

## Allievi di vita

Cominciava a schiarire; ero sveglio da un bel po', non essendomi ancora adattato al fuso orario nordamericano.

L'unico rumore che giungeva alle mie orecchie era il ritmico picchiettare dei becchi ricurvi dei trampolieri sull'asfalto del cortile sottostante e, incredibile ma vero, il rattle rattle di un serpente a sonagli nascosto nella natura vergine che circondava il piccolo cottage dove avrei abitato per un paio di settimane.

Il povero serpentello doveva essere incavolato nero per fare tutto quel diavolo a quattro: probabilmente qualcosa o qualcuno gli aveva mandato a monte i programmi della giornata e la sua coda diffondeva ai quattro venti il suono della sua riprovazione; nei miei programmi invece c'erano solo ferie, volo, panorami e orizzonti nuovi, riposo e nessuna rottura di genere alcuno, a parte i serpenti a sonagli e i trampolieri, miei nuovi vicini di casa assieme ad armadilli, procioni, alligatori, avvoltoi e un'altra miriade di animali selvatici che non avrei mai immaginato di vedere da vicino allo stato libero.

Milioni di americani lavorano una vita per poi passare serenamente la vecchiaia in Florida e io che ci potevo stare solo quindici giorni avrei dovuto prendermi impegni che andassero oltre l'assoluto relax?

Follia!

Volevo volare, volare e poi volare: nient'altro.

Quando il tuo orologio interno ancora regolato sul meridiano di casa ti fa saltare fuori dal letto alle quattro del mattino, vispo come un fringuello, tutto sembra cominciare con esasperante lentezza: ci vogliono delle ore prima che aprano i negozi, le attività, i locali.

Quei pazzi dell'aeroporto dove intendevo noleggiare un aereo aprivano nientemeno che alle sette e trenta; mi dovetti predisporre ad una lunga attesa, fatta di caffè nero nell'unico Mc Donald's della zona aperto 24 ore su 24, dove come prima colazione ti servono i pancakes affogati nello sciroppo d'acero, all'interno dei quali hanno nascosto proditoriamente un hamburger di maiale che fa sobbalzare le papille gustative di chi, latino, a quell'ora al massimo ce la fa a buttare giù una brioche.

Noleggiare un aereo non è come noleggiare un'auto, operazione per la quale basta sventolare una patente e soprattutto una carta di credito.

Nessuno ti dà un aereo a nolo se prima non hai superato un check flight con un istruttore del posto, che verifichi il tuo grado di addestramento ed allenamento e la conseguente idoneità al pilotaggio del velivolo in oggetto.

"Facciamo così", mi disse un simpatico istruttore italo-americano (gli italiani si trovano proprio dovunque...): "Pianifica un trasferimento a Winter Heaven, andiamo là, sento come te la cavi con la radio e con l'incomprensibile inglese che si sente biasciare da queste parti, poi nel ritorno ti faccio fare due manovre, magari ti faccio uno scherzetto, giusto per dare un po' di pepe alla cosa e se va tutto bene ti porti via l'aereo e vai dove vuoi".

Non sarò il Barone Rosso, ma che per aria ci sapevo stare l'istruttore lo capì in fretta, forte di migliaia di ore passate a valutare allievi piloti, così il nostro volo di controllo si trasformò rapidamente in una allegra scampagnata sopra le paludi della zona.

Eravamo entrambi molto distesi e compivamo la formalità del check con buon umore, fino a che non mi presentai in atterraggio.

Gli States sono famosi per i loro spazi aperti: tutto è grande, gigantesco, immenso. Lo stesso vale per le piste di aeroporto: chilometri e chilometri di piste.

Anche un aeroporto secondario è spesso dotato di due o più piste lunghe svariate migliaia di metri, perché il terreno c'è e non costa nulla; niente a che vedere con le nostre zone dove, tra laghi, montagne, sovrappopolazione e problemi vari, una pista che superi il chilometro se la possono permettere in pochi e l'abitudine è quella di operare da poche centinaia di metri di asfalto o addirittura d'erba e quindi essere nella condizione di non potere sprecare nulla.

La formazione dei piloti risente molto di questo stato di cose: difficilmente vedrete un pilota statunitense cercare di posare le ruote sui primi metri della pista come invece dobbiamo fare noi europei, ma addirittura molti yankees considerano il primo terzo di pista come un optional, visto che i due terzi che avanzano sono comunque sufficienti non a uno, ma a tre o quattro decolli e atterraggi.

Quando mi vide impostare l'atterraggio l'istruttore si irrigidì, cominciò a sbraitare che ero cortissimo, che finivamo nel prato e accennò a levarmi i comandi di mano. Lo guardai brutto e, con sua sorpresa, posai l'aereo come mio solito nei primi dieci metri di pista.

Fortuna, dovette pensare lui, quando senza preavviso sospinse di nuovo la manetta a fondo corsa, imponendomi di rifare un circuito completo e ripetere la manovra.

Furono i primi dieci metri di pista al secondo atterraggio e poi al terzo e a quelli successivi, fino a che fu convinto che quello strambo pilota che arrivava dalla vecchia Europa sapeva il fatto suo quando si trattava di posare al suolo un aereo preciso preciso laddove si era prefisso.

Ero solo, cosa che non mi succede mai, perché non è assolutamente nei miei schemi vitali abbandonare la mia compagna e fare le vacanze da single, ma quella volta avevo unito un breve impegno professionale nella caotica New York con un periodo di relax aeronautico a stelle e strisce che sognavo da anni: la prima e unica vacanza solitaria della mia vita.

Essere soli ha un indubbio vantaggio: il sedile di fianco a te resta vuoto, vuoto in maniera troppo invitante.

"Senti, visto che sei solo, che ne dici di portarti uno dei miei allievi quando vai in volo?"

Non è male fargli vedere questo tuo modo di atterrare e poi gli fai fare un po' di esperienza di navigazione, che vedo che ci sai fare"

Colse la mia espressione non troppo convinta e affondò il colpo mortale: "E poi ti fai ancorare l'aereo al suolo, ti fai pulire il parabrezza, ti fai controllare l'olio, se no a cosa servono gli allievi?"

Fregato: ancora una volta mi trovavo a portare a spasso per il cielo giovani di belle speranze, con tutto quello che ciò comporta, in termini di attenzione, buon esempio, operatività.

Ero venuto qui sperando di svolazzarmene in giro alla meno peggio godendomi i panorami e gli enormi spazi aperti ed ecco che in un attimo ero stato rivestito di nuovo del mio ruolo di "esperto" e con cortese fermezza quasi costretto a fare la chioccia a qualcun altro.

Il giorno dopo trovai di fianco all'aereo un ragazzino che saltellava di gioia all'idea che se ne sarebbe andato in volo con un gran pilota piovuto qui dalla lontana Italia.

Aveva la faccia di un bimbo al cospetto di Babbo Natale e tutto, ma proprio tutto l'equipaggiamento possibile: carte, regoli, matite, tuta di volo da vero Top Gun, entusiasmo da vendere e una gran voglia di volare e osservare all'opera qualcuno che gli doveva essere stato dipinto come una specie di via di mezzo tra Superman, il solista delle Frecce Tricolori e il gigante buono.

Fummo per aria in un baleno, schivando gli avvoltoi che pigramente roteavano nelle calde correnti ascensionali spremute da terra dal cocente sole di quelle parti e io senza indugio misi la prua dell'aereo sulla rotta che avevo calcolato davanti agli occhi di quell'estasiato pivellino.

La zona dove stavamo volando era piatta come una tavola da biliardo; unici rilievi visibili, la "Spaceship Earth" una gigantesca ed argentea sfera simbolo dell'Epcot Center di Orlando e alcune lontanissime enormi ciminiere che si stagliavano all'orizzonte.

Fin troppo logico usare questi due punti di riferimento per navigare, dirigendosi sopra di essi senza troppo preoccuparsi di mille altre variabili o senza andare a cercare punti di riferimento più difficilmente distinguibili al suolo.

Volare insegna tante cose, una tra le quali è indubbiamente la migliore gestione delle risorse.

Le vie di pensiero sono due: è meglio volare il più diritto possibile, risparmiando tempo e benzina, affidandosi totalmente ai radiofari ed all'occasionale riconoscimento di piccoli particolari al suolo, oppure accettare una rotta un po' più zigzagante ed appoggiarsi a riferimenti visivi che non si possono confondere, certi di non perdersi mai?

Io personalmente propendo per questa seconda soluzione, memore di insegnamenti di vecchi piloti ed istruttori che hanno provato a vedere i radiofari guastarsi e le bussole impazzire, ma mai un fiume cambiare il proprio corso, un lago prosciugarsi o una montagna sprofondare.

La vita è qualche cosa di molto simile: puoi sempre tirare diritto e fidarti del tuo istinto, delle poche certezze che hai, della tua fortuna e della pia illusione che mai nessuna perturbazione giunga a sconvolgere la tua esistenza.

Molti fanno così, a qualcuno va quasi sempre bene, anche se la maggioranza di queste persone mostra più di una cicatrice, ottenuta sbattendo contro un ostacolo che non avrebbe mai dovuto trovarsi lì, in quel giorno, in quel momento.

Vanno dritti, sempre e comunque e imparano a non farsi fuorviare da riferimenti chiarissimi che ti potrebbero guidare se pure in maniera un po' meno rampante: riferimenti che si chiamano onestà, coerenza, solidarietà, valori umani, sincerità.

La loro esistenza è una linea retta, da qui al denaro, da qui al potere, da qui al successo; tutto ciò che allunga questa retta è deleterio, poco importa se nato e cresciuto nel tuo brodo culturale, nelle parole di tuo padre, nelle linee della tua fede o chissà cos'altro.

Tirano dritti e una volta raggiunto l'obiettivo sono prodighi di sguardi di sufficienza e di superiorità nei confronti dei poveri diavoli che bordeggiano da un riferimento all'altro, da un valore all'altro.

Poco importa se la loro linea retta non è proprio immacolata e se non solo le formiche sono schiacciate dal loro passaggio. Sono lì, per primi, belli come il sole.

Poi ci sono quelli che hanno avuto un esperto e bonaccione istruttore di vita che ha raccomandato loro di non fidarsi troppo di quella distratta bussola, che basta

poco perché non segni proprio più il nord, di non perdere mai di vista quelle poche ma fondamentali cose su cui basare la vita.

Hanno detto loro che va bene essere competitivi, raggiungere gli obiettivi, farsi strada e fare successo, ma successo non vuole dire solo potere e denaro.

Successo può volere dire anche famiglia, amore, tenerezza, soddisfazione personale.

Successo può volere dire aiutare, condividere, farsi piccoli.

Guai ignorare pietre miliari della vita così importanti, anche se la rotta che indicano non sembra sempre la più breve, la più facile, la più liscia.

Sono tutto un altro genere di persone, questi ex allievi di vita: non hanno di solito un aspetto così impeccabile, magari tracimano un po' di pancetta e non sempre sono dottori o direttori o comandanti, ma quando lo sono, in genere si fanno ricordare per essere stati bravi dottori, o bravi direttori, o bravi comandanti.

E alla sera si svestono dei gradi, dei titoli e del conto in banca e sanno osservare commossi il sole che cala dietro l'orizzonte, con i bimbi in braccio, la compagna per mano.

Gli altri nel contempo si incacchiano guardando il Dow Jones che cala, il telefonino in una mano, il Financial Times nell'altra.

Volare è come vivere: scegli la via più breve e arriverai quasi certamente per primo e quando il caracollante pilota che ti seguiva sarà giunto anche lui, tu sarai già a mollo in piscina a guardarlo mentre trascina l'aereo in hangar. Scegli la via più breve e spenderai di meno, sarai più veloce, sarai più performante.

Un giorno, un giorno solo, l'abitudine a prendere la scorciatoia ti farà dimenticare una norma di prudenza e allora non sarai il più veloce, sarai nei guai.

Oppure puoi godertela: non si va in volo perché si ha fretta, si va in volo perché senza un po' di vuoto tra la suola delle scarpe e la crosta terrestre non ci si sente vivi a sufficienza. Punta dritto su quell'ansa del fiume, così visibile da qui, poi vira 15 gradi a destra verso il grande ponte autostradale e poi dritto dritto verso quelle montagne innevate là in fondo ed eccoti arrivato, senza tema di perderti, senza chiedere il 100% all'aereo, felice e riposato.

Forse avrai un gallone o due di benzina in meno nei serbatoi, ma la tua mente avrà assorbito ettolitri ed ettolitri di emozioni e di memorie.

Vale la pena.

C'era parecchio vento quel giorno e bisognava tenerne conto per non farsi portare fuori rotta; il giovane allievo era impegnatissimo a fare calcoli: interrogò un paio di volte il controllo a terra per avere l'ultimo vento, poi si affannò con il regolo a fare conti, tracciando righe su fogli di carta millimetrata ed estrapolando angoli di correzione di deriva.

Cavolo se era bravo!

E chi se le ricordava tutte quelle cose?

Anni di pilota praticone cancellano dalla memoria tante nozioni studiate durante il corso di teoria e per fortuna un paio di volte l'anno i corsi di navigazione li tengo io ai giovani allievi, così mi tocca ripassare e tenermi ben sveglio. Accidenti, proprio bravo: saltava dal regolo al taccuino con grande disinvoltura e finalmente esclamò: "Dunque, Comandante, con questo vento e a questa velocità, la prua da tenere per contrastare la deriva e rimanere in rotta è..." e mi disse le tre cifre che indicavano la prua corretta per ogni fattore umanamente correggibile e forse più...

Indicai con noncuranza la bussola e il giro direzionale, dai quali trapelavano esattamente quelle tre cifre; non poteva essere altrimenti, poiché avevo puntato dritto sulla grande sfera di Epcot e non mi interessava se ci stavo arrivando volando di sbieco come un granchio.

Lì volevo andare e, tenendo il muso orientato nel vento quanto bastava per non farmi soffiare dove non mi piaceva, lì stavo andando.

Il ragazzo strabuzzò gli occhi, mi guardò con la stessa espressione con la quale si può guardare un fenomeno vivente e chiese: "Ha fatto tutti i conti a mente, mentre pilotava?" Risposi con un'alzata di ciglia, come se stessi annuendo e lui restò lì, mogio mogio per tutto il resto del volo, quasi vergognandosi di essersi permesso di dare una indicazione a cotanto mostro sacro.

Dovetti offrirgli una buona dose di hamburger e patatine prima del volo di rientro per tirarlo un po' su e non appena fummo a destinazione, saltò giù dall'aereo come una furia ed andò a chiedere udienza dal suo istruttore.

"È proprio bravo quel ragazzo", dissi io: "ha fatto per benino tutti i suoi conti e ha calcolato perfettamente la prua da tenere".

"Comandante", mi interruppe lui, "lei ha fatto gli stessi calcoli in un attimo e senza strumento alcuno.

Non sarò mai bravo così".

"Stai tranquillo", lo riprese l'istruttore, "quando avrai anche tu la stessa sua esperienza, avrai imparato a fare queste cose più rapidamente, a colpo d'occhio e senza errori."

Il ragazzo se ne andò un po' rinfrancato e scoppiammo entrambi in una gran risata.

"È davvero bravo", mi disse l'istruttore, "puntiglioso, preciso, attento.

È un ragazzo che si farà, è un piacere volarci insieme".

Non potevo non essere d'accordo: proprio un ragazzino promettente.

"A proposito", riprese lui "su cosa puntavi, su Epcot o sulle ciminiere?"