THE MOON HOAX

Ovvero: DIALOGO VELATO A TIRATURA

ILLIMITATA

(per chi sa leggere quanto non appare)

(In: Dialoghi con Pietro Autier 2)

La beffa del pallone

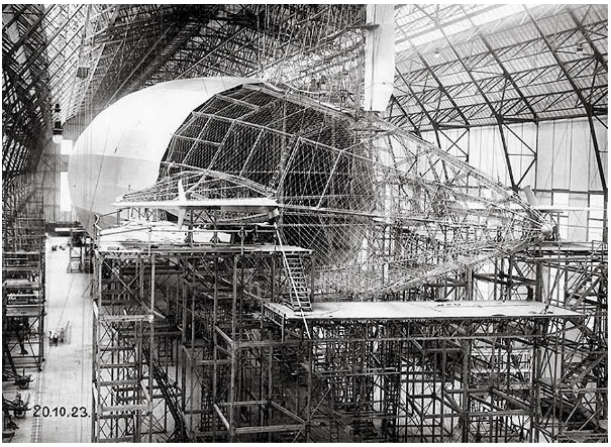
UNA NOTIZIA SENSAZIONALE PER ESPRESSO VIA NORFOLK! L'ATLANTICO ATTRAVERSATO IN TRE GIORNI! ECCEZIONALE TRIONFO DELLA MACCHINA VOLANTE DEL SIGNOR MONCK MASON! L'ARRIVO ALL'ISOLA DI SULLIVAN, IN PROSSIMITÀ DI CHARLESTON, NELLA CAROLINA DEL SUD, DEI SIGNORI MASON, ROBERT HOLLAND, HENSON, HARRISON AINSWORTH, E ALTRI QUATTRO, A BORDO DEL PALLONE DIRIGIBILE 'VICTORIA' DOPO UNA TRASVOLATA DI SETTANTACINQUE ORE DA UN CONTINENTE ALL'ALTRO! TUTTI I PARTICOLARI DEL VIAGGIO!

Il grande problema è finalmente risolto!

L'aria, come la terra e l'oceano, è stata dominata dalla scienza e diventerà una familiare e comoda strada di transito per l"umanità. L'Atlantico è stato attraversato con un Pallone! E senza eccessive difficoltà – senza, apparentemente, grossi pericoli – con assoluto controllo del mezzo di trasporto – nell'inconcepibilmente breve periodo di 75 ore da sponda a sponda!

Grazie alla solerzia di un corrispondente di Charleston, S. C., siamo in grado di fornire per primi ai lettori un resoconto dettagliato di questo viaggio straordinario, compiuto fra le 11 a.m. di sabato, 6 corr., e le 2 p.m. di martedì, 9 corr. da Sir Everard Bringhurst e dai signori

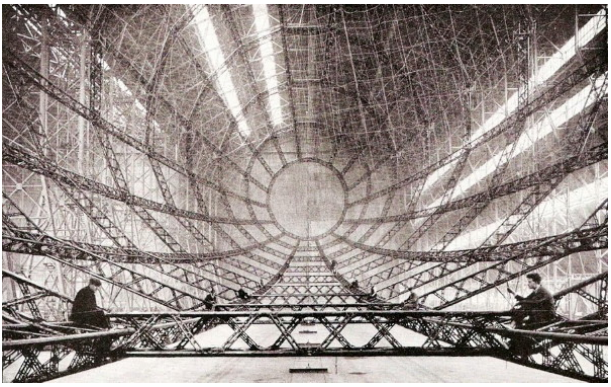
Osborne, nipote di Lord Bentinck, Monck Mason e Robert Holland, i famosi aeronauti; e da Henson, progettista dell'ultima, sfortunata macchina volante – accompagnati da due marinai di Woodwich – in tutto, otto persone. I particolari qui appresso riportati possono ritenersi assolutamente autentici e accurati sotto ogni punto di vista poiché, tranne una trascurabile eccezione, sono stati copiati verbatim dai diari congiunti dei signori Monck Mason e Harrison Ainsworth, alla cui cortesia il nostro corrispondente deve anche numerose informazioni verbali circa il pallone in sé e per sé, la sua costruzione, e altri temi di interesse. L"unica modifica apportata al manoscritto ricevuto è stata quella di trascrivere in forma coerente e intellegibile il frettoloso resoconto del nostro corrispondente, signor Forsyth.



IL PALLONE

Due recenti, clamorosi insuccessi – quelli del signor Henson e di Sir George Cayley – avevano molto smorzato l'interesse della gente sul tema della navigazione aerea. Il progetto del signor Henson (considerato, all'inizio, perfettamente attuabile, anche dagli scienziati) si basava sul principio di un piano inclinato, lanciato da un'altura mediante una spinta estrinseca, applicata e mantenuta tramite la rivoluzione di pale propellenti simili, per forma o numero, alle pale di un mulino a vento. Ma tutti gli

esperimenti condotti con i prototipi nella Adelaide Gallery, dimostrarono che il movimento di queste pale non azionava il congegno ma, anzi, ne ostacolava il volo. L'unica forza di propulsione creata era il semplice impetus acquisito dalla discesa del piano inclinato; e questo impetus portava la macchina più lontano quando le pale erano inattive che quando erano in funzione – un fatto sufficiente a dimostrarne l'inutilità; e, in assenza della spinta di propulsione, che era anche la spinta di sostegno, l'intera costruzione inevitabilmente discendeva.

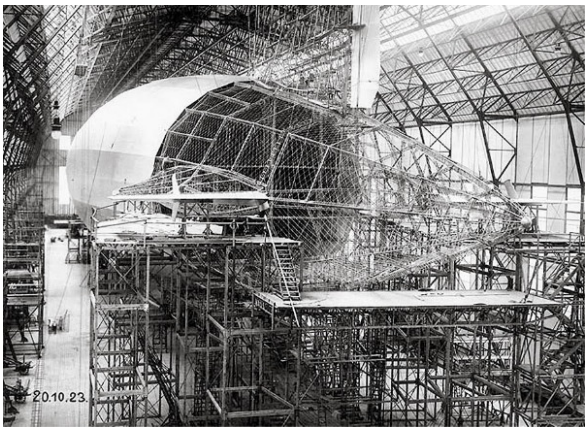


Questa considerazione indusse Sir George Cayley a tentare l'applicazione di un propulsore a una macchina già fornita di una forza di sostegno autonoma – in una parola, a un pallone; idea, comunque, nuova o originale per Sir George solo per quanto riguardava la sua applicazione pratica. Egli presentò un prototipo di sua invenzione alla Polytechnic Institution. Anche in questo caso, il principio o forza di propulsione era affidato a superfici intermittenti o pale, in movimento. Le pale erano quattro che, però, risultarono del tutto insufficienti a spostare il pallone o ad agevolarne la spinta ascendente. L'intero progetto risultò pertanto un totale insuccesso. Fu a questo punto che il signor Monck Mason (la cui trasvolata da Dover a Weilburg con la mongolfiera 'Nassau' suscitò tanto scalpore nel 1837) concepì l'idea di applicare il principio della spirale di Archimede alla propulsione aerea – attribuendo giustamente il fallimento dei tentativi di

Henson e di Sir George Cayley all'interruzione della superficie esistente nelle pale indipendenti.

Il suo primo esperimento pubblico ebbe luogo nelle Willis's Rooms, ma in seguito, egli trasferì il suo prototipo alla Adelaide Gallery. Come quello di Sir George Cayley, anche il suo aerostato era di forma ellissoidale. Lungo 13 piedi e 6 pollici – era alto 6 piedi e 8 pollici, conteneva circa 320 piedi cubi di gas che, nel caso di idrogeno puro, avrebbe sorretto 21 libbre appena introdotto nell'involucro, prima di deteriorarsi o volatilizzarsi. Macchina e attrezzatura pesavano complessivamente 17 libbre – con un margine, quindi, di 4 libbre. Sotto il centro del pallone c'era un'intelaiatura di legno leggero, lunga circa 9 piedi, ancorata al pallone stesso con la consueta rete. Da questa intelaiatura pendeva un cesto di vimini, la navicella…

…Questo prototipo (che, per mancanza di tempo, abbiamo dovuto descrivere molto sommariamente) venne messo in azione nella *Adelaide Gallery*, dove raggiunse la velocità di 5 miglia orarie; anche se, strano a dirsi, suscitò scarsissimo interesse rispetto alla precedente, complessa macchina del signor Henson – tanto il mondo è deciso a disprezzare ciò che appare semplice. Era infatti opinione diffusa che, per realizzare il sogno della navigazione aerea, occorresse applicare in qualche complicatissimo modo un altrettanto astruso principio di dinamica.



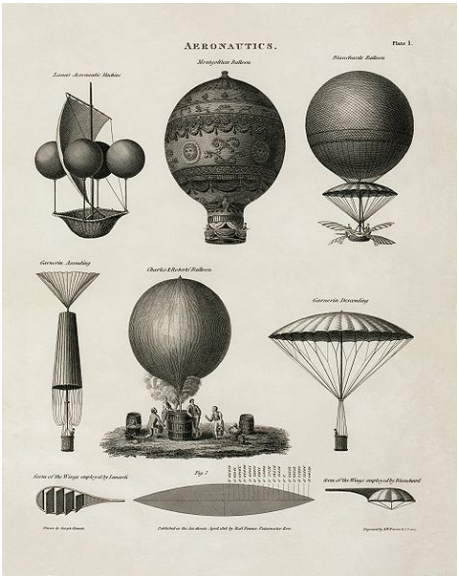
Comunque, il signor Mason restò così soddisfatto per il successo della sua invenzione che decise di costruire, se possibile, senza indugio un aerostato in grado di collaudare

l’esperimento su un percorso di una certa lunghezza – per esempio, la prima idea fu quella di ripetere la traversata della Manica compiuta dalla mongolfiera ‘Nassau’. Per mettere in pratica il suo piano, egli sollecitò e ottenne il patrocinio di Sir Everard Bringhurst e del signor Osborne, due personaggi molto noti per le loro conquiste scientifiche e specialmente per l‟interesse che avevano dimostrato nel progresso del volo aerostatico.

Il progetto, per desiderio del signor Osborne, fu tenuto assolutamente segreto – le uniche persone incaricate della progettazione erano quelle effettivamente impegnate nella costruzione della macchina realizzata (sotto la sovrintendenza del signor Mason, del signor Holland e di Sir Everard Bringhurst e del signor Osborne) nella proprietà di quest’ultimo, vicino a Penstruthal, nel Galles. Il signor Henson, accompagnato dal suo amico, signor Ainsworth, ottenne il permesso di vedere privatamente l’aerostato sabato scorso - quando i due signori stabilirono gli accordi finali per l’avventura. Non siamo al corrente del motivo per cui anche i due marinai siano stati inclusi nel gruppo – ma, fra un paio di giorni, saremo in grado di fornire ai nostri lettori anche i minimi particolari relativi a questa straordinaria impresa…

…Al momento di staccarsi da terra, il pallone è soggetto all’influenza di vari fattori che tendono a modificarne il

peso, aumentandone o diminuendone la forza ascendente. Per esempio, un deposito di rugiada sulla seta che può arrivare a un peso di parecchie centinaia di libbre; occorre allora scaricare la zavorra affinché l'aerostato non scenda. Una volta scaricata la zavorra ed evaporata la rugiada grazie al sole, il gas si espande e l'aerostato risalirà rapidamente. Per controllare questa ascesa, l'unico modo è (o, meglio, era prima che il signor Green introducesse l"uso del cavetto moderato) quello di far uscire del gas dalla valvola; ma la perdita di gas induce una corrispondente riduzione di spinta ascendente; così che, in un lasso di tempo relativamente breve, anche il pallone meglio costruito deve necessariamente esaurire la proprie risorse e tornare a terra. Questo costituiva l'ostacolo maggiore ai lunghi viaggi. Il cavetto moderato risolve il problema nel modo più semplice. Si tratta di un cavo molto lungo che pende dalla navicella e impedisce all'aerostato di modificare l'altitudine…



…Dato che il progetto originale era di traversare la Manica e scendere quanto più possibile vicino a Parigi, i viaggiatori avevano avuto la precauzione di munirsi di passaporti validi per ogni nazione del continente, sui quali era specificata la natura della spedizione, come nel caso del

‘Nassau’, e che autorizzavano l‟esenzione del titolare dalle solite formalità burocratiche; eventi inattesi resero però superflui quei passaporti. Le operazioni di gonfiatura ebbero segretamente inizio all’alba di oggi, sabato 9 corr., nel cortile della Wheal Vor House, residenza del signor Osborne, a circa un miglio da Penstruthal, nel Galles del nord; alle 11 e 7 minuti tutto era pronto per la partenza e il pallone venne liberato e si alzò senza scosse, con moto uniforme, dirigendosi verso sud; senza far ricorso, per i primi 30 minuti, alla spirale o al timone. Continuiamo ora con il giornale di bordo che il signor Forsyth ha trascritto dai manoscritti congiunti dei signori Monck Mason e Ainsworth. Il testo qui appresso riportato è di pugno del signor Mason, ed è corredato da un post-scriptum aggiunto quotidianamente dal signor Ainsworth il quale sta preparando, e presto presenterà al pubblico, un resoconto più dettagliato e sicuramente più emozionante del viaggio.

GIORNALE DI BORDO Sabato 6…..

Terminati durante la notte i preparativi più complicati, stamane all’alba abbiamo iniziato l’operazione di gonfiatura; a causa, però di una fitta nebbia che appesantiva le pieghe della seta, rendendola poco maneggevole, abbiamo finito solo verso le 11. Recise le corde, quindi, di ottimo umore, ci siamo alzati lentamente ma costantemente, con una leggera brezza da nord che ci

sospingeva verso la Manica. Notato che la spinta ascensionale era più forte del previsto; e, mentre salivamo più in alto, al di sopra delle scogliere, avvicinandoci ai raggi del sole, l'ascesa acquistò velocità. Non volevo però disperdere gas così presto, e decisi pertanto di continuare, per il momento, a salire. Ben presto superammo la lunghezza del cavetto moderato, ma anche quando si allontanò da terra, la rapidità di ascensione non diminuì. Il pallone era insolitamente stabile, e bellissimo a vedersi. Circa dieci minuti dopo la partenza, il barometro indicava un'altitudine di 15.000 piedi. Il tempo era ottimo e il panorama sotto di noi – affascinante da qualsiasi punto lo si guardasse – ora era davvero sublime….

Il giornale di bordo si ferma qui…

Alcuni particolari della discesa sono stati tuttavia forniti dai signori Ainsworth e Forsyth. C'era una quasi totale bonaccia quando i viaggiatori avvistarono la costa, immediatamente riconosciuta dai due marinai e dal signor Osborne. Poiché quest'ultimo aveva dei conoscenti a Fort Moultrie, fu immediatamente deciso di scendere da quelle parti. Il pallone fu diretto verso la spiaggia (dato che la marea si era ritirata e la sabbia era liscia e compatta, era un punto ideale di atterraggio), e fu lanciata l'ancora che fece immediatamente presa. Gli abitanti dell'isola e quelli del forte si precipitarono naturalmente a vedere il pallone; ma fu con grandissima difficoltà che si riuscì a convincerli della realtà di quel viaggio – la trasvolata dell'Atlantico.

L’ancora fece presa alle 14 esatte; l’intero viaggio venne dunque effettuato in 75 ore; anzi, meno, calcolando il tempo da costa a costa. Non si era verificato alcun incidente di rilievo. Né mai si era presentato un serio pericolo. L’aerostato fu sgonfiato e ripiegato senza problemi; e, quando il manoscritto da cui è stato tratto questo resoconto fu spedito da Charleston, il gruppo si trovava ancora a Fort Moultrie. Non è stato possibile conoscere i loro progetti futuri; ma possiamo senz’altro promettere ai nostri lettori ulteriori notizie entro lunedì o, al massimo entro il giorno successivo.

Questa è, senz’ombra di dubbio, l’impresa più prodigiosa, più interessante e più sensazionale mai compiuta o finanche tentata dall’uomo. Invano si cercherebbe di determinare adesso quali grandiosi eventi potrebbero derivarne….

(E. A. Poe)