

## L'EMILIO

L'Emilio è un'eccezione, anzi, l'Emilio è "l'Eccezione", con tanto di "E" maiuscola.

Per quanto proviate a rivoltarlo non vi capiterà di trovare in lui qualcosa che rientri nel comune, nel bene e nel male; una testa squinternata, dentro e fuori.

Dentro, capace a volte di trovate geniali degne di un premio Nobel, a volte di uscite a livello neurodeliranti; fuori, palesemente provata da una zuccata colossale tirata contro non so cosa in gioventù, mentre l'amico si cimentava a livello mondiale con il go-kart.

Inoltre se qualche scienziato di buona volontà guardasse bene, non farebbe fatica a catalogare questo bel tipo come ermafrodita, vista la contemporanea presenza dei due organi copulativi, uno laddove previsto da madre natura, l'altro altrettanto saldamente presente ventiquattr'ore al giorno nel cervello, come un'idea ossessiva...

Un'eccezione dicevo, anche in questo caso, essendosi guadagnato un posto all'interno di queste modeste note nonostante Vicky non abbia mai volato per lui, grazie a lui o con lui a bordo.

Ma di gente normale in questo scritto ce n'è poca, ve ne sarete resi conto, a cominciare proprio dall'autore e tralasciare di imbrattare qualche pagina parlando dell'ermafrodita, pardon dell'Emilio, sarebbe stato come cercare di fare una pizza senza la pommarola o un panettone senza l'uvetta.

Di farlo volare neppure a parlarne, neanche col ricatto o con l'inganno; nessun problema invece chiedergli di andare a duecento all'ora in auto, nonostante qualche strizza di quelle giuste ormai riposta nel cerniere.

D'altra parte l'incapacità di restare tranquillo quando non si è arbitro della situazione agisce sull'amico come un'enorme zavorra ed a poco valgono statistiche sulla sicurezza dell'auto rispetto all'aereo; neppure a convincerlo almeno a guidare con le cinture allacciate, come non servono gli impressionanti numeri sulla mortalità causata dal fumo a dissuaderlo dal calpestare questo pianeta con una sigaretta perennemente incollata tra le labbra.

E' un amico di quelli veri, l'Emilio, uno di quelli per i quali qualche nottata è andata persa, ma ne è valsa veramente la pena; ovvio quindi che mi senta un po' dispiaciuto per non avere mai potuto condividere con lui la gioia del volo.

Da anni tento di circuirlo, ma qualche argomentazione contro è sempre riuscito a trovarla; no agli aerei di aero club, perché passano per troppe mani e chissà se vengono revisionati come si deve; no agli idrovolanti, sui quali sono nato aeronauticamente parlando, perché c'è di mezzo l'acqua dove ogni giorno affogano centinaia di piloti; no agli aeroporti ed agli spazi aerei italiani, perché non passa settimana dove non si senta parlare di controllori di volo scioperati e di mancate collisioni; in aliante magari, visto che non c'è il rischio motore, ma guarda caso io in aliante non volo e sono sicuro che se conseguissi anche questa licenza, qualche inghippo dell'ultim'ora verrebbe fuori.

Poi arriva Vicky; ti ho fregato, penso io!

Eccomi finalmente con una macchina per le mani che non incappa in nessuna delle limitazioni imposte dalla coraggiosa natura dell'amico.

Ora si trattava solo di fare in modo che due anime potenzialmente gemelle potessero in qualche maniera incontrarsi, facendo finta che il connubio avvenisse in modo del tutto naturale, senza scatenare il sospetto di un'agenzia matrimoniale messa lì a bella posta.

Dovete sapere che l'Emilio al di là del suo aspetto tutt'altro che raccomandabile e delle sue abitudini di vita per lo meno discutibili, è un serio e preciso manager di azienda, all'interno della quale non si limita a dare ordini e controllare il lavoro dei tapini alle sue dipendenze ma, quando necessario, non esita a prendere la lima o il calibro in mano per mettere in pratica le idee che gli balenano in mente e dar forma a macchinari di avanguardia destinati a diffondersi nel mondo ed a testimoniare l'italico ingegno di questo soggetto,

che definire unico appare quantomeno limitativo.

Proprio su questo ingegno decisi di far leva per trascinare il nostro al cospetto di Vicky. Da tempo pensavo infatti di dotare l'abitacolo dell'aereo di un "tunnel" posto tra cruscotto e sedili dove posizionare il GPS, ossia lo strumento di navigazione satellitare, nonché un vano porta carte ed oggetti vari, visto che per aria è sempre meglio avere tutto ciò che serve bene a portata di mano per evitare strani contorcimenti, quanto mai pericolosi per la condotta del volo e per l'artrosi.

Non ci fu problema alcuno ad avere le necessarie autorizzazioni dalla snella burocrazia elvetica; il senso di tutta la faccenda fu: "fate le cose con buon senso e per noi va bene senz'altro".

Ovviamente una risposta del genere scatenò il mio entusiasmo, abituato come sono ad essere trattato da mezzo delinquente fino a prova contraria dalla pubblica amministrazione di casa mia.

Da noi, lo sapete bene, è tutto complicato; un certificato di nascita in certi comuni si ottiene solo presentando la carta di identità, per avere la quale naturalmente occorre presentare un certificato di nascita!!

Figuriamoci cosa può succedere se ci salta in mente di apportare una modifica ad una macchina che vola! Rendiamoci conto: CHE VOLA!!!

Quante carte da bollo, quanti timbri, che tempi assurdi di attesa! Cosa ci possiamo aspettare, d'altronde, in un paese dove è necessario essere possessori di un certificato di esistenza in vita per godere di alcuni sacrosanti diritti, quasi che i battiti del nostro cuore possano essere contraffatti e le nostre notti siano dominate dalla saga dei morti viventi, come nelle migliori tradizioni voodoo?

Comunque l'aggancio era buono, almeno così pensavo; avrei commissionato all'Emilio la realizzazione dell'accessorio per Vicky, riuscendo così a trascinarlo in hangar e poi, sicuramente, dopo averlo fatto trafficare intorno all'aereo per un po' di tempo sarei riuscito a sciogliere le sue riserve, facendogli notare come il velivolo alla fine fosse costruito con viti e metallo, proprio come i macchinari realizzati nella sua azienda.

Visto che di quest'ultimi lui vantava l'infallibilità, altrettanto avrebbe dovuto dire del buon Vicky; di cuore e di anima avevo deciso di non parlare, almeno per questa volta, certo che la cotta sarebbe scoppiata pochi attimi dopo il decollo e sarebbe stato facile allora far notare la differenza tra un preciso, ma freddo macchinario industriale ed un piccolo aereo lieto di avere finalmente a bordo un fifone pentito.

L'occhio lungo ed il senso degli affari dell'Emilio vennero fuori al primo colpo, dato che il turpe elemento subodorò l'inganno lontano un miglio.

Si dichiarò infatti ben disposto a realizzare l'oggetto richiesto al più presto ed al solito costo, cioè un "vai via e non rompermi più i ...", ma di venire in hangar per le necessarie misurazioni, neanche a parlarne.

"Portami il progetto, o meglio ancora un modello in cartone e te lo faccio tale e quale; che bisogno c'è che venga su io? Sei capace di fare da te!"

Uno a zero a tuo favore, amico, ma non finisce qui!!

Telefonai al Don, pregandolo di trovare qualche scampolo di tempo tra i suoi mille impegni per darmi una mano a realizzare il mock-up; l'indomani di buon mattino armati di righe, squadre, rotelle metriche, goniometri ecc. ecc. eravamo in hangar, con l'idea di costruire una sagoma in cartone, installarla a bordo provvisoriamente ed andare in volo per essere certi che il nuovo elemento non desse alcun fastidio in nessun tipo di manovra, apportare le eventuali modifiche e presentare così all'Emilio il modello definitivo.

Certo che fuori il tempo era così bello...

Dopo cinque minuti avevamo già sospeso i lavori, piazzato lì righe e squadre e stavamo rifornendo Vicky.

Con circa cinquemila telefonate durante il rullaggio il Don si liberò dai numerosi impegni della giornata e volammo via qualche attimo dopo, felici come due scolaretti che hanno marinato la scuola, godendoci una splendida giornata di volo ad alta quota.

Tornammo a metà pomeriggio, contenti, appagati, ma anche un po' stanchi dopo diverse ore di pilotaggio ed abbastanza provati dall'ipossia racimolata girovagando attorno ai diversi quattromila che avevamo sorvolato.

Ci rimettemmo al lavoro in fretta e furia, misurando, valutando angoli e dimensioni e tenendo ben alta la leva dei flaps per non avere l'impiccio di questo grosso elemento che sovrastava proprio la zona dove stavamo trafficando.

Il modello cartaceo fu pronto in un lampo, meravigliando anche noi per la rapidità e la semplicità con cui era stato realizzato, nonché per come prometteva di funzionare bene e dandoci ragione per non avere rinunciato ad una bella giornata di volo a causa di un lavoro così facile.

I nostri stanchi ed ipossici cervelli non ci consentirono di renderci conto di quanto sbagliate fossero quelle considerazioni.

"Mi sembra che possa andare", mugugnò l'indomani l'Emilio mentre si rigirava per le mani il modellino di cartone, ma già si capiva che qualche modifica l'aveva in mente.

Si mise al lavoro ed io mi offrii di fargli da aiutante, con lo scopo di sfruttare proditoriamente il tempo necessario alla costruzione per demolire i suoi preconcetti riguardanti il volo.

"Vedi" - gridai sopra il rumore della tranciatrice - "questo non è un aereo di Aero Club; è sempre stato in mano a privati che se ne sono presi cura in prima persona e ti rendi conto che anche noi facciamo le cose per benino".

"Eh già", rispose l'amico dietro le volute di fumo dell'ennesima sigaretta.

"E poi non è un idrovolante" - dissi mentre la mola spargeva intorno una pioggia di faville infuocate, saturando l'aria dell'acre odore dell'ottone bruciacchiato, - "quindi nessun problema con l'acqua" - affermai, sottacendo il fatto che l'aeroporto di Lugano ha una testata pista che praticamente finisce nel lago.

"Ah sì?" - rispose una voce al di là delle scintille e del fumo; - "E sai, volare in Svizzera è tutta un'altra cosa" - ripresi, sovrastando l'acuto rumore della fresa che staccava simmetriche schegge di metallo dal corpo centrale, - "sai come sono precisi e rispettosi delle norme, loro; non vedi mai nessuno sgarrare di un millimetro. Quanto al motore potrai sentire tu stesso come gira rotondo e tu sui motori la sai lunga" - affermai deciso mentre cercavo di sottrarmi al mitragliamento di dorati frammenti metallici, certo di avere sferrato il colpo del K.O.

Il clack degli interruttori trifasici sancì il termine dei lavori, mentre il mugolio dei motori elettrici in arresto si affievoliva restituendo finalmente al silenzio le nostre provate orecchie, dopo qualche decina di minuti di frastuono assordante.

Il tunnel porta oggetti era bell'e pronto e, nonostante fosse stato realizzato con rottami di ottone ed un vecchio coperchio di un'autoradio, era venuta una meraviglia, forgiato dalle sapienti mani del fafone incallito.

Ero convinto di avere ormai l'Emilio in pugno perché, se è pur vero che lui è il mago della meccanica, anch'io non sono l'ultimo dei somari in materia, formato da qualche decennio speso a costruire aeromodelli: un'altra delle mie perversioni, almeno di quelle che si possono raccontare.

Così, forte di quest'esperienza, avevo pensato ad un sistema di installazione del "tunnel" un po' complicato, giusto per rendere logica la richiesta di darmi una mano nel montaggio e farlo venire in aeroporto una volta per tutte.

"Ma no! Che bisogno c'è che venga anch'io? Guarda qua: andava tutto bene ma quel sistema di fissaggio era una str...! Vedi? Una sola vite in questo punto e starà lì per conto suo! Puoi farlo benissimo da solo!"

Fregato! Due a zero per lui.

E così avevo fallito un'altra volta; riuscii solo ad aggrapparmi con forza al salvagente rappresentato da una mezza promessa di venire a vedere il porta oggetti una volta installato. Insomma, quell'accessorio ed il suo corretto funzionamento rappresentavano la sola via per riuscire a trascinare al cospetto di Vicky un Emilio ormai sempre più sul chi vive, conscio nel modo più assoluto che si stava attendendo alla sua vita. Solo una perfetta installazione avrebbe infatti dimostrato in maniera inequivocabile la mia capacità nel gestire al meglio la macchina e la sicurezza che ne derivava.

In più ero certo che il vedere Vicky impreziosito dal montaggio di un marchingegno realizzato nella sua officina, avrebbe reso il pavido cuore dell'Emilio dimentico per un attimo della certezza di morte imminente e meglio disposto a compiere il fatidico passo.

Era vero! Stava lì per conto suo! Una sola vite, un minuscolo forellino nel fascione d'acciaio che univa i sedili ed il "tunnel" sembrava uscito dalla matita del progettista dell'aereo; andò ad infilarsi nel suo alloggiamento così preciso che se ne sentì l'aria defluire con un soffio leggero.

Col GPS montato e verniciato di nero opaco al pari del resto del cruscotto era una meraviglia e conferiva all'interno di Vicky l'aspetto di una berlina gran lusso. E poi ci stava proprio tutto: la check list, le carte aeronautiche, regoli, plotter, tutto a portata di mano.

Accidenti! Possibile che il designer dell'aereo non avesse pensato ad un oggetto così utile, vorrei dire pressoché indispensabile in un piccolo aereo?

Che mente! C'ero arrivato io, trenta e rotti anni dopo il primo prototipo.

Bello, ben fatto, elegante, funzionale, il massimo! Gongolavo di gioia mentre facevo il pieno per andare in volo per il collaudo che consideravo solo una formalità, vista l'ottima riuscita del lavoro; d'altra parte né l'abitabilità né l'ergonomia dell'abitacolo risultavano minimamente compromesse ed in più in ogni fase del volo avrei avuto sott'occhio ed a portata di mano tutto ciò che interessava.

Già immaginavo il plauso dei funzionari di Berna durante la visita di omologazione del pezzo, alla vista di una siffatta meraviglia.

Non mi sarei affatto stupito se una circolare federale avesse in futuro consigliato l'installazione sugli omologhi di Vicky dell'"Emilio's Don's & Giorgio's wonderful GPS & objects holder".

Serbatoi pieni, check esterni completati, saltai dentro tronfio di orgoglio e cominciai i controlli interni.

La prima voce della check list nella sezione "before engine start" recita: FLAPS - retratti; sugli aerei ad ala bassa è infatti procedura normale lasciare i flaps abbassati in parcheggio per facilitare l'accesso in cabina che avviene salendo sull'ala e scavalcando il bordo del cockpit.

La leva dei flaps in posizione elevata mi fece sudare freddo: era lì dove l'avevamo lasciata durante i lavori di misurazione e di progetto del "tunnel", quando stavamo operando col cervello troppo pieno del bel volo appena ultimato per ricordarci di una sciocchezza come il fatto che i flaps bisogna retrarli, prima o poi.

Capii subito che non c'era spazio sufficiente per abbassare la leva, ma ci provai lo stesso con tutte le dita incrociate, comprese quelle dei piedi!

Niente da fare! Nessuna possibilità di fare rientrare quei dannati ipersostentatori. Ecco perché quel deficiente di progettista aveva lasciato ben libero quello spazio: DOVEVA essere libero!! Solo un somaro patentato come il sottoscritto, con il cervello a corto di ossigeno dopo qualche ora intorno ai quattromila, avrebbe potuto prendere una cantonata del genere!!

Per fortuna non era ancora stata fissata la visita dei funzionari federali, perché se avessero visto uno scempio del genere non solo, lungi dal certificare l'aborto, avrebbero acceso

un fiammifero sotto la mia licenza di pilota, ma mi avrebbero costretto a rimanere alla gogna per una settimana di fila quale monito per tutti coloro che si fossero sentiti in futuro più bravi del progettista del proprio aereo.

D'altra parte qui non si sgarra di un millimetro; l'avevo detto io stesso nella vana speranza di sciogliere le riserve dell'Emilio.

Il magnifico pezzo da lui realizzato finì tra i rottami ed alla sua richiesta riguardante l'avvenuta installazione ed il relativo successo ottenuto risposi con una balla pietosa, ma l'amico non se la bevve per niente.

Tre a zero per lui; con Vicky non volò mai.