

LORO CHE SONO

'CAPACI' DI VOLARE



Lord Rayleigh, su basi puramente teoriche, ha calcolato che un uomo che aziona un'elica a vite di 280 piedi di diametro, muovendosi senza perdita per attrito, potrebbe sostenere il suo peso per un periodo di otto ore al giorno a un ritmo di lavoro confortevole. Ma quella stima non include il peso dell'elica. Esercitando dieci volte la sua potenza normale, l'uomo potrebbe sostenere il suo peso con un'elica di 28 piedi.

La base fisica del calcolo è la stessa per ogni tipo di 'essere', sia esso uccello, uomo o macchina. Il suo peso deve essere sostenuto scagliando l'aria verso il basso. Il colibrì nella sua pausa aerea, l'ape che galleggia accanto a un fiore, poggia su una colonna d'aria spinta verso il basso. L'aquila che vola verso il nido al crepuscolo può incontrare un vento lieve volando nel più tranquillo riposo, ma lascia dietro di sé una scia che scorre verso il basso, forse invisibile, ma non per questo meno reale. In tutti i casi l'impulso discendente al secondo dato all'aria deve essere uguale al peso sostenuto dalla sua reazione. Se le ali sono molto estese, una massa d'aria proporzionata può essere abbattuta, e cedere sostegno con tanto meno sforzo.

Ruskin trova un'altra obiezione ai discepoli del braccio alato. Nella sua disquisizione sull'equilibrio degli angeli si lamenta che quelli del tipo tradizionale a due ali sono privi di equilibrio gravitazionale. Tali creature irritano l'immaginazione con apprensioni per la loro stabilità; quindi non possono essere del tutto belli. Il baricentro di un angelo è nella parte bassa della schiena, mentre il centro del supporto dell'ala è ben in avanti; quindi l'equilibrio orizzontale è assurdo e antiestetico. L'artista scientifico, di conseguenza, osserva con dolore l'immagine di una bella dama che fluttua a livello dell'aria attraverso lo spazio sostenuto solo dalla sua estremità anteriore.

Uno schema meno futile dell'aviazione potrebbe essere quello di sellare gli uccelli. Se un'aquila può far galleggiare un bambino, alcune potrebbero portare un uomo. Sono fisicamente in grado; sono economici; sono instancabili, agili, veloci. Potrebbero essere necessarie alcune imbracature, alcune lezioni; ma questi vengono agli industriali. Apparentemente, tale locomozione è uno sport che vale la pena sviluppare; un'arte regale; perché chi non avrebbe corso il cielo in un porpora palanchino portato da aquile imperiali?

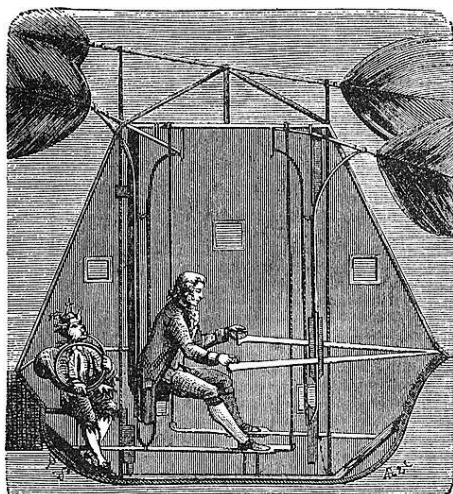
‘Escogitarono di derubare un nido d’aquila dei suoi piccoli, che allevarono con grande cura, fornendo loro cibo corroborante.

Fu poi preparata una cornice di legno di aloe, e a ciascuno dei quattro angoli fu fissato perpendicolarmente un giavelotto sormontato sulla punta con carne di capra. Ad ogni angolo di nuovo era legata una delle aquile, e in mezzo il re sedeva con un calice di vino davanti a sé. Non appena le aquile ebbero fame, cercarono di prendere la carne di capra sui giavelotti, e sbattendo le ali e volando verso l’alto sollevarono rapidamente il trono da terra. La fame ancora li incalzava, ed essendo ancora lontani dalle loro prede, salirono sempre più in alto tra le nuvole, trasportando lo stupefatto re ben oltre il suo stesso paese. Ma dopo un lungo e infruttuoso sforzo, le loro forze vennero meno e, incapaci di mantenere la loro strada’.

Dei numerosi inventori audaci e operosi che, durante generazioni remote, si sono lanciati essi stessi nell’aria su qualche specie di ali rigide o vibranti, alcuni erano uomini di notevole preparazione filosofica e meccanica, e godettero di una sufficiente misura di successo da meritare un passaggio di attenzione; anche se sembra che nessun uomo prima **della metà del Settecento** abbia dato un contributo permanente alla vera arte del volo meccanico, se si eccettuano gli ingegnosi e suggestivi congegni di Leonardo da Vinci. Per quanto abilmente il loro apparato di volo potesse essere stato pianificato o operato, i risultati sono andati perduti nel mondo, a causa di una descrizione imprecisa o inadeguata. Tali inventori furono *J.B. Dante*, **nel XV secolo**, e il *Marchese de Bacquerville*, **nel XVII**. Ciascuno di questi fece uno o più voli considerevoli, se possiamo accreditare l’incrollabile testimonianza dei loro contemporanei.

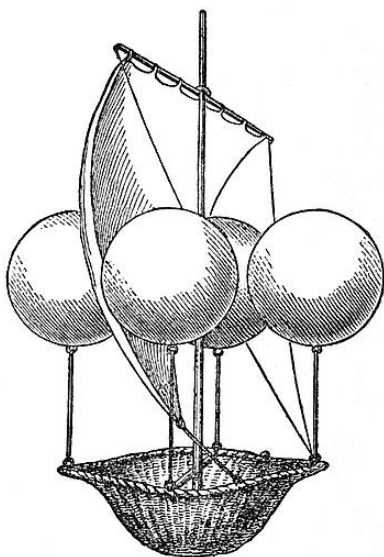
Jean-Baptiste Dante, scaltro osservatore e profondo matematico, che fiorì verso la fine **del Quattrocento**,

contemporaneo di Da Vinci e di Colombo, è riportato dagli storici dell'epoca per aver navigato con successo nell'aria su ali non vibranti progettate da stesso dopo un attento studio dei grandi uccelli in volo. Appollaiato sopra una rupe scoscesa sulla riva del lago Trasimeno, alzò le ali al vento di bell'angolo, come si fanno le vele di un vascello; poi, sollevato dalla brezza gonfia, si alzò maestosamente in alto e galleggiò lontano sulle acque. Più e più volte ripeté l'esperimento, finché la sua fama gli assicurò la richiesta di fare la dimostrazione alle feste nuziali dell'illustre generale Barthelmi Alviano.



Accettato l'invito e, attratto dalla città di Perugia per la novità della sua esibizione, si mosse per il 'volo sperimentale'. Ma, triste a dirsi, la prima volta che eseguì queste meravigliose manovre sopra il terreno solido invece che sul lago, una delle leve usate per alterare l'angolo di impatto delle sue ali cedette, disturbando il calcolato equilibrio aereo e facendolo precipitare sulla chiesa di Nostra Signora, rompendosi una gamba. Dopo questo tragico episodio insegnò matematica a Venezia, dove morì di febbre all'età di quarant'anni.

Nel 1742, il marchese de Bacqueville, all'età di sessantadue anni, annunciò che un certo giorno sarebbe volato dalla sua casa sulla Senna, avrebbe attraversato il fiume e sarebbe atterrato nel Giardino delle Tuileries. Una grande moltitudine si radunò, affollando le due sponde e i due ponti. Al momento stabilito comparve il marchese con le sue pigne, e si lanciò dal terrazzo. Salpò in equilibrio maestoso e sereno, su ali aggraziate non dissimili da quelle degli angeli tradizionali. Stava planando direttamente verso le Tuileries e si godette una felice crociera fino al centro del fiume, poi successe qualcosa d'imprevisto; i suoi movimenti divennero instabili e incerti; precipitò verso il basso e si ruppe una gamba su una barca della lavanderia. Il motivo per cui si fermò lì può essere solo ipotizzato, poiché non ebbe nulla da riferire in proposito.



Uno dei primi dispositivi autentici di questo tipo fu l'invenzione di *Blanchard*, da lui descritta nel *Journal de Paris*, **28 agosto 1781**, quasi due anni prima dell'invenzione della mongolfiera, di cui divenne in seguito un entusiasta devoto. Poiché il suo dispositivo non è che uno dei tanti apparsi prima della fine del

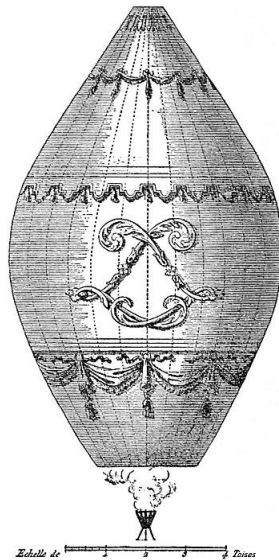
diciannovesimo secolo e dell'avvento dei motori leggeri, il lettore che desidera una conoscenza più approfondita dei dirigibili azionati dall'uomo può fare riferimento al libro del signor Chanute, intitolato *Progress in Flying-Machines*, che descrive una grande varietà di tali invenzioni e discute il merito e la debolezza di ciascuna.

Blanchard anticipa la descrizione della sua macchina rispondendo ad alcune critiche al suo progetto, a quanto pare azzardato dai suoi vicini. 'Mi obiettano', scrive, 'che volare non è affare dell'uomo, ma piuttosto degli uccelli piumati. Rispondo che le piume non sono affatto necessarie all'uccello per il volo; qualsiasi tessuto è sufficiente. La mosca, la farfalla, il pipistrello, ecc., volano senza piume e con ali a ventaglio di materiale simile a un corno. Non è, quindi, né la materia né la forma che provocano il volo, ma il volume e la celerità del movimento, che dovrebbe essere il più vivace possibile.

Obiettano, inoltre, che un uomo è troppo pesante per sollevarsi da solo con le ali, tanto meno in una nave che di per sé presenta un peso enorme. Rispondo che la mia nave è leggerissima; quanto al peso dell'uomo, prego che si presti attenzione a quanto dice il signor de Buffon nella sua *Histoire Naturelle*, a proposito del condor; questo uccello, sebbene di enorme peso, solleva facilmente una giovenca di due anni che pesa almeno cento libbre, il tutto con ali di circa trenta o trentasei piedi di estensione.

Se il desiderio è talvolta la madre dell'invenzione, senza dubbio il desiderio di 'mescolarsi con le nuvole', o 'sorgere al fumo della nuova polvere', ha suggerito all'uomo il suo primo mezzo di locomozione aerea. In effetti questo è apertamente dichiarato da *Joseph Montgolfier*. 'Il fumo sale nel camino; perché non intrappolare questo fumo e avere una forza a disposizione'. Ma prima di descrivere i suoi esperimenti fondamentali **del 1783**, notiamo quelli meno cospicui,

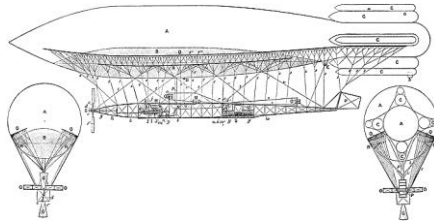
anche se non meno filosofici, dei suoi immediati predecessori nello sviluppo della scienza aeronautica.



Joseph Montgolfier si trovava ad Abignone, e fu in quel momento in cui gli eserciti combinati tennero l'assedio di Gibilterra. Solo, nell'angolo del camino, sognando, come al solito, contemplava una specie di 'quadro' che rappresentava l'opera dell'assedio; divenne impaziente osservando che non si poteva raggiungere il corpo del luogo né per terra né per mare. 'Ma non si potrebbe arrivarci per via aerea? Il fumo sale nel camino; perché non immagazzinare questo fumo in modo tale da formare una forza disponibile?'. La sua 'fantasia scientifica' calcolò istantaneamente il peso di una data superficie di carta, o taffetà; costruì senza indugio il suo piccolo pallone, e lo vide alzarsi dal pavimento, con grande sorpresa della sua padrona di casa, e con una gioia particolare.

Da pioniere *Mongolfier* arriviamo sino al grandioso *Zeppelin*, nel 1900 (dopo circa 120 anni) era di gran lunga la nave aerea più grande ed elaborata mai costruita. Il suo scafo misurava 416 piedi di lunghezza, 38 piedi di

larghezza, misurava quasi 400.000 piedi cubici, pesava 9 tonnellate e aveva un dislocamento di 10 tonnellate.



La struttura a traliccio era in alluminio e il suo corpo comprendeva diciassette scomparti, di cui quindici erano lunghi 26 piedi e gli altri due lunghi 13 piedi. La copertura esterna era di lino trattato con pegamoide e ben teso. Le sacche di idrogeno erano di tessuto sottile. La propulsione era effettuata da due motori a benzina, uno in ciascuna barca, che insieme sviluppavano 32 cavalli di potenza, ciascuno azionando, per mezzo di ingranaggi conici e alberi, una coppia di eliche a quattro pale di 3,77 piedi di diametro, a 1.100 giri al minuto. La sterzata laterale è stata effettuata per mezzo di timoni verticali, mentre l'assetto era controllato da timoni orizzontali ai lati della nave, nonché per mezzo di un peso scorrevole che poteva essere trainato avanti e indietro per mezzo di un argano. Naturalmente alcuni di questi dettagli furono sostituiti in breve tempo da migliori dispositivi suggeriti dall'esperienza successiva.

Il 17 ottobre 1900, *Zeppelin* fece il suo secondo viaggio, e con risultati molto migliori. Partendo dalla stessa mongolfiera di Manzell, alle quattro e quarantacinque, si alzò prontamente di mille piedi e manovrò con un vento di sette miglia, sterzando in grandi curve a volontà del pilota. A volte la velocità era di quasi venti miglia orarie, come determinato dalle continue osservazioni della posizione del pallone, presa da tre punti di un triangolo, insieme alla velocità del

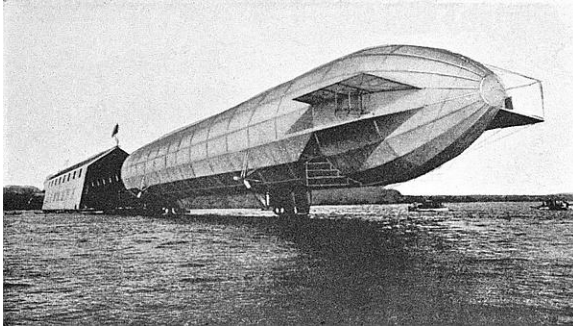
vento nel suo corso, debitamente registrata da un anemometro. Finalmente alle sei fu effettuato uno sbarco in acqua, senza incidenti.

La prevista linea passeggeri della *German Air Ship Society* fu inaugurata l'estate successiva con serena audacia e magnificenza fiabesca. La prima nave impiegata, la *Zeppelin VII*, era un'enorme nave di insolita potenza, velocità ed eleganza nell'assetto. Era lunga 485 piedi per 46 di diametro, 690.000 piedi cubici e trasportava tre motori per un totale di 420 cavalli e in grado di guidarla a 35 miglia all'ora. A metà sotto il suo scafo e rigidamente unita ad esso, c'era un'autovettura lunga trentacinque piedi, con un vestibolo a un'estremità, un gabinetto all'altra e cinque scompartimenti tra loro, con posti a sedere per venti persone. Oltre le estremità dell'auto c'erano ponti aperti che portavano alle barche a prua ea poppa contenenti i macchinari.

Alle tre del mattino del 22 giugno 1910, con il *conte Zeppelin* al comando e una dozzina di passeggeri a bordo, questa maestosa mongolfiera salpò da Friedrichshafen lungo la valle del Reno verso Düsseldorf, trecento miglia, e dopo un prospero viaggio di nove ore, fece un facile atterraggio. Il mattino dopo, alle otto e mezza, viaggiò da Düsseldorf a Dortmund, trentasette miglia a nord, navigando a un'altezza generale di mille piedi, su alcune delle più belle zone industriali della Germania. Poi è tornata a Düsseldorf con i suoi passeggeri felici, tutti entusiasti per il nuovo modo di viaggiare iniziato così di buon auspicio. Delle trentadue persone a bordo, la maggioranza erano passeggeri pubblici regolari che avevano pagato cinquanta dollari ciascuno per il viaggio, molti dei quali turisti provenienti da vari paesi.

Il viaggio inaugurale di questo primo aereo di linea fu una meraviglia e un sogno di gioia per i pochi fortunati che viaggiavano in uno stile così sereno. I comfort e lo splendore del servizio superarono di gran lunga le loro

aspettative. Seduto in quell'auto fatata con la struttura in alluminio rivestiti di mogano e palissandro intarsiati di perle, guardavano da ampie finestre il bellissimo paesaggio tedesco che scivolava sotto di loro e godevano di visioni degne di divinità itineranti.



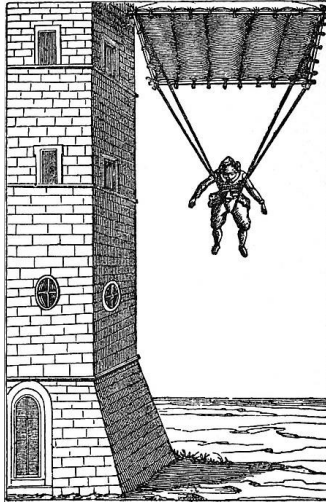
Lungo le luccicanti acque del Reno, e sui suoi dirupi arroccato, e fra le sue dolci colline terrazzate di rigogliosi vigneti, ora lambite dalla gloria dell'estate, e sopra maestose città mormoranti di vita popolosa, navigavano nel più sereno conforto e sicurezza, meravigliandosi alla loro strana crociera attraverso il cielo, e ugualmente guardati con meraviglia da tutti gli abitanti sottostanti, per non dire scritti e letti da milioni di persone in tutte le parti del mondo civile. Le delizie del viaggio per terra e per mare erano felicemente mescolate, senza i loro inconvenienti. Non c'erano né polvere né fumo, né sferragliare di rotaie di ferro, né agitate onde in burrasca d'un mare agitato.

Al contrario.

I sensi furono incantati dal soffio di venti fragranti che soffiavano sempre e uniformemente, dal ronzio melodioso delle veloci ruote dell'elica, dalle glorie verdi della terra e dagli splendori purpurei del cielo. Quando il turista era sazio di questi poteva rivolgersi al suo libro; quando era stanco della sua sedia poteva passeggiare

avanti e indietro in macchina su un morbido tappeto, o lungo il ponte a traliccio al di là; quando il suo appetito chiamava, poteva rispondere con il cibo e il vino più scelti; per ogni comodità era a disposizione un ampio buffet.

Era tutto così incantevole, anche se solo pratico.



Ma sappiamo altrettanto bene circa un volo sfortunato che in questa sede ci esentiamo nel rimembrare per gli onori e fasti della rinomata *German Air Ship Society*.

Chi ebbe più fortuna nell'evoluzione aerea ugualmente meccanizzata e al quanto evoluta nella velocità raggiunta, del quale ne ravviviamo l'audacia acrobatica non meno della memoria persa, fu...

Alle 7:52 del 20 maggio 1927 *Charles Lindbergh* accese il motore dello *'Spirit of St Louis'* e la puntò lungo la pista sterrata di Roosevelt Field, Long Island. Pesantemente carico di carburante, l'aereo rimbalzò sul campo fangoso, trentatré ore e mezza e 3.500 miglia

dopo atterrò a Parigi, fu il primo a sorvolare l'Atlantico da solo.

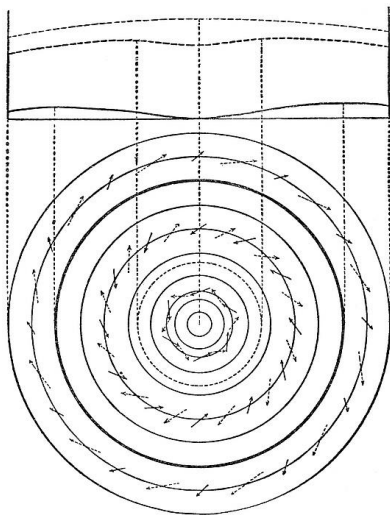
Lavorando come pilota postale un anno prima, aveva sentito parlare del premio di \$ 25.000 per il primo volo tra *New York e Parigi*. Sostenuto da un gruppo di uomini d'affari di St. Louis, *Lindbergh* supervisionò la costruzione del suo aereo speciale e si avviò alla riuscita del premio. Altre squadre stavano tentando l'impresa - alcune avevano incontrato il disastro. Lindbergh si dotò di quattro panini, due borracce d'acqua e 451 galloni di gas. A metà del volo 'il nevischio iniziò ad attaccarsi all'aereo. Questo mi preoccupava molto e discussi se dovevo continuare o tornare indietro. Decisi che non dovevo più pensare a tornare indietro'.



La sera del 21 maggio attraversò la costa francese, seguì la Senna fino a Parigi e atterrò a Le Bourget Field alle 22:22. La folla in attesa di 100.000 persone si precipitò sull'aereo. 'Notai che c'era il pericolo di uccidere le persone accorse con la mia elica e mi fermai subito'. Divenne subito un eroe, 'l'Aquila Solitaria'.

Chi ebbe la fortuna o sfortuna di decollare per poi atterrare in un diverso 'panorama', ivi appena accennato

nell'evoluzione della specie la quale anch'essa, grazie ad i nuovi prodigiosi - nonché - ci informano dalla torre di controllo - 'evoluti accorgimenti', 'vola' nostro malgrado; andando a conferire alla prospettiva per quanto antica, specchio ed araldo circa l'immutata volontà umana di sconfiggere le Leggi degli Elementi, o della nuova Terra così edificata; non più nel vasto regno della metafisica,



...bensì nell'impero d'una diversa conquista, seppur celebrata con magno gaudio, benedetta e prospera nella fortuna d'ogni Società Finanziaria, mi dicono infatti, quotata anche in Borsa; la quale - come appena detto - in barba ad ogni Legge e rispetto del più povero Elemento dal Cielo alla Terra celebrato e difeso, ci inganna spia ogni giorno, andando a fondare ciò che non nominiamo ma costantemente pensiamo ed osserviamo, ma sappiamo molto bene qual strana evoluzione compia ogni giorno nel suo 'artificioso volo'.

Il quale 'volo' si contraddistingue dalla merce di cui si fa costantemente carico, giacché mi dicono ancora, regna anche l'Arte di volare, così come l'Arte di contraffare spacciare ed inquinare.

Dedico codesto breve post a colui che atterrato alla sua Terra natia fu vittima di tutti coloro i quali ‘Capaci’ d’un diverso volo preannunziato al momento di scrivere e rimembrarne l’epitaffio.

(*Giuliano*)

Falcone venne assassinato in quella che comunemente è detta **strage di Capaci, il 23 maggio 1992**, cinque giorni dopo il suo cinquantatreesimo compleanno.

Il giudice, come era solito fare nei fine settimana, stava tornando in Sicilia da Roma. Il jet di servizio partito dall’aeroporto di Ciampino arrivò intorno alle 16:45 all’aeroporto di Punta Raisi dopo un viaggio di 53 minuti. Il boss Raffaele Ganci seguiva tutti i movimenti del poliziotto Antonio Montinaro, il caposcorta di Falcone, che guidò le tre Fiat Croma blindate dalla caserma ‘Lungaro’ fino a Punta Raisi, dove dovevano prelevare Falcone; Ganci telefonò a Giovan Battista Ferrante (mafioso di San Lorenzo, che era appostato all’aeroporto) per segnalare l’uscita dalla caserma di Montinaro e degli altri agenti di scorta.

Sceso dall’aereo, *Falcone* si sistemò alla guida della Fiat Croma bianca con accanto la moglie Francesca Morvillo, mentre l’autista giudiziario Giuseppe Costanza andò a occupare il sedile posteriore. Nella Croma marrone si era posto alla guida Vito Schifani, con accanto l’agente scelto Antonio Montinaro e sul retro Rocco Dicillo, mentre nella Croma azzurra c’erano Paolo Capuzza, Gaspare Cervello e Angelo Corbo. Le tre auto si misero in fila, con in testa la Croma marrone, poi la Croma bianca guidata da Falcone e in coda la Croma azzurra, che imboccarono l’autostrada A29 in direzione Palermo.

In quei momenti, Gioacchino La Barbera (mafioso di Altofonte) seguì con la sua auto il corteo blindato dall’aeroporto di Punta Raisi fino allo svincolo di Capaci,

mantenendosi in contatto telefonico con Giovanni Brusca e Antonino Gioè (capo della Famiglia di Altofonte), che si trovavano in osservazione sulle colline sopra Capaci.

Alle ore 17:58, 3-4 secondi dopo aver chiuso la telefonata con La Barbera e Gioè, Brusca azionò il telecomando che provocò l'esplosione di 1000 kg di tritolo sistemati all'interno di fustini in un cunicolo di drenaggio sotto l'autostrada: la prima auto, la Croma marrone, venne investita in pieno dall'esplosione e sbalzata dal manto stradale in un giardino di olivi a più di dieci metri di distanza, uccidendo sul colpo gli agenti Montinaro, Schifani e Dicillo; la seconda auto, la Croma bianca guidata dal giudice, avendo rallentato, si schianta invece contro il muro di cemento e detriti improvvisamente innalzatosi per via dello scoppio, proiettando violentemente *Falcone* e la moglie, che non indossano le cinture di sicurezza, contro il parabrezza; rimangono feriti gli agenti della terza auto, la Croma azzurra, che infine resiste, e si salvano miracolosamente anche un'altra ventina di persone che al momento dell'attentato si trovano a transitare con le proprie autovetture sul luogo dell'eccidio. La detonazione provoca un'esplosione immane e una voragine enorme sulla strada. In un clima irrealistico e di iniziale disorientamento, altri automobilisti e abitanti dalle villette vicine danno l'allarme alle autorità e prestano i primi soccorsi tra la strada sventrata e una coltre di polvere.

(Hai trovato l'aereo in partenza?)