

1909

I Pionieri del Volo

di Alessandro Arseni

1909: l'Europa vola

Nel 1909 la vecchia Europa fu teatro di tre eventi che fecero di quell'anno un punto di svolta nella storia dell'aviazione: il volo di Blériot sulla Manica e i Circuiti aerei di Reims, in Francia e di Brescia, in Italia. Tutti e tre concorsero, ognuno per la sua parte, a dimostrare che l'aereo non era solo un veicolo per competizioni sportive, ma molto di più: un mezzo destinato a rivoluzionare la tecnica dei trasporti e molte teorie allora predilette dai militari. Inoltre furono compiuti i primi voli in Canada, Austria, Svezia, Romania, Russia, Turchia e Portogallo; e l'Europa continuò a prodigare onori ai due fratelli Wright.

Nel mese di luglio fu portata a termine un'impresa sensazionale: la prima traversata aerea della Manica.

Il Daily Mail di Londra aveva offerto un premio di 1000 sterline al primo aviatore che l'avesse attraversata e un bell'aviatore mezzo inglese, mezzo francese, Hubert Latham, decise di tentar di conquistare il premio messo in palio.

Latham era uno scavezzacollo che fumava come un turco e s'era

messo a volare perché temeva di esser malato di tubercolosi e preferiva una fine violenta a una lenta morte per consunzione. Strano a dirsi, la sua salute pareva rafforzarsi a ogni nuovo incidente; alla fine venne ucciso da un bufalo ferito, nel corso di una partita di caccia grossa in Africa. Fece il suo primo tentativo di traversare la Manica partendo da Sangatte, non lontano da Calais, il 19 luglio. Il suo snello monoplano *Antoinette*, disegnato e costruito da Leon Levavasseur, aveva alettoni veri e propri e un motore da 50 cavalli; fu questo motore a cessare di funzionare a un terzo della strada.

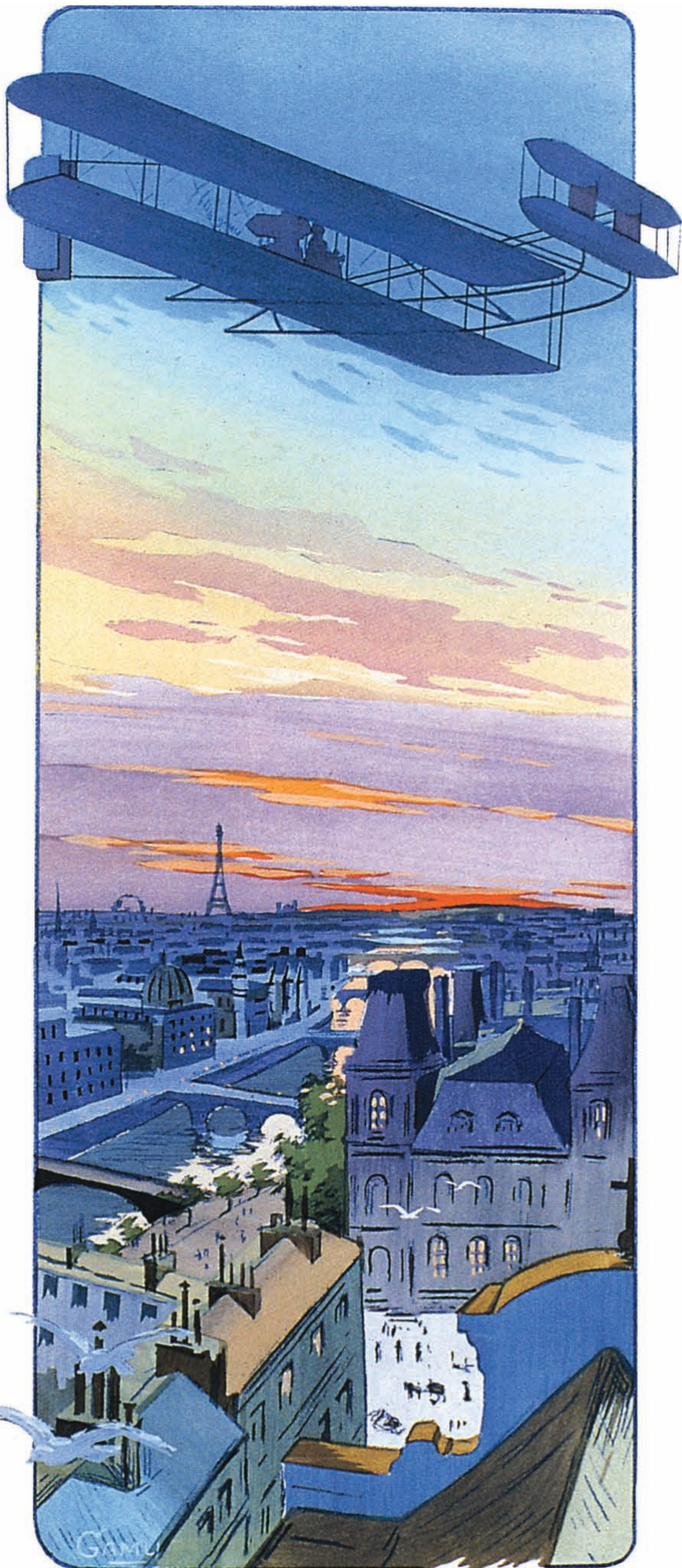
Per fortuna il monoplano galleggiava benissimo, e Latham, fumando con calma una sigaretta, attese pazientemente l'arrivo del cacciatore-pediniere francese che aveva avuto l'ordine di seguirlo. Levavasseur, che aveva assistito al tentativo con un interesse più vivo di quello d'un semplice spettatore, ordinò immediatamente che fosse preparato un altro apparecchio.

Dopo il fallimento di Latham, Louis Blériot decise di tentare la stessa impresa col suo ultimo monoplano. Sistemò il proprio quar-

tier generale a Les Baraques, qualche chilometro più vicino a Calais, ma le cattive condizioni atmosferiche gli impedirono di prendere il volo e Latham ebbe il tempo di tornare a Sangatte con un nuovo *Antoinette*.

Cominciò a questo punto un'attesa esasperante, con i due aviatori che con un occhio osservavano il tempo e con l'altro le mosse del rivale. La notte del 24 luglio, sabato, Latham andò a letto lasciando ordini rigorosi che lo svegliassero alle 3 del mattino se il vento si fosse calmato: il vento si calmò, ma gli amici di Latham lo lasciarono dormire in pace.

Invece Blériot era sveglio e alle due e mezzo, notando che il vento era scemato di violenza, montò in un'automobile, raggiunse il campo dove si trovava il suo apparecchio, al riparo di una tenda, e lo fece tirar fuori e mettere in ordine di volo. Per la successiva mezzora passeggiò avanti e indietro osservando il cielo notturno; alle tre e mezzo, nella luce fredda e grigia che precede l'alba, si alzò in volo e fece un paio di giri per provare il suo motore *Anzani* a tre cilindri, della potenza di 25 cavalli.



Quel motore aveva la tendenza a scaldarsi troppo. Questa volta sembrava però che funzionasse alla perfezione, perciò Blériot scese a terra prima che avesse cominciato scaldarsi più del dovuto. "Rifate il pieno di carburante," disse al meccanico. "Fra dieci minuti parto per l'Inghilterra." Erano le 4.35 quando decollò e puntò la prua verso il largo, sopra le acque increspate della Manica. Gli amici di Latham che erano stati a guardare da lontano,

avevano creduto che Blériot stesse facendo solo qualche giro d'allenamento; quando lo videro puntare diritto verso il mare, corsero ad avvertire il loro aviatore, che si infilò in fretta e furia la tenuta di volo e fece tirar fuori il suo *Antoinette*. Ma ormai a Sangatte il vento era troppo forte, e Latham non poté partire. Blériot non aveva bussola né strumenti di nessun genere; sedeva curvo sui comandi, mentre l'aria sbattuta dall'elica gli frustava la

testa coperta dal casco. Continuò a volare, sperando di seguire la rotta giusta, fino a quando non vide alzarsi dal mare la grande massa gessosa dello Shakespeare Cliff: un vento di traverso lo aveva spinto verso est, così che adesso era più vicino a Deal che a Dover. Atterrò su un terreno accidentato vicino a Dover Castle, quasi nello stesso posto da cui Blanchard e Jeffries erano partiti nel 1785 per la loro traversata in pallone. Aveva percorso

i trentadue chilometri del tragitto in trentasette minuti. Due giorni dopo Latham fece il suo secondo tentativo, ma anche questa volta il motore lo tradì ed egli finì in mare a un chilometro circa dalla costa inglese, riportando ferite abbastanza gravi al viso. Blériot fu acclamato e festeggiato come un eroe; ma anche Latham ebbe la sua parte di applausi per il coraggio con cui si era battuto. Certo la Francia era

adesso in testa alla gara, con costruttori d'aeroplani come i Voisin, Henri Farman, Levasseur, Esnault-Pelterie e Blériot, e aviatori coraggiosi come Latham, Delagrè, Ferber, Lefebvre, Paulhan e altri. Santos-Dumont non aveva ancora ceduto il campo, e il suo ultimo aereo era il più piccolo monoplano fin allora esistente. Battezzato *Demoiselle*, aveva un'apertura alare di soli 5 metri e mezzo e un motore a due cilindri.

Below: Louis Blériot's XI monoplaner looked desperately frail when it crossed the coast near Calais just after dawn on July 25, 1909.

"For ten minutes," he recalled of the tense moments after he had left the French coast, "I was alone, isolated, lost in the middle of the foamy sea, seeing nothing on the horizon, not even a boat... These ten minutes seemed long to me and, truly, I was happy to catch sight of a gray line which detached itself from the sea... it was the English coast".

