

Settant'anni fa il primo pilota a superare il muro del suono

Celebre la frase di Chuck Yeager: «Gli strumenti dell'aereo sono impazziti!»

www.lastampa.it

Antonio Lo Campo



Chuck Yeager, il pilota che ha superato il muro del suono

«Ridley, questo vecchio machmetro è impazzito! Ha fatto un giro completo!».

«Non importa, sfascialo, poi lo aggiusteremo».

Chuck Yeager oggi ha 94 anni. Se gli proponessero di salire su un caccia per fare un giretto supersonico c'è da scommettere che accetterebbe, dicono coloro che lo conoscono bene. D'altra parte l'ultimo volo, su un F15, lo ha effettuato a 89 anni, anche se sul sedile del navigatore. L'ultimo pilotato, a 74 anni, il 14 ottobre 1997. Una data non casuale.

14 ottobre 1947: «Abbiamo battuto il muro del suono»

Era il 14 ottobre del 1947. Deserto di Mojave, in California, in quella che presto sarebbe diventata la celebre base aerea di Edwards, dell'US Air Force. All'epoca, subito dopo il termine della seconda guerra mondiale, la base era ancora formata da poche piste. C'era un celebre locale, un ristorante bar, la cui proprietaria era Pancho Barnes, una delle pioniere del volo e aviatrice degli anni 20 e 30, molto frequentato dai giovani piloti dell'Aeronautica Militare e collaudatori.

«Trascorro più tempo da Pancho che a casa» ricorda Chuck Yeager, da qualche anno promosso a Generale Maggiore dell'Air Force. «Mia moglie, Glennis, capiva che per me, e per tutti noi, era come stare a casa. E veniva pure lei».

Glennis. O meglio "Glamorous Glennis", come Chuck fece scrivere, con pennello e vernice rossa, sulla superficie arancione del Bell X-1, il piccolo ma veloce velivolo che lo porterà oltre il muro del suono, cioè a 1.224 chilometri orari. Non fu facile.

Fu un record preceduto da molti tentativi falliti e da qualche incidente. Prima di quel 14 ottobre 1947 in molti avevano provato a sfondare quella che pareva quasi una barriera, quella dell'aria che fa sempre più resistenza oltre i 1000 chilometri orari: i comandi si bloccavano, il velivolo era scosso da vibrazioni spesso incontrollabili. La potenza degli endoreattori era sufficiente, ma non reggeva l'aerodinamica. Che verrà modificata. Per Chuck si trattava dunque di osare, tentare ancora. Era impossibile non andare oltre quello che in molti iniziarono a chiamare «il demonio che sta lassù», e che per lui non era affatto un demonio ma una legge della fisica che si poteva, e doveva, superare.

Quella caduta da cavallo, due giorni prima

Chuck, come molti suoi colleghi, amava i record. Stare davanti a tutti, «in cima alla piramide». Tanto da non sopportare nemmeno che la moglie Glennis, lo battesse a cavallo. Così, due sere prima dello storico volo, ingaggia una corsa a cavallo con la consorte. Ma cade, e si rompe due costole. Il giorno dopo è dolorante. Ma intanto viene pompato il carburante nell'X-1. Senza far sapere nulla, confida al suo amico Ridley, il pilota del bombardiere B 29 che deve portare in quota il suo X-1, l'accaduto: «Altrimenti se lo fanno metteranno qualcun'altro al mio posto» dice Chuck.

La mattina del volo, sempre dolorante, riceve un dono da Ridley: un pezzo di manico di una scopa. I comandi dell'X -1 erano sulla destra, e lui girandosi a sinistra sentiva meno dolore. Ma a sinistra c'era il maniglione che avrebbe staccato l'X-1 dal B-29, posizionato sotto le ali del bombardiere. Per questa ragione, il pezzo di legno, inserito nella grossa maniglia, lo avrebbe aiutato nell'operazione del distacco.

Detto, fatto. Yeager, quando tutti si aspettavano l'ennesimo tentativo fallito, accende il motore a razzo e schizza oltre "Mach 1", cioè a 1.224 chilometri orari. Ed è il primo uomo a superare il muro del suono. A terra giunge un tuono, molto forte, che fa vibrare i vetri degli edifici della base californiana.



Chuck Yeager, il pilota che ha superato lo storico record

Un record dopo l'altro

Chuck ce l'ha fatta. E da quel momento in avanti sarà un record dietro l'altro. Arriveranno altri velivoli, sempre più sofisticati. Le tute anti-g dei piloti da caccia compaiono agli inizi degli anni 50, con caschi che all'epoca parevano da astronauti. Mentre in quel giorno del '47 Chuck vola con un classico giubbotto di pelle da pilota, e un casco, sempre di pelle, che sembrava un mezzo pallone da rugby.

Scott Crossfield, altra leggenda del volo, batterà un nuovo record arrivando a Mach 2 (due volte il muro del suono) a 2.400 chilometri orari, ma Chuck subito dopo batterà anche quel record del collega.

Incalzava ormai la corsa allo spazio. L'America cercava astronauti per le capsule Mercury. Yeager, così come Crossfield e altri, rinunciò: «Quelle capsule non si pilotano, si governano» dicevano, rifiutando la proposta Nasa, che per le sue missioni spaziali cercava i migliori piloti collaudatori. In realtà alcuni dei piloti che negli anni 50 frequentavano la base di Edwards divennero poi astronauti per i Progetti Mercury e Gemini, passando alla storia.

Un celebre film

L'impresa del 1947 di Chuck fu portata sullo schermo cinematografico con il film *The right stuff*, del 1983, con la regia di Philip Kaufmann, in Italia giunto l'anno dopo con il titolo *Uomini veri*. Era tratto dal best seller *La stoffa giusta* di Tom Wolfe, del 1979. Un film che narra di quel periodo pionieristico dell'aviazione e dei primi voli spaziali. L'attore che lo interpreta è Sam Shepard, deceduto di recente. Ma a Chuck Yeager, consulente tecnico del film, diedero una parte: era Fred, l'anziano barista del ristorante della sua amica Pancho Barnes: «Destino che

dovessi tornare in quello storico bar» ricorda Chuck. «Un bar ricostruito fedelmente. Quello vero fu purtroppo distrutto da un incendio nel 1953».

Quel volo di settant'anni fa resta dunque una tappa storica. Molti velivoli, da allora, sarebbero stati progettati per superare il muro del suono. Velivoli militari, aerei spia, aerorazzi e spaziplani. Ma anche uno civile: il franco-britannico *Concorde* che arrivava a Mach 2, quindi a 2.500 chilometri orari, collegando Parigi con New York in due ore e 40 minuti. Non vola più da 15 anni, ma tramite l'esperienza europea, maturata con il primo e unico supersonico civile, si attende che si concretizzi il progetto di un suo successore.