

Metti insieme due cose che insieme non sono mai state. E il mondo cambia. Sul momento è possibile che la gente non se ne accorga, ma non ha importanza. Il mondo è cambiato lo stesso.

Il colonnello Fred Burnaby della cavalleria della Guardia Reale, membro del consiglio direttivo della Società aeronautica, decollò dall'area delle Officine Gas di Dover il 23 di marzo 1882 e atterrò a metà strada fra Dieppe e Neufchâtel.

Sarah Bernhardt aveva fatto decollo dal centro di Parigi quattro anni prima, per atterrare nei pressi di Émerainville, nel *département* di Seine-et-Marne.

Félix Tournachon era decollato dallo Champ-de-Mars di Parigi il 18 ottobre 1863; trascinato verso est per diciassette ore da un vento fortissimo, atterrò fortunatamente presso la linea ferroviaria nelle vicinanze di Hannover.

Fred Burnaby viaggiava solo, a bordo di un aerostato giallo e rosso che si chiamava *The Eclipse*. La cesta dell'aeromobile era lunga cinque piedi, larga tre, e alta altrettanto. Burnaby pesava cento e otto chili, indossava

giacca a righe e calottino in capo e, per proteggersi dal sole, si era annodato il fazzoletto al collo a mo' di fascia. Aveva con sé due sandwich al roast-beef, una bottiglia di acqua minerale Apollinaris, un barometro per misurare la quota, un termometro, bussola e una scorta di sigari.

Sarah Bernhardt viaggiava in compagnia del suo amante, l'artista Georges Clairin, e di un esperto aeronauta, a bordo di un aerostato arancione chiamato *Doña Sol*, in onore del personaggio da lei interpretato alla Comédie-Française. Verso le sei e mezza pomeridiane, dopo un'ora di volo, l'attrice assunse il ruolo della mamma e apparecchiò uno spuntino a base di *tartines de foie gras*. L'aeronauta stappò una bottiglia di champagne, sparando il tappo nel cielo; Sarah sorbì il vino da un calice d'argento. Conclusero il pasto con delle arance e lanciarono la bottiglia vuota nel lago di Vincennes. Dall'alto della loro provvisoria superiorità, scaricarono spensieratamente zavorra sugli umili spettatori terragni: prima una famiglia di turisti inglesi sulla spianata della Colonna di luglio, e poi i convitati di una festa di nozze intenti a un rinfresco sull'erba.

Tournachon viaggiava con otto compagni su un aerostato di sua megalomane creazione: «Costruirò un pallone – l'Insuperabile – di proporzioni straordinarie, venti volte piú grande del piú grande mai costruito». Lo battezzò *Le Géant*. Realizzò cinque ascese tra il 1863 e il 1867. I passeggeri di quel secondo volo comprendevano la moglie di Tournachon, Ernestine, la coppia di fratelli aeronauti Louis e Jules Godard e un discenden-

te della famiglia Montgolfier, vale a dire dei padri del volo. Non ci è giunta notizia dei viveri a bordo.

Erano queste al tempo le categorie di persone che volavano in aerostato: l'entusiasta appassionato inglese, lieto di farsi scherzosamente definire «mongolfolle» e disposto a montare a bordo di qualunque mezzo candidato a librarsi in aria; la piú nota attrice del momento, alle prese con un volo di celebrità; e l'aeronauta di professione, al lancio commerciale del *Géant*. Un pubblico di duecentomila spettatori si radunò per la prima ascensione del mezzo, per la quale ciascuno dei tredici passeggeri aveva sborsato mille franchi; la navicella dell'aerostato, che ricordava una casetta in vimini a due piani, conteneva un locale ristoro, brande, una latrina, uno studio fotografico e addirittura una sala stampa per la realizzazione immediata di volantini commemorativi.

I fratelli Godard erano ovunque. Collaborarono al progetto e alla fabbricazione del *Géant* e, dopo i primi due voli, lo trasportarono a Londra per esporlo al Crystal Palace. Poco tempo dopo un terzo fratello, Eugène Godard, portò in Inghilterra una mongolfiera ancora piú grande che compì due ascensioni dai Cremorne Gardens. La capacità cubica del mezzo era due volte quella del *Géant*, mentre il bruciatore alimentato a paglia, insieme alla ciminiera, raggiungeva un peso di 980 libbre. In occasione del primo volo, Eugène acconsentì a ospitare un passeggero inglese, al costo di cinque sterline. Il passeggero si chiamava Fred Burnaby.

Gli aeronauti fin qui nominati aderivano allegramente allo stereotipo nazionale. Abbonacciato sulle acque della Manica, Burnaby, «incurante di possibili fughe di gas», si accende un sigaro per concentrarsi meglio. Quando due pescherecci francesi gli segnalano di procedere all'ammarraggio, pronti al recupero, Burnaby risponde «gettando una copia del "Times", a loro morale beneficio», suggerendo probabilmente che un esperto ufficiale inglese possa cavarsela benissimo da solo, grazie tante, monsié. Sarah Bernhardt confessa di sentirsi naturalmente attratta dalla navigazione aerea giacché «la mia indole sognante mi trasporta senza posa verso spazi superiori». Nel corso del breve volo le è per comodità offerta una seggiola dal sedile impagliato. Quando pubblicherà la propria cronaca dell'avventura, la Bernhardt sceglierà di utilizzare la curiosa prospettiva della seggiola per il suo racconto.

L'aeronaute scendeva dall'alto del cielo, identificava un pianoro adatto all'atterraggio, tirava la corda della valvola, gettava l'ancora fuori bordo, e spesso rimbalzava di un buon quaranta, cinquanta piedi in aria prima che le marre dell'ancora facessero presa. A quel punto la gente del posto accorreva. Quando Fred Burnaby atterrò nei pressi dello Château de Montigny, un contadino ficcanaso infilò la testa nell'involucro semisgonfio rischiando il soffocamento. Gli abitanti della zona si diedero da fare a ripiegare il pallone sgonfio; e Burnaby trovò quei modesti manovali francesi assai piú gentili e beneducati dei loro equivalenti inglesi. Elargì una mezza

sovrana, specificando con pedanteria il tasso del cambio al momento della sua partenza da Dover. Un generoso agricoltore, certo Monsieur Barthélemy Delanray, gli offrì ricovero per la notte. Non prima di averlo ospite alla tavola imbandita da Mme Delanray: *omelette aux oignons*, piccione rosolato in padella con castagne, contorno, formaggio molle Neufchâtel, sidro, una bottiglia di bordeaux, caffè. Dopo cena vennero in visita il medico condotto e il macellaio; quest'ultimo si presentò con una bottiglia di champagne. Burnaby si accese un sigaro accanto al fuoco, concludendo tra sé che «una discesa in aerostato in Normandia era senz'altro preferibile a un atterraggio nell'Essex».

I contadini che accorsero intorno all'aerostato atterrato nelle vicinanze di Émerainville si sorpresero di constatare la presenza a bordo di una donna. La Bernhardt era avvezza alle entrées: gliene toccò mai una piú sensazionale? Naturalmente fu riconosciuta. I villici non mancarono di intrattenerla con il loro dramma locale: la storia di un macabro omicidio verificatosi di recente proprio dove ora sedeva lei (sulla sua seggiola dialogante). Di lí a poco venne a piovere; l'attrice, famosa per la figura snella, rassicurò i presenti dicendo di essere troppo sottile per temere la pioggia; sarebbe semplicemente passata fra una goccia e l'altra. Infine, dopo la consueta distribuzione di mance, aerostato ed equipaggio furono scortati alla stazione di Émerainville, in tempo per l'ultimo treno diretto a Parigi.

Sapevano che era pericoloso. Fred Burnaby rischiò di schiantarsi contro la ciminiera delle Officine Gas

poco dopo il decollo. Il *Doña Sol*, di precipitare in un bosco poco prima dell'atterraggio. Quando *Le Géant* si abbatté nei pressi della linea ferroviaria, gli esperti fratelli Godard ebbero la presenza di spirito di lasciare la navicella appena prima dell'impatto; Tournachon si fratturò una gamba, sua moglie subí danni al collo e al torace. Gli aerostati a gas potevano esplodere; quelli ad aria calda, ovviamente, incendiarsi. Ogni decollo, ogni atterraggio erano un azzardo. E le maggiori dimensioni non garantivano affatto maggiore sicurezza; anzi, come dimostra il caso del *Géant*, potevano significare una piú assoluta balia del vento. I primi aeronauti a tentare la trasvolata della Manica spesso indossavano giubbotti di sughero per eventuali ammaraggi. Non esistevano i paracadute. Nell'agosto del 1786 – all'alba della navigazione aerostatica – un giovane era precipitato a Newcastle da un'altezza di svariate centinaia di piedi. Era uno degli addetti alle funi di vincolo; una improvvisa raffica di vento sollevò l'involucro, i suoi compagni lasciarono le funi a differenza di lui che continuò a tenere e venne trascinato in alto, prima di precipitare al suolo. Per dirla con le parole di uno storico moderno: «L'impatto gli conficcò le gambe fino alle ginocchia in un'aiuola fiorita e gli spappolò gli organi interni spargendoli sul terreno».

Gli aeronauti erano i nuovi Argonauti, le loro imprese entravano immediatamente negli annali. Il volo di una mongolfiera collegava città e nazioni, Francia e Inghilterra, Francia e Germania. L'atterraggio provocava puro entusiasmo: nessun male poteva venire da un aerostato.

Accanto al focolare normanno di Monsieur Barthélemy Delanray, il medico condotto propose un brindisi alla fratellanza universale. Burnaby levò il calice con i suoi nuovi amici. E a quel punto, da bravo inglese, si sentì in dovere di illustrare la superiorità della monarchia sulla repubblica. Del resto, il presidente della Società aeronautica britannica era Sua Grazia il Duca di Argyll, e i tre vicepresidenti, rispettivamente Sua Grazia il Duca di Sutherland e i Right Honourable Conte di Dufferin e Lord Richard Grosvenor, membro del Parlamento. L'equivalente istituzione francese, la Société des Aéroplanes, fondata da Tournachon, era decisamente più democratica e intellettuale. La sua interna aristocrazia era composta da artisti e scrittori: George Sand, Dumas *père et fils*, Offenbach.

Il volo in aerostato rappresentava la libertà, sebbene una libertà soggetta al potere dei venti e delle condizioni atmosferiche. Spesso gli aeronauti non erano in grado di stabilire se fossero fermi o in movimento, se stessero guadagnando o perdendo quota. Nei primi tempi, ricorrevano all'espedito di gettare una manciata di piume e quelle volavano in alto se il mezzo stava scendendo, e in basso in caso contrario. Quando Burnaby compì le sue ascese, il progresso tecnologico aveva sostituito le piume con striscioline di carta da giornale. Quanto alla misurazione dello spostamento orizzontale, Burnaby impiegava un tachimetro di sua invenzione che si componeva di un piccolo paracadute di carta attaccato a cinquanta iarde di filo di seta. Lanciava il paracadute fuori dalla navicella e cronometrava il tempo necessario a esaurire

il rotolo di filo. Sette secondi si traducevano in una velocità aerostatica di dodici miglia orarie.

Nel corso di quel primo secolo di volo i tentativi di governare l'immenso sacco d'aria incontrollabile con la sua cesta pendula furono numerosi. Si provò con remi e timoni, pedali e ruote avvitate a eliche, ma nulla di tutto ciò fece una gran differenza. Burnaby era convinto che il segreto fosse nella sagoma: un aerostato a forma di cilindro o di sigaro, sospinto da un macchinario, avrebbe rappresentato il passo avanti, cosa che si rivelò in effetti corretta. Ma tutti, inglesi come francesi, conservatori come progressisti, concordavano sul fatto che il futuro del volo sarebbe venuto da mezzi piú pesanti dell'aria. E sebbene il nome di Tournachon sia rimasto legato al volo in mongolfiera, egli fu anche il fondatore della Società di incentivo alla locomozione aerea a mezzo di apparecchi piú pesanti dell'aria; il cui primo segretario fu Jules Verne. Un altro entusiasta, Victor Hugo, dichiarò che sebbene la mongolfiera fosse bella come una nuvola in corsa, all'umanità occorreva l'equivalente di quel miracolo in grado di sfidare la legge di gravità che è il volo degli uccelli. In Francia il volo era una novità che appassionava perlopiú i progressisti in campo sociale. Tournachon scrisse che i tre supremi vessilli della modernità erano «la fotografia, l'elettricità e l'aeronautica».

In principio gli uccelli volavano, ed erano creature di Dio. Volavano gli angeli, ed erano creature di Dio. Uomini e donne avevano lunghi arti e schiene lisce che Dio aveva creato cosí per una ragione. Cimentarsi col



volò significava cimentarsi con Dio. Ne sarebbe nata una lunga battaglia, ricca di leggende istruttive.

Come il caso, ad esempio, di Simone Mago. La National Gallery di Londra possiede un frammento di pala d'altare di Benozzo Gozzoli la cui predella, nel corso dei secoli, è stata separata e dispersa. La piccola sezione del polittico mostra la vicenda di san Pietro, di Simone Mago e dell'imperatore Nerone. Guadagnatosi il favore dell'imperatore, Simone cercò di conservarlo dimostrando di possedere poteri superiori a quello degli apostoli Pietro e Paolo. Il dipinto racconta la storia in tre parti. Sul fondo si vede una impalcatura di legno dalla quale Simone si esibisce nel suo ultimo trucco: il volo umano. Decollo verticale e levitazione risultano riuscite e l'aeronauta samaritano è ritratto in fase di ascesa, con il mantello verde visibile nel margine superiore del quadro, mentre la figura risulta in procinto di scomparire oltre la cornice. Il carburante segreto di Simone tuttavia è indebitato: egli infatti confida sia fisicamente che spiritualmente nel sostegno dei demoni. Al centro, vediamo san Pietro in preghiera nell'atto di chiedere a Dio di sottrarre ai demoni il loro potere. L'esito teologico e aeronautico del suo intervento è confermato dall'immagine in primo piano: il mago, costretto a un atterraggio violento, muore perdendo sangue dalla bocca. Il peccato dell'altezza è stato punito.

Icaro si cimentò con il Dio Sole: anche quella non fu esattamente una buona idea.