

## Myconos

*Avventure nel profondo Mediterraneo alla fine degli anni Ottanta.*

Non capita spesso che ti offrano un sacco di soldi per andare a fare un giro di decine di ore in aereo in luoghi bellissimi, a meno che tu non sia un operatore di idrovolanti...

In questo caso un produttore sta realizzando a Myconos, nel Mare Egeo, uno spot pubblicitario per la Nestlé giapponese. Un messaggio viene diramato in Europa: serve un idrovolante. La sceneggiatura prevede infatti la presenza di un idrovolante in tre scene, per un totale di una dozzina di secondi. La curiosa richiesta raggiunge Guido Natali, un produttore di Milano che è anche pilota, il quale ci contatta immediatamente. L'affare è fatto. A bordo, oltre al sottoscritto, ci sarà lo stesso Natali e Lanfranco Galli, destinato a diventare di lì a poco pilota dell'Alitalia.

La prima scena ha come set la più bella villa privata dell'isola, l'unica che si affaccia su una baia isolata. La villa è costruita su rocce rosse, come quelle dell'Esterel, e in quelle che la separano dal mare è scavata una piscina, comunicante con il mare. Sul bordo di questa piscina naturale i due protagonisti, marito e moglie, accolgono la sorella di lei con il relativo marito. Come arrivano i due ospiti? Proprio con l'idrovolante, che è ritratto sullo sfondo della scena dei saluti e abbracci, mentre si allontana.

La seconda scena prevede che l'idrovolante sia ripreso mentre vola molto basso su meravigliosi fondali in cui il blu intenso delle acque è frammisto a varie tonalità di verde della ricca vegetazione che sta appena sotto il pelo dell'acqua. Per trovare i migliori fondali giriamo per molte ore lungo le rive delle Cicladi: la stessa Myconos, Paro, Antiparo, Santorini e altre.

La scena è ripresa da un elicottero attrezzato in modo speciale, con una struttura alla quale è appeso l'operatore, uno specialista in questo genere di riprese fatto giungere dalla California. Dopo la prima giornata di riprese di questa scena il regista decide di buttare via tutto. Le riprese non vanno bene. La causa è attribuita al fatto che il pilota dell'elicottero dell'Olympic Airways non parla inglese e non riesce a capire le esigenze del regista.

Il giorno seguente, licenziata l'Olympic, viene affittato un altro elicottero di una compagnia privata di Atene, con pilota che parla inglese. Si rifà tutto e in effetti, parlando tutti la stessa lingua, il coordinamento è perfetto e ne escono riprese altamente soddisfacenti.

La terza scena contempla che l'idrovolante faccia un passaggio basso di addio sulla villa, ove i protagonisti salutano festosamente. Il regista ha piacere che il passaggio non sia di tipo "normale", ma, trovandosi la villa a picco sulla scogliera, "dal basso verso l'alto", quasi che l'idrovolante "emerga dal nulla all'improvviso, vicinissimo, proprio davanti all'immenso terrazzo".

In uno dei voli effettuati per realizzare questa scena mi trovo un passeggero inaspettato, ma molto VIP: il committente dello spot. Si tratta di un giapponese, magro, alto, con baffetti appena accennati, sulla quarantina, di pochissime parole, che avrebbe potuto ben figurare come attore su un bombardiere in picchiata nel film *Tora Tora Tora*. Ha voluto partecipare di persona all'intera realizzazione dello spot, durata tre settimane, forse come forma di vacanza. Quando me lo dicono, spiego che sarò felice di portare l'illustre passeggero in un volo panoramico *dopo* le riprese o la mattina dopo (senza alcuna maggiorazione di tariffa), ma che forse non è il caso che una persona non avvezza al pilotaggio faccia da passeggero in un volo che prevede le seguenti manovre: si va al largo sui 500 piedi, poi si picchia con la potenza quasi al massimo e la lancetta dell'anemometro sulla tacca rossa verso la base della scogliera; si richiama poi delicatamente mettendo l'aereo in una forte cabrata, durante la quale si intravede sfilare a grande velocità tutta la scogliera, la villa e forse gli attori che salutano; si prosegue con la lancetta del variometro a fondo scala e quella dell'anemometro che ruota velocemente verso la velocità di stallo; una decina di nodi prima si mette l'aereo a coltello, lasciando che il muso ridiscenda verso l'orizzonte e che l'aereo riacquisti la velocità più adatta al volo senza sottoporre l'aereo a particolari sollecitazioni (i famosi "g" positivi e negativi). Tutto bellissimo per noi piloti, ma non è detto che lo sia per un comune passeggero.

Il giapponese è reso edotto di tutte le problematiche di questo volo, ma conferma senza esitazione la sua volontà di parteciparvi. La tradizione di volo italiana non è niente male, ma anche quella giapponese non è dammeno e proprio questo pensiero deve aver influenzato la decisione dell'amico VIP, forse anche memore di un'antica alleanza tra le due aviazioni militari.

Il volo si svolge poi come previsto, con la scena che viene provata e girata cinque o sei volte. Il giapponese di fianco a me non ha mai battuto ciglio, anche se in un paio di occasioni ho percepito un minimo di irrigidimento.

L'organizzazione comprende una quarantina di persone di dieci nazionalità diverse, in un ambiente cosmopolita che rende gradevolissimo quell'inusuale lavoro. Un altro aspetto interessante è quello gastronomico: mai fatto mangiare di pesce come in quell'occasione. Per non dire delle bevute.

Il lavoro è duro e lo si deve svolgere a tutte le ore. La scena nella baia, per esempio, deve essere svolta poco dopo l'alba, per usufruire della tipica e insostituibile luce di quei pochi minuti.

Tra le cose più interessanti del viaggio ricordo un lungo volo su Santorini, l'isola del vulcano esploso circa 3700 anni fa, evento che ha dato origine al

mito di Atlantide. La città si stende sulle pendici del resto di cono vulcanico sopravvissuto alla distruzione. Il ciglio della caldera ospita le ultime file di cassette bianche, alcune delle quali sono erette già al suo interno, aggrappate alle ripide pareti. Vista da lontano, la scena appare come se una spuma bianca fosse risalita sui fianchi del vulcano e abbia incominciato a riversarsi nella caldera, solidificandosi in quel momento. Un volo “di cresta” a pochi metri dal ciglio così curiosamente inurbato offre una visione unica e un’emozione indicibile.

Quell’impresa ci ha lasciato un’eredità. Il Lake 250, all’origine in colore mimetico marino, giunto a noi ridipinto in un colore blu scuro, è divenuto infine bianco su richiesta del regista, per esigenze di scena, ed è poi rimasto definitivamente di quel colore.

Un’altra eredità la abbiamo avuta nel settore della cultura meteorologica. Nel viaggio di andata ci siamo trovati di fronte a un immenso e altissimo cumulonembo, che poi si scoprirà avere avvolto l’intero Peloponneso. Per evitarlo e aggirarlo abbiamo vagato pazientemente per qualche ora nell’Egeo, raggiungendo anche Creta, a quote tra i 12.000 e i 14.000 piedi (autonomie e quote rese possibili dalle eccezionali caratteristiche del Lake, che prudenzialmente avevamo ben rifornito). Ebbene, nel corso di queste peregrinazioni, ci siamo trovati in varie occasioni vicini all’area più attiva. Ricordo di avere visto a un certo punto uno spettacolo unico, mai visto prima e mai più visto dopo: volando intorno ai 13.000 piedi, innumerevoli cumuli molto circoscritti crescevano a velocità rapidissima verso l’alto, come enormi vermi che si ergevano dal terreno verso l’alta atmosfera. Lo spettacolo era grandioso, ma tale da terrorizzarci, in quanto poteva farci prevedere che in pochi minuti saremmo stati inclusi in quella selva di pericolose e “solide” ascendenze. Dopo un attimo di sgomento, le mani di pilota e copilota ruotavano all’unisono il volantino fino a fare compiere all’aereo una virata di 90°, dirigendolo lontano dall’area interessata da quegli inusuali fenomeni.

Un altro bel ricordo di quel viaggio è l’incontro a Corfù, al ritorno, di due elicotteri *Chinook* dell’aviazione britannica e in particolare del comandante di quella spedizione.

Siamo nella piccola sala AIS-MET dell’aeroporto, chinati in due sulle carte, con documenti di vario genere sparsi sul tavolo, intenti a pianificare la rotta di ritorno. A un certo punto entra un militare in divisa operativa estiva, con calzoncini corti e calzettoni, distintissimo, due baffi all’insù, passo deciso e occhio che dopo un battito di ciglia aveva già catalogato in ogni dettaglio tutto quello che c’era da vedere nella stanza.

Si ferma mezzo secondo, ci guarda. «Good morning.» Rispondiamo a tono, ma rimanendo più o meno stravaccati nelle posizioni tipiche “da pianificazione” in cui ci troviamo. Lui - lo abbiamo capito dopo - è uno di quelli che si aspetta che quando dice “Buongiorno” tutti gli astanti siano già in piedi, in una postura perfetta, e che rispondano in una frazione di secondo con un tono

adatto alle circostanze.

«Sono il maggiore tal dei tali, dell’aviazione di Sua Maestà; posso avere il piacere di conoscere la vostra destinazione?». A quel punto strisciamo lievemente verso l’alto, ma senza scattare (da perfetti comaschi, ci chiediamo: «In fondo, chi è questo?»).

«Beh, veniamo dall’Egeo e stiamo tornando in Italia. Nell’Italia del Nord; a Como.»

«Come, uno dei posti più belli del mondo. Fortunati. Mi permettete una considerazione?»

A quel punto, a poco a poco, man mano che le parole del maggiore fluiscono, proiettando nelle nostre menti le immagini dell’Alec Guinness del *Ponte sul fiume Kwai* e del David Niven de *I due nemici*, passiamo dalla postura tipica dell’*Homo habilis* a quella dell’*Homo erectus* e finalmente a quella dell’*Homo sapiens sapiens* consapevole di vivere una complessa situazione sociale e un alto livello di ritualizzazione dei comportamenti. Insomma, a quel punto ci troviamo impettiti di fronte al militare a dichiararci onorati e felici di qualunque cosa abbia la grazia e la benevolenza di comunicarci, facendo lievi, ma percettibili segni di inchino con il capo.

Probabilmente soddisfatto di come la situazione comportamentale si è evoluta negli ultimi dieci secondi, il maggiore assume un atteggiamento decisamente più cameratesco ed è venuto al dunque: «Ragazzi, noi veniamo proprio dall’Italia. Voi certamente passerete lungo la costa orientale. Ieri sera proprio lì ci siamo trovati nel tempo peggiore che mi ricordo negli ultimi vent’anni. Pensate: ho dovuto atterrare in un prato per l’impossibilità di continuare, anche con i miei elicotteri, dotati ogni ben di dio per la navigazione e il volo strumentale. La situazione poi è migliorata, ma state attenti: c’è molta instabilità. Controllate bene la meteo, andate avanti con circospezione e prevedete di cambiare strada o di tornare indietro al volo, se necessario. Un aereo anfibo... interessante. Siete proprio fortunati.»

È sempre bello avere un fratello maggiore.

Un altro ricordo di quel viaggio è molto sgradevole. Al ritorno, siamo a Brindisi e stiamo pagando le tasse aeroportuali. Vicino a noi ci sono due inglesi che viaggiano su un piccolo aereo. È venerdì; sono le cinque del pomeriggio. Gli inglesi, alla presentazione del biglietto da parte dell’impiegato, mettono sul banco un biglietto da 10 sterline. L’impiegato, a monosillabi sbiasticati in cui prevale il fonema “no”, fa capire che non accetta le sterline. Sul banco giunge una banconota da 10 dollari, valuta indubbiamente universale, ma non nel piccolo feudo di quella circoscrizione aeroportuale. Analoghi monosillabi rifiutano dunque anche quella valuta. «Italialira. Only Italialira». Gli inglesi non hanno lire italiane e presentano una carta di credito. «No credicar. No credicar.»

A quel punto mi propongo come interprete e cerco di capire come la situazione possa evolversi. Gli inglesi chiedono se in aeroporto vi sia una banca.

«Sì, ma a quest'ora è chiusa.» Gli inglesi si chiedono allora se debbano andare in taxi in città a cambiare. «Non c'è modo di cambiare valuta in città fino a lunedì mattina.»

Prigionieri. Di una miope, ottusa, vessatoria, insulsa burocrazia. Chiedo che cosa debbano pagare; si tratta di poche migliaia di lire. Il sistema dell'aviazione civile italiana di fatto priva persone della propria libertà individuale per giorni per l'incapacità di gestire l'esazione di poche migliaia di lire. Solo qualche regime totalmente illiberale che amministra male qualche paese del Quarto Mondo fa lo stesso con cittadini inermi, che considera proprio possesso e alla propria completa mercé.

Coperti di vergogna di essere italiani, versiamo immediatamente la tassa aeroportuale per gli inglesi. L'impiegato riscuote, ma solleva ulteriori problemi sull'ora di partenza, che se non è quella che lui ritiene opportuna potrebbe comportare un'ulteriore tassa e quindi un nuovo "fermo", magari quando noi ce ne siamo già andati.

A quel punto, in un impeto d'ira, per me rarissimo, perdo la pazienza: «Bene. Adesso questi signori vengono via con noi e lei dà alla torre il benestare per il decollo. Se ci sono obiezioni incominciamo ad andare subito, insieme, dal direttore di questa circoscrizione aeroportuale. Vuole proprio far venir fuori un caso nazionale? Vuole finire sui giornali?»

Il far sentire un vago odore di stampa e giornalisti ha un effetto dirompente, forse accentuato dal fatto che il tizio si è reso conto che stava facendo una vera bastardata.

Gli inglesi, con l'aria un po' inebetita, in quanto si sono sentiti sballottati tra forze sconosciute e più grandi di loro, ringraziano e decollano infine appena prima di noi.

Ogni viaggio insegna molte cose e non si smette mai di imparare.