meccanico mentre portavo i giri al massimo. Il jumbo cominciò a muoversi mentre una hostess, dietro, salutava i passeggeri. Sulla mia fronte si formarono grosse gocce di sudore mentre la pista sotto di me era diventata sfolgorante. L'indicatore della velocità superò lentamente i 140 nodi (260 Km/h circa) e Roy disse: "Rotazione!" Tirai verso di me la barra di comando. Ci levammo in volo, stavamo salendo nel cielo azzurro Miami. Nella tensione dei controlli, potevo sentire l'enorme aereo su cui mi trovavo.

Di certo non mi piacerebbe atterrare con questo gigante sulle Ande! Raggiungemmo la quota di volo. Il mio secondo pilota annuì mentre volteggiavo sopra quell'enorme aeroporto e mi allineavo alla pista per effettuare l'atterraggio. Roy si chiamava la velocità mentre io lavoravo sui

dispositivi di comando abbassandoli per l'atterraggio. Sentii le ruote stridere in una sorta di protesta mentre si schiacciavano sulla pista, poi l'aereo si assestò con tutto il suo peso sui carrelli di atterraggio. Invertii il flusso dei motori e schiacciai i freni. «Non c'è male, capitano» disse Roy tra i denti «davvero non male per il tuo primo atterraggio con un L 1011».

Feci scorrere la manica sulla fronte con un caldo senso di soddisfazione. Nessun problema. Tutto era filato piuttosto liscio. Sentivo una grande soddisfazione.

Ma non era stato un vero volo! Era un'esperienza tipo Disneyland. Non ci eravamo mossi di un centimetro.

Mi rendo sempre più conto che quest'esperienza è simile a gran parte della nostra vita cristiana. Costruiamo simulatori da centinaia di milioni, vi entriamo, cantiamo inni appassionati, accompagnati da un organo elettronico che simula venti strumenti, ascoltiamo storie entusiasmanti e presi dall'emozione c'impegniamo a vivere una vita maggiormente consacrata al Signore. Ma c'è un piccolo trucco. Non decolliamo mai. Ci sono rumori ed emozioni ma non andiamo da nessuna parte! Il "Cristianesimo spettacolo" ci ha vaccinati contro il vero cristianesimo, che è vita e partecipazione.

All'esterno di una chiesa ho visto un cartello che dice: «Per coloro che desiderano andare oltre una vera religione domenicale».

Samuel Shoemaker ci chiede: «Cosa ha significato per te Gesù Cristo dalle sette di questa mattina fino ad ora? Il tuo cristianesimo è storia antica o attualità?»

L'invito di Dio è di alzarsi in volo come aquile. Allora perché accontentarti di un simulatore quando puoi effettivamente volare?

Ali nascoste

Un mio amico conosce un pilota che regolarmente è ai comandi di voli internazionali per una compagnia americana. Tra un viaggio e l'altro, gestisce una stazione di servizio in periferia, vicino a casa sua. Gli piace parlare con gli amici mentre mette la benzina o cambia le candele e le puntine

Un sabato mattina, con la tuta sporca di grasso, andò al negozio di ferramenta per comprare una chiave. «C'è qualche novità?» gli chiese il proprietario del negozio mentre batteva il prezzo sul registratore di cassa.

«Beh, sto pensando di prendere il volo per Il Cairo questo mese» disse il comandante. «Mi piace pilotare l'aereo diretto a Londra e Francoforte, ma forse uscire dalla solita routine mi farà bene». Il comandante pagò e se ne andò. Un altro cliente, incuriosito, domandò: «Chi è questo viaggiatore intercontinentale?» Roteando gli occhi, il negoziante fece un cenno col capo indicando il benzinaio e aggiunse: «un matto che gestisce un distributore in fondo alla via crede di essere un pilota d'aereo!» E si fecero tutt'è due una bella risata.

È facile ingannarsi! Capisco quanto ciò sia vero quando vedo i missionari della JAARS (Servizio Cristiano di Aviazione e di Contatto Radio nella Giungla) che tornano a casa per un periodo di riposo e di visite alle chiese. Quando arrivano qui, nel centro della JAARS nel Nord Carolina, sembrano persone comuni: un insegnante, un agricoltore, un impiegato dell'assicurazione... o un benzinaio. Chi potrebbe immaginare che solo pochi giorni prima quelle stesse persone stavano rischiando la vita volando con un piccolo aereo sopra la foresta dell'Amazzonia o mandando messaggi radio di soccorso sopra le isole delle Filippine o riparando un aereo danneggiato all'ombra delle Ande?

D'altronde, ero in drogheria l'altro giorno e quel giovane droghiere dall'aspetto comune mi parlava di suo Padre, il Re. Non si sa mai, vero?

Cosa conta di più?

Erano le 10:22 di martedì 22 gennaio e il tempo era pessimo. Volavo sopra Sioux City nello Iowa in un anfibio Cessna 182 che veniva da Iquitos, Perù, diretto a Winnipeg, in Canada. Stava nevicando e la temperatura era di 20 gradi sotto zero.

La radio era rotta, il motore funzionava male e il carrello di atterraggio era congelato, una ruota era fuori e l'altra no; tutto di un colpo stavo perdendo velocità, quota e anche l'esperienza. Anche se stavo pregando, lassù nella cabina, in qualche modo volevo far sapere la mia situazione a qualcuno perché avevo disperatamente bisogno di aiuto.

Mentre scendevo di quota tra la neve dell'aeroporto di Sioux City mi resi conto che stavo per atterrare con un vento contrario di 30 nodi d'intensità (circa 55 Km/h). Dio aveva provveduto! Il vento contrario era tanto forte che mi permise di atterrare su una sola ruota e tenere sospeso l'altro lato, riuscendo così a rallentare e a posizionarmi sulla pista senza farmi un graffio. I pompieri, pronti e vestiti di amianto, non dovettero alzare un dito. L'aereo fu rimorchiato nell'autorimessa, revisionato e il giorno dopo fui in grado di proseguire il mio viaggio per il Canada.

La settimana seguente, ero a Colmar in Pennsylvania dove incontrai la signora Ziegler, la quale mi stupì quando mi disse che io ero uno dei missionari per i quali ella spesso pregava.

«Infatti», disse, «lo scorso martedì mattina dovevo andare a una riunione di preghiera, che però fu annullata a causa di una tempesta di neve. Così rimasi a casa e trascorsi mezz'ora in preghiera intercedendo proprio per te.» Confrontammo l'ora di Colmar con quella di Sioux City. Alle 10:20 questa cara amica si stava inginocchiando davanti al trono, intercedendo per me!

Sulla parete del mio ufficio c'è una tabella con il programma settimanale del mio lavoro, dove sono riportati i nomi dei piloti assegnati alle nostre operazioni in 13 nazioni. Recentemente ho iniziato a prendere qualche minuto al giorno per pregare per le persone elencate. Ogni giorno scelgo una nazione, ad esempio la Bolivia, e passo qualche minuto ricordando ogni pilota con la sua famiglia. Cerco di farmi un'idea delle circostanze in cui operano e poi chiedo a Dio di venire incontro ai loro bisogni.

Faccio molte cose per la nostra missione: pianifico, programmo, organizzo, viaggio, predico, dirigo. Tuttavia, mi sto lentamente accorgendo che ciò che conta di più è quello che Dio fa per noi. Chi lo sa? Forse quei pochi momenti che trascorro in preghiera ogni giorno sono il mio più grande contributo all'opera di Dio. Tramite la preghiera si realizzano molte più cose di quanto questo mondo riesca ad immaginare. Infatti, come possiamo portare avanti un'opera spirituale nella potenza della carne.

Aquile e tacchini

Ho sentito il detto: «È difficile volare in alto come le aquile quando hai a che fare con i tacchini». Mi sono chiesto cosa accadrebbe se un aquilotto fosse per sbaglio messo in un recinto di tacchini. Crescerebbe sentendo solo i rumori dei tacchini e vedendo solo il loro modo di camminare; anche se il suo aspetto è diverso, i tacchini farebbero di tutto per convincerlo che lui è uno di loro. Potrebbe persino imparare a fare glo glo, ma non sarebbe mai un tacchino, e se un giorno dovesse vedere un'altra aquila con le ali spiegate che si lascia portare dalle correnti ascendenti sulle alte montagne, allora istintivamente si renderebbe conto che non è un tacchino. Distendendo le ali, farebbe ciò che un tacchino non ha mai osato fare: volerebbe in alto e non tornerebbe più allo squallore del recinto dei tacchini.

Quando ci troviamo davanti alla verità di Dio, possiamo o salire in alto dove c'è Dio o cercare di portare Dio giù nel nostro recinto di tacchini.

Purtroppo la maggior parte di noi trascorre il proprio tempo cercando di fare quest'ultima cosa, tentando cioè di giustificare le nostre azioni da tacchino mentre Dio ci sta chiamando ad abbandonare il recinto e volare sulle alte vette.

La fede è la mia risposta al Dio che conosco, ma se il mio concetto di Dio è limitato, la mia risposta sarà limitata. Se vedo Dio come una persona, mi accontenterò di fare glo glo anziché volare in alto.

Che cosa significa tutto ciò quando si è sul campo di missione, dove ogni giorno bisogna cercare di capire una cultura diversa, comprendere parole incomprensibili, lottare contro il caldo, contro gli insetti, contro le malattie e magari a volte ritrovarsi senza nemmeno i soldi per la benzina? Che cosa vuol dire tutto ciò quando si riceve una lettera nella quale è scritto che la chiesa che ti sosteneva ha sospeso il sostegno finanziario a tuo favore oppure quando un medico ti dà la notizia che un tuo caro è gravemente malato?

Cosa significa quando i debiti si accumulano e il lavoro non va bene? Oppure quando i figli non vanno d'accordo e tu e tua moglie non avete più il tempo per stare insieme mentre il tuo lavoro si accatista sia in ufficio che a casa e non riesci ad andare oltre i tuoi conflitti quotidiani per concederti una boccata d'aria fresca spirituale?

Significa che devi ricordarti chi realmente sei in Cristo, e devi ricordarti pure chi effettivamente sono i tuoi fratelli e le tue sorelle in Cristo, i quali forse stanno strascicando le loro code pennute sull'aia. Ho un amico che spesso conclude la sua conversazione dicendo: «Continuiamo a guardare in basso». Non ne ho mai veramente capito il senso fino a quando non mi sono trovato davanti a quel versetto in cui Paolo ci ricorda che siamo seduti in Cristo nei luoghi celesti. I tacchini guardano verso l'alto e agognano. Le aquile volano in alto con Dio e guardano giù sulla terra che è lo sgabello dei suoi piedi, non il domicilio di Satana.

Anche se ti sembra d'essere molto diverso da ciò che dovresti essere, non dimenticare chi veramente sei!

Guidati dal pilota

Attenersi alle istruzioni

Il caldo di settembre faceva alzare l'aria dal manto stradale mentre rullavamo sulla pista dell'aeroporto di Richmond in Virginia. Jamie Buckingham, seduto accanto a me sul sedile di destra, aveva sulle ginocchia un assortimento di carte aeronautiche. Bill Sasnett era dietro che si asciugava la faccia con un fazzoletto. Eravamo nel nostro Helio Courier diretti a New York.

Prima di lasciare il terminal, avevo redatto un piano di volo con la FAA (Ente Federale Americano per l'Aviazione Civile), richiedendo una rotta diretta. Nella giungla è comodo volare sul piccolo Helio, qui però ci trovavamo nell'America urbana e a 200 Km all'ora volevo passare meno tempo possibile a gareggiare con i jumbo jet che girano attorno New York!

Ero giunto alla testata della pista, avevo terminato il rullaggio.

Magneti, carrello, generatore, strumenti: tutto a posto. La cabina era come una fornace mentre aspettavamo l'autorizzazione per allinearci in pista. Volevamo sentire quelle due belle parole «via libera!» per cominciare a salire e uscire da quel calore. Finalmente la radio diede un segno di vita: «Helio Courier 242 Bravo, siete pronti a trascrivere la vostra autorizzazione?»

Da quella voce, proveniente dalla torre di controllo, capii che non avremmo potuto seguire una rotta diretta. Infatti ci fu comunicato che dopo il decollo dovevamo dirigerci dapprima a sud est e poi salire ad una quota di 900 metri invece dei 2100 metri che io avevo richiesto. Successivamente un altro controllore di volo ci indirizzò ad est verso la Baia di Chesapeake. Di là poi dovevamo salire a 1500 metri attraverso delle turbolenze, zigzagare sopra tre aerovie diverse e finalmente girare verso ovest. Tutto questo per andare all'aeroporto di New York che era a nord.

Era seccante, ma i controllori del traffico aereo avevano dovuto tener conto di molte altre cose perché non eravamo soli a volare. Infatti egli diceva che c'erano 70 aerei sul radar e inoltre erano in arrivo dei temporali che avrebbero facilmente potuto spezzare le ali del nostro aereo. Non avevamo ottenuto ciò che avevamo richiesto, ma ci era stato dato quello che era meglio per noi e per gli altri.

Attenersi alle istruzioni, andare ad est mentre vuoi andare a nord, correnti turbolente, ecc., sembra tutto un caos, ma se a tracciare la tua rotta è qualcuno che conosce la strada e gli ostacoli, allora accetta con gioia le sue istruzioni.

Proverbi 14:12 ci dice: «C'è una via che all'uomo sembra giusta, ma finisce col portare alla morte».

Le vie di Dio sembra che spesso vanno in direzione opposta ai nostri ragionamenti, ma Egli conosce l'epilogo fin dal principio. A lungo andare capiremo che i cieli di Dio sono sempre cieli amici, anche quando dobbiamo attenerci a delle istruzioni precise.

Lasciamo che il pilota piloti!

Le ruote del Cessna 206 che era a pieno carico si erano appena staccate dall'umida pista della giungla. Il pilota aveva spinto la cloche al massimo. L'aveva fatto molte altre volte ed era sicuro di superare quegli alberi altissimi. Improvvisamente, il passeggero seduto al suo fianco fu preso dal panico, vide gli alberi ondeggianti occupare tutto il parabrezza e cercò di far qualcosa: afferrò i comandi e li tirò indietro. Il suo intervento fu disastroso, quasi fatale. Ma certo, le sue intenzioni erano molto buone.

L'aereo era a pieno carico e non saliva rapidamente nell'aria calda della giungla. I grandi alberi alla fine della pista apparivano maestosi. "Cosa fa quel pilota? Sta dormendo? Perché non tira indietro i comandi?"

Ma così non funziona, si deve acquistare velocità prima di puntare il muso verso il cielo, altrimenti ci si ferma. L'aereo infatti s'impennò, entrò in stallo e lentamente cominciò a precipitare verso la giungla. Il pilota tirò con forza la cloche indietro e cercò disperatamente di far ruotare il muso dell'aereo verso il basso per acquistare velocità e poi risalire. Era troppo tardi: l'aereo precipitò al suolo. Grazie a Dio, nessuno rimase ucciso, ma tutti furono feriti e il pilota più gravemente degli altri. Grazie a Dio, c'era un altro aereo sulla pista e un altro pilota, il quale poté condurre in salvo i feriti: facendo due voli li portò al piccolo ospedale della giungla dove furono ricoverati.

Alcune persone non riescono a tenere le mani lontane dai comandi e perciò gli incidenti continuano.

Capisco benissimo quel passeggero impaurito, perché io faccio altrettanto nel campo spirituale. Mi faccio prendere dal panico quando penso che Dio ha perso il controllo o che ha smesso di prendersi cura di me, così cerco di sostituirlo e di fare andare le cose a modo mio. Non funziona mai, finisco sempre per peggiorare la situazione. Anche il Signore Gesù dovette sottomettersi al piano di volo di suo padre: «*Non la mia volontà, ma la tua*». Le cose possono sembrare alquanto rischiose talvolta persino paurose, ma dobbiamo lasciare i comandi nelle mani del Pilota. È l'unico modo per volare sicuri.

Una voce nella tempesta

La voce del controllore del Centro di Huston era calma: "Abbiamo capito" disse "avete un motore in avaria".

Vi vediamo sul radar. L'aeroporto di Montgomery Country è a 45 minuti a sud est dalla vostra posizione. Volete l'assistenza di guida radar?

Durante l'ultima mezz'ora mi ero gustato il cielo splendente del Texas mentre volavamo a velocità di crociera al di sopra delle nuvole. Sotto di noi, la pioggia e la nebbia coprivano il territorio tra Dallas e la nostra destinazione Houston. Poi... Bang! Uno dei due motori dei Cessna cominciò a scoppiettare e poi si fermò. L'elica fuori uso sulla mia destra sembrava strana e minacciosa. Potevo comunque volare – uno dei vantaggi che offrono i bimotori – ma non ero entusiasta di avvicinarmi con un solo motore ad un aeroporto sconosciuto sotto una fitta pioggia.

Diedi un'occhiata ai miei due passeggeri, erano sbalorditi, guardavano fissi l'elica ferma.

"Toccheremo presto terra in un altro aeroporto", dissi, cercando di alleviare la loro ansietà. Ma chi c'era a confortare me? Raggiunsi il microfono e subito la voce rassicurante del controllore di volo di Huston riempì la cabina.

“Ok Houston”, risposi, “sono in contatto. Richiedo l’assistenza di guida radar per l’aeroporto di Montgomery”.

“Virate a sinistra” disse, “direzione 110 gradi, scendete a 1200 metri”.

Seguii alla cieca le sue istruzioni, cercando di mantenere l’aereo in assetto longitudinale e laterale. A 1200 metri entrammo nelle nuvole volando ciecamente nella foschia e nella pioggia.

Con voce ferma il controllore di volo continuava a dare istruzioni: “Scendete a 600 metri e virate a sinistra di 5 gradi... ora virate a destra di 30 gradi e scendete a 450 metri”.

Quando ci immergemmo nelle nuvole cariche di pioggia, riuscivo appena a scorgere la punta della mia ala, ma ero sicuro che lui sapeva dove mi trovavo. Questo mi bastava. Non sapevo come si chiamava, non avevo mai visto la sua faccia, però sapevo che potevo fidarmi. Non avevo scelta, a meno che non avessi voluto fare tutto da solo.

Improvvisamente uscimmo dalle nuvole ed ecco davanti a noi un chilometro e mezzo di asfalto umido che luccicava nella pioggia; non avevo mai creduto che l’asfalto potesse sembrare così bello!

Ben volentieri avevo affidato la mia vita ad una voce sconosciuta che mi aveva dato complesse direzioni mentre ero nella nebbia. Toccando terra, pensai ad un’altra voce, calma, paziente, una voce sempre presente, anche quando nel corso degli anni foschie accecanti hanno gettato nel caos i progetti accuratamente elaborati. La Sua voce.

Mi fidavo davvero della Sua voce? Tanto quanto mi fidavo di quello sconosciuto di Houston? Avrei seguito esattamente le Sue istruzioni anche quando non mi sarebbe stato possibile vedere ad una spanna dal mio naso? Buone domande. Domande a cui bisogna dare delle risposte... con regolarità... ogni mattina. *«Il quale, benché non l’abbiate veduto, voi amate; nel quale credendo, benché ora non lo vedete, voi gioite d’una allegrezza ineffabile e gloriosa»* (1 Pietro 1:8).

Una questione di concentrazione

Una delle lezioni più difficili da insegnare ai nuovi piloti che devono compiere un atterraggio su piste corte e pericolose, è di tenere gli occhi fissi sulla parte migliore della pista anziché su quella rischiosa. Di solito si tende istintivamente a concentrare la propria attenzione sull’ostacolo, sul pericolo, sulla cosa che si vuole evitare; l’esperienza però ci insegna che il pilota che tiene gli occhi fissi sul pericolo, prima o poi lo urterà. Se continua a guardare il fosso che c’è al lato della pista, inevitabilmente ci finirà dentro; se concentra la sua attenzione sul tronco che è vicino alla pista di rullaggio, ci sbatterà sicuramente contro l’elica. Il pilota esperto focalizzerà decisamente la sua attenzione sul tracciato che deve seguire l’aeroplano, tenendo i pericoli solo nella visuale periferica.

I piloti non sono i soli a lottare con il problema di concentrazione. Chiunque si specializza su cose secondarie, ossia chiunque parla costantemente dei suoi problemi o ha sempre paura del peggio o mette abitualmente in rilievo le ragioni per cui un piano d’azione può non avere successo, vedrà accadere proprio quello che sta cercando di evitare. La Bibbia dice che l’uomo *«come pensa nel suo cuore, così egli è»* (Prov. 23:7). Povero Giobbe quando diceva: *«Poiché quello che avevo grandemente temuto, mi è venuto addosso!»*

Prendiamo ad esempio i demoni e gli spiriti maligni; sono un vero pericolo. Se ti preoccupi eccessivamente di loro, allora ti staranno attorno come uno sciame d’api.

L’uomo saggio si concentra su Cristo. E cosa dire di tutte quelle pericolose differenze dottrinali che si scorgono alla fine della pista mentre stai per decollare? Concentrati sulla divisione nelle chiese e ti troverai davanti un crepaccio. Concentrati invece sull’unità, sulle cose che uniscono anziché dividere e supererai gli ostacoli e ti avvanzerà anche dello spazio per il decollo.

Al mio primo incarico come pilota della JAARS in Perù mi fu affidato il compito di trasportare 3 uomini d’affari in una città di montagna sulle Ande. Questi uomini in passato avevano volato

con alcuni dei nostri piloti più esperti ed erano alquanto timorosi di dover viaggiare su un aereo pilotato da un ventiduenne che era impegnato a cercare la sua rotta su una vecchia cartina accartocciata.

Mentre caricavo i loro bagagli, si misero in disparte e li sentii parlare con tono ansioso. Alla fine uno di loro chiese: «Comandante per quanto tempo ha volato in Perù?»

«Per circa un anno», risposi. Erano sempre più nervosi. «Comandante, è sicuro di conoscere le montagne e le vette dei monti tra qui e Tingo Maria?»

«No signore», risposi, «ma so dove non ci sono e questa è la rotta che seguiremo».

Si guardarono l'un l'altro sorridendo, poi salirono a bordo.

Ci sono pericoli ovunque, ma Gesù è andato e ha preparato la strada. So che sembra semplicistico, ma tutto quello che dobbiamo fare è concentrarci su di Lui e allora ben presto staccheremo le ruote dalla pista e saliremo verso la quota di volo.

Confidando nel suo controllo

Con l'esercizio si arriva al vizio

Non mi è mai piaciuto suonare i tasti neri. Da bambino, per me era un problema di una tale entità che smisi di seguire le lezioni di pianoforte. Preferivo fare a modo mio. Per anni, ogni giorno mi sedevo davanti al pianoforte e suonavo solo i tasti “preferiti”: i tasti bianchi.

Pochi anni dopo decisi di ricominciare a prendere lezioni, ma dopo 6 mesi il mio insegnante se ne andò. Non c'era nulla da fare. Il “mio modo” era così radicato che non potevo togliermi la vecchia abitudine e suonare correttamente.

La sindrome dei “tasti neri” mi perseguita ancora oggi e mi ricorda qualcosa che il mio collega Merrill Piper dice sempre nei suoi seminari sulla sicurezza aerea: «Con l'esercizio non si arriva alla perfezione», dice Merrill, «Con l'esercizio si arriva al vizio». Questo principio è spuntato più volte ed ha tormentato il nostro lavoro.

Recentemente, uno dei nostri piloti stava esercitandosi a compiere atterraggi d'emergenza con il “motore spento”. In realtà noi insegniamo che questo esercizio si dovrebbe fare con il motore al minimo. Questo pilota però lo spense completamente. Quando il pesante aeroplano cominciò a discendere più rapidamente di quanto lui stesso si aspettasse, tentò velocemente di ripartire. Non funzionò; l'aereo si schiantò subendo dei danni e il pilota rimase ferito.

«Come mai gli è venuto in mente di spegnere il motore?» chiesi a Merrill mentre stavamo riesaminando il rapporto sull'incidente. «Avrebbe dovuto saperlo. Perché l'ha fatto?»

«Purtroppo» spiegò Merrill «il suo istruttore, durante la formazione di base, gli ha insegnato a fare gli esercizi di atterraggio in questo modo». Era una procedura accettata anche nei corsi di formazione di livello superiore. Più tardi però si sono resi conto che era una procedura pericolosa ed è stata rettificata, purtroppo la rettifica è avvenuta dopo che quest'uomo si è diplomato. Quando egli entrava in uno dei nostri aerei più pesanti, la sua vecchia abitudine gli faceva scattare un interruttore in testa che lo portava a spegnere il motore. L'esercizio era diventato un brutto vizio.

Rimango sbalordito nel constatare quanto sia difficile cambiare atteggiamenti o opinioni che abbiamo imparato da tempo. Ho degli amici che hanno imparato da giovani che “il sermone sul monte” era solo per i Giudei o che i miracoli finirono dopo il primo secolo. Mi chiedo quanti miei compagni di classe sono precipitati perché non si aspettavano un miracolo: spunta il vecchio pregiudizio ed ecco che la potenza di Dio recede; forse essi non si sono mai aggrappati ai sicuri e

immutabili punti d'appoggio del sermone sul monte del nostro Signore, che travalica i limiti del tempo.

Io invece sì: le salde promesse divine non sono mai venute meno sotto i miei piedi tremanti. Aggrapparsi alle potenti promesse di Dio... con questo esercizio si raggiunge la perfezione e si formano delle buone abitudini.

La promessa di un amico

Lo disse così per caso. “Bern, ti piacerebbe fare con me il giro del mondo?” Io e un mio amico, Bill Johnson, un uomo d'affari, stavamo facendo due passi in una calda e affollata strada di Quito, in Ecuador.

“Dici sul serio?” chiesi, stupito. Avevo fatto innumerevoli voli sulla giungla del Sud-America, ma un volo attorno al globo era solo un sogno.

“Certo che dico sul serio! Mi piace molto viaggiare e ho sempre voluto fare il giro del mondo. Perché non vieni con me?”

Era qualcosa di travolgente, un giro del mondo! Ma i missionari non sono ricchi, di solito. Un viaggio del genere sarebbe costato parecchie migliaia di dollari e inoltre mi venne il sospetto che i gusti di Bill fossero un pochino più sofisticati dei miei!

Chiacchierammo un po' dei dettagli: avremmo visitato il Giappone, Hong Kong, Taiwan, poi il nostro centro Jaars-Wycliffe delle Filippine, la Nuova Guinea, l'Australia, poi su in Indonesia e a Singapore. Avremmo toccato il Sud-est Asiatico e l'India fermandoci a Teheran, Beirut e Roma prima di tornare a casa. Il viaggio sarebbe durato 6 settimane e, potevo vederlo dal volto del mio amico, sarebbe costato una piccola fortuna! Alla fine decisi di parlare: «Ehm... Bill...» balbettando interruppi la conversazione «tutto ciò dev'essere bellissimo ma...».

Bill sapeva a cosa stavo pensando. Dandomi una pacca sulla spalla disse: “Bern, non preoccuparti della spesa. Me ne occupo io, prima classe per tutto il viaggio!”

Non avevamo ancora comprato i biglietti, ma io ero già così entusiasta che non potevo quasi più parlare, non vedevo l'ora di tornare a casa per dirlo a mia moglie. Quella sera parlammo, pensando a tutti i posti esotici e misteriosi che avremmo visitato ed esplorato.

Tuttavia, quella notte, posando la testa sul cuscino, mi venne uno strano pensiero. Nel profondo del mio cuore, là dove Dio spesso parla, sentii una voce silenziosa: “Sei davvero emozionato, figlio mio, eh?”

“Sì, penso di sì”. Poi ci fu una pausa.

“Ti rendi conto del perché sei così entusiasta, Bernie? È a causa della promessa di un amico. Mancano ancora settimane prima che inizi il viaggio, ma siccome ti fidi di quest'uomo, ti comporti proprio come se fosse già successo”. Un'altra lunga pausa.

“Da quanto tempo non ti sei più entusiasmato così per una delle mie promesse? O... non ti fidi di Me, ma piuttosto del tuo amico Bill?”

Quella notte non ho dormito bene, ma avevo imparato la lezione. Proprio mentre si materializzava la promessa di Bill e io stavo per realizzare quel meraviglioso viaggio, scoprii che tutte le promesse di Dio sono vere. Infatti posso fidarmi molto di più delle promesse del mio Padre celeste che di quelle di tutti i miei amici.

Ecco qualcosa per cui vale la pena entusiasinarsi!

“Stracontrollare”

Posso ancora sentire il mio istruttore, 20 anni fa, che gridava tanto forte da sopraffare il rumore del motore del Super Club: “Stai stracontrollando!”

Aveva ragione. Come pilota alle prime armi avevo paura che se non avessi tenuto i miei piedi

fermi sui pedali di gomma e le mie dita saldamente strette alla cloche, l'aereo non sarebbe rimasto in aria. Divento ancora rosso quando mi rivedo, seduto nella cabina, con i muscoli facciali tesi e lo stomaco che si contorceva mentre volavo.

“Rilassati”, ripeteva il mio istruttore ridacchiando, “rilassati sui comandi e l'aereo volerà da solo”.

Era un buon consiglio vent'anni fa e lo è ancora oggi. Un nuovo convertito spesso è teso proprio perché cerca di tenere tutto sotto controllo, mentre il credente maturo ha un aspetto rilassato. Anche i missionari si sono accorti che è possibile lavorare nell'opera del Signore senza la potenza del Signore, ma con l'andar del tempo sanno che ciò li distruggerà. Tuttavia, quando permettono alla fonte della potenza divina, lo Spirito Santo, di governare la loro vita, essi smettono di controllare ogni cosa oltre il limite del necessario, cominciano a rilassarsi, e quello che abitualmente prima sembrava un lavoro faticoso, ora diventa qualcosa di divertente. Noi della JAARS siamo stati sempre molto fieri della nostra professionalità, il nostro motto: “noi facciamo del nostro meglio, il Signore fa il resto”, spesso stava a significare che potevamo risolvere da soli la maggior parte delle situazioni che si presentavano, anche quelle impreviste.

Molti di noi però hanno capito che non basta fare del nostro meglio. Ci eravamo abituati ad usare questa frase: “Dio è il mio secondo pilota”, ma adesso molti di noi abbiamo capito e diciamo «Egli vola sul sedile di sinistra, e io sono il Suo secondo pilota». La differenza è che invece di dare noi le istruzioni a Dio, adesso siamo noi a prendere gli ordini da Lui. Il segreto della nostra forza è nel suo Spirito, non nei nostri sforzi.

Stravaganza

Recentemente una donna ha scritto alla Jaars chiedendo di abbonarsi a “quella nuova pubblicazione”. Non era sicura del titolo, ma le sembrava che fosse: “Stravaganza”. Non c'è male. Il titolo di quella pubblicazione era “Andare oltre”, ma la chiamata di Dio per il Suo popolo è di andare oltre, essere stravaganti sulla base delle Sue direzioni.

Mia moglie Nancy pensava che io stessi esagerando quella notte, quando un amico chiamò dalla California per dirmi che sapeva dove comprare per 27.000 dollari un Helio Courier che ne valeva 50.000. Ma per fare quell'affare dovevamo agire immediatamente. Sui nostri libri contabili avevamo un fondo per “il nuovo aeroplano”, ma era in rosso di 15,83 dollari. Ordinai comunque quell'aereo senza esitazione, era una di quelle cose “stravaganti” che era necessario fare. Pensai che era una decisione come quella di Pietro, il quale senza esitare si trascinò immediatamente fuori dalla barca e posò fermamente il piede su un'onda che allora passava, cominciando così a camminare sull'acqua. Oggi questo aereo è stato interamente pagato e viene utilizzato nel campo di missione.

Anche il nostro progetto di mettere in azione sette elicotteri in tre anni sembrava un po' “stravagante” perché ci mancavano le attrezzature, il personale, i fondi e l'esperienza tecnica per un progetto del genere. Decidemmo comunque di andare avanti passo dopo passo sperimentando così, per grazia di Dio, una serie di miracoli. In un deposito in Pennsylvania, ad esempio, un nostro uomo, Jim Baptista, trovò sedici contenitori metallici per motori, usati dai militari per imbarcare motori nuovi. Dato che avevamo avuto dei problemi con le nostre vecchie casse d'imbalsaggio di legno, Jim chiese se potevamo avere quelle di metallo. “Li può prendere tutti” gli rispose l'addetto. Guardandoli più da vicino, Jim scoprì che ogni contenitore aveva all'interno un motore scorta, esattamente dello stesso tipo usato nei nostri elicotteri Hiller. In questo modo Dio ci provvide sedici motori di scorta! Jim ottenne molto di più di quanto aveva chiesto o immaginato. Questo mi ricorda come l'apostolo Paolo descriveva il Signore: «Colui che può,

mediante la potenza che opera in noi, fare, infinitamente al di là di quel che domandiamo o pensiamo» (Efesini 3:20).

Questo significa essere “stravaganti!”

Solo io, Dio e la notte

Ci sono alcuni momenti della mia vita in cui Dio cattura la mia completa attenzione: quando il motore dell'aereo si ferma durante il decollo a 250 metri sopra una città piena di traffico, oppure quando il serbatoio è a secco, o quando il ghiaccio si forma sulle ali più in fretta di quanto tu riesca a calcolare, oppure quando la pista e l'abilità finiscono nello stesso momento.

Recentemente stavo decollando dall'aeroporto di Charlotte con un monomotore Bellanca. Era una notte piovosa e nebbiosa, la quota di tangenza era a 90 metri e la visibilità di circa un chilometro.

Partendo dalla pista numero cinque, il controllore di volo mi diede l'autorizzazione di salire fino a 900 metri, poi mi disse di virare di 180 gradi rispetto alla mia direzione. Mentre stavo raggiungendo la mia quota di volo, dirigendomi verso sud, improvvisamente si spensero le luci sul cruscotto; diedi un'occhiata all'amperometro, era sotto di 45 ampere. L'alternatore non funzionava e sull'aereo venne a mancare l'energia elettrica. Poco prima che il segnale radio svanisse, sentii vagamente il controllore di volo che diceva “Romeo 74 sei appena scomparso dal mio schermo radar”.

Dovevo assolutamente risparmiare quel po' di energia elettrica rimasta nella batteria per poter abbassare il carrello di atterraggio, così spensi immediatamente tutto quello che poteva esserci di elettrico, con la speranza di trovare l'aeroporto nonostante quel pasticcio in cui mi trovavo. Ero solo, nel buio della notte. Nessuna radio, nessun segnale di navigazione, nessuna luce, nessun contatto col suolo, perso nella pioggia e nella nebbia sopra ad un aeroporto pieno di traffico.

I miei tre passeggeri, cari amici e uomini di fede, non potevano aiutarmi. Tuttavia non avevo paura. Credo che per quanto siano terribili le circostanze in cui si può venire a trovare, un figlio di Dio non deve mai avere paura. Avvertivo un altro tipo di emozione: la solitudine. Ero solo, separato da tutte quelle cose sulle quali avevo fino ad allora contato: *solo io, Dio e il buio*.

Un mio amico dice sempre che Dio permette dei periodi di solitudine per mostrarci la nostra vera condizione. Quando le situazioni si fanno complicate, quando è a rischio finanche la nostra stessa vita, è in quel frangente che si vede chi realmente siamo e, quel che è più importante, vediamo chi è realmente Dio.

Ricordo che c'era ancora abbastanza energia nella batteria da far funzionare la radio, così mi misi in contatto con la torre di controllo che mi diresse verso l'aeroporto di Charlotte. Tenendo la radio quasi sempre spenta e non usando le luci di bordo, riuscii ad abbassare il carrello e mi rimase anche abbastanza energia per usare il Sistema di Atterraggio Strumentale.

Uscimmo dalle nuvole a 90 metri di altezza e subito dopo vidi una bella pista che si stendeva davanti a me!

Finalmente toccai terra; rullai fino all'aviorimessa dove spensi il motore. A quel punto la batteria era completamente scarica, non riusciva nemmeno a mettere nuovamente in moto l'aereo. Il cortocircuito nell'alternatore aveva assorbito tutta la corrente tranne però quel poco che ci serviva per tornare a terra.

Lodammo il Signore e cominciammo a fare delle battute sullo scampato pericolo, ma quella sensazione di solitudine continuava. Forse siamo nati per essere soli. Probabilmente questo è quello che aveva in mente Agostino quando scrisse quella famosa frase: «Le nostre anime sono

senza riposo fino a che non trovano riposo in Te». Mi chiedo se l'abbia scritto in una notte piovosa dopo che gli si era rotto l'alternatore!

Andare controvento

Un frizzante venticello d'autunno mi pizzicava le guance e faceva turbinare le foglie secche nell'aria, mentre noi camminavamo attraverso i campi arati verso l'aeroporto. Non avevo mai visto un aereo in volo da vicino e papà mi aveva promesso che il sabato seguente saremmo andati all'aeroporto a vedere un grande aereo con due motori che atterrava lì ogni pomeriggio.

Non ricordo quanti anni avevo, credo otto o forse nove, ma non dimenticherò mai quell'emozione.

Forse anche mio padre era emozionato quanto me. Il DC 3 era parcheggiato davanti al fabbricato aeroportuale riservato ai passeggeri; noi stavamo dietro il cancello e vedemmo salire a bordo una mezza dozzina di persone che si tenevano stretti i cappelli e si piegavano in direzione del vento.

Con mio padre parlai un po' del vento, poi chiesi: «L'aereo può decollare con raffiche di vento così forti?». Papà non era sicuro, ma pensava che l'aereo avrebbe rullato fino al termine della pista per decollare con il vento in coda, così quella forte brezza avrebbe indubbiamente sollevato quel grande aereo. Ma rimanemmo sorpresi quando vedemmo che l'aereo rombò nella direzione opposta e decollò proprio controvento. Eravamo sbigottiti, senza fiato, mentre l'aereo passava sopra di noi e s'inclinava in virata verso Filadelfia. Parlammo di questo per giorni. Ci sembrava incredibile – decollare controvento in quel modo!

Perché pensate che il pilota l'abbia fatto?

Allora non avrei neppure immaginato che un giorno avrei viaggiato su un aereo del genere, e tanto meno mi sarei sognato di pilotarne uno; per la grazia di Dio invece ho realizzato quel sogno e sono diventato il pilota di quella vecchia e imponente macchina volante della Douglas, un DC 3. Pilotando quest'aereo, ben presto mi resi conto della sua sensibilità al vento non solo nei decolli e negli atterraggi, ma anche nei rullaggi in pista.

Una notte, dopo essere atterrato con vento fortissimo all'aeroporto internazionale di Miami, impiegai 45 minuti per rullare dalla pista al terminal. Se mi giravo lateralmente, l'aereo cercava di sollevarsi sull'ala e col vento a favore perdevo completamente il controllo del veicolo.

I piloti dei DC 3 hanno imparato, a volte a loro spese, che si può far funzionare l'aereo solo controvento.

Questa per me fu una lezione di vita. Infatti, le persone che fanno soltanto ciò che sembra facile, che vanno dove il vento li spinge, spesso non riescono a controllare le situazioni avverse, e finiscono per capovolgersi in qualche cunetta! Se poi tentano di svoltare più tardi la situazione diventa disastrosa. L'unico posto sicuro nell'avversità è puntare dritto in avanti e affrontarla di petto. Forse non avvanzerai rapidamente, ma almeno non sarai colpito su un fianco o spinto fino al limite della pista o avvitato su una punta dell'ala. Se vogliamo raggiungere le altezze a cui puntiamo, dobbiamo andare controvento.

Il carattere dell'aviatore di Dio

Volontari degradati

Una hostess stava distribuendo dei cuscini nell'elegante corridoio di un aereo di linea intercontinentale. Si fermò vicino ad una signora dall'aspetto dignitoso seduta sulla poltrona esterna e le chiese se voleva il cuscino. La signora guardava avanti ignorando del tutto l'hostess. La ragazza alzando il tono della voce ripeté: "Signora vuole un cuscino?" Ma non ebbe alcuna risposta. Dopo una lunga pausa il marito disse: "Scusi signorina, ma mia moglie non parla mai direttamente ai suoi servitori".

Potete immaginarvi quanto fosse seccata l'hostess in quel momento. La maggior parte di coloro che svolgono una professione così dignitosa, non pensano affatto di essere dei servi; eppure in realtà questo è esattamente ciò che sono, il loro lavoro consiste appunto nel servire i passeggeri.

Purtroppo la parola "servo" anche tra i credenti non riscuote molto successo. Già ci infastidisce il fatto che ci venga chiesto di portare il peso di qualcuno per un miglio, figuriamoci se riusciremo a fare il secondo miglio! L'idea di lavare i piedi di qualcun'altro, poi, è a dir poco repellente.

Anche tra gli stessi missionari questo titolo non è ben accetto. La parola "volontario" sembra adattarsi meglio all'immagine che abbiamo di noi stessi, sembra permettere che noi dettiamo ciò che vogliamo fare, ma Dio non sta cercando dei volontari ma uomini e donne che fanno il loro dovere: cioè dei servi.

Se la parola di Dio sarà tradotta in tutte le lingue del mondo, sarà grazie a dei servi, dei traduttori servi, dei radiotecnici-servi, dei carpentieri-servi, dei piloti-servi, delle segretarie-servite.

Servi che pregano, servi che danno, servi che credono!

Ma c'è una gratifica particolare nell'essere servi: il nostro Padrone parla direttamente ai suoi servi, chiamandoli addirittura amici.

Un'ondata di area depressionaria sulle montagne

Stavo volando da New York a Washington su un bimotore Beechcraft ed ero sintonizzato con il centro di controllo del traffico aereo quando sentii la comunicazione di un pilota che si trovava sopra Lancaster. Era sulla mia stessa rotta; diretto a nord, volava a 2.100 metri di altezza, 300 metri sotto di me. Con una voce incerta, chiese al centro di New York il permesso di atterrare all'aeroporto di Lancaster.

«Non riesco a rimanere in quota», disse. New York gli rispose che poteva atterrare e gli chiese

cos'era che non andava. «Non lo so, veramente», rispose lui, «Sto raggiungendo il massimo dei giri e della pressione di alimentazione, ma l'aereo continua ad andare giù, non riesco a stare in aria... dev'essere un problema di motore». Poi cambiò frequenza e questo fu tutto quello che riuscii a sentire.

Venti minuti più tardi, mentre mi avvicinavo a Lancaster, il mio aereo cominciò a perdere quota e la velocità scese da 160 a 110 nodi (da 300 km/h a 210 Km/h). Aumentai la potenza del motore per prendere quota, ma era inutile, continuavo a scendere. Gli strumenti di controllo non rilevavano alcun problema del motore, ma io stavo lottando per tenere l'aereo in aria. Allora mi ricordai che anche l'altro pilota si era trovato nelle mie stesse condizioni. Strano!

Mentre lottavo con i comandi, nella mia mente affiorò un ricordo dalle mie vecchie letture. Un'espressione: ondata di area depressionaria sulle montagne. Avevo provato gli effetti del vuoto d'aria nelle mie esperienze di volo in montagna sulle Ande del Sud America, ma questa volta era diverso. I venti venivano da ovest a 40 nodi (75 Km/h); io mi trovavo esattamente ad est delle Montagne Allegheny e il vento che proveniva dalla quella catena montuosa causava una grande area depressionaria, non un semplice vuoto d'aria momentaneo. Era come volare in una cascata di vento.

Rimasi lì dentro per altri cinquantacinque chilometri lottando contro la costante pressione discendente. Nonostante la potenza al massimo riuscivo a malapena a tenere l'aereo in aria, credevo che prima o poi ne sarei uscito. Avvicinandomi a Westminster, cominciai subito a sentire l'effetto contrario: vi erano correnti d'aria ascendenti. Nell'aria era presente una tremenda e irresistibile portanza per cui ridussi la potenza, ma ciò nonostante la velocità continuava ad aumentare giungendo oltre i 200 nodi (370 Km/h): a stento riuscivo a mantenere l'aereo in assetto. Questi spostamenti d'aria verso l'alto erano dappertutto! Pensai a quel pilota che era a terra a Lancaster e che stava nervosamente controllando il suo motore; se solo fosse rimasto ancora un po' in aria, sarebbe passato attraverso quell'ondata di area depressionaria.

Se siete come me, l'analogia si adatta molto bene alla vita di tutti i giorni. Trovo molto difficile avere una rotta stabile. Gli spostamenti verso l'alto e verso il basso non si possono prevedere e alcune volte sopraggiungono quasi nello stesso momento. Mi sento incoraggiato dall'apostolo Paolo, il quale dopo essere passato attraverso la depressione scriveva: «E non ci scoraggiamo nel fare il bene; perché, se non ci stanchiamo, mieteremo a suo tempo» (Galati 6:9).

Lo spaccone

È difficile per i piloti essere umili, anche per quelli credenti. C'è qualcosa di speciale nello stare dietro i comandi di un aereo, ti fa sentire... sì, orgoglioso. La vecchia caricatura del pilota spavaldo con la giacca di pelle, occhiali e sciarpa è proprio azzeccata, molto più di quanto noi vorremmo ammettere.

L'orgoglio spirituale, del tipo che precede la rovina, intrappola anche i migliori. Il fatto che tu creda di essere tanto bravo da dover essere tra i migliori è la prova più evidente che già sei caduto in rovina. Non dimenticherò mai quel sorriso furbesco stampato sulla faccia di uno dei nostri piloti in Perù quando andava a zonzo per l'aviorimessa dopo un lungo e duro viaggio nella giungla. Lasciando cadere a terra la sua borsa di volo, si vantava dicendo: "In quattro giorni ho fatto più chilometri di quanto l'apostolo Paolo ne ha percorso in tutti i suoi viaggi missionari".

Un missionario maturo che era nell'aviorimessa ad imballare del materiale, senza alzare gli occhi dai pacchi, gli rispose: "Sì, ma hai realizzato quanto lui?"

Vuoi conoscere l'antidoto per un caso di avvelenamento da orgoglio? Immagina di vivere sempre in una situazione in cui se Dio non interviene sicuramente fallirai.

Mi sentivo esattamente così quando cominciai a fare progetti di volare su un Cessna 402 attraverso il Pacifico fino in Papua Nuova Guinea. Il fatto di avere come secondo pilota una persona esperta come Ken Wiggers non attenuò quel sentimento di incapacità che provavo ogniqualvolta guardavo le carte aeronautiche, dalle quali deducevo che avrei dovuto sorvolare più di 10.000 Km di mare aperto.

Comprai immediatamente altri due libri sulla preghiera. Quando si redige un piano di volo da Oakland a Honolulu si mette "beatitudine eterna" come destinazione alternativa.

Entro la data di partenza, avevo già "pregato fino in fondo". Infatti, mi trovavo tre settimane avanti nelle mie meditazioni. Questa era una di quelle volte in cui ero deciso a dare tutta la gloria a Dio.

Ricordo che poco prima di partire ricevetti un telegramma da un caro amico, un dirigente dell'Istituto di Tecnologia di Norhtrup, la mia università ormai in pensione:

mentre lasci la linea costiera sabato continuando ad ovest stop

so di quei 54.000 angeli di Matteo 26:53 stop

ognuno dei quali ha la potenza che si legge in II Re 19:35 stop

almeno uno ha l'ordine di volare come secondo pilota insieme a te con l'autorità di riunire un'intera formazione o anche uno squadrone, a seconda delle manovre che il nemico fa in quel periodo, così attenzione agli strumenti e goditi il viaggio. Loda il Signore.

E Dio veramente fece miracoli durante quel viaggio! I motori funzionarono perfettamente, anche con una tonnellata di carburante in più il Cessna veleggiava sopra le onde come un gabbiano instancabile. Quando finalmente localizzammo le Hawaii, dopo sette ore di viaggio, di cui la maggior parte di notte, sia io che Ken urlammo: Gloria a Dio!

Alla tappa successiva invece c'imbattemmo in cinque tifoni: ma anche in quel caso la provvidenza di Dio non ci abbandonò; infatti ad un certo punto il Signore ci aprì un varco tra le nuvole, giusto in tempo per scorgere un'isola il cui radiofaro era stato abbattuto durante il tifone.

Altri piloti l'avrebbero chiamata abilità ma io dico che fu la grazia di Dio a portarci in quel luogo.

Dopo essere arrivati in Papua Nuova Guinea, dentro di me cominciai ad accadere qualcosa di strano. Poiché ricevevo continuamente le congratulazioni da parte della gente cominciai a provare un forte senso di piacere quando sentivo i loro "Bravo" e "Complimenti". Esternamente stavo attribuendo ogni merito delle imprese a Dio, ma internamente accettavo la lode e la tenevo per me.

È facile diventare orgogliosi una volta che sei a terra, al sicuro, ma Dio già sapeva come fare per farmi capire la lezione anche questa volta.

Il mattino seguente salii sul sedile di destra per sottoporre a un esame uno dei piloti che avrebbero pilotato il 402. Solo alcuni attimi di corsa di decollo e il motore di destra smise di funzionare, non dava più alcun segno di vita: così spensi i motori e schiacciai i freni. Interrompemmo il decollo senza incidenti e, usando il motore funzionante, cautamente rullammo fino all'aviorimessa, dove il meccanico mi disse che una parte del motore si era bloccata causando l'avaria. Cominciai a sudare freddo. Perché dopo aver girato mezzo mondo funzionando perfettamente, il motore si era guastato proprio in quel momento? Non lo so, ma di certo so questo: che era ora per il "vecchio spaccone" di mettere da parte la sciarpa e gli occhiali.

Da quel momento in poi Dio avrebbe ricevuto tutta la gloria, sia in aria che in terra.

Le persone che Dio usa

Strano! Le persone che Dio usa.

Una chiesa numerosa mi invitò come loro ospite speciale per consegnarmi un dono per la JAARS: si trattava di un aeroplano. Era una di quelle chiese che realmente credono alla Bibbia, piena di credenti fondamentalisti dalle facce raggianti, il tipo di persone che amo vedere e con cui mi piace stare. In quell'occasione ero il predicatore ufficiale per il culto della domenica mattina, un vero VIP (Very Important Person: una persona molto importante)

Un po' prima dell'inizio della riunione un amico mi presentò una bellissima donna di colore che era venuta in quella chiesa per la prima volta apposta perché aveva saputo che avrei predicato io. La riconobbi immediatamente, anche se non ci eravamo mai incontrati prima: era Josephine Makil, una traduttrice della "Wycliffe", che era tornata a casa dal Vietnam per un periodo di riposo perché alcuni mesi prima, lei e la sua famiglia erano state vittime di un agguato in una strada solitaria del Vietnam. Alcuni mesi prima, lei e tre dei suoi bambini avevano guardato con orrore assassinare a sangue freddo il marito e il quarto bambino che egli teneva in braccio.

Quella mattina, prima di iniziare a predicare, presentai Josephine alla chiesa chiedendo a lei e a i suoi figli di alzarsi. Diede una breve ma efficace testimonianza, e concludendo disse: «Posso testimoniare che le vie di Dio sono perfette e che la sua grazia è abbondante». Che donna speciale per Dio!

Le sue parole accesero un fuoco nel profondo del mio cuore. Mentre ero lì in piedi, al fianco di Josephine, avrei voluto togliermi le scarpe talmente era santo il suolo sul quale mi trovavo. Mi ci volle un bel po' prima di ricominciare a parlare perché non riuscivo a liberarmi del nodo che avevo alla gola.

Dopo la riunione, la gente si affollò attorno a me stringendomi la mano e dandomi delle pacche sulle spalle.

Durante questo sfoggio di adulazione, mi capitò di volgere lo sguardo da un lato della chiesa: c'era Josephine con i suoi bambini. Era sola. Infatti la gente l'evitava volutamente. Forse perché era una donna di colore.

Mi fu difficile trattenere la rabbia, avrei voluto mettermi a correre in quel magnifico edificio, girare le panche sotto sopra e gridare: "Tenetevi i vostri soldi, tenetevi le vostre strette di mano. Tenetevi il vostro aeroplano. È tutta una presa in giro nei confronti di Dio!"

Ma non lo feci. Forse sono stato un codardo; tuttavia decisi di lasciare il gruppo e di andare da Josephine; chiacchierammo un po', ma lei non disse nulla riguardo l'atteggiamento di rifiuto che le persone avevano avuto nei suoi confronti. Reagì a quella situazione e a quella gente proprio come aveva reagito nei confronti delle persone che avevano ucciso suo marito, con tanto amore e perdono.

Quei credenti pensavano fosse strano che Dio usasse una persona di colore come Josephine. Io, a mia volta, trovo strano che Dio usi persone come quelle di quella chiesa: eppure il loro dono è stato una benedizione per il Regno il Dio.

Probabilmente qualcuno troverà strano che Dio usi un tipo come me!

Josephine ha ragione. L'amore è l'unico modo giusto di reagire. Lasciamo il giudizio a Dio!

Perdere e vincere

Non ci sfiora neppure l'idea di "arrenderci". In genere preferiamo il motto "Chi fa da sé fa per tre" e di conseguenza l'approccio alla vita è del tipo "suda sangue e lacrime".

Questi modi di dire mi ricordano il piccolo Piper Tri-Pacer di R. G. Le Torneau. L'incidente accadde su di una pista nella giungla ai piedi delle Ande. A bordo c'erano quattro uomini robusti:

era semplicemente una questione di sovraccarico di un motore poco potente. Allontanandosi barcollando alla fine di una pista di montagna, il Piper precipitò lentamente nel bel mezzo di un fiume turbinoso nella giungla.

Quegli uomini, usciti dall'aeroplano, cominciarono a nuotare freneticamente verso la riva: erano a meno di cinquanta metri, ma la corrente era davvero troppo forte anche per loro. Prima di poter fare una decina di metri verso la sponda erano già stati trasportati dalla forte corrente a trecento metri dalla riva. La morte sembrava imminente.

Erano completamente sfiniti. Uno di loro si arrese. Mentre il suo corpo si lasciava andare e i suoi piedi cominciavano lentamente ad affondare, si accorse stranamente che toccavano il fondo del fiume. Con grande stupore e gioia si rese conto che il fiume, che li stava trasportando verso la morte, era profondo solo circa ottanta centimetri. Si alzò in piedi nell'acqua e gridò ai suoi compagni, che stavano ancora lottando contro la corrente, di smettere di nuotare e di mettere giù i loro piedi.

Erano felici ma estremamente imbarazzati, mentre camminavano faticosamente verso la riva.

In campo spirituale mi è accaduta la stessa cosa così spesso che mi vergogno solo a pensarci! Solo Dio sa come mi facevano male le gambe e le braccia dopo aver fatto uno sforzo inutile per rimanere a galla nell'acqua bassa.

Parecchie volte sono stato costretto dalle circostanze ad arrendermi, e ogni volta il mio orgoglio ha preso un'altra botta. In quei momenti, però, le parole del mio Signore si sono impresse in modo chiaro e profondo nella mia mente. È possibile lottare ostinatamente e perdere tutto. È anche possibile perdere la propria vita e, in quella stessa fase, poi ritrovarla.

La formula R & R

Quando non trovo più la mia penna mi accade qualcosa di strano, divento animalesco.

“Avanti, chi ha rubato la mia penna...? Che significa che l'hai presa in prestito? L'hai rubata...! Ecco quello che non va con voi, marmocchi! Non avete rispetto per la proprietà altrui”. Probabilmente ho imparato di più riguardo a me stesso in quei due minuti successivi al momento in cui mi sono reso conto di aver perso la penna, che in qualsiasi altro momento della mia vita. E vi assicuro che ciò che ho scoperto non è molto piacevole.

In quei momenti di estrema indignazione potrei benissimo giustificare il divorzio, la brutalità o la crudeltà mentale, come ad esempio il mettere in ridicolo gli altri pubblicamente. Dopo tutto come puoi insegnare a tua moglie e ai tuoi figli delle corrette norme comportamentali se non prendi posizione su qualcosa? E se una moglie non si fa nemmeno scrupoli di rubare la penna a suo marito per scrivere la lista della spesa, di fronte a cosa si fermerà? Ormai non c'è più religione!

Un mio amico ha escogitato una formula piuttosto intimidatoria per misurare la maturità del credente. La maturità, egli dice, può essere misurata dall'intervallo di tempo che si impiega per passare dalla reazione al rimedio. A questa formula egli ha dato il nome di: “Formula R & R”.

La prossima volta che qualcuno ti ruba la penna (o ti pianta un chiodo nella mano), prova a vedere quanto tempo impieghi per passare dalla reazione al rimedio. Ti farà capire qualcosa di interessante su te stesso!

Conosco delle persone che stanno ancora reagendo a cose accadute quarant'anni fa, e non vi hanno mai posto rimedio e forse non lo faranno mai.

Si è giovani solo una volta, scrisse un arguto saggio, ma si può essere immaturi per tutta la vita.

Non molto tempo fa mi capitò una circostanza nella quale ebbi l'opportunità di far passare la formula R & R attraverso la prova del fuoco. Dopo la mia penna, una delle cose più care che possiedo è un diario tascabile per appunti, piuttosto sgualcito. Per me è come un salvagente dalle dimensioni di 10 x 6 cm. Tutto quello che so è registrato in quel blocchetto mezzo consumato.

In quelle pagine scrivo di tutto: date, indirizzi, numeri telefonici, appunti su predicazioni, citazioni, insomma venticinque anni di esperienza, insieme ai conti per le spese. Quel libricino per me non ha prezzo, è la mia stampella! Ricordo che mentre stavo per arrivare all'aeroporto di Filadelfia misi la mano in tasca e mi accorsi che non c'era più... ecco che iniziò l'effetto «Reazione». Mi ricordai che l'ultima volta lo avevo usato in una cabina telefonica all'Aeroporto Nazionale di Washington.

A quel pensiero mi vennero i brividi. Nei momenti che seguirono mi scontrai con ogni tipo di emozione possibile: disperazione, frustrazione, rabbia, senso di colpa, odio per l'Aeroporto Nazionale, odio per la compagnia telefonica, ecc.

La Reazione però durò solamente un minuto e 48 secondi e subito dopo entrai nella fase di Rimedio, lodando Dio. Se questo mi fosse successo due anni prima la nausea sarebbe durata almeno tre giorni.

“Ok Signore”, dissi ad alta voce, “sono distrutto, sono a zero, adesso ci siamo solo io e il tuo Spirito Santo”. Più ci pensavo, più mi sentivo bene, finché non fui veramente “contento” di aver perso quello stupido blocchetto.

Una settimana dopo mi arrivò a casa un piccolo pacco postale contenente il mio blocchetto con un bigliettino: “Caro signor May, ho trovato questo libretto allo sportello 16 dell'Aeroporto Nazionale di Washington. Dopo aver dato un'occhiata al suo contenuto mi sono reso conto che era un articolo prezioso e che doveva essere subito restituito. Ho fatto delle ricerche per potervelo inviare ed ora ecco il vostro libretto. Cordiali saluti Bob Walters, Servizio clientela - Linee Allegheny

P.S. Come diacono di una chiesa cristiana, so quanto valgono queste cose e mi sento onorato di poter aiutare un uomo di Dio come lei!”

Ora se perdo la mia penna dico a mia moglie: “A proposito, tesoro, penso di aver messo la mia penna nel posto sbagliato”.

Perdere il sovrappeso

Per un certo periodo di tempo ho avuto l'impressione che “ingrassare” fosse contagioso. Questo non è mai stato un problema quando vivevamo nella giungla del Sud America, ma qui negli Stati Uniti è un problema piuttosto grave che i credenti devono affrontare. A casa nostra anche il cane, il gatto e addirittura i canarini si ingrassano.

Recentemente è stato contagiato anche il mio aeroplano. Non riuscivo quasi a crederci quando il meccanico mi chiamò dall'aviorimessa e mi disse che avevano pesato il mio aereo e lo avevano trovato in sovrappeso. Mi chiesi se la bilancia funzionava bene (si fa così di solito, vero?). Jim mi assicurò che avevano pesato l'aereo tre volte su due diversi tipi di bilance.

«Devi riconoscerlo Bernie, quest'aereo ha messo su 100 Kg. da quando è stato fabbricato». Questo non è tutto, il bello è che nessuno sa da dove viene questo sovrappeso, tutto quello che sappiamo è che la Jaars ha un aeroplano grasso!

Avrei dovuto immaginarlo. L'ultima volta che sono decollato con quattro persone a bordo oltre i bagagli e il serbatoio pieno, a mala pena siamo riusciti ad alzarci dal suolo. Imputai ai motori, ormai troppo stanchi, quella miserevole prestazione; infatti avevano ragione di essere stanchi: erano stanchi di portare in giro del peso in più.

Così scherzammo un po' proponendo di iscrivere l'aereo alla Weight Watchers! Si trattava però di una questione estremamente seria; se non riuscivamo a liberarci di quel sovrappeso, l'utilità dell'aereo sarebbe stata veramente limitata.

In questi casi, sembra che la chirurgia sia l'unica soluzione possibile; ma cosa gli amputiamo? L'elica del muso? Forse un'ala, dato che ne ha due? Qualsiasi cosa potrebbe andare bene, l'importante è sbarazzarsi di quei 100 Kg. in più e avere spazio per il carico da consegnare. Stiamo ancora lavorando su questo problema. Se riuscissimo a capire da cosa deriva quel sovrappeso, forse ce ne potremmo sbarazzare.

Succede lo stesso ad un mio amico, il quale sembra normale come il mio aereo; nel corso degli anni, però, si è caricato di un grosso peso: uno straordinario senso di colpa. Che peso! Infatti adesso cammina tutto piegato. È sbalorditivo il modo in cui il senso di colpa si attacca e si accumula sulle spalle di una persona!

L'apostolo Paolo, avendo fatto lunghi e faticosi viaggi attraverso sentieri di campagna, si rese conto della necessità di viaggiare leggero. Prima del decollo disse: “deponete ogni peso...” che può impedirvi di levarvi in volo. In altre parole se dobbiamo “alzarci in volo come aquile” dobbiamo stare molto attenti al nostro peso spirituale.

Il volo è già di per sé abbastanza difficile, non c'è bisogno di un ulteriore carico!

Atterrare in acque turbolenti

Credetemi atterrare con un idrovolante sul Rio delle Amazzoni in piena, è un esercizio di grande destrezza.

Soprattutto in febbraio e marzo quando la pioggia cade quasi ininterrottamente, il livello del fiume si alza fino a 30 metri, superando le sponde e inondando per migliaia di chilometri la giungla. L'acqua prima ricopre il terreno e poi ritorna al fiume trasportando con sé tonnellate di detriti: tronchi, cespugli, cose di ogni genere. Infatti non è insolito vedere alberi interi che navigano sul Rio delle Amazzoni, alcuni dei quali hanno ancora piccoli animali attaccati ai rami che cercano di sopravvivere.

Nel periodo delle inondazioni, trovare uno spazio libero sull'acqua per poter atterrare con l'aereo è quasi impossibile. A vederla sembra che l'acqua scorra tranquillamente nel senso della corrente, invece può essere un groviglio disordinato di alberi e detriti che galleggiano proprio sotto la superficie delle acque, di cui te ne accorgi solo all'ultimo momento proprio quando stai per scendere. È un'esperienza terrificante vedere improvvisamente saltar fuori dalla pista, che un attimo prima sembrava sgombra, alberi e tronchi di ogni genere.

Anche quando localizzi un buon posto dove atterrare, ti chiedi sempre se c'è qualche albero proprio sotto la superficie delle acque. Molti aerei sono atterrati su quelle che sembravano essere acque calme, per poi essere distrutti dai tronchi nascosti nel fiume fangoso. Per questo il bravo pilota cerca sempre qualche traccia del pericolo nascosto: come ad esempio un'increspatura dell'acqua, un ramo che affiora dall'acqua ecc.

La più grande difficoltà, tuttavia, non sta nel fiume, bensì nel pilota. Alla fine, quando ci si allinea per l'atterraggio può capitare di localizzare un altro punto del fiume che sembra essere migliore. A questo punto il pilota inesperto può cambiare idea e cercare di sportarsi in una zona del fiume che a prima vista gli sembra migliore. Spesso però quando si avvicina, vede qualcosa che non gli piace, così ritorna alla sua prima scelta (non c'è niente di peggio che essere nell'imbarazzo della scelta al momento dell'atterraggio). È un momento difficile, imbarazzante e alcune volte disastroso. Dalla mia esperienza ho imparato che il problema è la “messa a fuoco”

perché è indispensabile decidersi ed attenersi alla decisione, concentrandosi chiaramente sul proprio obiettivo.

Gesù disse che il credente dovrebbe imparare a concentrarsi su una sola cosa e portarla a termine; essere una persona con un solo talento non costituisce un peccato! Il peccato sta nel volere fare dieci cose con l'unico talento che hai, per poi sentirsi così frustrati da non riuscire a concludere proprio nulla.

Ho visto dei piloti "normali" fare degli atterraggi eccellenti su acque turbolente. Il segreto sta nel decidere di atterrare in un solo posto alla volta.

Affrontare la sconfitta

Il modo in cui un uomo affronta una sconfitta rivela il suo carattere e le sue capacità.

Quando fui assunto come pilota esaminatore, il mio primo incarico fu quello di esaminare Eddie Lind sul Norseman, un grosso e pesante idrovolante dei tempi passati. Eddie aveva imparato bene il corso di teoria e aveva passato la prova scritta con ottimi voti. Per una settimana pilotai l'aereo con lui a bordo mostrandogli come affrontare gli atterraggi e i decolli complicati sui fiumi turbinosi e fangosi del bacino delle Amazzoni. La seconda settimana invece funsi da secondo pilota, lasciandogli i comandi. Alla fine feci la relazione al capo pilota dicendo che Eddie era pronto. Ma egli mi chiese: "Ha mai fatto un atterraggio sbagliato?" "No, ogni atterraggio è stato perfetto. "Allora non è pronto" rispose il capo pilota.

Mi spiegò che finché un pilota non sbaglia un atterraggio, non è pronto per essere un pilota di ruolo. "Devi vedere come si comporta con l'aereo quando le cose vanno male" disse, "ritorna a volare con lui finché non sbaglierà un atterraggio; vedi un po' come se la cava e solo allora ti renderai conto se è pronto o no".

Volai ancora con lui come secondo pilota per altre due settimane sperando sempre in un atterraggio sbagliato, ma Eddie era davvero un pilota capace e pronto, ogni decollo ed atterraggio era quasi perfetto.

Infine... accadde! Stavamo abbassandoci per atterrare in un punto di confluenza nell'alto corso del Rio delle Amazzoni, vicino al villaggio di Atalaya. La corrente era forte, sulle acque del fiume galleggiavano molti detriti. Soffiava un forte vento contrario. La procedura di avvicinamento era troppo serrata e dal mio sedile di destra riuscivo a vedere l'espressione di indecisione sulla faccia di Eddie. Non era sicuro dove atterrare in modo da evitare i tronchi che passavano nel fiume. Capii che sarebbe stato un atterraggio turbolento, accidentato, ma decisi di stringere i denti e di tenere duro, ero convinto che dovevo lasciargli guidare l'aereo senza intervenire sui comandi.

L'aereo urtò le acque in modo particolarmente duro, poi rimbalzò più volte, un'ala si abbassò bruscamente mentre la velocità diminuiva. Eddie spinse avanti i comandi e tirò la leva del gas riguadagnando il controllo mentre toccavamo nuovamente l'acqua. Fu un rimedio davvero intelligente!

Non appena l'aereo fu ormeggiato alla sponda del fiume, si scusò per il brutto atterraggio e riconobbe i suoi errori; era davvero mortificato perché dopo aver fatto degli atterraggi perfetti per un mese ora avrebbe dovuto rinunciare ad essere un pilota nella giungla.

Gli diedi una pacca sulla spalla, ma negai a me stesso (e a lui) il grande sorriso che stava per esplodere sulla mia faccia. Eddie credeva di essere stato una frana, ma non era vero e gli spiegai il perché. Di ritorno dall'aviorimessa presi la sua scheda, riportai le note sull'incidente, firmai, e scrissi a grandi lettere la parola: "Pronto".

Il maggiore è il minore: in cielo e sulla terra

L'altra sera Bernie Junior si è fermato a casa mia per parlarmi di una persona, un suo professore, che agli occhi degli altri "ha tutte le fortune e ha raggiunto il massimo nella vita". "Pensa" mi disse "a soli ventinove anni ha una sua ditta di contabilità con uffici sparsi dappertutto, fa l'insegnante solo per il gusto di farlo veste bene, è spiritoso. La sua personalità irradia successo e le sue parole sono piene di consigli utili per chi vuole cimentarsi nel mondo degli affari. "È una persona incredibile! Ha carisma gli studenti pendono dalle sue labbra!"

"Ma quando è uscito dalla classe" aggiunse Berme, "Non ho potuto fare a meno di paragonarlo a Leon Downs. Non sono riuscito a togliermelo dalla mente".

Il mio caro amico Leon Downs! Pensai.

Leon ha lavorato una vita facendo i turni in una fabbrica, la Sun Oil a Marcus Hook in Pennsylvania, non ha avuto la possibilità di completare le scuole superiori. Non aveva niente, ma dopo essere andato in pensione ogni tanto veniva con la sua automobile vecchia e sgangherata fino a Waxhaw, nel Nord Carolina, per stare da noi qualche settimana. Girava per il centro della Jaars falciando i prati e facendo lavoretti qua e là per quelli che non avevano soldi.

Proprio prima della sua morte, Bernie J. aveva viaggiato in macchina con lui fino a Marcus Hook. Di ritorno dal viaggio, Bernie J. era entrato in casa scrollando la testa. "Certo che Leon ha un modo tutto suo di guidare! Tiene la testa tutta indietro, non riesci a capire se dorme o cosa stia facendo, guida pianissimo e tutti gli suonano, poi porta sempre quel ridicolo cappello da benzinaio! Penso che se lo incontrassi per strada senza conoscerlo penserei ad uno di quei barboni che passano il loro tempo a raccogliere bottiglie".

Parlammo a lungo di Leon e alla fine concludemmo che c'era qualcosa di più sul suo conto. Era un uomo che viveva in un altro Regno o meglio per un altro Regno. Diversamente da quel professore che era intento a cercare di ottenere tutto quello che poteva, a Leon interessava solo una cosa: dare, e dare tutto.

Ancora oggi "Penso a lui tutte le volte che prego" disse Bernie J. tranquillamente. "Cerco spesso di immaginare cosa avrebbe fatto Leon se fosse stato ricco, ma non ci riesco. Anche se non aveva niente, dava l'impressione di essere l'uomo più ricco del mondo. Tutto quello che voleva fare era aiutare qualcun altro".

Ci fu un momento di calma nella conversazione; fuori era tutto tranquillo, si sentivano i suoni della notte, le cavallette, i grilli. Bernie ruppe il silenzio dicendo: "Penso al mio professore, penso a te papà, penso ad alcuni missionari che ho conosciuto. Ma se devo dire la verità direi che Leon Down è forse la persona più in gamba che abbia mai conosciuto".

Bernie Junior non disse una parola di più. Molto lontano però, al di là delle cavallette, dei grilli, al di là delle stelle, verso l'eternità, potevo sentire il suono appena percettibile di un battito di mani.

Ispezioni necessarie

Una spia bugiarda sul cruscotto

Jim Baptista è un tipo preciso. Attenendosi ad una specie di taccuino mentale, considera attentamente ogni dettaglio relativo alla procedura che precede il volo prima di far alzare il muso del suo aereo dalla terraferma.

Una volta ho volato con lui fino a Tucson, in Arizona, per ritirare un DC 3 per la Jaars; controllammo ogni cosa seguendo l'apposita lista di controllo e tutto era in buone condizioni; o almeno così sembrava finché non accendemmo i motori. A questo punto infatti io e Jim ci guardammo in faccia; avevamo entrambi notato che una spia segnalava che la pressione dell'olio del motore di destra era bassa. Era preoccupante! Certamente non avevamo la possibilità di comprare un altro motore, così cercammo di capire se potevamo risolvere il problema da soli.

Iniziammo qualche ricerca e dal giornale di bordo capimmo che il motore era nuovo; facemmo ulteriori controlli e scoprimmo che la causa della sostituzione del vecchio motore con un motore nuovo era stata appunto la bassa pressione dell'olio. Era piuttosto difficile credere che due motori, uno dei quali nuovo, potessero avere lo stesso problema.

Così Jim, il "tipo preciso", decise di fare un esperimento. Infilandosi sotto il cruscotto, invertì i fili delle spie dell'olio collegando il filo del motore di destra con quello di sinistra e viceversa. Aveva indovinato! Adesso era il motore di sinistra a segnalare la bassa pressione dell'olio.

Conclusione: era la spia e non il motore che non funzionava. Qualcuno aveva installato un motore nuovo, del valore di 12.000 dollari, solo perché una spia di 30 dollari dava una segnalazione sbagliata!

Per qualche strana ragione, di solito ci atteniamo a ciò che indica una spia solo perché compare sul cruscotto. Una spia dell'olio, un altimetro, o una bussola rotti o malfunzionanti, potrebbero indurre il pilota a prendere una decisione drastica, che potrebbe persino costargli la vita.

Al ritorno, mentre volavamo verso casa con quei due grossi motori rombanti, pensavo a quelle persone che, come le spie, annunciano la "verità". Alcune vogliono un cambiamento radicale, altre ti assicurano che va tutto bene. Ditemi pure che sono un tipo "spiritualmente preciso", se volete, ma sono perplesso riguardo a queste spie. Ho smesso di prestare fede a quello che mi dice una "spia", anche se in passato hanno funzionato benissimo, perché ho capito che nessuna spia e nessuna voce, dice sempre il vero.

Una spia che non rileva alcun guasto quando invece il motore è sregolato, potrebbe risultare

fatale esattamente come una spia che, indicando un guasto, ti induce a ridurre bruscamente la velocità quando in effetti non c'è niente di rotto.

L'uomo saggio riflette, inverte i fili, controlla il manuale... o addirittura consulta il Costruttore. Da qualche parte, in qualche occasione, ciò potrebbe evitargli la morte.

Ispezioni

Ogni volta che un membro della Wycliffe viene eletto o viene designato a svolgere un altro ruolo deve superare un esame dottrinale. Non è stato scioccante quindi trovare una busta voluminosa, proveniente dalla segreteria dell'amministrazione, sulla mia scrivania quando sono stato scelto per entrare a far parte dell'amministrazione. Il messaggio all'interno richiedeva gentilmente di confermare la mia originaria posizione dottrinale.

Fu per me una buona opportunità per immergermi nello studio della Parola e farmi un quadro preciso di ciò che credo su Dio, sul Figlio di Dio, sullo Spirito Santo, sulla Bibbia e su altre dottrine fondamentali.

Ricordo che più o meno in quegli stessi giorni, ricevetti un'altra lettera dalla mia chiesa di provenienza che mi chiedeva la stessa cosa. Avevano un nuovo regolamento secondo il quale tutti i missionari sostenuti dalla chiesa dovevano essere periodicamente sottoposti a un esame per assicurarsi che la loro posizione spirituale fosse esente da ogni falsa dottrina.

Scherzai un po' con mia moglie dicendole che se non fossi stato sicuro che i miei amici della Wycliffe ed i responsabili della mia chiesa mi volevano bene, mi sarei sentito un po' insicuro con tutti quegli esami dottrinali a cui stavano per sottopormi!

Le ispezioni sono una cosa giusta, mi sono sottoposto ad esse fin da quando sono entrato in aviazione; ma mentre compilavo i moduli, non potevo fare a meno di pensare ad alcune cose che mi erano state dette riguardo alle ispezioni che facevamo agli aerei nell'aviorimessa della Jaars. Facevamo un'ispezione periodica ai nostri aerei ogni 100 ore di volo, un procedimento piuttosto metodico per i meccanici. Poi a qualcuno venne l'idea di controllare le nostre ispezioni ed i risultati furono penosi.

Ci rendemmo conto che i nostri meccanici stavano sprecando un sacco di tempo e di energia ispezionando le cose sbagliate.

Alcune parti venivano ispezionate più del dovuto, mentre altre erano totalmente ignorate. Ad esempio la nostra squadra di meccanici regolarmente svitava un centinaio di viti per guardare dentro l'ala dell'aereo; un'ala però non cambia di molto dopo un centinaio di ore di volo! Allo stesso tempo, però, abbiamo dato poca importanza ai piccoli tubi di plastica o ai piccoli filtri dell'aria che, invece, si deteriorano costantemente e ci danno dei problemi cronici.

Abbiamo consumato i nostri aerei e i nostri meccanici con le ispezioni, sprecando tempo ed energie su cose relativamente secondarie mentre tranquillamente ignoravamo quelle voci che meritavano la nostra attenzione.

Le ispezioni non mi infastidiscono, ma mi preoccupano quando mi controllano nelle cose sbagliate. Finora nessuno mi ha ancora esaminato sul capitolo 17 di Giovanni o sul modo in cui sto trasferendo nella pratica della vita quotidiana la preghiera di Gesù: vale a dire "che siano tutti uno".

Ad ogni accertamento qualcuno prende il mio foglio d'ispezione ed esamina la mia "ala biblica", cioè ciò che credo riguardo l'ispirazione delle Scritture, ma nessuno controlla, o ha mai controllato, i miei filtri per vedere se sono otturati a causa della mancanza di perdono o se nel mio cuore vi è tanta amarezza da non permettere all'amore di Dio di fluire liberamente.

Dio ha una prospettiva diversa... una lista di controllo diversa. La Bibbia mi dice che anche se

lascio tutti i miei beni e vado da qualche remoto campo di missione, passando 60 anni della mia vita ad insegnare precise dottrine, dando persino il mio corpo ad essere arso, se non ho amore...

Le ispezioni fanno bene, ne abbiamo tutti bisogno se vengono ispezionate le cose giuste e dall'ispettore giusto.

Sono convinto che il Sommo Progettista che ci ha posti nella chiesa, desidera mantenere alti i Suoi livelli di prestazione... Se solo glielo permettiamo.

Autorizzazioni

Come certamente saprete, ogni volo richiede una serie di autorizzazioni che tengono presente nell'insieme i fattori atmosferici, una lista di controllo meccanico ed una lista di controllo nella cabina del pilota. Ad esempio, uno strumento che non funziona bene, una cintura di sicurezza sfilacciata o un tornado alla fine della pista, significano "autorizzazione negata". Di contro una lampadina bruciata sul quadrante, o una gomma un po' consumata oppure un parabrezza sporco sono problemi accettabili e perciò il pilota ottiene l'autorizzazione e può decollare.

Quando partecipai ad un raduno di capi piloti di tutte le nostre operazioni d'oltremare per un seminario sulla sicurezza dei voli, cominciai a rendermi conto che anche i cosiddetti problemi "accettabili" possono provocare un disastro se non vengono valutati nel modo giusto. Quando si è sotto pressione ed il tempo è brutto, un piccolo inconveniente di cui a stento ci si accorge mentre si decolla può apparire all'orizzonte come un gigante vendicativo. So di un pilota che un attimo prima di una collisione aerea, aveva riferito via radio che c'erano così tanti insetti schiacciati contro il parabrezza da non riuscire a vedere nulla. Purtroppo questa fu la sua ultima comunicazione.

Nel corso di una sessione sulla sicurezza dei voli, un pilota esperto chiese la parola e con le sue affermazioni mise in difficoltà tutti i presenti: "Francamente" disse, "signori non sono gli inconvenienti dell'aereo che mi preoccupano, ma quelli del pilota. Quando sono in volo e sono assillato da problemi personali, allora sono io il rischio".

Queste cose non si trovano scritte nei manuali di istruzioni sul volo, ma quel pilota aveva ragione. Chi vorrebbe volare con un pilota che ha appena avuto un'accesa discussione con sua moglie... o che sta ribollendo nei confronti del suo secondo pilota... o che ha un temperamento incontrollabile... o che è così pieno d'orgoglio e di autocompiacimento da rifiutare la correzione?

Insetti sul parabrezza? Niente di così grave come un indicatore del livello del carburante difettoso o una pressione dell'olio che cala all'impazzata. Impediscono solo di avere una visuale chiara! Piccole cose come l'insignificante gelosia, l'impazienza, il pregiudizio, i pensieri impuri, le parole buttate a caso o le mattine in cui non si è pregato, ma su un aereo sono proprio le piccole cose che, in un momento di crisi, potrebbero fare la differenza tra la vita e la morte. Per il credente, gli insetti sul parabrezza, potrebbero ridurre la visibilità proprio in un momento critico, quando è necessario prendere decisioni, determinando un disastro morale o un danno irreparabile alla testimonianza cristiana.

Ogni ministro di culto, ogni genitore, ogni predicatore, dovrebbe avere la sua lista di cose da controllare prima di occupare un posto di responsabilità. Quando il cammino diventa duro, è meglio che ogni cosa sia in regola.

Pulire i contatti

Era una notte buia e tempestosa.

Ho un carissimo amico, che è uno scrittore professionista, che se la ride quando legge racconti che iniziano in questo modo. Ma questa volta lo era davvero! Quando però cerchi di atterrare con un vecchio DC 3 su un'isola delle Indie Occidentali con l'ADF (Radiogoniometro di bordo

Automatico), cioè il rilevatore automatico della direzione, fuori uso in una notte buia e tempestosa, che altro puoi dire? Vi assicuro che non c'era niente da ridere.

Quella notte, mentre mi avvicinavo a Kingston in Giamaica, durante una violenta tempesta, il mio ADF cominciò ad avere dei problemi. La lancetta cominciò ad indicare “avanti diritto” per un po', poi cominciò a puntare verso la Spagna ed infine indicava di dirigersi verso la coda dell'aereo. Fortunatamente avevo due ADF; il secondo funzionava e così atterrai senza problemi.

Più tardi, mi misi ad osservare il tecnico mentre stava individuando il guasto. Dopo pochi controlli, si girò verso di me dicendomi: “Con i contatti sporchi non segnalerà mai il vero guasto. Il problema sta nello spinotto di collegamento”.

Lo osservavo mentre smontava il complicato spinotto composto da venti piccoli connettori a forma di spillo che si inserivano perfettamente in una presa di altri venti piccoli ricettacoli. Un po' di umidità presente nei contatti aveva provocato la loro corrosione. La resistenza nei fili aveva reso l'ADF inaffidabile.

Il tecnico però non solo mi riparò lo strumento ma mi offrì anche dei buoni consigli: “Comandante ogni tanto farebbe bene a pulire i contatti”.

Questa frase mi è tornata in mente recentemente mentre ero in vacanza al mare con la mia famiglia.

Per mettere alla prova le condizioni dei fili del circuito elettrico della tua famiglia, non c'è niente di meglio che cinque persone ammassate in un camper! Infatti, già alla fine del primo giorno, era evidente che i nostri “contatti” erano un po' fragili. La comunicazione migliore che riuscivamo ad avere era qualche frase aspra. Mia moglie minacciò di tornarsene a casa mentre mio figlio più grande, studente di liceo, si consolava pensando che questa sarebbe stata la sua ultima vacanza con la famiglia. Non riuscivamo neppure a metterci d'accordo sulla marca delle bibite da bere!

Il mattino seguente, decisi che era il momento di dare una ripulita ai nostri “contatti”. Esaminammo noi stessi e le nostre interrelazioni e scoprimmo che i genitori non sono sempre imparziali e che tra fratelli si vengono a creare dei risentimenti. Ci parlavamo con onestà, ammettendo ognuno i nostri sbagli e alla fine pregammo. Così pulimmo i nostri contatti e finimmo per avere una delle nostre migliori vacanze.

Adesso che ci penso credo di dover dare un'occhiata ad altri contatti: a che punto sono quelli con i miei amici missionari? I miei vicini? I miei parenti?

Se devo mantenere la mia rotta ed essere efficace nel mio lavoro e nel mio ministero, devo tenere puliti i miei contatti, perché ci saranno senz'altro altre notti buie e tempestose.

I tuoi serbatoi sono pieni?

Fare delle supposizioni è pericoloso, specialmente se si presume di avere i serbatoi dell'aereo pieni prima del decollo.

Alcuni anni fa in Ecuador, un quadrimotore DC 4, dopo il decollo cominciò ad avere dei problemi. Dieci minuti dopo essersi levato in volo, il pilota dell'aereo da trasporto, segnalò via radio all'aeroporto di Guayaquil che uno dei suoi motori non funzionava più. Con calma comunicò che aveva spento quel motore e stava procedendo sulla sua rotta.

Tre minuti dopo via radio avisò che non funzionava nemmeno il secondo motore e che perciò stava tornando all'aeroporto. Un attimo dopo chiamò allarmato perché il terzo ed il quarto motore avevano smesso di funzionare completamente e stava precipitando. Miracolosamente

però l'aereo atterrò su una coltivazione di banane e tutti e tre i membri dell'equipaggio ne uscirono indenni.

Un'indagine rivelò che ogni membro dell'equipaggio pensava che l'altro avesse fatto il pieno all'aereo, di conseguenza erano partiti con i serbatoi vuoti!

Per qualche minuto tutto era andato a gonfie vele, ma subito dopo si erano schiantati a terra perché un DC 4 non vola per molto tempo senza carburante. Alla fine l'aereo venne rifornito di carburante per essere consegnato ad un altro aeroporto. Un errore del genere in campo spirituale è risaltato all'attenzione recentemente quando abbiamo cenato con il preside di una scuola cristiana. Mentre stavamo a tavola la conversazione si spostò dalla situazione nazionale, al declino morale, alla crisi della famiglia per poi approdare sulla seguente situazione allarmante: il responsabile spirituale della scuola preoccupato per la mancanza di profondità spirituale tra gli studenti, aveva elaborato un test di conoscenza biblica con domande molto semplici e senza alcuna domanda trabocchetto; era un tentativo che mirava esclusivamente a constatare quanto la Bibbia facesse parte della vita di questi ragazzi. Preparatevi al risultato!

Sebbene il 95% degli esaminati provenisse da famiglie di credenti e da chiese evangeliche, erano praticamente tutti biblicamente analfabeti. Quasi nessuno di loro conosceva il numero dei libri della Bibbia, qualcuno pensava che Mosè fosse stato un discepolo di Gesù e la maggioranza rispose che l'Esodo era un libro del Nuovo Testamento.

Il pericolo stava appunto nel fatto che essi pensavano di viaggiare col serbatoio pieno, credendo cioè di avere qualcosa che in effetti non avevano.

Sono contento quando sento che il 35% della popolazione è nata di nuovo; mi rallegra il fatto che tutti vogliono levarsi in volo per Dio, ma spero soltanto che prima di decollare su qualche fitta giungla, controllino i loro serbatoi.

Ricorda che dopo tre anni di scuola biblica, Gesù diceva ancora ai suoi discepoli di non testimoniare fino a quando non avrebbero ricevuto dall'alto la potenza spirituale.

Un incidente aereo, sai, può rovinarti l'intera giornata!

Impegnarsi nel piano di volo

Voler tanto bene fino a piangere

La scorsa settimana nel mio ufficio, mi è capitata una cosa davvero singolare. Nel bel mezzo di un incontro con tre uomini d'affari, mi sono messo a piangere. Quando ci penso mi sento ancora in imbarazzo. Un imprenditore di Filadelfia è venuto a trascorrere una giornata a Waxhaw al Centro Jaars, con lui c'erano altri due uomini d'affari interessati alle missioni.

Dopo aver pranzato, li accompagnai a visitare il nostro centro, poi tornammo nel mio ufficio. Tirando fuori una cartella, cominciai a leggere loro alcuni passi che si riferivano a episodi che ben illustravano l'impegno della Jaars in alcuni recenti voli di soccorso: ad esempio, una vittima morsicata da un serpente portata all'ospedale in Perù... un dottore aviotrasportato in un villaggio indiano in Ecuador per arrestare un'epidemia... aiuti portati a gente vittime di una frana in Colombia.

Poi arrivai al caso di una ragazza indiana del Brasile occidentale di nome Rita; la sua storia mi aveva toccato a tal unto che anche in quel momento mi fece scoppiare a piangere. Ancora adesso non so che cosa mi sia successo, ma tutt'ad un tratto cominciai a piangere, diventai rosso come una ragazzina, non riuscivo più a parlare. Fortunatamente i miei amici erano molto gentili e non si misero a ridere.

Cambiai subito argomento parlando delle operazioni aeree sulle coste, del consumo di carburante, delle catene montuose, delle revisioni ai motori e di altri argomenti che potevano interessarci. Non so, ma credo che avrebbero pianto anche loro se avessero saputo di più su Rita. Era stata trasportata dalla giungla in casa di due traduttrici della Wycliffe, le quali non appena la videro, si resero conto che non avrebbe potuto vivere senza un'immediata assistenza sanitaria. L'infermiera che la visitò la trovò gravemente anemica, malata di malaria e incinta di cinque mesi. Così le due missionarie mandarono subito un messaggio radio al centro di Porto Velho richiedendo un volo di emergenza.

Un pilota ed un meccanico di volo la prelevarono con un Cessna 206 e Rita venne subito ricoverata nel reparto maternità dell'ospedale di Porto Velho dove i dottori scoprirono che il suo organismo era stato attaccato da parassiti mortali ma dissero che avrebbero fatto di tutto per salvarle la vita. Gli uomini e le donne del centro Wycliffe misero da parte i loro programmi e si impegnarono ad assicurare un'assistenza continua, ventiquattro ore su ventiquattro, e molti le donarono il sangue. Quando Rita reagì negativamente ad una trasfusione di sangue e i dottori

dissero che stava per morire, ognuno al Centro lasciò quello che stava facendo e si riunì in preghiera con gli altri. Il Signore rispose e ancora una volta la sua vita fu risparmiata. Il personale dell'ospedale rimase stupito di come così tante persone amassero una donna indiana, povera e analfabeta.

Non so dirvi perché ho pianto mentre narravo questa storia. Forse perché Rita era così sperduta in quella giungla infinita, apparentemente senza aiuto, o forse perché tutto quello che la Jaars doveva fare era mandare un aereo e portarla all'ospedale. Forse era a causa della spesa! No, il volo che salvò Rita era costato solo 62 dollari. Forse era il fatto che in ospedale ella accettò Cristo e tornò a casa non solo guarita, ma trasformata. Non riesco a spiegarmelo, ma qualcosa mi prese ed improvvisamente mi misi a piangere proprio davanti a quegli uomini d'affari.

Ma riflettendo bene, perché dovrei vergognarmi di piangere? Gesù pianse. Nehemia pianse quando seppe della triste situazione in cui si trovava Gerusalemme. Le relazioni che mi arrivano da tutto il mondo sono ugualmente serie. Dio ha detto che dobbiamo piangere se vogliamo essere produttivi per Lui.

Il nostro Signore sta cercando degli uomini che amano gli altri fino al punto di piangere per loro.

Se non lo facciamo noi, chi lo farà?

Termostati e termometri

Recentemente io e Dave Wike, un altro pilota stavamo volando su un Helio della Jaars seguendo la strada, da Hampton nel New Hampshire verso Filadelfia. Faceva molto freddo. Lo zero termico era a 2400 metri, proprio all'altezza della nostra quota. Mentre Dave pilotava io tenevo d'occhio l'indicatore della temperatura esterna che non è altro che un termometro di vecchio tipo.

Una differenza di due o tre gradi avrebbe potuto far ricoprire le ali e l'elica di ghiaccio oppure avrebbe consentito un viaggio tranquillo. Siccome comincio a formarsi del ghiaccio, mi avvicinai al microfono chiedendo al centro di controllo del traffico aereo di New York di effettuare un cambio di quota. Ero sicuro che altri cinque minuti a 2400 metri sarebbero stati disastrosi. "Quello di cui abbiamo bisogno" gridai a Dave mentre scendevamo nell'aria più tiepida a 1800 metri, "è un termostato là fuori, non solo un termometro".

I termometri misurano la temperatura dell'ambiente, i termostati la valutano e la cambiano.

A casa nostra c'è un termostato collegato all'impianto di riscaldamento che misura, reagisce e quindi modifica la temperatura rendendo la casa più confortevole.

Oggi giorno sembra che ci siano molti termometri nel Regno di Dio.

È facile fare una lettura di qualsiasi movimento religioso, dai Cattolici ai Carismatici. Ognuno ne ha un'opinione diversa. A volte penso che la Chiesa corre il rischio di paralizzarsi a furia di analizzarsi. Le "persone termostato", sono più rare. Sono coloro che non si accontentano della semplice misurazione, ma che lavorano per portare un cambiamento, sono coloro che possono raffreddare una situazione esplosiva o accendere un fuoco in una chiesa fredda.

Recentemente una chiesa qui vicino, ha restaurato il proprio immobile. Quando hanno rifatto il campanile, hanno tolto la croce e al suo posto hanno piazzato una banderuola per il vento. Le banderuole, come i termometri, misurano l'ambiente, le croci invece cambiano le cose.

Non c'è niente di sbagliato nel misurare e nel valutare! Ogni termostato ha un termometro incorporato. Ma il Regno di Dio oggi ha bisogno di uomini che siano pronti non solo ad analizzare ma anche ad agire; ha bisogno di uomini in grado di prendere una situazione scomoda

e di cambiarla per andare incontro ai bisogni esistenti e così glorificare Dio, altrimenti non ci rimane altra scelta che chiedere di scendere ad una quota più bassa.

Il banchetto finale

Ai primi di maggio del 1972, un mio caro amico Bengt Junvik divenne l'oggetto di una massiccia operazione di salvataggio. La sua sparizione era avvenuta mentre trasportava un aereo nuovo a Galena in Alaska: il passo "Rainy" un po' complesso e disorientante, una bussola oscillante e un'ondata di area depressionaria sulle montagne provocarono l'incidente in un canyon montano inaccessibile. Bengt sopravvisse all'incidente rimanendo illeso, ma si era perso. A complicare la situazione nei quattro giorni successivi, fu una tormenta di neve che imbiancò tutta la zona. Nel frattempo amici ed ufficiali stavano facendo l'impossibile per ritrovarlo. Parteciparono all'operazione cinquanta squadre di salvataggio e molti aerei militari e civili setacciarono le montagne. Un amico della California, un uomo d'affari, si recò in Alaska e noleggiò altri aerei ed elicotteri per dar una mano nell'opera di soccorso. Gli amici credenti di tutto il mondo pregavano.

Il quinto giorno gli aerei volarono proprio sopra Bengt senza vederlo e al tredicesimo giorno si erano tutti arresi. Bengt aveva ormai esaurito tutte le provviste, le sue condizioni erano disperate e lui stesso aveva perso ogni speranza. Ma proprio il tredicesimo giorno un elicottero si abbassò nel canyon e lo localizzò.

Il perduto era stato ritrovato! Potete immaginare la felicità di tutti: della moglie e dei suoi bambini, delle squadre di soccorso, dei suoi amici, tutti saltavano di gioia. Si organizzò un banchetto con oltre 250 persone che riempirono il locale messo a disposizione. A presiedere era l'uomo che aveva noleggiato l'elicottero dopo che tutti gli altri aerei si erano arresi. Bengt stesso ebbe l'occasione di dire "Grazie" a quegli uomini che avevano trascorso ore e giorni alla ricerca di un uomo che si era perso e che neppure conoscevano.

Mentre Bengt mi raccontava questa sua storia, non potevo fare a meno di pensare ad un altro banchetto. Gesù sarà il Signore della cerimonia e la grande sala del banchetto sarà piena di gente. Sento già i membri delle tribù Campas, Kewas e Aucas, dire "Grazie per le vostre ricerche, grazie per aver perseverato. Siamo qui perché ci avete voluto bene".

Non sarà meraviglioso?

Questo è quello che sta facendo la Jaars: una massiccia operazione di salvataggio per le tribù del mondo ancora perdute.