XXVIII MOSTRA D'ARTE CINEMATOGRAFICA DI VENEZIA

Una «parolina» basta a trasformarvi in boia

«Fine stagione» di Fábri è una tragicommedia grottesca di nobile impianto ma di vecchio stile — «Tatuaggio» di Johann Schaaf, rialza le azioni del giovane cinema tedesco

Dal nostro inviato

VENEZIA, 29.

Zoltán Fábri, regista ungherese internazionalmente noto soprattutto per Carosello *(1955) e per* Venti ore *(1965), entrambi annunciati ma non ancora proiettati normalmente in Italia, apre la serie dei grossi calibri alla XXVIII Mostra, dopo l'esordio riservato alle «opere prime»*

Il suo ultimo film, tratto come quasi tutti i precedenti da un racconto letterario ampiamente rielaborato, s'intitola Fine stagione, *e la sua presentazione a Venezia è stata preceduta da un attacco polemico di non meglio definiti «circoli israeliani», prontamente raccolto dal settimanale americano* Variety *e compiacentemente ospitato da un giornalucolo dei nostri produttori. In quell'attacco si attribuivano alla cinematografia ungherese intenzioni «bassamente ciniche» e si definiva l'attore principale del film, Antal Páger, «nazista notorio».*

Dopo aver veduto Fine stagione, *i giornalisti hanno capito che l'accusa israeliana si smontava da sola. L'opera appartiene infatti in maniera inequivocabile al novero di quelle, sempre più numerose e particolarmente diffuse nei paesi socialisti, che combattono il razzismo. Anzi la sua battaglia in questa direzione non soltanto è ferma e appassionata, ma si esplica in profondità, non accontentandosi del passato, ma rivolgendosi anche al presente. Fábri imposta un dramma individuale del rimorso che è anche un esame di coscienza più generale: dunque è lui il primo ad essere sinceramente stupito dell'accusa, anche se non ha detto (e lo diciamo noi al suo posto) che molto probabilmente l'unica origine di essa è la circostanza che il governo ungherese abbia rotto i rapporti diplomatici con quello di Israele, dopo la crisi del Medio Oriente.*

Per quanto riguarda Antal Páger, un anziano attore di teatro e di cinema, che nel 1964 fu premiato al festival di Cannes per la migliore interpretazione maschile (nel film L'allodola) *senza che nessuno protestasse, in Israele o fuori, lo stesso governo ungherese lo richiamò dall'esilio sudamericano nel 1950, ed è verosimile che abbia a suo tempo accertato i fatti meglio di una qualsiasi incontrollabile agenzia di stampa. Del resto — ha soggiunto il regista, approvato da Páger che gli sedeva tranquillamente al fianco — gli attori illustri sono particolarmente esposti alle calunnie.*

Chiarito l'incidente e, diciamo così, rientrata la provocazione, nella conferenza-stampa c'è stata tuttavia ancora, come sempre, la possibilità per qualche giornalista di dimostrare la propria estraneità al cinema, oltre che al buon gusto. Come quel tale che, in lingua inglese, ha chiesto a Fábri perchè mai non si fosse occupato, invece che delle persecuzioni e violenze del periodo di guerra, della «rivoluzione» del 1956 in Ungheria. Evidentemente l'ingenuo non aveva visto, nè aveva mai sentito parlare di Venti ore; *ma allora non si capisce perchè ponga domande a una conferenza-stampa, facendo perdere del tempo prezioso a tutti (tanto più che la Mostra preferisce rinnovare ogni anno la decorazione del palazzo, ma non ha ancora scoperto il sistema della traduzione simultanea).*

Fine stagione *a differenza di* Venti ore *ch'era tutto drammatico, è un film che mira piuttosto al grottesco. Vorrebbe essere, in certo senso, una «tragicommedia», anche se sotto questo profilo ci sembra meno riuscito del* Professor Annibale, *che proprio nel 1956 presentava un analogo personaggio timido e mite al centro di una tragedia storica. Il linguaggio di Fábri indulge questa volta ai trucchi delle vecchie comiche (l'accelerato), alle istantanee fisse della «nouvelle vague» (che spezzettano una sequenza non sempre con effetti plausibili), a una simbologia da romanzo giallo (creando per esempio la figura misteriosa di una donna che sembra perseguitare il protagonista, senza che si capisca perchè lo faccia). Ma soprattutto si avvale di alcuni espedienti stilistici mutuati dal cinema contemporaneo, dal* Posto delle fragole *di Bergman (la presenza corporea del «vecchio» in tutte le scene di rievocazione) a* Otto e mezzo *di Fellini (per la libertà di trascorrere dal l'oggi all'ieri, senza rompere la continuità).*

Nonostante queste innovazioni, tuttavia, il film resta fondamentalmente «vecchio stile», per l'importanza e la corposità che vi assumono le insistenze naturalistiche. Di scuola mitteleuropea, Zoltán Fábri si sente a proprio agio nell'esplorazione dei caratteri e nella elaborazione degli scontri drammatici, piuttosto che nella fantasia e nell'agilità di ritmo che richiedono le invenzioni simboliche e le metafore. Inoltre, tra i registi che sono oggi all'avanguardia culturale, Fábri sembra proclive a interessarsi delle vecchie generazioni più che delle nuove; e anche in Fine stagione, *come d'altronde dice lo stesso titolo, egli porta in campo un bel gruppetto di anziani e affida alle loro spalle i risvolti attuali di un problema già annoso.*

Si tratta di una burla che un circolo di pensionati architetta ai danni di un collega, Kerekes, comunicandogli una chiamata all'ufficio di polizia. Kerekes si impressiona e fugge. Se fugge, vuol dire che ha qualcosa da nascondere. E ciò che ha da nascondere è che, vent'anni prima, con una sola sua parola — un «eccetto», oppure un «ammenoché» — egli aveva provocato la deportazione, è quindi la morte, di due bravi coniugi ebrei che lo avevano accolto nella loro farmacia. «No, non conosco ebrei — aveva risposto titubante a un amico che lo interrogava, nelle sue vesti di capitano della polizia —: "ammenoché" non lo siano gli Szilágyi». Gli Szilágyi, effettivamente, lo erano; e adesso Kerekes è in preda a incubi e rimorsi.

Sempre vestito di nero, sempre provvisto di cappello, di borsa e di ombrello, sia nel presente come nel passato, Kerekes è un pacifico signore borghese, ancora capace di un sentimento (mentre l'ex poliziotto non ne ha affatto: scontata la prigione, si sente perfettamente immunizzato nella coscienza). Egli torna, diciamo così, sul luogo del delitto, cioè a contatto dei ricordi; e la sua unica ma fatale debolezza gli si ingigantisce nell'animo, anche perché i risultati del processo Eichmann — di cui aveva parlato con gli amici del bar — gli martellano dentro e lo inducono a veder sempre più chiaro nella propria responsabilità. Richiede dunque agli amici pensionati, che lo hanno finalmente raggiunto, una sorta di tribunale, che viene organizzato «per stare allo scherzo», ma che si risolve in un'accusa seria a suo riguardo. Sconvolto, Kerekes si consegna alla giustizia, che ne ride e lo respinge; tenta il suicidio, che fallisce (anche in questa scena c'è il ricordo d'una famosa comica di Buster Keaton); fino a che tristemente si convince di non poter redimere se stesso, né scontare la propria colpa, soprattutto se ha intorno a sé una compagnia di burloni e di indifferenti...

Il racconto è costruito con tutti gli incastri in regola, ma ci accorgiamo, giunti al termine, di non fremere di indignazione come l'autore avrebbe voluto. Ciò dipende esclusivamente da una misura artistica non raggiunta, dalla mescolanza di stili che non sempre coglie nel segno o alimenta il dovuto sarcasmo, dalla notorietà di certe soluzioni drammatiche le quali si portano appresso qualcosa di ovvio, e impediscono di concentrarsi invece su quel che di fresco e di polemicamente inedito il film nutriva nel suo seno. E la nostra posizione critica è in tanto più esigente e più giustificata, in quanto lo stesso Fábri in Venti ore, *e altre nuove personalità di registi, in altri film, hanno condotto il cinema ungherese alla avanguardia europea, e ci spingono a richiedere da esso sempre il meglio. Il che non significa che* Fine stagione *sia privo d'interesse, tutt'altro: il suo interesse più nobile sta appunto nel ricordarci che una certa «stagione» sta per finire in certi uomini, ma non è affatto conclusa nella storia. L'intolleranza, la violenza, il crimine colpiscono ancora...*

Come Il padre e Diecimila soli, *conosciuti da Mosca e da Cannes, e che saranno proiettati in margine alla Mostra, confermeranno anche al Lido l'attuale fervida stagione magiara, così* Tatuaggio — «opera prima» *di Johannes Schaaf ricuperata da Berlino, e inserita oggi pomeriggio nell'apposita sezione — correggе in senso positivo il giudizio sul giovane cinema tedesco occidentale, che il film in concorso ieri sera aveva un poco compromesso.*

Ugo Casiraghi

Una inquadratura del film ungherese «Fine stagione»

Proteste contro la decisione del direttore della Mostra

Venezia non può stare «lontano dal Vietnam»

Dal nostro inviato

VENEZIA, 29

«Se *la Cina è vicina* a Venezia, Venezia non può stare *lontano dal Vietnam*»: così, efficacemente, si conclude una dichiarazione redatta e firmata (almeno fino al momento in cui, con incredibile gesto, la direzione l'ha fatta togliere dalla sala stampa) da numerosi critici e giornalisti italiani, francesi e di altre nazioni. Con essa si protesta per la esclusione dalla Mostra di un'opera cinematografica — il cui titolo è, appunto, *Lontano dal Vietnam* — alla quale hanno posto mano Marker, Resnais, Ivens, Godard, la Varda, Ruy Guerra, Klein, Demy, Lelouch, Reichenbach: dieci nomi prestigiosi (e alcuni già celebri del cinema internazionale), che hanno voluto offrire la loro solidale testimonianza sul dramma più crudele e significativo dei nostri giorni.

Il prof. Chiarini, a chi gli chiedeva conto del rifiuto opposto a *Lontano dal Vietnam*, ha replicato dapprima contestando la validità artistica del film, poi assegnandogli il certificato (negativo, per lui) di «troppo politico». Bene: ancheammesso che *Lontano dal Vietnam* non fosse all'altezza della media — finora non sublime — dei concorrenti della Mostra, sarà difficile sostenere la sua estraneità al clima e agli scopi di una rassegna, la quale voglia puntare veramente sull'attualità dei temi, e non soltanto sugli argomenti alla moda: pur se non in gara, esso avrebbe potuto apparire con pieno diritto nel quadro della sezione informativa, o essere presentato (come suggerisce la dichiarazione cui ci riferiamo) ai soli rappresentanti della stampa. Nemmeno ciò si è creduto di fare, e la decisione presa assume, a sua volta, un carattere «politico culturale» di colore oscuro.

Il prof. Chiarini, infatti, quale ultima e definitiva motivazione del proprio «no» (che ha già suscitato echi polemici in Francia, e non soltanto da sinistra) avrebbe fornito la seguente: alla Mostra era stato proposto un altro film sul Vietnam, realizzato con materiale documentario prevalentemente americano, firmato da Alessandro Perrone (il direttore del *Messaggero*) e d'intonazione, naturalmente, anticomunista. Dovendo scegliere tra un film «pro» e uno «contro», si sarebbe dunque preferito respingere entrambi.

Onde si dovrebbe dedurre: che tra dieci autori di fama mondiale, da un lato, e Alessandro Perrone, dall'altro, il prof. Chiarini non fa nessuna differenza; che nessuna differenza egli fa, egualmente, tra chi è dalla parte del Vietnam libero, e cerca di documentarne (anche con i mezzi del cinema) le ragioni, e chi dei mezzi del cinema si serve per mistificare una realtà dolente, sanguinosa, la quale brucia nella coscienza di tutti e da tutti esige (anche dai direttori delle mostre cinematografiche) un'assunzione di responsabilità morale.

Venezia ha una lunga tradizione (mantenuta anche, a sprazzi, in tempi peggiori) di rispetto e di ospitalità per le idee di pace, di dignità, di umanità. Qui fu presentato e premiato, durante il fascismo, *La grande illusione* di Jean Renoir. Nessuno, certo, si sarebbe oggi indignato (a parte la evidente legittimità dei singoli giudizi estetici) se *Lontano dal Vietnam* fosse stato proiettato sugli schermi della Mostra; la cui atmosfera è, anche da questo punto di vista, migliore di quanto il prof. Chiarini non sembri ritenere. Se n'è avuta una prova, del resto, dall'applauso che ha accolto Alberto Moravia, presidente della giuria, quando ha letto — nel la tarda mattinata, prima del la quotidiana conferenza stampa — l'appello degli intellettuali al ministro Fanfani, per la vita e per la libertà di Mikis Teodorakis e degli altri prigionieri politici greci. Appello che già molti, italiani e stranieri, hanno qui sottoscritto.

Aggeo Savioli

Un libro divertente: «Il doge» di Aldo Palazzeschi - Un libro sperimentale: «Le metamorfosi» di Lalla Romano

Il mondo per burla e il teatrino dei sogni

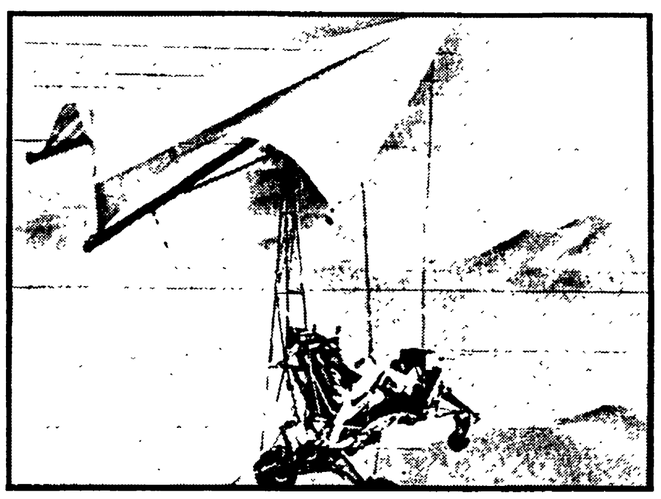
Simboli e parodia di simboli in una Venezia ilare e scapricciata messa a soqquadro dall'annuncio che un misterioso Doge-giudice si affaccerà alla loggia del suo palazzo Nuova edizione diversamente sistemata delle «Metamorfosi»: una «suite» organica di sogni distribuiti a un gruppo di personaggi come balletti, sonatine e pantomime

Aldo Palazzeschi e le città: prima Roma e Parigi, ora Venezia, in uno stranissimo e, ancora una volta, originalissimo racconto: *Il doge* (ed. Mondadori, pp. 187). Quanto *Roma* era livida e drammatica, chiusa in un sogno teocratico alla Pio XII e insieme abbandonata alla corruzione, tanto Venezia è ilare, scapricciata, città di carnevali e di spettacoli stupendi, pietra per pietra e casa per casa, dove i cittadini fanno grasse mattinate nei loro letti «*a spupazzarsi un pochettino con la moglie*». Ed ecco che si leva una voce, tromba di un giudizio che arriva dal passato: il Doge si affaccerà alla loggia del suo palazzo a parlare. Che dirà? In realtà il doge non si affaccia, e i veneziani sono delusi due volte fra bande di turisti accompagnati da valigie invadenti e apparizioni di Sophia Loren carica di gioielli (nonostante i furti già subiti) e incontri della Loren con la dogaressa carica di perle ma resa linfatica dai violenti amori del doge, uomo forzuto. Al terzo annuncio i veneziani si rifiutano di muoversi. Ma subito corrono altre voci: si dice che il doge sia stato visto davvero al balcone con la dogaressa e un'altra donna, gagliarda e focosa quest'ultima; si dice che il doge abbia annunciato la rivoluzione; la basilica di san Marco è partita trainata come un carrozzino dai quattro cavalli di bronzo stanchi di aspettare un altro Napoleone per far quattro balzi. Ma il doge in persona ha fatto da cocchiere, spiaccicando per di più una straniera che, amandolo, si trovava in piazza, trepidante testimone e vittima della scena. Si dice; e intanto tutto è tornato a posto, i cavalli, la chiesa, anche i turisti, anche i cittadini che, se gradiscono, possono spupazzarsi con le mogli o imitare il doge dai grandi appetiti. Intanto, dimenticare la rivoluzione e tutto il resto. O ricordarsene, un giorno o l'altro. I riferimenti e le allusioni (la loggia; le mobilitazioni di massa; la pioggia delle valigie, che è un pallido riflesso dei bombardamenti dell'ultima guerra; ecc.), tutto può essere interpretato e sciolto dai simboli in un modo o nell'altro. Eppure, si avverte in Palazzeschi un accento di burla che diventa quasi una parodia del simbolo. Tutta la materia è trasposta in modi che all'allegria si rifanno; ironia, paradosso, sarcasmo, satira Palazzeschi è l'unico scrittore notevole delle vecchie avanguardie (ormai ottantenne) che ancora continui il suo dialogo col pubblico. E, al tempo stesso, è uno dei pochi che abbiano conservato un culto per la tradizione stilistica pura; nello stile ricerca il timbro sicuro non le sbavature approssimative delle tonalità sentimentali (che troppe volte si ritrovano nel neo-romanticismo avanguardistico d'oggi). Tutto questo spiega il libro nei pregi e nei difetti. Come un libertino che, partito dalla ribellione, ha adottato certi mezzi per scandalizzare e provocare, ma poi dimentica la ribellione eppure continua ad adoperare gli stessi mezzi per diletto, Palazzeschi, dopo il già citato intermezzo di *Roma*, vorrebbe convincerci a tornare verso il suo perduto paradiso del «lasciateci divertire» o del «tutto il mondo è una burla». Il che può fare, tutto sommato, un libro divertente. E infatti il libro è divertente; ma di quelli che lasciano le cose al punto di prima. Le «valigie», quelle del gen. Westmoreland sul Vietnam, cascano ancora. E tutti siamo sotto l'ombrello atomico. Senza burla.

Fra le possibili interpretazioni dei sogni, Lalla Romano suggerisce la più letteraria e, quindi, la meno utilitaria. E' possibile trovarla nella premessa alla nuova edizione ampliata e diversamente sistemata del suo libro di racconti *Le Metamorfosi* (Einaudi, pagine 181), che già apparve nel 1951 fra i primi «gettoni» di Vittorini, cui piacque questo tentativo come uno dei più aperti all'esperimento. E' il vero, grande pregio del libro. E' noto che la moderna chiave dei sogni (rispetto all'antica «smorfia»), ossia la psicanalisi, nacque come terapia. Ha la sua utilità. Freud fu responsabile solo indirettamente delle applicazioni letterarie della sua teoria. Soprattutto il surrealismo fece orgia di simboli onirici e di sognanti magie. Attenuato il primo entusiasmo, Michel Leiris, scrittore nato col surrealismo ma anche etnologo, quindi con una formazione scientifica, volle verificare a proprie spese il rapporto fra l'inconscio del sogno e l'estrema lucidità della scrittura letteraria (fuori dalle spontanee applicazioni della scrittura automatica o della «verbalizzazione») nella raccolta intitolata *Notti senza notte* (che Zanzotto ha curato di recente per Mondadori). Era un tentativo che aveva ancora come protagonista l'io dello scrittore. E tentava piuttosto di rompere i simboli (togliere la notte, l'ombra, il buio, alle «notti»). Lalla Romano fa un passo avanti: i «sogni» li attribuisce a un gruppo di personaggi (Pierino; Giovanni; Antonio; Anna; Lydia; Leda; C.), distribuendoli (in questa edizione) per temi («Il viaggio»; «In società»; «Il nulla»; ecc.) e con colorazioni diverse (sogni-incubo; sogno d'evasione; ecc.), tanti elementi da cui il lettore potrà ricavare anche materia d'un romanzo o più semplicemente — come suggerisce la Romano nella sua bella e istruttiva introduzione — «*sogni anzitutto come balletti, sonatine, pantomime*». Tanti diminutivi portano, cioè, il sogno nell'area dei generi minori, per giunta di puro divertimento, modestia che non sorprende nella scrittrice di *Maria, Tetto murato, La penombra che abbiamo attraversato*. «Il sogno è la sua spiegazione», cita anche la Romano, dal *Talmud*. Ma un sogno che non è più di immagini labili e appiccicose di risveglio, cosa può mai essere? Ogni parola, in questo caso, dovrebbe avere la spiegazione in sé. A questo punto, invece, la scrittrice chiede al lettore di trasformarsi a sua volta, compiere la «metamorfosi» di sé in spettatore, operazione che è possibile solo ricorrendo alla immaginazione, se si vuole escludere ogni chiave interpretativa. Di qui la scrittura sobria, lineare, lievemente mossa di questi brevi racconti; di qui la difficoltà di leggerli tutti di seguito o di attribuire ad essi un valore che superi quello, pure importante, dell'esperimento. Un esperimento che riesce benissimo nella dimensione del singolo racconto, quando davvero si anima in forma di spettacolo, come direbbe la scrittrice, fra l'estemporaneità del mimo, il rigore del balletto e l'acreo ghirigoro della sonatina, tutti generi che, più o meno, si riferiscono appunto allo spettacolo. Ed è vero che nel sogno ciascuno è partecipe, ma anzitutto spettatore e, non appena cerca di capire cosa il sogno gli abbia voluto dire, già compie una operazione che può essere completamente e abusiva.

Michele Rago

Il volo individuale: realtà o fantascienza?



Due esempi di mezzi di trasporto aereo individuali, che sfruttano la forza di propulsione, già sperimentati per uso militare

L'elicottero sulle spalle

A che punto sono gli esperimenti - I limiti del sistema «a getto» - La «piattaforma volante» - Le possibilità di un impiego su larga scala - Come reagirebbe la città? - Il problema dei «parcheggi»

Nei racconti di fantascienza è molto comune l'immagine di un personaggio, o di un gruppo di personaggi, che si servono di un mezzo di trasporto aereo individuale, fissandoselo sul dorso come uno zaino, salendovi a cavalcioni come su una motocicletta, o prendendovi comodamente posto come su un piccolo motoscafo.

Le «spiegazioni» che vengono date o suggerite sul funzionamento di questi mezzi sono diverse: motori a getto, motori atomici non meglio definiti, o addirittura sistemi antigravitazionali di natura ancor più incerta.

Immagini di questo genere, che venti o trent'anni fa sarebbero state viste come parti della accesa fantasia degli scrittori di questo proteiforme genere letterario, vengono accettate oggi con una sorta di «possibilismo», con un atteggiamento particolare della nostra epoca, conscio o inconscio, conseguenza degli straordinari progressi realizzati dalla tecnica e dalla scienza in questi ultimi anni: quante immagini considerate del tutto fantastiche, o meglio «fantascientifiche» fino a trenta, venti, dieci anni fa, son diventate una realtà!

Per quanto concerne i mezzi aerei individuali di trasporto, il discorso, sul piano tecnico-pratico, è già oggi abbastanza sviluppato. I sistemi antigravitazionali, ed i motori atomici «tascabili» o quasi, vanno ovviamente lasciati tra le brume di un futuro incerto ed assai lontano, se non decisamente nel regno della fantasia. Ma non per questo il mezzo aereo individuale può considerarsi appartenente al regno della fantasia. Le esperienze realizzate, e con un notevole successo tecnico, negli ultimi anni, presentano un interesse tutt'altro che trascurabile, anche se, come vedremo, non sembrano certo preludere alla diffusione pratica, indifferenziata come quella dell'automobile, di mezzi del genere.

Le strade seguite, sul piano tecnico, nella realizzazione di prototipi di aerei individuali, possono ricondursi essenzialmente a due: l'elicottero ed il mezzo a getto integrale.

La prima di queste strade ha condotto alla costruzione di alcuni tipi di elicottero assai piccoli, da fissare come uno zaino sulle spalle, e muniti di due rotori controrotanti (l'elichetta direzionale «di coda» sarebbe ingombrante e pericolosa). Il comando avviene mediante una leva principale, azionata a mano, e una serie di altri dispositivi posti su una specie di cruscotto laterale, che, durante il volo, viene a trovarsi a fianco dell'uomo, facilmente visibile e raggiungibile con la mano.

Dispositivi del genere, costruiti come mezzi per l'esercito (in primo luogo per l'esercito americano) sono stati sperimentati per rendere alcuni reparti «aerotrasportabili» in modo autonomo e senza la necessità di particolari attrezzature terrestri. Effettivamente, gli elicotteri zaino hanno dimostrato di funzionare benissimo, ma la loro utilità pratica, anche sul piano militare, si è rivelata nulla, anzi, l'impiego di tali macchine ha reso il reparto in realtà meno mobile e più vulnerabile, per cui l'esperimento è stato accantonato.

I motivi sono abbastanza evidenti: per guidare un elicottero, grosso o piccolo che sia, occorre un completo corso di pilotaggio, tutt'altro che breve, ed una severa selezione, in quanto sono richieste doti psicofisiche, oltre che una preparazione tecnica, che molti non hanno. Utilizzare dei piloti di elicottero come una specie di «fanteria aerea» non è certo pratico ed economico; è certo più consigliabile, se si vogliono trasportare reparti di fanteria su breve raggio per via aerea, servirsi di elicotteri comuni, ove un solo pilota può trasportare venti fanti o più. Oltre a ciò il «volo in formazione» è assai pericoloso: basta un colpo di vento per rischiare collisioni a catena. Si pone poi il problema, una volta effettuato il volo, di cosa fare degli elicotteri individuali, del peso di alcune decine di chili e con rotori del diametro di un paio di metri: portarseli appresso in una marcia che può esser lunga e su terreno difficile? abbandonarli sul luogo dell'atterraggio, e quindi cessar di essere una reparto aerotrasportato autonomo?

La seconda strada intrapresa per la realizzazione di un mezzo aereo di trasporto individuale ha condotto alla costruzione di «piattaforme» monoposto, sulle quali un uomo prende posto e «pilotandole» con una certa abilità, si sposta verso l'alto e lateralmente, per poi riprender terra ove e quando vuole sempre, naturalmente, entro i limiti di autonomia del suo mezzo.

Tali «piattaforme» sono munite di un sistema propulsore a getto, capace di sollevarle con il solo passeggero e farle traslare alla velocità di alcune decine di chilometri orari. La struttura a piattaforma è stata scelta inizialmente come la più semplice: è ovvio che dare a questo tipo di mezzo una forma simile a quella di un motoscafo o altro, è solo una questione di dettaglio. Ciò che invece non è un dettaglio, è che un mezzo simile non è affatto semplice da guidare, e richiede cioè anche esso un pilota esperto, che abbia compiuto un corso completo e sia munito delle caratteristiche psico-fisiche necessarie.

Anche nel caso della piattaforma volante, o delle sue eventuali forme più evolute, si pone poi il problema del parcheggio, complicato dal fatto che un mezzo a getto di questo tipo scarica verso il basso un energico flusso di gas molto caldi. Non è quindi concepibile che esso si posi su una strada percorsa da altri mezzi o nelle immediate vicinanze di essi, ed è necessario, al decollo, un'area libera abbastanza ampia, onde evitare pericolosi danni causati dai gas del sistema a getto.

Sul piano degli impieghi militari, la «piattaforma» volante ed i suoi eventuali sviluppi, presentano più o meno gli stessi inconvenienti degli elicotteri individuali, per cui, nonostante i primi prototipi siano stati sperimentati nell'ambito militare, non se ne è avuta alcuna diffusione.

Le possibilità di un impiego civile di mezzi aerei individuali, siano essi derivati dall'elicottero o dal mezzo a getto integrale (sprovvisto cioè di ali), urta contro tutta una serie di difficoltà, delle quali la presenza del rotore e del getto di gas caldi non sono le peggiori: non sembra impossibile, ad esempio, «intubare» i rotori in una protezione anulare, in modo da rendere innocua un'eventuale collisione a bassa velocità; sembra pure possibile modificare un propulsore a getto e schermarlo in modo da attenuare fino a renderlo innocuo il getto caldo diretto verso il basso.

Rimane invece, in primo luogo, il fatto che pilotare un mezzo aereo non è e non sarà mai facile come guidare un'automobile. L'auto si muove su un piano compatto e solido, un mezzo aereo si muove nello spazio e cioè «sale», «scende» e «s'inclina». Un colpo di vento o una manovra male eseguita possono far tutt'al più sbandare un'automobile, mentre possono spazzar via, rovesciare e far cadere in pochi secondi un mezzo aereo leggero, specie se vola a bassa quota e non ha spazio per riprendersi. Un automobilista inesperto, o colto da un momentaneo malessere, aziona il freno, accosta e si ferma. Il pilota di un mezzo aereo, per quanto automatizzato sia il suo apparecchio, si troverebbe invece in una situazione assai più difficile e non scevra da pericoli.

Si pongono poi numerose questioni non strettamente legate al mezzo aereo individuale in quanto tale, ma legate ad una sua ipotetica diffusione. Il costo di esercizio e di manutenzione di un mezzo aereo sarà sempre varie volte superiore a quello di un mezzo terrestre, causa la sua maggiore complessità costruttiva e funzionale. Le strutture delle città dovrebbero essere profondamente modificate, per consentirne l'atterraggio e il decollo sia nelle vie che a varie quote degli edifici, per convogliare questo nuovo tipo di traffico in condizioni di sicurezza, evitando collisioni e cadute (che sarebbero sempre rovinose) per regolamentare il parcheggio, la sosta, il decollo e l'atterraggio di migliaia di micro-aerei in tutte le zone della metropoli. Pensando che il destino delle grandi città è di farsi sempre più grandi, fino a concentrare la maggioranza della popolazione, si vede subito che problemi del genere assumerebbero proporzioni colossali.

Cosa dobbiamo dunque concludere dalle recenti esperienze e dalle inevitabili considerazioni tecnico-pratiche che le hanno accompagnate? Dobbiamo relegare per sempre il mezzo aereo individuale sui fogli dei racconti di fantascienza? Dobbiamo avere una fiducia illimitata nei progressi della tecnica, e ritenerla capace di fornire in pochi anni mezzi del genere a basso costo, di assoluta sicurezza, e facili da pilotare come un'automobile d'oggi? La risposta non è facile. E' certo che, per lungo tempo ancora, il mezzo aereo individuale, sia per uso bellico che civile, rimarrà allo stato sperimentale. Il futuro più lontano porterà certo grandiose novità, e potrà forse la questione del mezzo aereo individuale in termini totalmente differenti, quali oggi non li immaginiamo neppure.

Giorgio Bracchi