

Flying on wheels

Di Alessandro Maschi

Primi anni '60. Dal mondo arrivano segnali contrastanti di guerra e di pace: gli USA eleggono Kennedy, assistono alla nascita del movimento per i diritti civili di Martin Luther King, concorrono per la Luna con l'Unione Sovietica ma contemporaneamente li sfidano giungendo al culmine della guerra fredda con lo sbarco nella Baia dei Porci e la costruzione del muro di Berlino. In Europa, i Beatles lanciano il loro primo singolo dando idealmente il via alla rivoluzione culturale che segnerà un decennio e un'intera generazione.

In quegli stessi anni l'Europa è vista anche attraverso gli occhi di Michael Sullivan, un giovane pilota della Marina Americana, fresco di matrimonio e di stanza nel Regno Unito in qualità di *exchange pilot* con la RAF.

Essere chiamato a volare con la RAF – racconta – è un vero onore, solo tre piloti sono selezionati ogni anno per questo incarico e dopo si è tenuti in alta considerazione poiché raramente vengono scelti i piloti della Marina per il servizio sul continente, normalmente sono assegnati per un periodo di sette mesi nel Mediterraneo a bordo di portaerei o mezzi anfibi.



Michael Sullivan con la sua TR3A di fronte a casa propria a Wroxham, nel 1961.

Per un californiano, tuttavia, il primo impatto con il vecchio continente è traumatico per questioni prettamente climatiche. La foto precedente lo ritrae di fronte alla sua casa a Wroxham, un piccolo villaggio a 7 miglia a nord di Norwich.

La casa era stata costruita da un ufficiale della RAF che l'aveva progettata in stile americano dopo un incarico negli Stati Uniti. Il problema era che non aveva montato i doppi vetri alle finestre e avevamo un'enorme vetrata affacciata sul giardino sul retro: il vento sembrava attraversarla! Avevo freddo otto mesi all'anno e in inverno portavo sempre appresso un fornello scaldaparaffina come fosse una grossa lanterna. Mi sono scottato molte volte per averlo tenuto troppo vicino! Gli inglesi mantenevano una temperatura interna più bassa di 10°C rispetto agli americani. Il proprietario aveva installato un sistema di riscaldamento a carbone ma era impossibile metterne abbastanza nella fornace per scaldare a sufficienza l'acqua o i radiatori, che arrivavano così a essere appena tiepidi. Una mattina poco dopo il mio arrivo nel Regno Unito ero nell'aula corsi della base RAF di Leeming, vicino a Ripon. Stavo congelando e oltre all'uniforme indossavo cappotto e guanti. Un grosso pilota inglese entrò nella stanza e disse "Mio Dio, c'è puzza da chiuso qui!" e spalancò la finestra dell'aula! Mi ci volle un po' per acclimatarmi ma non ci riuscii mai veramente, abituato com'ero alla California del Sud.

Il clima ostile non gli impedisce però di adeguarsi allo stile British quando, nel gennaio del 1960, acquista la sua prima automobile europea, puntando senza indugi a una roadster inglese. La scelta cade sulla Triumph TR3A, ritenuta da tutti i suoi commilitoni una spanna sopra alle coeve MGA e Austin Healey. La ordina con la guida a sinistra, pensando già di portarla in America al termine del



Una TR3 rossa di passaggio a Chamonix, in Francia.

suo incarico, e ben accessoriata: hard top, soft top e tonneau cover. Rossa, così come erano rosse le altre TR3 di due suoi amici: le ritraggono tutte insieme schierate davanti a un *Gloster Javelin* – il bireattore in dotazione alla RAF – e mandano la foto alla Triumph, sperando magari in una lettera di ringraziamento o in una pubblicazione su qualche rivista, ma non ricevono alcuna risposta.

Con l'arrivo dell'estate Michael e la moglie partono a bordo della TR3A alla scoperta dell'Europa occidentale attraverso Francia, Svizzera e Italia, mentre nel 1961

sarà la volta di Olanda, Germania, Danimarca e Svezia. Grazie al passaporto diplomatico attraversare le frontiere non è un problema e i coupon delle Forze Armate Americane consentono di ridurre notevolmente i costi del carburante. Spostandosi su una TR3A non si passa inosservati e ovunque, al loro arrivo, la gente si avvicina per ammirare questa sportiva non certo comune; tuttavia non è solo l'ego a essere appagato...

Ero giovane e non badavo alla scomodità perché amavo i cambi di marcia, l'accelerazione, la tenuta in curva e la sensazione di essere a bordo di un jet! Era una macchina meravigliosa! Nel complesso rendeva il viaggio davvero speciale e ti portava ovunque, scalava qualunque rilievo, era facile da parcheggiare e talmente divertente da guidare... E ti sentivi speciale anche tu nel condurre un'auto sportiva seduto così vicino alla strada!

Oggi le auto sono diventate come barche, tanto sono sfarzose e farrucce di optional, mentre hanno perso il brivido della guida di una ruvida, essenziale sportiva. In sostanza hanno perso la loro semplicità e anche il prezzo di acquisto le rende ormai accessibili solo ai più ricchi.



Michael in posa vicino all'Arco di Trionfo a Barcellona, nel 1961.

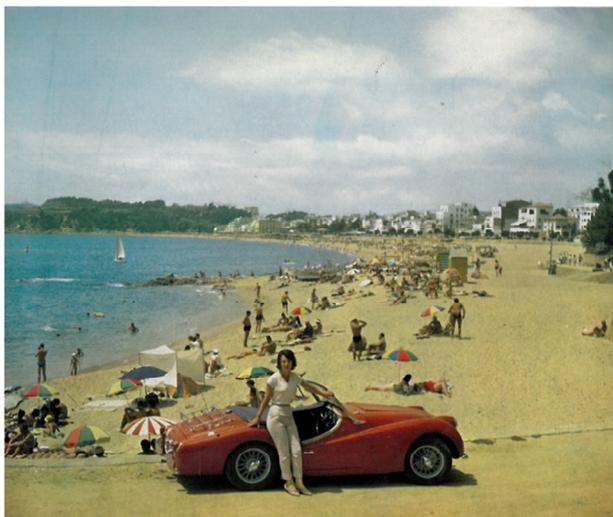
Viaggiare negli anni '60 significa attraversare un intero continente non ancora globalizzato e confrontarsi con scenari e culture profondamente diverse tra loro, dove poche centinaia di chilometri comportano cambiamenti significativi del panorama e delle condizioni di vita degli abitanti. In questo senso una vacanza in auto può diventare un riassunto di migliaia di anni di

storia europea, dove anche i dettagli all'apparenza insignificanti sono la conseguenza di avvenimenti accaduti nell'arco di intere generazioni.

Era bello viaggiare lungo le strade di campagna e scoprire panorami e culture diversi. Ricordo una battaglia a palle di neve sulle Alpi, attraversando il passo del San Gottardo appena riaperto dopo un'enorme nevicata.

Cosa è rimasto oggi di quel continente?

Ogni nazione era diversa e aveva le proprie caratteristiche e stili, oggi ci torno e mi appaiono tutte uguali, come se mi trovassi in una qualunque località americana... Credo che l'Europa abbia perso molto del suo fascino e sia troppo presa ad arricchirsi esattamente come è già accaduto negli Stati Uniti. Gli ingorghi sono ormai comuni in molte città dove nei primi anni '60 non c'era nessuno! Molti edifici moderni hanno un aspetto dozzinale se paragonati con la magnifica architettura di quelli più vecchi. Un po' come in America dove tutto è "di plastica"... Sono felice di avere avuto l'opportunità di conoscere un'Europa più gentile e meno congestionata.



Cartoline dalla Spagna: la strada che porta da Leon a Oviedo (a sinistra) e la spiaggia di Lloret de Mar (a destra).

L'itinerario seguito da Michael ha toccato anche il nostro paese e il ricordo che ne serba è molto positivo.

Abbiamo guidato fino a Roma, visto Napoli e Milano e poi trascorso una settimana in uno splendido hotel a Sanremo, andando in spiaggia tutti i giorni perché non avevamo molto sole in Inghilterra e a noi californiani mancava molto! L'ambiente, il cibo, la vista e i proprietari dell'albergo erano fantastici, tutto era superbo! Mi innamorai dell'Italia e ci sono tornato molte volte visitando l'intero paese, dalla Sicilia alla Svizzera. Apprezzai i modi di fare amichevoli degli Italiani nonostante i tempi duri, avevano sempre il sorriso sul volto e una visione ottimistica del futuro.

Ma i viaggi sono fatti anche e soprattutto di episodi e di aneddoti, uno in particolare è ancora vivido nella sua mente.

Stavo attraversando Hoek van Holland verso il mare del Nord, lungo un rettilineo di 20 miglia in aperta campagna. Portai la TR3A alla massima velocità per quasi tutto il tragitto, la lancetta del tachimetro sobbalzava superando le 110 miglia orarie (poco meno di 180 km/h) mentre il contagiri raggiungeva il limite massimo! All'improvviso una Mercedes mi sorpassò con facilità, come io se fossi fermo... La raggiunsi solo all'imbarco del traghetto che entrambi dovevamo prendere per continuare il nostro viaggio. Il guidatore era un tedesco molto distinto, alto, con i capelli grigi e una cicatrice "da duello" sulla guancia. Mi guardò con accondiscendenza, io ero poco più che ventiseienne, e osservò in lungo e in largo la TR3A come a sottintendere "Potrai anche aver vinto la guerra ma io ho l'auto più veloce". Bei tempi, bei ricordi...

Anche se non poteva competere con l'ingegneria tedesca, la TR3A lo accompagnò ancora per qualche anno fino a quando i suoi figli diventarono troppo grandi per accomodarsi sulla panchetta posteriore e reclamarono un'auto più spaziosa. Negli anni '70, divenuto un pilota collaudatore di F4 Phantom e F8 a San Diego, comprò una TR3 usata, un po' più vecchia della precedente e priva di hard top. Era in pessime condizioni ma ricevette le cure del meccanico della base e finì col diventare una sportiva di tutto rispetto con molte componenti aeronautiche nel motore.

Col passare degli anni la passione di Michael per le auto sportive scemò, sostituita dal desiderio e dalla necessità di veicoli più comodi. Tuttavia non è difficile immaginare che nel suo cuore e nella sua mente rimangano impressi indelebilmente i ricordi di quei viaggi, di quei chilometri percorsi a bordo di una Triumph rude e spartana ma senza dubbio sincera ed emozionante, alla scoperta di un'Europa che si stava lentamente risollestando dai disastri delle guerre e che oggi, forse, non esiste già più.



Michael Sullivan all'inizio e al termine della sua carriera militare. Foto da <http://www.epnaao.com>

CHI È MICHAEL SULLIVAN

Figlio di C. Gardner Sullivan, affermato sceneggiatore di Hollywood, e di Anne May, attrice, Michael è cresciuto a Beverly Hills e ha frequentato la San Diego State University. Arruolato nei Marines all'inizio degli anni '50, ha combattuto in Vietnam e proseguito la sua carriera militare fino al congedo con il grado di *Major General*, equivalente al nostro Generale di Divisione. Tra le numerosi riconoscimenti personali spiccano l'*Alfred A. Cunningham Award* nel 1974 come pilota della Marina dell'anno e il *Silver Hawk Award* nel 1990 come pilota con il più lungo servizio di volo attivo. È un membro della *Golden Eagle*, un'organizzazione che raggruppa 200 piloti della Marina che si sono distinti e che annovera tra i suoi elementi cinque *Medal of Honor* (la più alta decorazione militare assegnata dal Governo degli Stati Uniti), sei astronauti e 31 assi dell'aviazione.

Si è congedato nel 1991 dopo 38 anni e 4 mesi di servizio, dopodiché è diventato consulente per la *McDonnell Aircraft* e direttore di banca. Dopo 7 anni di lavoro è infine andato in pensione e ora fa parte di svariati comitati e si occupa di volontariato con il *Wounded Warriors Project*, un'associazione che segue e aiuta i veterani di guerra che hanno riportato ferite invalidanti.

È sposato con Nicole e ha tre figli, il più giovane dei quali è Tenente Colonnello della Marina, cinque nipoti e due basset hound.

RINGRAZIAMENTI

Desidero ringraziare di cuore Michael Sullivan per la gentilezza dimostratami e per il tempo dedicato alla nostra chiacchierata virtuale, senza la quale questo articolo non sarebbe mai stato scritto.